



Anlässlich der Staatsmeisterschaft in der RC-Kunstflugklasse F3 A wurde der neue ÖMV-Modellflugplatz - Brandstätte-Weer von Fernsehpfarrer Moosbrugger feierlich eingeweiht.

österr. modell- flugnachrichten



Die ASW 17... ein RC-Modell mit unkompliziertem Flugverhalten und hohem Leistungsvermögen.

Kurzbeschreibung

Best.-Nr. 90522

Das schlanke, widerstandsarme Tragflügel-Profil verleiht der ASW 17 ein Leistungsvermögen, das für ein Modell dieser Größe beachtlich ist. Es kann sowohl bei aufwindschwachen Wetterlagen in der Ebene, als auch am windigen Hang eingesetzt werden und ist sehr einfach mittels Seil oder Gummizug zu starten.

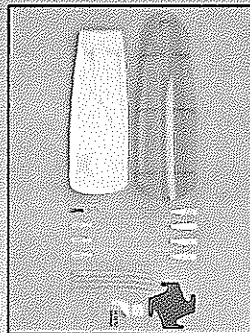
Das Modell erfreut den weniger Geübten wie den Experten durch unkompliziertes Flugverhalten.

Durch den Ferran-Fertigrumpf und die Fertigbauweise von Tragflügel und Leitwerk beschränkt sich die Bauzeit auf ein Minimum, und das Modell ist auch vom „Neuling“ im Modellbau durchaus problemlos fertigzustellen.

Aufgrund ihrer Abmessungen ist die ASW 17 ein ideales Kofferraum- und Urlaubsmodell.

Technische Daten

Spannweite:	2200mm
Rumpflänge:	1100mm
Länge über alles:	1180mm
Tragflügelinhalt:	42,9dm ²
Höhenleitwerkinhalt:	5,9dm ²
Gesamtflächeninhalt:	48,8dm ²
Streckung:	11,3
Fluggewicht ca.:	1200g
Gesamtflächenbelastung ca.:	24,6g/dm ²



Das Zubehör ist komplett bis zur letzten Schraube.

Der technische Fortschritt im Modell

Carrera Modelltechnik

Neuhierl GmbH & Co. KG · 8510 Fürth/Bay.

Österreich: Spiel-Sport-STADLBAUER Ges. mbH., 5027 Salzburg, Postf. 83, Magazinstr. 4

Liebe Modellflugfreunde !

Als ich meinen letzten Leitartikel schrieb, war die Flugsaison so richtig im Gange. Heute schreibe ich diese Zeilen bereits am Ende der Saison. Und dabei hat sich beim abgelaufenen Flugbetrieb sehr viel getan. Da war zuerst einmal der 16. Dr. Igo Etrich Wanderpokal in Kraiwiesen. Wie immer war dort viel los und es hat sich wie bei der Staatsmeisterschaft bestätigt, daß wir in der Kunstflugklasse F3 A eine immer breiter werdende Spitze haben. Und das ist gut so.

Wie bei der Staatsmeisterschaft wurde auch in Kraiwiesen eine Schallmessung durchgeführt. Während in der Klasse F3 A keine nennenswerten größere überschreitungen gab, waren diese in der Klasse RC-MS teilweise schon größer. Obwohl durchaus viele Modelle dabei waren, bei denen der zulässige Schallpegel eingehalten wurde, gibt es immer wieder Wettbewerber, die das nicht zu Kenntnis nehmen wollen und meinen, daß eine zu starke Leistungsbeeinträchtigung dadurch entstehen würde und eben die Regeln geändert werden müßten. Dabei aber haben gerade jene Modelle mit den relativ leisesten Motoren den Wettbewerb gewonnen.

Zum Saisonausklang fanden noch die beiden Europameisterschaften im Hangflug und Freiflug statt. Während die Hangflug - EM im alpinen Gelände der Melchsee Frutt in der Schweiz stattfand, wurde die Freiflug-EM in Mostar, im heißesten Zipfel von Jugoslawien durchgeführt. Beide Wettbewerbe verlangten den Teilnehmern ungeheuerliche Strapazen ab. Leider konnten diese Strapazen nicht in Erfolge umgelegt werden. Während unsere Nationalmannschaft in der Schweiz wenigstens in der Mannschaftswertung einen 3. Platz unter 5 Nationen erringen konnte, blieb der Erfolg bei den Freifliegern dieses Mal ganz aus. Nun ist es aber bestimmt nicht so, daß man deswegen in eine Weltuntergangsstimmung verfallen muß. Nach den vielen schönen Erfolgen in den letzten Jahren kann es eben auch einmal ein Jahr geben, in dem es nicht so erfolgreich aussieht. Dabei bin ich überzeugt, daß sich jeder einzelne Teilnehmer unserer Nationalmannschaften auf das gewissenhafteste vorbereitet und auch eingesetzt hat. Ich möchte Ihnen allen dafür danken, zumal sie ja auch noch finanziell beachtliche Mittel einsetzen mußten.

In der Klasse F4 C wurde erstmalig eine Staatsmeisterschaft ausgetragen. Niemand hätte geglaubt, daß diese Klasse so einen Zuspruch bekommen würde. Hingegen war bei der Freiflug-Staatsmeisterschaft eher ein Rückgang zu bemerken. Wie soll aber eine Kategorie Anhänger finden, wenn kein Mensch bereit ist, über diese Klasse begeistert und motivierend zu schreiben ? Dabei hätte es gerade diese Klasse in sich - schon wegen des relativ geringen finanziellen Aufwandes - mehr Anhänger zu werben.

In den Bundesländern hat es in dieser Saison wieder recht viele Veranstaltungen gegeben, die mit größter Begeisterung und mit größtem Einsatz vorbereitet und durchgeführt wurden.

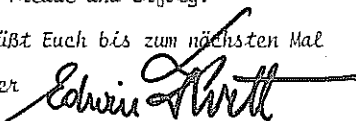
Dank allen, die diese großen Arbeiten auf sich genommen haben. Es wäre sehr fein, wenn in prop über alle diese Veranstaltungen berichtet werden könnte und bitte daher um Eure Berichte über die durchgeführten Wettbewerbe, Schaufliegen und Platzeröffnungen.

Bei mir liegen noch viele Wettbewerbsberichte und auch noch andere Beiträge die für prop geschrieben wurden. Seid bitte nicht ungeduldig, sie werden alle gebracht, aber wir sind mit dem Umfang unserer Zeitung ohnehin schon weit über unsere Vorstellungen hinaus, doch ist aus zeitlichen Gründen - die Zeitung wird ja nur von einem Zweimann-Team gemacht - eine öftere Erscheinungsweise zur Zeit nicht möglich. Vielleicht gelingt es uns noch vor Weihnachten eine Zwischennummer einzuschleiben.

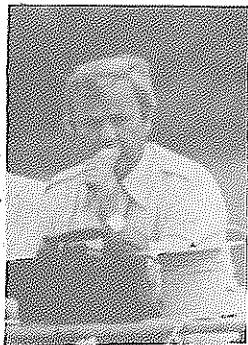
Wenn die Flugsaison nun auch zu Ende geht, so beginnt nun für alle die Bausaison. Dazu wünsche ich Euch recht viel Freude und Erfolg.

Es grüßt Euch bis zum nächsten Mal

Euer



Bundessektionsleiter



ÖAeC-Präsident Dr. Josef Lenz 60 Jahre



Unser Präsident , Dr. Josef Lenz, war nach dem Krieg einer der Ersten, der sich dem Österreichischen Aero Club als Funktionär zur Verfügung stellte.

Ich erinnere mich gerne an die Zeit zurück, als Dr. Lenz Landesverbandspräsident von Wien war und ich damaliger Vizepräsident und Landessektionsleiter für Modellflug. Man konnte mit ihm immer recht gut zusammenarbeiten und er zeigte stets reges Interesse für den Modellflug. Zu jener Zeit entstanden in Wien die später geflügelten Worte "kleine und große Brüder" , mit welchen die innigen Beziehungen zwischen den Modellfliegern und den Segelfliegern (andere Sparten gab es noch kaum) ausgedrückt worden sind.

Josef Lenz war zu der damaligen Zeit ein eifriger Besucher vieler Modellflugveranstaltungen und ich konnte nur aus dieser Zeit Fotos finden, die ihn mit Modellfliegern zeigen.

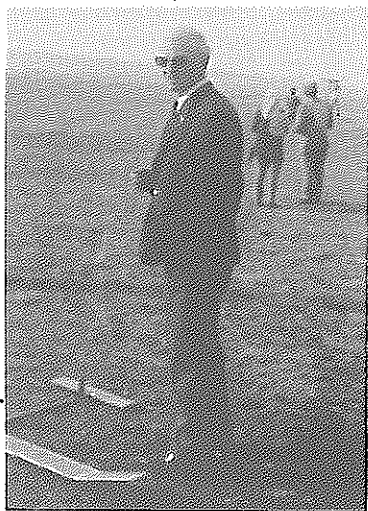
Seit 8 Jahren ist Dr. Josef Lenz Präsident des Bundes-Aero Clubs. Er führt diese Funktion in einer Zeit aus, in der es den herrlichen fliegerischen Idealismus von damals kaum mehr gibt und in der es sowohl den kleinen als auch den großen Brüdern manchmal sehr schwer gemacht wird, ihren fliegerischen Sport auszuüben.

Wenn unser Präsident infolge seiner vielen Aufgaben in fliegerischer aber auch beruflicher Hinsicht nur noch selten zu den Modellfliegern kommen kann, so beweist er aber bei vielen Gelegenheiten immerwieder, wie sehr er die Arbeit der Modellflieger schätzt.

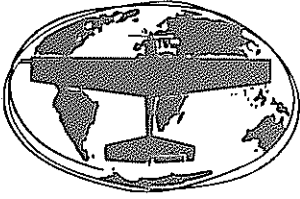
"Um die Modellflieger brauche ich mich nicht zu sorgen, die machen ihre Arbeit immer ausgezeichnet und verlässlich" . Diese Beteuerung hat er wiederholt ausgesprochen und wir danken ihm dafür, wemngleich wir ihn aber auch ab und zu bei uns sehen wollen.

Zum 60. Geburtstag wünschen wir Dir, lieber Präsident, alles alles Gute, weiterhin viel Freude in der Fliegerei und beste Gesundheit.

Wir aber wünschen bei dieser Gelegenheit, daß Du für uns auch weiterhin ein so verständnisvoller Präsident bleibst.



Fesselflug-Weltmeisterschaften



wm-
bildbericht

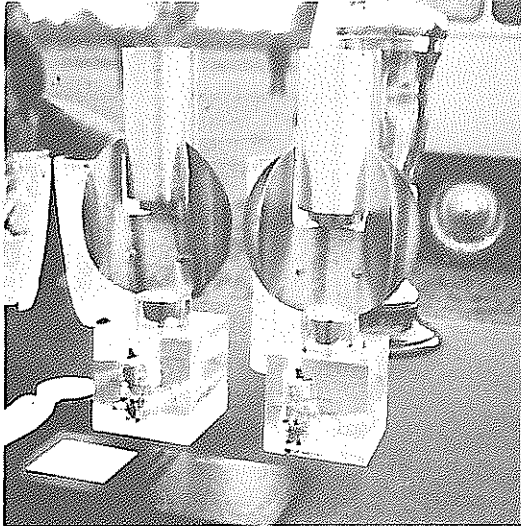


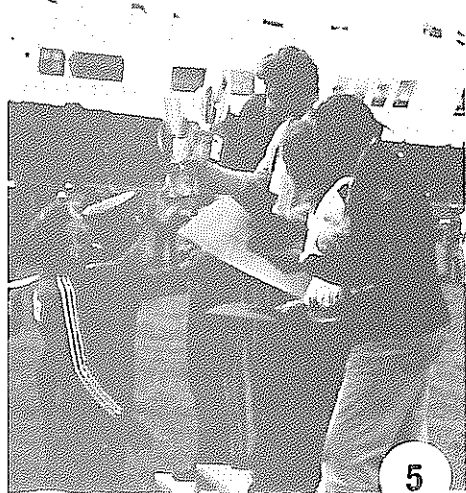
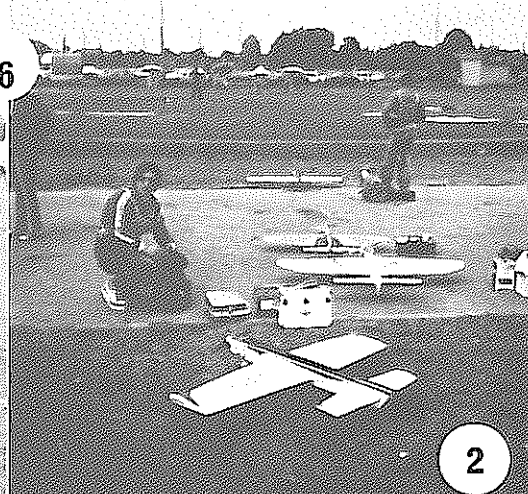
Die österreichische Nationalmannschaft bei der feierlichen Eröffnung der WM.

Von links nach rechts:

Die F2 C - Teamflieger Pepi Fischer, Heinz Nitsche, Fritz Kühnegger und dahinter verdeckt Herbert Baumgartner, Hans Straniak und Johann Gürtler, Mannschaftsführer Heinz Freundt und die F2 B - Kunstflieger Harald Pokorny und Adi Hansemann als Fahnenträger und von dieser verdeckt Franz Wenzel.

Große Bewunderung ernteten die von den österreichischen WM-Teilnehmern selbst entworfenen und hergestellten Pokale für die Klasse F2 C - Mannschaftsrennen. Es sind in ein Kunststoffwürfel eingegossene original Bugl-Motoren, die zu seinem Gedenken als Wanderpokale für Bugl's Spezialklasse gestiftet wurden.

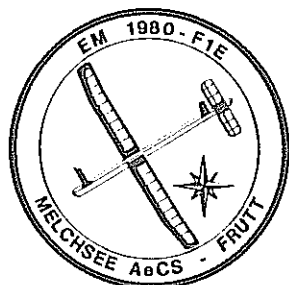




- 1 Nach einem "WINGOVER" senkrecht in den Asphalt. Lavalett's (F) Mißgeschick nach Steuerungsbruch im Finale der Kunstflugklasse.
- 2 Der beste österr.Kunstflieger, Harald Pokorny, kurz vor dem Start.
- 3 Der alte Weltmeister in F2 C, der Holländer Metkemaier, beruhigt seine Nerven kurz vor dem Start "hinter Gittern".
- 4 So war das Wetter um 7 Uhr früh kurz vor dem Start in der Kunstflugklasse. Keine sehr große Freude hatten dabei Franz Wenzel und Adi Hansemann.
- 5 Der österreichische Mannschaftsführer, Heinz Freund, übergibt dem neuen Weltmeisterpaar in F2 C, Gschwendtner - Man (Dänemark) die neuen Wanderpokale.

Europa-Meisterschaft F1E 1980

MELCHSEE-FRUTT



Fachreferent für Hangflug
Dir. OSR Felix Schobel

Wieder ist eine alpine Europameisterschaft mit allen Vor- und Nachteilen vorüber. Vorüber auch die 1. EUROPAMEISTERSCHAFT, die mit einem EUROPACUP gekoppelt war. Und auch hier zeigten sich Vor- und Nachteile. Doch darüber weiter unten.

Vom 22.-24. August 1980 fanden auf Melchsee-Frutt in der Schweiz in der Klasse des selbstgesteuerten Hangfluges F1 E die diesjährigen Europa-meisterschaften statt. Da man derzeit nur aus 5 bis 6 Nationen eine Teilnahme erwarten durfte, der Aufwand aber für diese 15 bis 18 Wettbewerber zu hoch käme, schrieb man gleichzeitig zum gleichen Termin auch in der selben Klasse einen Europacup aus. Aus Österreich wurden eine Nationalmannschaft und vier Einzelstarter genannt.

Da der Wettbewerbsbus des Aero-Clubs diesen Teilnehmern nicht zur Verfügung stand, mußten die Teilnehmer mit Privatautos bzw. mit der Bahn die 900 km Fahrtauf sich nehmen. Während Mannschaftsführer Schobel schon am Montag anreiste, folgte Hlavka mit der Eisenbahn erst am Dienstag und Buchleitner kam erst am Mittwoch abends. Der 3. Mann der Nationalmannschaft kam bedauerlicherweise überhaupt nicht (!). Dem Mannschaftsführer wurden bis heute keine Gründe für sein Fernbleiben mitgeteilt. Als Ersatzmann für ihn konnte Schobel bei der Wettbewerbsleitung erreichen, daß Lintner Karl in der österreichischen Nationalmannschaft starten konnte. Somit waren es nunmehr sechs (Österreicher):

Nationalmannschaft: Hans Hlavka (ÖMV-ESV St. Pölten)

Robert Buchleitner und Karl Lintner (bde.UMSC Kolibri).

Europacup-Mannschaft:
Kolibri/Obergrafendorf:
Felix Schobel, sen.,
Felix Schobel, jun. und
Klaus Salzer.

Durch die frühere Anreise der Europacupteilnehmer konnten diese schon ab Dienstag trainieren, was sich so positiv auswirkte, daß diese in der Endabrechnung der Nationalmannschaft klar überlegen war.:

Dienstag: trüb bis heiter, schwache Winde aus wechselnden Richtungen, Einfliegen aller Modelle möglich, Einsatz vor allem: Leichtwindmodelle und hauptsächlich Kreisen. Keinerlei Hektik! Training von 9 bis 13 h.



Die Österreichische Nationalmannschaft von links nach rechts; Hans Hlavka, Buchleitner, Lintner, stehend Mannschaftsführer Schobel.



Die gesamte Österreichische Nationalmannschaft in etwa 2100 Metern Höhe.

Bremung mit Sonnenthermiken über Bergkämme, Lintner suchte 4 Stunden und kehrte ohne Modell zurück; da die beiden Nationalmannschaftsmitglieder Lintner und Buchleitner erst am Donnerstag mit dem Training begannen, konnten sie ihre Leichtwindmodelle erst am 2. Wettbewerbstag (Samstag) während des laufenden Wettbewerbes einfliegen.

Freitag: Vormittag bei gleicher Witterung kurzes Training, Nachmittag bei fast "Spitzerberg-Winden" 2 Wertungsdurchgänge: die beiden "Nationalen", Buchleitner (1. Durchgang) und Hlavka (2. Durchgang), erlitten mit 64 Sekunden bzw. 59 Sekunden totale "Absaufer", die unsere Nationalmannschaft weit zurückwarfen.

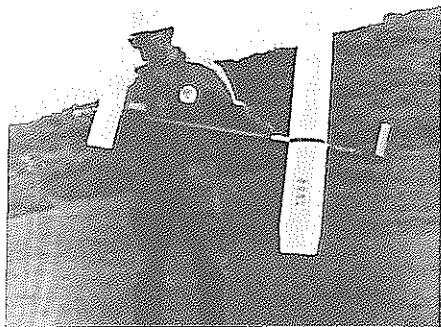
Besser ging es den Teilnehmern im EUROPACUP, die nach diesen beiden 1. Durchgängen die Nationalmannschaft schon weit überflügelten.

Samstag: Dieser Tag zeigte sich mit einem "Dienstagwetter" jedoch mit

Mittwoch: Ähnliche Bedingungen wie am Dienstag, nachmittags Regenschauer - Training von 9 bis 15 Uhr - alle Modelle für ruhiges Wetter eingeflogen.

Donnerstag: Anfangs strahlendes Wetter, gegen Tagesmitte sehr turbulente Winde und Thermiken, Einsatz von Leichtwindmodellen unmöglich, Training nur mit schweren Modellen durchführbar. Besonderheiten: Modelle gehen plötzlich vom Steigflug aus hundert Metern in Spiralsturz über und zerschellen am Boden.

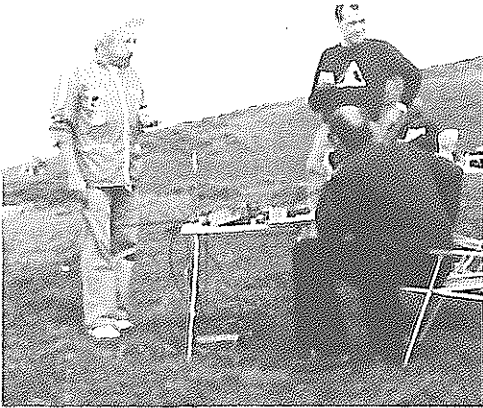
Modelle steigen nach



Österreichs Senior, Hans Hlavka



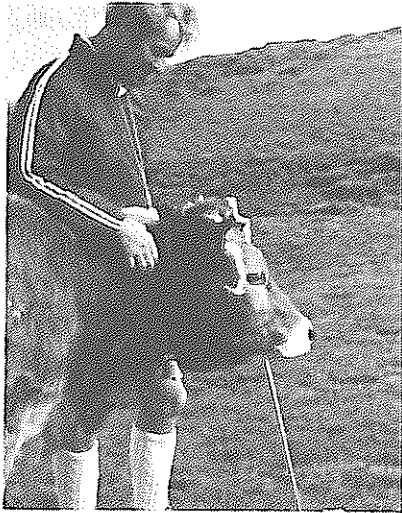
Allrounder Klaus Salzer



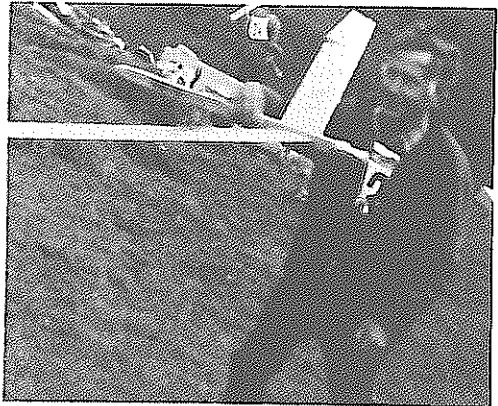
Organisationsleiter Distler und sein Wettbewerbsleiter Gieselbrecht - links und sitzend - führten durch Europameisterschaft und Europacup.

RESUME :

1. Von 9 gemeldeten Mannschaften erreichte die beste Clubmannschaft von Österreich den 3.Rang. Der 2.Rang lag durchaus in erreichbarer Nähe.
2. Unter 5 Nationen erreichte Österreich einen 3.Rang (bei Kombination der drei besten Österreicher - Schobel, Lintner, Salzer - wäre es ein 1.Rang) bei den Europameisterschaften.
3. Trainingsmöglichkeiten für die österreichischen Teilnehmer von einigen Tagen müßten gegeben sein.
4. Bei Koppelung zukünftiger Europameisterschaften mit Europacups oder ähnlichen Wettbewerben müßte die Europameisterschaft an einem eigenen Tag durchgeführt werden, während z.B. der Europacup (mit anderen Witterungsverhältnissen, eventuell anderem Gelände)



Die Flugmodelle mußten oft vor den weidenden Kühen in Sicherheit gebracht werden. Kuhhirte W.Oeggerli.



Erstaunlich waren die Flüge, die dieser Nurflügler zuweilen (!) vollbrachte.

immer wieder schnell einfallendem Nebel. Hier hatten die Nationalmannschafteneindeutig Vorteile gegenüber den Europacup-Teilnehmern. Während diese für die gesamte Durchgangszeit von 1 1/2 Stunden ein fixes Zeitnehmerpaar zugeteilt hatten, mußten sich die Europacup-Teilnehmer um die Zeitnehmerpaare 1/2 bis 1 Stunde anstellen. Und hatten sie dann das Zeitnehmerpaar, mußten sie innerhalb von 3 Minuten starten, ohne auf den gerade wieder einfallenden Nebel Rücksicht nehmen zu können. So passierte es u.a. Felix Schobel sen, daß er im 3.Durchgang nach 2 1/2 Minuten in den Nebel tauchte, was ihm mit Sicherheit den 3.Platz kostete. Er landete als bester Österreicher auf Platz 7.



Der älteste Teilnehmer am Europacup, der Berliner Friedrich Ludwig, ist trotz seiner 70 Jahre immer wieder dabei.



Der neue EUROPAMEISTER kommt aus der Schweiz und heißt Rudi Haller.

wiederum für alle Teilnehmer am zweiten Wettbewerbstag durchgeführt wird. So könnte es nicht geschehen, daß der EUROPAMEISTER schlechtere Leistungen erzielt als der Sieger des Europacups !!!

Obwohl wahrscheinlich die Erwartungen mancher Spitzenfunktionäre (???) nicht eingetroffen sind (auch die mancher Teilnehmer), müßte man die schwerste aller Modellflugklassen weiterhin "hegen und pflegen" !

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER EUROPAMEISTERSCHAFT IN KLASSE F1 E ++++

1. und Europameister 1980			5. K.Lintner	A	1256 Sekunden
R. Haller	CH	1427 Punkte	10. H.Hlavka	A	1098 "
2. W.Hauenstein	CH	1410 "	14. R.Buchleitner	A	860 "
3. H.Martinez	D	1400 "			

Mannschaftswertung:

1. Schweiz	Bödmer, Haller, Hauenstein	3739 Sekunden
2. Deutschland	Kaupert, Martinez, W.Schubert	3693 "
3. Österreich	Buchleitner, Hlavka, Lintner	3214 "
4. Italien	Amato, Bau, Berto	3105 "
5. CSSR	Balatka, Musil, Novak	3050 "

Leider sind in der offiziellen Wertungsliste keine Detailergebnisse angegeben.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES EUROPACUPS 1980 IN DER KLASSE F1 E ///

1. und Europacup-Sieger			7. F.Schobel sen.	1341 Sekunden
G.Lerch	D	1500 Sekunden	12.K.Salzer	1235 "
2. A.Friesner	D	1490 "	29.F.Schobel jun.	977 "
3. H.Schuberth	D	1463 "		

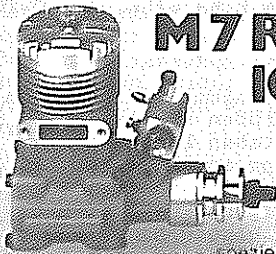
Gruppenwertung:

1. Hof	Frieser, Schmidt, H.Schuberth	4374 Sekunden	D
2. Ffm.-Höchst	Lerch, Lerch, Schüssler	3747 "	D
3. UMSC-Kolibri	Schoberl sen., Schobel jun., Salzer	3553 "	A

9 Gruppen wurden gewertet. Auch in dieser offiziellen Ergebnisliste sind keine Einzelergebnisse angegeben.

microprop microprop microprop microprop

Moki-Motor M7 RC, 10 ccm

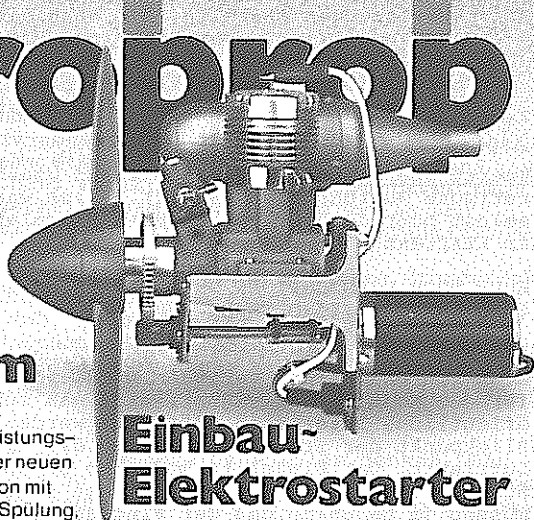


Ein Hochleistungs-
motor der neuen
Generation mit
Schnürle-Spülung,
speziell für RC-1 Wettbe-

werbsmodelle entwickelt. Hohe Leistung, ruhiges
Laufverhalten und lange Lebensdauer. Hart-
verchromte Laufbuchse, Kolben aus einer Alu-
Speziallegierung mit Kolbenring. Hochbelastbar
und drehzahlfest durch verstärkte Kurbelwelle aus
Chromnickelstahl, 17 mm, einsatzgehärtet und
zweifach kugelgelagert.

Der Motor wird in zwei Versionen geliefert:

- Auspuff hinten Bestell-Nr. 2708
- Auspuff rechte Seite Bestell-Nr. 2707



Einbau- Elektrostarter

Für Flug-, Schiffs- und Automodelle. Startet
den Motor auf Fernlenkbefehl. Komplett mit
Steuerelektronik, Elektromotor, Getriebe,
Motorträger, Schalterkabel und Starter-
batterie.

Für Verbrennungsmotoren
3,5 - 6,5 ccm Bestell-Nr. 2900
6,5 - 15 ccm Bestell-Nr. 2910

microprop
von Brand-Elektronik,
Technik und Qualität

BE
BRAND-ELEKTRONIK

erhältlich im österreichischen
Modellbaufachhandel

SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider



UNTER DEM TITEL "SICHERHEIT UND ANRAINER" WIRD DIE ARTIKELSERIE, DIE SICH MIT DEN RECHTLICHEN PROBLEMEN RUND UM DIE MODELLFLUGPLÄTZE BESCHÄFTIGT, FORTGESETZT.

Ich werde in diesem Kapitel so vorgehen, daß ich alle jene Überlegungen anstelle, die auch die Organe eines Vereines anstellen sollen, wenn sie einen Modellflugplatz errichten wollen. Da einige dieser Überlegungen auch für Flugplatzhalter immer wieder aktuell werden können, werden meine Ausführungen auch für jene Vereine interessant sein, die bereits einen Flugplatz betreiben.

Zuerst aber eines: Es soll niemand glauben, daß es sich um nur theoretische Ausführungen handelt. Alles was ich schreibe, habe ich selbst oder darüber von anderen Flugplatzhaltern erfahren. Das heißt im Klartext:

EHER NOCH VORSICHTIGER SEIN, ALS MEINE RATSCHLÄGE ETWA NACH DEM MOTTO: "MIR SAN MIR" IGNORIEREN !

Wenn ein Grundstück gefunden wird, von dem man annimmt, daß es sich für den Modellsport eignet, wird man zunächst prüfen müssen, ob öffentliche Interessen gefährdet werden. Hier stehen besonders im Blickpunkt der Straßenverkehr und die militärische, sowie die zivile Luftfahrt. Der Flugplatz muß also so angelegt werden können, daß Straßen und Wege, - auch Güterwege - nicht überflogen werden. Wir müssen ja bedenken, daß der Flugraum, in dem sich unsere Modelle bewegen, gleichzeitig der Sturzraum ist. Wenn ich daher zu meinen genaueren Ausführungen über die Flugplatzordnung an späterer Stelle vorwegnehme: Wichtig ist hier vor allem, daß die Flugplatzordnung jenen Luftraum genau umschreibt, in dem geflogen werden darf und daß auch von der Vereinsleitung die Einhaltung dieser Vorschrift gewährleistet wird.

Hinsichtlich der zivilen Luftfahrt besteht die Vorschrift, daß in einem Flughafen - Schutzbereich der Modellsport nur mit Genehmigung des Amtes für Zivilluftfahrt ausgeübt werden darf. Die Schwierigkeit besteht darin, daß diese Schutzbereiche nirgends veröffentlicht sind. Es handelt sich bei kleineren Flugplätzen um kreisförmige Flächen mit einem Radius von 5-7 km. Bei größeren Zivilflugplätzen sind die Kreise entsprechend größer und durch Trapeze in der Verlängerung der Piste ergänzt. Ich würde aber raten, auf jeden Fall schriftlich beim Amt für Zivilluftfahrt, Schnirchg. 9., 1030 Wien, anzufragen. Die genaue Lage des eigenen Platzes muß natürlich angegeben werden.

Wenn sie aber die Mitteilung erhalten, daß sich der Modellflugplatz in einem vorbehaltenen Raum befindet, geben sie nicht der ersten Regung nach, um eine Bewilligung anzusuchen. Das dauert lange und ist wahrscheinlich nicht vom Erfolg gekrönt. Auch wenn ihr Flugplatz knapp außerhalb eines Flughafenschutzbereiches liegt, lassen sie die Finger davon. Es ist jederzeit möglich, daß die vorbehaltene Fläche vergrößert wird und dann müssen sie unweigerlich weg. Es ist wesentlich besser, sich gleich um ein anderes Grundstück umzusehen.

Soweit also über die Rücksichtnahme auf den Luftverkehr.

Wenn jemand ein Grundstück erwirbt, ergibt sich unweigerlich ein Problem: - Die Nachbarn. Die Nachbarn sind ebenso Besitzer von Grundstücken, wie der Flugplatzhalter und er verteidigt seine Rechte genauso verbissen, wie es der Flugplatzhalter tut. Damit der Flugplatzhalter aber seine Rechte verteidigen kann, muß er das Grundstück auch wirklich erworben haben. Hier würde ich von allen sonst möglichen Rechtsgeschäften, außer einem Kauf oder einer Pacht, abraten. Vor allem wird es nicht genügen, mit dem Bürgermeister ein freundliches Gespräch zu führen, wobei dieser den Modellfliegern formlos gestattet, die Gemeindefläche zu benutzen. Ein Pachtvertrag sollte auf mindestens 20 Jahre abgeschlossen werden. Dies verlangen in der Regel subventionsgebende Stellen. Modellflugvereine haben kein ewiges Leben. Der Verpächter verlangt nämlich im Pachtvertrag, daß bei Beendigung des Pachtverhältnisses der Pachtgrund in den früheren Zustand zurückversetzt wird. Also Achtung bei Investitionen!

Da es sich wahrscheinlich um landwirtschaftliche genutzte Grundstücke handelt, sollte man bedenken, daß der Pachtvertrag nach dem Grundverkehrsgesetz genehmigt werden muß. Es empfiehlt sich daher, einen Passus aufzunehmen, daß der Verpächter berechtigt ist, weiterhin Heu zu gewinnen. Dadurch wird das Grundstück nicht zur Gänze seiner landwirtschaftlichen Widmung entzogen, die Genehmigung ist leichter zu erhalten.

Schließlich sollte man auch an den Flächenwidmungsplan denken. Die zu erwerbende Liegenschaft liegt vermutlich in einem Gebiet, welches als Grünland gewidmet ist. Eine Baubewilligung ist dann ausgeschlossen. Ein Antrag auf Umwidmung - (zuständig ist die Gemeinde) - als "Grünland-Sonderwidmung: Sportstätte" stößt normalerweise auf keine besonderen Schwierigkeiten, außer daß es lange dauert. Mit einer solchen Widmung erhalten sie auch eine gewisse Legitimation, mit der sie allfälligen Gegnern des Modellsportes entgegenzutreten können.

Die Besitzer der Nachbargrundstücke haben genauso wie der Flugplatzhalter Rechte auf den ungestörten Besitz ihres Landes. Sie sind berechtigt, jeden anderen vom Betreten des Grundstückes abzuhalten, aber auch das Überfliegen zu untersagen. Dies allerdings nur unter einer gewissen Höhe. Sie müssen aber das Betreten der Feldraine gestatten. Ebenso dürfen sie das Bergen eines abgestürzten Modelles nicht verhindern, sind aber berechtigt, einen Schadenersatz zu verlangen.

Was ergibt sich nun aus alledem?

Versuchen sie unter allen Umständen, mit den Anrainern zu einem Übereinkommen zu gelangen, auch wenn es Geld kostet. Ächten sie,

darauf, daß das eigene Grundstück so groß ist, daß zumindest die Figuren der Kunstflugprogramme über dem eigenen Grund geflogen werden können. Verhindern sie, daß allzu viele Außenlandungen geschehen. Erziehen sie ihre Mitglieder zur Disziplin und Achtung vor fremdem Eigentum. Vor allem aber treten sie den Anrainern freundlich und verständigungsbereit gegenüber. Beschränken sie den erlaubten Flugraum entsprechend, wenn auf den Feldern gearbeitet wird.

Versetzen sie sich doch bitte in die Lage eines Landwirtes, der gerade auf dem Feld arbeitet. Schon einmal die Tatsache, daß er arbeiten muß, während sie ihrem Hobby nachgehen, macht ihn grantig. Wenn nun pausenlos Modelle im Tiefflug über seinen Kopf hinwegröhren und sogar ab und zu das eine oder das andere in der Nähe wie ein Blitz einschlägt, wird er ihnen Vorhaltungen machen. Ganz zu schweigen von seiner Frau, die am Feld mitarbeitet und natürlich schwächere Nerven hat als er. Wenn sie nicht vorher einen freundlichen Kontakt mit ihm gehabt haben und bei der geschilderten Situation sich nicht einsichtig verhalten, wird es unweigerlich zu einer Eskalation der Gefühle kommen. Sie werden sehr bald sämtliche Anrainer zum Feind haben. Sie wenden ihre gesamte Energie für einen Streit mit den Nachbarn auf, möglicherweise haben sie danach einen kostspieligen Prozess auf dem Hals, und der noch zum Schaden des gesamten Modellflugsportes verloren wird.

Es sollte auch dafür gesorgt werden, daß die Flugplatzordnung eingehalten wird. Bestellen sie daher einen oder mehrere Flugleiter, die darauf achten. Sie sollen besonders darauf einwirken, daß Anfänger entsprechend betreut werden. Wenn verhindert werden soll, daß allzu viele Außenlandungen vorkommen, hat es sich als sehr wirksam erwiesen, dafür ein kleines Pönale festzusetzen.

Man sollte auch bereits beim Erwerb und bei der Anlage des Platzes darauf achten, daß die Einhaltung der geschilderten Vorschriften leicht möglich ist. Die Zufahrt, die Parkplätze, die Zuschauerräume sollten im Süden gelegen sein. Der erlaubte Flugraum im Westen, Norden und Osten. Modellflieger, die blaue und rote Streifen sehen, weil ihr Modell zu nahe an der Sonne vorbeigeflogen ist, werden um nichts in der Welt abgehalten werden können, von der Sonne wegzufiegen, um das Modell zu retten, auch wenn sie dabei über die Zuschauer fliegen.

Es gäbe noch eine Fülle von Details, die an dieser Stelle angeführt werden sollten. Das würde aber zu weit führen und den allgemeinen Rahmen dieses Artikels sprengen. Wenn sie daher spezielle Fragen haben, wenden sie sich an mich. Ich bin telefonisch erreichbar Samstag - Mittwoch 02782/3752 oder Donnerstag - Freitag unter 0222/ 7348652 ca. um 19,30 Uhr.



webra

**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**

ELEKTROFLUG

Des.FR für E-Flug
Helmut Kirsch

Ein Zauberwort oder Wirklichkeit ? In Österreich noch eher ein Zauberwort, in anderen Ländern schon längst ein fester Bestandteil im Modellflug. Um den Modellflug nicht länger als Zauberei gelten zu lassen, wurde bei der letzten Sektionsleitersitzung beschlossen, den Elektroflug anzukurbeln und die Vereine aufzufordern, Elektrowettbewerbe durchzuführen. Diese Wettbewerbe sollen nach den z.Zt. prov. internat.Regeln durchgeführt werden. Der erste österr.Wettbewerb im Elektroflug wurde vor nicht allzulanger Zeit in Kärnten durchgeführt. Diese Veranstaltung kann als erster grosser Erfolg für den E-Flug in Österreich gewertet werden. In der Seglerklasse waren 14 und im Kunstflug 6 Teilnehmer aus der BRD und Österreich am Start.

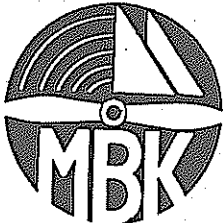
Womit und überhaupt wie soll man nun mit dem Elektroflug beginnen ? Für den Anfänger bieten sich Baukästen der verschiedensten Hersteller an. Meistens schon als komplette Sets (z.B.Geist, Carrera u.a.). Bei der Auswahl des Modells sollte man schon eher neueren Konstruktionen den Vorzug geben, da die noch vor einigen Jahren angebotenen Modelle sehr leicht gebaut und daher sehr bruchanfällig sind.

Beim Antrieb sollte man für Segelflugmodelle (langsam) dem Getriebemotor und bei Kunstflugmodelle (schnell) dem Direktantrieb den Vorzug geben. Als Stromquellen haben sich 1,2 Ah Zellen am besten bewährt. Die Zellenzahl richtet sich nach dem Modell bzw. nach dem verwendeten Motor.Es soll aber unbedingt darauf geachtet werden, daß das Modell nicht unterelektrofiziert ist. Es gibt keine schlechtere Reklame für den E-Flug, als ein schlecht oder garnicht steigendes Modell. Unsere Modelle steigen mindestens so gut wie die mit einem "Heuler" vorne dran.

Denjenigen, die vom oft nicht startfreudigen und ölverschmierten "Ohrenpeiniger" auf den umweltfreundlichen E-Flug umsteigen wollen, möchte ich sagen, daß man in vielen Fällen den Antrieb ohne besonders große Schwierigkeiten in für Verbrenner vorgesehene Modelle einbauen kann. Für alle die sich über den E-Flug genauer informieren wollen möchte ich das Buch über den RC-Elektroflug von H.D.Levin (Neckar Verlag) sehr empfehlen. Dieses Buch ist über den Modell-Fachhandel erhältlich und beschreibt alle im E-Flug auftretenden Probleme auch für den Laien verständlich. In einer der nächsten Ausgaben von Prop möchte ich eine einfache Schaltung zum Laden von E-Akkus bringen und auch noch anderes.

Sollte ich vielleicht doch einige mit dem Bazillus "Elektrofugicus" angesteckt haben, so geben wir gerne weitere Auskünfte:

Willi Frießnig - ÖMV-MBG-Feldkirchen, Tel. 04276-2777 und oder
Helmut Kirsch - ÖMV-MFG-St.Veit/Glan, Tel. 04262-2650.



MODELLBAUKASTEN

MIKROPROP - SERVOBAUSÄTZE
SOWIE MIKROSERVOS
SOFORT ERHÄLTlich !

M. LUTHWIG

LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53
Telefon 0732/ 82 13 42

XIII.
MECSEK KUPA
 nemzetközi
 modellezőverseny

Pécs, 1980 július 25-27

WM-Revanche in F2C
4 facher
Triumph in F3A

Edwin Krill

Bereits zum 13. Mal wurde dieser Mischwettbewerb in den Kategorien Fesselflug und Fernsteuerflug ausgetragen.

Im Fesselflug starteten 6 in Radio control 5 Österreicher. Ferner waren 2 österreichische Punkterichter - Reiber und Dworak - sowie zwei Juroren - Niederwimmer für den Fesselflug und Krill für RC tätig.

FESSELFUG

Erst eine Woche vor dem Wettbewerb in Pecs war die Fesselflugweltmeisterschaft in Polen. Die Österreicher hatten dort kein besonderes Glück und schnitten eher enttäuschend ab. Klar, daß vor allem unsere sieggewohnten Mannschaftsrenner auf "Rache" sannnen. Diese Rache schien in Pecs auch aufzugehen, da die beiden österreichischen Spitzenmannschaften Nitsche-Kühnegger und Fischer-Straniak in den Vorläufen Bestzeit erzielten. Mit dieser Zeit von 3'37" kamen sie mühelos in das Semi-Finale und von dort genauso ins Finale. Dieses wiederum wurde etwas "wild" geflogen (offenbar war die TR-Jury zu großzügig) und so landeten die österreichischen Teams Nitsche-Kühnegger und Fischer-Straniak mit den Finalzeiten von 7'51" und 8'28" auf den Plätzen 2 und 3. Es gewannen die Vorjahressieger Balogh-Dorant aus Ungarn mit einer Finalzeit von 7'47". Sie waren bei der WM in Polen an 5. Stelle. Unser 3. Team, Marksteiner-Eckmann, verfehlten das Semi-Finale ganz knapp und belegten so mit einer Vorlaufzeit von 4'31" den 10. Platz. Das Starterfeld war mit 15 Mannschaften diesmal relativ klein. Im Geschwindigkeitsflug startete Franz Marksteiner aus Brandenburg als einziger Österreicher, der diese Kategorie bei uns allein auf weiter Flur verbissen ausübt. Er

schlug sich mit den ganz ausgezeichneten Ungarn äußerst tapfer und belegte schließlich mit einer Geschwindigkeit von 233,77 km/h den 6. Platz unter insgesamt 9 Teilnehmern.

Dies ist die bisher beste Leistung die ein Österreicher je in dieser Kategorie erzielt hat. Nur ganz knapp wurde ein neuer österreichischer Rekord verfehlt, da der bisherige von FR Heinz Freundt gehaltene Rekord nicht um die erforderlichen 2% überschritten wurde. Freundt's Rekord steht seit 2.7.66 auf 230 km/h.

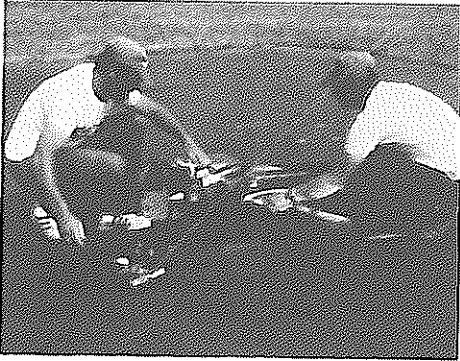
Trotzdem ist dies eine ausgezeichnete Leistung des einzigen Speedfliegers von Österreich. Es siegte in der Geschwindigkeitsklasse F2 A der Ungar Jozsef Mult mit 262,77 km/h vor seinen Landsleuten Jozsef Molnar und Sandor Szegedi, die eine Geschwindigkeit von 255,32 bzw. 255,31 km/h erreichten.

RADIO CONTROL F3A

Diese Klasse war diesmal weitaus besser besetzt als bisher, obwohl von den 20 gemeldeten Teilnehmern nur 16 in die Endwertung kamen. Insgesamt wurden 6 Ungarn, 5 Österreicher, 2 Tschechen, 2 Koreaner und 1 Jugoslawe gewertet. Obwohl es mit Hanno Prettnereinen eindeutigen Favoriten gab, war der Wettbewerb sehr spannend, zumal unter den Österreichern soetwas

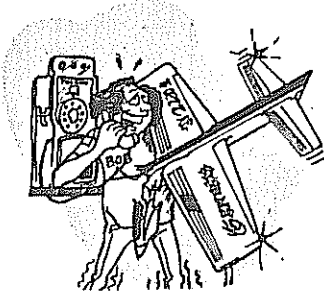
wie ein Revanchefliegen zur Staatsmeisterschaft stattfand.

Eine "g'machte Wies'n" war es für Hanno Prettnner, der vom 1. bis zum 3. Durchgang den 1. Platz behauptete.



Der unermüdliche Starthelfer Panz, rechts im Bild mit seinem Klubkollegen Auinger

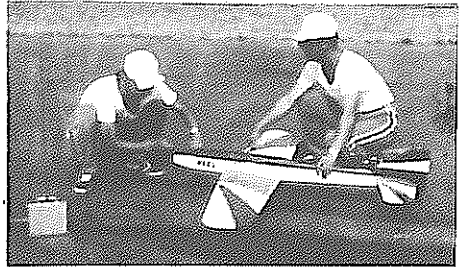
Überraschend gut flog der Kärntner Manfred Dworak, der den Flugstil von Hanno Prettnner nachahmte und großräumige, langsame Figuren flog. Er konnte sich mit einem 2. Platz vor den Oberösterreicher Adolf Panz setzen. Panz flog seine Figuren sicher und sauber und machte während des gesamten Wettbewerbes für alle Österreicher den Helfer und Berater. Etwas zurückgefallen ist der 3. Plazierte der Staatsmeisterschaft, Herman Kowarz. Er hatte sicherlich nicht seinen besten Tag und belegte den 4. Platz.



HALLO, DORT VERSICHERUNG ????

Auf Platz 5 landete der erste Nichtösterreicher, Istvan Mohai, - Organisator und Tausendsassa in allen Klassen. Der letzte Österreicher, Franz Auinger, hatte großes Pech, als beim 2. Durchgang sein Motor aussetzte und ihm im 3. Durchgang wegen Zeitüberschreitung die Landung nicht gewertet wurde. Er belegte den 12. Platz, war aber gut und gern um 2-3 Plätze besser.

Die Punkte - 1. Prettnner 2228, 2. Dworak 1905, 3. Panz 1832, 4. Kowarz 1750, 5. Mohai (H) 1741, 12. Auinger 1383. Interessant war es den Koreanern

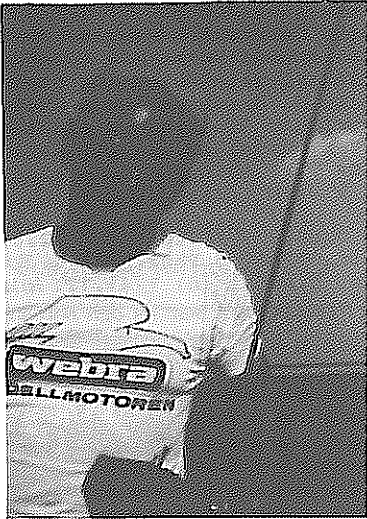


Zwei koreanische Teilnehmer bei den Vorbereitungsarbeiten am Start.

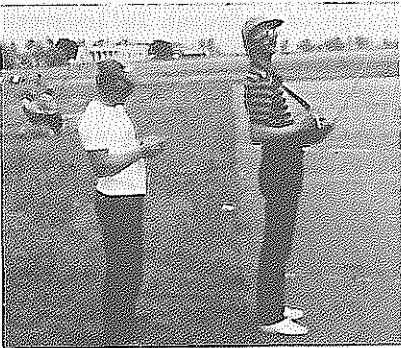
zuzusehen. Sie waren äußerst diszipliniert und flogen Modelle mit starrem Fahrwerk und verwendeten eine Robbe-Anlage älteren Datums. Nach jedem Flug verbeugten sie sich höflich zu den Punkterichtern. Nur von ungarischen Teilnehmern wurde ein RC-Pylonrennen geflogen. Wir waren alle mit unseren Fahrzeugen in Deckung gegangen, doch selbst da hätte es um ein Haar gekracht. Urteil aller - eine gefährliche Klasse - gar nicht erst zum angewöhnen.

Die Siegerehrung wurde am Flugplatz für alle Kategorien gemeinsam durchgeführt. Ein stolzes Gefühl, wenn so viele Österreicher am "Stockerl" stehen.

Das Schaufliegen zeigte einen Querschnitt durch RC- und Freiflug-



Der unermüdliche Organisator und Tausend-sassa in allen Klassen Istvan Mohai.

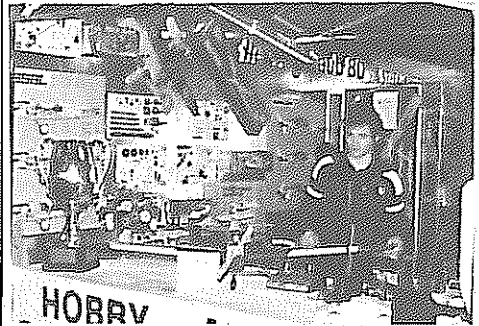


Nicht den besten Tag hatte der junge Salzburger Kowarz.

sparten und anstelle von Raketen wurden (Gott sei Dank) Fallschirmspringer abgesetzt. Einen Großteil der Schauflüge führte ein Mann durch: Istvan Mohai. Am Abend fand wie üblich ein nettes Bankett, bei dem es recht gemütlich war, statt. Alles in allem - ein recht gelungener und für die Österreicher sehr erfolgreicher Wettbewerb.



"Urlaub 80"

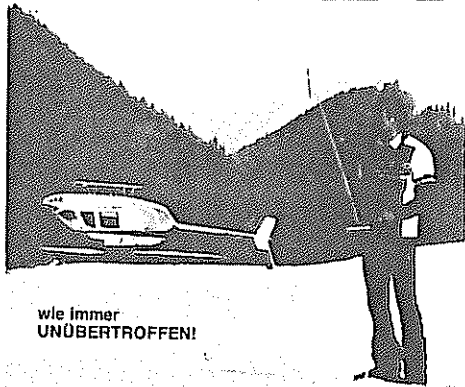


"SINNVOLLE FREIZEITGESTALTUNG" war das Motto der heurigen

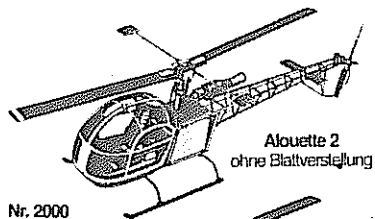
"URLAUB - 80" - MESSE in Klagenfurt. Neben den verschiedensten Sportarten wie vorallem der Wassersportarten Segeln und Surfen, aber auch das Pfeil- und Bogenschießen, Armbrust, Tennis u.a., war auch der MODELFLUG vertreten.

Eine reiche Auswahl an Segel- und Motorflugmodellen erweckte sehr großes Interesse bei den zahlreich erschienenen Besuchern.

KAVAN

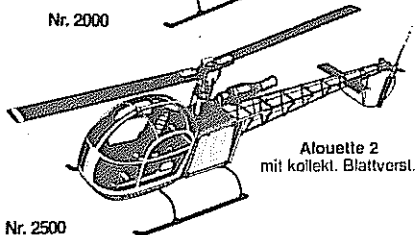


wie immer
UNÜBERTROFFEN!



Alouette 2
ohne Blattverstellung

Nr. 2000



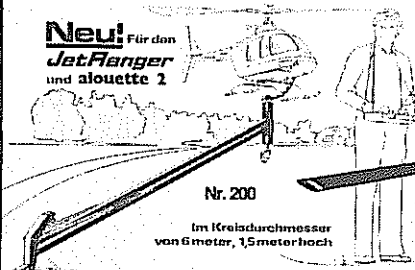
Alouette 2
mit kollekt. Blattverst.

Nr. 2500

QUALITÄTS-PRODUKTE

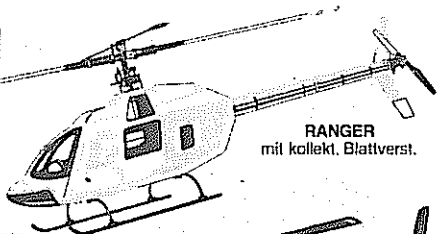
Katalog und Preisliste bei Ihrem Fachhändler
kostenlos erhältlich.

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



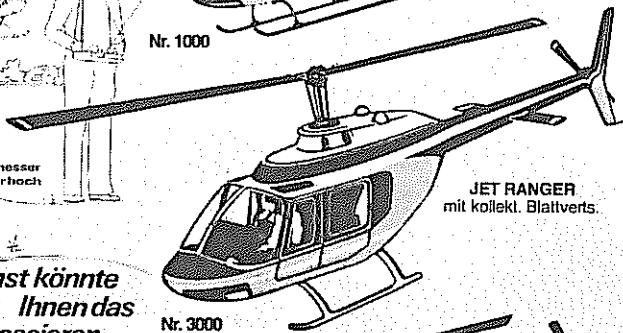
Nr. 200

Im Kreisdurchmesser
von 6 meter, 15 meter hoch



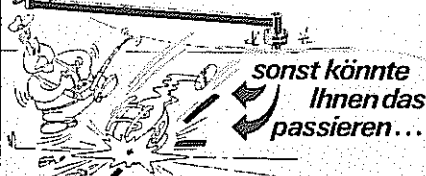
RANGER
mit kollekt. Blattverst.

Nr. 1000



JET RANGER
mit kollekt. Blattverts.

Nr. 3000



sonst könnte
Ihnen das
passieren...



Nr. 4000

LOCKHEED 286 L
Rigid - mit kollekt. Blattverst.

ERHÄLTlich IN JEDEM GUTEN FACHGESCHÄFT

BEZUGSQUELLENNACHWEIS IN ÖSTERREICH:



- MODELLBAU - 1140 WIEN

15. INTERNAT.
WANDER-
POKAL
FLIEGER
1979



DR. ING. H. C.
IGO ETRICH

SALZBURG
KRAIWIESEN

RC-Fachreferent und Wettbewerbsleiter
Othmar Huber

Der ÖMV-Salzburg hatte heuer nun bereits zum 16. mal die Modellflieger von nah und fern zum

INTERNATIONALEN IGO ETRICH POKALFLIEGEN eingeladen. Wie immer wurde dieser Wettbewerb in den Klassen RC-MS und F3 A ausgetragen.

Am Start waren die Modellflieger aus 9 Nationen. Die Beteiligung in der Klasse RC-MS war trotz der vorangegangenen Unkenrufe bezüglich der Hubraumbegrenzung etwas besser als im Vorjahr. In der Klasse F3 A mußte jedoch eine gewisse Rückläufigkeit der Teilnehmerzahl festgestellt werden.

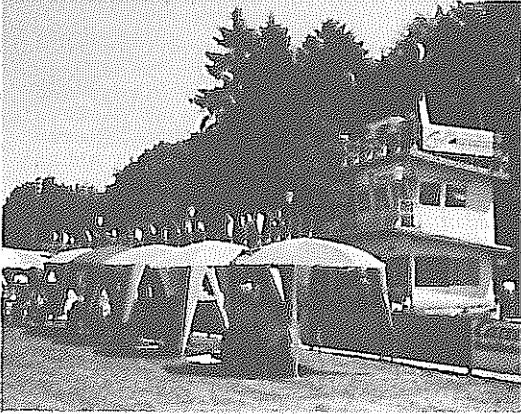
Dieser internationale Wettbewerb gibt manchem in- und ausländischen Modellflieger die Möglichkeit, sich mit der internationalen Konkurrenz zu messen. Es waren bei diesem Wettbewerb Nationalmannschaftsmitglieder aus 4 Nationen beteiligt. Für die österreichischen Piloten ist es eine der letzten Möglichkeiten, die Platzziffer beziehungsweise die Punktezahl für die Aufnahme in den Nationalkader zu verbessern.

Am Donnerstag, dem 14. August wurde die Klasse RC-MS ausgetragen. Die Wetterbedingungen waren für diese Klasse geradezu ideal. Eine Kontrolle (soweit dies möglich war) hat gezeigt, daß sich der überwiegende Teil der Piloten an die bestehenden Bedingungen bezüglich der Schalldämpferpflicht hält. Es muß jedoch mit Bedauern festgestellt werden, daß sich einige Piloten immer wieder eigene Regeln, welche für sie gerade günstiger erscheinen, aufstellen wollen. Solche Art der Regelauslegung könnte sich jedoch eines Tages nachteilig auf alle anderen Piloten auswirken.

Die in dieser Klasse eingesetzten Wettbewerbsmodelle zeigten keine gravierenden Neuheiten. Aufgrund der durchgeführten Doppelstarts konnte der Wettbewerb relativ früh am Tage abgeschlossen werden. Eine auch nur stichprobenartig durchgeführte Gewichtskontrolle der Modelle habe ich bei diesem Wettbewerb vermißt. Die fliegerischen Leistungen der Piloten hat sich gegenüber dem Vorjahr geringfügig verbessert. Es zeigt sich, daß immer mehr Piloten in der Lage



Die beiden Wettbewerbsleiter:
Werner Miksch RC-MS und Othmar Huber F3A



Die Punkterichter waren vor den Wetterumbilden recht gut geschützt.

loten starten durften. Der 3. Durchgang sollte am Sonntag um 7,30 Uhr beginnen. Wegen des Nebels mußte der Start immerwieder verschoben werden. Da sich die Wetterlage bis 10,00 Uhr nicht änderte, mußte die Jury eine weitere Reduzierung des Startfeldes anordnen. Um die Wettbewerber zwischendurch nicht zu sehr zu vergrämen wurde via Bildschirm die jeweilige Wettbewerbsverschiebung vom Rechenzentrum auf heitere Weise ausgestrahlt. Erst gegen Mittag hat sich der Nebel so weit aufgelöst, daß mit dem dritten Durchgang begonnen werden konnte. Leider konnten jetzt nurmehr die bisher 10 Bestgereihten Piloten das Finalprogramm fliegen.

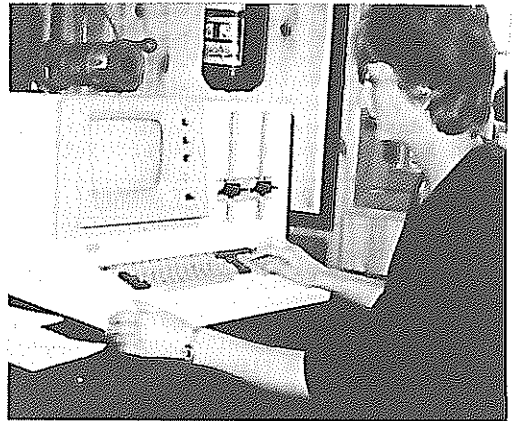
Auch in dieser Klasse gab es technisch kaum irgendwelche Neuerungen zu sehen. Wenn es welche gab, so waren diese für die daran Interessierten nicht zugänglich. Einige Piloten hatten ihre Schalldämpfer im Rumpf eingebaut und konnten dadurch eine wesentliche Reduzierung des Lärmes erzielen. Bei den durchgeführten Schallmessungen (es wurden Fast alle Modelle gemessen) konnte beobachtet werden, daß sich die Piloten bemühten am Prüfstand die vorgeschriebene Höchstgrenze des Lärmpegels nicht zu überschreiten. Im Fluge selbst konnte man dann bei diesen Modellen eher das Gegenteil feststellen. Die Wettbewerber müssen besonders auch in dieser Klasse alles daran setzen, um den Lärmpegel zu reduzieren.

Besonders möchte ich wieder die Leistung der Punkterichter hervorheben, die ich als sehr ausgeglichen bezeichnen kann.

sind, Wettbewerbsflüge mit minus 1 bis 2 Sekunden durchzuführen.

Am Freitag, dem 15. August konnte dann der große Wettbewerb in der Klasse F3 A gestartet werden. Es war in dieser Klasse vorgesehen 3 Flüge aus dem FLY-OFF Programm zu fliegen. Die Wetterbedingungen waren am 1. Flugtag beim 1. Durchgang sehr günstig. Am Samstag Vormittag hatte sich jedoch das Wetter kurzzeitig derartig verschlechtert, daß eine Wettbewerbsunterbrechung erforderlich wurde.

Der in der Ausschreibung vorgesehene Zeitplan hat es nicht zugelassen, daß am Sonntag im dritten Durchgang sämtliche Teilnehmer an den Start gehen konnten. Es wurde daher wie im Vorjahr vereinbart, daß an diesem Durchgang nur noch die besten 30 Piloten starten durften.



Ausgezeichnet klappte wieder die Auswertung, die dank des neuesten Tischcomputer IBM 5120 alle Teilergebnisse, Reihungen usw. in Sekundenschnelle am Bildschirm auswies. Dieses Modell hat eine Speichermöglichkeit von 1,200.000 Zeichen.

ORGANISATION WIEDER OK !

Sieger in der Klasse F3 A wurde wieder einmal mehr Ex-Weltmeister Hanno Prettnner, ÖMV-Klagenfurt und er erhält aus der Hand des Präsidenten des ÖMV-Salzburg, Regierungsrat Kopp den neu "eingekleideten" Sieges-Wanderpokal. V.l.n.r. Prettnner, Ministerialrat Ehrenfeldner Reg. Rat Kopp und Orggansiator Niederwimmer.

Dir. Edwin Krill an alle Teilnehmer und Funktionäre ein nettes Präsent übergeben. Eine ganz besondere Überraschung gab es für den 25. in jeder Klasse, nämlich einen sehr schönen ÖMV-Pokal anlässlich der ÖMV-Jubiläums.

Anschließend an den Wettbewerb wurde noch ein großes Schaufliegen durchgeführt: Bei diesem wurden in Bezug auf baulichem und fliegerischem Können Sehenswertes geboten.

Ich möchte hier nur noch einmal alle Piloten, welche sich an den diversen Schaufliegen beteiligen bitten, auf keinen Fall das Publikum zu überfliegen. Ich kann nicht verstehen, warum sich gerade ein Spitzenflieger vom Veranstalter wiederholt auffordern lassen mußte, das Publikum nicht zu überfliegen. Es sei hier nochmals festgehalten, daß fast bei jedem Schaufliegen auch demonstriert wird, wie gefährlich das Fliegen sein kann, wenn es über den Köpfen der Zuschauer erfolgt.

ERGEBNISSE DER SCHALLMESSUNGEN

Die Messungen wurden erstmals im eigenen Interesse der Modellflieger durchgeführt, zur kritischen Prüfung jedes einzelnen Modells. Die Motoren sollten unter VOLLAST gemessen werden. Diverse Trick's wie Schlauchklemmen, Verstell- oder ANDERE Luftschrauben als anher beim Fliegen sind Selbstbetrug und tragen nicht zur Selbstkritik bei - sie schaden vielmehr dem gesamten Modellflug !!!

Laut CS darf der Höchstwert der lautesten Messung nicht über 84 dB A sein. Dabei ist unbedingt zu berücksichtigen, daß die Modelle auch während des Fluges diesen Wert keinesfalls überschreiten dürfen.

Wir glauben aber feststellen zu müssen, daß auf dem Prüfstand befriedigend erzielte Werte während



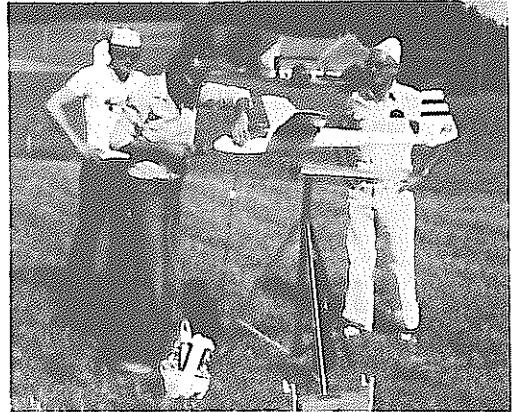
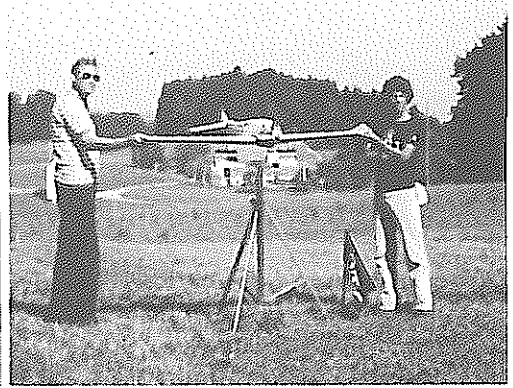
Drittplacierter und bester Ausländer wurde der Deutsche Rudi Eiff, der nur 5 Punkte hinter Dr. Fritz lag.



o Links oben: Die Wettbewerber sind mit ihren Modellen geduldig zur Schallmessung "angetreten".

o Rechts oben: RC-Fachreferent und Wettbewerbsleiter, Othmar Huber, war stets eifriger Helfer und Beobachter bei den Schallmessungen.

o Rechts: Der Salzburger Asen hatte einige Probleme mit der Lautstärke seines Modells.



des Fluges wesentlich überschritten werden, da beim Fliegen mit Resonanzschalldämpfern nicht nur eine Steigerung der Leistung, sondern auch des Lärmes erfolgt.

Die Messungen wurden viermal - um jeweils 90° gedreht - durchgeführt. Es bedeuten in db (A) ausgedrückt und in Flugrichtung gesehen in der Rubrik R = rechte Seite, V = von vorne, L = linke Seite und H = von hinten.

Wettbewerbsleitung und Jury

Startnummer	R	V	L	H	Startnummer	R	V	L	H
1	keine Messung				26	86	86	83	75
2	84	84	85	75	27	84	84	87	78
3	87	87	88	80	28	82	82	85	75
4	88	88	84	79	29	84	84	83	80
5	85	84	84	76	30	79	80	78	72
6	keine Messung				31	84	83	85	74
7	81	81	81	72	32	86	85	88	74
8	87	85	80	73	33	83	82	83	77
9	80	85	82	75	34	86	88	85	74
10	84	88	84	77	35	86	84	86	76
11	86	91	86	91	36	81	83	83	71
12	keine Messung				37	81	83	83	74
13	keine Messung				38	keine Messung			
14	keine Messung				39	84	85	84	78
15	85	83	82	72	40	80	80	80	75

16	keine Messung			41	82	84	84	76
17	keine Messung			42	keine Messung			
18	keine Messung			43	86	86	87	78
19	keine Messung			44	81	83	83	80
20	83	84	82	75	45	88	87	86
21	83	82	81	75	46	86	84	89
22	85	81	82	74	47	83	84	83
23	84	85	83	73	48	84	85	83
24	84	85	85	75	49	83	84	84
25	83	84	83	76	50	84	86	84
				51	83	82	83	76

16. INTERNATIONALER IGO ETRICH WANDERPOKAL 1980 KLASSE RC-MS OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE 16. INTERNA

1.	Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	A	1557	1539	1578	3135	Punkte
2.	Wasner Karl jun.	MSFC-Rheintal	A	1548	1571	1490	3119	"
3.	Glück Franz	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1472	1530	1556	3086	"
4.	Schuller Alfred	ÖMV-MFC-Mürzzuschlg	A	1549	1349	1517	3066	"
5.	Glück Gerhard	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1487	1536	1529	3065	"
6.	Sekirnjak Heinrich	UMFC-Graz	A	1465	1508	1546	3054	"
7.	Glück Franz jun.	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1521	1507	1502	3028	"
8.	Schmidt Harald	USFC-Feldbach	A	1212	1544	1481	3025	"
9.	Späth Karl	UMFG-Schärding	A	1468	1548	1457	3015	"
10.	Asen Alexander	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1513	746	1482	2995	"
11.	Huber Edmund	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1467	1504	1471	2975	"
12.	Wasner Karl sen.	MSFC-Rheintal	A	1153	1474	1494	2968	"
13.	Abmann Kurt	ÖMV-MFC-Salzburg	A	1487	1475	1448	2962	"
14.	Haunschmied Adalb.	BSV-Voith	A	1439	1441	1517	2957	"
15.	Fattoracci Angelo	MFC-Roma	I	1144	1531	1424	2955	"
16.	Adelsberger Helmut	ÖMV-MFC-Salzburg	A	794	1437	1513	2951	"
17.	Hochstrasser Willi	MFG-Buchs	CH	1379	1553	491	2932	"
18.	Späth Günther	UMFG-Schärding	A	1480	1440	1398	2920	"
19.	Leeb Karl-Heinz	BSV Voith	A	1407	1458	1454	2911	"
20.	Schunter Ladislav	LC-Maribor	YU	1241	1477	1364	2841	"
21.	Wenczel F. MBC-Enzersfeld	A 2835,						
22.	Weingast A. BSV-Voith	A 2810,						
23.	Perz Gern.	USFC-Feldb. A 2809,						
24.	Schober P. 2807,							
25.	Schober W. bde.	ÖMV-MFG-St.Veit 2795,						
26.	Leeb K. BSV-Voith	A 2663,						
27.	Ebenführer L. MBC-Erlauf.	A 2644,						
28.	Frauenlob F.	ÖMV-MBC-Salzburg A 2614,						
29.	Fattoracci R. MFC-Roma I	2495,						
30.	Felkl N. HSV-Feldbach	A 2304,						
31.	Föszl H. HSV-Feldb.	A 2286,						
32.	Girner F. MBC-ERLAUFTALS	A 2179,						
33.	Hödl W. HSV-Feldbach	A 2177,						
34.	Fattoracci Elisabeth	MFC-Roma I 1976,						
35.	Nachtigall Jürgen	LSC-Albatros D 1821,						
36.	Pointner M. ÖMV-MFC-Salzburg	A 1624,						
37.	Oberrather F. ÖMV-Ikarus-Enns	A 1354,						
38.	und 39.	nicht erschienen.						

GRATISKATALOG

50 Seiten Bilder
10 Seiten Preislisten
Postkarte oder Anruf
genügt!!

MODELLBAUVERSAND

HUMMER

2441 MITTERNDORF, MOOSG. 11

TEL.: 02234/2213

STRENG GEHEIM

.... ist es zwar nicht mehr, daß Schiffs-, Auto- und Flugmodellbauer bei uns günstig einkaufen, aber vielleicht haben gerade Sie davon noch nichts gehört !!

Wir führen die besten Funksteuerungen und bieten Baukästen und Zubehör aus aller Welt an !!

AUF ZU**modellbau-memmer**

Flug-, Schiffs-, Automodelle funkgesteuert
A-8010 GRAZ, MANDELLSTRASSE 8 - Telefon 77-1-62

16. INTERNATIONALE IGO ETRICH WANDERPOKAL 1980 KLASSE F3 A - OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE - 16. INTER

Rang	Name	Club	A	B	C	D	Punkte																		
1.	Prettner Hanno	ÖMV-Klagenfurt	A	1110	1104	1129	2239 Punkte																		
2.	Dr. Fritz Dieter	ÖMV-Tirol	A	1027	963	976	2003 "																		
3.	Eiff Rudi	LSG-Mücke	D	1019	979	970	1998 "																		
4.	Bertolani Benito	AC-Lucca	I	976	870	942	1918 "																		
5.	Kowarz Hermann	ÖMV-MFC-Salzburg	A	951	959	948	1910 "																		
6.	Schweiker Werner	FSC-Knittlingen	D	978	931	45	1909 "																		
7.	Matt Norbert	MFG-Liechtenstein	FL	960	869	932	1892 "																		
8.	Panz Asolf	UMFC-Meggenhofen	A	921	922	881	1843 "																		
9.	Weixelbaumer Konrad	UMFC-Schärding	A	922	884	915	1837 "																		
10.	Rauchenecker Josef	UMFC-Schärding	A	883	872	0	1755 "																		
11.	Dworak Manfred	ÖMV-Klagenfurt	A	906	823	0	1729 "																		
12.	Lipperer Ernst	FMSC-Obermicheib.	D	806	915	0	1721 "																		
13.	Tatarini Gianluca	AC-Ferrara	I	864	846	0	1710 "																		
14.	Peyer Hugo	MFG-Reusstal	CH	868	840	0	1708 "																		
15.	Palfrader Josef	MVS-Innsbruck	A	826	857	0	1683 "																		
16.	Peyer Noldi	MFG-Reusstal	CH	817	861	0	1678 "																		
17.	Holoubek Franz	ÖMV-Ikarus Enns	A	868	804	0	1672 "																		
18.	Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	A	817	834	0	1651 "																		
19.	Belloni Mario	AC-Foligno	I	849	799	0	1648 "																		
20.	Wagner Karl jun.	MSFC-Rheintal	A	828	808	0	1636 "																		
21.	Wauters W. B, 1610,	22. Bettini G. I, 1608,	23. Coppin Claude F, 1600,	24. Fritz G. A, 1581,	25. Marxer G. FL, 1564,	26. Kaufhold L. D, 1559,	27. Stella-Fangani I, 1550,	28. Rösner A. A, 1497,	29. Pons P. F, 1484,	30. Schunter L., YU, 1472,	31. Hansmann U. D, 1378,	32. Auinger F., A, 1248,	33. Lemonnier F., F, 1079,	34. Schaden F., A, 926,	35. Kronlachner H., A, 909,	36. Budy H., D, 890,	37. Fattoracci A., I, 808,	38. Gerard L. LX, 795,	39. Gerstl F., D, 775,	40. Kunkler A., D, 762,	41. Wauters Lux, B, 737,	42. Leutz C., D, 725,	43. Wyss M., CH, 620,	44. Fasser R., A, 418,	45.-51. nicht erschienen.

Im Rahmen des 25-jährigen Bestandsjubiläum des ÖSTERREICHISCHEN MODELLSPORTVERBANDES erhielten die drei Bestplatzierten ÖMV-Mitglieder in jeder Klasse einen Pokal.

Es waren dies:

Klasse RC-MS:

- Glück Franz ÖMV-MFC-Salzburg
- Schuller Alfred ÖMV-MFC-Mürzzuschlag
- Glück Gerhard ÖMV-MFC-Salzburg

Klasse F3 A :

- Prettner Hanno ÖMV-Klagenfurt
- Dr. Fritz Dieter ÖMV-Tirol
- Kowarz Hermann ÖMV-MFC-Salzburg



ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND

Der Österreichische Modell- und Flugsportverband war einer der ersten Verbände, der in Österreich Flugsport betrieben hat. Allein die "alten" Segel- und Motorflieger haben nach dem Krieg nur Modellflug betrieben, da von den Alliierten Mächten zu dieser Zeit der Segelflug und der Motorflug verboten war. Dieses Verbot lockerte sich mit der Zeit und es wurden die ersten Segelflüge mit bemannten Flugzeugen vorerst im Westen, dann aber auch im Osten, geduldet. Der Modellflug sonderte sich dabei immer mehr und mehr von den Großfliegern ab und so wurde am 22. April 1955 der

ÖSTERREICHISCHE MODELLSPORTVERBAND

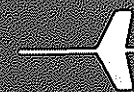
aus dem Österreichischen MODELL- und FLUGSPORTVERBAND gegründet. Ich war als Gründungsmitglied schon damals zum Bundesobmann des Österreichischen Modellsportverbandes gewählt worden und übe diese Funktion heute noch aus. So nach und nach bildeten sich in allen Bundesländern eigene ÖMV-Landesverbände mit ihren Untergruppen. Lange vor den eigentlichen Staatsmeisterschaften wurden ÖMV-Bundesmeisterschaften durchgeführt und auch die Modellflug-Leistungsabzeichen wurden vom Österreichischen Modellsportverband erstellt und gingen später nach einigen Änderungen an den Österreichischen AERO-Club über.

Viele Landes- und Vereinsfunktionäre, aber auch Bundesfunktionäre haben damals schon Funktionen im Österreichischen AERO-Club übernommen und sie bis zum heutigen Tage beibehalten. Und nun sind es bereits 25 Jahre, welche der Österreichische Modellsportverband besteht. Er hat sehr befruchtend mit seinen Funktionären das Modellfluggeschehen in Österreich beeinflusst und zum Wohle des gesamten Modellflugsportes, auch auf internationaler Basis beigetragen.

Im Rahmen des 16. Internat. Igo-Etrich Wanderpokalfliens feiert der Österreichische Modellsportverband seinen 25. Geburtstag. Der durchführende Verband, der ÖMV-Salzburg, wird mit dem ÖMV-Landesobmann, Johann Niederwimmer, sicherlich einen guten Wettbewerb bieten.

Edwin Krill

Bundesobmann des
Österreichischer Modellsportverbandes



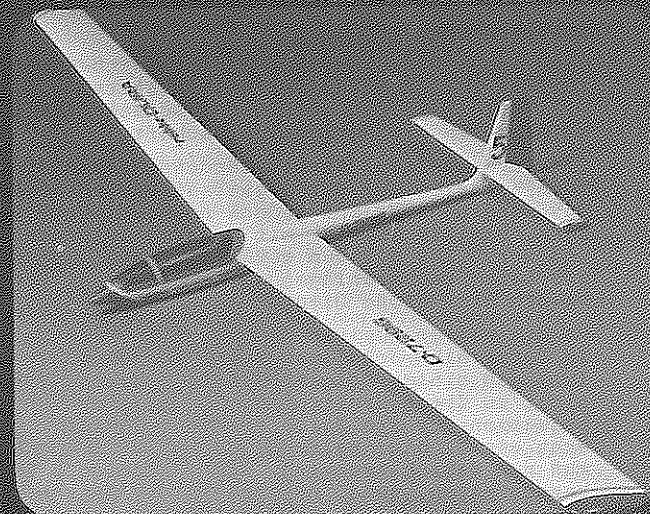
robbe

Modellsport

Das Programm für erlebnisreiche Freizeit

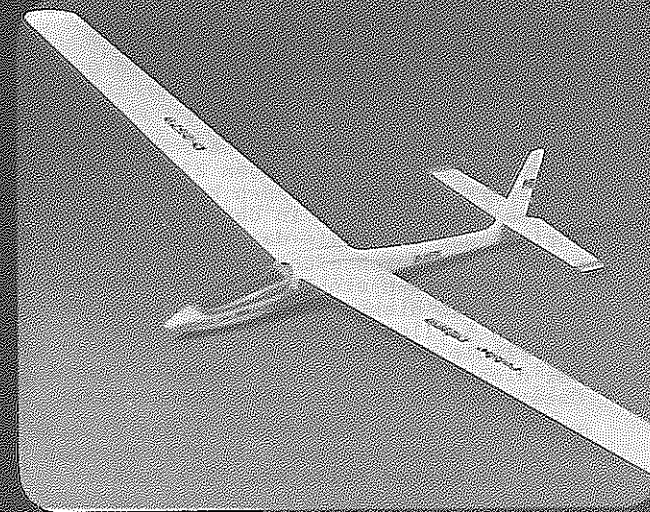
DURA

RC-Segelflugmodell mit
beeindruckenden
Flugleistungen.
Kunstflugtauglich. Lieferbar
in 2 Versionen (Tragflächen:
wahlweise Rippenbauweise oder
Fertigflächen). Mit Cepeh-
Fertigrumpf.
Spannweite: 2.800 mm



ROTARIO

RC-Segelflugmodell in
Fertigbauweise.
Hervorstechendstes Merkmal:
Cepeh-Fertigrumpf mit
angeformtem Seitenleitwerk,
eingeformter Kabinenauflage,
sowie komplettem Innenausbau
und Fertigflächen. Ein Allround-
Segler mit vielen Einsatz-
möglichkeiten und sehr guten
Flugleistungen.
Spannweite: 2.500 mm





STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1980

F3A Brandstätte

RC- Fachreferent Othmar Huber

Ein mit großer Spannung erwarteter Wettbewerb, die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3 A, wurde am 19./20. Juli 1980 in Weer - Brandstätte/Tirol ausgetragen.

Sehr große Bedeutung hat dieser Wettbewerb für die Piloten, welche sich für die Teilnahme an der Weltmeisterschaft 1981 qualifizieren müssen. Die Teilnahme an dieser Staatsmeisterschaft ist Grundbedingung für die Aufnahme in die Nationalmannschaft.

Der Veranstalter, Tirols Landessektionsleiter, Josef Selg mit seinem Team, hat sich bei der Organisation dieser Veranstaltung überaus große Mühe gegeben. Es muß jedoch noch vermerkt werden, daß das Salzburger Team, Familie Miksch mit den routinierten Senderausgebern Panholzer und Hofmüller mit dem gut ausgestatteten Salzburger Wettbewerbswagen mit Lautsprecheranlage und gesamten Auswertungsbüro für diesen Wettbewerb sehr große Dienste geleistet hat.

Es ist weiter positiv zu vermerken, daß bei diesem Wettbewerb erstmalig in Österreich Schallmessungen durchgeführt wurden. Dabei ist festzustellen, daß einige Piloten allerlei Tricks anwenden mußten, um die 84 dB(A) nicht zu überschreiten, Diese Schallmessung, welche vorderhand ohne Konsequenzen für die Teilnehmer durchgeführt wurde, sollte für die Piloten erst einmal eine reine Standortbestimmung sein. Jeder einzelne Pilot muß nun danach trachten, die festgelegte Lärmhöchstgrenze nicht zu überschreiten, zumal bereits in der Saison 1981 eine Tolerierung der Höchstgrenze nicht mehr erfolgen wird.

Die zu dieser Zeit herrschende Wetterlage machte dem Wettbewerbsleiter und der Organisationsleitung sehr große Sorgen. Doch zeigte sich das Wetter während des gesamten Wettbewerbes von seiner besten Seite.

Bundessektionsleiter eröffnete die Staatsmeisterschaft und es gingen 23 Piloten an den Start. Aus Zeitgründen konnten die vorgesehenen 2 Flüge in der Programmkategorie A und B, sowie das Fly off Programm nicht durchgeführt werden. Geflogen wurden ein A und zwei B-Programme. Die aus diesen Durchgängen bestplatzierten 5 Piloten konnten sich dann für das Finale qualifizieren.

Bei diesem Finale wurden erstmals in Österreich 10 Punktrichter eingesetzt.

Mit dem Wettbewerbsergebnis 1. und Staatsmeister, Hanno Prettnner mit 3579 Punkten und 2. Dr. Dieter Fritz mit 3279 Punkten



LSL Selg im Gespräch mit Ministerialrat Dr. Ehrenfeldner vom Verkehrsministerium.

war unter normalen Voraussetzungen zu rechnen. Um den 3. Platz gab es jedoch unter weiteren 6 Piloten einen sehr harten Kampf, welchen der junge Salzburger Herrmann Kowarz mit 3123 Punkten für sich entscheiden konnte.

Die weitere Reihung der am Finale teilnehmenden Piloten lautet: 4. Ferdinand Schaden 3083 Punkte, 5 Konrad Weixelbaumer 2987 Punkte. Wie bereits erwähnt, finden sich auf den nachfolgenden Rängen noch einige Piloten, welche die Teilnahme am Finale nur ganz knapp verfehlt haben. Es ist dabei sehr erfreulich zu bemerken, daß der Nachwuchs sehr stark nach vorne drängt und sich die Spitze der F3 A-Piloten in letzter Zeit sehr vergrößert hat.

Den an diesem Wettbewerb fungierenden Punkterichtern kann bestätigt werden, daß ihre Leistungen sehr ausgeglichen waren.

Vom gesellschaftlichen Teil wäre noch der Abend in der "Taxn-Hütte" bei Grillwurst, Bier und Wein als voller Erfolg zu erwähnen. Die zum Teil aus Vereinsmitgliedern bestehende Band hat ausgezeichnet gespielt und es wurde sehr viel getanzt.

Diese Staatsmeisterschaft war auch ein würdiger Rahmen für die feierliche Eröffnung bzw. Einweihung des ÖMV-Modellflugplatzes Weer-Brandstätte, welche am Sonntag Vormittag Fernsheppfarrer Moosbrugger aus Weer vornahm.

Im großen und ganzen kann diese Veranstaltung als sehr gut gelungen bezeichnet werden und ich möchte auf diesem Weg als Wettbewerbsleiter allen denen danken, die zu diesem guten Gelingen durch ihre Arbeit und ihren Einsatz beigetragen haben.



LSL Selg überreicht dem Sieger, Hanno Prettnner, einen Erinnerungsteller an diese Staatsmeisterschaft. Diesen Teller erhielt jeder Teilnehmer und Funktionär. Neben LSL, BSL Edwin Krill, Hanno Prettnner, Mitglied der (internationalen) Jury, Jonny Brand. Ganz rechts Ministerialrat Dr. Dkfm. Ehrenfeldner vom Verkehrsministerium.

DIE F3 A STAATSMEISTERSCHAFT AUS DER SICHT EINES JURYMITGLIEDES !

Jonny Brand, München

Diese Staatsmeisterschaft war ein würdiger Rahmen für die Einweihung des neuen Modellflugplatzes in Tirol, nämlich des ÖMV-Modellflugplatzes in Weer-Brandstätte.

Es war für Pepi Selg und seine Vereinskameraden der erwünschte Höhenpunkt in ihrer siebenjährigen Arbeit, für die Modellflieger einen Sportplatz zu schaffen. Die Arbeit und der persönliche und finanzielle Einsatz zum Gelingen kann hier gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Noch dazu muß erwähnt werden, daß in den letzten 14 Tagen vor der Veranstaltung Tag und Nacht gearbeitet werden mußte, um rechtzeitig fertig zu werden. Das lange Regenwetter in diesem Jahr hat den Tirolern so manchen Streich gespielt. Aber nun stand ihnen das Glück des Tüchtigen zur Seite. Zu Wettbewerbsbeginn war schönes Wetter und die gut vorbereitete Veranstaltung wurde ein Riesenerfolg. Auch die Salzburger hatten ihre Unterstützung angeboten und stellten ihren Wettbewerbsbus samt Bedienung zur Verfügung.

Zur Veranstaltung selber wäre noch zu sagen, daß dank des routinierten Wettbewerbsleiters Othmar Huber, alles wie am Schnürrchen lief. Lediglich beim Finale gab es eine Panne mit den Punktstreifen. Hier müßte eine bessere Vorbereitung erfolgen. Wenig Verständnis aber habe ich dafür, wenn es Wettbewerber gibt, die meinen, daß sie ihren Sender nicht im Senderdepot deponieren müßten. Dies ist eine Angelegenheit der Disziplin und sollte eigentlich heute nicht mehr vorkommen.

Daß, wenn auch noch versuchsweise, eine Lärmmessung vorgenommen wurde, ist unbedingt zu begrüßen. Doch müßten in Zukunft daraus auch die notwendigen Konsequenzen gezogen werden.



Ministerialrat Ehrenfeldner läßt sich gerne von der hübschen Marcketenderin bedienen.

Nach Beendigung des offiziellen Wettbewerbes wurde für die etwa 2000 Schaulustigen die gekommen waren ein sehr interessantes Schauflugprogramm gezeigt. Unter anderem zeigten die Alpin-Fallschirmgruppen von St.Johann und Innsbruck ihr hervorragendes Können und ebensoviele Modellflieger aus dem In- und Ausland mit ihren Schaumodellen.

Mir persönlich hat die Veranstaltung sehr gut gefallen, muster gültig organisiert von einem Verein, dem man nur das Beste für die Zukunft wünschen kann.



Der Weihwedel zur Einweihung kam direkt vom Himmel.

Wir führen alle gängigen Modellbauartikel und installieren erstmals in Wien ein SERVICEPROGRAMM für Modellbauer

ULTRASCHALLREINIGUNG FÜR MODELLMOTOREN
MESSPLATZ UND SERVICE FÜR FUNKSTEUERUNGEN

Brand und Webra Ersatzteilspezialist für österr. Motoren

Tichy
modellbau

Landstraßer Hauptstraße 84

A-1030 Wien,

Tel. 0222 / 73 08 004

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DER STAATSMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F3A - 19./20.7.1980

1. und Staatsmeister 1980

PRETTNER	Hanno	ÖMV-Klagenfurt	652	699	634	2188	2228	3579
Dr. FRITZ	Dieter	ÖMV-Tirol	590	676	585	2013	2013	3279
KOWARZ	Hermann	ÖMV-MFC Salzburg	573	620	562	1854	1930	3123
SCHADEN	Ferdinand	MFG- Rheintal	522	624	544	1765	1915	3083
WEIXELBAUMER	Konrad	UMFG-Schärding	527	631	536	1820	1669	2987
PANZ	Adolf	UMFG-Meggenhofen	538	606	556			1162
RAUCHENECKER	Josef	UMFG-Schärding	515	557	563			1120
KRONLACHNER	Heinrich	UMFG-Meggenhofen	547	562	541			1109
FRITZ	Gerhard	MSV-IBK	542	527	523			1069
DWORAK	Manfred	ÖMV-Klagenfurt	523	539	501			1062
FILGAS jun.	Erich	FMBC-Austria	496	530	529			1059
FASSER	Robert	FMBC-Austria	409	575	478			1053
PALFRADER	Josef	MVS-IBK	455	505	542			1047
WASNER jun.	Karl	MFC-Rheintal	496	528	498			1026
RÖSNER	Anton	ÖMV-Ikarus Enns	489	481	506			995
ORTNER	Peter	ÖMV-MFG Amstetten	444	498	496			994
DURST	Ernst	ÖMV-MFG Amstetten	483	442	478			961
STOBER	Josef	HSV Burg-Kreuz.	461	549	494			955
TRETENBREIN	Alfred	MFC St. Paul	467	479	472			951
VALLANT	Otto	MFC St. Paul	438	365	464			902
AUINGER	Franz	UMFC-Meggenhofen	439	442	437			881
KIESLING	Franz	ÖMV-MFG Amstetten	257	384	404			788
BINGEL	Harald	FMBC-Austria	276	259	392			668



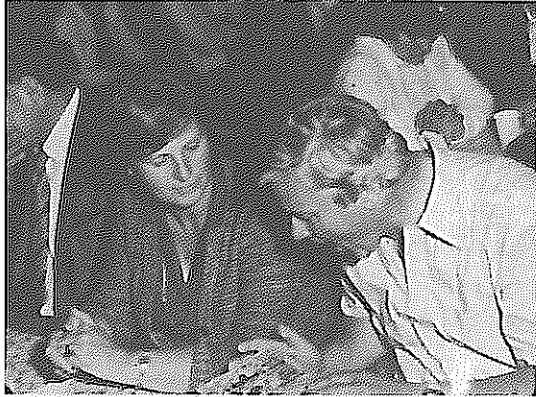
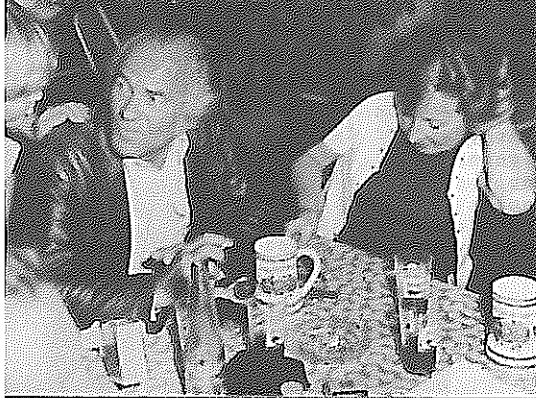
Die Finalisten der Staatsmeisterschaft, von links nach rechts: 4. Ferdinand Schaden (Vbg.), 3. Hermann Kowarz (Sbg.), Staatsmeister Hanno Prettner (Krtm.) 2. Dr. Dieter Fritz (Tirol) und 5. Konrad Weixelbauer (OÖ).



Sieger können leicht lustig sein: Hanno Prettner, Schmiermaxe Renate und Gatte Dieter Fritz

Bilder vom gemütlichen Teil auf der nächsten Seite





Fröhliche Stimmung mit Musik und Tanz herrschte beim gemütlichen Abend in der "Taxn-Hütte"

- Ein glücklicher Veranstalter, LSL Selg, bei seiner Begrüßungsansprache. Im Hintergrund ein Vereinsmitglied als Schlagzeuger
- Sie können leicht lachen: Staatsmeister Hanno Prettnner und der Zweitplacierte Dr. Dieter Fritz. Verdeckt Schmiern. Renate
- Jury Brand mit Jurygattin Öggerli (Schweiz)
- Familie Huber beim "Luftballonen!"
- Aufmerksame Zuhörer: Die Gattin des LSL und Hans Niederwimmer



BEI DER
STAATSMEISTERSCHAFT
in der Klasse
F 3 A

BRANDSTÄTTE/Tirol 19.Juli 1980

Überwachung von Fluglärm im Freien

von Dipl.Ing. Edmund WEISER

Meines Wissens wurde das erste Mal bei einer Staatsmeisterschaft in der Klasse F3 A Lärmpegelmessungen gemäß den Richtlinien des Sporting Code an Wettbewerbsmaschinen durchgeführt. Laut Sporting Code darf der Lärmpegelwert 84 dB (A), am Boden gemessen, nicht übersteigen.

Am Vorabend der Staatsmeisterschaft ließen 18 Wettbewerbsteilnehmer ihre Maschinen messen. Von diesen 18 Teilnehmern erreichten 5 Teilnehmer Werte über 85 dB (A). Diese Teilnehmer konnten in der Folge durch Veränderungen an den Maschinen ihre Lärmpegelwerte auf max. 84 dB (A) herunterdrücken. Die restlichen 5 Teilnehmer wurden am 19. Juli 1980 noch vor dem Wettbewerb gemessen, wovon ein Teilnehmer den Wert von 85 dB (A) erreichte, die restlichen 4 Teilnehmer lagen darunter.

Die Messung eines kompletten Fluges eines Wettbewerbsteilnehmers ergab einen Leq - Wert von 61 dB (A). Der Spitzenwert L1 (1% der Meßdauer) lag bei 71 dB (A), der Durchschnittswert L50 (50% der Meßdauer) bei 56 dB (A). Der Grundgeräuschpegel auf der Brandstätte beträgt, bedingt durch die nahe Autobahn ca. 50 dB (A). Unter Berücksichtigung einer zumutbaren Störung (ÖAL - Richtlinie Nr. 3) von Grundgeräuschpegel + 10 dB (A) und der Verminderung der Lärmpegelwerte durch die Entfernung ergibt sich, daß ab einem Radius von ca. 1200 bis 1500 m um den Flugplatz eine Pegelerhöhung des Grundgeräuschpegels durch ein Modellflugzeug kaum zutrifft.

ZUSAMMENFASSUNG: Wenn in unseren Reihen die Erkenntnis Fuß faßt, daß jeder Modellflieger von sich aus trachtet, ohne Tricks den Lärmpegelwert seiner Maschine bei den Meßbedingungen gemäß Sporting Code unter 84 dB (A), auch unter Verzicht einiger Umdrehungen des Motors, zu halten, so können wir uns leichter gegen überspitzte Behauptungen von Anrainern und entsprechenden Behörden eingriffen zur Wehr setzen. Daher mein Appell an alle Modellfliegerkameraden - -

SO LEISE ALS MÖGLICH, NIE ABER ÜBER 84 DB (A) AM
BODEN GEMESSEN!



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1980 F4 C/Kärnten

Dr. Thomas Loebenstein

Für uns Liebhaber der naturähnlichen Flugmodelle war es ein nahezu historischer Augenblick als der Landessektionsleiter von Kärnten Ingenieur Grad ischnig in Vertretung des Bundessektionsleiters Edwin Krill am Samstag bei prachtvollem Wetter die ersten Staatsmeisterschaften in der Klasse F4 C eröffnete.

Die Veranstaltung wurde am 23. und 24. August 1980 auf dem ÖMV-Modellflugplatz in St. Johann im Rosental ausgetragen.

Endlich war die von Hofrat Dr. Schneider und vielen anderen mit Hingabe gepflegte Saat aufgegangen und "unsere" Klasse war zu Staatsmeisterschaftswürden gekommen.

Wettbewerbsleiter und Obmann H. Dolezal vom veranstaltenden Verein, den Finkensteinern, hatte zwar nur 5 Mann für die gesamte Organisation zur Verfügung, aber bei straffer Führung scheint das selbst für einen so grossen Wettbewerb mit über 20 Flugmodellen durchaus zu genügen.

Die Baubewertung sah ursprünglich Vinzenz Pipan als Sieger, er war auch der logische Favorit für die Gesamtwertung, aber die Wertung mußte nach der Abwaage der Modelle nach dem ersten Durchgang völlig neu erstellt werden. Und damit sind wir beim einzigen Punkt angelangt, der das sonst so schöne Bild dieser Staatsmeisterschaften fast getrübt hätte. 3 Teilnehmer mußten wegen Überschreitung des zulässigen Gewichtes von 5 kg disqualifiziert werden, was zwar nur bei einem Betroffenen heftige Reaktionen auslöste, eben bei Pipan, aber vom sportlichen Standpunkt die einzige mögliche Lösung darstellte. Es blieben also drei Starter übrig, die sich den Sieg untereinander ausmachen würden. Edi Wallner mit Polikarpof, Günther Dickmann, Tiger Moth und Andreas Wirth mit seiner Saab J 29, der fliegenden Tonne. Alle anderen zum Großteil ganz hervorragenden Maschinen lagen doch schon etwas zurück.

Der erste Flugdurchgang brachte außer einem Totalschaden nur deswegen viel Aufregung unter Teilnehmern und Zuschauern, weil jeder mit Spannung der Abwaage der Flugmodelle unmittelbar nach dem Flug entgegenfieberte. Das Ergebnis ist bekannt. 3 Teilnehmer schafften es nicht, trotz aller Versuche die Maschinen leichter zu machen, unter 5 kg zu kommen. Der zweite Flugdurchgang wurde fast zum Krimi, da Dieckmann als erster fliegen mußte und seine beiden Konkurrenten einerseits wegen Fahrgestellbruches (Wirth) keinen zweiten Flug zustande brachten, andererseits, weil Wallner einfach schlechter als im ersten Durchgang flog. Alles wartete gespannt auf die Bekanntgabe des Ergebnisses.

Die Jury mußte sich noch mit einem



Baubewertung: Die Punktrichter b.d.Arbeit



Die Flugmodelle in Warteposition

Protest befassen, der allerdings von Dr. Schneider, Ing. Gradischnig und Dr. Loebenstein einstimmig abgelehnt wurde. Dann konnte endlich der erste Staatsmeister in der Klasse F4 C gefeiert werden.

Edi Wallner vom ÖMV-Radenthein und seine Polikarpof ernteten den verdienten Lorbeer. Der alte Haudegen aus Kärnten hatte den beiden Jungen aus Wien, Günther Dieckmann als 2. und Andreas Wirth als Dritten, wie man so schön sagt, gezeigt, wo der Fliegergott wohnt. Mit viel Können und Wettbewerbsroutine hatte er den nach der Disqualifikation Pipans für Kärnten schon fast verlorenen Staatsmeistertitel doch noch in unser süd-

lichstes Bundesland gebracht. Natürlich gewann er auch ganz überlegen die gleichzeitig durchgeführte Kärntner Landesmeisterschaft. Die weitere Reihung bitte ich der Ergebnisliste zu entnehmen. Zusammenfassend möchte ich noch einmal allen Teilnehmern und Funktionären meine Anerkennung für die gezeigten Leistungen und die tadellose Arbeit, die geleistet wurde, aussprechen.

Die Staatsmeisterschaften F4 C waren sicher eine echte Werbung für diese Klasse und wenn sich noch eine Lösung des Problemes 5 kg als Gewichtslimit finden läßt, was sicher einige potentielle Teilnehmer davon abhalten hat zu kommen, beziehungsweise während des Wettbewerbes zu Diskussi-

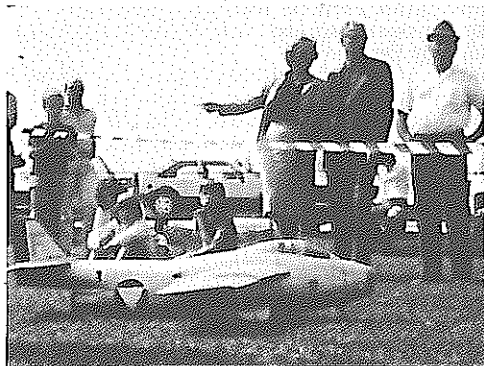
**Wir wachsen weiter !
wollen Sie Ihr Hobby
zum Beruf machen ?**

SIND SIE LANGJÄHRIGER AKTIVER
MODELLBAUER, HABEN SIE KAUF -
MÄNNISCHES TALENT, GUTE UMGANGS-
FORMEN, DANN SETZEN SIE SICH MIT
UNS IN VERBINDUNG !

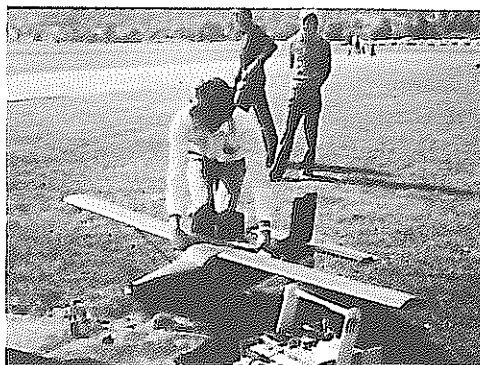


A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
Hauptplatz 9 — Tel. (03462) 25 41

onen geführt hat, dann wird STAND OFF SCALE wohl bald zu den beliebtesten und am meisten geflogenen Meisterschaftsklassen des Modellflugsportes zählen.



SAAB J 29 "Fliegende Tonne" 3.Platz



Pilatus Porter rollt zum Start



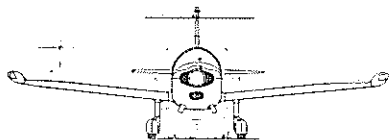
Das SIEGERFOTO :

von links nach rechts

Wettbewerbsleiter Dolezal,
Dieckmann 2.Platz, Tigermohs,
1. und Staatsmeister Edi Wallner
Polikapov PO-2

Wirth, 3.Platz, SAAB 29, Fliegende
Tonne,

Landessektionsleiter Gradischnig

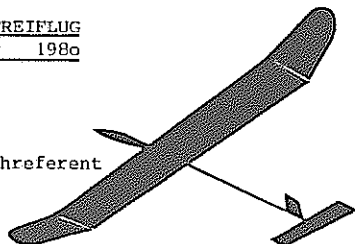


OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER STAATSMEISTERSCHAFT IN DER KLASSE F4 C ST. JOHANN / ROSENTAL

1. und Staatsmeister Wallner Eduard	ÖMV-Radenthein (K)	Polikapov PO-2	954	1000	(850) = 1954
2. Dieckmann Günther	FMBC Austria (W)	D.H.Tiger Moth	980	(925)	933 = 1913
3. Wirth Andreas	FMBC Vienna (W)	Saab J-29F	1000	903	0 = 1903
4. Strobl Günther	MFC Lungau (S)	Thunderbolt	960	(875)	973 = 1897
5. Novotny Albert	HSV Kreuzenst. (N)	Superking Air 20	945	0	932 = 1877
6. Wachtler Oswald	FMBC Vienna (W)	F-18A Hornet	824	(887)	970 = 1794
7. Vallant Otto	MFG St. Paul (K)	Pilatus PC-7 Turb.	746	0	1000 = 1746
8. Klausner Bernh.	ASKÖ MFC Leoben (ST)	Fokker D-7	971	739	(585) = 1710
9. Lang Franz	ÖMV Spittal (K)	Cessna 310G	764	831	(830) = 1595
10. Greschitz Hans	ÖMV-Kappl-Trb. (K)	Cessna 182	807	733	(554) = 1540
11. Tschuden Robert	ÖMV Klagenfurt (K)	Aircobra P-39	732	210	0 = 942
12. Walluschnig Franz	MCF Finkenstein (K)	T-2J Birdeye	631	30	0 = 661
13. Hoffmann Eduard	MBG Feldkirchen (K)	Bleriot 11	501	0	0 = 501

Alle anderen disqualifiziert oder nicht angetreten.

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN IM FREIFLUG
Wr. Neustadt, NÖ, 13./14. September 1980



VERANSTALTER: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
WETTBEWERBSLEITER: Robert Grillmeier, Freiflug-Fachreferent
ORGANISATIONSLEITER: Sepp Pfisterer
WETTBEWERBSKLASSEN: F1A, F1B, F1C, F1A/J

Die Klasse F1C wurde wegen einer zu geringen Teilnehmeranzahl nicht ausgetragen.

Klasse F1A/J

1. und JUGENDMEISTER								
<u>RIESER</u> Roman	ÖMV Inzersdorf	180	093	114	132	180		699
2. DRASCHBACHER Ernst	UMFC Feldbach	180	171	105	109	099		664
3. BERGNER Harald	ASKÖ Oberes Murtal	155	109	180	095	102		641
4. DRASCHBACHER Heimo	UMFC Feldbach	180	094	114	106	106		600
5. BIERINGER Walter	ÖMV Inzersdorf	117	138	113	087	123		578
6. HEIBL Werner	ASKÖ Oberes Murtal	153	075	103	124	108		563
7. KÖNIGSHOFER Rudolf	BMFC Mühlparzer	129	064	064	150	147		560
8. KRIWITZ Reinhold	ÖMV Inzersdorf	132	105	102	130	091		560
9. BLUMENREISINGER Robert	ÖMV Inzersdorf	147	135	113	004	159		558
10. GUTMANN Wolfgang	ÖMV Weiz	126	115	104	103	094		542
11. FERDAN Gerhard	MFC Wr. Neustadt	098	097	076	078	116		465
12. KOZELUHA Michael	ÖMV Inzersdorf	053	065	045	128	097		398
13. MÜHLPARZER Erwin	BMFC Mühlparzer	002	044	035	043	110		234

praktiker

praktiker

praktiker

BIETET IHNEN STETS NEUES UND INTERESSANTES AUS ALLEN BEREICHEN

DER **MODELLTECHNIK**

24 x IM JAHR - JAHRESABO S 475,-

POSTKARTE GENÜGT - FORDERN SIE
 BITTE UNSER GRATISPROBEHEFT AN.

praktiker

1050 Wien
 Sonnenhofg. 8

Gratiskupon
 "prop"

1. und Staatsmeister <u>SALZER</u> Klaus	MFC Wr. Neustadt	180	161	180	180	180	179	136	1196
2. ZACHHALMEL Hans	ÖMV St. Pölten	180	162	148	180	180	146	168	1164
3. PACHER Erwin	ÖMV Kärnten	150	145	180	175	180	142	165	1137
4. LAUFENTALER Hans	ÖMV St. Pölten	180	156	145	180	180	180	077	1098
5. KAMP Wilhelm	USFG Schärding	180	138	125	180	180	111	178	1092
6. MANG Fritz	ÖMV Kagran	180	180	170	130	169	078	180	1087
7. KRAUS Werner	ÖMV Kagran	180	154	156	180	180	167	049	1066
8. RUND Walter	UNION Neuhofen	180	110	141	133	180	139	180	1063
9. SCHOBEL Felix, sen.	UMFC Kolibri	144	178	179	120	180	139	098	1038
10. DOLEZAL Hermann	MFC Finkenstein	180	180	122	096	126	148	174	1026
11. HORCICKA Vaclav	MFC Wr. Neustadt	154	157	137	094	127	175	142	986
12. CHEMLIK Herbert	ÖMV Kagran	142	141	153	109	180	154	098	977
13. FERDAN Wilhelm	MFC Wr. Neustadt	083	124	174	180	180	180	041	962
14. ZAVODSKY Alexander	ÖMV St. Pölten	105	058	173	180	173	132	136	957
15. EBNER Oswald	MFC Wr. Neustadt	148	136	143	180	129	118	084	938
16. HÄUPLIK Walter	MFC Weikersdorf	132	164	110	110	180	121	083	900
17. POLD Helmut	SFC Fürstenfeld	138	099	177	122	100	150	113	899
18. FUSS Helmut	UNION Neuhofen	104	116	111	082	180	180	112	885
19. LINTNER Karl	UMFC Kolibri	160	180	069	141	095	110	100	855
20. SCHUECKER Werner	ÖMV Inzersdorf	100	086	146	088	180	147	105	852
21. HOFSTADLER	UNION Neuhofen	109	143	154	180	106	013	134	839
22. HERBSTHOFER Helfried	SFC Fürstenfeld	094	137	129	180	147	056	094	837
23. MATZKA Wolfgang	ÖMV Inzersdorf	136	097	130	122	056	108	180	829
24. MATZKA Gerald	ÖMV Inzersdorf	095	102	135	180	108	136	069	825
25. GRÜNEIS Manfred	ÖMV St. Pölten	167	121	097	118	106	180	033	822
26. RISTL Franz	ÖMV Inzersdorf	111	120	112	106	082	148	142	821
27. FUXA Friedrich	ÖMV Kagran	180	083	137	083	180	144	-	807
28. HEIBL Ernst	ASKÖ Oberes Murtal	154	083	121	103	079	151	106	797
29. GÖD Rupert	ÖMV St. Pölten	180	124	042	137	099	108	099	789
30. BOCK Ernst	MFC Weikersdorf	073	097	152	094	180	127	060	783
31. TILLI Albin	MFC Finkenstein	118	083	143	079	077	180	081	761
32. PUTZ Erich	MFC Weikersdorf	180	175	061	-	097	119	108	740
33. WUTZL Franz	ÖMV St. Pölten	164	080	061	111	076	054	176	722
34. BUCHLEITNER Robert	UMFC Kolibri	097	180	118	159	065	097	-	716
35. ALMSBERGER Karl	UMFC Kolibri	101	099	124	068	160	067	076	695
36. KALCHER Fritz	ÖMV Weiz	122	139	099	089	082	066	086	683
37. KUBICEK Harald	ÖMV Inzersdorf	067	023	068	080	085	092	052	467
38. SCHMIDT Walter	ÖMV Inzersdorf	080	024	057	123	050	063	029	426
39. BRANDSTÄDTER Reinhard	BMFC Mühlparzer	045	028	096	104	041	086	023	423
40. GREIMEL Verena	ÖMV St. Pölten	080	037	056	006	061	060	-	300
Mühlparzer Erwin	BMFC Mühlparzer	-	-	-	-	-	-	-	-
DELLMOUR Helmut	ÖMV Kagran	-	-	-	-	-	-	-	-
CERVICEK Harald	ÖMV Inzersdorf	-	-	-	-	-	-	-	-
ECKER Franz	BMFC Mühlparzer	-	-	-	-	-	-	-	-

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau
p i r k e r

A-1060 Wien,

Tel. (0222) 57 31 58

Gumpendorferstr. 41

Klasse F1B

1. und Staatsmeister										
<u>ZACHHALMEL</u> Hans	ÖMV St. Pölten	172	180	180	162	180	094	180	1148	
2. CHMELIK Herbert	ÖMV Kagran	180	180	173	180	145	129	115	1102	
3. REITTERER Ernst	LSV Salzburg	180	162	180	143	163	122	089	1039	
4. SALZER Klaus	MFC Wr. Neustadt	180	180	142	080	180	124	087	973	
5. WUTZL Franz	ÖMV St. Pölten	118	102	180	050	176	081	138	845	
6. HORCICKA Vaclav	MFC Wr. Neustadt	068	104	158	173	075	112	060	750	

Gästewertung

WAGNER Horst	Gast	152	157	172	148	180	180	180	1169
--------------	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

F.d.R. Robert Grillmeier
(Fachreferent der Klasse Freiflug)

Post- und Telegraphenverordnungsblatt Nr. 35

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr
Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung. - Wien, den 8. Oktober 1980

I. 290. Generelle Bewilligung für Funkfernsteuerungsanlagen

Gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, in der derzeit geltenden Fassung wird die generelle Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb sowie zur Herstellung, zum Vertrieb, zur Einfuhr, zum Besitz und zur Verwertung von Funkfernsteuerungsanlagen (FZA-Dienstbehelf V 0023, Tabelle 1) hinsichtlich der nachstehend angeführten Typen erteilt:

Sender und Empfänger

P-936
Playtronic 44339/41
Radio Racer 7900/B
Radio Racer 88
SC 800
Semi-Dela-Con RDC-3300
Semi-Dela-Con RDC-5500
Semi-Dela-Con RDC-6100

Sender

Carrera Structo 91716
ECO FMS 27-T3
ECO FMS 27-T4
ECO FMS 40-T3
ECO FMS 40-T4
G 3462
OOPS-T1

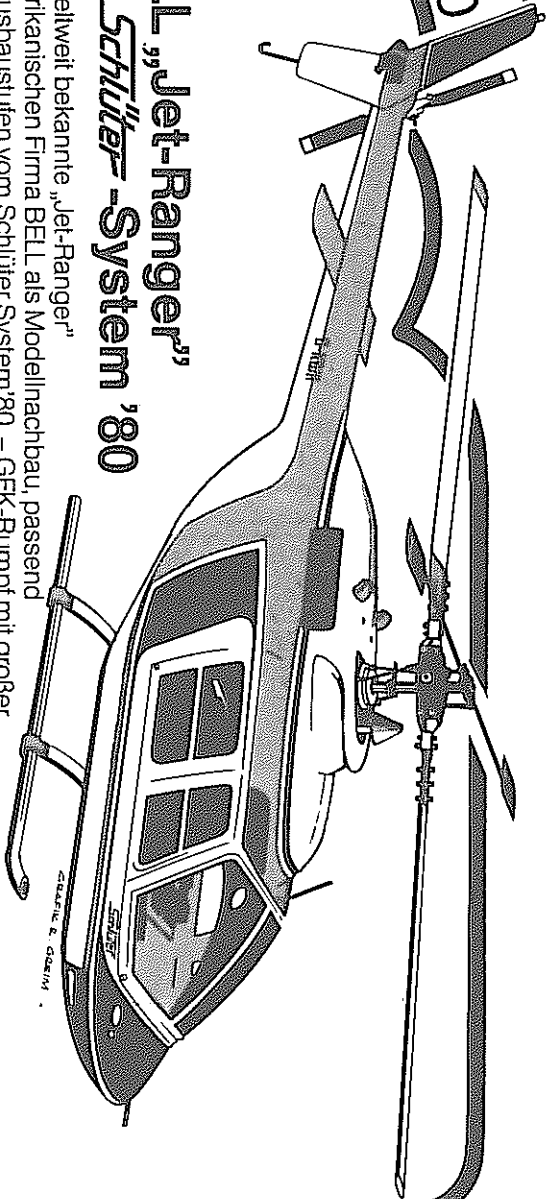
Pro-Cision Model 7001
SAM FM 4-27T
SAM FM 4-40T
Sesam 100-4042
SFA 1580-027-SH
TERRA FMSS TM27
TERRA FMSS TM40
TERRA TOP FMSS TM27
TERRA TOP FMSS TM40
TX 106
Webra FMSI 27S5
Webra FMSI 40S5
Webra Variomix FMSI 27S5
Webra Variomix FMSI 40S5

Empfänger

Carrera Structo 91718
FMSS 27-R4
FMSS 40-R4
G 2462
GT-R2A
OOPS-R1
RX 102
SAM FM 4-27R
SAM FM 4-40R
Sesam 100-4052
SFA 1580-027-EH
Webra Micro FMSI 27VM
Webra Micro FMSI 40VM
(1980 09 08, GZ 3 374/III-25/80)



NEUHEIT
1980



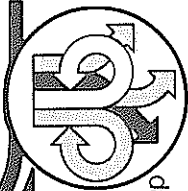
BELL „Jet-Ranger“ für Schüler-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom Schüler-System '80. – GFK-Rumpf mit großer Frontöffnung für den Einbau der komplett vormontierten Mechanik. Alle Teile auch im eingebauten Zustand bestens zugänglich. Motorstart mit E-Anlasser von oben, tanken seitlich, Glühkerzenanschluß von unten. Viel Platz für die Fernlenkanlage. Heckausleger als Einzelteil abnehmbar. Rumpflänge 1350 mm, Höhe 400 mm, Breite 200 mm. **Best.-Nr. 718.**

Bei maximaler Ausbaustufe mit Kunststoffrotor und 10 cm-Motor erhalten Sie

Ein unübertroffenes Kunststoffflugmodell

das aber auch ebenso gut vom Anfänger mit der vereinfachten Mechanik des System '80 ausgerüstet werden kann. Der Unterschied besteht nur in den verschiedenen Rotorköpfen.
Neu für System '80: Elastische Motoraufhängung, Autorotations-Freilauf.



SCHMALZ

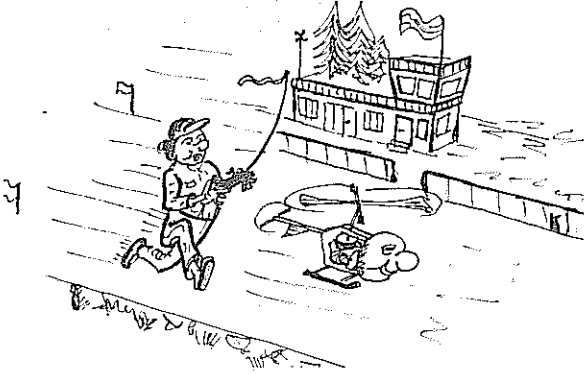
VERDICHTUNGSGEÄHTE

E. SCHMALZ MASCHINENHANDELSGESELLSCHAFT MBH

A 1235 WIEN, SCHWINGLASSSE 11

7. NATIONALES HUBSCHRAUBERTREFFEN

von Leopold KÜPPL



Wie schon in den vergangenen Jahren so auch heuer, lud der ÖMV-MFC Salzburg die Hubschrauber zu einem Treffen bzw. Wettbewerb in Kraiwiesen ein. Obwohl als "Treffen" ausgeschrieben, blieben die erwarteten Anmeldungen aus. ? ? ?

Es sollte ja kein schwerer Wettbewerb abgehalten werden, sondern möglichst viele Hubifreunde zu einer großen Familie zusammengeführt werden. Das Kennenlernen, die Hilfe-

stellung, der Erfahrungsaustausch, sowie bauliche und fliegerische Anreize sollten hier Vorrang haben.

Samstag 12. Juli 1980:

Bei unfreundlichem, regnerischem Wetter trudelten dann doch noch 3 Teilnehmer aus der BRD, 1 Oberösterreicher, 2 Steirer und 7 Salzburger ein. Jetzt funktionierten auch die Lachmuskeln von Kraiwiesenpapa, Johann Niederwimmer, wieder. Ihm ist es zu verdanken, daß diese Veranstaltung zustande kommt. Auch noch besondere Einrichtungen (ein neuer Fangzaun und anderes) sowie wunderschöne Pokale, kommen nicht von alleine. Hier möchte ich in Vertretung aller Teilnehmer dem Veranstalter Dank sagen und versprechen, beim nächsten Treffen noch zahlreicher mitzumachen und auch die Anmeldezettel ausgefüllt zeitgerecht beizuschicken.

Durch die Teilnahme der 7 Salzburger konnte auch der Landesmeister ermittelt werden. Erfreulich für die Teilnehmer und Veranstalter war die Anwesenheit des reg. Europameisters (lt. FAI gibt es noch keine EM), Ewald Heim. Seine perfekten Flüge und Sondereinlagen begeisterten. Die außergewöhnlich sauberen Landungen (Autorotation mit abgestelltem Motor) zeigten die "Hohe Schule".

Ebenfalls in der Gästeklasse starteten Herbert Kohlen aus Köln und Seibold Johann vom MFC Furth, beide langjährige Huberlpiloten, die jedes Jahr immer wieder gerne kommen. Erfreulich wäre gewesen, wenn die bereits Freitag angereisten Huberlkönner Heid, Sprenger, Maier ihr Können dargeboten hätten. Heid hatte sich zwar am Freitag bei Trainingsflügen den Motor abgestochen, Sprenger hatte scheinbar ebenfalls Motorprobleme. Schade, daß in Kraiwiesen das Klima für dieses Huberltrio nicht ganz bekömmlich ist.

Besondere Beachtung und Anerkennung fand der Huberlnachwuchs aus der Steiermark und Salzburg. Zum Teil vor kurzem noch am Trainer gegangen,

noch nie auf einem Tisch gelandet, mit dem Fluggelände und Parcours nicht vertraut, kämpften sie „Hubi bei Fuß“, teils laufend und rückwärts gehend (siehe Titelskizze), um die bestmögliche Zeit. Ich glaube sagen zu können, daß der interessanteste Wettkampf hier stattgefunden hat. Schön wäre es, wenn dieser Kampfgeist den Hubipiloten unter den Zuschauern, Mut und Anreiz gegeben hätte.

Viel Ausdauer und Idealismus bewiesen die altbekannten Huberldompteure Plieseis, Schmiedl, Speigner und Egger. Pieseis und Schmiedl hatten arge technische Schwierigkeiten. Ihre Geduld und Einsatzfreude sollte nicht übersehen werden. Speigner und Egger, ebenfalls bekannte Kämpfer, ließen es sich nicht nehmen, trotz anderer Verpflichtungen wenigstens noch Sonntag mitzumachen.

Die drei ersten Durchgänge, die am Samstag Nachmittag ausgetragen wurden, brachten schon ein recht eindeutiges Bild. Brennstener, der diesmal für MFC Wildkogel Falken startete, betreut und gesponsert von Importeur Schmalzl, zeigte seine bekannte Seite. Seine Zeiten zu 48 und 53 Sek. waren zwar die besten, wären jedoch sicher noch unterbietbar. Seinen 1. Platz konnte aber niemand von den teilnehmenden Österreichern gefährden.

Meine Teilnahme mit meiner altbekannten "Sumsi" (Eigenbauhubi mit 6,5 ccm, Baujahr 1975) war die erste der Saison. Beruf geht schließlich vor Hobby und es soll auch Hobby bleiben. Um so mehr freuten mich dann die unerwarteten Flugzeiten. Schmiedl konnte seinen notreparierten Hubi durch die Lüfte zittern und erreichte noch recht gute Zeiten. Am Sonntag lieber gnädige Wettergott noch zwei weitere Durchgänge zu, um aus den 5 Durchgängen eine möglichst gerechte Bewertung zu bekommen.

Harrer Michael, im Vorjahr das

1 x als "Nachläufer" (Hubi bei Fuß) dabei, hatte trotz Studium und Zeitmangel, seine Flugleistung gewaltig steigern können. Seine 5 gültigen Durchgänge flog er heuer schon ohne nachzulaufen und verbesserte seine Zeiten um mehr als 100% gegenüber dem Vorjahr.

Besondere Anerkennung und Beifall gebührten den Erstteilnehmern Schornsteiner und Winkler aus der Steiermark und dem Salzburger Köppl jun.. Diese 3 versuchten sich gegenseitig zu überbieten. Laufschuhe hätten sicher noch einige Sekunden eingebracht! Mit Ausnahme von Schornsteiner, haben diese eifrigen Mitkämpfer keinen einzigen Bruch gemacht. Es stimmt nicht ganz, was immer behauptet wird, daß beim Wettbewerb die Hubis in Fetzen gehen müssen. Schornsteiner, er war auch der schnellste Läufer, hatte einmal aus Zeitersparnis, unterhalb des Tisches landen wollen und das 2. Mal hatte er wegen mangelnder Motorleistung im hohen Gras aufgesetzt, wobei bei seinem ausgeliehenen, sehr schön gebauten Twin Jet der Rotor den Heckausleger abschlug. Winkler, betreut und beruhigt von seiner Gattin, gurkte Durchgang um Durchgang sich jedesmal verbessernd den Parcours ab. Sein Kniescheppern vor und nach jedem Flug bekämpfte er jedesmal sofort mit einigen Glühstengeln (Zigaretten). Trotzdem, so gestand er mir nach der Preisverteilung, war dies ein wunderbares Erlebnis.

Köppl jun. hat seine bisherigen Flugerfahrungen am Trainer gesammelt. Die darauffolgenden Freischwebeflüge (alle bis jetzt ohne Bruch) steigerten sein Selbstbewußtsein derartig, daß er sich zu meiner Verwunderung, spontan zum Wettbewerb meldete. Seine bruchfreien Durchgänge geben ihm sicher noch mehr Mut. Wenn man die Leistungen bzw. Ergebnisse bei den Wettbewerben verfolgt, sieht man bei jedem Teilnehmer eine sichere Verbesserung.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE:

1. BRENNSTEINER Josef	MFC-Wildkogel Falken	50	51	53	48	49	48
2. KÖPPL Leopold	MFC Salzburg	66	64	62	65	62	62
3. SCHMIDL Hans	LSV St. Johann/P.	84	-	77	65	-	65
4. EGGER Fritz	LSV-St.Johann/P.	-	-	-	-	106	106
5. HARRER Michael	MFC Salzburg	149	132	113	131	119	113
6. SPEIGNER Bruno	SV-Eternit	-	-	-	144	149	144
7. SCHORNSTEINER Robert	HSV-Aigen/E.	148	-	169	-	-	148
8. KÖPPL Peter	MFC Salzburg	308	296	300	288	271	271
9. WINKLER Wolfgang	HSV Aigen/E.	483	380	323	342	315	315

GÄSTEKLASSE:

1. HEIM Ewald	MfV-Böblingen	54	57	55	50	48	48
2. SEIBOLD Johann	MFG Furth	-	90	79	87	79	79
3. KOHLEN Herbert	MFC Köln	100	98	-	143	100	98

W E R T U N G

Laut Ausschreibung heißt es bei Punkt 5.8.6.: Die für die Erfüllung der vier gestellten Aufgaben benötigte Flugzeit wird pro Sekunde mit einem Punkt bewertet. Die Summe dieser Punkte = Sekunden, wird von den für die einzelnen Aufgaben zuvergebenen Punkten abgezogen. Das würde bedeuten: 400 Punkte für die gültigen Aufgaben, minus geflogene Zeit in Sekunden, ergibt Endpunktezahl. Bei Punkt 5.8.12. heißt es: Geflogen werden mindestens 3 Durchgänge, mindestens die 2 Besten werden gewertet. Obwohl 5 gültige Durchgänge geflogen wurden und somit mit ein oder zwei Streichungen (Ausfälle od. schlechteste Zeiten) eine gerechte Wertung möglich gewesen wäre, hat man es sich aus mir unerklärlichen Gründen leicht gemacht und nur eine und zwar die kürzeste Zeit gewertet. Zu meiner Schande muß ich gestehen, daß ich erst beim Schreiben dieser Zeilen und beim Studium der Ergebnisse auf dieses, so glaube ich, ungewollte Mißgeschick aufmerksam wurde.

Die Leistung eines Harrer Michael, der als tapferer Mitkämpfer 5 gültige Durchgänge geflogen hat,

wird geschmälert und auf den 5. Rang gesetzt. (Richtig gewertet laut Ausschreibung: 3 gewertete Durchgänge = $3 \times 400 = 1200$ minus 363 Sek. ges. Flugzeit ergibt 837 Punkte! Das wäre Rang 4). Nichts gegen den Hubifreund Egger, ich hoffe er nimmt es mir nicht übel. Ich glaube, daß er selbst erstaunt war, wie es bei der Preisverteilung hieß, er habe Rang 4 und das mit nur 1 gültigen Durchgang. (Rechnung: 1 gültiger Durchgang = 400 Punkte minus geflogene Zeit = 106 Sek. ergibt 294 Punkte. Das wäre statt Rang 4 ein gerechter Rang 8. Warum sich keiner darüber aufgeregt hat, bzw. auf den Fehler hingewiesen hat ist entweder:

Angst vor Unstimmigkeiten, oder die Meinung, gegen den Wind kann man nicht br....., oder es ist keinem aufgefallen. Es könnte auch sein, daß es einige Stillschweigend hinuntergefressen haben und das letzte Mal dabei waren.

Gleich hier möchte ich alle Hubifreunde um Nachsicht bitten, nicht zu sehr alles in die Waagschale zu werfen, oder gleich einen Stab zu brechen, - irren ist menschlich. Freuen wir uns über unser schönes Hobby und bemühen wir uns, eine hilfsbereite, große Hubigemeinschaft zu sein.

C O M Ü B T E D I E R I C H T I G E W E R T U N G A U S S E H E N

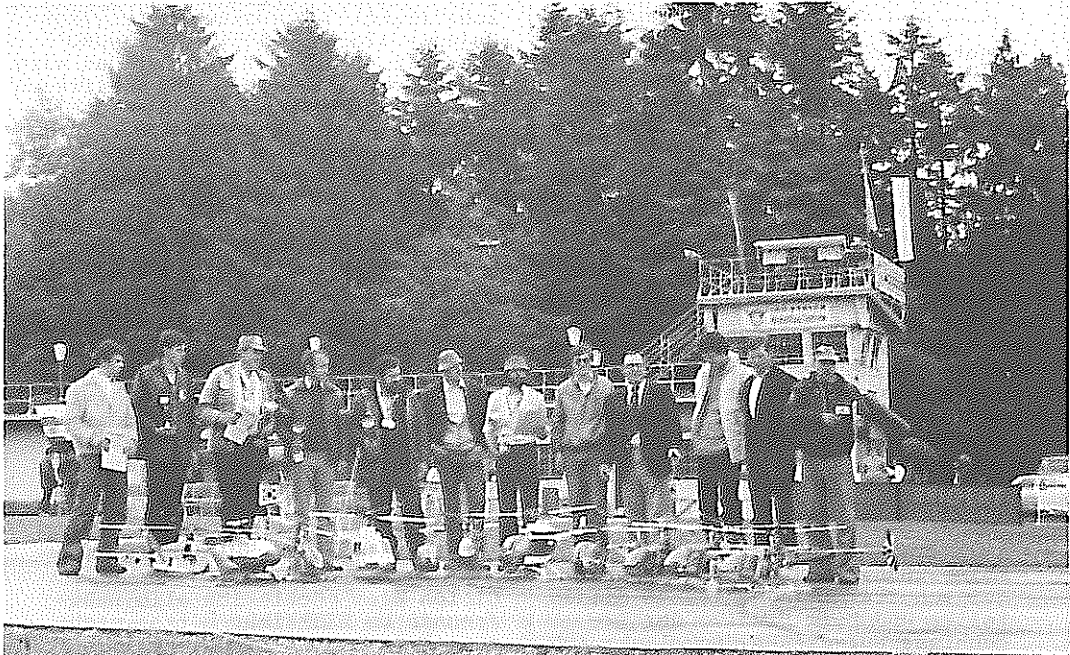
1. Brennsteiner	50	51	53	48	49	147	1053 Punkte
2. Köppl sen.	66	64	62	65	62	188	1012 Punkte
3. Schmidl	84	-	77	65	-	226	974 Punkte
4. Harrer	149	132	113	131	119	363	837 Punkte
5. Speigner	-	-	-	144	149	293	507 Punkte
6. Schornsteiner	148	-	169	-	-	317	483 Punkte
7. Köppl jun.	308	296	300	288	271	855	345 Punkte
8. Egger	-	-	-	-	106	106	294 Punkte
9. Winkler	483	380	323	342	315	980	220 Punkte
10. Plieseis	-	-	-	-	-	-	- Punkte

Gästeklasse:

1. Heim	54	57	55	50	48	152	1048 Punkte
2. Seibold	-	90	79	87	79	245	955 Punkte
3. Kohlen	100	98	-	143	100	298	902 Punkte

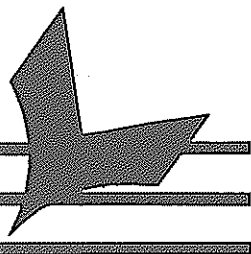
Salzburger Landesmeisterschaft:

1. Brennsteiner, 2. Köppl sen., 3. Schmidl, 4. Harrer, 5. Köppl jun., 6. Egger;



Die Teilnehmer am 7. NATIONALEN HUBSCHRAUBERTREFFEN

HARTBERGER MODELLFLIEGER auf ERFOLGSKURS



Herr SCHÖRGENHUBER Johann, seines Zeichens frisch gebackener Landesmeister 1980, belegte bei der am 1. Juni 1980 auf dem Modellfluggelände in St. Pölten stattgefundenen Staatsmeisterschaft derselben Klasse unter 69 Teilnehmern den beachtlichen 3. Platz.

Weitere Plazierungen der Hartberger: 29. Gerald JEITLER
31. Karl-Heinz OSWALD

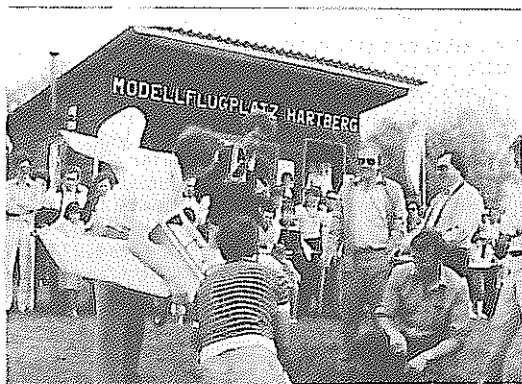
Weiters dürfen wir mit Stolz berichten, daß unser "Clubleader", Herr Schörgenhuber bei den am 1. Juni 1980 in Kraiwiesen/Salzburg stattgefundenen Bewerbungen (Igo-Etrich - und Unterbergkristallpokalfliegen) in der Klasse RC/MS, bei stärkster nationaler Beteiligung die Plätze 6 beziehungsweise 3 erringen konnte.

Durch diese nicht nur in diesem Jahr erzielten Erfolge, ist es Herrn Schörgenhuber in dieser Klasse nunmehr gelungen, an die nationale Spitze anzuschließen.

Abschließend wollen wir alle Freunde des Modellflugsportes einladen, diesen national wohl noch unbekanntesten Modellflugclub, mit einer der schönsten Modellfluganlagen Österreichs, im Rahmen eines fliegerischen Wochenendausfluges näher kennenzulernen. Interessenten ersuchen wir, sich vorher mit Sektionsleiter Ing. R. Sommer (tel. 03112/2136 bzw. 03332/3741) oder Hrn. Amtsrat Theo Jeitler (Tel. 03332/2618) in Verbindung zu setzen. Selbstverständlich sind wir gerne bereit, Ihnen bei einer etwaigen Quartiersuche behilflich zu sein. Ebenso besteht die Möglichkeit am Flugplatz zu campieren.

Unsere genaue Adresse:

USFC-Hartberg
Sektion Modellflug
Ressavarstr. 19
8230 Hartberg



Die Vereinshütte des UMFC-Hartberg und Johann SCHÖRGENHUBER, der frisch gebackene Landesmeister in der Klasse RC / MS.

5. ASVÖ RC - HANGFLUGWETTBEWERB IM RAHMEN DER HANGFLUGTOURNEE

am 15. Mai 1980

ERGEBNISSE

1.	SCHWAB	Norbert	LSV Salzburg	199	320	327	647	Punkte
2.	GLÜCK	Franz	ÖMV-MFC Salzburg	265	316	328	644	"
3.	SCHWAIGER	Alois	ÖMV-MFC Lungau	289	315	308	623	"
4.	ENNIKL	Josef	LSV Salzburg	293	295	219	614	"
5.	GLÜCK jun.	Franz	ÖMV-MFC Salzburg	247	285	314	599	"
6.	LESSJAK	Helmut	ÖMV-MFC Lungau	180	308	290	598	"
7.	KREUZBERGER j.	Josef	LSV St. Johann	51	310	278	588	"
8.	WALLINGER	Manfred	LSV Abtenau	201	297	287	584	"
9.	HARTL	Volker	LSV St. Johann	155	288	292	580	"
10.	HUBER	Edmund	ÖMV-MFC Salzburg	127	279	290	578	"

11. PIENDL Georg, 577, ÖMV-MFC Lungau; 12. GLÜCK Roman, 576, ÖMV-MFC Salzburg; 13. SCHLAGER Herbert 575, 14. GLATZ Johann 568, 15. EGGER Josef 567, alle drei vom LSV Abtenau; 16. BENEDIK Rudolf 566, ÖMV-MFC Salzburg; 17. HOSP Klaus, 561, LSV Salzburg; 18. PROMOK Simon, LSV Abtenau und IRNLEITNER Norbert, LSV Salzburg beide 557; 20. LORENZ Michael, 556, LSV Salzburg; 21. HOCHSTAFFL Ernst, 550, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 22. SPRAITER Anton, 544, ÖMV-MFC Salzburg; 23. NIEDER-MAYER Franz, 528, LSV Salzburg; 24. MACK Friedrich, 527, ÖMV-MFC Salzburg; 25. TREISENBERGER Franz, 523, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 26. KRUK Kari-Heinz, 521, ÖMV-MFC Salzburg; 27. WINTER Albrecht, 506, LSV St. Johann; 28. MÜLLER Wilfried, 494, LSV Salzburg; 29. WASS Matthias, LSV Abtenau, und GSENGER Johann, LSV St. Johann beide 489; 31. HOLZNER Christian, 481, LSV Salzburg; 32. ISLITZER Alfred, LSV Mittersill und ECKMANN Heinrich, ÖMV-MFC Salzburg und GÖLLNER Peter, ÖMV-MFC Tenneck alle drei 479; 35. SCHLAGER Franz, 477, LSV Abtenau; 36. REITTELER Ernst, 475, LSV Salzburg; 37. KOCHER Friedrich, 474, ÖMV-MFC Lungau; 38. HÖLL Georg, 473, LSV Abtenau; 39. ADELSBERGER Helmut, 459, ÖMV-MFC Salzburg; 40. MARESCHE Viktor, LSV Salzburg und ENDL Peter ebenfalls LSV Salzburg beide 458; 42. SCHAFRATH Herbert, 454, LSV St. Johann; 43. KÖTTL Othmar, 436, LSV Salzburg; 44. POINTNER Manfred, 412, ÖMV-MFC Salzburg; 45. NINDL Herbert, 411, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 46. MESSNER Josef, 381, ÖMV-MFC Salzburg; 47. WEISENBACHER Stefan, 369, ÖMV-MFC Tenneck; 48. REITHOFER Alfred, LSV Salzburg und HOSP Walter ebenfalls LSV Salzburg beide 354; 50. EISL Gerhard, 350, ÖMV-MFC Tenneck; 51. FORSTER Eckhart, 346, LSV St. Johann; 52. BAUER Hermann; 345, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 53. OSTROZNIK Helmut, 341, LSV Salzburg; 54. HÖLZL Thomas, 332, LSV Mittersill; 55. HASLINGER Josef, 309, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 56. WIESER Willi, 280, ÖMV-MFC Saalfelden; 57. KÜPPERS Bernd, 277, LSV Mittersill; 58. PETER Gottfried, 240, LSV St. Johann; 59. GRÜNDLINGER Gottfried, 238, ÖMV-MFC Wildk.Falken; 60. KOLLER Josef, 229, ÖMV-MFC Saalfelden;

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. ÖMV-MFC Salzburg I - 1819 P.; 2. ÖMV-MFC Lungau - 1798 P.; 3. LSV Salzburg I - 1703 P.; 4. LSV Abtenau I - 1699 P.; 5. LSV Salzburg II - 1679 P.; 6. LSV Abtenau II - 1641 P.; 7. LSV St. Johann I - 1583 P.; 8. ÖMV-MFC Salzburg II - 1572 P.; 9. ÖMV-MFC Wildkogel Falken II - 1382 P.; 10. ÖMV-MFC Tenneck - 119 P.; 11. LSV St. Johann II - 1166 P.; 12. LSV Salzburg III - 1144 P.; 13. ÖMV-MFC Wildkogelfalken I - 994 P.; 14. ÖMV-MFC Saalfelden - 890 p.;

GÄSTEKLASSE:

1. STIEBER Manfred 566 P.; 2. MALTAN Johann 508 P.; 3. LEITHALER Jürgen 477 P.;
 4. WERNER Martin 474 P.; 5. STEBER Leo 464 P.; 6. BECKER Horst 462 P.; 7. KUGLER
 Gerhard 415 P.; 8. GRIES Stefan 366 P.; 9. WAGNER Rudolf 348 P.; 10. FISCHER
 Anton 345 P.; 11. WENIG Franz 330 P.; 12. STIEGL Reinhold 281 P.; 13. LAUBE
 Michael 244 P.; 14. STAUDINGER Hermann 224 P.; 15. HAGER Martin 221 P.;

MANNSCHAFTSWERTUNG:

1. MFC Egglhofen (Wagner/Stieber/Steber) 1378 P.; 2. MBC Traunstein (Becker/Gries
 Loithaler) 1305 P.; 3. RC Berchtesgaden (Kugler/Wenig/Werner) 1219 P.; 4. MFC
 Egglhofen II (Staudinger/Hager/Huber) 1023 P.;



Weltrekorde 1980

F1C - VERBRENNUNGSMOTORWASSERFLUGMODELLE

Dauer	37 min 59 sec	Bronislaw Malczyk Polen	NR. 44
		11. Juni 1980	

F1B - GUMMIMOTORWASSERFLUGMODELLE

Geschwindigkeit	39,4 km/h	Valery Myakinine UdSSR	NR. 43
		5. Mai 1980	

F3C - HUBSCHRAUBER

Dauer	3 h 35 min 06 sec	Walter Andresch BRD	NR. 35
		30. Dezember 1979	
Entfernung	92,85 km	R.H. Jenneson Australien	NR. 36
		2. Feber 1980	



P.b.b
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

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