

RCOP



LETZTE MELDUNG:

Klaus Salzer wurde Europameister in F1E!

Sepp Brennteiner belegte bei der EM in F3C Platz 2!

9/10

88

12. JAHRGANG

das österreichische modellflugmagazin

NEU BEI G.K.: FARBKOPIEN BIS A 3

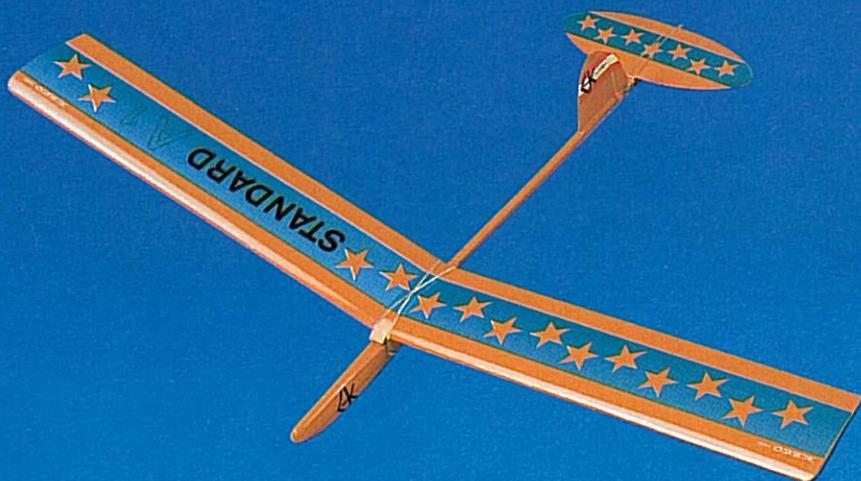
Grafik Atelier Schwab 95 12 21

STANDARD A1

Spannweite 1230 mm
Rumpflänge 770 mm

Standard A1, das ideale Modell für den Gruppen- und Schulbetrieb. Einfach und schnell zu bauen, sehr leicht einzufliegen. Betriebsicher und robust. Ausgereift und bewährt. Mit Hochstart-Kurvensteuerung und Thermikbremse. Das ideale Modell zur Einführung in die Kategorie der Freiflug-Wettbewerbsmodelle.

GK 610 Bauplan
GK 710 Werkstoffpackung



Standard-Segler



STANDARD KING

Spannweite 1200 mm
Rumpflänge 750 mm

Standard-Segler mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 813 Baukasten mit vorgeschnit-
tenen und vorgedruckten
Holzteilen, komplett, mit
Klebstoff.

GK Standard-Modelle sind ideal für den Einstieg in den Flug- und Schiffsmodellbau.
GK Standard-Bauweise und Flugmodelle sind Entwicklungen des Österreichischen Modellsportverbandes ÖMV und im Exklusiv-Vertrieb von GK Modellbau Wien.

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

G. Kirchert



modellbau
wien

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

INHALT 9/10-1988

BSL Edwin Krill	1
Dem LUFTFAHRERTAG zum Gruß ! Von der Arbeit 1986 - 1988 berichten die Bundesfach- referenten, Landessektionsleiter und ONF-Delegierten	3
Leistungstafel 1986 - 1988	23
Staatsmeisterschaften und Österr. Meisterschaften	24
Nationale und internationale Rekorde	25
WELTMEISTERSCHAFTEN: BFR Helmut Kirsch - Elektroflug F3E	29
MF Walter Wenczel - Fesselflug F2A, B, C	31
BFR Wolfgang Schlager - Kunstflug F3A	35
EUROPAMEISTERSCHAFTEN : Franz Wutzl - Freiflug - als Wettbewerbsteilnehmer	38
STAATSMEISTERSCHAFTEN : BFR W. Schlager - F3A und Int. Grenzlandpokalfliegen	39
ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN : BSL Stv. Dr. Georg Breiner - RC III	41
INTERNATIONALE WETTBEWERBE : 24. Igo Etrich Wanderpokalfliegen in Kralwiesen	43
Int. Hubschrauberwettbewerb in Kralwiesen	46
NATIONALE WETTBEWERBE : 11. Inntertal Wanderpokalfliegen in RC IV + 19. UHU - Jugendwettbewerb	48
2. Jauntalpokalfliegen in F3A und RC III	49
2. Porcia Pokal in RC IV	50
2. Mooshammer Schleppflugwettbewerb	51
LANDESMEISTERSCHAFTEN Niederösterreich : Klasse RC/SL	51
Salzburg : Klasse RC/H	52
Klaus Jörg Hammerschmidt - Aachen CO ₂ - Dauerflug - Neue Starttechnik ?, Neue Modelle ?	53
Dr. Georg Breiner's TEST's für den HOBBYFLIEGER "CONDOR 2" - von WIK	55
"CHALLENGER 270" in Vertrieb von WEBRA	56
PITCH AKTUELL Neues von GRAUPNER und WIK	58
IM SCHAUFENSTER Neues von AERO NAUT, GRAUPNER, Modellbau KOCH	60
UNSER TITELFOTO : Unsere Modellflugjugend am Spitzerberg	

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger : Österr. Aero Club, Sektion
MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich BSL OSR Dir. Edwin Krill.
Ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle 1040 Wien, Prinz Eugen
Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haber-
ditzel Gesellschaft s.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

Das Modellflugmagazin prop wird an alle Mitglieder des ÖAC, Sektion
MODELLFLUG kostenlos abgegeben und versandt.
Sämtliche Autoren und Mitarbeiter machen ihre Arbeit ehrenamtlich.

1
Lale, 27. Oktober 1988

Liebe Modellflugfreunde !

Wie ich in der letzten Nummer versprach, ist diese Ausgabe von prop ganz schnell der vorigen gefolgt (war aber auch viel Arbeit!). Auch die letzte Ausgabe in diesem Jahr - 11/12-1988- wird bald folgen, denn sie soll noch vor Weihnachten in Euren Händen sein.

Wie ich verschiedentlich hörte, haben einige Modellflieger die letzte Nummer viel später als andere erhalten. Also, ich weiß nicht, woran das lag, denn unsere gesamte Auflage wurde komplett zur Post gebracht und versandt. Zur Kontrolle schreibe ich ab dieser Nummer das Datum der Abgabe des Manuskripts an die Druckerei rechts oben in meiner Spalte. Von da an dauert es in der Regel 10-14 Tage, bis die Zeitung verschickt werden kann. Ich hoffe, daß es nun wieder klappen wird.

Inzwischen haben die letzten Europameisterschaften in den Klassen F3C (Hubschrauber) in Eibergen/Holland und in F1E (Hang-Freiflug) in Banska Bystricia/CSSR, stattgefunden. Bei beiden Veranstaltungen waren die Österreicher sehr erfolgreich. In Holland verpaßte unser Staatsmeister Sepp Brennsteiner nur ganz knapp den Europameistertitel und belegte den 2. Platz. Brennsteiner war der einzige österreichische Teilnehmer.

Den Europameister-Titel voll gepackt hat Klaus Salzer in der CSSR bei den Hangflug-Europameisterschaften der Freiflieger. Nachdem der Titel in den letzten Jahren nur von Tschechen errungen wurde, gelang es Salzer just in der CSSR den Titel nach Österreich zu holen.

Wir gratulieren Sepp Brennsteiner und Klaus Salzer recht herzlich zu ihrem großartigen Erfolg !

Auch die letzten Staatsmeisterschaften sind vorbei. In Fürstenfeld fanden am 22./23. Oktober die Freiflug-Staatsmeisterschaften in den Klassen F1A-Segler, F1B-Gummimotormodelle und F1A/J Jugend-Seglerklasse statt. Der Redaktion ist bisher nur bekannt, daß die St.Pöltnerin Verena Greimel in der Klasse F1B Staatsmeister wurde.

Von allen diesen Veranstaltungen werden wir in der nächsten Nummer (hoffentlich) ausführliche Berichte bringen.

Am 5./6. Dezember findet noch ein Punkterichterlehrgang am Spitzerberg statt, zu dem sich bisher mehr als 30 Interessenten angemeldet haben.

Mit dieser Veranstaltung geht dann die Saison und gehen die Aktivitäten der Bundessektion zu Ende, und der Winterschlaf kann beginnen.

Damit dieser aber nicht zu lange dauert, dafür müßt Ihr, liebe Modellflugfreunde, dann schon selbst sorgen.

Der nächste prop kommt bald !

Bis dahin recht herzliche Fliegergrüße

von Eurem

Edwin Krill
Bundessektionsleiter

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
pirker**

Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien

Gumpendorferstr. 35

Neues vom

TEL 07584 - 33180
WINDLINGER MOLLN
1000 WILHELMSTRASSE
1000 VIENNA

Fertigmodelle

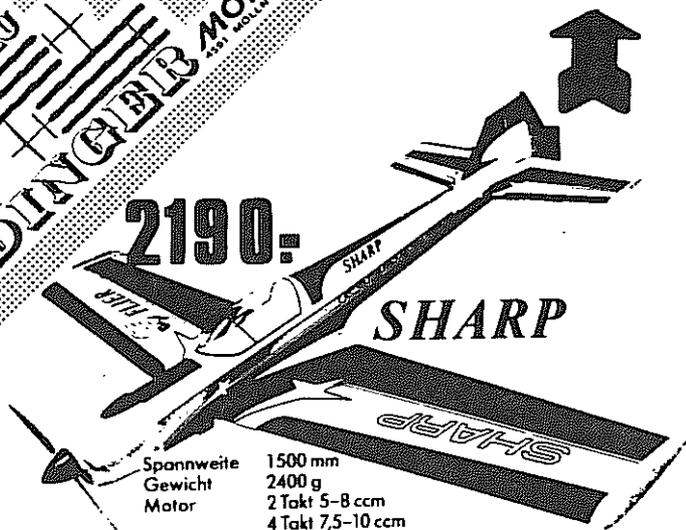
2190:

Einsteigermodell
Spannweite 1600 mm
Gewicht 2400 g
Motor 2 Takt 3,5-7,5 ccm
4 Takt 6,5-10 ccm



SKY WARD

2190:



Spannweite 1500 mm
Gewicht 2400 g
Motor 2 Takt 5-8 ccm
4 Takt 7,5-10 ccm

SHARP

1490:

Einsteigermodell
Spannweite 1320 mm
Gewicht 1500 g
Motor 2 Takt 2,5-6,5 ccm
4 Takt 5-7,5 ccm



SKY BABY

Modellflieger, versierter Schreiber und Fotograf:

Das ist die Vorstellung, die wir uns von unserem zukünftigen freien Mitarbeiter machen. Seine fundiert, lebendig geschriebenen Artikel, mit guten Fotos illustriert, sollten regelmäßig über das Modellfluggeschehen in Österreich berichten. Selbständiges Arbeiten und Zuverlässigkeit in der Einhaltung der Termine sind uns sehr wichtig.

Interessenten wenden sich bitte an:

Verlag für Technik und Handwerk, Postfach 1128, 7570 Baden-Baden



Die Bundessektion Modellflug legt dem Luftfahrertag einen Leistungsbericht über die Jahre 1986 - 1988 vor. Er zeigt die Erfolge unserer Arbeit, und wir sind stolz auf sie.

Alle diese Erfolge wären allerdings nicht möglich, würde es nicht die vielen Helfer und Vereine geben, die sich selbstlos und mit viel Idealismus in den Dienst der Sache stellen würden. Es gäbe keinen geordneten Modellflugbetrieb, hätten wir nicht die vielen ehrenamtlichen Funktionäre, ohne die der Betrieb ganz einfach nicht laufen kann.

Ich möchte ihnen allen einmal an dieser Stelle recht herzlich für ihre Arbeit und ihren Einsatz danken und sie bitten, auch weiterhin für den Modellsport ihre bewährten Kräfte zur Verfügung zu stellen.

In unserem Land werden im Laufe eines Jahres sehr viele Modellflugwettbewerbe, Flugtage und Ausstellungen durchgeführt, und wer schon einmal unseren Terminkalender gesehen hat, konnte daraus entnehmen, was sich modellfliegerisch so alles tut.

Eine große Anzahl von internationalen Wettbewerben von gutem Ruf, bringen viele ausländische Modellflieger in unser Heimatland, oft mit ihren Familien, und immer wieder hören wir:

"Bei euch gefällt es uns, zu euch kommen wir wieder!"

Wie in den anderen Sektionen, gibt es auch bei uns Leistungsprüfungen, an denen man den Leistungsstandard der Aktiven erkennen kann. So werden jährlich eine Anzahl von Punkterichter- und Sportzeugenlehrgänge abgehalten, und seit zwei Jahren haben wir nun auch die Möglichkeit, in der Bundessportschule

Dem Luftfahrertag zum Gruß!

SPITZERBERG Fach- und Jugendlehrgänge durchzuführen. Wir erhielten dort die Möglichkeit, ein MODELLFLUG-AUSBILDUNGSZENTRUM mit einer großen Werkstätte zu errichten und können natürlich auch alle anderen Einrichtungen der Schule benützen. In den beiden letzten Jahren haben in diesem Ausbildungszentrum schon viele Lehrgänge stattgefunden, und es ist für uns immer eine Freude, wenn vorbeikommende "Großflieger" großes Interesse an unserer Arbeit zeigen und uns kostenlose Mitflüge für die Lehrgangsteilnehmer anbieten. Ihnen herzlichen Dank! Die Zusammenarbeit zwischen Schulleitung und Modellflugzentrum ist ausgezeichnet und kooperativ, und oft fliegen alle gemeinsam, und wie sich gezeigt hat, es geht tadellos!

Ich möchte ebenfalls an dieser Stelle dem Schulleiter Erich Gindl und dem gesamten Schulpersonal für ihre Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft recht herzlich danken.

Als einzige Sektion im ÖAeC bringt die Sektion eine eigene Fachzeitung heraus - das Modellflugmagazin "prop".

Die Zeitung wird ehrenamtlich gemacht und dient als Verbindungsglied aller Modellflieger untereinander und informiert außerdem unsere Freunde im In- und Ausland über unsere Tätigkeiten.

Über die Arbeit in den einzelnen Fachsparten berichten die Bundesfachreferenten und über die Arbeit in den Bundesländern die Landessektionsleiter.

Daß bei so vielen Veranstaltungen auch für die ONF-Delegierten viel Arbeit anfällt, ist klar. Auch ihnen möchte ich für ihre Arbeit danken. Auch sie berichten hier. Trotzdem aber sollen drei Spitzensportler hier noch besonders hervorgehoben werden:

Hanno Prettnner, ÖMV Klagenfurt.

Er ist nun bereits zum 5. Mal in ununterbrochener Reihenfolge Weltmeister in der RC-Kunstflugklasse F3A geworden. Rudolf Freudenthaler, UMFC Freistadt, er wurde bereits einmal Europameister und zweimal Weltmeister in der Elektroflugklasse F3E.

Klaus Salzer, MFC - Wiener Neustadt, er wurde erst vor wenigen Wochen Europameister in der Freiflugklasse F1E.

Zweimal Weltmeister wurden aber auch unsere Nationalmannschaften im RC-Elektroflug, und die Nationalmannschaft im RC-Segelflug wurde Europa + Weltmeister. Ihnen allen nochmals recht herzliche Gratulation.

Unsere großen Erfolge und unsere große Mitgliederzahl lassen uns aber nicht hochmütig werden.

Wir Modellflieger fühlen uns als einen großen Bestandteil des gesamten Aero Clubs, wenn auch so manche Vorkommnisse gerade in letzter Zeit bei uns Zweifel aufkommen lassen, ob es die "anderen" alle auch so sehen.

Wir Modellflieger sehen noch immer im ÖAeC ein gemeinsames Haus der Flieger, in dem wir mit allen anderen zusammenleben wollen!

Nach nun fast 40 jähriger Funktionärstätigkeit im Bundesvorstand und als Bundessektionsleiter für Modellflug lege ich mit Beendigung dieser Funktionsperiode meine Funktion als Bundessektionsleiter zurück und in jüngere Hände.

Es war für mich eine schöne Zeit! Ich möchte mich bei allen, die in diesen vielen Jahren mit mir als Freund und Kamerad zusammengearbeitet haben, recht herzlich bedanken.

Ich wünsche meinem Nachfolger, Herrn Dr. Georg Breiner, recht viel Erfolg und der Sektion Modellflug einen noch größeren Aufstieg!

Edwin Krill

Edwin Krill

TÄTIGKEITSBERICHT 1986-88

Die Sektion Modellflug im Ö.Ae.C ist die einzige Sparte, die eigene Bundesfachreferenten wählt. Wer sich mit dem Flugmodellsport näher beschäftigt, kennt die Vielfalt der Möglichkeiten der Sportausübung. Ein kurzer Überblick zeigt die verschiedenen Sparten und den jeweiligen Bundesfachreferenten:

FREIFLUG (BFR Ing. Ernst Reitterer)

- F1A Segelflugmodelle
- F1B Gummimotorflugmodelle
- F1C Verbrennungsmotorflugmodelle
- F1E Segelflugmodelle mit automat. Steuerung (BFR Dir. Felix Schobel)

FESSELFLUG (BFR Erwin Mühlparzer bis 1987 zur Zeit kooptiert Franz Wenczel)

- F2A Geschwindigkeitsmodelle
- F2B Kunstflugmodelle
- F2C Mannschaftsrennen
- F2D Combat-Modelle

RADIO CONTROL

- RC III Nat. Programm f. Motorflugmodelle (BFR Wolfgang Schlager)
- RC IV Nat. Programm f. Segelflugmodelle (BFR Wolfgang Schlager)
- RC/MS Nat. Programm f. Motorsegelflugmodelle (BFR Wolfgang Schlager)
- RC/H Nat. Programm f. Hangflugsegelflugmod. (BFR Ing. Richard Gradischnig)
- RC/HC Nat. Programm f. Hubschrauber (BFR Ing. Manfred Dittmayer)
- F3A Kunstflugmotorflugmodelle (BFR Wolfgang Schlager)
- F3B Segelflugmodelle (BFR Karl Wasner sen.)
- F3C Hubschrauber (BFR Ing. Manfred Dittmayer)
- F3E Elektromotormodelle (BFR Helmut Kirsch)
- F3F Hangsegelflugmodelle (BFR Ing. Richard Gradischnig)
- RC/SL Flugzeugschlepp (BFR Karl Heinz Pointner)

VORBILDÄHNLICHE FLUGMODELLE

- F4C RC-Scalmodelle (BFR Dr. Thomas Loebenstein)

Für Versicherungs- und Rechtsfragen ist zur Zeit kein eigener Referent eingesetzt.

In allen aufgezählten Sparten werden Österreichische Staatsmeisterschaften in den internationalen Klassen und Österreichische Meisterschaften in den nationalen Klassen alternierend alle zwei Jahre durchgeführt. Wer den Terminkalender kennt, der alljährlich jetzt als Mittelblatt unseres Modellflugmagazins "prop" in der ersten Nummer des Jahres erscheint, kann selbst beurteilen, wie aktiv diese Sparte ist. Durch die vielen Erfolge auf internationaler Basis zählt Österreich zu einer der erfolgreichsten Modellflugnationen. In den letzten drei Jahren konnten wir neben Weltmeistertiteln auch zahlreiche gute Plätze unter den ersten 10 Besten erringen.

Wieviele Modellflieger sich überhaupt an unserem Sport erfreuen, zeigt der Mitgliederzuwachs der letzten drei Jahre. Die Sektion Modellflug mit ihren Mitgliedern ist die stärkste Sektion des Österr. Aero-Clubs.

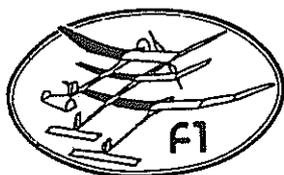
Am meisten freut sich über den Mitgliederzuwachs und die Erfolge die Sektion Modellflug selbst. Im Jahre 1980 wurde unserem Antrag an die BSO, Modellflug als Amateur-Körpersport anzuerkennen, stattgegeben.

Immer mehr Mitglieder nehmen an den Sportzeugen- und Punkterichterlehrgängen teil. Wurden in den vorhergehenden drei Jahren 9 Punkterichter-, 2 Sportzeugen- und 2 Fachlehrgänge gezählt, so waren es in den letzten drei Jahren 10 Punkterichter-, 4 Sportzeugen- und 7 Fachlehrgänge mit einer durchschnittlichen Beteiligung von 30 - 35 Personen.

Als wichtige Informationsquelle dient unser Modellflugmagazin "prop", welches in einer Auflage von 6.500 Stück gedruckt wird. Es wird direkt an alle Mitglieder sowie Freunde und Förderer der Sektion Modellflug versandt. "Prop" erscheint seit 1985 in Großformat und in Farbe. Dadurch konnte ein beachtlicher Kundenstock an Modellbaufirmen, die in unserem Magazin inserieren, aufgebaut werden.

Wie erfolgreich die Sektion Modellflug in den letzten drei Jahren war, zeigen uns die folgenden Berichte der Landessektionsleiter und Bundesfachreferenten und die folgenden Aufstellungen.

Beatrix Lieb
Modellflugsekretärin



Ing. Ernst Reitterer

BFR Freiflug



Wir Freiflieger haben für unsere Freizeit, die ja ausschließlich der Erholung dienen soll, eine herrliche Wahl getroffen, denn FREIFLUG IST JA "EIN STÜCK NATUR"! Unschätzbar wertvoll in unserer umweltgestreßten Zeit einen so schönen Sport auszuüben! Trotzdem gibt es in Österreich nur 6 Bundesländer, wo Freiflug betrieben wird. War Tirol und Vorarlberg auch in der "Blütezeit" des Freifluges nie dabei, so hat Burgenland eine große Tradition im Freiflug aufzuweisen: wer erinnert sich nicht noch gerne an die wunderschönen Freiflugtage auf der Parndorfer Heide, oder an Trausdorf? Es gibt sie nicht mehr!

Der Jugendnachwuchs für den Freiflug stagniert oder geht überhaupt zurück, wie soll es dann weitergehen, wenn die "Alten" einmal abtreten werden? Die Vereine und andere Institutionen fördern ja lieber den kostenträchtigen RC-Modellflug, obwohl es sowieso schon genug RC-Modellflieger gibt ...

Während beinahe jeder Modellflugverein in Österreich seinen RC-Modellflugplatz hat, verschwinden Jahr für Jahr die letzten "Reservate" für den Freiflug, wie z.B. auch in diesem Jahr, denn es gibt nämlich keine Möglichkeit mehr, am Militärflugplatz Zeltweg Freiflugwettbewerbe auszutragen. Also auch Zeltweg ist für uns Freiflieger ab 1988 verloren! Was noch übrigbleibt ist herzlich wenig: Finkenstein und Fürstenfeld. Gott sei Dank, Nußdorf bei Salzburg kommt ab 1988 hinzu, wenn auch erst am 27. November. Wir beginnen mit einem Nationalen Wettbewerb in den Klassen F1A, F1A/J und F1B und werten die Salzburger Landesmeisterschaft heraus! Es gab ja schon eine Reihe international besuchte "Winterwettbewerbe" auf diesem Gelände im Oichtental, welche unter dem Namen Silvesterpokal bekannt wurden, die jedoch nur als Allgemeine Wettbewerbe, also ohne offiziellen Charakter, geflogen wurden. 1987 wurde erstmals die Salzburger Landesmeisterschaft in F1A und F1A/J herausgewertet und daher war eine Vorverlegung des Austragungstermines von Silvester auf den 1. Adventsonntag notwendig. Eine weitere Vorverlegung in den September oder Oktober, scheiterte am Einspruch der zahlreichen Grundeigentümer.

Der Sportfliegerplatz Fürstenfeld wird heuer im Oktober erstmals Austragungsort der Freiflug-Staatsmeisterschaft sein, zwangsläufig infolge der erwähnten Sperre des Flugplatzes Zeltweg, wo immerhin in den letzten 6 Jahren 3 Staatsmeisterschaften stattfanden!

Der SFC-Fürstenfeld hat eine lange Tradition im Freiflug aufzuweisen, denn seit den frühen 60-iger Jahren wird der über unsere Grenzen hinaus bekannte "Fürstenfelder-Freiflugpokal" in F1A, F1A/J und F1B protestlos ausgetragen, wenn auch auf wesentlich kleinerem Platz, als in Wr. Neustadt!

Im Berichtszeitraum wurden von der Sektion Modellflug des ÖAeC in dankenswerter Weise 2 Europameisterschaften, (1986 und 1988) in Rumänien und Jugoslawien und 1 Weltmeisterschaft in Frankreich 1987, beschickt. In F1A-Segelflugmodelle war es immer eine komplette Mannschaft, in F1B-Gummimotorflugmodelle ist es nach längerer Zeit der Pause, erst wieder 1988 eine volle Mannschaft, während in der Klasse F1C-Motorfreiflug Reinhard Truppe (ÖMV-Feldkirchen/Kärnten) schon einige Jahre als Einzelstarter fliegt.

1986 erreichte Franz Wutzl jun. (ÖMV-St. Pölten) in der Klasse F1B, nach Stechen, einen hervorragenden 4. Platz bei der EM in Rumänien. Bei der EM 1988 in Jugoslawien erreichte Alfons Plangger (ÖMV-Vöcklabruck) nach Stechen in der Klasse F1A einen 13. Platz. Ansonsten lagen die meisten Österreicher bei allen angeführten Meisterschaften gerade noch im Mittelfeld bzw. mit Reinhard Truppe in F1C im ersten Drittel, wie auch bei der EM 1988 nach Stechen am 9. Platz. 1987 erreichte Truppe, eben unser verlässliche F1C-Motorfreiflugspezialist, der ja beinahe bei allen Europa- und Weltmeisterschaften im "Stechen" ist, einen viel beachteten 3. Platz im neu geschaffenen F.A.I. - WORLD - CUP.

Bei Internationalen Wettbewerben, die ja nur noch im Ausland stattfinden: wie z.B. in Deutschland, Frankreich, Holland, Schweiz, Schweden, Italien, Jugoslawien, Ungarn und 1987 auch in der DDR, konnten einige 1. Plätze in F1C und 3. Plätze in F1A durch Reinhard Truppe, Klaus Salzer (MFC-Wr. Neustadt) und Alfons Plangger (ÖMV-Vöcklabruck/SV-Eternit) erreicht werden. Meistens lagen auch hier unsere übrigen Plazierungen jedoch "nur" im Mittelfeld!

Der letzte Internationale Freiflugwettbewerb in Österreich, der Kolibripokal in F1A, ist leider auch der erwähnten Geländemisere, ab 1987, zum Opfer gefallen!

1986 fand zum letztenmal die Freiflug-Staatsmeisterschaft am Flugplatz Zeltweg-Hinterstoisser statt. Insgesamt gab es 60 Nennungen, am Start waren dann in F1A: 32 in F1B: 7 und in F1A/J: 11

Teilnehmer. Im Oktober 1988 findet, wie erwähnt, die nächste Freiflug-Staatsmeisterschaft statt und wenn nicht alles täuscht, so kann man heute schon sehr Erfreuliches berichten: nämlich eine 50 % - ige Steigerung der Teilnehmerzahl in F1B-Gummimotorflugmodelle, wobei wir damit die Teilnehmerzahlen der 60-iger Jahre benahe erreichen werden! 1986 wurden 4 Nationale Freiflugwettbewerbe in F1A und F1A/J an verschiedenen Orten in der Steiermark und Kärnten ausgetragen, in F1B war es nur Einer. 1987 waren es sogar 5 in F1A und F1A/J, in F1B wieder Einer. 1988 werden es nur noch 2 Nationale Bewerbe in F1A und F1A/J sein, aber auch 2 in F1B! (Finkenstein und Salzburg). Zusätzlich gibt es noch die schon angeführte Staatsmeisterschaft, zwar nur in den Klassen F1A, F1A/J und F1B, da F1C wegen Teilnehmermangel als Staatsmeisterschaft nicht ausgefliegen werden kann! Hinzu kommen noch 6 Landesmeisterschaften mit durchschnittlich 10 Teilnehmern in F1A, aber auch 2 Landesmeisterschaften in F1B (Steiermark und Salzburg) werden durchgeführt.

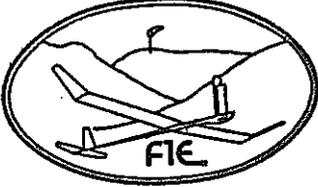
Nicht zu vergessen, die jährlichen, sehr erfolgreichen UHU-Freiflugbewerbe des UNION-FC Schärding, die mit über 20 Teilnehmer, von den Jüngsten immer recht gut besucht sind. Vielleicht kommt auch von dort einmal ein F1A-Nachwuchs? Aber auch der ÖMV-Finkenstein ist bezüglich Jugendwerbung für den Freiflug nicht untätig: dort gibt es Jugendwettbewerbe in der sogenannten Klasse KS (Kleine Segelflugmodelle) besser bekannt unter der Bezeichnung A1. Auch in Salzburg

betreibt der Luftsportverband intensive Jugendwerbung. Aus geländebedingten Gründen wurde jedoch der Schwerpunkt auf die Klasse F1E-Magnetsegler gelegt und es konnten auch hier sehr gute Erfolge erzielt werden. Z.B. waren bei der letzten Landesmeisterschaft 7 Jugendliche am Start!!! Das sind alles Möglichkeiten auch heute noch die Jugend für den Freiflug anzusprechen, sicherlich macht es viel Mühe und man muß immer dahinter sein, sonst ist der Jugendliche verloren, aber es ist dringend geboten, wenn der Freiflug in Österreich, trotz aller Schwierigkeiten, doch noch einmal in den "Aufwind" kommen soll und wir auch wieder international den Anschluß an die Spitzengruppe finden wollen.

Ehe mein Bericht zu Ende geht, möchte ich es als Bundesfachreferent Freiflug nicht verabsäumen, unseren, nach beinahe 40-jähriger Tätigkeit für den Modellflug, nun scheidenden Bundessektionsleiter Dir.I.R.OSR Edwin Krill in meinem Namen und sicherlich auch im Namen aller Freiflieger Österreichs herzlichst für seine Verdienste und sein "offenes Ohr" für den Freiflug zu danken! Wer von uns erinnert sich z.B. nicht noch gerne an die 3 Freiflug-Weltmeisterschaften : 1963, 1969 und 1973, die in Wr. Neustadt von ihm ausgerichtet wurden?

Für seinen weiteren Lebensweg wünschen wir Ihm viel Gesundheit und alles erdenklich Schöne, möge es auch weiterhin bei Modellflugveranstaltungen manchmal ein Wiedersehen geben!





OSR Felix Schobel
BFR F1E Hangflug



Für den Laien erscheint es zunächst unbegreiflich, daß Fluggeräte ohne fremde Zusatzenergie in große Höhen steigen und dabei noch sich selbst steuern können. Die "Zauberformel" hierfür heißt: **MAGNETFLUG** (selbstgesteuerter Hangflug). Mittels Hangaufwind und warmer Luftblasen überwinden Magnetsegler die Anziehungskraft der Erde. Das überall und unerschöpflich vorhandene Erdmagnetfeld besorgt die Steuerung. (Soviel Kurzinformation als Vorwort!)

Unter Hinweis auf den letzten 3-Jahresbericht (1983-1985) kann für diesen 3-Jahresbericht (1986-1988) vorweg eine erfreuliche Tatsache festgehalten werden:

Dank einiger ausländischer Funktionäre und meiner Initiative gibt es ab 1989 in der Klasse F 1 E erstmals die Möglichkeit, eine WELTMEISTERSCHAFT durchzuführen!

Die Zahl der "Magnetflieger" ist ebenfalls steigend. Diese positive Tatsache ist zum Teil sicherlich darauf zurückzuführen, daß ich die Möglichkeit hatte, 2 F1E-Bundeslehrgänge durchzuführen (1986 in Ober-Grafendorf und 1987 in der Bundessportschule Spitzerberg) und auch darauf, daß 1988 Lehrgangsteilnehmer bei internationalen Wettbewerben relativ erfolgreich abgeschnitten haben.

1986:

Das Wettbewerbsjahr begann im Juli mit dem NÖ-CUP/Ost und dem EUROPACUP AUSTRIA auf der Karneralm (letzterer wurde von 30 Teilnehmern aus vier Nationen besucht; bester Platz eine Österreicher: 4. Platz, beste Clubmannschaft: UMSC-KOLIBRI; Nationenwertung BRD vor Österreich). Es folgte die EM in Deutschland (bester Österreicher auf Platz 10) und der EC

(bester Österreicher auf Platz 6 nach "Stechen"). Abgeschlossen wurde das Wettbewerbsjahr mit dem nationalen Heri-Kargl-Cup im Oktober (mit 14 Teilnehmern)

1987:

Schon im März wurde der nationale Heri-Kargl-Cup mit 17 Teilnehmern durchgeführt; es folgte anfang Juli die 1. intern. Modell-Hangflugwoche auf der Karneralm mit dem 1. intern. Freundschaftscup (26 Teilnehmer in 13 Mannschaften), dem NÖ-CUP/Ost mit 20 Teilnehmern und dem KOLIBRI-POKAL, der mangels eines F1A-Geländes als "A" und "B"-Bewerb in F1E ausgetragen wurde. Österreicher belegten in der Einzelwertung jeweils den 2. Platz, in der Kombination den 3. Platz und in der Mannschaftskombination den 1. Platz.

Krönung dieses so gut begonnenen Wettbewerbsjahres sollten die am Spitzerberg stattfindenden EM und der EC-Austria sein. Wir konnten leider unseren "Heimvorteil" nicht nützen und landeten im geschlagenen Feld.

Bei den Ende Oktober stattfindenden STM waren 15 Teilnehmer von sechs Vereinen aus drei Bundesländern am Start, was seit langem einen Rekord bedeutete.

1988:

Nachdem wegen Witterungsverhältnissen der NÖ-CUP/Ost zweimal abgesagt wurde (er findet am 16.10.1988 statt), begann das Wettbewerbsjahr 1988 wieder mit der 2. intern. Modell-Hangflug-

woche auf der Karneralm mit dem 2. Freundschaftscup (19 Teilnehmer mit Platz 2-4 durch Österreicher und 9 Mannschaften), wurde mit dem intern. Heri-Kargl-Cup (23 Teilnehmer) fortgesetzt (2., 4. und 6. Platz durch Österreicher) und fand ihren Abschluß im 8. Europacup Austria mit 29 Teilnehmern aus 6 Nationen. Bester Platz war der 3. für einen Österreicher und ein 2. Platz in der Clubwertung vor Polen und hinter einer tschechischen Mannschaft.

Einige Österreicher nahmen dann noch anfangs September 1988 an einem FAI-Bewerb in AROSA teil.

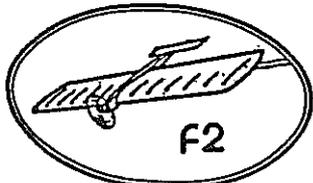
Als Höhepunkt kann die Teilnahme an der EM und dem EC erstmals in der CSSR vom 19. bis 24. September 1988 bezeichnet werden.

Der Abschluß fand wieder in der Heimat mit dem verschobenen NÖ-CUP/Ost statt.

Dem F1E-Flieger möchte ich abschließend wünschen, durch dreierlei Wege klug zu handeln, um Freude am F1E-Fliegen zu erlangen:

1. durch Nachdenken (das ist der edelste Weg)
2. durch Nachahmen (das ist der leichteste) und
3. durch Erfahrung (das ist der bitterste).





Franz Wenzel

koop. BFR Fesselflug



Der Fesselflug hat in den letzten Jahren wieder einen ungeahnten Aufschwung genommen. Nach einigen Jahren der fast totalen Flaute nimmt die Zahl der aktiven Fesselflieger am nationalen Sektor, vor allem aber die österreichischen Teilnahmen an internationalen Bewerben, wieder zu.

1986

Weltmeisterschaft in Pecs/Ungarn.
F2B Franz Wenzel 35. Platz
F2C Nitsche - Kühnegger 4. Platz
(Beste westeuropäische Mannschaft)
Fischer - Straniak 20. Platz

Teilnahmen an internationalen Wettbewerben:
F2A 4, davon 2 1. Plätze, 2 2. Plätze, 1 5. Platz
F2B 12, davon 4 unter den ersten 10
F2C 5, davon 1 2. Platz, 3 3. Plätze

Staatsmeisterschaft der Klasse F2B in Kraiwiesen/Salzburg im Rahmen des internationalen Fesselflugwettbewerbs (9 Teilnehmer)

Staatsmeister: Franz Wenzel, 2. Walter Weins-
eisen, 3. Walter Wenzel

3 Nationale Wettbewerbe:

1. Grazer Fesselflugtag F2B: 8 Teilnehmer
OÖ-Pokal F2B: 9 Teilnehmer
Tirol-Pokal F2B: 8 Teilnehmer
F2D: 11 Teilnehmer

1987

Europameisterschaft in Oxelösund/Schweden
F2A: Franz Marksteiner 8. Platz
F2B: Franz Wenzel 19. Platz
F2C: Fischer - Straniak 15. Platz
Nitsche - Kühnegger 14. Platz

Teilnahmen an internationalen Wettbewerben:
F2A 2, davon 1 1. Platz, 1 2. Platz
F2B 9, davon 4 unter den ersten 10
F2C 9, davon 1 1. Platz, 3 2. Plätze, 1 3. Platz

Staatsmeisterschaft der Klasse F2D in Bockfließ
(6 Teilnehmer)

Staatsmeister: Rudolf Königshofer

2 Nationale Wettbewerbe:

2. Grazer Fesselflugtag F2B: 6 Teilnehmer

Tirolpokal F2A: 5 Teilnehmer 2 Gäste

F2B: 9 Teilnehmer 1 Gast

Ein Freundschaftsfliegen:

NÖ Fesselflugtreffen F2B: 10 Teilnehmer

Anfängerklasse: 5 Teilnehmer

1988

Weltmeisterschaft in Kiew/UdSSR - 5.8. - 13.8.88

Genannt sind:

F2A Franz Marksteiner - 27 Platz von 35

F2B Franz Wenczel - 30 Platz von 54

F2C Nitsche - Kühnegger - 31 Platz von 45

Fischer - Straniak - 16 Platz von 45

Teilnahmen an internationalen Wettbewerben:

F2A bis dato 1 3. Platz

F2B bis dato 11 davon 3 unter den ersten 10

F2C bis dato 3 davon 1 4. Platz

F2D bis dato 1 2. Platz

Staatsmeisterschaften in Wörgl/Tirol

F2A: 7 Teilnehmer, Staatsmeister: Franz Marksteiner

F2B: 10 Teilnehmer, Staatsmeister: Franz Wenczel

Im Rahmen der Staatsmeisterschaften wurde ein Anfängerwettbewerb durchgeführt: 6 Teilnehmer

2 Nationale Wettbewerbe:

3. Grazer Fesselflugtag F2B: 8 Teilnehmer

NÖ Fesselflugtreffen F2B, FKC (Anfänger) 8./9.10.

F2A

In der Geschwindigkeitsklasse F2A hat sich der Tiroler Franz Marksteiner, der diese Klasse in Österreich seit Jahren allein auf weiter Flur betreibt, vom hinteren Mittelfeld in die internationale Spitze vorgearbeitet. Die Tatsache, daß dieses Jahr eine Staatsmeisterschaft durchgeführt

werden konnte zeigt auf, daß das Interesse an dieser Klasse stark im Steigen ist.

F2B

Der Kunstflug war immer schon ein Spitzenreiter in den Teilnehmerzahlen. Geändert hat sich in den letzten Jahren, daß sich eine größere Spitze aus vier bis fünf Leuten gebildet hat, die bei nationalen Veranstaltungen um die vorderen Plätze kämpfen, die aber auch im internationalen Rahmen für Plätze im vorderen Mittelfeld gut sind. Diese vergrößerte Konkurrenz im eigenen Land bewirkt eine Leistungssteigerung bei den Spitzenpiloten.

F2C

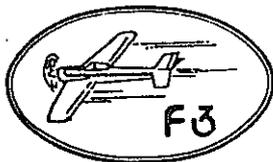
Im Mannschaftsrennen sind vom ehemaligen Kreis um Paul Bugl zwei Teams übriggeblieben, die sich nach wie vor in der Weltspitze behaupten können.

F2D

Vor einigen Jahren noch Spitzenreiter in den Teilnehmerzahlen, hat die Klasse F2D - Combat einen enormen Teilnehmerschwund hinnehmen müssen. Das klingt zwar recht negativ, hat aber einen sehr positiven Nebeneffekt: Aus der Menge von mittelmäßigen Piloten hat sich ein Kern gebildet, der im internationalen Combat sowohl materialmäßig, als auch fliegerisch mithalten kann. Der dreimalige Staatsmeister Rudolf Königshofer, ein Begriff für österr. Combat, kann sich im internationalen Feld behaupten, und bringt den Combat in Österreich auf internationalen Standard.

Nachwuchs

Besonders zu betrachten wäre vielleicht die Tatsache, daß es seit dem vorigen Jahr möglich ist, im Rahmen von nationalen Bewerben eine Nachwuchsklasse auszutragen. Vielleicht gelingt es, einige weiter zu begeistern, und für eine Wettbewerbsklasse zu gewinnen.



Wolfgang Schlager

BFR Radio control



F3A Motorkunstflugmodelle (FAI-Klasse)
 RC-III Nat. Motorkunstflugmodelle
 RC-IV Nat. Segelflugmodelle
 RC-MS Nat. Motorsegelflugmodelle

Fachreferent: Wolfgang SCHLAGER

In den Berichtszeitraum 1986 -1988 fallen in

Klasse F3A 1 Weltmeisterschaft (1987)
 2 Europameisterschaften (1986/1988)
 2 Staatsmeisterschaften (1986/1988)

Klasse RC-III 1 Staatsmeisterschaft (1986)
 1 Österr. Meisterschaft (1988)
 Klasse RC-IV 1 Staatsmeisterschaft (1987)
 Klasse RC-MS 1 Staatsmeisterschaft (1986)
 1 Österr. Meisterschaft (1988)

Bei der Europameisterschaft 1986 belegte Heinz Kronlachner in der Klasse F3A den 9. Platz und Manfred Dworak den 16. Platz.

Bei der Weltmeisterschaft 1987 wurde Hanno Prettner neuerlich überlegener Weltmeister in der Einzelwertung.

Heinz Kronlachner wurde 10. und Manfred Dworak belegte den 25. Platz in der Einzelwertung. In der Mannschaftswertung gelang es dem Österr. Team den hervorragenden 3. Gesamtplatz zu belegen. Seit Beginn der Flugsaison 1988 wurde ein neues Wendefigurenprogramm in der Klasse F3A durch die FAI eingeführt. Es gab kaum nennenswerte Anfangsschwierigkeiten bei den Piloten und Sportzeugen. Für letztgenannte wurde ein Einweisungslehrgang in der Bundessportschule Spitzerberg durchgeführt.

Auf internationaler Ebene bestritten österr. F3A-Piloten intern. Wettbewerbe in der BRD, in der CSSR, UNGARN und in der SCHWEIZ.

In Österreich werden das Rheintalpokalfliegen, Igo Etrichpokalfliegen, OÖ-Pokalfiegen (kam 1988 nicht zur Austragung) und das Grenzlandpokalfiegen als internationale Wettbewerbe durchgeführt und dienen gleichzeitig als Qualifikationsbewerbe für den Nationalkader.

Österr. Staatsmeister in der Klasse F3A wurde 1986 Heinz Kronlachner, 1988 war die Staatsmeisterschaft zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht durchgeführt.

Auf nationaler Ebene wurde in der Klasse RC-III ab 1988 ebenfalls ein neues Flugprogramm eingeführt. Vergleicht man dieses Programm mit dem anderer Länder, so können im Aufbau keine nennenswerte Unterschiede zu den Programmen der BRD, Schweiz oder Frankreich festgestellt werden. Bei den Piloten kommt dieses Programm, bis auf wenige Ausnahmen, recht gut an, besonders die Angleichung des Flugsportgerätes an F3A.

Staatsmeister in der Klasse RC-III wurde 1986 Alfred Trettenbrein, 1988 wurden alle nationalen Klassen in Österr. Meisterschaft umbenannt und zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht ausgetragen.

Die Klasse RC-IV zählt zu den nat. Klassen, welche große Teilnehmerzahlen aufweisen. Dies fand auch der 1987 durchgeführten Staatsmeisterschaft seinen Niederschlag, sodaß man zukünftig wieder an ein Teilnehmerlimit denken muß. Staatsmeister wurde Alfred Hubmann.

In der Klasse RC-MS wurde 1986 Franz Glück Staatsmeister. Diese Klasse weist ebenfalls wie RC-IV hohe Teilnehmerzahlen auf. Besonders im Osten (NÖ-Cup) werden Wettbewerbe dieser Klasse stark besucht.

Ein besonderes Problem stellt die Bewertung in dieser Klasse (nur Landeanflug und Landung werden mit Punkten bewertet), sowie die starke Lärmentwicklung in besonders unangenehmen Frequenzlagen dar. Auf das Lärmproblem wurde bereits seit Jahren durch das Fachreferat, und die ONF hingewiesen. Bei der Österreichischen Meisterschaft im Herbst 1988 werden sicherlich einige "Unbelehrbare" die vorgeschriebene Lärm-messung nicht bestehen (Aussage beruht auf Erfahrungswerte) und somit nicht im Wettbewerb verbleiben können. Leider suchen solche Piloten dann immer die Schuld bei den anderen, technische Möglichkeiten zur Lärmverminderung gibt es jedenfalls genügend.

Heinz Kronlachner wurde 10. und Manfred Dworak belegte den 25. Platz in der Einzelwertung. In der Mannschaftswertung gelang es dem Österr. Team den hervorragenden 3. Gesamtplatz zu belegen.

An der Europameisterschaft 1988 in der Klasse F3A nahmen Heinz Kronlachner, Ing. Manfred Dworak und Ing. Franz Höller teil.

Die drei Teilnehmer erreichten die Plätze 7, 20 und 23. In der Mannschaftswertung wurde der 5. Platz erreicht.

Seit Beginn der Flugsaison 1988 wurde ein neues Wendefigurenprogramm in der Klasse F3A durch die FAI eingeführt. Es gab kaum nennenswerte Anfangsschwierigkeiten bei den Piloten und Sportzeugen. Für letztgenannte wurde ein Einweisungslehrgang in der Bundessportschule Spitzerberg durchgeführt.

Auf internationaler Ebene bestritten österr. F3A-Piloten intern. Wettbewerbe in der BRD, in der CSSR, UNGARN und in der SCHWEIZ.

In Österreich werden das Rheintalpokalfliegen, Igo Etrichpokalfliegen, OÖ-Pokalfiegen (kam 1988 nicht zur Austragung) und das Grenzlandpokalfiegen als internationale Wettbewerbe durchgeführt und dienen gleichzeitig als Qualifikationsbewerbe für den Nationalkader.

Österr. Staatsmeister in der Klasse F3A wurde 1986 Heinz Kronlachner, 1988 war die Staatsmeisterschaft zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht durchgeführt.

Auf nationaler Ebene wurde in der Klasse RC-III ab 1988 ebenfalls ein neues Flugprogramm eingeführt. Vergleicht man dieses Programm mit dem anderer Länder, so können im Aufbau keine nennenswerte Unterschiede zu den Programmen der BRD, Schweiz oder Frankreich festgestellt werden. Bei den Piloten kommt dieses Programm, bis auf wenige Ausnahmen, recht gut an, besonders die Angleichung des Flugsportgerätes an F3A.

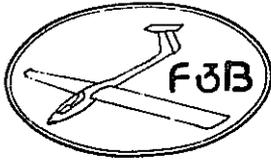
Staatsmeister in der Klasse RC-III wurde 1986 Alfred Trettenbrein, 1988 wurden alle nationalen Klassen in Österr. Meisterschaft umbenannt.

Bei der Österr. Meisterschaft 1988 in der Klasse RC-III siegte Ing. Erich Filgas vor Alfred Trettenbrein und Alfred Hubmann.

Die Klasse RC-IV zählt zu den nat. Klassen, welche große Teilnehmerzahlen aufweisen. Dies fand auch der 1987 durchgeführten Staatsmeisterschaft seinen Niederschlag, sodaß man zukünftig wieder an ein Teilnehmerlimit denken muß. Staatsmeister wurde Alfred Hubmann.

In der Klasse RC-MS wurde 1986 Franz Glück Staatsmeister. Diese Klasse weist ebenfalls wie RC-IV hohe Teilnehmerzahlen auf. Besonders im Osten (NÖ-Cup) werden Wettbewerbe dieser Klasse stark besucht.

Ein besonderes Problem stellt die Bewertung in dieser Klasse (nur Landeanflug und Landung werden mit Punkten bewertet), sowie die starke Lärmentwicklung im Besonderen die unangenehmen Frequenzlagen dar. Auf das Lärmproblem wurde bereits seit Jahren durch das Fachreferat, und die ONF hingewiesen. Bei der Österreichischen Meisterschaft im Herbst 1988 werden sicherlich einige "Unbelehrbare" die vorgeschriebene Lärm-messung nicht bestehen (Aussage beruht auf Erfahrungswerte) und somit nicht im Wettbewerb verbleiben können. Leider suchen solche Piloten dann immer die Schuld bei den anderen, technische Möglichkeiten zur Lärmverminderung gibt es jedenfalls genügend.



Karl F. Wasner

BFR Radio control F3B



Auch die mit Ende 1988 zu Ende gehende Funktionsperiode ist für die Sparte F3B sehr erfolgreich verlaufen. Je eine Europa-, Welt- und Staatsmeisterschaft sowie eine ganze Reihe international sehr stark besetzter FAI - Bewerbe wurden in diesem Zeitraum erfolgreich bestritten.

Bevor ich zum eigentlichen Erfolgsbericht komme, nochmals eine Kurzbeschreibung der F3B-Klasse. F3B ist die internationale Leistungs-Segelmodellflugklasse in der je Durchgang drei Flugaufgaben zu fliegen sind. Und zwar ein Zeitflug mit möglichst exakt 6 Minuten Flugzeit und Ziel-landung. Zweite Flugaufgabe ist der Streckenflug in dem, je nach Wetterbedingungen, Streckenleistungen von bis zu 3,9 km in 4 Minuten geflogen werden. Das ergibt ein immerhin respektables Stundenmittel von bis zu 60 km. Spektakulär die dritte Flugaufgabe, der Speed- oder Geschwindigkeitsflug, in dem Spitzengeschwindigkeiten bis zu 180 km/h erreicht werden. An Welt- und Europa-meisterschaften werden 6 - 7 Durchgänge zu je drei Flügen absolviert. Allein daraus ist die psychische und physische Beanspruchung der Mannschaftsmitglieder zu ermessen. Die Spannweite der Modelle beträgt um die 3 m, das Fluggewicht 3,5 - 4 kg. Baustoffe sind Kunstharze mit Glas-, Kevlar- und Kohlefasern.

Seit 1985 ist unsere Nationalmannschaft von jeder Europa- oder Weltmeisterschaft mit je einer Medaille in der Einzel- und in der Mannschaftswertung nach Hause zurückgekehrt. Dies beweist den enormen Einsatzwillen aller Mitglieder des Nationalteams und den konstanten Leistungsstand unserer Piloten an der Weltspitze.

1986 fand die Europameisterschaft in Israel, in Beer Sheva am Rande der Negev - Wüste unter extremen Wetterbedingungen statt. Hitze und schattenlose Wüste waren die äusseren Begleiter. Erstmals in der F3B Geschichte gelang es dabei unserer Nationalmannschaft, bestehend aus den Piloten Karl WASNER jun., Günther AICHHOLZER und Andreas MEISSL, der Bodenmannschaft Erich LERCHER, Astrid AICHHOLZER und Peter HOFFMANN sowie Mannschaftsführer Karl F. WASNER den obersten Platz und damit die Gold-

medaille in der Teamwertung zu erringen. Für die Medaille in der Einzelwertung sorgte einmal mehr Karl Wasner jun., LV Vorarlberg mit der Erringung der Bronzemedaille. Bereits auf Rang vier Günther Aichholzer, LV Tirol und auf Rang sechs Andreas Meissl vom LV Nieder-Österreich.

Ein Jahr später, 1987 fand in Osnabrück, BRD die Weltmeisterschaft unter entgegengesetzten Wetterverhältnissen statt. Diesmal waren Regen und Kälte die Partner von stürmischen Winden. Aber auch unter diesen extremen Verhältnissen setzten sich unsere Piloten durch und erkämpften sich WM - Gold und bezwangen Titelverteidiger England. In der Einzelwertung erkämpfte sich Peter HOFFMANN, LV Nieder-Österreich den zweiten Rang und wurde Vizeweltmeister. Karl WASNER jun. wurde Achter und Günther AICHHOLZER wurde Zehnter in der Einzelwertung.

Im Jahre 1987 war unsere Überlegenheit so gross, dass alle Mannschaftstitel der internationalen Bewerbe an rot-weiss-rote Teams gingen.

Eine Staatsmeisterschaft fand im Berichtszeitraum statt. Sie wurde von einer Arbeitsgemeinschaft MSFC Rheintal und MBG Bludenz in Schlins, Vorarlberg bei besten Wetterbedingungen muster-gültig organisiert. Dabei wurde zum dritten Male Karl Wasner jun., MSFC Rheintal Österreichischer Staatsmeister. Der Titel in der Mannschaftswertung ging an das Team des MFC Wr. Neustadt. Diese Titelverteilung zeigt auch die derzeitigen Schwerpunkte dieser Klasse. Der Westen und Osten Österreichs ist aktiv, in der "Mitte" klemmt es derzeit.

Für die kommende WM - Saison 1989 sind Prognosen schwer stellbar, an der CIAM - Tagung, die Österreich derzeit nicht mit einem Delegierten beschickt, wurde eine radikale Änderung der Elektro-Hochstartwinden beschlossen. Das bedingt auch die Neukonstruktion der Modelle.

Ich hoffe aber, dass auch unter den geänderten Rahmenbedingungen Österreichs F3B - Piloten im Spitzenfeld der Weltbesten mitmischen werden.





Im Jahre 1986 konnte unser Paradehubschrauber-Flieger Sepp Brennsteiner seine ersten intern. Erfolge aufweisen. Bereits bei der Generalprobe der EM in LEVENS ließ Sepp die intern. Konkurrenz aufhorchen. Mit seinem 4. Platz zeigte er, daß Österreich nun auch in der Klasse F3C einen SPITZEN-PILOTEN stellen kann. Diese Platzierung wurde bei der EM 1986 in Frankreich bestätigt. Viele Teilnehmer die Sepp von der WM 1985 kannten waren von seiner glänzenden Leistung überrascht.

In den nationalen Klassen RC/HC-B bzw. RC/HC-C konnten viele interessierte Piloten zu den Wettbewerben begrüßt werden.

Speziell die Einführung des Österreich Pokals von meinem Vorgänger Gerhard Lustig war eine ausgezeichnete Idee die Wettbewerbe der Saison spannend zu halten. Leider zeigte sich jedoch, daß speziell das "C"-Programm für Anfänger nicht geeignet war, die ersten Wettbewerbserfahrungen zu sammeln bzw. die Beherrschung des Modellhubschraubers zu erlernen. Es war daher erforderlich - für das Jahr 1987 - dieses Programm zu ändern. Es wurde nicht wie bisher nur die beste Durchgangszeit, sondern auch die Elegance der Flugvorführung bewertet. Diese Einführung fand bei den Piloten großen Beifall und wurde über die ganze Saison beibehalten.

In organisatorischer Hinsicht tat sich ebenfalls einiges in unserem Referat. Als erstes Fachreferat gelang es uns, für jedes Bundesland einen Landesfachreferenten F3C zu bestellen und die erste Landesfachreferentensitzung durchzuführen. Bei dieser Sitzung konnten alle Anliegen F3C spezifischen Themen behandelt und demokratisch über Sachfragen abgestimmt werden.

Folgende Punkte wurden beschlossen:

- * Neues Programm RC/HC-B
- * Neues Programm RC/HC-C
- * Erfliegen der Leistungsprüfungen ausschließlich mit Modellhubschraubern.



LETZTE MELDUNG :

Staatsmeister Sepp Brennsteiner konnte bei der EUROPAMEISTERSCHAFT in F3C in Eibergen in Holland den 2. Platz belegen !

Ein ausführlicher Bericht über diese Veranstaltung folgt in prop 11/12 - 1988.

Die Änderung der nationalen Programme war durch die gestiegenen Anforderungen in der intern. Klasse F3C erforderlich und haben sich in der Wettbewerbssaison 1988 bereits bestens bewährt.

International gesehen war das Jahr 1987 das Jahr von Sepp Brennsteiner. Bereits bei den traditionellen Flugwettbewerb in Levens ließ er sein Können im intern. Starterfeld aufblitzen - er siegte! Und zählte somit zu den Top-Favoriten für die WM 1987 in Bern.

Die in ihn gesetzten Erwartungen konnte Sepp mit einem ausgezeichneten 3. Platz bei der WM bestätigen. Nur 0,5 Punkte trennten ihm vom 2. Platz und 37 Punkte vom WM-Titel; und dies bei einer Punkteanzahl von über 4000 Punkten.

Sepp Brennsteiner bewies mit dieser Platzierung, daß ab sofort mit Österreich in der Klasse F3C gerechnet werden muß.

Ein Wehrmutstropfen bei diesen Spitzeneinzelleistungen muß jedoch auch erwähnt werden. Es fehlt uns an Nachwuchspiloten für die intern. Klasse F3C. Viele Piloten der nat. Klassen geben zwar berechnete Hoffnung für die Zukunft, jedoch wird es noch ein bis zwei Jahre dauern bis wir mit einer kompletten Mannschaft an Europa- oder Weltmeisterschaften teilnehmen können. Eine Ausnahme davon ist Harald Bingel, der die EM Qualifikation für 1988 nur knapp verfehlte, mit dem jedoch bei Fortsetzung seines gezeigten Einsatzes sicher bei der nächsten EM zu rechnen ist.

Abschließend muß festgehalten werden, daß zur Zeit mit Ausnahme der Bundesländer Burgenland und Vorarlberg das Hubschrauber-Modellfliegen sich großen Zuspruches erfreut. Insbesondere seien die Bundesländer Steiermark und Salzburg erwähnt, die in Zukunft sicher einige SPITZEN-PILOTEN hervorbringen werden.



Helmut Kirsch BFR RC-Elektroflug

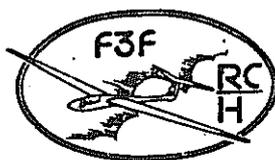


Was ist F3E - Unter dieser Bezeichnung versteht man Elektroflug im Allgemeinen. Doch bei genauer Durchsicht der MSO stellt man fest, daß unter F3E mehrere Kategorien zu finden sind. Als F3E wird aber die internationale Seglerklasse geführt, F3E 10 Zellen - das sind Elektrosegler bis 10 Zellen, F3E - Pylon - das sind Rennmodelle mit max. 7 Zellen und F3E - Kunstflug. Wenn für die letzten 3 Jahre die erreichten Wettbewerbserfolge hier anzuführen wären, dann würde es mehr Platz brauchen und fast immer wäre Rudolf Freudenthaler als erster auf den Ergebnislisten zu finden. Die wichtigsten Erfolge aber sind die Erringung des Weltmeistertitels durch Freudenthaler Rudolf und der Mannschaftsweltmeistertitel der Nationalmannschaft. Bei der EM 1987 in der Schweiz wurde wieder Freudenthaler Rudolf Europameister und die Nationalmannschaft wurde Vize. Durchgeführt wurden im Zeitraum 1986 - 1988 2 Staatsmeisterschaften, Landesmeisterschaften in OÖ und in der Steiermark, sowie die schon traditionellen Bewerbe in Freistadt, Meggenhofen und

Feldkirchen sowie das "Jedermann E-Fliegen" in St. Veit. Am Spitzerberg wurde ein Elektrofluglehrgang abgehalten, bei dem 60 Teilnehmer waren. Für die WM 1988 in St. Louis/USA werden Freudenthaler, Kirsch, und Hauer die Nationalmannschaft bilden. Geplant ist für 1988 wieder ein E-Fluglehrgang am Spitzerberg. Als Fachreferent würde ich mir auch in den anderen Bundesländern mehr Aktivitäten wünschen, wichtig wäre nur, daß einmal jemand damit anfängt, das weitere ist Ausdauer und die Bereitschaft kreativ zu sein.

Letzte Meldung nach Verfassung dieses Berichtes :

Bei der vom 10. bis 20. August 1988 in Saint Louis, USA, stattgefundenen Weltmeisterschaft im Elektroflug, Klasse F3E, konnte Rudolf Freudenthaler zum zweiten Mal den Weltmeistertitel erringen. Aber auch in der Mannschaftswertung wurden wir wieder Weltmeister !



Ing. Richard Gradischnig BFR RC-Hangflug



Der Hangsegelflug hat sich im abgelaufenen Berichtszeitraum in zwei Gruppen geteilt, nämlich in die Hangflieger mit Zeitprogramm für die in Zukunft Österr. Meisterschaften durchgeführt werden sollen, und dem internationalen Versuchsprogramm bei den seit langen Österr. Staatsmeisterschaften durchgeführt werden. Die Bestrebungen in dieser Klasse Weltmeisterschaften durchzuführen werden derzeit nur noch von Dänemark unterstützt und so wird von uns in nächster Zeit mit dem Dänischen Aero-Club Kontakt aufgenommen um die Sache voranzubringen.

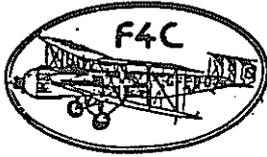
Im Berichtszeitraum wurde eine Staatsmeisterschaft in der Klasse F3F auf der Gerlitze bei Villach durchgeführt. Staatsmeister wurde Hubmann Alfred vom ASKÖ Köflach. Weiters wurden in der Klasse F3F 6 Landesmeisterschaften, 12 Nationale

Bewerbe wobei das Burgfliegen von der Ruine Landskron bei Villach der größte Bewerb war durchgeführt.

In der Klasse RC/H wurden ebenfalls viele Bewerbe durchgeführt, 6 Landesmeisterschaften und etliche Nationale Bewerbe die aber nicht immer nach den bestehenden Programm geflogen wurden.

Um alle Unklarheiten und Wünsche in den bestehenden Programmen auszuräumen bzw. aufzunehmen werden durch die neu geschaffenen Landesfachreferenten bei einer diesbezüglichen Sitzung die Programme überarbeitet bzw. ergänzt und bei der Herbstsitzung der Bundessektion zur Abstimmung vorgelegt. Ich als Bundesfachwart werde mich bemühen die Klassen weiter auszubauen um noch mehr Modellflieger für diese interessante Klasse zu gewinnen.





Dr. Thomas Loebenstein BFR F4C-Scale



In den 3 Jahren der vergangenen Funktionsperiode hat sich die Klasse der vorbildgetreuen Modelle trotz aller Miesmacherei und Unkenrufe steil nach oben entwickelt. Die früher rückläufigen Teilnehmerzahlen steigen wieder an, die Qualität der Modelle (und der Punkterichter) wird von Jahr zu Jahr durch die Erfahrung besser.

Die Erfahrungen der WM in Oslo waren zwar eher katastrophal, ein Modell wurde bei einem schweren Unfall während der Anreise ebenso wie zwei Autos total zerstört, ein weiteres Modell stürzte ab, das Dritte wurde unter seinem Wert beurteilt, dennoch haben alle daraus gelernt und in den kommenden Jahren wird es besser gehen.

In NÖ - HSV Burg Kreuzenstein, und Stmk - Gnas, wurden erste Versuche gemacht, auch mit internationaler Beteiligung Wettbewerbe zu veranstalten, der Erfolg war sehr schön, sogar der regierende Weltmeister konnte als Teilnehmer begrüßt werden. Der Fachreferent hat diese

Aktivitäten trotz etlicher Querschüsse aus dem In- und Ausland mit Heftigkeit unterstützt.

Mit 1989 tritt ein neues Reglement international in Kraft, die Ausarbeitung der "Österreichischen Version" ist fertig und in Form einer Broschüre erhältlich.

Mit dem neuen Reglement wird es notwendig, die Punkterichter neu einzuschulen, ein entsprechender Kurs wird noch im Herbst stattfinden.

Wenn man den Eindruck hat, eigentlich recht erfolgreich gearbeitet zu haben, dann kann man mit gutem Gewissen sein Amt wegen beruflicher Überlastung und zusätzlicher Arbeit für den Aero Club zurücklegen. Das habe ich bereits der Bundessektion mitgeteilt und auch meinen Wunschkandidaten, einen sehr guten und erfolgreichen Scaleflieger und Staatsmeister, als Nachfolger nominiert.

Ich wünsche ihm viel Glück und weniger Zores.



Schon 1984 erschienen die ersten Berichte über Antikflugmodelle in unserer Zeitschrift prop. Seither steigt das Interesse an diesen Modellen stetig. Es wurden Kontakte mit dem benachbarten Ausland aufgenommen, insbesondere mit der Bundesrepublik Deutschland. Im Herbst 1986 wurden in Schwäbisch Hall mit dem Vorstand der A.M.F. die ersten Gespräche geführt. Gegenstand der Unterredung waren Zielsetzung und Definition der Antik-Modellbaubewegung. Das Ergebnis dieses Zusammentreffens, sowie die Ergebnisse von Sitzungen in Österreich, sei hier in aller Kürze wiedergegeben.

Die Antik-Modellflugfreunde Österreichs bauen Modelle, deren Pläne vor dem Jahr 1955 entstanden sind. Es wird auf exakte Bauausführung und auf

Verwendung von Original-Baustoffen geachtet. Die Modelle werden meist mit einer RC-Anlage ausgerüstet.

Welche Ziele verfolgen die Antikmodellflugfreunde: Schon fast vergessene Bauweisen wie das Spalten und Verarbeiten von Tonkin, Lamellieren von Randbögen usw. sollen gepflegt und weitervermittelt werden, um sie nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Darüber hinaus versuchen die Antik-Flugmodellbauer ein gewisses Maß an Übung im Fernsteuern zu erlangen. Sie sollen starten, einen einwandfreien Flug über einige Minuten sowie eine korrekte Landung in einem Landefeld absolvieren können. Mehr ist auch bei diversen Veranstaltungen und Freundschaftsfliegen nicht erforderlich. Ein wesentlicher Bestandteil dabei ist die obligate

Bauprüfung, bei der der Bauplan im Original oder eine Kopie vom Original mitgebracht werden muß. Weitere Ziele der Antik-Modellflugfreunde sind die Förderung der Arbeit innerhalb der Gemeinschaft, sowie der Kameradschaft auf dem Flugfeld und der Jugendarbeit. Nicht zuletzt wird auch versucht die so interessante Geschichte des Modellbauens zu vermitteln, sei es mit Besuchen in Museen oder ganz einfach durch unser Archiv, aus dem der Antikmodellbauer alles Wissenswerte erfahren kann.

Unser I. Antikmodell - Freundschaftsfliegen fand in der Zeit vom 1. - 3.5.1987 am Spitzerberg statt. Vom 17. - 20.6.1987 folgten die Österreicher der Einladung der Deutschen, beim III. Horst Winkler Gedächtnisfliegen auf der Wasserkuppe mitzumachen.

Beim II. Antikmodell-Freundschaftsfliegen in der

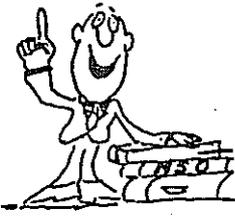
Zeit vom 18. - 20.5.1988 auf dem Spitzerberg nahmen außer den Österreichern noch Deutsche, Italiener und Ungarn teil. Die große Zahl der Teilnehmer und das allgemein große Interesse an dieser Klasse bestätigt uns, daß wir den richtigen Weg eingeschlagen haben.

Einen Monat später in der Zeit vom 17. - 19.6.1988 nahmen die Österreicher am IV. Horst Winkler Gedächtnisfliegen teil. Zu erwähnen ist, daß die Österreicher in der Klasse AM sieben Plätze unter den ersten zehn belegen konnten. Den ersten Platz erreichte unser Antoni aus Wien.

In Zukunft werden wir unsere Arbeit in dieser Weise fortsetzen. Es werden für bestimmte Funktionen (Photodokumentation, Archiv, Wettbewerbsleitung, Jury, usw.), innerhalb unserer Organisation, Leute gewählt werden müssen, um ein noch höheres Maß an Effizienz zu erreichen.



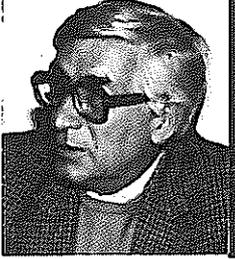
***** OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION *****



Hier spricht die

ONF

Robert Grillmeier



***** OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION *****

Folgende Wettbewerbsausschreibungen wurden von der ONF bis 31.7.1988 genehmigt.

1986

- 5 Staatsmeisterschaften und Österr. Meisterschaften
- 6 Internationale Wettbewerbe
- 10 Nationale Wettbewerbe mit int. Beteiligung
- 46 Nationale Wettbewerbe
- 60 Landesmeisterschaften

1987

- 7 Staatsmeisterschaften und Österr. Meisterschaften
- 6 Internationale Wettbewerbe
- 6 Nationale Wettbewerbe mit int. Beteiligung
- 46 Nationale Wettbewerbe
- 62 Landesmeisterschaften

1988

- 8 Staatsmeisterschaften und Österr. Meisterschaften
- 7 Internationale Wettbewerbe
- 14 Nationale Wettbewerbe mit int. Beteiligung
- 45 Nationale Wettbewerbe
- 53 Landesmeisterschaften

Von der ONF nicht anerkannte Wettbewerbe

1986

- 1 Staatsmeisterschaft
- 1 Nationaler Wettbewerb mit int. Beteiligung
- 4 Nationale Wettbewerbe
- Landesmeisterschaft

1987

- Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft
- 1 Nationaler Wettbewerb mit int. Beteiligung
- 5 Nationale Wettbewerbe
- 3 Landesmeisterschaften

1988

- Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft
- Nationaler Wettbewerb mit int. Beteiligung
- 1 Nationaler Wettbewerb
- 2 Landesmeisterschaften

Leider gibt es noch immer einige Wettbewerbsleiter, die Bewerbe durchführen und die Bestimmungen der MSO bzw. des Code Sportives nicht beachten.

Der Prüfungsstand beträgt bis Juli 1988 insgesamt 739 Silber-C, 85 Gold-C, 38 Gold-C mit 1 Diamant, 30 Gold-C mit 2 Diamanten und 22 Gold-C mit 3 Diamanten.

Von 1986 bis 1988 (Stand bis Juli 1988) wurden von der ONF folgende Prüfungen bestätigt:

Prüfungen	1986	1987	1988
Silber - C	18	17	11
Gold - C	3	2	1
Gold - C mit 1 D.	1	-	-
Gold - C mit 2 D.	2	1	1
Gold - C mit 3 D.	3	1	1

Um die Punkterichter, Sportzeugen und Funktionäre über den letzten Stand zu informieren wurden von der Bundessektion folgende Kurse ausgetragen.

Kurse 1986

Funktionärs- u. Sportzeugenlehrgang
22./23.2.1986 in Oberwart/Bgld. 34 Teiln.

Funktionärs- u. Sportzeugenlehrgang
8./9.3.1986 in Wien-Atzgersdorf 20 Teiln.

Punkterichterlehrg. Radio Control allg.
u. F3A, 5./6.4.1986 in Eugend./Szb. 31 Teiln.

Punkterichterlehrg. F4C
26./27.4.1986 in Gnas/Stmk. 10 Teiln.

Kurse 1987

Funktionärs- u. Sportzeugenlehrg.
14./15.2.1987 am Spitzerberg/NÖ 30 Teiln.

Punkterichterlehrg. Radio Control allg.
28.2.-1.3.1987 am Spitzerberg/NÖ 21 Teiln.

Punkterichterlehrg. F3C
28.2.-1.3.1987 am Spitzerberg/NÖ 15 Teiln.

Punkterichterlehrg. F4C
7./8.3.1987 in Wörgl/Tirol wegen geringer Teil-
nehmerzahl abgesagt

Punkterichterlehrg. RC allg. u. RC/SL
28./29.3.1987 in Eugend./Szb. 38 Teiln.

Funktionärslehrg. für F3B
4./5.4.1987 in Schlins/Vlbg. 29 Teiln.

Kurse 1988

Punkterichterlehrg. F3C
5./6.3.1988 am Spitzerberg 16 Teiln.

Punkterichterlehrg. RC III u. F3A
5./6.3.1988 am Spitzerberg 17 Teiln.

Funktionärs- u. Sportzeugenlehrg.
26./27.3.1988 am Spitzerberg 30 Teiln.

Außerdem wurde für die Punkterichter in der Klasse F3A, da ab 1988 von der CIAM ein neues Programm erstellt wurde, zwei Auffrischkurse abgehalten.

7./8.5.1988 in Kraiwiesen/Szb.

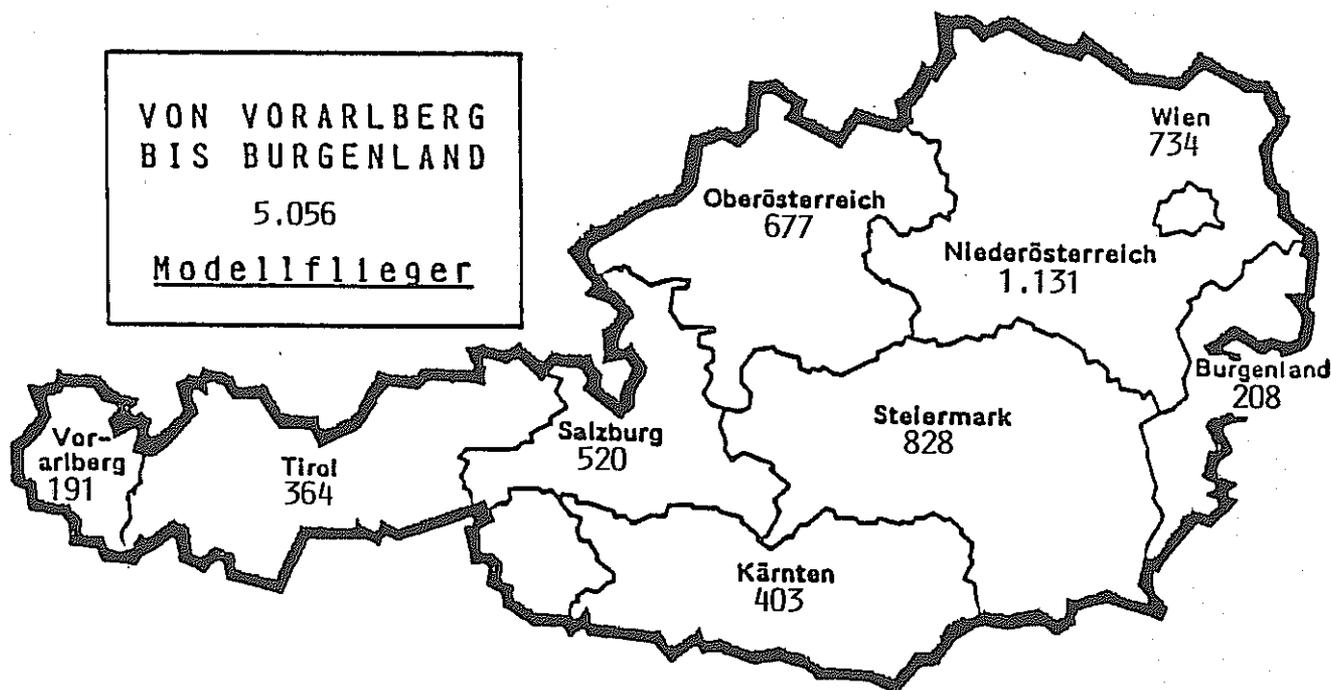
20.5.1988 in Koblach/Vlbg.

Robert Grillmeier
ONF - Delegierter

In erster Linie wurden von mir alle Rekorde bearbeitet. So konnten mehrere nationale Rekorde anerkannt werden und zwar in den Fesselfluggeschwindigkeitsklassen im Mannschaftsrennen sowie in den ferngesteuerten Motormodellfluggeschwindigkeitsklassen und Dauer für Wasserflugmodelle. Die Gesamtrekordliste (nationale und internationale) wurde laufend auf den letzten Stand gebracht.

Weiters wurde im Rahmen der Gesamt-ONF an der Lösung von Protesten aller Flugsparten (Modell- und Großflieger) mitgearbeitet.

Dipl.-Ing. Harald Sitter
ONF-Delegierter



STAND PER 11.10.1988

webra BRINGT AUFTRIEB



DIE
KRAFTVOLLEN
webra-HELI
MOTOREN

webra space
DAS HELI
FERNSTEUERUNGS-
SYSTEM

webra
DAMIT
MODELLSPORT
FREUDE MACHT

NÄHERE INFORMATION IM
WEBRA-HAUPTKATALOG

VERTRIEB: ÖSTERREICH
webra
Modellmotoren GmbH
A-2551 Enzesfeld

BRD
webra
Modellbau GmbH
D-8588 Weidenberg

HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde
Jakoministraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
- Wir haben Erfahrung
- Täglicher Postversand

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

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505

BERICHTE der LANDESSEKTIONSLEITER



Burgenland

LSL Ing. Franz Pentek

Die Sektion Modellflug umfaßt sieben Vereine sowie eine Gruppe von gemeldeten Einzelmitgliedern und ist die mitgliederstärkste Sektion des Landesverbandes Burgenland.

Die geregelte Ausübung des Modellflugsportes ist auf 8 Modellfluranlagen verteilt in allen Bezirken möglich. Besonders erfreulich ist, daß bestes Einverständnis mit Behörden, Interessensvertretungen und Anrainern herrscht, sodaß keinerlei Behinderung das Vergnügen stört.

Im Burgenland wurden veranstaltet:

1986

1 Nationaler Bewerb, 4 Landesmeisterschaften und 4 Offene Bewerbe mit insgesamt 138 Teilnehmern aus 6 Bundesländern und Ungarn, sowie 2 Ausstellungen, 4 Flugtage und 2 Lehrgänge.

1987

4 Nationale Bewerbe, 4 Landesmeisterschaften und 1 Offener Bewerb mit insgesamt 122 Teilnehmern aus 8 Bundesländern und Ungarn, sowie 2 Ausstellungen und 5 Flugtage.

1988

1 Österr. Meisterschaft, 5 Nationale Bewerbe, 4 Landesmeisterschaften, 1 Offener Bewerb und 1 Jugendbewerb mit insgesamt 191 Teilnehmern aus 9 Bundesländern, sowie 1 Ausstellung und 3 Flugtage.

An dieser Stelle auch ein Dankeschön allen Funktionären, Helfern und Modellfliegern, ohne deren Einsatz der steigende Erfolg und die Anerkennung des Modellflugsportes im Burgenland nicht möglich wäre.

☆☆☆



Kärnten

LSL Ing. Richard Gradischnig

In den abgelaufenen 2 Jahren hat sich der Mitgliederstand der Kärntner Modellflieger auf rund 530 Aero-Club Mitglieder eingependet, sind daher nach wie vor die stärkste Sektion im Landesverband Kärnten.

An Wettbewerben wurden in den abgelaufenen Jahren durchgeführt:

1 Staatsmeisterschaft, 13 Landesmeisterschaften, 16 Nationale Wettbewerbe wobei das Burgfliegen von der Ruine Landskron zu einem der größten Wettbewerbe zählt, 12 andere Bewerbe, 8 Flugtage und 6 Ausstellungen um unseren Sport der Bevölke-

rung näher zu bringen.

Nun die herausragenden Erfolge unserer Modellflieger: an der Spitze wie kann es anders sein Hanno Pretzner wurde zum 3 Male Weltmeister in der Motorkunstflugklasse, Manfred Dworak erreichte den 25 Platz in der Einzelwertung, die österr. Mannschaft wurde 3. in der Mannschaftswertung. In der Elektroflugklasse wurde die österr. Mannschaft mit Helmut Kirsch Weltmeister in der Mannschaftswertung, in der Einzelwertung wurde Helmut Kirsch 7.

Staatsmeister in der einfachen Motorkunstflugklasse RC-III wurde ebenfalls ein Kärntner Modellflieger nämlich Herbert Trettenbrein.

Bei der Europameisterschaft der Elektroflugklasse erreichte Helmut Kirsch den 5. Platz und in der Mannschaft den 2. Platz.

Auch die Freiflieger mit Franz Pacher und Leo Truppe schlugen sich hervorragend in ihren Wettbewerbsklassen.

An Prüfungen wurden im Berichtszeitraum 5 Gold, 4 Silber und 30 C Prüfungen abgelegt.

Derzeit haben wir in Kärnten 21 Vereine bzw. Gruppen die auf 20 Modellflugplätzen ihren Sport ausüben. Der akuten Lärmfrage wird durch lärm-mindernden Auflagen beim Flugbetrieb der Kampf angesagt.

Die Jugendarbeit stagniert etwas, der Computer hat bei den Jugendlichen derzeit überall Vorrang, es wird aber der erreichte Stand an Jugendlichen gehalten und jährlich 2 Jugendwettbewerbe durchgeführt, davon einer als Landesmeisterschaft.

Zum Schluß möchte ich allen Funktionären, Modellfliegern, den Helfern herzlich für ihre Mitarbeit im Landesverband mit der Bitte danken auch weiterhin sich für den Modellflugsport mit ganzer Kraft einzusetzen.

☆☆☆



Niederösterreich

LSL Wolfgang Schlager

Die Sektion Modellflug verzeichnet derzeit mit ihren 37 Vereinen bzw. Gruppen und mit 1.130 Mitglieder die höchste Mitgliederzahl nicht nur im Landesverband NÖ, sondern im gesamten Bundesgebiet.

Jährlich findet eine Sektionsvollversammlung und nach Bedarf Arbeitssitzungen statt.

In 10 verschiedenen Klassen werden Landesmeisterschaften durchgeführt.

1986

An Prüfungen wurden geflogen:

27 A-Prüfungen

24 B-Prüfungen

- 20 C-Prüfungen
- 2 Silber C-Prüfungen
- 1 Diamant

An 8 Landesmeisterschaften nahmen insgesamt 105 Teilnehmer teil.

An Staatsmeisterschaften nahmen 31 Niederösterreicher, an nationalen Wettbewerben insgesamt 107 und an internationalen Wettbewerben im In- und Ausland 68 Niederösterreicher.

An 2 Europameisterschaften nahmen 4 Niederösterreicher teil.

1987

An Prüfungen wurden geflogen:

- 15 A-Prüfungen
- 9 B-Prüfungen
- 7 C-Prüfungen
- 1 Silber C-Prüfung
- 2 Gold C-Prüfungen

An 7 Landesmeisterschaften nahmen insgesamt 80 Teilnehmer teil.

Von den in 7 verschiedenen Modellflugklassen zur Austragung gelangten Staatsmeisterschaften, wurden von den 30 teilnehmenden Niederösterreichern ein 1. Platz, zwei 2. Plätze und drei 3. Plätze errungen.

178 Niederösterreicher nahmen an 48 nationalen Wettbewerben teil und erreichten fünf 1. Plätze, neun 2. Plätze und einundzwanzig 3. Plätze.

34 Niederösterreicher besuchten 9 internationale Wettbewerbe.

An Europameisterschaften nahmen teil: F1E-3 Niederösterreicher (Platz 8, 15, 20), F2B-1 Niederösterreicher (Platz 19).

An Weltmeisterschaften nahmen teil: F1A-1 Niederösterreicher, F1B-1 Niederösterreicher.

In der Klasse F3B gelang es einem Niederösterreicher (Peter Hoffmann) den Titel eines Mannschaftsweltmeisters und den Titel eines Vizeweltmeisters in der Einzelwertung zu erreichen.

1988

Im laufenden Berichtsjahr wurden bisher erreicht:

- 8 A-Prüfungen
- 8 B-Prüfungen
- 4 C-Prüfungen
- 1 Gold C-Prüfung

Bis zum Zeitpunkt der Berichterstellung waren von den geplanten 10 Landesmeisterschaften 5 bereits durchgeführt. Mehrere nationale und internationale Wettbewerbe wurden von niederösterreichischen Teilnehmern besucht.

Der Landessektionsleiter besucht fast alle Landesmeisterschaften in den Berichtsjahren. Weiters leitete er Staatsmeisterschaften, nationale und internationale Wettbewerbe in den Klassen F3A, RC-III und RC-IV. In der Klasse RC-MS fungiert er bei der österr. Meisterschaft als Jury und war bei der Europameisterschaft in der Klasse F1E als Organisationsleiter eingeteilt.

★ ★ ★



3 Jahre ist eine kurze Zeit im Leben, im Sportgeschehen ist es jedoch ein Abschnitt des Erlebens. In 3 Jahren ist so wie in anderen Bundesländern auch Salzburg nicht auf der Schwelle stehen geblieben und hat sich einiges im gesamten Sportgeschehen der Sektion Modellflug ereignet auf das wir sicherlich auch stolz sein dürfen. Salzburg hat nach wie vor 2 Trägervereine mit Untergruppen und an Hauptvereine angeschlossene Sektionen. So hat der LSV-Salzburg bis 1987 6 Untergruppen und der MFC-Salzburg 2. Die Vereine als solche unterscheiden sich aber sehr wenig an den Mitgliederzahlen und bewegt sich jeder dieser 2 Vereine immer um die 200 Mitglieder. Der LSV hat im letzten Jahr noch eine neue Gruppe dazubekommen und hat nun 7 Untergruppen. Der weitere Aufbau von Neuvereinen ist in den Schranken gestellt, da jeder neue Verein oder Gruppe auch ein Gelände haben sollte und dies bei der heute wie überall herrschenden "Anti-Flieger Hysterie" so auch im Modellflug ganz besonders, es einer neuen Gruppe oder Verein ganz oder fast unmöglich macht, ein eigenes Gelände zu finden und dieser Umstand macht eine weitere Vereinsgründung fast unmöglich.

Trotz allem ist die Sektion Modellflug gegenüber den übrigen Sektionen im Bundesland Salzburg die stärkste und hat "Aufwärtstrend weiterhin." Im Jahr 1985 waren es 509, im Jahr 1986 schon 551 und 1987 schon fast 600 Mitglieder. Und der Zuwachs geht immer noch weiter, leider ist es den platzhaltenden Vereinen heute schon fast unmöglich, weitere Mitglieder aufzunehmen, da die Starts nicht mehr verkraftet werden können, die notwendig sind, einen reibungslosen Betrieb auf den Plätzen zu gewährleisten. Eine heikle Frage ist die "Lärmfrage". Immer mehr Schwierigkeiten gibt es heute schon, und es ist höchst an der Zeit, daß sich diese Modellflieger die nur "herumgurken" darauf einstellen, sich dem Lärmpegel anzupassen, um nicht noch eine ärgere Lage heraufzubeschwören.

An Prüfungen kann sich die Sektion nicht rühmen und waren nur vereinzelt A - B und C Prüfungen erfliegen worden. Vereinzelt auch "Silber-C" und "Gold-C" und wurden im gesamten 33 "A", 33 "B", 31 "C", 8 "Silber-C", 1 "Gold-C", 5 "Gold-C mit 1 Diamanten, 1 "Gold-C mit 2 Diamanten" und 1 "Gold-C mit 3 Diamanten" erfliegen. Für diese Stärke an Mitgliedern ist das Erfliegen von den A - B und C Prüfungen sehr wenig und es wäre sehr zu hoffen, daß sich der Leistungsgedanke mehr vergrößern würde, damit eines Tages jedes Mitglied sich mit der "C" Prüfung zeigen kann, dies soll ja im Flugsport der Anreiz sein!

Sehr erfreulich ist der Veranstaltungsgestalt in den Vereinen und Gruppen, und es werden Landesmeisterschaften und nationale Veranstaltungen lückenlos durchgeführt. Es darf aber auch nicht

vergessen werden, daß wir auch große internationale Veranstaltungen durchführen, die alle mit Freude und Hilfsbereitschaft von Mitgliedern bewältigt werden. So ist dies im Bundesland Salzburg die Int. Fesselflugveranstaltung und das Int. Igo Etrich Pokalfliegen wo sich bei jeder dieser Veranstaltungen immer mindestens 10 Nationen einfinden. Dies ist ein Erfolg und bereitet Freude für den Veranstalter. In der Berichtszeit wurde das 21., 22. und 23. Igo Etrich Pokalfliegen durchgeführt und hat sich immer mit großer Beteiligung präsentiert. Jedes Jahr werden die Landesmeisterschaften in 9 Wettbewerbsklassen durchgeführt und es ist ganz besonders der Hangflug, der dominiert. Es wäre an der Zeit, die von Salzburg geforderte Anerkennung dieser sehr beliebten Klasse durchzusetzen und nicht wie bisher diese Klasse ein Stiefkind bleiben wird und so wie bei allen anderen Klassen auch da eine Österr. Meisterschaft mit den von Salzburg angestrebten Wettbewerbsbedingungen durchgeführt wird.

Zu den Erfolgen der Salzburger Modellflieger kann ich nur berichten, die Leistungen sind gut, ja sogar sehr gut und die Salzburger Modellflieger sind jedes Jahr bei Welt- und Europameisterschaften vertreten und belegen auch gute und sehr gute Plätze. Nicht zu verschweigen sind auch die Beteiligungen an den Österr. Staatsmeisterschaften und haben wir auch dabei nicht immer das Nachsehen. So haben wir 1985 die Welt- und Europameisterschaft besucht und gut abgeschnitten. An Staatsmeistertitel haben wir in diesem Jahr in der Klasse F3C, F3C/B und RC IV den Staatsmeister gestellt, im Jahr 1986 wieder bei Welt- und Europameisterschaft vertreten und vorne dabei. Bei den Staatsmeisterschaften dabei aber leider keinen Titel und nur 2 mal 4. Plätze. 1987 war derselbe Erfolg, auch WM und EM dabei aber leider keinen Titel, auch nicht bei den Staatsmeisterschaften. Bei sehr vielen Internat. Wettbewerben und Freundschaftsfliegen im In- und Ausland vertreten die Salzburger Modellflieger die Farben Salzburgs immer mit großem Einsatz und an vordersten Fronten - Bravo und danke allen Spitzensportlern. Ich will bewußt keinen Namen nennen um auch keinen zu vergessen, aber es sind fast immer die gleichen, die mit großem sportlichen und finanziellen Einsatz den Sport zu Ehre und Erfolg bringen.

So nun auch noch zu einem sehr wichtigen Thema, dem Erfolg zum Bestand von Kraiwiesen. Dies dürfte als höchste Freude schon in diesem Jahr bezeichnet werden, denn wir haben den Prozeß gewonnen und der Platz Kraiwiesen wird immer bestehen und ist keinerlei Limit am Bestandsvertrag mehr. Es hätte das Jahr 1989 mit bitterem Erwachen begonnen, denn schon am 19.01.1989 wäre der Vertrag abgelaufen - 25 Jahre - und nach dem Stand der Dinge wäre dieser Vertrag nie wieder verlängert worden. Sicherlich müssen wir im heurigen Jahr fast eine 1/2 Million Schilling aufbringen, aber der Bestand der Anlage ist damit für alle Zeiten gesichert und die Arbeit kann "fast sorgenlos" weitergehen. Auch bei anderen Plätzen ist nicht alles Gold was glänzt, aber es wird sich jeder Platzhalter bemühen müssen, seine Anlage

weiterhin im Betrieb zu halten.

Ein wichtiger Punkt ist noch die "Brücke" von Verein zu Verein, oder Gruppe zu Gruppe und ich kann im weitesten Ermessen feststellen, daß diese Brücke gut ist und auch sein soll, denn jeder betreibt Modellsport und soll auch dies für jedes Mitglied jedes Vereines oder Gruppe das höchste Ziel der Gemeinschaft sein, nur so kann ein Miteinander oder Nebeneinander existieren. Abschließend möchte ich allen Modellsportlern, Vereins- und Wettbewerbsfunktionären, aber auch allen Freunden und Gönnern, ganz besonders aber auch allen Frauen der Vereinsmitglieder und dem Landesverband Salzburg für den Einsatz in den abgelaufenen Vereinsjahren herzlichst danken und dem Wunsche zum Ausdruck verleihen, daß auch in Zukunft der Einsatz und die Kameradschaft im Modellfluggeschehen weiterhin hochgehalten und erhalten bleibt und damit der Erfolg unseres Sportes seiner Krönung entgegensteht.

☆☆☆



Steiermark *LSL ORR*
Mag. Helmut Krasser

In meinem Bericht für die Jahre 1983-85 hatte ich darauf hingewiesen, daß ich durch meine Tätigkeit für den OEAE eine Leistungssteigerung initiieren möchte. Dies dadurch, daß den Mitgliedern die aktuellsten technischen Hilfsmittel zur Verfügung gestellt werden können, um Wettbewerbe einwandfrei abzuführen und durch die Jugendarbeit in den Vereinen, um den Anschluß an Spitzenleistungen nicht zu verpassen. Drei Jahre sind jedoch sehr schnell "verflogen" und steht in meiner Abrechnung eigentlich viel Positives.

1986 fanden in der Steiermark die Staatsmeisterschaften in den Klassen Freiflug und Motor-Kunstflug statt. Weiters wurden 10 Nationale Modellflugausstellungen, Großflugtage und Vergleichsfliegen durchgeführt.

1987 veranstaltete der Club UMFC Sparkasse Gnas die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C, die ein derartiges Echo hatte, daß es in den folgenden Jahren in dieser Klasse schon eine internationale Beteiligung gab. Die Landesmeisterschaften wurden in 11 Klassen durchgeführt und die Nationalen Bewerbe im gleichen Umfang wie 1986.

Im heurigen Jahre, also 1988, wird die Staatsmeisterschaft im Freiflug nicht mehr in Zeltweg, sondern in Fürstenfeld ausgetragen. Dieser Umstand wurde ja schon vom Fachreferenten Ing. Reitterer im Jahre 1985 erkannt und angedeutet. Durch den Bau der Umfahrungsstraße und die Stationierung der Draken-Abfangjäger ist eine gesicherte Austragung von Meisterschaften nicht mehr möglich. Gerade wegen der geringen Möglichkeiten für Freiflug stagniert auch die Begeisterung in der Jugend, diese Klasse zu fliegen. Leider!

Gesamtheitlich betrachtet, ergibt sich in der Bilanz der Ergebnisse der Staatsmeisterschaften der letzten 3 Jahre, daß eine Aufwärtsentwicklung festzustellen ist, da die Steiermark die Meister in den Klassen F4C und RCIV 1987, die beiden dritten Plätze in diesen Klassen belegten, F3B den 5. und 6. Platz in der Mannschaftswertung, RC/SL den 7. Platz, F2B den 6. und 7. Platz (1986) und 1988 in F2B 5. und 6. Platz, F3E-10 Zellen 4. und 5. Platz, F3F den Staatsmeister, und den 2. Platz sowie die Plätze 7. und 9.;

Diese Liste sollte sich in den nächsten Jahren noch verlängern, weil die derzeit stark im Kommen befindliche Klasse RC/SL einige Talente ankündigt. Ich glaube, daß diese Klasse in Zukunft stark gefördert werden sollte, weil sich die Jugend hierfür sehr interessiert und das gemeinsame Fliegen nicht nur den Gemeinschaftsgeist fördert, sondern durch gegenseitiges Anspornen die Leistung des einzelnen steigert.

Neben den offiziellen Meisterschaften wurden in der Steiermark auch über Initiative der Landes-sektion und des Einsatzes der Vereinsobmänner ein Jugendlager für die Ausbildung von Trainern eingerichtet und in 3 Teilen abgeführt. Hiefür sei Herrn Gerhard Niederhofer Union Eisenerz herzlichst gedankt. Er hat in mühevoller Kleinarbeit die Voraussetzungen für dieses Unternehmen geplant und auch durch seinen persönlichen Einsatz zum Erfolg verholfen. Die Finanzierung hiefür hat das Land Steiermark übernommen.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß solche Jugendlager eigentlich in allen Bundesländern abgehalten werden könnten. Dies könnte ja neben allen Kursen in Spitzerberg geschehen.

Von Erfolg begleitet waren auch die Bemühungen, die Genehmigungen für die Piloten zu erhalten, die Modelle über 5 kg und mit einer Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h betreiben. Die Bewilligungen werden seit etwa 3 Monaten für das gesamte Bundesgebiet und anstandslos erteilt, wenn der jeweilige Obmann des Vereines die besondere Verlässlichkeit und die Erfahrung des Piloten bestätigt. Das leidige Kapitel konnte somit zum Abschluß gebracht werden und die Angst, die Versicherung bietet keine Deckung beseitigt werden.

Für die kommenden Jahre sind weitere internationale Veranstaltungen geplant, und bleibt mir nur die Hoffnung, daß sich die Kontakte mit den Fliegerfreunden aus dem In- und Ausland noch vertiefen, was sich vor allem in gegenseitigen Besuchen und Vergleichskämpfen äußern sollte.

Mit einem herzlichen Dank an alle scheidenden Funktionäre insbesondere den Bundessektionsleiter Herrn Dir. Edwin Krill für die gemeinsame Arbeit, möchte ich meinen Bericht abschließen.

☆☆☆



Tirol

Josef Selg

Die Sektion Modellflug in Tirol setzt sich in den Jahren 1986 bis 1988 aus 12 VEREINEN und 5 GRUPPEN mit ca. 360 Mitgliedern zusammen.

Ausgetragen wurde 1986:

3 Landesmeisterschaften in der Klasse F3B, RCIV und F3C in Radio-Control.

In der Klasse Controlin wurden die Landesmeisterschaften in den Klassen F2A, F2B und F2C in Brandenburg abgehalten.

Den schönsten Erfolg der Tiroler-Modellflieger erreichte Ing. Günther AICHHOLZER bei der EUROPAMEISTERSCHAFT in Israel, er erlangte den 4. Rang und die Mannschaft wurde Europameister.

Franz MARKSTEINER vom ÖMV-Brandenburg belegte in der Fesselfluggeschwindigkeitsklasse F2A in UTRECHT und WEGNEZ den 1. Platz, in BOCHUM belegte er Rang 2.

Der Internationale Großflugtag am ÖMV-Modellflugplatz WEER - BRANDSTÄTTE mit Beteiligung der "GROSSEN-BRÜDER" Fallschirmspringer, Hängegleiter und Motorflieger war wieder ein voller Erfolg.

Ausstellungen und Vereinsmeisterschaften sowie die Beteiligung am INNSBRUCKERFLUGHAFENFEST mit einer Modellausstellung rundete das Jahr 1986 der Modellflieger ab.

Im Jahre 1987 blieb die Mitgliederzahl der Tiroler Modellflieger in etwa gleich, es gab eine kleine Vermehrung der Mitglieder.

Auch 1987 war der Tiroler Modellflieger Ing. Günther Aichholzer in der Klasse F3B sehr erfolgreich und er wurde in Osnabrück mit der Mannschaft Weltmeister.

Es wurden die Tiroler Landesmeisterschaften, Nationale Bewerbe und Staatsmeisterschaften abgehalten.

Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft gab es auch 1988 sowie die Landesmeisterschaften.

Tirols Modellflieger beteiligten sich im IN- und AUSLAND bei Wettbewerben und Schauflugtagen recht erfolgreich.

Im Jahre 1988 beim Tiroler Landesverbandstag wurde ich nach 14-jähriger Tätigkeit als Landes-sektionsleiter abgewählt und meine Funktion übernahm Ekkehard WIESER vom MFC-Wörgl.

Es wurde auch ein Modellflieger zum Vizepräsidenten des ASVÖ Hermann LERCHENBERGER vom MFC-Wörgl in den Tiroler Vorstand gewählt.

Ich wünsche der Sektion Modellflug für die nächsten Jahre viel Erfolg.

Glück ab - Gut Land

LSL Ekkehard Wieser

Nachdem ich erst im März 1988 die Funktion des Landessektionsleiters übernommen habe, kann ich natürlich auch erst ab 1988 berichten.

In Tirol sind derzeit in 11 Vereinen und 4 Gruppen insgesamt 399 Mitglieder zusammengefaßt.

Für internationale Wettbewerbe stellt Tirol eine F3B Mannschaft und im Fesselflug einen WM - Teilnehmer.

Es wurden zahlreiche nationale, internationale und auch große Freundschafts-Wettbewerbe besucht, wobei sehr schöne Erfolge erzielt wurden.

1988 wurden zwei Österr. Staatsmeisterschaften, 3 nationale Wettbewerbe, 5 Landesmeisterschaften und mehrere sonstige Bewerbe durchgeführt. 3 Flugtage und Ausstellungen ergänzten die vielfältigen Aktivitäten.

Abschließend möchte ich allen, im Landesverband tätigen Mitarbeiter recht herzlich für Ihre Leistungen danken.

Der besondere Dank gebührt aber meinem Vorgänger Josef Selg, der in langer, oft mühevoller Arbeit den Modellflug in Tirol erst richtig in Schwung brachte. Ich hoffe, daß es mir gelingt, alles genau so gut zu machen.

☆☆☆



Vorarlberg

LSL und VP Karl F. Wasner

Sowohl von der Anzahl der Vereine als auch von der Mitgliederzahl hat sich in Vorarlberg in den letzten Jahren ein stabiler Zustand eingestellt. Der Anteil der national und international aktiven Wettbewerbspiloten hat jedoch zugenommen. Zu den langjährig geflogenen Wettbewerbsklassen Motorkunstflug (F3A) und Leistungssegeln (F3B) kommen nun vermehrt die Hubschrauber- und Elektroflugpiloten (F3C und F3E). Die Klassen RC-III und RC-IV werden praktisch nur landesintern wettbewerbsmäßig geflogen.

Erfolgreichster Pilot des Landesverbandes Vorarlberg derzeit Karl Wasner jun., vom MSFC Rheintal der seit 1985 nicht weniger als fünf Einzel- und Mannschaftsmedaillen von WM und EM nach Vorarlberg brachte. Nach 1981 und 1983 wurde Wasner jun. 1987 zum dritten Male Österreichischer Staatsmeister. Zusammen mit Erich Lercher al Mitglied der Bodenmannschaft und Karl F. Wasner als Mannschaftsführer gehört er seit 1981 der Nationalmannschaft an.

An Wettbewerben werden alljährlich der RC-IV Wettbewerb Einhornpokal der MBG Bludenz und der FAI-Bewerb Int. Rheintalpokal des MSFC Rheintal in der Kunstflugklasse F3A durchgeführt. Dazu kommt noch die jährliche Austragung der Landesmeisterschaften in den RC-Klassen. Durch den Ausfall der RC-MS Klasse und Pilotenmangel in F3A allerdings nur noch in den Klassen RC-IV und RC-III. Dazu kamen noch 1986 die F3A - Staats-

meisterschaft und 1987 die F3B - Staatsmeisterschaft. Weitere organisatorische Schwerpunkte sind Schaulufttage und die Beteiligung an der Dornbirner Hobbymesse. Diesmal als bestens gelungene Premiere mit Modellbaumöglichkeit für die jungen Messebesucher.

Enorme Schwierigkeiten mit dem Modellflugplatz hat derzeit der MCB Bregenz, dessen langjährig bestehender Platz durch die Errichtung eines Naturschutzgebietes durch die Landesregierung, übrigens unter Heranziehung mehr als dubioser Gutachten, stark gefährdet ist.

Dringend notwendig erscheint eine gesamtösterreichisch und alle Sektionen umfassende Imageverbesserung des Flugsportes. Jedermann glaubt bei uns derzeit, sich sein Ego mit Negativstellungen zum Flugsport aufpolieren zu können. Dieses Ziel der Imageverbesserung muss noch Vorrang vor der Jugendarbeit haben, denn ein Sport der am Laufmeter negativ in den Medien zitiert wird, wird auch Schwierigkeiten in der Rekrutierung des Nachwuchses und in der Bereitstellung der Infrastruktur für den Nachwuchs haben.

☆☆☆



Wien

LSL Robert Grillmeier

Auch in der Periode 1986 - 1988 ist die Sparte Modellflug mit 713 Stimmberechtigten die stärkste Sektion im Landesverband Wien. Derzeit besteht die Sektion aus 13 Modellbaugruppen.

Bei der Teilnahme an nationalen und internationalen Wettbewerben sowie bei den Staatsmeisterschaften und Österreichischen Meisterschaften konnten die Wr. Modellflieger ihre guten Leistungen unter Beweis stellen.

1986

Beim Europa-Cup Klasse F1E den 1. Platz, bei der Staatsmeisterschaft F3E den 2. Platz und bei den nat. Wettbewerben vier 1. Plätze, drei 2. Plätze und sechs 3. Plätze.

1987

Bei der Staatsmeisterschaft F2D den 1. und 2. Platz, bei der Staatsmeisterschaft F3C den 2. Platz. Bei int. Wettbewerbe zwei 2. Plätze und bei den nat. Wettbewerben fünf 1. Plätze, vier 2. Plätze und vier 3. Plätze.

1988

In der Österreichischen Meisterschaft Klasse RC III den 1. Platz, bei nat. Wettbewerbe mit int. Beteiligung zwei 2. Plätze und einen 3. Platz. Zwei 1. Plätze, zwei 2. Plätze und drei 3. Plätze wurden bei den nat. Wettbewerben erzielt.

Als Landesmeisterschaften wurden folgende Klassen ausgeschrieben und zur Austragung gebracht.

1986 F1A und RC IV

1987 F1A, F3A, F3F und RC III

1988 F1A, F3A, F3B und RC III

die Klassen RC IV und F3F sind noch ausständig.

1987 wurde der Österr. Modellsportverband Wien mit der Durchführung der 1. Staatsmeisterschaft in der Klasse RC/SL betraut, die zur vollen Zufriedenheit der Teilnehmer am 22./23.08. in Bockfließ ausgetragen wurde. Auch die Staatsmeisterschaft in der Klasse F2D, die ursprünglich von der Bundessektion für Peng in OÖ ausgeschrieben wurde, übernahm der Österr. Modellsportverband Wien die Austragung. 1988 bekam der FMBC-Vienna die ehrenvolle Aufgabe die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3F auf dem Braunsberg/NÖ durchzuführen.

Traditionell ist das Donau Wanderpokalfliegen am Braunsberg/NÖ, welches der FMBC-Vienna jährlich veranstaltet und gut besucht wird. Der Österr. Modellsportverband veranstaltet jährlich das Bockfließer Pokalfliegen und das ÖMV Pokalfliegen in der Klasse RC III. 1988 wurde vom FMBC-Austria ein nat. Wettbewerb mit int. Beteiligung in der Klasse F3C zur Austragung gebracht. Jedes Jahr nimmt der ÖMV Wien mit zwei Vereinen an der IMA im Wr. Messepalast mit großem Erfolg teil.

Da das Luftfahrtgesetz für Modellflug nicht mehr der Realität entspricht hat die Sektion Modellflug, Landesverband Wien, einen Antrag an den Österr. Aero-Club um Änderung gestellt:

- 1) Das unter § 129 Absatz 1 angegebene Gewicht des Flugmodells von 5 kg soll auf 20 kg erhöht werden (alle Ö.Ae.C.-Mitglieder sind mit ihren Modellen bis 20 kg haftpflichtversichert).
- 2) Die angegebene Fluggeschwindigkeit von 30 km/h bei völliger Windstille (§ 129 Abs. 3) entspricht absolut nicht mehr den flugtechnischen Gegebenheiten und soll daher ersatzlos gestrichen werden.

Abschließend möchte ich mich bei allen Vereins- und Wettbewerbsfunktionären für die gute Zusammenarbeit herzlich bedanken. Auch einen besonderen Dank unserem Landesverbandspräsidenten, der durch seine häufige Anwesenheit bei den vom Landesverband Wien durchgeführten Wettbewerben seine Verbundenheit zur Sparte Modellflug damit zum Ausdruck brachte.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

Geitner-GfK-Modellbau

Voll-GfK-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche
Kenner, Könner und helle Köpfe wissen längst, warum Hochleistungssegler bei GEITNER gekauft werden:

Wo sonst erhalten Sie robuste, alltagstaugliche Fertigungmodelle mit perfektem Oberflächenfinish und überragenden Flugleistungen???

Wer sonst bietet die Vorzüge exzellenter GfK-Fertigbauweise, den Hauch von Exklusivität zu solch fairen Preisen???

GEITNER-GfK-MODELLE kosten ein bißchen weniger als vergleichbare Spitzenprodukte, dafür leisten sie ein bißchen mehr!!!

Die neue Flugzeug-Generation von Geitner-GfK-Modellbau:

Speed-Astir

Voll-GfK-Allroundmodell,
semi-scale M 1:4,75
- Spannweite 3,20 m
- leistungsstark in der Thermik
- überzeugend am Hang
- gutmütige Flugeigenschaften
- kunstflugtauglich
- doppelstöckige Scherripp-Hirth-Klappen

pilatus B4

Voll-GfK-Großsegler
der Superlative
- Scale M 1:4 Spw. 3,75 m
- stark in der Thermik
- unübertroffen am Hang
- uneingeschränkt kunstflugtauglich
- doppelstöckige Scherripp-Hirth-Klappen
- lieferbar ab Mitte März 1988

überzeugend:

STARLIGHT - Spannweite 2,90 m; Profil Girsberger
Die F3B-Kampfmachine, Siegermodell des Teck-Pokals 1987 und zahlreicher F3B-Wettbewerbe. Auch in Hangflug-Version lieferbar.
KARO AS - Spannweite 2,10 m; Profil E-160; mod. schneller Hangsegler mit exzellenten Flugleistungen.

erregend:

und weitere Modelle im Lieferprogramm.
Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr GEITNER-Modell für die Saison '88!

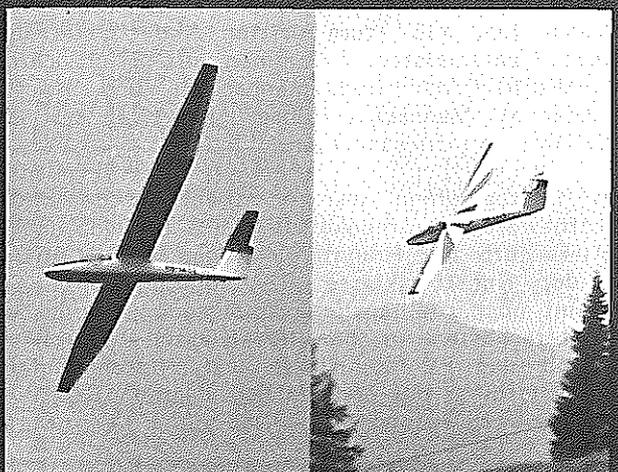
GEITNER-GfK-MODELLBAU: Qualität und Leistung überzeugen!

Unsere ausführliche Produktinformation erhalten Sie gegen DM 5,- bzw. 6S 50,-

(Briefmarken oder Schein)
Alleinvertreib Bundesrepublik
Rüd. Breier-Flugmodellbau
D-7407 Rottenburg-Seeborn
In den Wehrärten 14
Tel: 07457-4727

Vertrieb Österreich, Schweiz
Geitner-GfK-Modellbau
A-8911 Admont 54

Tel: 03613/3406



LEISTUNGSTAFEL 1986 - 1988

WELTMEISTERSCHAFTEN				EUROPAMEISTERSCHAFTEN			
				Klasse	Wettbewerbsort	Plazierung	Verein
				1986			
				F1A	Pitesti-Arges/R	38. Erwin Pachar 54. Wilhelm Kamp 56. Helmut Fuss 19. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Klagenfurt Schärdinger FU UMFC Neuhofen
				F1B	Pitesti-Arges/R	4. Franz Wutzl jun. 18. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV St. Pölten
				F1C	Pitesti-Arges/R	9. Reinhard Truppe 15./16. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Kärnten
1986				F1E	Wasserkuppe/D	10. Hans Hlavka 15. Karl Lintner 17. Felix Schobel sen. 5. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV St. Pölten UMFC Kolibri UMFC Kolibri
Klasse	Wettbewerbsort	Plazierung	Verein	F3A	La Garde/F	9. Heinz Kronlachner 16. Manfred Dworak 13. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Meggenhofen ÖMV Klagenfurt
F4C	Kjeller/N	32. Bernhard Klauscher 43. Andreas Wirth 15. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Steiermark FMBC Vienna	F3B	Tel Aviv/Israel	3. Karl Wasner jun. 4. Günther Aichholzer 6. Andreas Meissl 1. Platz in der Mannschaftswertung	MSFC Rheintal MBC Tirol MFC Wr. Neust.
F2B	Pecs/Ungarn	35. Franz Wenczel 18. Platz in der Mannschaftswertung	MBC Enzesfeld	F3C	Blagnac/F	4. Josef Brennsteiner 11. Platz in der Mannschaftswertung	DFC Wildkogel F.
F2C	Pecs/Ungarn	4. Nitsche-Kühnegger 20. Fischer-Straniak	ÖMV Salzburg ÖMV Salzburg	1987			
F3E	Lommel/Belgien	1. Rudolf Freudenthaler 4. Werner Hauer 7. Helmut Kirsch 1. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Freistadt ASKÖ MFC Linz ÖMV St. Veit	F2A	Norrköping/S	8. Franz Marksteiner 7. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Tirol
				F2B	Norrköping/S	19. Franz Wenczel 10. Platz in der Mannschaftswertung	MBC Enzesfeld
				F2C	Norrköping/S	14. Nitsche-Kühnegger 15. Fischer-Straniak 6. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Salzburg ÖMV Salzburg
				F3E	Pfäffikon/CH	1. Rudolf Freudenthaler 5. Helmut Kirsch 9. Werner Hauer 2. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Freist. ÖMV St. Veit ASKÖ MFC Linz
				F1E	Spitzerberg/NÖ	8. Karl Almesberger 15. Karl Lintner 20. Felix Schobel 5. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Kolibri UMFC Kolibri UMFC Kolibri
Klasse	Wettbewerbsort	Plazierung	Verein	1988			
F1A	Thouars/F	27. Klaus W. Salzer 37. Manfred Grüneis 79. Helmut Fuss 18. Platz in der Mannschaftswertung	MFC Wr. Neust. ÖMV St. Pölten UMFC Neuhofen	F1A	Zrenjanin/YU	13. Alfons Plangger 20. Klaus W. Salzer 50. Helmut Fuss 12. Platz in der Mannschaftswertung	S.V. Eternit MFC Wr. Neust. UMFC Neuhofen
F1B	Thouars/F	76. Franz Wutzl jun. 28. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV St. Pölten	F1B	Zrenjanin/YU	22. Helmut Pold 37. Franz Wutzl jun. 47. Verena Greimel 14. Platz in der Mannschaftswertung	SFC Fürstenfeld ÖMV St. Pölten ÖMV St. Pölten
F1C	Thouars/F	40. Reinhard Truppe 21. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Kärnten	F1C	Zrenjanin/YU	9. Reinhard Truppe 12. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Kärnten
F3A	Avignon/F	1. Hanno Prettner 10. Heinz Kronlachner 25. Manfred Dworak 3. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Klagenfurt UMFC Meggenh. ÖMV Klagenfurt	F3A	Norrköping/S	7. Heinz Kronlachner 20. Manfred Dworak 23. Franz Höller 5. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Meggenh. ÖMV Klagenfurt UMFC Meggenh.
F3B	Osnabrück/D	2. Peter Hoffmann 8. Karl Wasner jun. 10. Günther Aichholzer 1. Platz in der Mannschaftswertung	MFC Wr. Neust. MSFC Rheintal MBC Tirol	F3C	Eibergen/NL	2. Josef Brennsteiner 11. Platz in der Mannschaftswertung	DFC Wildkogel F.
F3C	Bern/CH	3. Josef Brennsteiner 12. Platz in der Mannschaftswertung	DFC Wildkogel F.	F1E	Brezno/CSSR	1. Klaus W. Salzer 17. Felix Schobel sen. 18. Karl Lintner 6. Platz in der Mannschaftswertung	MFC Wr. Neust. UMFC Kolibri UMFC Kolibri
1988							
Klasse	Wettbewerbsort	Plazierung	Verein				
F2A	Kiew/UdSSR	27. Franz Marksteiner 14. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Tirol				
F2B	Kiew/UdSSR	30. Franz Wenczel 19. Platz in der Mannschaftswertung	MBC Enzesfeld				
F2C	Kiew/UdSSR	16. Fischer-Straniak 31. Nitsche-Kühnegger 12. Platz in der Mannschaftswertung	ÖMV Salzburg ÖMV Salzburg				
F3E	St. Louis/USA	1. Rudolf Freudenthaler 5. Helmut Kirsch 9. Werner Hauer 1. Platz in der Mannschaftswertung	UMFC Freist. ÖMV St. Veit ASKÖ MFC Linz				
F4C	Gorizia/I	keine österreichischen Teilnehmer					



**STAATSMEISTERSCHAFTEN
und
ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN
1986 - 1988**

1986				1988			
Klasse	Wettbewerbsort	Staatsmeister	Verein	Klasse	Wettbewerbsort	Staatsmeister	Verein
F1A	Zeltweg/Stmk.	Erwin Pacher	ÖMV Klagenfurt	F3F	Braunsberg/NÖ	Franz Prasch	ASV Puch
F1B	Zeltweg/Stmk.	Ernst Reitterer	LSV Salzburg	F3E	Feldk./Krnt.	Michael Geringer	ÖMV Feldk.
F1A/J	Zeltweg/Stmk.	Manfred Grill	LSV Salzburg	F3E/10	Feldk./Krnt.	Rudolf Freudenthaler	UMFC Freilst.
F2B	Kraiwiesen/Sbg.	Franz Wenzel	MBC Enzesfeld	F2A	Wörgl/Tirol	Frank Marksteiner	ÖMV Brandenbg.
F3A	Koblach/Vibg.	Heinz Kronlachner	UMFC Meggenh.	F2B	Wörgl/Tirol	Franz Wenzel	MBC Enzesfeld
F3E	Freistadt/OÖ	Rudolf Freudenthaler	UMFC Freistadt	RC III	Weer/Tirol	Erich Filgas	ÖMV Wien
F3F	Gerlitze/Kärnten	Alfred Hubmann	ASKÖ Köflach	F3A	Waidh./Th./NÖ	Hanno Prettnner	ÖMV Klagenfurt
RC III	Zwaring/Stmk.	Alfred Trettenbrein	MFSG St. Paul	RC/MS	Oberw./Bgld.	Franz Wenzel	MBC Enzesfeld
RC/MS	Kraiwiesen/Sbg.	Franz Glöck	ÖMV Salzburg	F1A	Fürstenf./Stmk.	noch nicht ausgetragen	
				F1B	Fürstenf./Stmk.	noch nicht ausgetragen	
				F1A/J	Fürstenf./Stmk.	noch nicht ausgetragen	

1987

Klasse	Wettbewerbsort	Staatsmeister	Verein
F4C	Dietersd./Stmk.	Hermann Michelic	UMFC Spk. Gnas
RC IV	Linz/OÖ	Alfred Hubmann	MBC Köflach
RC/SL	Bockfließ/NÖ	Helmut Rudolf Karl Heinz Pointner	ASKÖ MFC Linz ASKÖ MFC Linz
F2D	Bockfließ/NÖ	Rudolf Königshofer	ÖMV Wien
F3B	Schlins/Vibg.	Karl Wasner jun.	MSFC Rheintal
F3C	Telfs/Tirol	Josef Brennstainer	DFC Wildkogel F.
RC HC/B	Telfs/Tirol	Rudolf Helperer	ÖMV Salzburg
RC HC/C	Telfs/Tirol	Franz Brennstainer	DFC Wildkogel F.
F1E	Obergrafend./NÖ	Klaus W. Salzer	MFC Wr. Neust.

Ab dem Jahr 1987 wurde seitens der Bundessportorganisation (BSO) eine Trennung zwischen den Bezeichnungen Staatsmeisterschaften und Österreichische Meisterschaften vorgenommen.

Staatsmeisterschaften können in allen internat. Klassen durchgeführt werden, die im SC enthalten sind. Sie tragen die Bezeichnungen:

- F1..... Freiflug
- F2..... Fesselflug
- F3..... Radio Control
- F4..... Naturgetreue Modelle

Österreichische Meisterschaften können in allen nat. Klassen durchgeführt werden. Zur Zeit sind dies:

- KS - Kleine Segler
- RC III - Motorflug
- RC/MS - Motorsegler
- RC/SL - Flugzeugschlepp
- FKC - Fesselflug
- RC IV - Segler
- RC/H - Hangflugmod.
- RC/E - Elektromod.

KOPIERSERVICE**MODELLBAU
KIRCHERT**

1140 Wien, Linzerstr.65, 0222/9244 63

NEU BEI KIRCHERT:

CANON LASER FARBKOPPIEN

auf Normalpapier, Overhaedfolien oder transparenten Klebefolien

Formate B5 - A3
Vergrößerungen bis 400% - Verkleinerungen bis 50%

Fordern Sie Muster und Preise !

GK - MODELLBAU - SCHNELL REAGIERT !

Für die offizielle Kennzeichnung der Modelle gibt es bereits rot-weiß-rot Aufkleber mit den Buchstaben OE.

Diese Aufkleber sollten auf keinem Seitenleitwerk fehlen !

ACHTUNG , TERMIN VORMERKEN !!!
21. JÄNNER 1989**25 JAHRFEIER BEI GK - MODELLBAU !**

REKORDE

STAND 1.11.1987

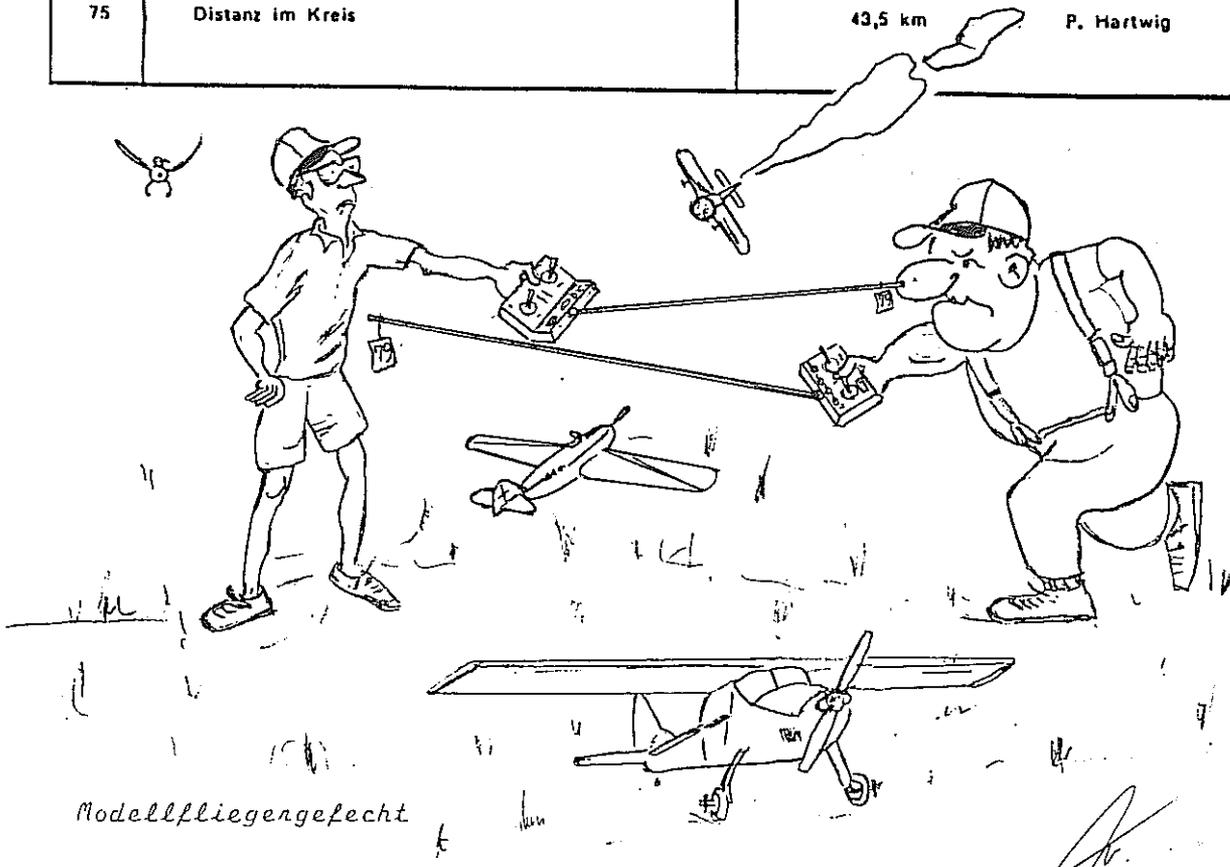
Nr.	Kategorie	Nationaler Rekord			Weltrekord		
F1A Freiflug - Segelflugmodelle							
17	Dauer	1h 51min	S. Pfisterer	57 06 02	4h 8min 10s	M. Milutinovic	YU 60 05 15
18	Distanz				407,52km	G. Chervenko	CCCP 81 10 05
9	Höhe				2.638m	G. Chervenko	CCCP 81 09 25
F1B Freiflug - Gummimotorflugmodelle							
1	Dauer				1h 41min 32s	V. Fiodorov	CCCP 64 06 19
2	Distanz				371,189km	G. Tchigiltsev	CCCP 62 07 01
3	Höhe				1.732m	V. Fiodorov	CCCP 64 06 19
4	Geschwindigkeit				187,68km/h	A. Belanov	CCCP 87 09 06
F1B Freiflug - Gummimotorwasserflugmodelle							
40	Dauer				14min 23s	J. Vivchar	CCCP 86 04 18
41	Distanz				12km	B. Krasnoroutsky	CCCP 87 09 13
42	Höhe				561,6m	H. Weixiong	China 79 07 28
43	Geschwindigkeit				89,46km/h	B. Krasnoroutsky	CCCP 87 09 07
F1C Freiflug - Kolbenmotorflugmodelle							
5	Dauer				6h 1min	Koulakowsky	CCCP 52 08 06
6	Distanz				378,756km	E. Boricavitch	CCCP 52 08 15
7	Höhe				6.468,9m	Yin Chengbo	China 82 08 05
8	Geschwindigkeit				179,9km/h	A. Dubinetsky	CCCP 81 05 05
F1C Freiflug - Kolbenmotorwasserflugmodelle							
44	Dauer				2h 23min 52s	Z. Gueisheng	China 82 08 07
45	Distanz				134,5km	Jiang Jia	China 82 08 29
46	Höhe				4.550m	Z. Hong Yun	China 79 09 21
47	Geschwindigkeit				98,07km/h	I. Zhidanov	CCCP 87 09 16
F1D Saalflugmodelle mit Gummimotor							
32A	Dauer	15min 1s	M. Koller	68 04 28	25min 24s	H. Enomoto	Japan 81 03 02
32B		19min 57s	M. Koller	66 08 07	34min 7s	J. Richmond	USA 84 09 29
32C		27min 13s	M. Koller	66 07 17	44min 45s	J. Richmond	USA 79 06 21
32D		33min 6s	M. Koller	68 10 05	52min 14s	J. Richmond	USA 79 08 31
F1F Freiflug - Hubschraubermodelle mit Gummimotor							
9	Dauer				33min 26s	A. Nazarov	CCCP 68 03 06
10	Distanz				5,237km	S. Pelegi	I 74 08 03
11	Höhe				598m	G. Pelegi	I 74 08 03
12	Geschwindigkeit				144,23km/h	P. Motekaitis	CCCP 70 06 12
F1F Freiflug - Hubschraubermodelle mit Kolbenmotor							
13	Dauer				3h 12min	S. Purice	YR(R)65 10 01
14	Distanz				91,491km	V. Titlov	HA(H)63 10 01
15	Höhe				3.750m	S. Purice	YR(R)63 09 24
16	Geschwindigkeit				155,172km/h	V. Merzlikine	CCCP 85 09 23

F2A Fesselflug - Kolbenmotorflugmodelle						
27A	Geschw.	276,90km/h	F. Marksteiner	83 10 18	298,507km/h	V. Maslenskine CCCP 78 08 31
27					251,66km/h	Zhao Jihe China 84 08 22
28					312,228km/h	P. Halman VP(GB) 86 10 12
29					326,38km/h	She Xilin China 84 10 19
Fesselflug - Reaktionsmotorflugmodelle						
30	Geschwindigkeit				395,64km/h	L. Lipinski CCCP 71 12 06
F2C Fesselflug - Mannschaftsrennen						
57	Zeit für 10 km	3min 36s	F. Kühnegger H. Nitsche	80 05 18	Zeit für 100 Rd. 3min 19 8s	V. Kramarenko CCCP 83 07 15
F3A Ferngesteuerte Kolbenmotorflugmodelle						
20	Dauer	5h 45min 31s	H. Eckmann	74 03 24	20h 00min 51s	M. Hill USA 81 09 21
21	Distanz	64km	G. Zach	71 07 19	708km	R. Spicer USA 83 06 04
22	Höhe	4.245m	M. Feinig	74 05 31	8.208m	M. Hill USA 70 09 06
23	Geschw.	194km/h	G. Koch	83 03 13	343,92km/h	V. Myakinine CCCP 71 09 21
31	Distanz im Kreis	129km	H. Eckmann	74 03 06	765km	M. Hill USA 83 07 04
53	Geschw. im Kreis	59km/h	H. Eckmann	74 03 06	222,73km/h	J. Pinter HA(H) 81 11 30

F3A Ferngesteuerte Kolbenmotor-Wasserflugmodelle						
48	Dauer	12h 5min 13s	H. Prettnner	86 09 21	11h 2min 18s	Y. Zaslavsky CCCP 81 04 10
49	Distanz				244,8km	R. Weber USA 77 10 08
50	Höhe				5.651m	M. Hill USA 67 09 03
51	Geschwindigkeit				294,98km/h	V. Myakinine CCCP 71 09 25
52	Distanz im Kreis				508km	R. Weber USA 77 09 02
54	Geschwindigkeit im Kreis				185,567km/h	L. Hanmou China 82 09 12
F3B Ferngesteuerte Segelflugmodelle						
24	Dauer	8h 1min 20s	W. Zarl	71 10 10	32h 7min 40s	E. Svoboda OK(CZ) 80 08 24
25	Distanz	23km	W. Zach	72 08 05	147,29km	J. Taylor USA 84 05 25
26	Höhe				1.836m	J. Hiner USA 82 06 11
33	Geschw.	390,92km/h	W. Sitar	77 06 18	390,92km/h	W. Sitar OE(A) 77 06 18
34	Distanz im Kreis				716,1km	E. Svoboda OK(CZ) 79 07 23
55	Geschwindigkeit im Kreis				109,087km/h	G. Peszke P 82 10 13
F3C Ferngesteuerte Hubschraubermodelle mit Kolbenmotor						
35	Dauer				3h 35min 6s	W. Andersch D 79 12 30
36	Distanz				92,85km	R. Jenneson VH 80 02 25
37	Höhe				1.540m	E. Heim D 86 08 14
38	Geschwindigkeit				138,51km/h	D. Whitney VP(GB) 86 10 01
39	Distanz im Kreis				72km	R. Jenneson VH 80 03 09
56	Geschwindigkeit im Kreis				112,72km/h	D. Whitney VP(GB) 86 11 02

F3E S Ferngesteuerte Elektroflugmodelle					
59	Dauer	4h 2min 43s	G. Peszke	SP	86 04 08
60	Distanz	29,5km	A. Dubinetsky	CCCP	86 09 28
61	Höhe	1.236m	T. Voitenko	CCCP	86 09 28
62	Geschwindigkeit	187,01km/h	F. Geist	D	83 05 15
63	Distanz im Kreis	69km	G. Peszke	SP	86 04 08
64	Geschwindigkeit im Kreis	139,737km/h	R. Hersperger	HB	86 10 12
F3E P Ferngesteuerte Elektroflugmodelle					
65	Dauer	6h 2min 3s	R. Hersperger	HB	86 10 12
66	Distanz				
67	Höhe	332m	J. Tsybizov	CCCP	85 09 25
68	Geschwindigkeit	66,328km/h	J. Tsybizov	CCCP	85 09 23
69	Distanz im Kreis	207km	R. Hersperger	HB	86 10 12
70	Geschwindigkeit im Kreis	62,243km/h	R. Hersperger	HB	86 10 12
F3E COMB Ferngesteuerte Elektroflugmodelle					
77	Dauer	54min	V. Myakinine	CCCP	81 10 08
78	Distanz				
79	Höhe	816m	T. Voitenko	CCCP	87 09 07
80	Geschwindigkeit	100,91km/h	R. Windsor	VP(GB)	86 10 01
81	Distanz im Kreis	34km	A. Dubinetsky	CCCP	87 09 14
82	Geschwindigkeit im Kreis	69,52km/h	R. Windsor	VP(GB)	86 11 02

F3E SOL Ferngesteuerte Elektroflugmodelle					
75	Distanz im Kreis	43,5 km	P. Hartwig	D	86 05 26



COMBI 90

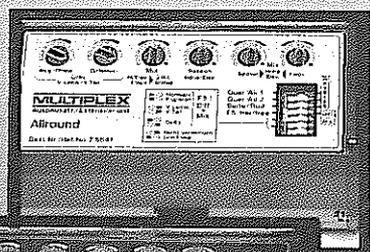
-die vielseitige, komfortable
Fernsteuerung



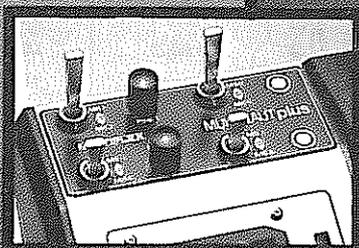
Die wichtigsten Fakten:

- 4-Kanal-Anlage, hochrüstbar auf 7 Kanäle
- Schmalbandiges FM-System
- Servoreverse für alle Kanäle
- Ausbaumöglichkeiten

Allround-
Ausbausatz



Helicopter-
Ausbau-
satz C/C



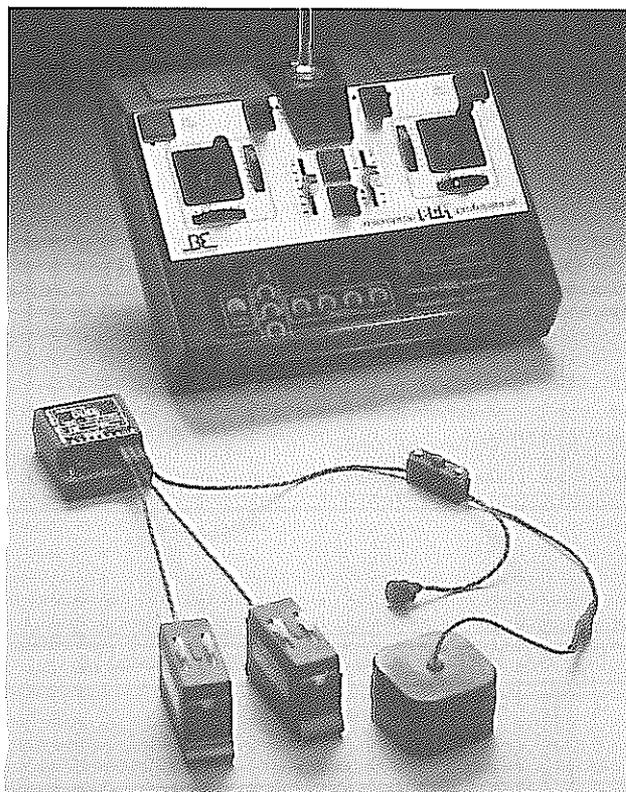
MULTINAUT-
plus-
System

MULTIPLY

modelltechnik gmbh

Neuer Weg 15 · 7532 Niefern-Öschelbronn 1

microprop microprop microprop



Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

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

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

—Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren 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 · Harpfstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50



Von BFR Helmut Kirsch

Nach unserem Erfolg bei der letzten WM in Belgien 1986 und der EM in der Schweiz 1987, war für uns eines klar, diesmal sind wir die Gejagten und die anderen die Jäger. Für unsere Nationalmannschaft haben sich qualifiziert: Welt- und Europameister und Topfavorit Rudolf Freudenthaler, Werner Hauer und Helmut Kirsch, der zugleich auch die Funktion des Teammanagers übernahm.

Als Helfer standen dem Team Michael Geringer und Peter Meisinger zur Seite. Durch die Regeländerung auf 1,1 kg Akkugewicht waren wir gezwungen, kleinere Modelle zu bauen, damit die nun zur Verfügung stehende Energie optimal ausgenutzt werden kann. Die Vorbereitungszeit fiel daher ziemlich kurz aus, weil zuerst neue Formen und Modelle gebaut werden mußten. Die meisten Teilnehmer wurden erst kurz vor der WM mit ihren Modellen fertig, sodaß zum optimalen Einfliegen nur mehr wenige Wochen (Tage) blieben.

Mitten in der Vorbereitung verlor ich durch einen Absturz mein A-Modell. Rudolf verlor sein A-Modell wenige Tage später durch einen defekten Empfängerakku. In dieser Phase macht sich dann die Arbeit bezahlt, die man vorher in die Formen investierte. Ein neues Modell inklusive Einbauten ist dann eine Sache von ein paar Tagen. Die organisatorische Vorbereitung war bis auf die Modellkisten kein Problem, doch auch dieses konnte gelöst werden.

Am Montag, dem 8. August, sollte es dann soweit sein. Wir haben als Treffpunkt Salzburg Grenze ausgemacht. Um 7 Uhr waren alle unsere "Kämpfer" pünktlich da, und gemeinsam ging es dann nach München Riem. Das Gepäck und die Modellkisten wurden eingchecked, und dann warteten wir, bis es um 11,50 losgehen sollte. Das Wort "warten" gewann immer mehr an Bedeutung. Als wir pünktlich zur DC 10 gebracht

WORLD CHAMPIONSHIPS for Electric Powered Model Aircraft

Österreich wieder Weltmeister im Elektroflug!

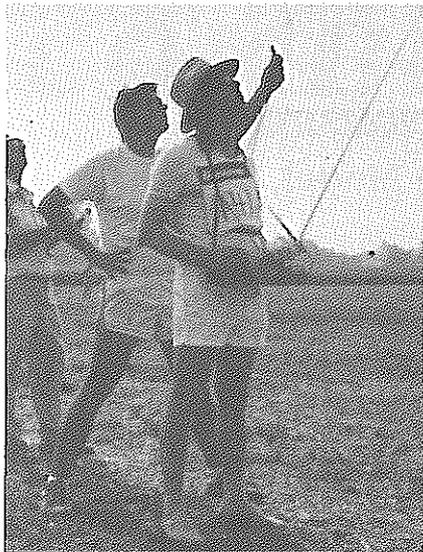
Rudolf Freudenthaler Weltmeister

wurden, dachte wohl niemand an eine Verspätung. Aber die Abflugzeit verging, ohne daß sich die DC 10 irgendwie von der Stelle bewegte. Nach ein paar Minuten meldete sich der Kapitän mit der Mitteilung, daß beim Check ein Fehler im ABS-System am Fahrwerk festgestellt wurde, und es würde nur kurze Zeit dauern, bis der Schaden behoben ist. Nach einigen weiteren Vertröstungen lautete die Meldung, daß der Schaden nur in Frankfurt zu beheben ist. Also wieder 30 Tonnen Sprit austanken und dann endlich um ca. 17,00 h ab nach Frankfurt. Dort angekommen bemühte sich gleich eine Schar Mechaniker, um den Schaden zu beheben. Gegen 22 Uhr war dann alles soweit, daß wir startklar waren. Der Flug selbst war sehr angenehm, aber ca. 1 Stunde vor der Landung in

Chikago meldete der Kapitän, daß wir gerade Toronto/Canada überfliegen und die Landung bald erfolgen würde. Es kam aber nicht die Landung sondern die Meldung, daß Chikago wegen eines Gewittersturmes für ca. 3-4 Stunden gesperrt sei und wir deshalb zurück nach Toronto müßten. Um ca. 1,00 Uhr Ortszeit setzten wir in Toronto auf und wurden ins Abfertigungsgebäude gebracht. Dort mußten wir bis um 14,30 Uhr warten, bis die neue Crew für die DC 10 zur Verfügung stand. Den letzten Sprung dieser Odyssee schafften wir dann ohne Probleme. Während dieses Fluges fragte ich den Chefsteward, ob wir als österreichische Nationalmannschaft uns einmal im Cockpit umsehen dürften. Nach einer kurzen Rücksprache mit dem Kapitän rief uns dieser über den Bordlautsprecher in sein Heiligtum. Daß diese Gelegenheit auch von den anderen Fluggästen ausgenutzt wurde ist fast selbstverständlich. Um 15,30 war es dann endlich soweit, und wir setzten mit einer

Bilderbuchlandung in Chikago O'Hare auf. Die Zollformalitäten wurden erledigt, und unsere vorbestellten Mietautos wurden abgeholt. Natürlich hätten wir auch von Chikago nach St. Louis fliegen können, aber das Risiko mit dem Ein- und Ausladen unserer Modellkisten wollten wir vermeiden. Nach etwa 3 Stunden Fahrzeit mußten wir uns dann ein Motel suchen, denn nach 2 Tagen fast ohne Schlaf konnte niemand mehr geradeaus schauen. Die letzten 200 Meilen am nächsten Tag waren dann ein Kinderspiel. So kamen wir statt geplant am Montag abend erst am Mittwoch gegen Mittag in St. Louis an. Untergebracht waren wir im Parks College, eine Art Lehrwerkstätte von Mc Donel Douglas. Das gleich an die Unterkunft angrenzende Flugfeld war zwar nicht besonders groß, aber völlig ausreichend. Diese Kombination Unterkunft / Flugfeld war bei den dort herrschenden Temperaturen ideal und wird auch wohl bei den nächsten Weltmeisterschaften anzustreben sein. Denn bei 45° im Schatten ist es kaum möglich, den ganzen Tag im Freien zu verbringen. Wir konnten auch für unsere Modelle und die Ladestationen ein eigenes Zimmer bekommen, was besonders für das Laden der Akkus von Vorteil war, denn im klimatisierten Raum konnten die Akkus optimal vorbereitet werden, ohne zu warm zu werden.

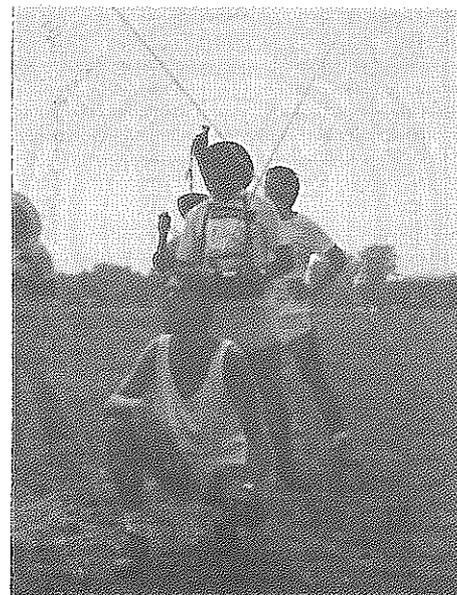
Die nächsten Tage bis zu Beginn der WM nutzten wir, um ein geeignetes Trainingsfluggelände zu finden, und um unsere Modelle und auch uns selbst auf die dortigen Bedingungen einzustellen. Am Montag wurden die Modelle abgenommen. Was mir auffiel war, daß auf die Kennzeichnung der Modelle, wie bei uns üblich, kein Wert gelegt wurde. Einzig der FAI-Aufkleber wurde beschriftet und ein FAI Stempel auf alle abnehmbaren Teile angebracht. Der



Helmut Kirsch an der Basis A



Speerwerfer oder Helfer in F3E?



Freudenthaler und seine Helfer

Dienstag war für das offizielle Training vorgesehen und für uns gleich der erste Schock. Beim Tordurchflug vernichtete Werner, vermutlich durch eine Störung, sein A-Modell. Bei Rudi und mir lief es im Training normal, wir riskierten aber auch nichts. Allerdings lag von allem Anfang an ein Schatten über der WM, weil wir Europäer im heurigen Jahr schon die 2 Steigflüge geflogen sind und die Amis sich dagegen aussprachen, bei dieser WM schon nach den neuen Regeln zu fliegen. Laut Ausschreibung hieß es aber, daß alle Teilnehmer, Jury und Organisator für die neue Regelung sein müssen, wenn im Bewerb 2 oder mehr Steigflüge geflogen werden sollen.

So begann dann auch der erste Durchgang nach den alten Regeln mit einem Steigflug. Diese Anordnung durch die Jury wurde von den meisten Piloten nur mit Widerwillen angenommen.

Nach dieser ersten Runde, die Rudolf anführt, wurde wieder gegen den einfachen Steigflug protestiert, jetzt aber mit noch stichhaltigeren Argumenten. Sergio Riezolt und auch die Wendemarkenrichter konnten das Modell aufgrund der großen Höhe nicht mehr sehen. Fazit - Totalcrash in "the Sojabeans". Alfred Hitzler, BRD, erwischte es auch, zwar nicht wegen der großen Höhe, sondern weil sein Modell im Steigflug ein ganz besonderes Eigenleben entwickelte und daraufhin besonders schnell auf Mutter Erde zuraste. Der Einschlag war direkt neben einer stark frequentierten Hauptstraße. Glück oder Pech?

Daraufhin beschloß die Jury, den geplanten 2. Durchgang als Trainingsdurchgang zu erklären und danach mit dem 2. Durchgang weiterzumachen. Diese zweite Runde ging wie-



Unsere so erfolgreichen Mannen von links nach rechts:
BFR Helmut Kirsch, Weltmeister Rudolf Freudenthaler, Werner Hauer.
Kniend: Peter Meisinger und Michael Geringer

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE (27 Teilnehmer)

1. Freudenthaler Rudolf	A	606/22	652/22	630/21	641/21	656/22	671/23	631/21	3881
2. Leodolter Urs	CH	584/19	651/22	629/21	633/21	646/22	650/22	666/23	3875
3. Hübner Norbert	D	594/18	624/20	630/20	619/20	641/21	636/21	618/20	3768
4. Pagliano Eugenio	I	551/16	600/20	628/21	630/21	609/20	619/20	632/21	3718
5. Kirsch Helmut	A	575/17	590/18	636/21	616/20	606/19	638/21	631/22	3717
15. Hauer Werner	A	529/14	616/20	0/0	551/16	561/17	608/19	575/18	3440

MANNSCHAFTSWERTUNG (11 Mannschaften)

1. ÖSTERREICH	TM Helmut Kirsch,	R.Freudenthaler 3881,	H.Kirsch 3717,	W.Hauer 3440	11038
2. BRD	TM Jan David,	N.Huber 3768,	F.Weißgerber 3642,	A.Hitzler 3537	10947
3. SCHWEIZ	TM E. Giezendanner	U.Leodolter 3875,	HR.Luedi 3586,	H.Anders 3445	10906

der an Rudolf Freudenthaler, mit 22 Strecken und 652 Punkten. Ich selbst hatte 20 Runden stehen und mußte ein Refly machen, weil die Wendemarkenrichter bei der Basis A kein Signal gaben. Bei diesem Refly waren dann die Bedingungen nicht mehr so gut, und es reichte nur mehr für 18 Strecken und 590 Punkte, leider! Werner brachte es auf 20 Strecken und 616 Punkte.

Der 3. Durchgang war für Werner ein Tiefschlag, weil er auch sein B-Modell durch eine Störung in die Sojabohnen steckte. Rudolf flog 21 Strecken/630 Punkte. Ich konnte auch 21 Strecken fliegen, war aber im Segeln um 6 Punkte besser, und damit ging dieser Durchgang mit 636 Punkte an mich.

In der Mannschaftswertung sah es jetzt nicht gut aus, weil durch die Null-Wertung von Werner einiges an Punkten abging. Nach dem 4. Durchgang kristallisierten sich dann schon die Spitzenplätze heraus. Mit Urs Leodolter aus der Schweiz,

flog ein junger Pilot unter die ersten drei. Auch in Zukunft wird mit ihm zu rechnen sein.

Rudolf Freudenthaler war von Anfang an der Topfavorit, und Norbert Hübner, BRD, einer der konstantesten Piloten der letzten Jahre, hatte bis jetzt schon einen Grundstein für einen Spitzenplatz gelegt. Der 5. und 6. Durchgang brachte keine Änderung an der Spitze.

Spannend wurde es nochmals in der 7. Runde, als Urs Leodolter 23 Strecken und 666 Punkte erfliegt.

Doch Rudolf hatte in den vorigen Runden schon so viele Punkte erkämpft, daß auch diese Höchstwertung von Urs "nur" für den 2. Platz reichte. Damit stand auch das für uns so erfreuliche Ergebnis fest. Rudolf Freudenthaler gelang es damit zum zweitenmal, Weltmeister zu werden. Auch die Mannschaftswertung ging wieder an Österreich!

Eine Kurze Analyse zeigt uns, wie wir im Elektroflug international stehen. So ging der 1., 2., 4., 5.

und 6. Durchgang an Rudolf, der 3. an mich und der 7. an Urs Leodolter. Die Doppelbelastung als Teammanager und Pilot hatten wir so gelöst, daß ich die Vorbereitungen für diese WM machte, und während des Wettbewerbes hatte ich die Funktion des TM an Peter Meisinger übertragen, der diese Aufgabe glänzend löste. So war es auch möglich, mit einer Minimalmannschaft eine maximale Gesamtleistung zu erreichen!

Vom Material her hat sich die Kunststoffbauweise nur teilweise durchgesetzt, wenn man bedenkt, daß die Modelle von Rudolf und Urs konventionell gebaut waren. Bei den Fernsteuerungen gab es verschiedene Probleme bei den dort herrschenden extremen Bedingungen. Die einzige Anlage, die wirklich keine Probleme zeigte, war die mc 18 von Graupner.

Für mich als Bundesfachreferent war es wieder einmal mehr eine Freude, mit dieser Mannschaft wieder den Weltmeistertitel im Elektroflug zu erkämpfen.

* * *

Weltmeisterschaft im Fesselflug in Kiew

Von Walter Wenzel



Für die Weltmeisterschaft 1988 waren folgende österreichischen Fesselflieger nominiert: Franz Marksteiner in der Klasse F2A (Geschwindigkeit), Franz Wenzel in F2B (Kunstflug), die Mannschaften Heinz Nitsche-Fritz Kühnegger und Josef Fischer-Hans Straniak in F2C (Mannschaftsrennen) und Rudolf Königshofer in der Klasse F2D (Combat). Als Mannschaftsführer wurde ich bestimmt, nachdem unser Fachreferent Erwin Mühlparzer 'umständehalber' nicht mehr in seiner Funktion ist, und der neu kooptierte Fachreferent Franz Wenzel als Teilnehmer sicher genug zu tun hatte.

Rudi Königshofer, der als erster österreichischer Combatflieger zu einer WM gefahren wäre, mußte leider zu Hause bleiben. Er war zwei Monate zuvor auf der Heimfahrt von einem internationalen Wettbewerb bei einem Autounfall schwer verletzt worden. Bei diesem Wettkampf hatte er mit einem zweiten Platz noch seine gute Vorbereitung auf die WM bewiesen.

Für die Reise nach Kiew kontaktierten wir das Reisebüro und Busunternehmen Fritz Krumay in Berndorf, welches uns nicht nur die Busreise organisierte, sondern uns auch alle Visaformalitäten für die UdSSR abnahm und sich um die vorgeschriebene Übernachtung in der UdSSR (Man darf nur 500 km an einem Tag fahren) kümmerte. Unser Fahrer Peter Krizek ist, wie der Zufall es wollte, selbst aktiver Modellflieger. Als zweiten Fahrer hatten wir Franz Ecker, langjähriger Fesselflieger, engagiert. Mit unserer Mannschaft reisten auch noch die deutschen Combatflieger.

Mittwoch, 3.8. - Freitag, 5.8. (Anreise)

Am Mittwoch, 3.8. traf sich die gesamte Reisegruppe noch zum Abendessen in Berndorf, von wo aus um ca. 22 Uhr die Abfahrt erfolgte. Unsere Fahrer chauffierten uns sicher durch die Nacht und über die ungarische Grenze. In Ungarn gab es auch das erste Frühstück. Die Grenze zur Sowjetunion brachten wir ohne größere Schwierigkeiten hinter uns, wir mußten lediglich unsere persönlichen Dinge deklarieren, für die Modelle mußte ich als Mannschaftsführer eine Gesamtdokumentation unterschreiben. Um ca. 1 Uhr nachts kamen wir in

Rovno, wo wir übernachten sollten, an. Nach einer viel zu kurzen Nacht und Problemen auf der Bank ging die Reise weiter. Am Nachmittag kamen wir in Kiew an und führen sofort zum Sportkomplex 'Chaika', wo die WM stattfand, um uns gleich anzumelden. Danach ging es zum Campinghotel 'Prolisok', unserem Quartier. Für jede Mannschaft waren nur 2 Doppelzimmer im Hotel vorgesehen, der Rest schlief in Bungalows. Die Unterkünfte waren zwar nicht die besten, aber als Modellflieger ist man ja einiges gewöhnt; nur die Toilettenanlagen bei den Bungalows waren dem westeuropäischen Hygieneempfinden nicht ganz zuträglich wogegen einige Nationen protestierten und teilweise auch auszogen. Nach dem Abendessen, wie übrigens auch alle anderen Mahlzeiten recht üppig, aber oft kalt, war die erste Mannschaftsführerbesprechung angesagt. Nach endlos scheinenden Begrüßungen und Ansprachen wurde dann endlich die Trainingsreihenfolge ausgelost. Die genauen Trainingszeiten waren aber erst am nächsten Morgen ersichtlich; das erste Anzeichen für die recht schwache Organisation grundlegender Dinge.



Eröffnung der Weltmeisterschaft: Die Österreichische Nationalmannschaft marschiert ein. Als Fahnenträger fungiert Mannschaftsführer Walter Wenczel



Unsere Nationalmannschaft vor ihrem Reisebus v.l.n.r.: Walter Wenczel, Heinrich Nitsche, Fritz Kühnegger, Franz Wenczel, Franz Marksteiner, Josef Fischer und Hans Straniak

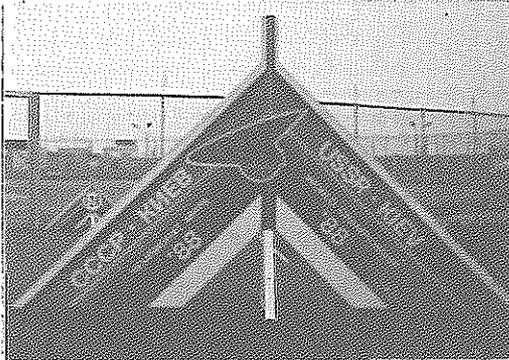
Samstag, 6.8. (Trainingstag)

Bei der Anmeldung am Morgen, bemerkte ich, daß von zwei Sportlizenzen die FAI-Marken aufgrund der schlechten Klebeschicht abgegangen waren. Die anderen waren vorsichtigerweise schon mit Klebstoff befestigt worden.

Während Franz Wenczel als erster von uns zum Training drankam, ging ich mit den anderen gleich am Morgen zur technischen Überprüfung. Dort wunderten sich die Prüfer über unsere langen Lizenznummern. Franz Wenczel, der inzwischen sein Training absolvierte, kam trotz des starken und böigen Windes mit seinem bei der Staatsmeisterschaft lädierten und nun wieder voll funktionsfähigen Modell gut zu recht. Nach dem Training vollzog auch unser einziger Kunstflieger sein Processing. Dann ging für die anderen das Training los: Franz Marksteiners Speedmotor wurde nach wenigen Runden zu mager, aber er meinte, er könne das hinkriegen. Fischer-Straniak bekamen ein Modell soweit hin, daß es problemlos lief, das zweite jedoch machte ärgere Probleme mit der Einstellung. Nitsche-Kühnegger waren zwar in der Luft wie immer recht schnell, jedoch ihr Cipolla machte Ärger beim Anspringen, das zweite Modell, mit einem Nelson-Motor ausgerüstet, war aber noch nicht so weit erprobt, daß es einsetzbar gewesen wäre, und wurde als Ersatzmodell beibehalten. Während die anderen zum Abendessen fuhren, blieben Heinz Nitsche und Fritz Kühnegger noch am Platz um die Anspringprobleme zu klären, und ich ging mit Franz Wenczel zur zweiten Mannschaftsführerbesprechung, wo nach langen Diskussionen beschlossen wurde, wann und wie die Auslosungen zu erfolgen hatten.

Sonntag, 7.8. (Eröffnung)

Der Eröffnungstag wurde, was auch zu erwarten war, ganz groß aufgezogen. Wir marschierten als erste Mannschaft durch ein Spalier von jungen Trachtenmädchen zur feierlichen Eröffnung. Nach einer Reihe von Eröffnungsansprachen,



bekam jede Mannschaft einen Laib ukrainisches Brot überreicht. Nach der Eröffnung begann eine groß inszenierte Flugschau, bei der von Seglervorführungen bis zu einer vierstrahligen Antonov-Verkehrsmaschine, die im Tiefflug über unseren Köpfen Kunststücke vorzeigte, alles zu sehen war, was die Fliegerei zu bieten hat. Nach der Flugschau versuchte ich Startlisten zu bekommen, da die Auslosung um 9 Uhr früh stattgefunden hatten, die Listen für 14 Uhr versprochen worden waren, und es immerhin schon 15 Uhr war. Anscheinend ist aber einfacher, große Flugschows und Eröffnungen zu inszenieren, als die Teilnehmer mit den nötigen Informationen für den Wettkampf zu versorgen.

Am Abend fuhren wir mit den Bussen, die eigens für diese Veranstaltung angekauft worden waren, und während der WM einen Pendelverkehr zwischen Hotel und Flugplatz ermöglichten, in die Stadt, um im Theater einer Folklorevorstellung beizuwohnen. Diese war sehr sehenswert und unterhaltsam, aber es drängte sich die Frage auf, was für die Kultur einer Nation maßgeblicher sei, Folklorevorstellungen im Theater oder die Toilettenanlagen am Flugplatz. Nach der Vorstellung gab es Abendessen, und endlich die Startlisten für den nächsten Tag.

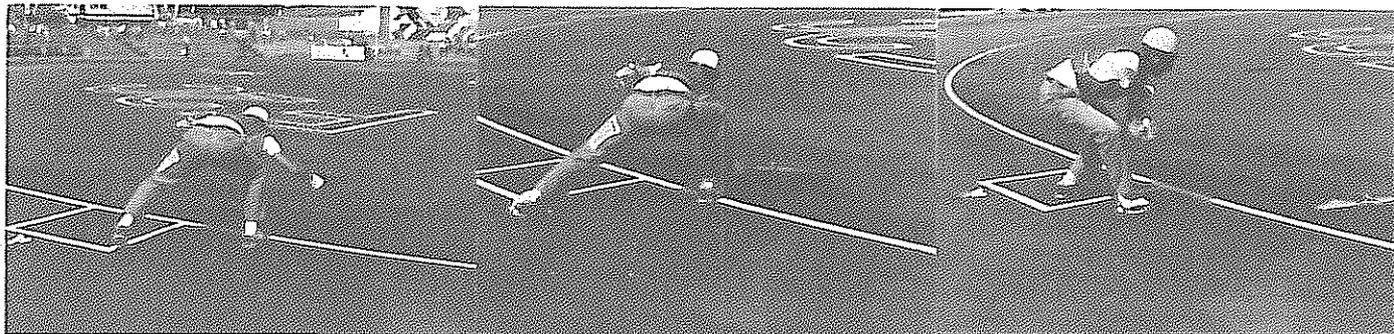
Montag, 8.8.

Als erster unserer Mannschaft war Franz Marksteiner in Speed dran.

Wie im Training fiel nach ca. 5 Runden die Motordrehzahl stark ab. Die resultierende Geschwindigkeit von 263.16 km/h blieb weit unter den Erwartungen und Franzls momentaner Leistung. Aber es gab noch zwei Durchgänge. Fischer-Straniak waren gleich anschließend dran, was für mich einen Spurt zum Team-Racekreis bedeutete, denn als MF wollte ich überall dabei sein. Mit einem russischen und einem ungarischen Team schien es ein schnelles Rennen zu werden. Doch die Ungarn Mohai-Svaczek flogen nach einer Disqualifikation weiter, und bremsten unser Team unnötig - 3'51,8 war keine sehr schnelle Zeit. Franz Wenczel legte einen sehr sauberen Flug hin, und lag mit guten 2357 Punkten im Mittelfeld. Nitsche-Kühnegger waren im letzten Rennen vor der Mittagspause. Die Probleme mit dem Anspringen ihres Top-Motors wurden ärger; Und langwieriges Anwerfen bei Start und Tankstops treiben die Flugzeit, auch wenn man in der Luft schnell unterwegs ist, an die Schmerzgrenze, denn 4'20.10 tun weh, wenn man unter 3'30 fliegen könnte. Der Nachmittag war für uns frei, so konnten wir bei Combat zuschauen, und die Scale-Flieger bewundern, was besonders unseren Chauffeur Peter Krizek, selbst Scale-Fan, sehr beeindruckte. Am Abend wechselten Heinz und Fritz die Laufgarnitur ihres Cipolla, um ihre Startschwierigkeiten auszumergen. Auch Franz Marksteiner 'schräubte' noch an seinem Speedmotor herum.

Dienstag, 9.8.

Unser 'Nr.1-Team' Nitsche-Kühnegger war schon früh aufgestanden, um ihre neue Garnitur einlaufen zu lassen, und einige Einstellrunden zu drehen. Im zweiten Vorlauf sollte es ihnen hoffentlich gelingen eine Zeit fürs Semifinale zu fliegen. Doch es kam anders; Die Russen Barkov-Suraev, die schon eine passable Zeit aus dem ersten Vorlauf hatten, betätigten sich als Brenser für Nitsche-Kühnegger, von denen sie wussten, daß sie unter



Die Aktionsszenen bei einem Tank - Zwischenstopp von Hans Straniak

3'30 fliegen und im Semi gefährlich werden könnten. Die Taktik ging auch auf. Heinz' Motor lief heiß, und war beim ersten Tankstop erst nach langem 'Kurbeln' wieder anzubringen, was wertvolle Zeit kostete, und eine Zeit von 4'03.9 brachte. Nitsche-Kühnegger waren somit weit unter ihrer Leistung geschlagen worden und leider nicht im Semifinale.

Nach einer Idee unseres Fahrers Krizek war es mir und unserer Dolmetscherin gelungen, eine Hubschrauberflug für mich und ihn zu organisieren. Wir wollten die Sportanlage von oben filmen, bzw. fotografieren. Nach einem tollen Flug mit einem russischen Kampfhubschrauber hatte ich eine Menge Fotos und Peter viel Videoband aus der Luft aufgenommen.

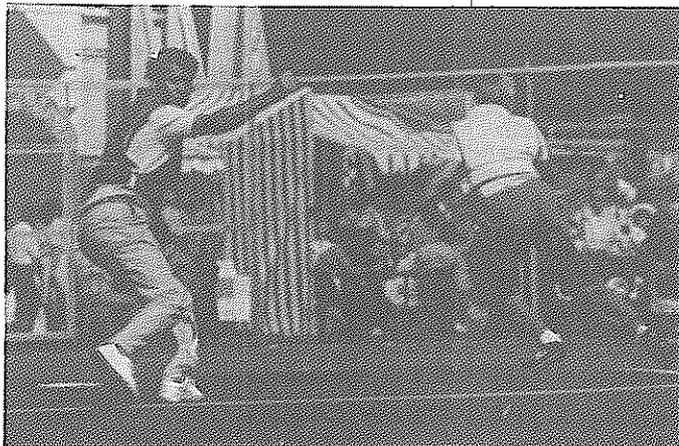
Fischer-Straniak ging es im zweiten Lauf besser. Zwar bemerkten sie beim Vorbereiten, daß eine Leine leicht beschädigt war, als sie jedoch die Zugprobe überstand waren die Befürchtungen dahin. Das Rennen verlief recht gut. Die Italiener Magli-Pirazzini flogen viel zu langsam, um ein Hindernis zu sein und fielen außerdem nach einem 'Lattenputzer' aus. Die Schweden lieferten ein schnelles Rennen, und so war auch für Fischer-Straniak eine gute Zeit drin - 3'40,2 reichte aber nicht fürs Semifinale (Die neun besten lagen alle unter 3'33 !!).

Vom Team-Race-Kreis sprintete ich gleich zur Speed-Anlage, wo Franz Marksteiner soeben in die Luft ging. Der zweite Flug brachte aber keine bessere Geschwindigkeit. Wieder fiel der Motor ab, diesmal noch früher. Wo das Problem lag, war nicht leicht herauszufinden. Am Nachmittag war noch Franz Wenzel dran, der sich mit einem schönen Flug um über 100 Punkte steigern konnte, und einen Rang aufholte. Franz Marksteiner legte noch eine Trainingssession ein, um sein Problem zu lokalisieren. Nach einem Lattenwechsel schien es besser zu werden, aber der Leistungsabfall blieb nach wie vor bestehen.

Mittwoch, 10.8.

Bis auf Franz Marksteiner, der noch seinen dritten Durchgang zu fliegen hatte, waren alle anderen zu Touristen geworden. Keines unserer Teams hatte sich fürs Semifinale qualifiziert und Franz Wenzel

hatte seine zwei Durchgänge auch schon hinter sich und konnte nun den 15 Finalisten im Kunstflug zusehen. Für Marksteiner brachte



Josef Fischer, links, startet zum 2. Vorlauf

auch der dritte Versuch keine Verbesserung. Wieder fiel schlagartig die Motordrehzahl ab, diesmal schon nach 3 Runden. Ich bin sicher, Franz fliegt beim nächsten Wettbewerb wieder seine gewohnten 270 bis 275 km/h, denn solche Probleme treten für gewöhnlich nur bei einer WM oder EM auf. Am Nachmittag hatten wir etwas Zeit, um mit unserer Dolmetscherin die Stadt zu besichtigen. Am Abend erfuhren wir, daß die Siegerehrungen in Speed und Kunstflug gleich nach den Durchgängen vor Ort durchgeführt werden waren, eine etwas eigen-tümliche Vorgangsweise.

Donnerstag, 11.8. (Finaltag)

Der heutige Schwerpunkt waren die Semifinalläufe im Team-Racing, die letzten Kämpfe in Combat, und zum Abschluß der Endlauf im Team-Racing.

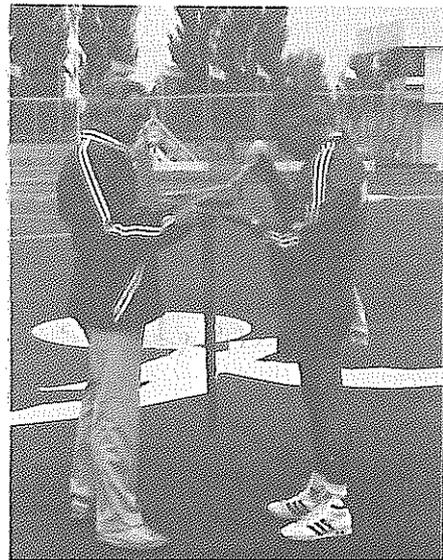
Dieses war ein rein russisches Finale, und verlief gleichmäßig wie ein Uhrwerk. Der Sieger war nur knapp eine halbe Runde vor dem zweiten. Der dritte dieses Rennens verlor viel Zeit, als dem Mechaniker bei einem Tankstop das Modell auskam, und er es erst über den halben Kreis zurückholen musste. Trotz dieses Mißgeschicks blieb auch er mit 6'56.7 unter 7 Minuten. Die Siegerzeit betrug 6'42.0, die zweite Mannschaft flog 6'42.9, das schnellste Finalrennen aller Zeiten.

Vor der Team-Race-Siegerehrung konnten wir mit dem Direktor der Veranstaltung sprechen, und bekamen die Zusage, daß wir auf der Heimfahrt bis zur Grenze durchfahren durften, was uns eine zusätzliche Übernachtung ersparte und unsere Heimfahrt beschleunigte.

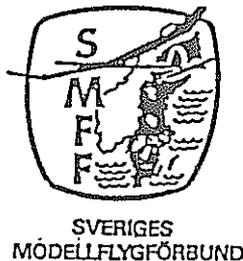
Freitag, 12.8. (Abschlußtag)

Am vormittag fuhren wir mit unserer Dolmetscherin ins Höhlenkloster 'Lavra' einer Sehenswürdigkeit, die man nicht versäumen darf, sollte man nach Kiev kommen. Nach dem Mittagessen machten wir eine Rundfahrt am Dnjepr, dem drittgrößten Fluß Europas.

Am Abend war das Abschlußbankett angesetzt, wir packten schon vorher unsere Sachen, denn wir wollten schon um 4 Uhr früh abreisen.



Kunstflieger Franz Wenzel assistiert dem Speedflieger Franz Marksteiner vor dem Start



Von BFR und Mannschaftsführer Wolfgang Schlager

Die 4. Europameisterschaft in der FAI-Klasse F3A wurde in der Zeit vom 25.-30. Juli 1988 vom schwedischen Aero Club in Norrköping organisiert und durchgeführt.

Norrköping ist die viertgrößte Stadt Schwedens und liegt etwa 150 km südwestlich von Stockholm an der E4, einem internationalen Hauptverkehrsweg.

Die Stadt liegt ungefähr 80 Meter über dem Meeresspiegel und hat direkten Zugang zur Ostsee.

Das Österr. Nationalteam - Mannschaftsführer Wolfgang Schlager, Wettbewerbspiloten Heinz Kronlachner, Manfred Dworak, Franz Höller, Helfer Martina Kronlachner, Brigitte Dworak und Regina Ortner reiste bereits am 21. Juli 1988 mit 4 PKWs an. Die ca. 2000 km lange Autofahrt ging durch die Bundesrepublik Deutschland (Würzburg-Kassel-Hamburg-Puttgarden) dann auf die Fähre nach Dänemark (ca. 200 km) danach wieder auf die Fähre nach Helsingborg in Schweden. Endlich Schweden, wir waren bereits von den Strapazen der langen Reise gezeichnet, aber noch standen ca. 500 km Autofahrt vor uns.

Von der wunderschönen und eigenartigen Landschaft in Norddeutschland und Dänemark hatten wir bisher nicht viel gesehen, denn wer fuhr, mußte sich auf den Verkehr konzentrieren und wer nicht fuhr, der schlief.

Um ca. 1430 Uhr trafen wir in Norrköping ein und fanden auf Anhieb das offiziell zugewiesene Hotel Sandik Süd, direkt an der E4 an der Stadteinfahrt gelegen. Nachdem wir die reservierten Hotelzimmer bezogen hatten, was übrigens gut klappte, war aber für uns trotz Strapazen der Tag noch nicht vorbei.

Heinz, Franz und ich besichtigten noch am Nachmittag den in ca. 1½ km Entfernung gelegenen Modellflugplatz.

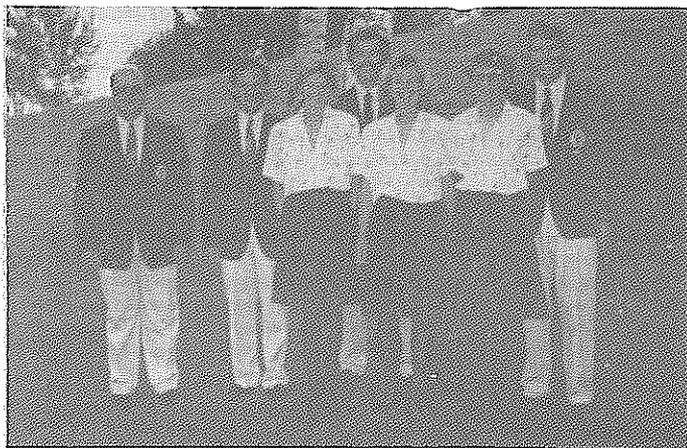
Rückblickend betrachtet, erlebte ich beim Anblick dieses Fluggeländes meine erste Enttäuschung. Abgesehen von im Halbkreis aufgestellten Fahnenmasten und einer teilweise gemähten Grasfläche (offizielle Piste) waren keine Vorbereitungen zur Durchführung einer Europameisterschaft getroffen. Das offizielle Trainingsfluggelände, ca. 7 km entfernt, war ebenfalls nur eine gemähte Wiese,

umsäumt von Wald, ohne irgendwelche Markierungen. Immerhin sollte die Europameisterschaft in vier Tagen beginnen und ich befürchtete daß man wegen der noch fehlenden Vorbereitungsarbeiten die Trainingsmöglichkeiten einschränken wird.

Freitag, 22. Juli 1988

Nachdem wir reichlich und sehr gut Frühstück gegessen hatten, fuhren wir zum Fluggelände. Bei gutem Flugwetter, leichtem Wind, absolvierten alle drei Österr. EM-Teilnehmer einige Trainingsflüge, um sich auf das unbekannte Fluggelände einzustellen. Von einem ortskundigen Schweden erfuhr wir, daß die wahrscheinliche Hauptflugrichtung nicht in Start- u. Landerichtung, sondern wegen der Sonne um ca. 30° nach rechts verschoben liegen wird. Ein wertvoller Hinweis, der sich auch als richtig herausstellte.

Nach erfolgreichem Training fuhren wir zurück ins Hotel. Am Abend bummelten wir durch Norrköping und machten uns mit der schwedischen Gastronomie vertraut, vor allem aber mit den Preisen.



Unser Team v.l.: Mannschaftsführer Wolfgang Schlager, Manfred Dworak, Franz Höller und Heinz Kronlachner, sowie die dazugehörigen charmanten Frauen und Helferinnen - alle im selbst ausgewählten und besorgten "Austria-Look"



Das Team Austria in Ruhestellung am offiziellen Wettbewerbsgelände

Samstag, 23. Juli 1988

Das Wetter war schwül und es wehte kaum Wind. An diesem Tag trainierten wir nach einer Einladung des schwedischen Teams im ca. 60 km entfernten Linköping. Wir fanden einen ebenfalls von Wald und Feldern umgebenen Rasenplatz, ohne Markierungen vor. Heinz hatte Stangen aus Plastik dabei und diese stellten wir auf. Der Vorteil dieses Trainingsplatzes bestand darin, daß man alleine und nicht dem Trubel am offiziellen Trainingsplatz ausgesetzt war.

Sonntag, 24. Juli 1988

An diesem Tag wollte ich eine Ausflugsfahrt ins ca. 150 km entfernt gelegene Stockholm vorschlagen.

Dazu sollte es aber nicht kommen. Ich wollte am Frühstückstisch gerade zur Flaggenparade herrichten, als mir Martina mitteilte, daß die PKW von Heinz, Manfred und Franz aufgebrochen und ausgeraubt worden waren. Anfangs glaubte ich an einen schlechten Scherz von Martina, aber dann mußten wir der Wahrheit ins Gesicht sehen. Der Schaden war groß, die Stimmung am Nullpunkt, man sprach von Abreise. Nachdem die Polizei eintraf, den Schaden zu Protokoll nahm und uns mitteilte, daß im letzten Monat bereits 20 Mal Einbrüche im Hotel stattgefunden hätten und das in Schweden, waren wir sehr verärgert. Die Hotelleitung hatte überhaupt keine Maßnahmen zur Abwehr solcher Geschehnisse getroffen, ja wir wurden nicht einmal informiert. Der Hotel direktor war jedenfalls nicht zu sprechen. Alles in Allem - ein Skandal, handelte es sich doch um die offizielle, vom Veranstalter zugewiesene und teuer bezahlte Unterkunft.

Der in den Vorankündigungen vom Veranstalter angeführte Hinweis "Man werde diese Europameisterschaft lange nicht vergessen"

Nach der techn. Abnahme gings zum Training. Jede Nation hatte einen vorher bestimmten Zeitraum zur Verfügung, der auch eingehalten werden mußte. Manfred hatte Pech und erwischte ab Mitte seines Programms einen Regenguß. Sonst verlief aber das Training recht gut, es galt ja ohnedies nur mehr der Eingewöhnung in die örtlichen Gegebenheiten.

Am Nachmittag wurden auf dem Wettbewerbsgelände die Startnummern verlost. Für Heinz die nicht gerade erfreuliche Nr. 2, für Franz die Nr. 17 und für Manfred die Nr. 20.

Am Abend wurde in der Messehalle (Turnsaal) unweit des Hotels, die Europameisterschaft vor eigenem Publikum eröffnet. Man marschierte in die fast leere Halle ein, stellte sich im Halbkreis bewahrheitete sich für das Österr. Team bereits vor Beginn derselben. Nach längeren Diskussionen und teilweisen Überwindung der großen Niedergeschlagenheit, entschied sich das Team doch für eine Teilnahme an der Europameisterschaft.

Montag 25. Juli 1988

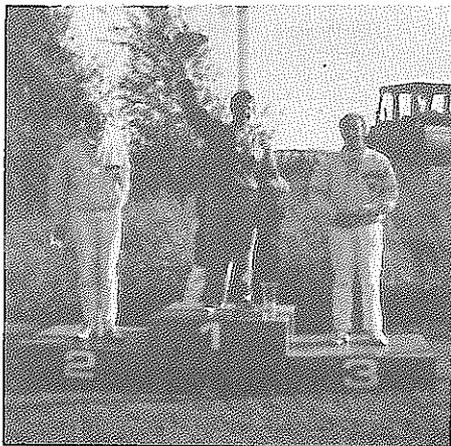
Offizieller Trainingstag am Fluggelände. Dieses war während des Wochenendes halbwegs auf Europameisterschaft getrimmt worden. Die technische Abnahme und das Training für die österr. Mannschaft erfolgte am frühen Vormittag. Bei der techn. Abnahme mußte das Modell in zerlegtem - oder doch zusammengebaut - man wußte es anfangs noch nicht so genau, auf die Küchenwaage. Das Gewicht war sehr wichtig. Anschließend erhielt es den so begehrten Stempel auf das FAI-Pikerl, leider war dieser nicht wasserfest. Dann zur Frequenzkontrolle - ebenfalls sehr wichtig. Der Motorhubraum und das Innenleben (Kreisel?) waren nicht wichtig und wurden überhaupt nicht kontrolliert.

auf, Begrüßungsreden, Austausch der mitgebrachten Geschenke, abschließend wurden Getränke und Nüsse gereicht und man plauderte. Läßt man diesen Trainingstag revue passieren, konnte festgestellt werden: Hohes Niveau bei den Piloten, eine besonders starke deutsche Mannschaft, gute Verfassung der österr. Piloten.

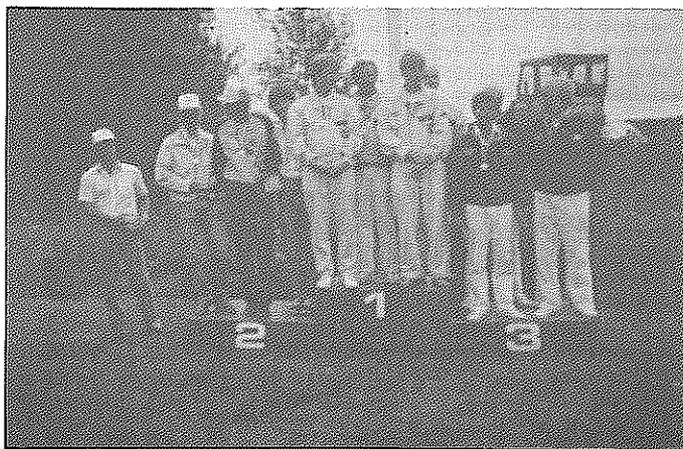
Dienstag, 26. Juli 1988

Am ersten Wettkampftag kam es zu Beginn zu einer Verzögerung. Die Markierungen (Fenster) waren noch nicht aufgestellt - nicht unbedingt eine Arbeit unmittelbar vor Beginn des 1. Durchganges. Nach einer dreiviertel stündigen Verspätung war es dann soweit - Start des 1. Durchganges. Wolfgang Matt setzte sich an die Spitze und holte sich mit einem nicht gerade unumstrittenen Flugstil die 1000 Punkte. Dahinter die geschlossene deutsche Mannschaft mit Erang, Lossen, Wessels und Schulz. Heinz Kronlachner belegte den guten 11. Platz, Manfred Dworak den 16. und Teamneuling Franz Höller den 23. Platz. Es zeigte sich bereits, daß die Briten ein starkes Team vorzuweisen hatten und auch mit den Schweden gerechnet werden mußte. Am Abend gab es dann die obligate Teammanagerbesprechung und es wurden die Wertungsblätter verteilt. Dazu muß gesagt werden, daß es leider zu hohen Streuungen zwischen den Punkterichtern gekommen ist.

Dies zog sich durch die gesamte Europameisterschaft. Ja noch viel ärger. Der finnische Punkterichter bewertete fast 80% aller Avalanchen und viele Trudler mit einer Null. Als in einem der folgenden Durchgänge Bertram Lossen seine erste Wendefigur verkehrt flog, bemerkten dies ebenfalls nicht alle Punkterichter, leider auch der österreichische. Das gibt schon zu Denken.



Die Sieger in der Einzelwertung



Die Mannschaftssieger



Europameister
Wolfgang Matt, Lie,
einer der sympa-
thischesten Piloten

Mittwoch, 27. Juli 1988

Den 2. Durchgang konnte wieder Wolfgang Matt für sich entscheiden. Im deutschen Team wieder Erang vor Lossen und an die 4. Stelle schob sich der Schwede Johanson vor. Heinz stieß in diesem Durchgang auf den 6. Platz vor und bewies Nervenstärke. Manfred fiel auf Rang 24 und Franz auf Rang 27 zurück. Das hatte aber noch nicht viel zu besagen. Sehr gut in diesem Durchgang wieder die Schweden und auch die Franzosen. Für das recht junge italienische Team lief es auch nicht besonders, sie belegten Plätze im hinteren Mittelfeld.

Donnerstag, 28. Juli 1988

Im 3. Durchgang erreichte Heinz Kronlachner den hervorragenden 4. Platz hinter Wolfgang Matt, Peter Erang und Bertram Lossen, welcher diesen Durchgang für sich entscheiden konnte. Manfred Dworak an 18. Stelle und Franz Höller zeigte zum ersten Mal Nerven und driftete auf Rang 28 ab. Trotzdem gute Stimmung im österr. Lager und am aufgeregtesten war wieder einmal nur der Mannschaftsführer. Freitag, 4. Juli 1988

4. und somit letzter Durchgang vor dem Finale. Heinz kam auf einen 9. Platz und hatte somit seinen Finalplatz gesichert. Franz Höller stieß auf den 17. Platz vor, dafür reichte es aber für Manfred nur für einen 24. Platz. An der Spitze lagen Lossen, Matt, Erang, Wessels, Schulz und erstau-licher Weise der Norweger Bossum, der sich mit seinen Leistungen ebenfalls einen Platz im Finale sicherte. Nach dem an 7. Stelle liegenden Gast aus den USA, James Bennet, lag noch der Schwede Johanson vor Kronlachner.

In der Mannschaftswertung lagen die BRD einsam an der Spitze, gefolgt von Schweden, United King-

dom, Frankreich und an 5. Stelle Österreich. Zwischen den 2. Plazierten Schweden und dem 5. Plazierten Österreich lagen aber nur 280 Punkte - zwischen 1. und 2. Platz aber 617,3 Punkte. Man sieht daraus, wie überragend stark das Team aus der BRD war.

Am späten Nachmittag wurden die Startnummern für das Finale ausgelost. Die Startreihenfolge war: 1-Lossen, 2-Matt, 3-Wessels, 4-Johanson, 5-Schulz, 6-Bennet (ausser Konkurrenz), 7-Erang, 8-Degotte, 8-Kronlachner und 10-Bossum.

Samstag, 30. Juli 1988

Letzter und zugleich spannendster Tag der Europameisterschaft. Vor Beginn der Finalflüge gab es aber wieder Probleme bei der Wettbewerbsleitung. Der nachträglich ins Finale aufgenommene Brite Ken Binks wurde nach mathematischer Überprüfung wieder herausgenommen. Man hätte vorher kontrollieren und nachher Verlautbarungen treffen sollen.

Im 1. Finalflug erreichte Wolfgang Matt die 1000 Punkte und lag somit wieder vor Lossen, Erang und Wessels an der Spitze. Heinz auf dem sehr guten 5. Platz. Im 2. Finalflug gelang Heinz sogar ein 4. Platz. Wolfgang Matt stand nach seinem neuerlichen Durchgangssieg bereits als neuer Europameister fest, gefolgt von Lossen und Erang. Im 3. Finalflug war unserem österr. Finalisten der Wettergott nicht gut gesonnen. Heinz erwischte den mit Abstand stärksten Wind. Der Durchgang wurde sogar unterbrochen, für Heinz war es aber

gelaufen. Die nach der Unterbrechung startenden Piloten hatten jedenfalls das weitaus bessere Los. Es herrschte fast Windstille. So ist es eben mit dem skandinavischen Wetter. Heinz fiel jedenfalls auf den 7. Platz zurück. Der Gewinner dieses Finalfluges hieß Peter Erang vor Lossen, Matt, Wessels, Johanson und Schulz. Das Endergebnis der Europameisterschaft in der Einzelwertung stand nunmehr fest:

1. Wolfgang Matt vor Bertram Lossen und Peter Erang.

Den 4. Platz erhielt Peter Wessels 5. Tobias Schulz und 6. Anders Johanson.

Den 7. Platz erreichte Heinz Kronlachner, vor James Bennet, Nils Bossum und Alexandre Degotte.

Ein schöner Erfolg für Heinz, bedenkt man, daß es genau so der 5. Platz hätte sein können. Aber wie heißt es so schön - ein wenig Glück gehört auch dazu.

Manfred Dworak erreichte den 20. Platz und Franz Höller den 23. Platz in der Gesamteinzelwertung. Herzliche Gratulation an die österreichischen EM-Teilnehmer.

Am Abend war im Hotel das Festbänkett - dies zu beschreiben ich mir ersparen möchte, da es den Rahmen sprengen würde. Nur soviel - es war wie in einer Komödie und es war mir sogar möglich, zwischen den Gängen in die Stadt zu fahren (gute 5 km) und mein Auto für die Abreise aufzutanken. Als ich zurück kam, war soeben der nächste Gang serviert worden. Die Europameisterschaft 1988 in Schweden war sicherlich ein unvergeßliches Erlebnis für das österr. Team. Eine Europameisterschaft die große Mängel in der Organisation und Durchführung aufwies, obwohl sich alle schwedischen Funktionäre recht bemühten. Das Fluggelände war als eher untauglich zu bezeichnen und die Kosten (Startgeld, Hotel) waren sehr hoch.

Hoffentlich werden die zuständigen Funktionäre der CIAM zukünftig umfangreichere Informationen über einen sich bewerbenden Veranstalter einholen, um von vorne herein bessere Bedingungen für alle Beteiligten zu schaffen.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE (41 Teilnehmer)

1. MATT Wolfgang	Li	1000,0	1000,0	980,0	995,5	998,5	1000,0	1000,0	971,0	2998,5
2. LOSEN Bertram	D	993,0	965,7	1000,0	1000,0	997,7	987,7	995,1	972,0	2980,5
3. ERANG Peter	D	994,0	978,0	989,0	986,4	989,9	974,2	968,0	1000,0	2964,1
7. KRONLACHNER Heinz	A	898,7	936,7	987,9	984,2	986,9	947,0	985,0	932,2	2819,0
20. DWORAK Manfred	A	889,5	828,8	887,2	841,8					2518,6
23. HÖLLER Franz	A	817,0	796,8	797,9	863,1					2478,1



EUROPEAN CHAMPIONSHIPS★
FREE FLIGHT★
YUGOSLAVIA★ZRENJANIN '88★



Franz Wutzi berichtet als Wettbewerbsteilnehmer von seiner Sicht aus über die FREIFLUG - EUROPAMEISTERSCHAFT 1988 in Jugoslawien. Einen bebilderten Vorbericht von Mannschaftsführer BFR Ernst Reitterer brachten wir bereits in unserer letzten Nummer 7/8 - 1988.

Als Termin für diese EM war der 3. bis 9. Juli gewählt. Dieser Termin war etwas unglücklich, da sowohl die An- als auch die Abreise in den stark einsetzenden Urlauberverkehr fiel. Letztlich meinte es auch die Witterung ein wenig zu gut mit uns, denn wir hatten statt der erwarteten 23° C Durchschnittstemperatur (lt. Ausschreibung) 40° C im Schatten, mitunter sogar mehr. Einmal in Zrenjanin angekommen, bezogen wir unsere Hotelzimmer, die uns dank ihrer wärmespeichernden Wände mit saunaähnlichen Temperaturen empfingen. Auch für Unterhaltung war gesorgt, da die hauseigene Diskothek bis zur Schmerzgrenze spielte, und so die Musik auf den Zimmern noch gut zu hören bis lästig war. Leider änderte sich dieser Zustand auch nicht am Vorabend des ersten Wettbewerbstages, sodaß es unmöglich war, zu schlafen. Erst nach einem Protest der BRD-Mannschaft, dem sich einige Nationen - auch wir - anschlossen, wurde diese "Beglückung" abgestellt.

Nach diesen Erfahrungen waren wir schon neugierig, in welchem Zustand sich das Flugfeld präsentieren wird. Der Anfahrtsweg war relativ kurz (7km), der Platz ausreichend groß, und Hindernisse gab es wenig. Nur die Bodenbeschaffenheit machte den Wettbewerbern einige Schwierigkeiten. So verletzte sich Alfons Plangger gleich beim ersten Probestart, als er in ein Erdloch stieg und stolperte. Selbst mit dem Auto mußten wir sehr langsam fahren, da der Platz alle hundert Meter für einen Totalschaden gut war. Die große Hitze hatte das Gras ausgetrocknet und die Erde regelrecht aufgerissen.

Aber nun zum Wettbewerbsverlauf: Unsere Mannschaft hatte das große Glück, am Montag in der Früh gleich als erstes Team mit der Bauprüfung beginnen zu können. Diese verlief anstandslos, bis auf den hilflosen Versuch eines Funktionäres, mit Hilfe eines Maßbandes und eines Taschenrechners den Flächeninhalt von Helmut Pold's Wakefieldflügel zu überprüfen. Aber nach gut zehn

Minuten ergebnislosen Rechnens beschränkte er sich darauf, den Angaben im Zertifikat Glauben zu schenken.

Nach überstandener Bauprüfung absolvierten wir noch ein paar Trainingsflüge, bevor die immer stärker werdende Hitze jegliche Aktivitäten verhinderte. So war die gesamte Mannschaft gegen Mittag unter Sonnenschirmen und ähnlichen schattenspendenden Vorrichtungen untergetaucht.

Am Abend dieses Tages stand auch gleich die Eröffnungszeremonie auf dem Programm. Nachdem uns ein Blick auf den Stadtplan davon überzeugte hatte, daß wir besagtes Stadion nie finden würden, beschloß unser Mannschaftsführer, lieber gleich mit dem offiziellen Bus zu fahren. Die Eröffnung konnte aber nicht zum geplanten Zeitpunkt begonnen werden, da einige Mannschaften noch mit der Bauprüfung beschäftigt waren. Da es für die bereits geprüften Nationen noch kein Abendessen gab, standen wir verärgert und mit knurrenden Mägen im Stadion herum, bis endlich der letzte Bus eingetroffen war. Nach dem offiziellen Teil der Eröffnung durften wir noch den Darbietungen diverser Volkstanzgruppen beiwohnen, bis wir endlich Richtung Hotel in den Speisesaal gebracht wurden.

Am nächsten Morgen kamen unsere F1A-Flieger zum Einsatz.

Der Bewerb begann gleich mit einer Startstellenverlegung, die einige Unruhe in unser Team brachte, da der erste Durchgang trotz der notwendigen Umbauten nicht verschoben wurde. Leider fand es der Veranstalter nicht für notwendig, die Mannschaftsführer zu verständigen, und zu allem Übel funktionierte auch die offizielle Startpistole nicht. Das nun verwendete Pfeifensignal wurde lediglich von den benachbarten Startstellen wahrgenommen.

Dadurch blieben unseren Startern lediglich 30 Minuten Zeit, um den ersten Durchgang zu absolvieren.

Alfons Plangger behielt als einziger Österreicher die Nerven und nutzte einen relativ schwachen Bart zum

ersten Max. Klaus Salzer hatte mit einem ähnlichen Bart Pech und vergab somit die Chance, in das Fly Off zu kommen. Durch die herrschende Kon-Fuß-ion in Hektik versetzt, entschied sich besagter Helmut für das falsche Modell und kreiste mit schwacher Zeit neben der Ablöse zu Boden.

Ab dem zweiten Durchgang ein ähnliches Bild, nur daß ab diesem Zeitpunkt Klaus Salzer und Alfons Plangger Maximalzeiten flogen, was letzterem einen verdienten Platz im Stechen sicherte. Lediglich Helmut Fuß haderte mit seinem Schicksal und seinem Modell, bis ein Spiralsturzflug im dritten Durchgang dem Modelljammer ein Ende setzte. Diese Aktion hatte ihren dramatischen Höhepunkt in der Beschädigung der Modellkiste von Alfons Plangger, die dem abstürzenden Modell im Wege war. Somit mußte ein neues Modell her, welches - wie sich später herausstellte - genauso schlecht eingeflogen war. Die daraus resultierende Nullwertung begrub alle Hoffnungen auf eine gute Platzierung in der Mannschaftswertung. Die Organisation hatte die Durchgangszeiten so gewählt, daß mit Eintreten der großen Hitze die Grunddurchgänge vorbei waren. Das Fly Off wurde dann am Abend gestartet, wo die Temperaturen schon erträglicher waren und die Thermik keine sogenannten Ewigflüge mehr zuließ.

Alfons Plangger startete mit der ersten Gruppe, ehe er in einem der vielen Erdlöcher stolperte und somit die Hoffnungen auf eine Maximalzeit samt seinem neuen Modell begraben mußte. Der zweite Start mit dem Ersatzmodell reichte schließlich nicht mehr. Wieder einmal war der Rest eine reine Ostblock-Meisterschaft, in der sich schließlich Weltmeister Viktor Tschop durchsetzen konnte. Einhelliger Kommentar der westlichen Teilnehmer: "Der technische Rückstand ist nicht zu übersehen".

Auch am zweiten Wettbewerbstag gab es ein ähnliches Bild. Dominierende Russen und der Rest Europas, der einen vierfachen Triumph der Sovjets nicht verhindern konnte. Reinhard Truppe, einmal mehr im Stechen bei einer Europameisterschaft vergab alle Chancen auf eine bessere Platzierung durch einen sehr schlechten Übergang (Motorflug - Segelflug) im zweiten Stechen.

Zum letzten Bewerb der F1B-Flieger stellte Österreich seit längerer Zeit wieder eine komplette Mann-

schaft. Dafür hatten wir keinen offiziellen Helfer mitgenommen, wurden aber durch die inoffiziellen Urlauber-Helfer (Göd/Mayer) bestens unterstützt (Getränkeversorgung). Speziell an diesem Wettbewerbstag waren die thermischen Ablösen sehr eng. So kam es, daß Freud und Leid dicht nebeneinanderlagen. Helmut Plod flog gleich zu Beginn ein sehr schönes Max, Verena Greimel sowie Franz Wutzel mußten sich mit mehr oder weniger knappen Absaufern begnügen. Aber auch hier ein ähnliches Bild zu den

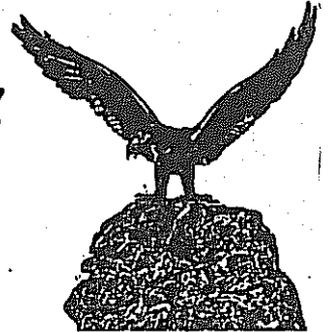
Vortagen. Sehr hoch steigende russische Modelle und weniger hoch steigende andere. So kam Alexander Andryokov zu einem ungefährdeten Sieg, den er schon im zweiten Stechen fixierte. Helmut Plod bestätigte seine Entsendung mit einem Fehlerlosen Wettbewerb, der nur den einen Schönheitsfehler hatte, daß sein Modell im sechsten Durchgang plötzlich ohne seine Schuld aus der sicheren Thermik herausflog und so knapp das Max verfehlte. Trotzdem war es schön, wieder eine Wakefieldmannschaft am Start zu haben.

* * *



Staatsmeisterschaft F3A und Int. Grenzlandpokalfliegen

Ein Bericht von BFR und TM Wolfgang Schlager



Am 27. u. 28. August 1988 wurden auf der Modellflugsportanlage in Waidhofen/Thaya die Österr. Staatsmeisterschaft und das 1. Int. Grenzland-Pokalfliegen in der Motorkunstflugklasse F3A ausgetragen.

An der Staatsmeisterschaft nahmen, von 20 gemeldeten, 18 Wettbewerbspiloten teil. Unter ihnen die gesamte Österr. Nationalmannschaft zählten doch beide Wettbewerbe zur nationalen F3A-Qualifikation für die Weltmeisterschaft 1989.

Ein so großes Starterfeld schmeichelt einerseits dem Veranstalter, bringt aber andererseits Probleme bei der Durchführung, unter Umständen dann, wenn der Bewerbungszeitraum eng bemessen wurde und eventuell das Wetter nicht mitspielt.

Dies war aber nicht der Fall - es herrschten recht gute Wetterbedingungen, sodaß nur auf Grund

der unerwartet hohen Teilnehmerzahl eine Sonderregelung (Abänderung entgegen der Ausschreibung) getroffen werden mußte.

Da für alle gemeldeten Teilnehmer die gleichen Bedingungen vorlagen und auch das Punkterichterteam nicht gewechselt werden mußte, wurde der 3. Durchgang der Österr. Staatsmeisterschaft aus dem 1. Durchgang des Int. Bewerbes herausgewertet. Für alle Betroffenen eine akzeptable Lösung.

Zukünftig sollte man aber keine Doppelveranstaltungen mehr an einem Wochenende (2 Tage) durchführen - man lernt eben immer dazu.

Als Jury bei dieser Doppelveranstaltung fungierten CiamDel, Edwin Krill (Österreich), CiamDel, Otakar Saffek (CSSR) und Adolf Brand (BRD).

Bewertet wurden die Kunstflugdarbietungen von Uschi Berthold

(BRD), Louis Erpen (CH) und den österr. FAI-Punkterichtern August Reiher, Anton Moser, Wilhelm Zehethofer.

Beide Sportveranstaltungen standen unter dem Ehrenschutz des Landeshauptmannes v. NÖ, Landesrat u. Landtagsabgeordneten v. NÖ, sowie dem Bürgermeister der Stadt Waidhofen/Thaya.

BSL Krill eröffnete die Staatsmeisterschaft und unter der Wettbewerbsleitung des BFR/RC, LSL/NÖ u. Obmann des UMFC-Waidhofen/Th. wurde der Bewerb gestartet.

An dieser Stelle sei erwähnt, daß sich die Modellflugsportanlage des UMFC-Waidhofen/Thaya in hervorragendem Zustand präsentierte und nach den Bestimmungen des Sporting Code entsprechen markiert war. Für das leibliche Wohl aller Piloten und Funktionäre war ebenfalls seit den frühesten Morgenstunden gesorgt.



Das schöne Vereinshaus des UMFC - Waidhofen/Thaya



WM Hanno Prettnner dirigiert die Stadtkapelle Waidhofen/Thaya

Nun aber zurück zum Wettbewerb. Erwartungsgemäß setzte sich der mehrfache Weltmeister Hanno Prettnner, gefolgt von Heinz Kronlachner und Franz Höller an die Spitze. Um den 3. Platz entbrannte dann in den weiteren Durchgängen ein sportlich heißer Kampf, den letztlich Franz Höller für sich entscheiden konnte.

Der 4. Platz ging an Hermann Kowarz und der 5. mit nur 2 Punkten Abstand an Manfred Dworak. Ausgesprochenes Pech hatte "Old Boy" Ferdinand Schaden. Er mußte wegen einer Störung seiner RC-Anlage vorzeitig den Bewerb abbrechen - schade.

Am frühen Nachmittag wurde dann, nach neuerlicher Startnummernauslösung, der 1. Durchgang des 1. Int. Grenzland-Pokalfliegens gestartet.

19 Teilnehmer aus Österreich, 4 aus der BRD und 2 aus Ungarn waren am Start. Für den 1. Internationalen Bewerb ein zufriedenstellendes Starterfeld.

Von Beginn an setzten sich Hanno Prettnner, Heinz Kronlachner und Franz Höller an die Spitze und es gelang nur Ernst Lipperer und Peter Uhlig aus der BRD in dieses Spitzenfeld einzudringen.

Nach 2 Durchgängen waren die Plätze 1 und 2 fix an Hanno Prettnner und Heinz Kronlachner vergeben.

Lediglich um den 3. Platz konnten sich noch Änderungen ergeben. Franz Höller war aber auch in diesem Bewerb der erfolgreichere Pilot und konnte das Duell Höller/Lipperer zu seinen Gunsten entscheiden.

Ernst Lipperer belegte demnach Platz 4, Manfred Dworak Platz 5 und Peter Uhlig Platz 6.

Erfreulich für den UMFC-Waidhofen war die gute Platzierung des Vereinsmitgliedes Wolfgang Lemmerhofer an 8. Stelle.

Nach Beendigung des Wettbewerbes am Sonntag wurde die zwangsläufig vor der Siegerehrung entstehende Pause mit einem Platzkonzert der Stadtkapelle Waidhofen/Thaya überbrückt. Dabei zeigte sich, daß Hanno Prettnner nicht nur ein hervorragender Pilot ist, sondern auch ein Orchester zu dirigieren versteht. Nach Aussage des Kapellmeisters reicht es aber in diesem Fach nicht für weltmeisterliche Ehren, Hanno erhielt aber den verdienten Applaus.

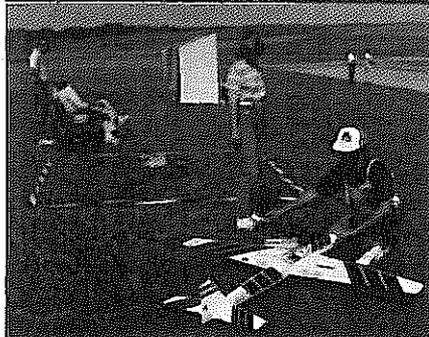
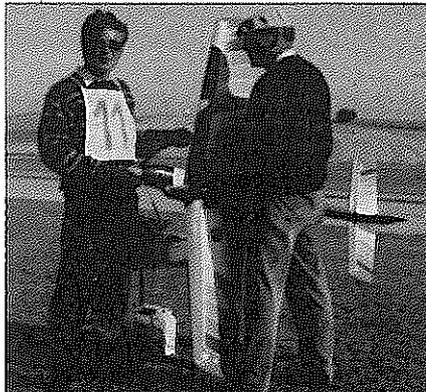
Vor der Siegerehrung hielten LAbg. Dirnberger, Bürgermeister Dir. Maier und BSL Krill Ansprachen. In allen Reden wurde das Engagement und die Verdienste des UMFC-Waidhofen/Thaya um den Modellflug-

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

RANG	NAME	VEREIN	1. DG	2. DG	3. DG	TOTAL
1	PRETTNER HANNO ING.	OEMV KLAGENF.	-1523	1524	1567	3091
2	KRONLACHNER HEINZ	UMFC-MEGGENH.	1449	-1436	1498	2947
3	HOELLER FRANZ ING.	UMFC-MEGGENH.	-1284	1320	1366	2686
4	KOWARZ HERMANN	MFC-SALZBURG	-1256	1300	1309	2609
5	DWORAK MANFR. ING.	OEMV KLAGENF.	-1280	1291	1316	2607
6	FILGAS ERICH ING.	OEMV WIEN	-1262	1279	1284	2563
7	BERGER LED	UMFC-MEGGENH.	1276	-1249	1264	2540
8	LEMMERHOFER WOLFG.	UMFC-WAIDH./TH.	1226	-1189	1301	2527
9	TRETTENDREIN ALFR.	MSB-ST. PAUL	1196	1234	-1188	2430
10	DANKSACHMUELLER H.	OEMV WIEN	-1168	1194	1215	2409
11	STOIBER JOSEF	HSV-KREUZENST.	-1104	1187	1182	2369
12	DURST ERNST ING.	UMBC-WAIDH./Y.	-1118	1144	1129	2273
13	HOELZL HERMANN	SFU SCHAERDING	1136	1131	-1089	2267
14	SCHADEN FERDINAND	MSFC-RHEINTAL	1031	-950	1169	2200
15	WENIGER NORBERT	FMC-SEEADLER	-1015	1032	1119	2151
16	REKIRSCH WALT. ING.	HSV-KREUZENST.	-1020	1073	1056	2129
17	SCHERLING ULF	SGS SPITAL/DR.	-796	981	1018	1999
18	SCHIEFERT MANFR. DI	HSV-KREUZENST.	-947	984	1004	1988
19	ORTNER PETER	UMBC-WAIDH./Y	0	0	0	0
20	SCHMIDLEITNER PAUL	SFU-SCHAERDING	0	0	0	0

sport hervorgehoben. Obmann Wolfgang Schlager konnte zur Siegerehrung zahlreiche Ehrengäste,

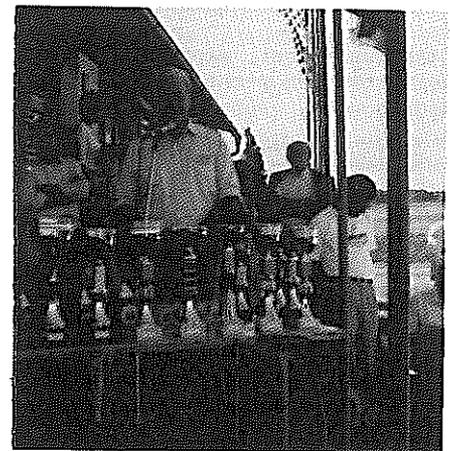
Startvorbereitungen: von oben nach unten Hanno Prettnner, Heinz Kronlachner und Franz Höller



neben den bereits erwähnten Rednern den Präsident des ÖAeC/LV-NÖ Prof. Ledl, ONF-Del. Robert Grillmeier und weitere Persönlichkeiten aus Regionalpolitik und Wirtschaft, begrüßen und bedankte sich bei den Sponsoren und Mitarbeitern, ohne welche die Durchführung dieser Veranstaltung nicht möglich gewesen wäre.

Unter den Klängen von Fanfaren und der Bundeshymne ehrte man den neuen Staatsmeister und aus der Hand des Bundessektionsleiters erhielt Hanno Prettnner die Staatsmeisterschaftsplakette in Gold und den Ehrenpreis des Landesverband NÖ überreicht.

Der 2. Platz ging an Heinz Kronlachner und der 3. Platz an Franz Höller. Auch sie erhielten die Staatsmeisterschaftsplakette in Silber und Bronze, außerdem je einen Pokal.



BSL Edwin Krill, umrahmt von den vielen Pokalen, hält die festrede

Die Plätze 1, 2 u. 3 des 1. Int. Grenzland-Pokalfliegens ergingen ebenfalls an Hanno Prettner, Heinz Kronlachner und Franz Höller. Der Grenzland - Wanderpokal ein Bronzeadler auf rotem Granitsockel - wurde vom Stifter der Trophy - Franz Bittner - an den Gewinner überreicht. Weitere Pokale gab es bis zu den Plätzen 10, aber jeder Teilnehmer und

Funktionär erhielt ein kleines Geschenk zur Erinnerung an Waidhofen/Thaya überreicht. Zum Schluß gab es wieder eine Verlosung von Warenpreisen, zur Verfügung gestellt von den Firmen Robbe und Webra, unter den Piloten. 1989 wird das 2. Int. Grenzland-Pokalfliegen durchgeführt werden. Diese Veranstaltung wird, da sie als Einzelbewerb durchgeführt

wird, genau nach den Bestimmungen des Sporting Code durchgeführt. Vielleicht ein neuer Anreiz nach Waidhofen/Thaya zu kommen und einen kleinen Wettbewerb nach großem Muster zu bestreiten. Auf ein Wiedersehen in Waidhofen freut sich jedenfalls

der UMFC-Waidhofen/Thaya



DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

1. Prettner Hanno	A	1567	1574	1557	3141 Punkte
2. Kronlachner Heinz	A	1498	1469	1464	2967 "
3. Höller Franz	A	1366	1382	1221	2748 "
4. E. Lipperer D 2691, 5. M. Dworak A 2689, 6. P. Uhlig D 2628, 7. H. Kowarz A 2611, 8. W. Lemmerhofer A 2610, 9. L. Berger A 2583, 10. E. Filgas A 2558, 11. A. Trettenbrein A 2477, 12. H. Danksagmüller A 2471, 13. E. Durst A 2426, 14. J. Stoiber A 2276, 15. H. Hoelzl A 2262, 16. W. Rekersch A 2217, 17. M. Schiefert A 2169, 18. N. Weniger A 2195, 19. J. Lang D 2160, 20. R. Szabo HA 2124, 21. U. Scherling A 2092, 22. St. Hollein D 2053, 23. P. Kota Ha 2031, 24. F. Schaden A 1590, 25. W. Weichaus A 1078 Punkte.					

Die Sieger v.l.: 2. Heinz Kronlachner, 1. Hanno Prettner, 3. Franz Höller



Klasse RC III Österr. Meisterschaft

Von Dr. Georg Breiner

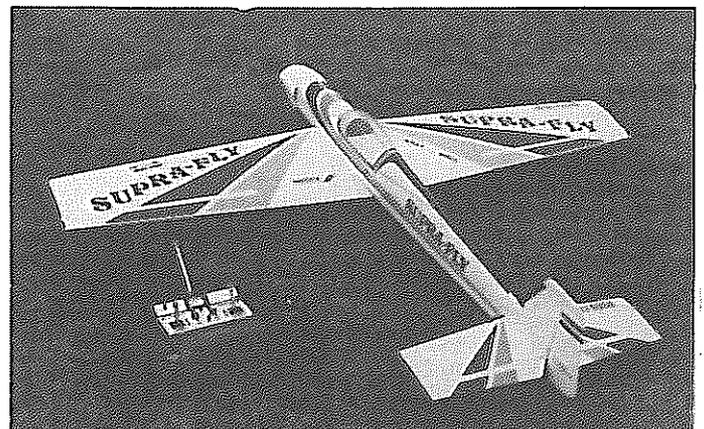
Am Landesmodellflugplatz des ÖMV, Weer/Brandstätte in Tirol, wurde am 16. Juli 1988 in der nationalen Klasse RC III die ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT durchgeführt. ÖMV Landesobmann und Organisationsleiter Josef "Happy" Selg begrüßte zu Wettbewerbsbeginn alle Funktionäre und die zahlreich erschie-

nenen Piloten. Nach einem kurzen Pilotenbriefing durch den Wettbewerbsleiter und RC-BFR Wolfgang Schlager ging es dann los, und der erste "Wettkämpfer" rollte seine Maschine auf die Piste. Sehr zügig wurde vom Wettbewerbsleiter der erste Durchgang durchgezogen (die restlichen zwei übrigens auch) der den Wiener Ing. Filgas an erster

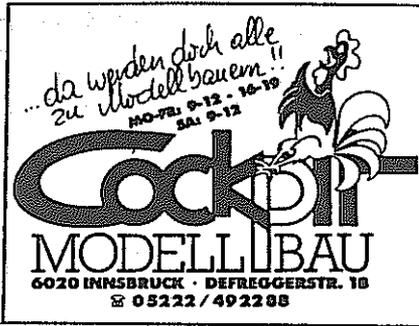
Stelle, den Kärntner Trettenbrein an zweiter und den Oberösterreichler Voitleitner an dritter Stelle sah. Auch der zweite Durchgang klappte vorzüglich, und auch hier schlug Filgas wieder zu, gefolgt vom Köflacher Hubmann und Trettenbrein. Während des 2. Durchganges wurde bei jedem Wettbewerber eine Schallmessung an seinem Modell durchgeführt. Grundsätzlich muß festgestellt werden, daß alle unter der vorgeschriebenen Höchstgrenze blieben. Erstaunlich aber war die Tatsache, daß einige



V.l.n.r.: ÖL und ÖMV Landesobmann Josef Selg, 2. Trettenbrein Alfred, 1. und ÖM Erich Filgas, BFR Wolfgang Schlager, 3. Alfred Hubmann, BSL - Stv. Dr. Georg Breiner



Das Siegermodell ist eine SUPRA FLY von EZ mit einem 10 cm³ WEBRA Langhuber. Fernsteuerung: WEBRA SPACE PCM



große Viertakter (20 cm³) lauter waren als so manche Zweitakter, die eine vorzügliche Schalldämmung aufwiesen.

Am Abend wurde von Happy ein gemütlicher Abend mit Musik in der urigen Taxenhütte organisiert, der sich sicherlich mehr Besucher verdient hätte.

Am Sonntag ging es zur letzten Runde, die im Prinzip an der Spitze nicht mehr viel veränderte: 1. Ing. Filgas, 2. Trettenbrein und 3. Hubmann. Der erste offizielle Österreichische Meister heißt Ing. Erich Filgas vom ÖMV Wien.

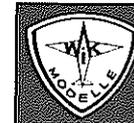
Gedankt für die reibungslose Abwicklung dieser Meisterschaft sei nicht nur den bereits namhaft angeführten Funktionären, sondern auch den Punkterichtern (Fleischhacker, Zehethofer, Hauer, Lassnig und Reyer), der Auswertung (Weber und Vuga), dem Senderdepot (Muigg, Kupsa und Egger) sowie der Kantinenbesatzung.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

1. Filgas Erich	ÖMV Wien	724	755	773	1528	Punkte
2. Trettenbrein Alfred	MSG St.Paul	696	717	757	1473	"
3. Hubmann Alfred	ASKÖ Köflach	630	734	698	1432	"
4. Durst Ernst	UMBC Waidhofen/Y	630	705	687	1393	"
5. Voitleitner T.	ASKÖ Ikarus Enns	691	690	680	1381	"
6. Danksagmüller Hel.	ÖMV Wien	573	669	691	1360	"
7. Hölzl Hermann	MFU Schärding	673	679	673	1348	"
8. Gstettner H.	MFC Seeadler Neus.	652	60	694	1348	"
9. Ortner Peter	UMBC Waidhofen/Y	662	676	000	1338	"
10. Stoiber Josef	HSV Bg.Kreuzenst.	643	662	665	1327	"
11. Vallant Otto	USFC Stainz	619	658	655	1313	"
12. Weigl Manfred	MFC-Alkoven	595	591	682	1277	"
13. Weniger Norbert	MFC Seeadler Neus.	571	582	651	1233	"
14. Parzer Josef	MFU Schärding	600	583	568	1183	"
15. Ledermüller Anton	MFC Wörgl	80	571	607	1178	"
16. Zikuling Gerald	MFC-Kühnsdorf	567	570	596	1166	"
17. Wulsch Erwin	ÖMV Klagenfurt	590	559	527	1149	"
18. Huber Robert	ÖMV Lienz	561	570	543	1131	"
19. Schierling Ulf	SGS Spittal/Drau	487	534	590	1124	"
20. Pagitz Klaus	KFC Klagenfurt	56	513	565	1078	"
21. Bertschler Kurt	MFSC Dornbirn	319	549	521	1070	"
22. Ledermüller Johann	MFC Wörgl	000	442	499	941	"
23. Wagenknacht N.	MFC Dornbirn	127	507	229	736	"
24. Friedl Karl	MFC Dornbirn	30	350	372	722	"

9 weitere Wettbewerber waren gemeldet, sind aber nicht angetreten!

Nach der Siegerehrung, wo es für die Sieger Medaillen und Pokale gab und bei der auch jeder Teilnehmer ein nettes Erinnerungsgeschenk erhielt, verabschiedete ein schweißtriefender Happy alle Teilnehmer, und es ging wieder zurück in die "Heimat"!!



Ein faszinierendes
Erlebnis:
Fliegen mit
OF - Rotorköpfen

* * *

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.



modellbau

Grupner | JB
REMOTE CONTROL

COMPUTER-SYSTEM

mc-17

mit ROTARYSELECT-Programmierung

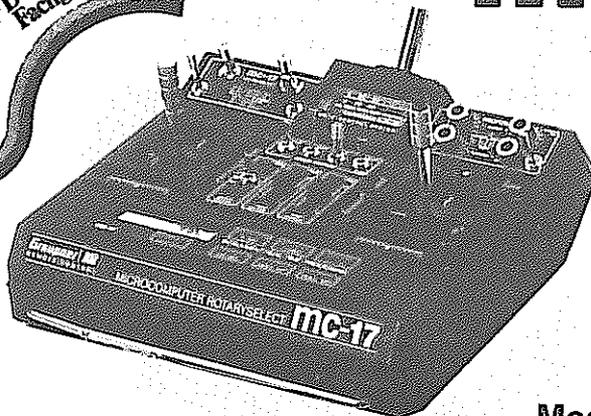
Spiel + Freizeit

SEIGERT

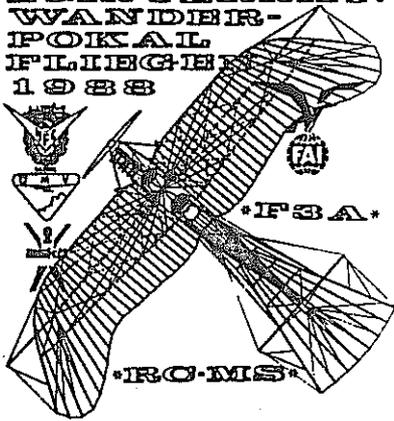
Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale
Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING

Messeneuheit '88



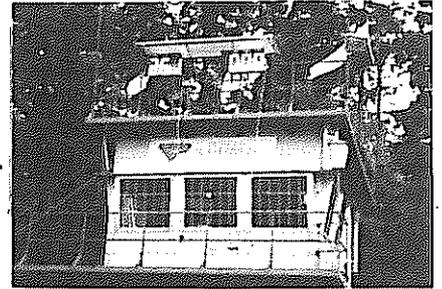
24. INTERNAT.
WANDER-
POKAL
FLIEGER
1988



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

Es berichten:

RC/MS BSL Edwin Krill
F3A BFR Wolfgang Schlager



Wie alle Jahre, so wurde auch in diesem Jahr wieder im August das Int. Igo Etrich Wanderpokalfliegen durchgeführt.

Die Veranstaltung, die vom 11.-14. August 1988 im auf Hochglanz gebrachten Modellflugzentrum Kraiwiesen stattfand, war wieder zweigeteilt: Am Donnerstag die nationale Klasse RC/MS (Motorsegler) als NWI ausgetragen, und von Freitag bis Sonntag fand der internat. Wettbewerb in der FAI Klasse F3A statt.

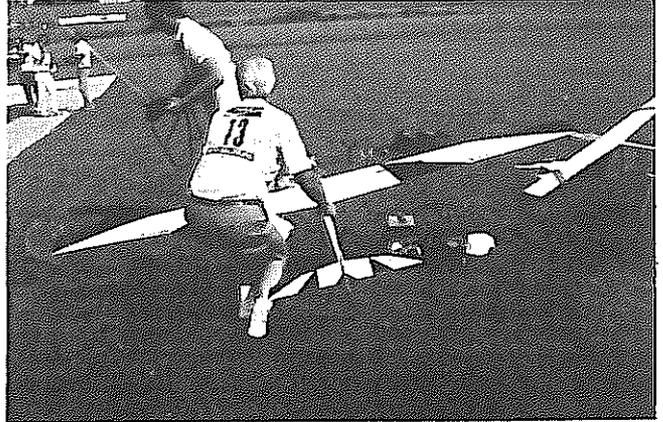
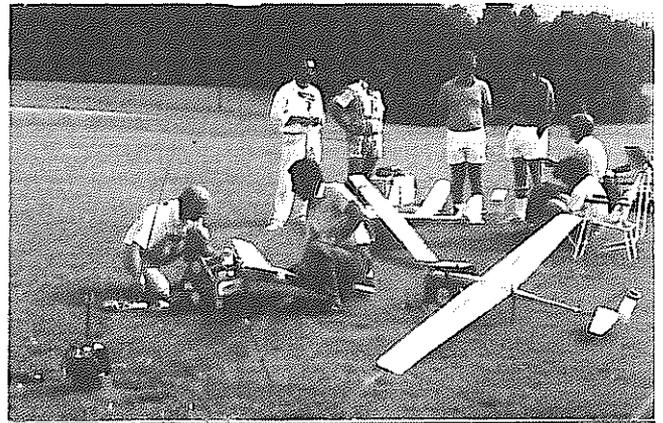
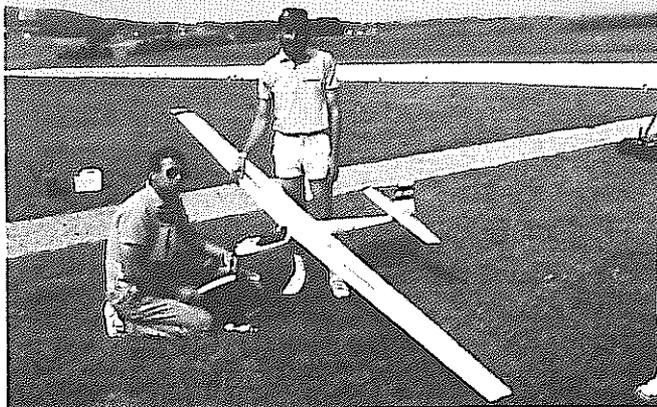
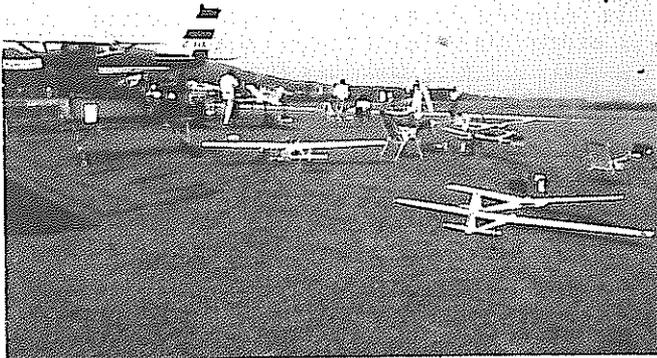
Während in der Klasse RC/MS gegenüber dem Vorjahr neuerlich ein Rückgang zu verzeichnen war, stieg die Teilnehmerzahl in F3A wieder an (RC/MS 1987 22, 1988 19 Teilnehmer - und F3A 1987 35, 1988 41 Teilnehmer).

Leider fehlten auch heuer die beiden Weltmeister Hanno Prettnner und Wolfgang Matt, ihr Können hätte sicherlich wieder vielen Vorbild sein können. Hanno Prettnner kam allerdings zum Schaufliegen und zeigte dabei wieder sein großes Können. In der Motorseglerklasse starteten neben den Österreichern noch 2 Schweizer und zwei Italiener.

Nachdem das Wetter gut und ruhig war, lagen die Leistungen ziemlich nahe beieinander, und erst nach Abschluß des dritten Durchganges konnte die Endabrechnung vorgenommen werden. Es war wieder ein Erfolg der jungen Salzburger. Es siegte Gerhard Glück, ÖMV Salzburg vor Alfons Stark, !. MFV - Friesach und Karl Stöllinger, ebenfalls ÖMV - Salzburg.

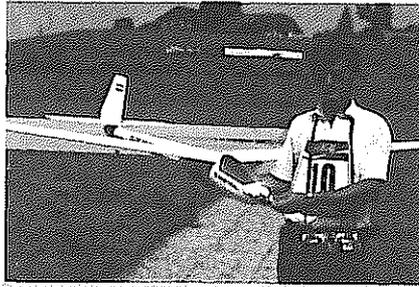
Zwischen dem 1. und 3. Platz war der Unterschied lediglich 13 Punkte. In Punkte Lärmbekämpfung haben die Piloten offenbar viel zugerlernt, denn es gab bei den Messungen keine Beanstandungen, und bei noch etwas mehr Anstrengung wird dieses Problem auch in dieser Klasse bald der Vergangenheit angehören.

Die anschließende Siegerehrung wurde vom Hausherrn, LSL Niederwimmer und BSL Edwin Krill vorgenommen. Als besondere Ehre empfanden wir die erstmalige Anwesenheit der Tochter des Flugpioniers und Namensgeber des Salzburger Modellflugzentrums, Frau Marie Luise Lütgendorf, die den Siegern



gratulierte die Igo Etrichmedaillen persönlich umhängte. Der Wettbewerb wurde wie immer von Werner Miksch bestens geleitet, assistiert von den Punkterichtern August Reyer und Heinz Wüstenberg.

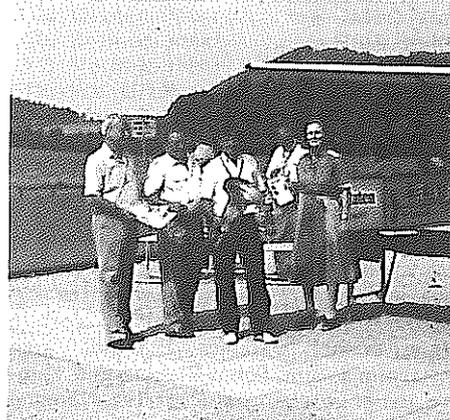
- ek -



Der Sieger, wieder einmal Gerhard Glück vom ÖMV-MFC Salzburg



Der Sieger in der Klasse RC/MS, Gerhard Glück, erhält aus den Händen von Frau Marieluise Lütgendorf, der Tochter des Fluggpioniers Dr. Igo Etrich, des Siegpokal



Der Sieger mit dem Wanderpokal, BSL Edwin Krill, LSL Johann Niederwimmer und Frau Marieluise Lütgendorf



Neu bei den Modellfliegern: GP-Stimmung! Der Sieger erhält eine Flasche Sekt zum Versprühen. Links von ihm, der 2. Alfons Stark, rechts vom Sieger der 3. Karl Stöllinger.

Klasse F3A

In der Zeit vom 12.-14. August 1988 fand traditionsgemäß das 24. Igo Etrich - Wanderpokalfliegen des MFC-Salzburg auf der Modellflugganlage Kraiwiesen in der Klasse F3A statt.

41 Teilnehmer aus 9 Nationen waren am Start. Als Punkterichter waren Uschi Berthold, Hans Kern, Vincenzo Scardichio, Arthur Beeckmann, Gerald Camille, Pierre Pignot und das österr. FAI-Team Reiher August, Wüstenberg Heinz, Moser Anton eingesetzt.

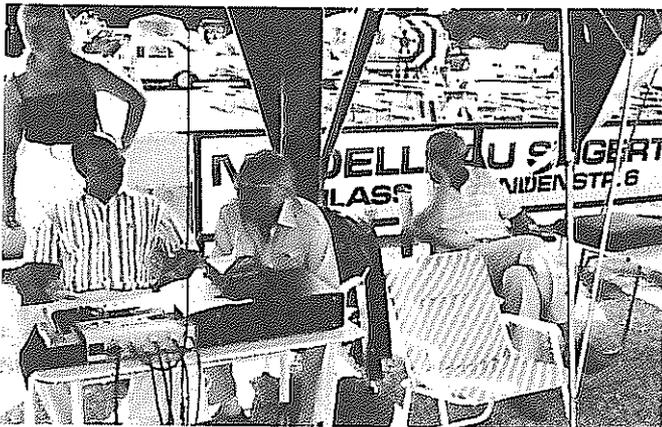
Jury waren Edwin Krill, Werner Koelliker und Adolf Brand.

Die Wettbewerbsleitung hatte zum ersten Mal BFR Wolfgang Schlager inne.

Organisationsleiter Johann Niederwimmer hatte wieder mit seinem Team den Wettbewerb bestens vorbereitet und so stand einem Beginn pünktlich nach Programm nichts im Wege. Nach der Begrüßungsansprache von Johann Niederwimmer gings los. Als Favorit galt der bei der EM an 7. Stelle platzierte Heinz Kronlachner. Er setzte sich auch im 1. Durchgang mit 1.756 Punkten an die Spitze, gefolgt von Ewald Trupp aus der BRD und dem Argentinier Quique Somenzini. Den 4. Platz mit 1.719 Punkten hatte der Schweizer Hans Emmenegger, bester schweizer EM-Teilnehmer, inne. Die Plätze 1-4 lagen

nur 37 Punkte auseinander, was bereits jetzt einen spannenden Verlauf des Wettbewerbes versprach. Leider kam Heinz Kronlachner nicht in den Genuß von Lärmbonuspunkten, etwas unverständlich, denn bei der EM hatte er voll gepunktet. Die Möglichkeit der Vergabe von solchen Bonus- oder Maluspunkten durch die Punkterichter bleibt eben sehr umstritten. Etwas un schön das Verhalten des Argentiniers - er beschwerte sich bei den Punkterichtern, daß er seiner Ansicht nach zu wenig Punkte erhalten hätte.

Im 2. Durchgang war wieder Heinz Kronlachner mit 1.884 Punkten (keine Bonuspunkte) an der Spitze.



Erstmalig leitete den Wettbewerb der neue BFR Wolfgang Schlager. Rechts daneben Jury Jonny Brand, BRD und Werner Koelliker, Schweiz



Sorgfältig wurden alle Modelle entsprechend der Vorschrift der FAI lärmgeprüft. Es gab keine Ausreißer.

Somenzini mit 1.860 Pkt. an 2. Stelle und Ewald Trumpp mit 1.752 Pkt. an 3. Stelle. Emmenegger verlor in diesem Durchgang einige Punkte, dafür rückte aber Wolfgang Lemmerhofer mit einem 1.724 Pkt. Flug auf den 6. Zwischenrang vor, noch vor die übrigen österr. EM-Teilnehmer Dworak und Höller. Hermann Kowarz und Ferdinand Schaden platzierten sich ebenfalls im vorderen Mittelfeld.

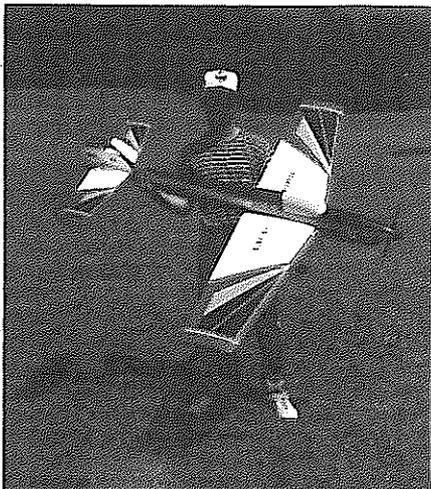
Im 3. Durchgang entschied dann der Argentinier Somenzini mit einem etwas zu hoch bewerteten 1.942 Punkte-Flug das 24. Igo Etrich Pokalfliegen für sich. Gesamtpunkte für den Sieger 3.802 Pkt. vor Heinz Kronlachner mit 3.741 Pkten und Ewald Trumpp an 3. Stelle mit 3.548 Pkten. Der 4.u. 5. Platz erging an die schweizer Teilnehmer Emmenegger und Peyer H., der 6. Platz an EM-Teilnehmer Manfred Dworak. Die übrigen Österreicher platzierten sich an sehr guten Stellen im vorderen Mittelfeld.

Dieser Wettbewerb zählte als nationale WM-Ausscheidung für das Jahr 1989, deshalb kommt der Platzierung der Qualifikationsteilnehmer besondere Bedeutung zu. Im Großen und Ganzen ein erfreuliches Abschneiden der österr. Teilnehmer. Soweit der Wettbewerbssteil. Nun aber zum Gesellschaftlichen. Bereits am Freitag abend fand auf dem Modellflugplatz ein erster Höhepunkt statt. Bieranstich, Blasmusik, Böllerschießen und natürlich Johann Niederwimmers

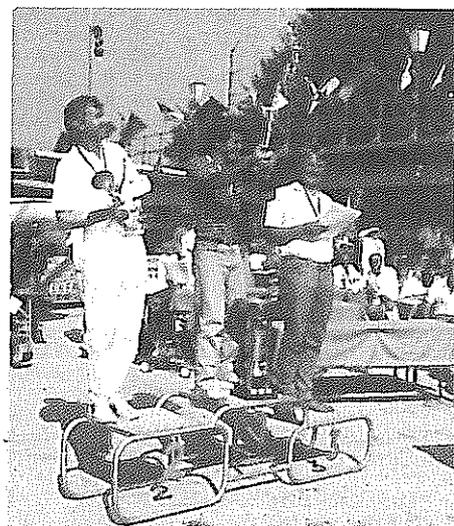
Brillantfeuerwerk. Ein wahrhaftiges Spektakel und das alles bei annehmbarem Wetter, obwohl dann doch noch ein Regenschauer kam. Aber vielleicht gehört das auch dazu, denn bei Schönwetter kann ja bald einer eine Veranstaltung abhalten.

Bis spät in die Nacht hinein wurde gezecht und mancher hatte bereits zu tief ins Glas geguckt. Egal, die Stimmung war jedenfalls ausgezeichnet.

Am Samstag traf man sich zum Gesellschaftsabend beim Gastwirt. Den Damen wurde von Gastgeber Johann Niederwimmer eine Nelke in Blau überreicht, eine Band spielte ausgezeichnete Tanzmusik,



Der Überraschungssieger aus Argentinien, Quique SOMENZINI, es war sein erster große Wettbewerb !



Am Stockerl, auch hier mit Sektaufgabe, 1. Somentini, 2. Heinz Kronlachner, OE und Ewald Trumpp, D



Teamneulig Franz Höller belegte den 13. Platz

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - Klasse RC/MS

1. GLÜCK Gerhard	ÖMV Salzburg	2261	2361	2362	4723 Pkte.
2. STARK Alfons	1.MFV Friesach	2261	2360	2352	4712 "
3. STÖLLINGER Karl	ÖMV Salzburg	2371	2339	1808	4710 "
4. KH. Leeb	4681, 5. K. Leeb	4658,	6. F. Glück	4658,	7. W. Schuhmach
4652,	8. P. Dürnwirth	4634,	9. A. Asen	4610,	10. H. Klingenspiel
4604,	11. W. Hochstrasser	CH 4567,	12. Th. Wankner	4417,	13. M. Carletti
I 4224,	14. F. Oberrather	3996,	15. H. Hochstrasser	CH 3548,	16. M. Pointner
3340,	17. E. Hans	3317,	18. R. Pyrek	1455 2253,	19. I. Riva
I 2077	Punkte.				

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - Klasse F3A

1. SOMENZINI Quique	Argent.	1738	1860	1942	3802 Punkte
2. KRONLACHNER Heinz	A	1756	1884	1857	3741 "
3. TRUMPP Ewald	D	1744	1752	1769	3548 "
4. H.Emmenegger	HB 3436,	5. H. Peyer	3408,	6. M. Dworak	A 3397,
7. E. Lipperer	D 3394,	8. H. Kowarz	A 3385,	9. W. Lemmerhofer	3366,
10. B. Schaden	HB 3356,	11. A. Peyer	A 3345,	12. F. Schaden	A 3283,
13. F. Hüller	A 3270,	14. L. Berger	A 3269,	15. Ch. 3269	Morelliere F 3236,
16. M. Lehmann	HB 3222,	17. L. Mlinaric	F 3188,	18 P. Albert	D 3159,
19. A. Misic	OO 3151,	20. Y. Le Gouefflec	F 3148,	21. R. Leemens	OO 3123,
22. C. Papispyrou	SX 3115,	23. H.J. Studer	HB 3071,	24. Ch. Marvalid	F 3069,
25. E. Durst	A 3053,	26. J.F. Martin	F 3017,	27. A. Künzel	D 3016,
28. HR. Zwingli	HB 2992,	29. K. Beck	D 2988,	30. M. Küstner	D 2958,
31. G. Gallarate	I 2954,	32. D. Danara	I 2894,	33. P. Kota	

HA 2859, 34. M. Wyss HB 2815, 35. G. Caduff HB 2758, 36. C. Al-lara 2696, 37. G. Melegari I 2561, 38. H. Heimisch D 2540, 39. J. Lang D 2527, 40. A. Annoni I 2235, 41. R. Bianchi I 2114 Punkte.



Große Prominenz besuchte diesen Wettbewerb:
Von links nach recht: Präsident des Flugringes Salzburg, Otto Schmidt, ÖAeC LV-Präsident Salzburg Kurt Moser, Landesrat für Sport Dr. Othmar Raus, Ministerialrat Dr. Ehrenfeldner, Altpräsident Hannes Wolf und LSL Johann Niederwimmer

zahlreiche Ehrengäste waren gekommen und die Stimmung war hervorragend. Es wurde ausgiebig getanzt - ein wirklich schönes Erlebnis. Johann Niederwimmer begrüßte nochmals die Funktionäre und Ehrengäste und natürlich auch die Wettbewerbssportler. BFR Schlager konnte ebenfalls die günstige Gelegenheit innerhalb dieses schönen Rahmens wahrnehmen und sich durch die Überreichung eines Aero-Clubwimpel bei Ing. Brachtl (Autohaus MAZDA)

für die Unterstützung des EM-Teams bedanken.

Der Abend kann auf alle Fälle als gelungen betrachtet werden und man verabschiedete sich erst zu recht später Stunde von Gastgeber Niederwimmer.

Bei der Siegerehrung am Sonntag waren wieder zahlreiche Ehrengäste anwesend. Landesverbandspräsident Moser, BSL Krill sprachen anerkennende Worte über die Veranstaltung und über das Engagement Johann

Niederwimmers. Auch die Tochter Igo Etrichs war bei der Siegerehrung anwesend und überreichte den Pokal an den Gewinner des 24. Igo Etrich Pokalfliegens, an den Argentinier Quique Somenzini. Es gab wie jedes Jahr wieder zahlreiche Pokale und Geschenke für Wettbewerbssportler und Funktionäre und mit abschließenden Worten bedankte sich Johann Niederwimmer bei allen seinen Mitarbeitern.



Int. Hubschrauberwettbewerb in Kraiwiesen

Von BFR Ing. Manfred Dittmayer

Der Landessektionsleiter von Salzburg, Johann Niederwimmer, veranstaltete mit seinen Clubkollegen vom ÖMV-MFC Salzburg am 3./4. September 1988 einen, der leider wenigen internationalen F3C-Wettbewerbe dieser Saison.

Wie üblich verwöhnte uns Niederwimmer in Kraiwiesen durch enormen Einsatz und hervorragende Organisation.

Der Wettbewerb verlief daher für jeden Piloten sehr angenehm und ohne jede Schwierigkeiten.

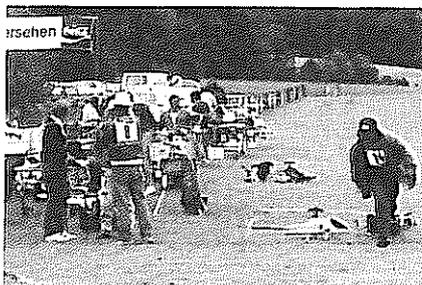
Sogar zum Wettergott dürfte Hans Niederwimmer Beziehungen haben, da trotz schlechtestem Wetter der gesamte Wettbewerb durchgezogen werden konnte und zur Siegerehrung sogar die Sonne lachte.

Die Nationalmannschaften aus Italien und Frankreich sowie Piloten aus der Schweiz und der BRD gaben dem Bewerb den nötigen internationalen Rahmen.

In der internationalen Klasse F3C konnte Sepp Brennsteiner seine gute Form für die EM 88 mit einem Sieg unter Beweis stellen. In der nationalen Klasse RC-HC/B und RC-HC/C siegten die Salzburger Lokalmatadore Rudolf Hepferer bzw. Franz Brennsteiner, die damit auch gleichzeitig Landesmeister wurden.

Der Bewerb zählte auch als letzter Bewerb dieser Saison zum Österreich Pokal.

Sieger wurde zum dritten Mal in ununterbrochener Reihenfolge Sepp Brennsteiner. Den zweiten Platz belegte Harald Bingel. In den nationalen Klassen siegten Harald Toman in der Klasse B und Franz Brennsteiner in der Klasse C.



Zum krönenden Abschluß wurde von unserem Bundessektionsleiter Edwin Krill, Sepp Brennsteiner als Jahresbesten für 1986/87 der Heribert Kargl Wanderpokal überreicht.

Es war ein schöner Wettbewerb, und wir freuen uns schon, auch 1989 wieder nach Kraiwiesen kommen zu dürfen.

Als Bundesfachreferent möchte ich mich nochmals beim ÖMV Salzburg in meinem und im Namen aller Teilnehmer recht herzlich für die Veranstaltung bedanken.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE:

Klasse F3 C - FAI :

- | | | | |
|-----------------------|----|-------|--------|
| 1. Brennsteiner Josef | OE | 412,0 | Punkte |
| 2. Depigny Maurice | F | 396,5 | " |
| 3. Aita Massimo | I | 390,5 | " |
| 4. Rose Pfilippe | F | 339,5 | " |
| 5. Graf Oliver | D | 290,5 | " |

Nationale Klasse RC-HC/B :

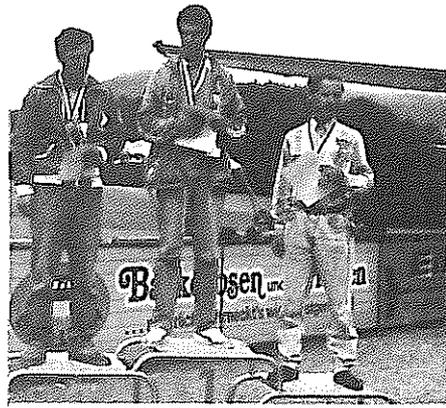
- | | | | |
|--------------------|------------|-----------------|--------|
| 1. Helperer Rudolf | MFC Sbg. | 1885 | Punkte |
| 2. Köberl Alfie | UMFC Auss. | 1718 | " |
| 3. Bäck Erwin | UMFG Leib. | 1602 | " |
| 4. P. Ableitinger | 1478, | 5. R. Petermann | 1388, |
| 6. W. Beer | 1308, | 7. R. Holzmann | 1092, |
| 8. R. Rachbauer | 1056, | 9. H. Tengg | 708, |
| 10. M. Holzmann | 132 | Punkte. | |

Nationale Klasse RC-HC/C :

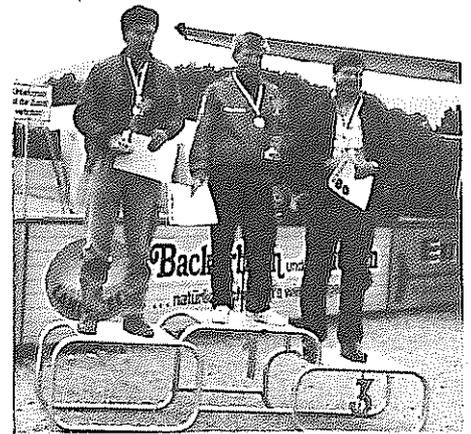
- | | | | |
|---------------------|--------------|----------------|--------|
| 1. Brennsteiner F. | Wildk. Falk. | 214 | Punkte |
| 2. Hofbauer Norbert | FMBC Aust. | 192 | " |
| 3. Schrems Johann | MFC Salzbg. | 192 | " |
| 4. J. Kals | 188, | 5. K. Neumayr | 177, |
| 6. R. Holzmann | 172, | 7. H. Tengg | 170, |
| 8. H. Modres | 159, | 9. M. Holzmann | 91 |



Die Sieger in der Klasse F3C:
1. Josef Brennsteiner, OE
2. Maurice Depigny, F
3. Massimo Aita, I



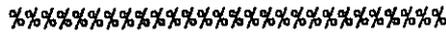
Die Sieger in der Klasse RC/HC - B
1. Rudolf Helperer, MFC Salzburg
2. Alfred Köberl, UMFC Aussee
3. Erwin Bäck, UMFG Leibnitz



Die Sieger in der Klasse RC/HC - G
1. Franz Brennsteiner, Wildk.Falken
2. Norbert Hofbauer, FMBC Austria
3. Johann Schrems, MFC Salzburg

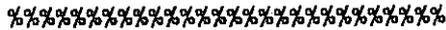


ÖSTERREICH POKAL Klasse RC/HC - B
1. Toman, 2. Köberl, 3. Helperer



EINE WICHTIGE MITTEILUNG AN ALLE HELI-WETTBEWERBSPILOTEN

Bei der Landesfachreferenten-sitzung F3C 1988 wurde beschlossen, daß es in den nationalen Klassen B und C keinerlei Aufstiegsregeln mehr gibt. D.h., jedem Wettbewerbspiloten bleibt es selbst überlassen, für sein sportliches Weiterkommen zu sorgen, und er kann selbst entscheiden, wie lange er in der jeweiligen Klasse fliegen möchte. Ein Abstieg in eine tiefere Wettbewerbsklasse - z.B. A-Flieger fliegen im B-Programm oder B-Flieger fliegen im C-Programm - ist ausdrücklich untersagt!



Klasse RC/HC - B
1. F. Brennsteiner, 2. Hofbauer, 3. Kals

Den HERIBERT KARGL - WANDERPOKAL für die Jahre 1986/87 erhielt als Jahres-bester Josef Brennsteiner, Salzburg



Vater und Sohn Brennsteiner



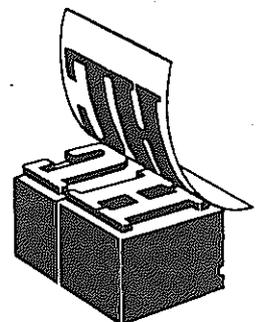
BUCH- UND OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40 A-1150 WIEN XV



NATIONALE WETTBEWERBE



11. INNVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN in RC/IV

19. UHU-WANDERPOKAL JUGENDWETTBEWERB

Von Karl Späth

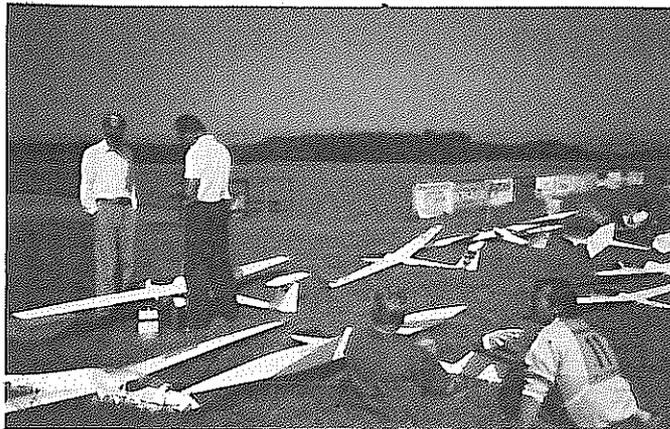
Obwohl einige Stammstarter nicht dabei waren, da sie am mehrmals verlegten Schleppwettbewerb in Bockfließ teilnahmen, erschienen 14 Piloten bei strahlendem Sonnenschein zum Kampf um den

Innviertler Wanderpokal in RC/IV. Der Wettbewerb begann mit einer Überraschung: Der Wettbewerbsleiter wollte zum "Einpunkten" seine neue Pilatus vorfliegen. Als knapp nach dem Start die Schleppmaschine eine Störung hatte, erwischte er den Schalter für die Schleppkupplung zu spät, sodaß sich der Vogel in den Rasen bohrte.

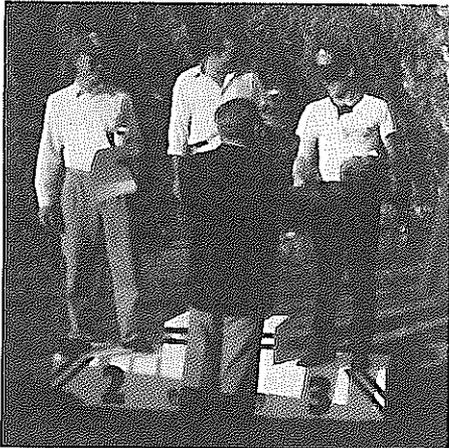
Im ersten Durchgang setzte sich Karl Späth vor Josef Baumgartner und Günter Späth an die Spitze. Im 2. Durchgang zeigte das strahlend schöne Wetter seine Tücken. Wechselnde Winde und kräftige Thermik bewirkten, daß einige Probleme hatten, während der Rahmenzeit wieder zur Erde zu kommen. Während andere das Programm nicht zu Ende fliegen konnten, da Abwinde die Segler allzusehnell zurückbrachten.

Karl Späth behauptete seinen 1. Platz weiter, obwohl ein Querruder ausgefallen war. Um die Kondition zu

Am Rande der Piste



erhalten, sorgten 3 Damen für bekannt gutes Essen und verhinderten vorbildlich ein Austrocknen der Anwesenden.



LSL Ing. Wöger gratuliert den Siegern: 2. Karl Stöllinger, 1. Karl Späth, 3. Günther Späth

Erstmals wurde der Wettbewerb mit Computer live ausgewertet, was im 3. Durchgang wirklich spannend war, da die ersten 5 recht nahe beisammen lagen und deshalb der Durchgang dramatisch verlief.

Karl Stöllinger erreichte den 2. Platz als Günter Späth, wie andere auch die Landung verpatzte.

Die anschließende Siegerehrung brachte Pokale für die ersten 6 und Sachpreise für die Nächstplatzierten.

DIE ERGEBNISSE :

1. Späth Karl	SFU Schärding	2008
2. Stöllinger Karl	ÖMV Salzburg	1945
3. Späth Günter	SFU Schärding	1876
4. M. Hofbauer 1865,	5. J. Baumgartner 1864,	
6. A. Weber 1818,	7. E. Maurer 1766,	8. F. Kiesling 1702,
9. H. Schragl 1683,	10. M. Fiedler 1661,	11. R. Voglsperger 1644,
12. B. Hausleitner 1605,	14. R. Astleitner 1530	Punkte.

Während LSL Ing. Wöger im Rahmen der Siegerehrung die Jugendförderung schilderte, sah man einige Buben und Mädchen für den

UHU - JUGENDWETTBEWERB

TRAINIEREN: Dieser fand tags darauf statt: 7 Mädchen (!) und 12 Buben waren erschienen. Der jüngste Wettbewerber war 4 1/2 Jahre, der älteste nicht ganz 14.

Das Wetter war gut, kräftige Thermik lockte. Die Kleinen hatten Schwierigkeiten, ohne Wind (was auf diesem Platz selten vorkommt) das Modell in die Luft zu bekommen.

Dafür schafften Elke und Sandra Oberrather das Max von 60 Sekunden. Im 2. Durchgang kam dann Wind auf. Die erst 5 1/2 Jahre junge Brigitte Parzer schaffte unglaubliche 44 Sekunden. Elke Oberrather setzte sich von der Schwester mit 59 Sekunden ab. Im 3. Durchgang gab es wieder keinen Wind. Der Vorjahressieger Markus Mühlparzer konnte in die



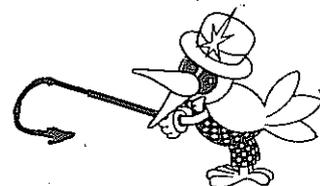
Brigitte Parzer, die jünste Teilnehmerin

Phalanx der Oberrather Schwestern nicht einbrechen und mußte sich mit dem 3. Platz begnügen.

Als Sachpreise gab es alles Erdenkliche, vom Plüschbär bis zum Baukastensegler. Dafür sei den Spndern recht herzlich gedankt.



Die drei kleinen Sieger: 1. Elke Oberrather, 2. Sandra Oberrather, 3. Markus Mühlparzer





Treiben am Pistenrand beim UHU - Wettbewerb

Ein Gruppenbild der Kleinen



Von Dipl.Ing. Gerald Zikulnig

Am 6./7. August 1988 fand in St. Stefan/Globasnitz in Kärnten das 2. Jauntalpokalfliegen in den Klassen RC III und F3A statt, zu dem sich Piloten aus den Bundesländern Oberösterreich, Burgenland, Steiermark, Tirol und Kärnten, sowie ein Gastpilot aus Holland einfanden. Das hochsommerliche Wetter mit Temperaturen um 30° stellte an Piloten und Funktionäre sowie auch an die Technik die höchsten Anforderungen, die jedoch von allen gemeistert wurden.

Vorweg etwas zum Organisatorischen. Es war mit dem ASKÖ Köflach abgesprochen, daß diesmal neben den Kärntner Meisterschaften in der Klasse RC III auch die Steirische Meisterschaft in den Klassen RC III und F3A aus dem 2. Jauntalpokalfliegen herausgewertet wird. Umgekehrt wären im nächsten Jahr die Kärntner Meisterschaften in der Steiermark ausgetragen worden. Es war auch ausgemacht, daß 2 Punkterichter aus der Steiermark bei den beiden Bewerben punkten sollten. So wurden dann 6 Piloten vom ASKÖ-Köflach und 2 Punkterichter vom ASKÖ Köflach schriftlich angemeldet und von uns erwartet. Am 1. Wettbewerbstag warteten wir allerdings vergeblich auf die fix eingeplanten Punkterichter, genau wie auf 5 der 6 genannten Piloten. So hatten wir große Schwierigkeiten, den F3A - Wettbewerb am Sonntag zu veranstalten, da ein weiterer Punkterichter wegen Krankheit absagte. Mit Hilfe von Reinhold Feichter und Manfred Maurer vom MBC Feld-

kirchen, sowie von Wilhelm Lassnig, ÖMV Lienz, der zufällig mit einem Tiroler Piloten mitgekommen war, gelang es, die beiden Wettbewerbe durchzuführen. Ihnen einen herzlichen Dank für die spontane Hilfe.

RC III - Wettbewerb

Am Samstag wurde mit der Klasse RC III begonnen, an der sich 14 Piloten beteiligten. Bereits im 1. Durchgang konnte sich Vizestaatsmeister Alfred Trettenbrein (MFC St. Paul) mit deutlichem Abstand und 1031 Punkten an die Spitze setzen. Platz 2 belegte Thomas Voitleitner vom ASKÖ Enns mit 974 Punkten knapp gefolgt von Gerald Zikulnig (MFC Kühnsdorf) mit 973 Punkten. Dahinter folgten Weigl Manfred (916 MFC Alkoven), De Waart Ties (900, Holland), Klaus Pagitz und Otto Vallant.

Im 2. Durchgang konnte Trettenbrein seinen Vorsprung durch einen ausgezeichneten Flug ausbauen. Dahinter tauschten Voitleitner und Zikulnig die Plätze, und Vallant stieß auf Platz 4 vor. Der Holländer DeWaart überholte Weigl und belegte nach 2 Durchgängen den 5. Platz.

Im 3. Durchgang wurde, wie bereits im letzten Jahr, mit dem gestürzten Klassement nach 2 Durchgängen begonnen. Dies garantiert einerseits die Spannung bis zum Schluß und andererseits starten gleich starke Piloten unmittelbar hintereinander und sind so besser vergleichbar. Wir können diese Regelung, die auch von anderen Piloten begeistert aufgenommen wird, nur wärmstens weiterempfehlen.

Es gab im 3. Durchgang noch einige Verschiebungen, doch der Sieg ging

wie bereits im Vorjahr mit klarem Vorsprung an Alfred Trettenbrein, der damit nicht nur Jauntalpokalsieger in der Klasse RC III wurde, sondern sich auch den Landesmeistertitel holte. Den zweiten Platz belegte Thomas Voitleitner, der in einem spannenden Zweikampf mit 2043 Punkten Gerald Zikulnig (2040) auf den 3. Rang verdrängen konnte. Zikulnig wurde Vizelandesmeister vor Pagitz, der erstmalig Wulsch knapp vom Siegerstockerl verdrängen konnte.

Am Abend gab es Freibier und eine Grillparty, die im Nenngeld genauso inbegriffen war, wie ein Mittagessen und ein Getränk an beiden Tagen.

F3A - Wettbewerb

Am Sonntag wurde der F3A - Wettbewerb geflogen, bei dem sich 6 Teilnehmer einfanden. Im Gegensatz zum RC III Wettbewerb, entsprachen die Positionen bereits nach dem 1. Durchgang nahezu dem Endergebnis. Den Sieg holte sich wie erwartet abermals Alfred Trettenbrein, diesmal vor Ties de Waart, der damit die Gästeklasse gewann und Gerald Zikulnig.



Alfred Trettenbrein, Sieger des Jauntalpokalfliens, und der LM RC III

In der nationalen Wertung schaffte Johann Schmid vom UMFC St. Georgen im Burgenland den 3. Platz.

Abschließend möchten wir allen Piloten und Punkterichtern danken, die den zum Teil weiten Weg nach Kärnten gefunden haben und hoffen, daß wir uns 1989 beim 3. Jauntalpokalfiegen wiedersehen werden.

ERGEBNISSE in der Klasse RC III

1. Trettenbrein Alfred MFC St. Paul 2163
2. Voitleitner Thomas Ikarus Enns 2043
3. Zikulnig Gerald MFC Kühnsdf. 2040

4. D. Vallant 1949, 5. M. Weigl 1898, 6. K. Pagitz 1853, 7. E. Wultsch 1776, 8. U. Scherling 1755, 9. J. Schmid 1683, 10. R. Huber 1563, 11. F. Klampfl 1401, 12. M. Leitsoni 1365, 13. St. Hermanitz 948 Punkte.

Gästeklasse

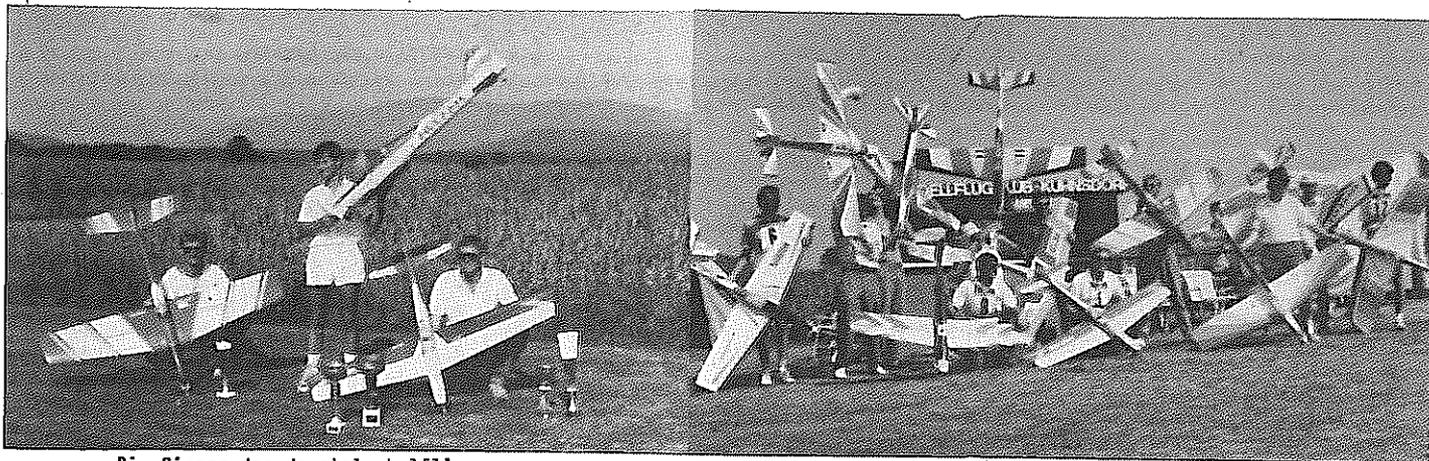
1: Tüs de Waart MVC Crash NL 1869 P.

Klasse F3 A

1. Trettenbrein Alfred MFC St. Paul 2647
2. Zikulnig Gerald MFC Kühnsdf. 2170
3. Schmid Johann UMFC St. Georgen 1943
4. U. Scherling 1853, 5. M. Leitsoni 992 Punkte.

KÄRNTNER LANDESMEISTERSCHAFT in RC III

1. Trettenbrein Alfred MFC St. Paul 2163
2. Zikulnig Gerald MFC Kühnsdf. 2040
3. Pagitz Klaus KFC Klagenfurt 1853
4. E. Wultsch 1776, 5. U. Scherling 1755, 6. M. Leitsoni 1365, 7. St. Hermanitz 948 Punkte.



Die Sieger des Jauntalpokalfiegens:

2. Voitleitner, 1. Trettenbrein, 3. Zikulnig

Die Teilnehmer des Jauntalpokalfiegens



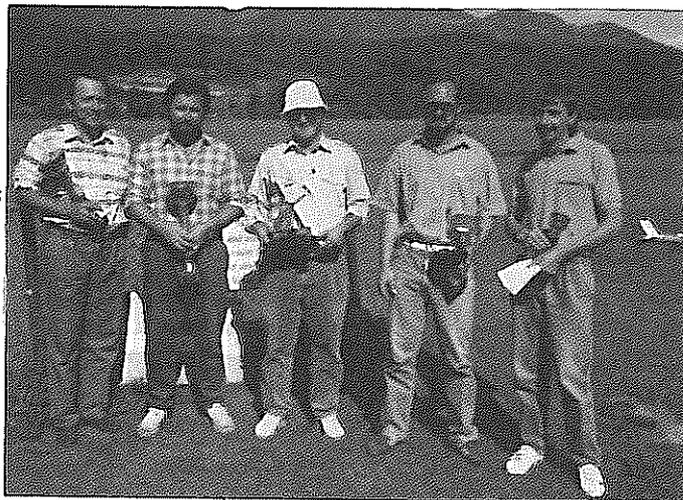
2. PORCIA POKAL der ASKÖ SGS Spittal

Die Sektion Modellflug der ASKÖ SGS Spittal veranstaltete am 3. September 1988 den 2. Porcia Pokal Wettbewerb in der Klasse RC IV. Am Vortag regnete es noch in Strömen und die Veranstalter rechneten eigentlich nicht mehr mit der Durchführbarkeit. Doch am Samstag Morgen strahlendes Wetter und eine schnell herbeigeschaffte Elektropumpe beseitigte die größte Wasseransammlung auf der Piste. Mit dem Stromaggregat wurde auch der portable Computer (+ Drucker) versorgt, über den wieder die gesamte Auswertung durchgeführt wurde.

Schon der erste Durchgang brachte in ungefähr die Reihenfolge der späteren

Die Sieger v.l.n.r.:

4. G. Himmelsbach, ASKÖ Villach,
2. W. Taxer
ÖMV Feistritz
1. H. Fleischhacker
KFC Klagenfurt
3. H. Lenzhofer
KFC Klagenfurt
5. P. Dürnwirth
MFV Friesach



Sieger und so hieß es am Ende des dritten Durchganges:

Sieger und Gewinner des Porcia Wanderpokals 1988: Heimo Fleischhacker vom KFC, dicht gefolgt von Taxer Walter, ÖMV Feistritz und Lenzhofer Herbert, KFC.

An dieser Stelle danke ich noch allen, die durch ihre Mithilfe die Durchführung des Wettbewerbes ermöglicht haben und freue mich auf ein Wiedersehen beim 3. Porcia Pokal im Jahr 1989.

W. Neidhart



2. MOOSHAMMER SCHLEPPFLUG WETTBEWERB

Von Christian Karner

Am 11. September 1988 wurde in Unternberg der 2. Mooshammer RC/SL Wettbewerb durchgeführt.

Bei strahlend schönem Herbstwetter trafen sich am Modellflugplatz des MFC Lungau im Salzburgerland, am Fuße des Schlosses Moosham 11 Schleppgespanne aus 6 Vereinen aus Salzburg und Kärnten.

Nachdem sich um 10,30 Uhr der Frühnebel gelichtet hatte, wurde nach der Pilotenbesprechung mit dem 1. Durchgang begonnen. Am Anfang gab es gleich 2 Seilrisse, und einige Gespanne mußten vorzeitig ausklinken. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wurde es einigen Motorpiloten klar, daß ab einer Seehöhe von über 1000 m die Motoren anders einzustellen sind.

Der 2. Durchgang verlief problemlos, lediglich im 3. Durchgang machte eine Windwalze einigen Schleppgespannen arg zu schaffen. Einige Segler mußten deshalb vorzeitig landen und konnten ihr Programm nur zum Teil oder überhaupt nicht fliegen.

Große Beachtung fand auch das Damenteam Elfi Bruckmann - Inge Haas, die mit einem wunderschönen und äußerst leisen Doppeldecker schleppten. Dieser angenehme Motorsound hat hoffentlich einige Teilnehmer zum Nachdenken angeregt!

Dank des Computers und des speziellen RC/SL-Programmes, das uns Hias Rottensteiner (Maro Modellbau) zur Verfügung stellte, konnten wir die Siegerehrung gleich nach dem Wettbewerb am Platz durchführen.

Anschließend saßen wir noch bei einigen Bierchen vor unserer Clubhütte und feierten das gute Gelingen und machten Pläne für 1989.

Was uns sehr freute war, daß es keine Proteste und Beschwerden gab, jeder Teilnehmer versicherte uns bei der Abfahrt, daß er zum 3. Mooshammer F-Schleppwettbewerb im September 1989 wieder kommen wird. Leider gab es einen Absturz eines Seglers und eines Motormodells, und ein Teilnehmer verletzte sich an der Hand, als er seinen Motor anwarf.

DIE ERGEBNISSE :

1. Glück F. - Glück G. MFC Salzburg
1179 1210 1078 2389 Punkte
2. Tagger - Rottensteiner LSV Kaprun/St.J.
1040 1046 0000 2086 Punkte
3. Kreuzenberger - Tagger LSV St.Johann/K
970 914 912 1884 Punkte
4. Bruckmann - Zych 1788, 5. Kocher - Fuchsberger 1772, 6. Gfrerer - Santner 1761, 7. Bruckmann - Haas (männl.) 1681, 8. Grall - Fritz 1548, 9. Weißkopf - Plaikner 1410, 10. Bruckmann - Haas (weibl.) 961, 10. Hoffelner - Himmelsbach 0 Punkte.



Landesmeisterschaften



Niederösterreich

Landesmeisterschaften RC/SL

Von Alfred Klaus

Am 14. August 1988 fanden in Kirchschlag in der Buckligen Welt die 1. NÖ Landesmeisterschaft der jungen Klasse RC/SL (Schleppflug) statt.

Es war eine Premiere zweifacher Art: Einerseits war es die 1. große Veranstaltung dieser Art für den MFC-Kirchschlag und andererseits war es die 1. Landesmeisterschaft dieser Klasse überhaupt. Vorweg kann gesagt werden, daß die Meisterschaften sowohl vom durchführenden Verein als auch von den Bewerbern erfolgreich beendet wurden. Vorauszusehen ist auch bereits, daß diese Klasse eine große Zukunft zu haben scheint und für Perfektionisten ein großes Betätigungsfeld bietet.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

1. Aigner Peter - Hönig Georg
MFC Silbergrube 925 1154 1391 2545
2. Brenner Johannes - Ohrfandl Rudolf
MFC Weinzierl 627 1255 1125 2380
3. Hofbauer Manfred - Fischer Norbert
MFC - Weinzierl 933 1095 1131 2226
4. Schober - Presslmayer 2012, 5. Bail - Wurm 1927, 6. Vollhofer - Kogelbauer 1907, 7. Damm - Beiglböck 1447, 8. Frischauf - Mayer 646 Punkte.

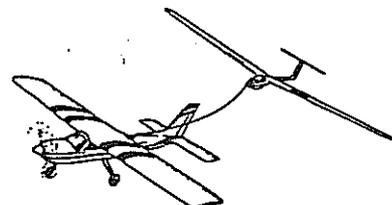
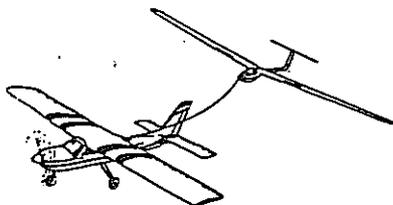


Die Paarungen v.l.n.r.:

1. J. Brenner - R. Ohrfandl
2. P. Aigner - G. Hönig
3. M. Hofbauer - N. Fischer

Trotz der klaglosen Durchführung müssen jedoch einige Zulänglichkeiten aufgezeigt werden, die zumindest dieser Veranstaltung große Schwierigkeiten bereitet haben. Diese lagen darin, daß im Bundesland Niederösterreich keine Punkterichter vorhanden sind und auf Grund der Urlaubszeit auch in den benachbarten Bundesländern keine Punkterichter aufzutreiben waren. Das Punkterichterproblem in Niederösterreich müßte nach diesen Erfahrungen durch die Abhaltung eines entsprechenden Lehrganges schnellstens bereinigt werden.

Für den Bewerb selbst war man schließlich gezwungen, 2 Punkterichter aus Tirol, darunter den LSL für Tirol, "einzufliegen". Allen Punkterichtern, und zwar den Herren Zethhofer aus Wien, Muigg und Wieser aus Tirol sei auf diesem Weg für ihren Einsatz bei dieser Veranstaltung nochmals gedankt.





Salzburg

Salzburger Hangflugtournee und Landesmeisterschaft RC/H

Von Johann Niederwimmer

Mit großer Sorge wurde der Wetterlage entgegengesehen. Nach einer sehr extremen Regenperiode aber hatten wir Glück, denn das Wetter wurde im Laufe des Tages immer besser, und am Ende kam noch etwas Sonnensein auf:

Es war ein schöner Wettbewerb und noch dazu auf einem neuen Hang, wo sich so mancher im Ungewissen fühlte, wie es auf der "Fager Alm" sein würde. Allein die Frage des Parkens war etwas problematisch, aber ging, und einige Teilnehmer mußten halt ein paar Schritte zu Fuß machen.

Der Aufbau begann um 11,00 Uhr, und wir mußten dabei feststellen, daß wir die Umstellung der Uhr von Sommer- auf Winterzeit nicht berücksichtigt hatten und dadurch in Zeitnot geraten würden. Es war ein Ansturm zum Hang wie schon lange nicht, und das war eine ganz große Freude, denn jeder war auf das neue Gelände neugierig.

Auch eine Landesmeisterschaft hat seine Reize, und es beteiligten sich fast alle Salzburger Vereine daran, mit Ausnahme von zwei Vereinen, die nicht zum Wettbewerb gekommen

waren. Da es um die Salzburger Landesmeisterschaft ging, gab es ein großes Starterfeld von 52 Teilnehmern. So enorm wie die Nennungen waren auch die Leistungen, und selten war ein so dichtes Spitzenfeld wie bei diesem Wettbewerb. Wir hatten eine Neuigkeit eingesetzt, denn es wurde von Ossi Hajek ein neues Hangflug-Computerprogramm gemacht, ausgerichtet auf die 1000er Wertung. Auf Knopfdruck waren die Ergebnisse, auch der Mannschafts- und Jugendwertung auf dem Bildschirm. Herzlichen Dank für diese Arbeit, aber es geht fast nicht mehr ohne Computer auf dem Hang. Die ganze Technologie inklusive Stromerzeugung und Monitor waren eine Neuheit, und es waren alle Teilnehmer davon beeindruckt.

Der Kampf um den Salzburger Landesmeister war derart hart und bis in die letzte Phase spannend, und es konnte der Topfavorit Matthias Wass die Nerven nicht behalten, und beim letzten Flug setzte sich ein anderer, harter Hangpilot mit einer Tausenderwertung vor ihn.

Eine Stunde nach Ende des letzten Durchganges wurde die Siegerehrung pünktlich durchgeführt. Wir konnten den Vizepräsidenten des Landesverbandes, Georg Kopp, als Ehrengast begrüßen, der nette Worte an die Teilnehmer richtete. Gemeinsam mit LSL Johann Niederwimmer wurden die zahlreichen Plaketten und Pokale

vergeben. Es wurde auch nicht auf die Damen vergessen, denn es ist keine Neuheit, daß in Salzburg am Hang auch die Damen mitmischen, beziehungsweise mitfliegen, und das ist eine ganz große Freude und eine Bestätigung dieser sehr begehrten Modellflugklasse.

Der Dank wurde an alle Teilnehmer, Funktionäre und Helfer übermittelt. Es wurde auch dem Grundeigentümer wegen der Überlassung des Hanges sehr herzlich gedankt und die Versicherung entgegengenommen, daß wir auch im kommenden Jahr wieder auf dem Gelände fliegen dürfen. Das ist eine große Freude, denn es ist eine Rarität, ein Hangfluggelände zu finden, welches auch gut zu befliegen ist.

Im kommenden Jahr wird natürlich schon die Hangflugeschichte im Aero Club besiegelt sein und ist dann unser Programm "behördlich" genehmigt und endlich der lange Kampf um die Bestätigung unserer Durchführungsbestimmungen erledigt. Wir freuen uns schon darauf, denn dann gibt es auch bei jedem Wettbewerb einen Gold-C-Punkt und der wird ja sehr begehrt.

Nochmals recht herzlichen Dank für die Teilnahme und Mithilfe, und wir freuen uns heute schon auf das Jahr 1989 und die Fager Alm beim Wettbewerb im Rahmen der Salzburger Hangflugtournee.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

1. HOSP Klaus	MFC Salzburg	988	848	1000	1988																																											
2. WASS Mathias	LSV Abtenau	1000	947	289	1947																																											
3. GLÜCK Gerhard	MFC Salzburg	953	978	298	1931																																											
4. G. Höll	1926, 5. G. Eisl	1925, 6. R. Glück	1897, 7. F. Schider	1873, 8. H. Seniuk	1866, 9. R. Benedik	1793, 10. Th. Sturm	1972, 11. K. Stöllinger	1780, 12. W. Grill	1743, 13. H. Kössner	1732, 14. A. Winter	1700, 15. J. Glatz	1699, 16. L. Gsenger	1698, 17. F. Glück	1689, 18. F. Piber	1678, 19. D. Piber	1637, 20. P. Buchegger	1634, 21. H. Findenig	22. P. Göllner	1623, 23. A. Mayer	1622, 24. P. Müller	1607, 25. F. Schober	1509, 26. J. Ennikl	1487, 27. P. Gottfried	1478, 28. M. Plaikner	1435, 29. M. Dygruber	1428, 30. Th. Wakner	1380, 31. M. Grill	1363, 32. J. Obermoser	1349, 33. Th. Brandlehner	1342, 34. H. Reuer	1270, 35. Th. Kleineisen	1211, 36. J. Dick	1202, 37. Herta Findenig	1163, 38. Evelyne Weiß	1145, 39. Doris Göllner	1129, 40. E. Wimmereder	1093, 41. A. Plaikner	1083, 42. O. Lepka	1059, 43. J. Stöllinger	1045, 44. W. Schmutzhart	986, 45. Maria Schmutzhart	980, 46. N. Schwab	975, 47. K. Plaickner	964, 48. E. Hehenwarter	802, 49. Christine Windhofer	689, 50. A. Schider	548, 51., 52. K. Gappmair, W. Hosp	0 Punkte.

1202, 37. Herta Findenig 1163, 38. Evelyne Weiß 1145, 39. Doris Göllner 1129, 40. E. Wimmereder 1093, 41. A. Plaikner 1083, 42. O. Lepka 1059, 43. J. Stöllinger 1045, 44. W. Schmutzhart 986, 45. Maria Schmutzhart 980, 46. N. Schwab 975, 47. K. Plaickner 964, 48. E. Hehenwarter 802, 49. Christine Windhofer 689, 50. A. Schider 548, 51., 52. K. Gappmair, W. Hosp 0 Punkte.

JUGENDWERTUNG :

1. Schider Fredi	MFC Bergfalken	988	885	422	1873
2. Sturm Thomas	MFC Bergfalken	975	817	373	1792
3. Grill Manfred	LSV Salzburg	459	882	481	1363
4. Brandlehner Thom.	LSV Abtenau	506	836	332	1342
5. Kleineisen Thom.	LSV Kaprun	706	505	304	1211
6. Windhofer Christi	LSV Abtenau	441	167	248	689

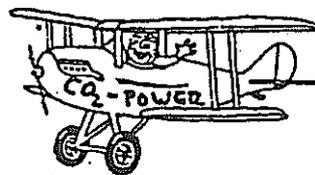


prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!



Klaus Jörg Hammerschmidt
Aachen BRD

CO₂



CO₂ Dauerflug: Neue Starttechnik? Neue Modelle?

Durch eine Reihe von Versuchen und Berechnungen wurde nachgewiesen, daß der CO₂-Motor bei geringen Drehzahlen einen besseren Wirkungsgrad als bei hohen Geschwindigkeiten hat. Hieraus entwickelte sich die Starttechnik mit langsamen Steigflügen.

Langjährige aktive F1C-Flieger können sich aber an ein solches bodennahes Herumkriechen nicht gewöhnen - da muß ein Steigflug her, der von 2,5 cm³ Motormodellen bekannt ist. Das dachte auch Peter von Büren ... und führte während des diesjährigen EIFELPOKAL-Wettbewerbes in Zülpich einige seiner rasanten Starts vor. Zwei Wochen später bewährte sich das Modell bei einer Veranstaltung, während der die Windgeschwindigkeit zwischen 8 und 10 m/s lag! Vor ein paar Tagen überreichte mir Peter einen Bauplan und ein paar Erläuterungen für prop.

Das könnte eine gute Anregung sein, um vor und während des 3. CO₂-Treffens am Spitzerberg (25.-28. Mai 1989) möglicherweise neue Erfahrungen zu machen.

Peter von Büren

Im vergangenen Jahr erwarb ich von Klaus Jörg Hammerschmidt einen 0,27 cm³ MODELA CO₂-Motor.

Pläne für entsprechende Modelle wurden gleich mitgeliefert. Vom Bauaufwand waren alle nicht schwer herzustellen. Da ich gerade ein neues F1C-Modell angefangen hatte, war ich einfach zu faul, um so eine leichte Zelle zu bauen. Eigentlich brauchte ich ja nur so eine Art "fliegenden Motorprüfstand", um den Motor im Flug zu testen.

Da kam dann die rettende Idee in Gestalt einer DEPRON-Untertapete. Dieses Material gibt es in 3 und 6 mm Platten. Es läßt sich gut schneiden, schleifen und mit lösemittelfreien Klebern verleimen.

In Anlehnung an vorhandene Pläne baute ich das hier im Plan dargestellte Modell "DEPRO" an einem Tag zusammen. Die einzigen Holzteile im Modell sind der Kiefernholm im Tragflächenmittelteil, der Balsaholz im Höhenleitwerk und der Motorspant aus 1,5 mm Sperrholz.

Zur Verstärkung des vorderen Rumpfes und der Tragflächenunterseite (Auflage) brachte ich eine selbstklebende Alufolie aus dem KFZ Zubehörhandel an. Das komplette Modell wiegt 55 Gramm.

FLUGERPROBUNG :

Die ersten Flüge fanden bei Windstille am frühen Abend statt. Als Fluggelände diente mir der Schulhofbereich des GHS Jülich. Hier zeigte sich ein Vorteil eines CO₂-Modells: Der Platzbedarf ist bei ruhiger Luft gering!

Nun zu den ersten Flügen :

CO₂-Modelle habe ich bisher nur in Bodennähe mit langsamdrehender Luftschraube fliegen sehen, wo sie ja bekanntlich der Bodenturbulenz ausgeliefert sind. Ich stellte den Motor entsprechend ein und gab das Modell frei. Das Ergebnis war ein Flug von 10 Sekunden und eine Landung mit laufendem Motor. Eigentlich hätte ich direkt draufkommen müssen. Bedingt durch das dünne Tragflügelprofil von 6 mm brauchte der Flieger mehr Fahrt. Ein erneuter Versuch mit einer höheren Drehzahl ließ das Modell zügig steigen. Die Flugzeiten bewegten sich nun um die 60 Sekunden. Der Gleitflug ist aufgrund der Konstruktion bescheiden. Der Steigflug ist aber für ein CO₂-Modell als rasant zu bezeichnen. Die ersten Flüge fanden ohne Thermik einfluß statt. Nun wollte ich unbedingt wissen, wie sich der Flieger bei leichtem Wind und in der Thermik verhält.



Einige Wochen später hatte ich auf einem Acker die Gelegenheit dazu.

Vorsichtshalber brachte ich eine Glimmschnur an. Es erschien mir zwar albern, aber man weiß ja nie... Die Ablösungen an diesem Nachmittag erfolgten regelmäßig, sodaß ich einen günstigen Startzeitpunkt bestimmen konnte. Schon der erste Start war ein voller Erfolg. Nach ca. 20 Sekunden Motorlauf hatte das Modell eine Höhe von etwa 40 m erreicht, und es stieg weiter. Nach 60 Sekunden (hoch lebe die Glimmschnur !) kam es gebremst runter. Nach diesem ersten Flug dachte ich eher an einen Zufall. Der nächste Flug verlief ähnlich. Nach einem Dutzend Starts war meine Skepsis verschwunden. Dieser Flieger ist mehr als nur ein Motorprüfstand.

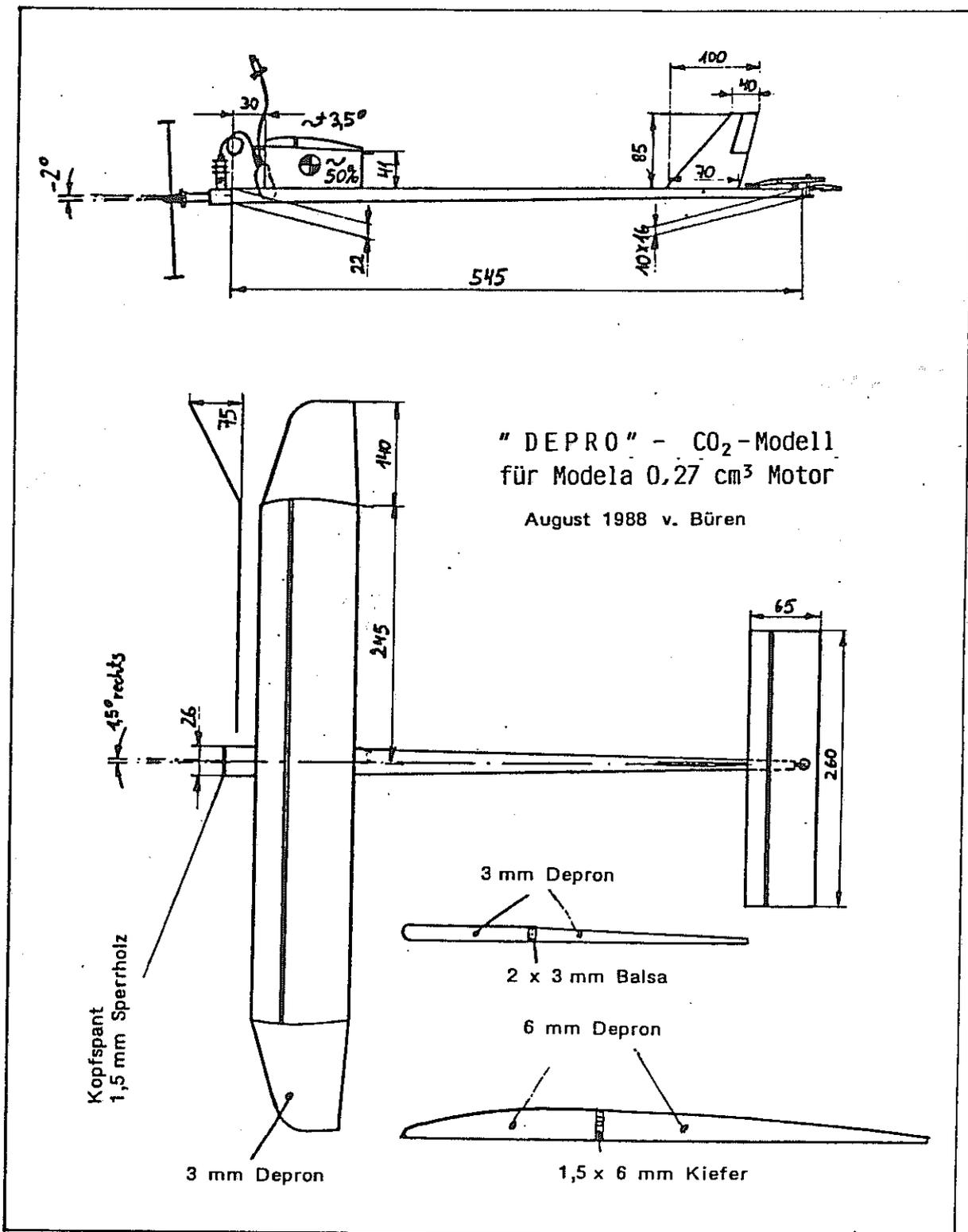
Ich bin gespannt, was die CO₂-Spezialisten von dieser Konstruktion halten. Für mich hat sich die alte Motorfliegerregel bewahrt: "Steigen ist das halbe Leben !"

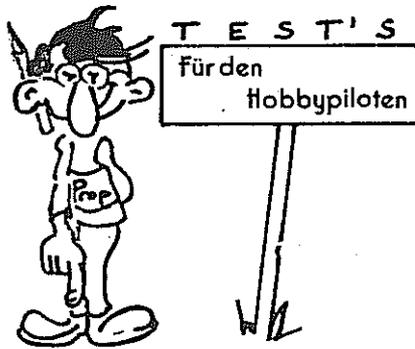
Fazit: Das hier vorgestellte Modell ist als Anregung zu verstehen. Vielleicht können andere mit diesem Material noch bessere Resultate erreichen. Ich habe bis jetzt nur positive Erfahrungen mit dem Modell gesammelt.

Durch die einfache Verarbeitung von DEPRON meine ich, daß es speziell für junge Modellbauer geeignet ist, einen Einstieg in die CO₂-Fliegerei zu wagen.

Dann bleibt nur noch zu sagen : "Weiterhin viel Spaß bei der Fliegerei mit CO₂ - und der Schreiberei über CO₂ !"

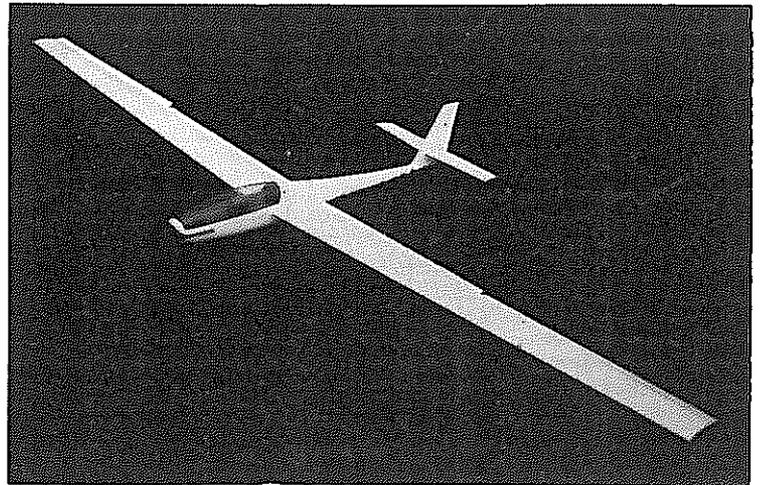
KJH





geleitet von Dr. Georg Breinet

«CONDOR 2» von Wik



Ein Fast-Fertigmodell bietet WIK mit dem Hochleistungssegelflugmodell an, den Condor 2, der von dem leider so früh verstorbenem Firmengründer Ing. Wilfried Klinger konstruiert wurde. Das Flächenwurzelprofil ist das Eppler 195, welches zu den Flächenenden auf Eppler 387 gestrakt ist, was zu einer optimalen Abstimmung der Fläche auf den Re-Bereich führt (ein erstmals bei einem Serienmodell angewendeter "umgekehrter Profilstrak", bei dem zum Flächenende hin die Mittellinienwölbung zunimmt). Das Höhenruder ist symmetrisch profiliert und als Pendelruder ausgebildet. Die Flächen sind aus Hartschaum mit epoxyverleimter Holzbeplankung (Balsa). Nasen- und Endleisten sind bereits fertig verschliffen (Herrlich!), die Querruder sind ausgeschnitten und angepaßt bzw. die Messingrohre für die Flächenbefestigung eingeharzt. Der Rumpf, der übrigens sehr leicht ist, ist aus GFK mit weißer Deckschicht hergestellt. Anstelle der üblichen Anformung von Flächenansätzen hat der Rumpf eine plane Fläche mit 4° V-Form, weshalb auch Tragflächen mit anderem Profil verwendet werden können. Dem Baukasten sind natürlich alle "restlichen Bestandteile" beigefügt, wie ein gefrästes Seitenruder aus Balsa, Balsa-Randbogen, Kabinenhaube mit Kabinenrahmen, Rumpfeinbauteile, Kleinteile (Scharniere, Ruderhörner etc.) sowie eine "Montage-Anleitung" mit Baustufenfotos. Ein Plan im Maßstab 1:1 fehlt, ist aber nicht erforderlich. Aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades ist auch der gesamte Bauaufwand verhältnismäßig gering. Dieser soll nun beschrieben werden:

* Rumpf:

- Bohrungen für die Messingrohre durchführen
- Einkleben der Messingrohre (wichtig: erst nach erfolgter Kontrolle durch Aufstecken der Flächen)
- Einbau des Umlenkehebels für die Höhenruderansteuerung
- Höhenruder-Schubstange montieren
- Seitenleitwerksholm einharzen
- Einkleben des Bowdenzuges für die Seitenruderansteuerung
- Rumpfspant einharzen
- Einkleben des Sperrholzbrettes für das Höhen-Querruder- und das Seitenruderservo
- Anpassen des Kabinenrahmens und der Kabinenhaube

* Leitwerk:

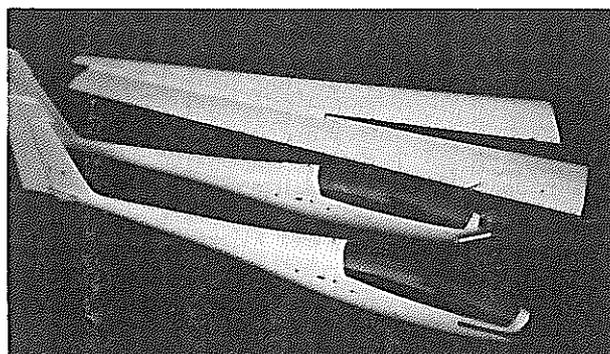
- Seitenruder aus den Holzteilen fertigen und verschleifen

- Einkleben des Ruderhornes beim Seitenleitwerk
- Verschleifen der Höhenleitwerkshälften

* Fläche:

- Ankleben der Randbogen und verschleifen derselben (übrigens, die einzige Staubschlacht!)
- Verschleifen der Querruder

Das war's, um das Modell rohbaufertig entstehen zu lassen. Gefinisht wurde eigentlich wie gehabt, das heißt, daß das Leitwerk und die Flächen mit weißer Folie bebügelt wurden. Der Rumpf blieb so wie er war, denn die Oberfläche war bereits super. Ein paar Farbtupfer auf die Rumpfschnauze und die Servos hineingeschraubt und fertig war der Condor 2. Da ich aber ein begeisterter Motorseglerfan bin,



Der CONDOR 2 mit den 2 Rümpfen als Segler und als Motorsegler

baute ich einen zweiten Rumpf und "knallte" einen 1,8 cm³ Super Tigre Motor in die Schnauze. Die Flugerprobung erbrachte herrliche Flüge, wobei der Condor 2 ein erstaunlich breites Anwendungsspektrum bot: beim Kunstflug bleibt kein Auge trocken, die Thermikleistungen sind wirklich mehr als akzeptabel. Die MS-Version ist aufgrund des zusätzlichen Gewichtes von Motor, Tank und Drosselservo etwas schwerer, hat aber gleiche Flugeigenschaften wie meine reine Seglerversion.

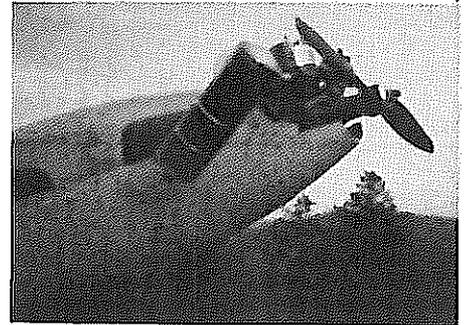
Fazit: ein herrliches Segelflugzeug, weitgehend vorgefertigt und dadurch sehr bald fertiggestellt. Ausgezeichnete Flugeigenschaften und ... selber ausprobieren!

TECHNISCHE DATEN:

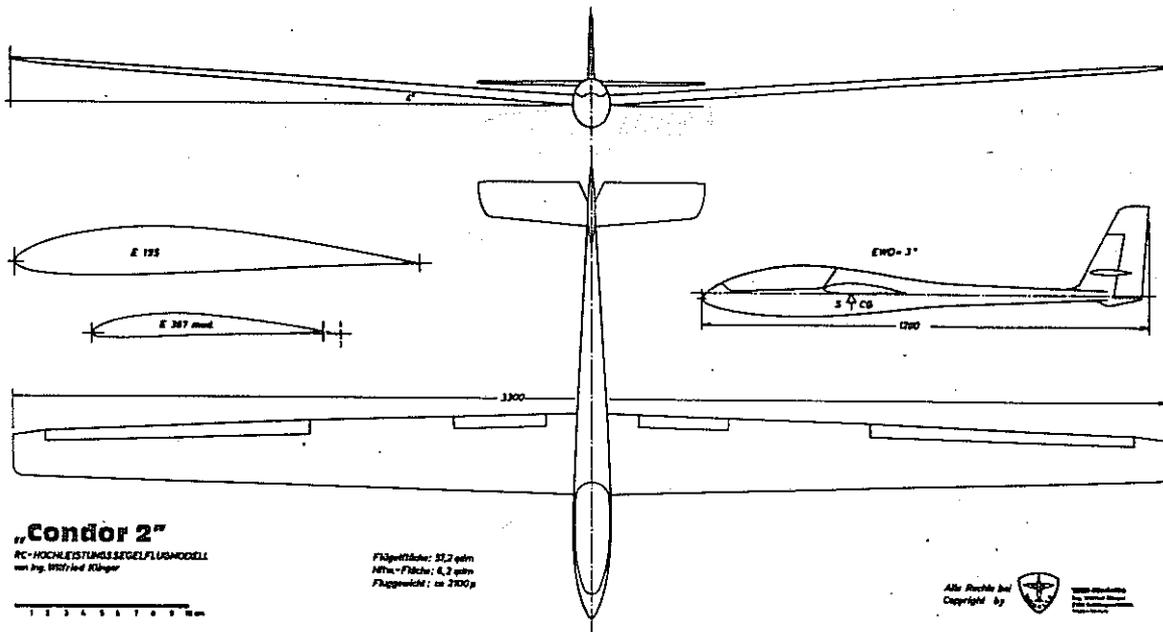
Modellname: Condor 2
 Modellart: Segelflugzeug
 Erzeuger: WIK
 Spannweite: 3300 mm
 Rumpflänge: 1280 mm
 Flächeninhalt: 63,4 dm²
 Fernsteuerung: 4 Kanäle
 Fernsteuerung: Seite, Höhe, Querruder, Klappen möglich bzw. Drosselservo in der Motorversion
 Material Rumpf: GFK
 Material Fläche: styrobeplankt (Balsa)
 Mat. Leitwerk: styrobeplankt (Balsa) bzw. Balsa (SLW)

Ladenrichtpreis: S ca. 3.500,-

Fernsteuerung: Graupner MC 18
 Tank: 80 cm³
 Motor (Type): 1,8 cm³ Super Tigre (in der Motorversion)
 Fluggewicht: 2280 g



Die Rumpfspitze des Seglers wurde zur Aufnahme des Motors umgearbeitet.



«CHALLENGER 270» im Vertrieb von Webra

Zunächst einmal eine allgemeine Beschreibung, die aufzeigen soll, was mit dieser Anlage mitgeliefert wird:

* Sender:

- Spezielles Gehäusedesign sorgt für hohen Bedienungs-komfort
- Exakte und leicht gängige Knüppelaggregate
- Knüppellänge und -federzug einstellbar
- Weg der Motordrossel einstellbar
- Leicht zugängliche Servoumkehrschalter

- Dualrate für Querruder- und Höhenrudefunktion 40-100 % einstellbar
- Ausgezeichnete Senderreichweite
- Hohe Leistungsfähigkeit der 10-teiligen Teleskopantenne
- Mixer für Höhenrudefunktion (K2) auf Klappe (K6)
- Mixer Klappe (K6) auf Höhenrudefunktion (K2)
- Mixer Seitenrudefunktion (4) auf Querruder (1)
- Anzeige für Hochfrequenzausgangsleistung und Batteriespannung



Südkorea entdeckt immer mehr den europäischen Modellbaumarkt. So auch in diesem Fall mit einer nahestehenden überkompletten 7 Kanal FM Fernsteueranlage, die von Webra in Österreich vertrieben wird.

- Akkukontrolltaste
- Halterung für Umhängegurt
- Ladebuchse bei Verwendung von Ni-Cad Akkus
- Batteriefach für 9 x 1,5 Volt Batterie oder 9 x 1,2 V/500 mAh, Ni-Cad Akkuzellen
- Schnell wechselbares Frequenzmodul
- Elektronische Trimmung

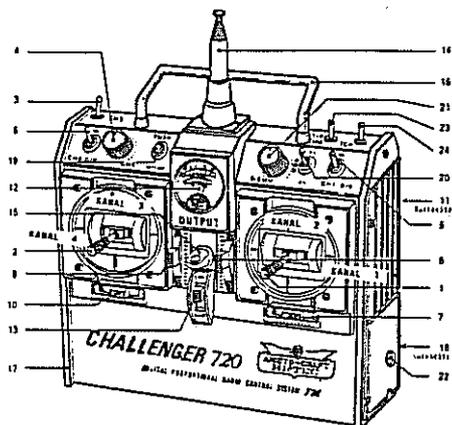
• Empfänger:

- Doppelsuperhet
- Schmalband FM
- Rauschunterdrückung
- Spannungstabilisierung
- S-Typ Servoanschlußbuchsen

• Servo HS-402 (3 Stk. im Set enthalten)

- Indirekt-Drive System
- Spritzwassergeschützt
- Stoßsicheres Gehäuse
- Stellkraft: 3kg/cm
- Servoanschlußstecker S-Typ

Nun ein bißchen mehr ins Detail!
Knöpfen wir uns den Sender vor:

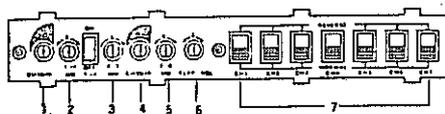


Senderfunktionen:

- 1) Steuerknüppel Querruder (Kanal 1) und Höhenruder (Kanal 2)
- 2) Steuerknüppel Motordrossel (Kanal 3) und Seitenruder (Kanal 4)
- 3) Schaltkanal - Kanal 5 zum Bedienen eines Einziehfahrwerks mit entsprechendem 180° Einziehfahrwerksservo, kann auch zum Schalten von Sonderfunktionen dienen (Schleppvorrichtung etc.)
- 4) Drehregler CH6 - Kanal 6 Zur Bedienung einer Klappenfunktion (Landeklappen, Flaps). Ausgestattet mit einer 41 Stufenraasterung ist eine exakte Funktionseinstellung möglich. Über den Mixerschalter (Punkt 20) kann ein Mischverhältnis von 0-100 % mit dem Höhenruderkanal (K2) erwirkt werden.

- 5) Dual Rate-Schalter für Querruder (K1)
Der Weg des Querruder kann schaltbar verkürzt werden.
- 6) Dual Rate-Schalter für Höhenruder (K2)
Wie beim Dual Rate-Schalter für Kanal 1 ist auch hier der Servoweg schaltbar zu verkürzen. Einstellung mit Einstellregler "CH2 D/R".
- 7) Trimmung für Querruder (K1)
- 8) Trimmung für Höhenruder (K2)
- 9) Trimmung für Motordrossel (K3)
- 10) Trimmung für Seitenruder (K4)
- 11) Sender-HF Modul (Rückseite)
- 12) Anzeige für Batterieüberwachung und Hochfrequenzabstrahlung
- 13) EIN/AUS-Schalter
- 14) Teleskopantenne
- 15) Halterung für Sendeumhängegurt
- 16) Tragegriff
- 17) Gehäuseseitenteil
- 18) Servoumkehrschalter für Kanal 1 bis 7 im Einstellfach (Senderrückseite)
- 19) Batterieprüftaste
- 20) Mixerwahlschalter 2 - 6 - AUS - 6 - 2
- 21) Drehregler 6 - 2 MIX
Zum Einstellen des Mischverhältnisses Höhenruder (Kanal 2) zur Landeklappen (Kanal 6)
- 22) Ladebuchse
- 23) Mixerwahlschalter 1 - 4 MIX - Combiswitch
- 24) Schaltkanal 7
Dreistufen Kippschalter für Sonderfunktionen.

Ein zusätzliches Einstellfach befindet sich an der Senderrückseite:



- 1) Einstellregler für Schalter "CH1 D/R"
DUAL RATE Funktion für Kanal 1 (Querruder)
Der Servoweg ist zwischen 40 und 10 % reduzierbar.
- 2) Einstellregler für Mixerschalter 1 - 4
Mixer Kanal 1 (Querruder) mit Kanal 4 (Seitenruder).
- 3) Einstellregler für Mixerschalter "1 - 4"
Mixer Kanal 4 (Seitenruder) mit Kanal 1 (Querruder)
- 4) Einstellregler für Schalter "CH2 D/R"
DUAL RATE Funktion für Kanal 2 (Höhenruder)

Der Servoweg ist zwischen 40 und 100 % reduzierbar.

- 5) Einstellregler für Mixerschalter "2 - 6"
Mixer Kanal 2 (Höhenruder) mit Kanal 6 (Klappenfunktion)
- 6) Einstellregler für Schalter "6 - 2"
Mit diesem Regler ist die Schaltposition (Servoweg für die Landeklappen) vorwählbar und kann über den Drehregler "CH6" auf der Senderfrontseite mitbeeinflusst werden.
- 7) Servowegumkehr für alle 7 Kanäle mittels Schiebenschalter.

Der Empfänger:

Der Challenger 720 Empfänger (Type HP-7RM35(40)F) ist als "Doppelsuperhet" ausgeführt. In dieser Technologie wird die Technik professionellen Funkwesens angewendet, um das derzeitige Maximum an Empfindlichkeit, Trennschärfe und Reichweite zu ermöglichen. Moderne Bauteile und aufwendige Schaltungen ermöglichen dies. Beim Doppelsuperhet werden Störsignale bereits bevor sie zum Decoder des Empfängers gelangen unterdrückt.

Die technischen Daten der gesamten Anlage (Sender, Empfänger und Servo)

Sender Challenger 720 - 7 Kanal

Bedienungselemente:

- 2 Steuerknüppelaggregate Kanal 1-4 mit elektronischer Trimmung
- 1 Schaltkanal (K5)
- 1 Drehregler
- 1 Schaltkanal mit Mittelstellung (K6)
- 2 DUAL RATE-Schalter
- 2 Mixer Schalter
- 1 Batteriecheck-Taste
- 1 Einstellfach auf der Rückseite

Frequenzbereich:

35 MHz

Modulwechsel-System:

durch Wechseln des HF-Moduls mit dem entsprechenden Präzisionsquarz kann ein Frequenzaustausch erfolgen.

Modulationssystem:

Schmalband FM

Betriebsspannung:

10,8 V (9 x 1,2V /500mA NiCad Akkuzellen)
13,5 V (9 x 1,5V Batterien-Type Mignon)

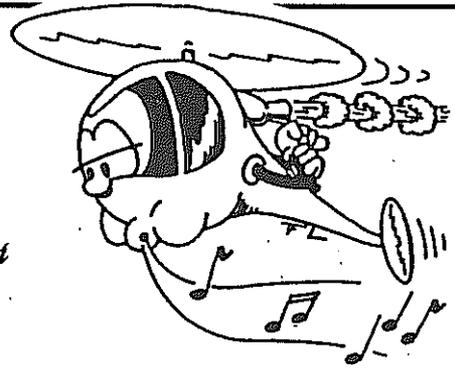
Stromaufnahme:

bei 10,8 V = 130 mA
bei 13,5 V = 150mA

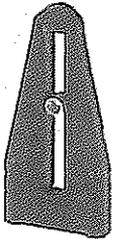
Pitch - aktuell

Graupner

von Dr. Georg Breinet



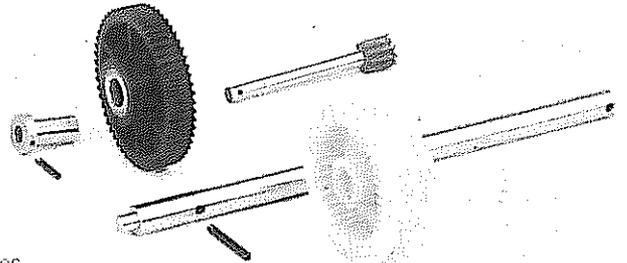
Tuningteile für Heimtechnik nun erhältlich



4618/113

Taumelscheibenführung mit Buchse.
Best.-Nr. 4618/113
Der Bolzen der Taumelscheibe wird zusätzlich in einer Ms-Buchse in der Kunststoff-Taumelscheibenführung gehalten. Die Lagerung ist dadurch verschleißfester und leichtgängiger.

Ladenrichtpreis ca. S 60,-



4618/96

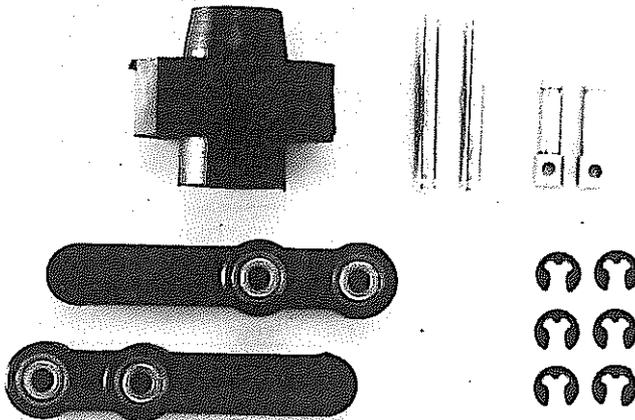
Mitdrehender Heckrotor - Best.-Nr. 4618/96

Bei Verwendung dieses Teil-Satzes ist zwischen Haupt- und Heckrotor kein Freilauf vorhanden. Bei Autorotation dreht dadurch der Heckrotor mit, so daß der Heli um die Hochachse stets steuerbar bleibt.

Der Freilauf wurde in die Nabe des Kunststoff-Getrieberades vorverlegt. Am Innenzahnrand sind 3 Bohrungen angebracht, in die Magnete zu einer Drehzahlregelung eingesetzt werden können.

Der Satz enthält: Getrieberad mit Freilauf, Freilaufbuchse, Ritzel mit langer Welle, Innenzahnrad ohne Freilauf, gebohrte Hauptrotorwelle, Befestigungsmaterial.

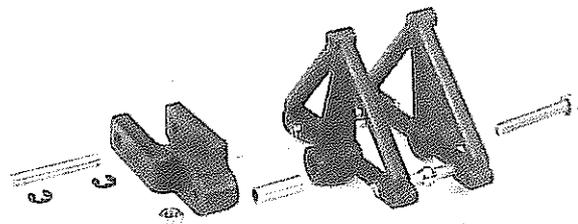
Ladenrichtpreis ca. S 950,-



Kugellagerter Pitch - Kompensator - B-Nr. 4618/147

Der mit 8 Miniaturkugellagern ausgerüstete Pitch-Kompensator garantiert eine spielfreie und vor allem verschleißfeste Übertragung der Steuerkommandos an den Hiller-Hilfsrotor. Dies erhöht die Präzision der zyklischen Hubschrauber-Steuerung. Die Packung enthält 8 Kugellager, 2 Kompensator - Arme, 1 Grundkörper, 4 Bolzen mit Sicherungsringen. Gewicht ca. 15 g.

Ladenrichtpreis ca. S 750,-



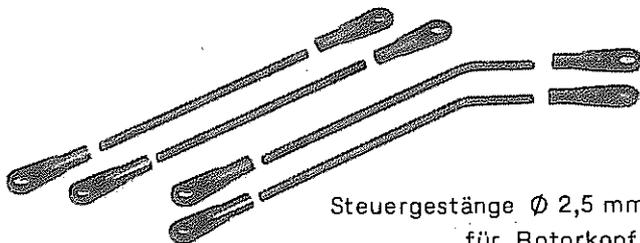
4618/116

Doppelter Nickhebel - B-Nr. 4618/116

Mit diesem Teile-Satz kann je ein Doppelumlenkhebel am linken und rechten Seitenteil angebracht werden. Die Anlenkung der Taumelscheibe erfolgt in der Mitte beider Hebel durch eine Kugelbrücke und wird dadurch stabiler.

Der Satz enthält: 2 Nickhebel duo, 2 Kugelbrücken, 1 Wippe, Befestigungsmaterial.

Ladenrichtpreis ca. S 300,-



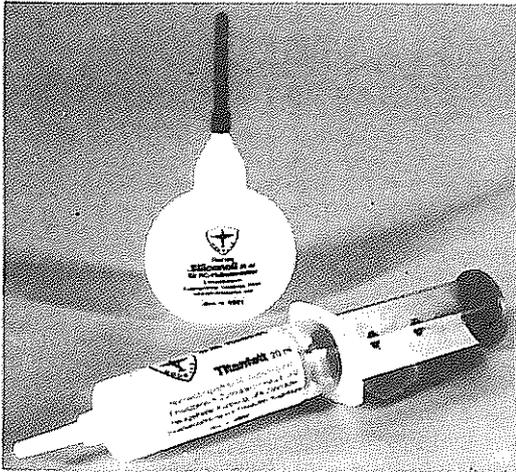
Steuergestänge \varnothing 2,5 mm
für Rotorkopf

Für besonders stabile Anlenkung. Inhalt: 2 Steuerstangen abgewinkelt, 2 Steuerstangen gerade 60 mm, 8 Gelenkköpfe.

Ladenrichtpreis ca. S 120,-


WIK Modelle
HELI - ZUBEHÖR
SILICONÖL

Reines Siliconöl für Modellhubschrauber.
Einsatzbereiche sind Kugelgelenke, Gestänge, Heckrotorantriebswellen etc.
Bestell-Nr. 4901 Ladenrichtpreis ca. S 85,-

TITANFETT


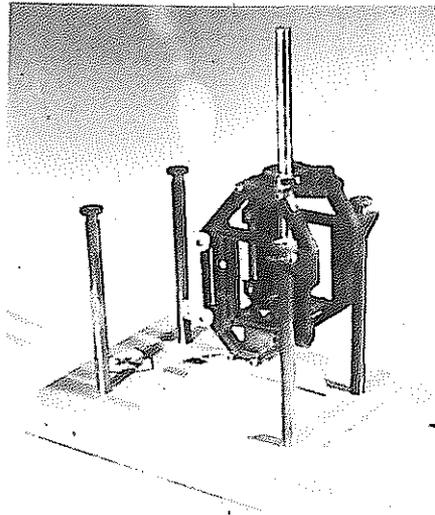
Hochleistungs-
fett für Modell-
hubschrauber
Einsatzbe-
reiche sind
Zahnräder
im Haupt-
und Heck-
getriebe,
Kupplung,
GFK Zahn-
räder, In-
nenverzahnung
von Frei-
läufen, Ku-
gellager.
B-Nr. 4909

Titanfett, 20 ml

Ladenrichtpreis ca. S 80,-

Set Titanfett + Siliconöl Bestell-Nr. 4911

Ladenrichtpreis ca. S 160,-

MECHANIK - MONTAGESTÄNDER


Der
Montageständer
erleichtert die
Montage und War-
tung einer Heim-
Mechanik.

B-Nr. 5041

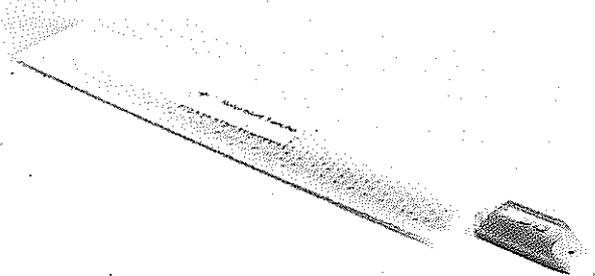
 Ladenrichtpreis
ca. S 450,-

ROTORBLATT - TASCHEN

Mit zwei getrennten Fächern für ein Blattpaar.
Ein ausgezeichneter Transportschutz!

Bestell-Nr. 1493

Ladenrichtpreis ca. S 75,-



Fortsetzung von Seite 57

Empfänger Challenger 720 - 7 Kanal

Ausführung:
Doppelsuperhet

Frequenzbereich:
35 MHz

Kanalfrequenz:
durch Wechseln des Empf.
Quarzes innerhalb der Band-
frequenz

Betriebsart:
Schmalband FM

Zwischenfrequenz:
455 KHz

Betriebsspannung:
4,5 V (4 x 1m2V /500 mA
NiCad Akkuzellen)
6 V (4 x 1,5V Batterien -
Type Mignon)

Stromaufnahme:
15 mA

Abmessung:
ca. 60 x 44 x 23 mm

Gewicht:
ca. 50 g

Antennenlänge:
100 cm

Servo:

Impulszeit: 1,55 mSek.

Drehweg: +- 45°

Betriebsspannung: 4,8 V / 6 V

**Stromaufn. ohne
Belastung:** 8 mA / 6 V

Stellkraft: 3kg/cm

Stellzeit: 0,24 sec. 60°

Abmessung: ca. 60x44x23 mm

Gewicht: ca. 45 g

Webra bietet auch eine Menge
Zubehör an, die kurz aufgelistet
wird:

11. ZUBEHÖR

Empfänger CHALL. 720 HP-7RM/35-
/FM 10.212/35

Sender HF-Modul CHALL. 720
HP-M35F mit Quarz *) 10.220/35

Servo HS 402 mit Stecker S-Typ
10.302

Steckerladegerät 50/50mA CHALL.
720 10.401

Servoanschlußkabel S-Typ 10.504

Ladekabel für Empfänger (Stecker
S-Typ) 10.506

Ladekabel für Sender CHALL.
10.507

Schalterkabel mit Ladebuchse
(S-Typ) 10.511

Senderantenne CHALL. 720 10.514

Umhängerriemen für Sender 20.431

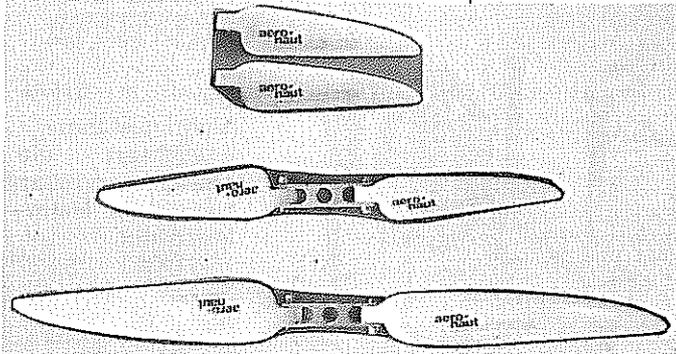
UNIVERSAL-Umhängebügel kpl. mit
Riemen für Sender 20.432

Mehrfachladegerät 1x25, 2x50,
2x100, 1x500mA 20.472

Testergebnis: eine erstaunliche
preisgünstige FM-Steueranlage, die
sehr viel kann und vor allem schon
"von Haus aus" ausgebaut ist!

aero- haut

ELEKTROFLUGZUBEHÖR



Klapp-Luftschaube (9,5 x 5", 24 X 12,5 cm)

Diese HochleistungsLuftschaube wurde von einem Experten erster Klasse speziell für den Motor Mabuchi 550 entwickelt, ist aber auch bestens für andere Motortypen 7-8 Zellen geeignet (z.B. Keller 22/12). Durch den überdurchschnittlich hohen Wirkungsgrad macht der Elektroflug auch mit nur 7-8 Akku-Zellen großen Spaß. Diese Luftschaube ist auch bestens für das Modell SINUS geeignet.
Bestell-Nr. 7242/52 (VE 1 Stück)

Ersatzblätter (VE 1 Paar), Bestell-Nr. 7242/72

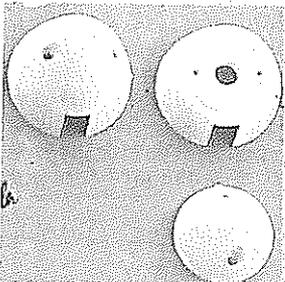
Alu-Mittelteil mit Schrauben (VE 1 Stück)
Bestell-Nr. 7242/22

Schrauben für Luftschaubenmontage (VE 30 Stück)
Bestell-Nr. 7772/05

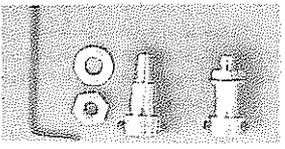
Klapp-Luftschaube (14 x 8,5"), 36 x 22 cm

Diese Luftschaube ist eine Fortsetzung der neuen Freudenthaler-Serie, passend u.a. zu Modell Sunfly und Motoren Mabuchi 550 mit Getriebe 3:1, Unger 10, Keller 80/7, 100/6 und 90/6.
Bestell-Nr. (VE 1 Stück) 7242/54

Bestell-Nr. (VE 1 Paar) 7242/74 Ersatzblätter



Spinner 40 mm Ø
passend u.a. zu Modell Sinus und Sunfly, bzw. zu Luftschauben der Freudenthaler-Serie. Besonderheit: seitliche Luftschaubenausgangsbreite für Luftschaubenmittelstücke 8, 10 und 12 mm Stärke
Bestell-Nr. (VE 1 Stück) 7252/04 weiß, /24 rot



Luftschauben-Kupplung
für 8 mm Luftschaubenbohrung, passend für Freudenthaler Serie, Gewinde M 6
Bestell-Nr. (VE 1 Stück) 7124/08

Ladenrichtpreise		ca. S	
7242/52	150,-	7242/74	150,-
/72	90,-	7252/04	40,-
/22	80,-	/24	40,-
7772/05	60,-	7124/08	50,-
7242/54	220,-		

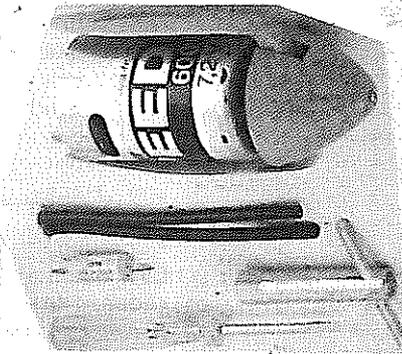
Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



GRAUPNER

ELEKTRO-UHU Antriebsset Bestell-Nr. 297



Kompaktes Antriebsset für das Modell Elektro-UHU oder ähnliche Modelle mit 6 bis 7 Zellen. Die direkt angetriebene Klappluftschaube Ø 180 mm wird mittels Aluminium-Spannkonus auf der Motorwelle befestigt.

Das Set Enthält

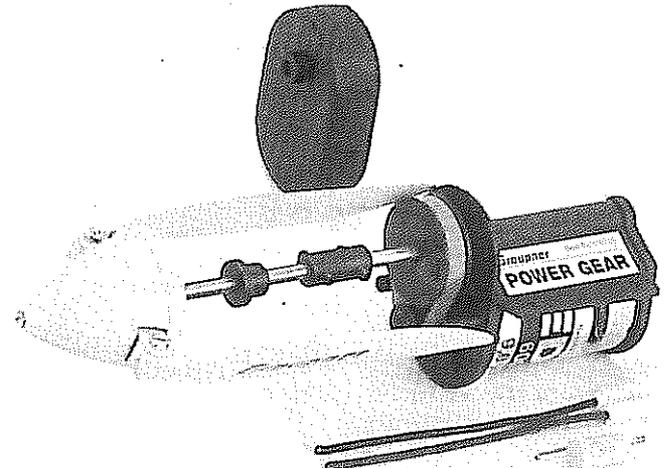
Alle Teile zur Montage der betriebsfertigen Antriebseinheit: Klappluftschaube-Set Best.-Nr. 289, Elektromotor GRAUPNER SPEED 600 7,2 V, Motorbefestigungsschrauben, Entstörkondensator, Anschlußkabel mit 2 pol. Stecker, Schlüssel SW 8, Schraubendreher und Betriebsanleitung.

Technische Daten

Elektromotor GRAUPNER SPEED 600, 7,2 V, Gewicht kompl. ca. 220 g.

Ladenrichtpreis ca. S 300,-

GRAUPNER POWER-GEAR - Antriebsset, B.Nr. 287



Komplettes Antriebsset für das Modell ASW 22 BE oder ähnliche Modelle.
 Geeignete Antriebsbatterie 10 bis 12 Zellen.

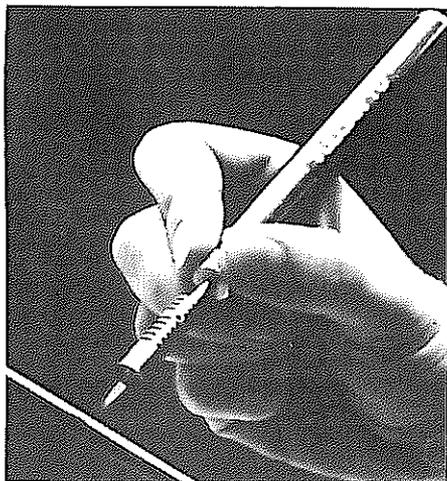
Das Set enthält

Alle Teile zur Montage der betriebsfertigen Antriebs-
einheit: GRAUPNER POWER GEAR 2,5 mit Elek-
tromotor GRAUPNER SPEED 600 9,6 V, Kupplungs-
stück, Fernwelle \varnothing 5 mm, Wellenlager aus Spezial-
kunststoff, Entstörkondensator, Anschlußkabel, Klapp-
luftschraubenset Best.-Nr. 288 und Betriebsanleitung.

Technische Daten

Elektromotor GRAUPNER SPEED 600 9,6 V
Gewicht kompl. ca. 3000 g

Ladenrichtpreis ca. S 700,-

VULKAN 10 - Miniatur-Schweiß-Lötgerät, B-Nr. 44

Zum Hartlöten
mittels Silber-
lot mit niedri-
ger Schmelz-
temperatur.
Regulierventil
Betrieb mit
Feuerzeuggas.
Gastank mit
handelsüblichem
EURO - Einfüll-
ventil.

Techn. Daten

Gewicht ca. 60g
Länge ca. 190mm
Füllkap. ca. 10 g
Betriebsdauer m.
einer Füllung
max. 40 Min.
Temp. max. 1300°

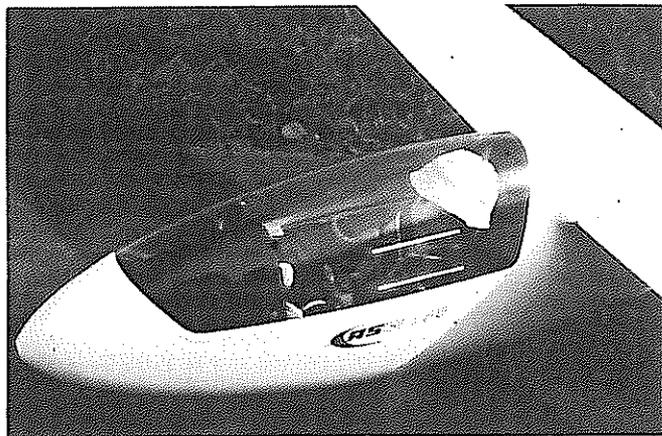
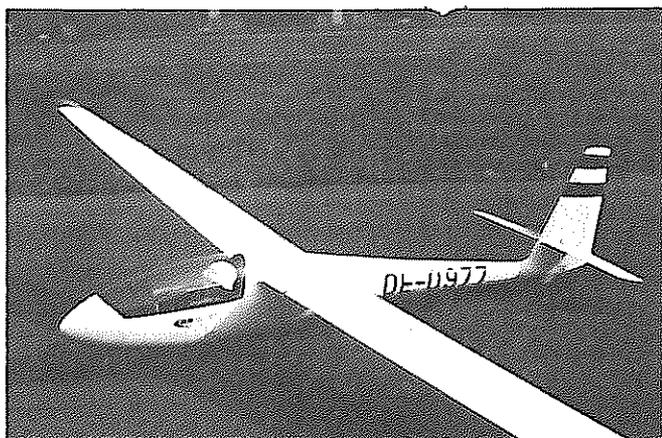
Ladenrichtpreis ca. S 220,-

* * *

**MODELLBAU G. KOCH**

Zunächst einmal eine Korrektur :

Die PILATUS B 4 hat nicht 3750 mm, sondern
3200 mm Spannweite und kostet S 3300,- (bügelfer-
tig ohne Klappen S 3900,- und bügelfertig mit
Klappen S 4200,-).



Neu hingegen eine ASW 15B im Maßstab 1:4 mit
einer Spannweite von 3750 mm.
Kosten S 4100,- (bügelfertig mit Klappen S 5150,-).

Ein echtes "Schmankerl" von KOCH aus Reutte -
Tel.: 05672/257822 oder 37063.

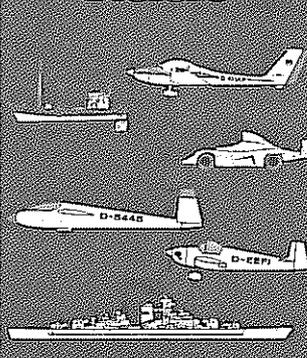
Übrigens gibt es nun auch einen Katalog mit inter-
essanten Modellen (Segler, Motormaschinen etc.).

* * *

AUS "ABRAHAMS - FLIEGERTRÖDEL - LADEN"

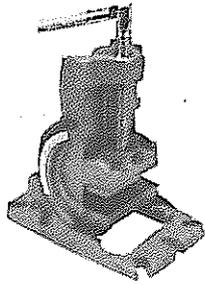
- 1 SITAR JET RANGER mit 10 cm³ Webra Cham-
pion + Original Sitar elektr. Drehzahlregelung,
neuwertig, komplett mit Sitar-Haupt- und Heck-
rotorblättern S 25.000,-
- 1 FOKKER E III - Eindecker, 10 cm³ Webra Cham-
pion Motor mit Dynamix-Vergaser und Resosi-
lentauspuff, ca. 2000 mm Spannweite, Querruder
+ Querruderservo, neuwertig S 3000,-
- 1 Oldtimer "RED ZEPHYR" (1938) mit HP 21 VT,
1800 mm Spannweite, Original Papierbespannung
und lackiert, neu S 3000,-
- 1 MOTORSPATZ WANITSCHKE, 3333 mm Spann-
weite, styrobeplankte Flächen mit Querruder und
Störklappen, 6,5 cm³ Webra Viertaktmotor,
neuwertig S 4000,-
- 1 EMMA IV, Oldie von Rödel, Tiefdecker, Quer-
ruder, Superfish, 1700 mm Spannweite, neuwertig
S 2500,-

Anfragen an die Modellflugsekretärin 0222/5051028

**aero-
naut****Katalog '88**

mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

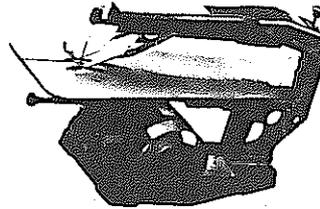
Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von
»aero-naut«-Modellbau
Postfach 11 45
D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 15,- (einschl.
DM 3,- Porto) in Brief-
marken, vom Ausland
DM 17,- mit intern. Post-
coupons.



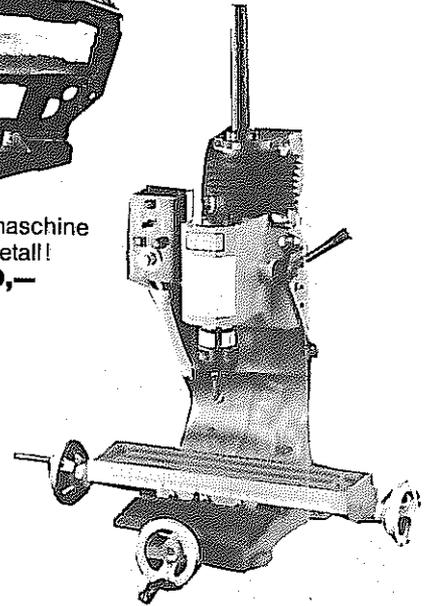
Maschinenschraubstock mit Winkelverstellung nur **S 349,-**



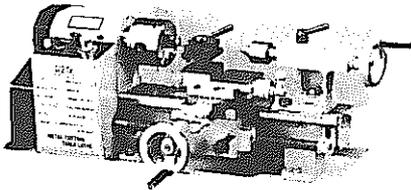
Combi-Bandschleifmaschine
1/3 PS, nur **S 1.890,-**



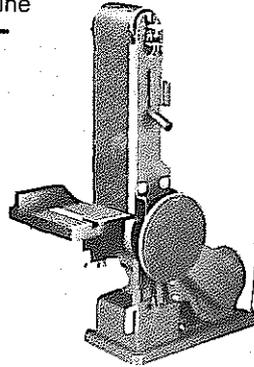
Stabile Laubsägemaschine
für Holz und Metall!
Nur **S 2.890,-**



Präzisionsfräsmaschine
mit elektronischer Regelung! 3/4 PS,
48 kg mit Spannange 16 mm/MK 3!
Nur **S 9.580,-**



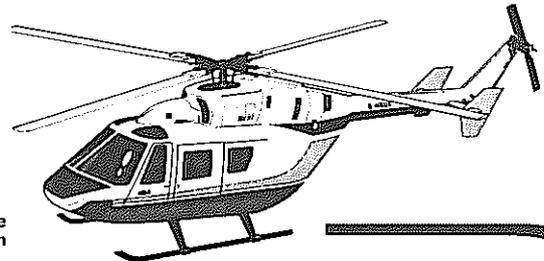
Kleine Tischdrehbank mit elektronischer
Regelung! 3/4 PS, Gewicht 30 kg!
Mit Zubehör! **S 13.350,-**



Teller-Bandschleifmaschine
mit Winkeltisch!
Nur **S 2.680,-**

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

Schlüter HUBSCHRAUBER **Service Center**



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 35
1060 Wien
Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg
Telefon 03462/25 41 19

robbe – Heim Service Center

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Holzmann

Goldgasse 14
5020 Salzburg
Telefon 0662/84 22 59

Modellbau Neyer

Landstraße 16
6714 Nüziders
Telefon 05552/64 0 11

Modellbau Ruppig

Husselstraße 10
6130 Schwaz
Telefon 05242/53 59

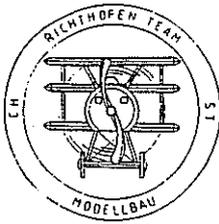
Self-Made

Auerspergstraße 56
5021 Salzburg
Telefon 0662/76 4 32

Weitere Bezugsquellennachweise:

TECHNicator GesMBH
Prager Straße 142
1210 Wien

TECHNicator GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien



RICHTHOFEN TEAM MODELLBAU



**Kontaktanschrift
ÖSTERREICH**



RICHTHOFEN-TEAM-Modellbau
Konrad Fischer
A-4981 Keizersberg
Thal 77

Generalvertretung für Österreich
AKKU-LADETECHNIK
K.H. Oberndörfer

VT-2 NC Akkulader 189,-DM
VT-4 NC Akkulader 229,50DM

AK 1 Kapazitätsmessgerät 106,65DM
KH 1 Kapazitätsmessgerät 195,75DM

Stützpunkthändler für micropop, Menz-Propeller

**Kontaktanschrift
DEUTSCHLAND**



RICHTHOFEN-TEAM-Modellbau
Mechanikermeister - Christian Strachberger
A-3309 Rottmünster 2
Tel. 08532 1612

KDH, aero-naut, Bartels - Prop, Wik, Krick, Rödel, JAMARA, ROEBERS, eismann, Lanitz, WANI TSCHECK

Von Freund zu Freund Peter WUK GesmbH.

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

Signalgeber

Signalgeber sind wichtig, um ihr Modell im Korn-Hasenfeld oder Weid-waender aufzufinden.

BAUPLÄNE

MAGNET-STEUERUNG

HOCHSTARTROLLE

F1

IHR PARTNER FÜR DEN FREIFLUG

Schleuderhaken

FERTIGFLÄCHEN

SAALFLUG

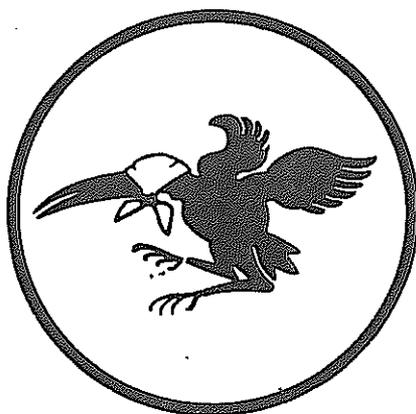
FERTIGRÜMPFE

F1A - F1E

Prospekt anfordern!! **SONDERANFERTIGUNGEN**

Bernhard Schüssler, Offenbacher Str. 29, D-6052 Mühlheim a/M
1187

BESCH
Modelltechnische Fertigung



ROHBAUFERTIGMODELLE,

welche Sie nicht
in jedem Modellbaugeschäft kaufen können.

Pilatus B4 mit 3,2 m, Großsegler ASW 15b sowie Diamant,
ME 163 als NURFLÜGLERSEGLER!!!
und viele weitere Motor- und Seglermodelle.

Katalog mit Preisliste bei

MODELLBAU KOCH

A-6600 Reutte, Wängle-Winkl 7
Telefon 05672/25 78 22 oder 37 0 63

FP S.O.S.

die erfolgreichen Sportmotoren Serie

Motor des Monats:

Komplettes Zubehörprogramm
Spezial-Schalldämpfersystem
Größtes Luftschrauben-
sortiment
TITAN- und CARBOLIN-
Kraftstoffe
Umfassender
Ersatzteil-Service

OS MAX 40 FP
6,5 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1421

OS MAX 25 FP
4,07 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1425

OS MAX 35 FP
5,9 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1426

OS MAX 15 FP
2,49 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1806

OS MAX 10 FP
1,76 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1811
mit Normalvergaser
Best.-Nr. 1803
mit Drosselvergaser

Ausführlich beschrieben im großen
GRAUPNER-Hauptkatalog FS

OS MAX 20 FP
3,46 cm³ Hubraum
Best.-Nr. 1424

Graupner

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

**Bastlerzentrum
Gebrüder Engl** Ihr Spezialist für Modellbau und Basteln

Auerspergstraße 56
A-5020 Salzburg
Tel. 0 62 22/7 64 32, 7 23 62

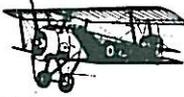
MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO

RÖBER

Laxenburger Str. 12
1100 Wien 62 15 45

Seit 11 Jahren
HAAS
RC MODEL SHOP

Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/31 88



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

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

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

MARO-MODELLBAU
Mathias Rottensteiner jun.
Plankenau 128
5600 St. Johann/Pongau
Telefon 06412/78 37

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



FLUG — SCHIFF — AUTO

M W M A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Modellbau Wagner Melk Tel. 02752/24 32

MODELLBAU-AKTIV

Lindinger 4591 Molln
Tel. 07584/33 1 80

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

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



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

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

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

ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

EZ **SPORTS AVIATION**



Fast-Fertig-Modelle

PILOT

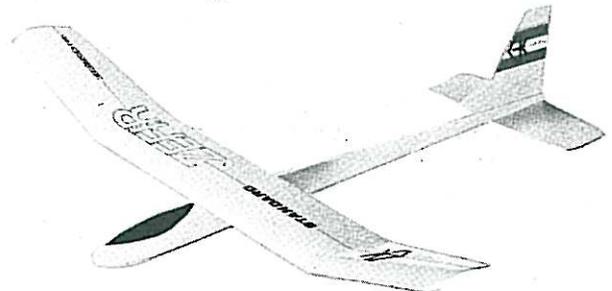
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
IT'S ABOUT TIME!

Elektro-
Motore +
Zubehör

MARX

Mit  Standard-Modellen

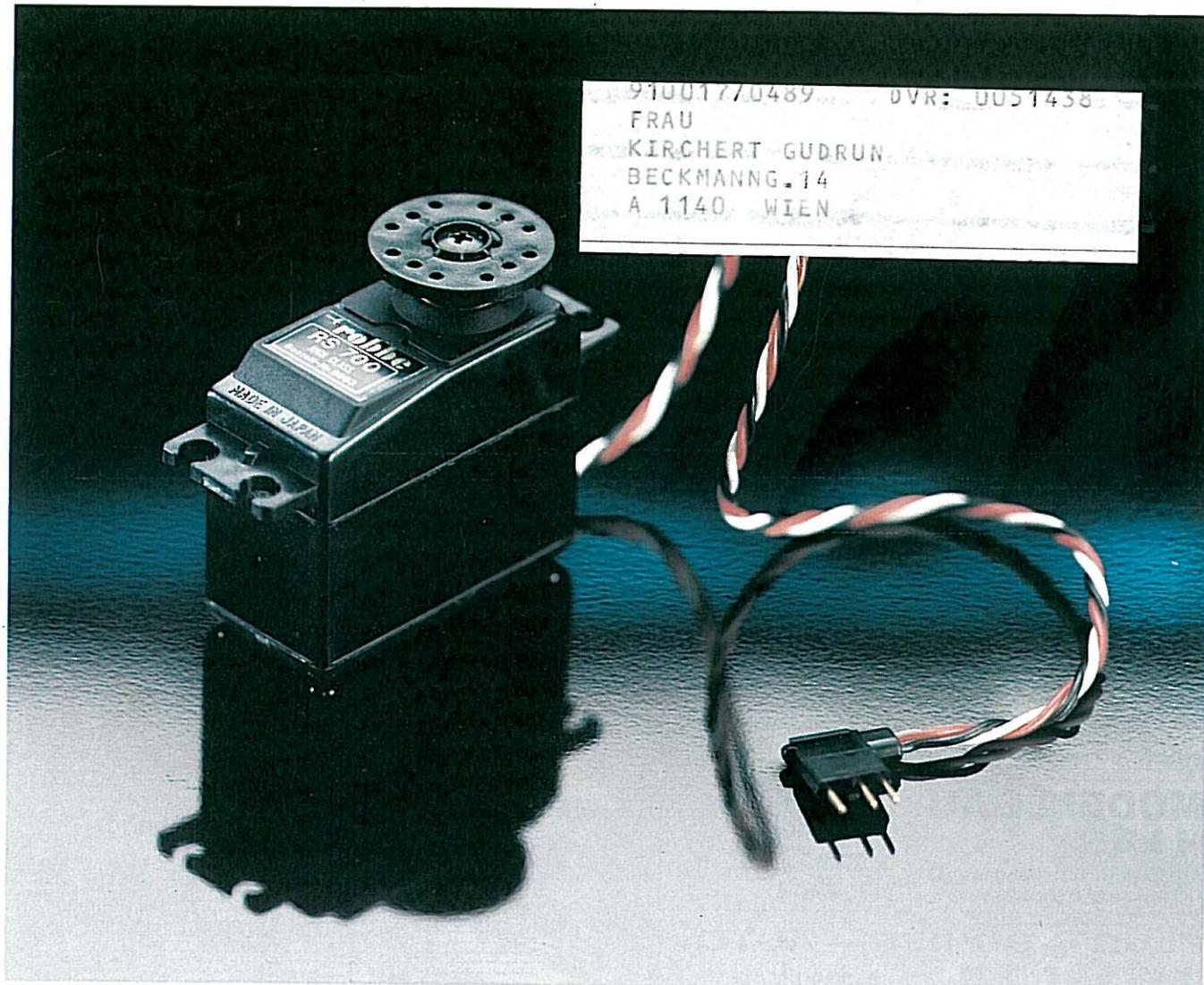


vom Minigleiter zum RC-Modell

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

G. Kirchert  **modellbau wien**

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

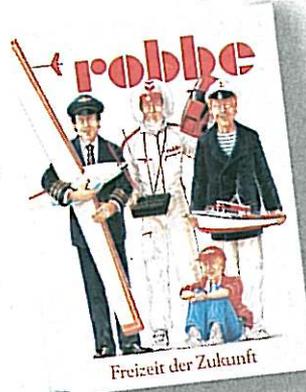


Wieviele Sensationen erwarten Sie in 8 ccm ?

robbe-Modelltechnik, das ist Spitzentechnologie auf kleinstem Raum: Gewaltige Dimensionen von mikroelektronischer Unfehlbarkeit, feinmechanischer Präzision und technologischem Einfallsreichtum setzen in den Servos von robbe die

Fernsteuersignale in exakte, proportionale Bewegungen um. Garantiert. Denn außergewöhnliche Ideen gibt's in diesen kleinen Kraft-Werken jede Menge: Etwa eine Kupplung, die kein Rütteln von der Mechanik bis zur Elektronik vorläßt!

 **robbe**
Freizeit der Zukunft



Den Katalog mit dem gesamten robbe-Programm gibt's im Fachhandel.

ROBBE HAT DIE SERVOPREISE GESENKT