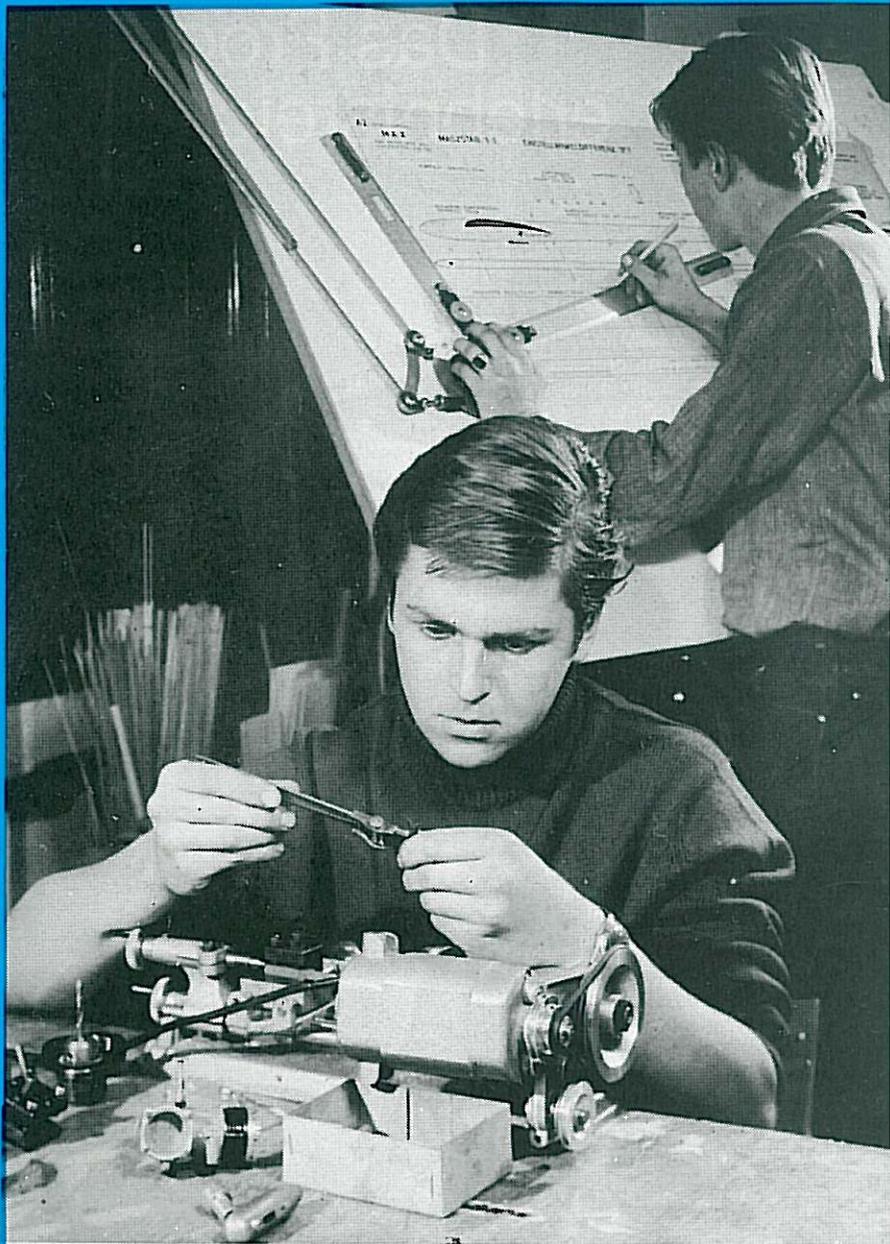


prop

1
81

österreich. modell-
flugnachrichten





robbe

Modellsport

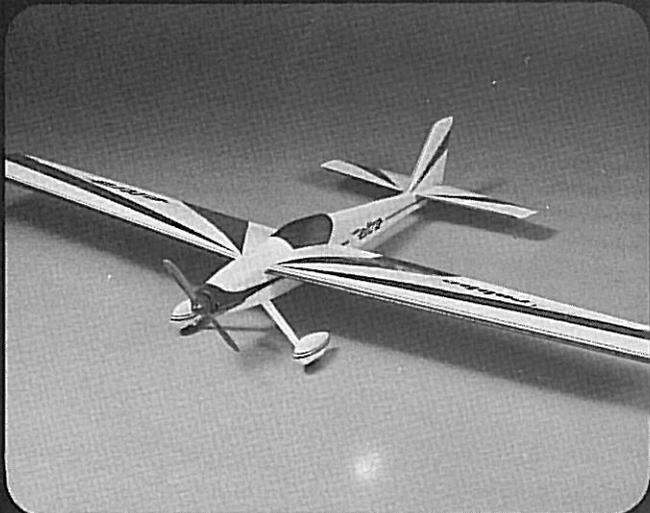
Das Programm für erlebnisreiche Freizeit

ELTRA

Naturähnliches Elektroflugmodell. Alle Kunstflugfiguren können problemlos geflogen werden. Guter Bodestart bei befestigter Piste.

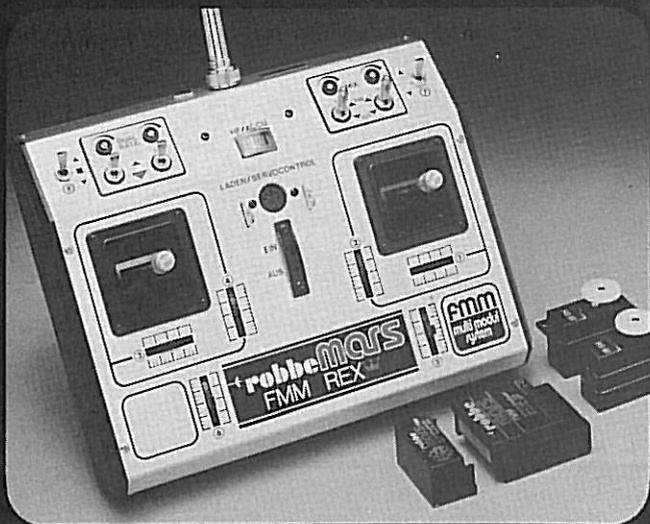
Besondere Merkmale: GFK-Rumpf mit angeformtem Seitenleitwerk; angeformte Rumpfflächenübergänge.

Auch mit Verbrennungsmotor ausgerüstet ein exzellentes Kunstflugmodell.



MARS FMM — REX 8/8/2

Die Krönung der Mars-FMM-Serie. Lieferbar im 27-, 35- und 40-MHz-Band. 8-Kanal-Anlage mit neuen Ausbaumöglichkeiten und Optionen. Serienmäßig ausgestattet mit HF-Modulen, Quarzpaar, Mixer, Dual-Rate eingebaut (austauschbar gegen PSW oder VTR), Servo-Umpolung, Funktionswahl, Servo-Direct-Control, HF-Abstrahlungs- und Akku-Kontrolle, Hochpräzisions-Kreuzknüppelaggregate mit elektronischer Trimmung.



Liebe Modellflugfreunde !

Herzliche Glückwünsche und "Frohes Schaffen" für das Jahr 1981. Ich hoffe, daß alle die "Schwierigkeiten" des Jahreswechsels überwunden- und überstanden haben und voll Schaffensfreude die neue Saison 1981 anpeilen. Unser Titelbild soll diesmal die Arbeit in der Werkstatt in der toten Saison zeigen. In vielen Werkstätten und auch hinter dem "heimlichen Herd" werden die Flugmodelle für die kommende Flugsaison 1981 gebaut, verbessert und auf Hochglanz gebracht.

Ich wünsche schon jetzt allen begeisterten Modellfliegern für die neue Saison recht viel Freude und Erfolg !

Ich möchte mich aber auch noch recht herzlich für die vielen, vielen Weihnachts- und Neujahrswünsche, die teils in das Generalsekretariat, teils zu mir nach Hause gekommen sind, bedanken. Glaubt mir, ich habe mich sehr darüber gefreut, denn nichts baut einen ehrenamtlichen Funktionär mehr auf , als das Wort "Dankeschön" aus dem einen oder den anderen Munde. Nochmals, vielen Dank ! Sicherlich habt Ihr Verständnis dafür, daß ich nicht jedem Einzelnen für seine Wünsche persönlich danken kann. Es sind zu viele.

"prop" findet Ihr diesmal in einem neuen Kleid. Ich hoffe, daß Ihr daran Gefallen findet. Vor mir liegt prop 1 aus dem Jahr 1976. Mit 20 Seiten - zweizeilig geschrieben - waren wir damals schon mächtig stolz auf unsere Erzeugnisse. Und heute - bereits 52 Seiten und sogar "etwas" färbig, freuen wir uns umso mehr ! Ich bitte aber alle, arbeitet und gestaltet an unserem prop mit. Nur wenn Ihr selber mitarbeitet wird er vielleicht so wie Ihr ihn Euch wünscht. Leider gibt es aber auch österreichische Modellflieger, die nur in ausländischen Zeitschriften schreiben, denn dort kann man für einen Artikel Geld bekommen. Bei prop nicht ! Kommentar überflüssig ! Dadurch, daß jeder österreichische Modellflieger prop frei Haus geliefert bekommt, ist er auch im äußersten Winkel über das Modellfluggeschehen in Österreich und darüber hinaus informiert. Und das war auch unser Leitgedanke: Information unserer Modellflieger bis in den kleinsten Winkel unseres Landes.

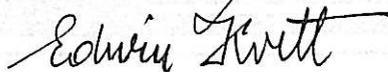
Im Bundesmaßstab gesehen, gibt es für uns in diesem Jahr recht viele und große Vorhaben. Weltmeisterschaften in den USA, Spanien und in Mexiko, Europameisterschaften in Belgien und auch in Österreich. Und überall dort werden unsere Nationalmannschaften mit dabei sein. Natürlich sind sie bereits fest in den Vorbereitungsarbeiten drinnen und wir können nur hoffen, daß sie die Farben Österreichs bestens vertreten werden. Für einen recht guten Erfolg drücken wir ihnen schon jetzt alle Daumen. Aber auch in allen anderen Vereinen wird mit Hochdruck gearbeitet. Und wenn der Mitgliederzuwachs so anhält wie in der letzten Zeit, werden wir Modellflieger die stolze Mitgliederzahl von 5000 bald erreicht haben. Vor der Tür stehen auch noch 3 große Modellflug-Lehrgänge, zu denen sich bereits recht viele Modellflieger gemeldet haben. Es zeigt auch hier wieder, wie groß das Interesse an der Modellflugarbeit ist.

Ich wünsche allen Modellfliegern und Funktionären für das Jahr 1981 recht viel Freude und Erfolg an ihrer Arbeit und würde mich sehr freuen, von schönen Erfolgen und Leistungen im Jahre 1981 in unserer Zeitung berichten zu können !

Start frei für 1981

und herzliche Grüße

Euer



Bundessektionsleiter



Leserbrieffe.



Lieber Edwin !

In Beantwortung Deines Schreibens gebe ich Dir natürlich gerne über unsere Tätigkeit in der Jugendgruppe Auskunft. Besonders freut es mich, daß meine Arbeit auch einmal ein offenes Ohr findet. Es ist nicht immer so. Seit drei Jahren führen wir eine Landesmeisterschaft und ein Pokalfliegen (10. Oktoberpokalfliegen) durch. Die Teilnehmerzahlen schwanken zwischen 13 und 15 Teilnehmern. Wenn in den Landesverbänden besseres Verständnis herrschen würde, könnten leicht 30 junge Modellflieger am Start sein. Ich hoffe, daß es jetzt besser wird, nachdem ich mich ständig bemühe und alle zu überzeugen versuche,

daß es nicht wichtig ist, aus diesen jungen Freifliegern einen Nachwuchs für Fernsteuerpiloten heranzubilden !!!

Viel wichtiger scheint es mir, die jungen Menschen überhaupt für den Modellflug zu begeistern und sinnvoll zu beschäftigen.

Alle Wettbewerbe die wir bis jetzt durchgeführt haben, hatten durchaus recht gute fliegerische Leistungen aufzuweisen und konnten sich mit denen der "Großen" durchaus messen. Wobei ich bemerken möchte, daß wir die Freiflugwettbewerbe immer parallel mit zu den "Großen" durchführen. Das spornt die Jungen an und zum Abschauen gibt es auch immer etwas.

Zur Zeit bin ich mit dem Direktor der Hauptschule in Radenthein im Gespräch in diesem Schuljahr an der Schule eine Neigungsgruppe für Flugmodellbau von etwa 15 Jugendlichen ins Leben zu rufen.

Wir hoffen von seiten der Schule, Gemeinde und Modellbauhandel eine Starthilfe zu erhalten, wobei ich mich als Organisator und Bauhelfer zur Verfügung stelle. Soweit jetzt die Dinge liegen, glaube ich, daß unser Vorhaben auch gelingen wird.

Wir haben diesen Brief gerne abgedruckt, damit auch andere Gruppen und Vereine angeregt werden, Jugendarbeit in Sinne von Freizeitbeschäftigung durchzuführen, aber auch deshalb, um Vereine und Gruppen, die bereits Jugendarbeit betreiben, anzuregen, von ihrer Arbeit und ihren Erfolgen zu berichten.

Red.

webra

**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**



Bericht von der CIAM

von F.FRITZ

Am 1. und 2. Dezember 1980 fand die diesjährige CIAM-Konferenz in Paris statt. Entsprechend der Bedeutung dieser Tagung für die weltweite Entwicklung des Modellflugsportes trafen sich dort die Vertreter von insgesamt 30 Ländern, um über die anstehenden Probleme zu beraten. Am Schluß der Sitzung wird über die meist zahlreichen Änderungsvorschläge abgestimmt.

Da unserem Bundessektionsleiter E. KRILL heuer aus beruflichen Gründen die Teilnahme versagt war, ersuchte mich der Österreichische Aero-Club die Vertretung zu übernehmen. Als Mitglied der internationalen Segelflug-Subkommission freute ich mich, dadurch direkt an der dort stattfindenden Subkommissionssitzung teilnehmen zu können.

Die Ergebnisse der gesamten Tagung sind im anschließenden Protokoll nachzulesen. Manches darin mag dem aktiven Modellsportler vielleicht nicht unbedingt sinnvoll erscheinen. Wenn man allerdings den Weg kennt, wie es zu all diesen Beschlüssen kommt, dann braucht man sich nicht zu wundern. Es ist ein langwieriger und sehr schwieriger Weg, bis ein neues Reglement oder auch nur eine kleine Änderung des Code sportif erfolgen kann. Bis für die vielen unterschiedlichen Vorstellungen so etwas wie ein kleinster gemeinsamer Nenner gefunden ist, vergehen viele Stunden, oft nur mit dem bescheidenen Ergebnis: "...zur weiteren Bearbeitung zurück an die Subkommission!". Somit sind die Abstimmungsergebnisse das Resultat eines mehr oder weniger zähen Ringens, bei dem es zunächst immer wieder nur um die Schaffung eines gemeinsamen Begriffsverständnisses geht, bevor man über Änderungsvorschläge wirklich sinnvoll diskutieren kann. Dies alles wird erheblich erschwert durch die Verschiedenartigkeit der englischen Sprache: Ein Australier spricht ein anderes Englisch als ein Amerikaner, ein Engländer oder ein Russe...

Der erste Tag der Konferenz umfaßt im wesentlichen die Berichte des CIAM-Präsidiums zu Themen allgemeiner Bedeutung sowie zu den im abgelaufenen Berichtsjahr stattgefundenen Weltmeisterschaften. Dann trennt sich das Delegierten-Gremium in die verschiedenen Subkommissionen (Erziehung; Radio Control; Freiflug; ...), um dort die in die Tagesordnung eingebrachten Änderungsvorschläge

fachlich auszudiskutieren. Am Nachmittag treffen sich diese Subkommissionen von neuem und beschließen die Empfehlungen an das Plenum des kommenden Tages, an dem letztlich die große Abstimmung erfolgt.

Wie meine persönliche Erfahrung gezeigt hat, bestimmen die Arbeitsergebnisse der Subkommissionen nur zu einem eher kleinerem Teil das Abstimmungsverhalten der Delegierten in der Plenarsitzung des zweiten Tages. Viel entscheidender sind vermutlich die zahlreichen Gespräche der Tagungsteilnehmer während der Pausen, beim Kaffee oder beim Mittagslunch. Die Pausen sind kurz, aber es ist wahrhaftig interessant, wie sich da mit einem Male Fachgespräche 'entladen'. Hier wird Meinung gemacht, hier geschieht 'Modellflugpolitik'! Nicht wenige treffen sich auch zum gemeinsamen Abendessen, wo auch nicht wenig um die eine oder die andere Vorstellung geworben wird.

Ist der harte Teil der Abstimmung am zweiten Tag vorüber, werden 'angenehmere' Themen besprochen: Der FAI-Wettbewerbskalender, die Nominierung von internationalen Punkterichtern, die Weltmeisterschaften des kommenden Jahres und die Wahlen zum Präsidium der CIAM.

Es hat bei der heurigen Tagung keine wesentlichen Änderungen des Code sportif gegeben. Für unsere österreichischen Verhältnisse von Bedeutung dürfte sein, daß man sich nun endlich zur Aufnahme eines offiziellen Helicopter-Reglements in den Code sportif durchgerungen hat. Die kleineren Änderungen sind aus dem Protokoll ersichtlich.

Von Bedeutung erscheint mir in diesem Zusammenhang der Hinweis, daß wir unsere landeseigenen Vorstellungen nur dann wirkungsvoll in das internationale Reglement einfließen lassen können, wenn wir im mindesten bereit sind, unsere Meinungen über den zuständigen Fachreferenten des Aero-Clubs dem jeweiligen Vertreter unseres Landes bei der CIAM-Konferenz in Paris als Entscheidungsrichtlinie mitzugeben. Dabei ist zu beachten, daß nationale Änderungsvorschläge schriftlich (in englischer Sprache) bis zum 15. September eines Kalenderjahres an die Bundessektion in Wien eingesandt werden müssen. Stellungnahmen zu Punkten der Tagesordnung der Pariser CIAM-Tagung obliegen dem jeweiligen Fachreferenten, der (allerdings erst knapp vor der Tagung) eine Kopie der ihn betreffenden Teile der Tagesordnung von Wien aus zur Stellungnahme zugesandt bekommt.

DAS
WAR
1980

DIE STAATSMEISTER



F2 B FESSELFUG-KUNSTFLUG

17./18.MAI 1980

HARALD POKORNY - ÖMV-WIEN

geb.: 6.August 1948

1963 - Begeisterung für den Fesselflug durch die Vorführung bei der Sportveranstaltung in der Schule.

1964-1968 aktiv, zuerst als Anfänger dann LM im Fesselflug, F2 C-Jugendklasse und Kunstflug, noch am Fesselflugplatz in Wien.

1975 - bis heute aktiver Wettbewerbsflieger in F2 B und etwas F2 D, 1977 Teilnehmer an EM, 1978 / 1980 an WM, sowie viele Auslandsstarts und Organisator des 1.Wiener Fesselflugtreffens. Seit 1963 Mitglied des ÖMV-Wien, Schulgemeinde



F2 C FESSELFUG-MANNSCHAFTSRENNEN

17./18.MAI 1980

PILOT: DIPL.ING.HEINZ NITSCHÉ

geb.: 2.7.41

MECHANIKER: FRIEDRICH KÜHNEGGER

geb.: 21.4.46

NITSCHÉ: 1956 mit Fesselflug-Kunstflug begonnen, dann Beschäftigung mit Konstruktion und Aerodynamik von Freiflugmodellen. Bis 1964 Ausübung von Fesselflug-Kunstflug und sodann Spezialisierung in der Klasse F2 C. Zahlreiche internationale Erfolge, 1968 und 1976 Mannschaftsweltmeister. 1968, 1978 und 1980 österreichische Rekorde im Mannschaftsrennen. 1963 erste erflogene Gold-C- Nr.3 und 1973 Gold-C mit 1,2 und 3 Diamanten.

KÜHNEGGER: Leider keine näheren Unterlagen erhalten doch seit langer Zeit Fesselflieger. Beide ÖMV-Salzburg.



RC-MS RADIO CONTROL MOTORSEGELN

31.5./1.6. 1980

WALTER MITTERBACHER - ÖMV-FELDKIRCHEN

geb.: 6.Mai 1953

Vom 10. bis zum 14.Lebensjahr intensive Beschäftigung mit Freiflugmodellen. Seit 1975 fliege ich RC-Modelle. Den RC-Flug habe ich am Hang erlernt, wo ich auch am liebsten fliege.



RC III RC-KUNSTFLUG-NATIONAL

14./15.JUNI 1980

GERHARD FRITZ - MVS-IBK.

geb.: 12.5.1957

Ich begann mit 14 Jahren mit dem Modellfliegen. Meine ersten Wettbewerbe waren Clubmeisterschaften und ich gewann auch mehrere Jugendmeistertitel. 1973 gelang mir der bisher größte Erfolg: Ich gewann beim internationalen Rheintalpokalfliegen in der Klasse RC III. Aber auch in der Klasse F3 A war ich danach bei nationalen und internationalen Wettbewerben erfolgreich. In der Klasse RC III konnte ich mich bei den Tirol-Pokalfliegen gut placieren



F3 F - RC-HANGFLUG

28./29.JUNI 1980

HEIMO FLEISCHHACKER - KFC-KLAGENFURT, geb.: 10.10.1958

Seit 1972 beim Flugmodellsport, dzt. Student an der UNI -Wien. Silber-C. 1. und bester Modellflieger von Kärnten 1979 nach der Kärntner Wertung..2. Platz bei der STM RC IV 1979. Staatsmeister 1980 in der Klasse F3 F.

Dies sind nur einige Bewerbe. Heimo hat an verschiedenen anderen Veranstaltungen teilgenommen und war stets auf den vorderen Rängen zu finden.



F1 E - SELBSTGESTEUERTER HANGFLUG

12.JULI 1980

FELIX SCHOBEL, JUN. - UMF-C-KOLIBRI

geb.: 4.5.1948

Mit 12 Jahren kam ich durch meinen Vater zum Modellflug und wurde zum Bau von Nurflügelmodellen angeleitet.

1962 wurde ich LM NÖ in der Klasse F1 E-Nurflügel und in der STM-Versuchsklasse F1 E 1963 Sieger. 1964 in der STM-Versuchsklasse F1 A-Nurflügel ebenfalls Sieger. Anschließend 15 Jahre Pause (Moped, Auto, Frau). Neubeginn 1978 in der Klasse F1 E. 1981: erstmals in der Nationalmannschaft.



F3 A - FAI-KUNSTFLUG

19./20.JULI 1980

HANNO PRETTNER - ÖMV - KLAGENFURT

Kein Lebenslauf in der Redaktion eingegangen. Hanno Prettner kennt aber jeder. Vielfacher Staatsmeister und Sieger vieler internationaler Wettbewerbe. RC-Weltmeister 1977. 6-facher Sieger in Las Vegas. Dieser Wettbewerb ist kein offizieller Wettbewerb der FAI und ein Privatwettbewerb, bei dem Spitzenmodellflieger eingeladen werden und nach einem eigenen Programm fliegen. (Siehe Eigenbericht).



F4 C - NATURÄHNLICHE FLUGMODELLE

23./24.AUGUST 1980

EDUARD WALLNER - ÖMV - RADENTHEIN

geb.: 31.10.1925

Seit meiner Kindheit baue und fliege ich Flugmodelle. Am Anfang Freiflugmodellé und Magnetsegler. Schon vor 20 Jahren baute ich die ersten Flugmodelle mit Fernsteuerung. 1966 wurde ich Vice-Staatsmeister in Klasse RC III. Habe bereits an vielen Wettbewerben teilgenommen und konnte mich durchwegs im Mittelfeld placieren. Ein besonderes Anliegen ist für mich die Jugendarbeit, der ich mich bereits seit 10 Jahren widme.



F1 A - FREIFLUG-SEGLER

13./14. SEPT. 1980

KLAUS W. SALZER MFC-Wiener Neustadt geb.: 16.4.1942

Modellflieger seit 1956. Angefangen habe ich mit Frei- und Fesselflugmodellen.

Seit 1958 Wettbewerbs-Freiflug mit segel- und Motorflugmodellen bis 1 cm³.

F1 A fliege ich seit 1967, F1 E seit 1973. Auch RC habe ich schon probiert, fand es aber nicht interessant.



F1 B - FREIFLUG-WAKEFIELD

13./14. SEPT. 1980

HANS ZACHHALMEL - ÖMV-St. Pölten

geb.: 15.2.1940

Mit einigen Unterbrechungen betreibe ich den Flugmodellsport seit 1954. Seit 1967 Teilnahme an nationalen und internationalen Wettbewerben. Bedeutendste Erfolge: 3. Platz bei der WM 1975 in F1 B, Mannschafts-WM Dritter F1 B, Mannschaftseuropameister 1972 und 1974 F1 B, 5-facher Staatsmeister in F1 B, 2-facher Staatsmeister in F1 A. Medaillenränge bei mehreren nationalen und internationalen Wettbewerben.



FREIFLUG-JUGENDMEISTER IN KLASSE F1 A/J

13./14.9.1980

ROMAN RIESER - ÖMV-Wien, Inzersdorf

geb.: 22.1.1964

Unter der Leitung von Gruppenleiter Rudolf Menzel wurde das Siegermodell noch eine Woche vor der Meisterschaft eingeflogen und bei dieser Gelegenheit auch die C-Prüfung geflogen.

Post- und Telegraphenverordnungsblatt Nr. 41

Herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr

341. Generelle Bewilligung für Funkfernsteuerungsanlagen

1. Gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 2 des Fernmeldegesetzes, BGBl. Nr. 170/1949, in der derzeit geltenden Fassung wird die generelle Bewilligung erteilt

- a) zur Errichtung und zum Betrieb sowie zur Herstellung, zum Vertrieb, zur Einfuhr, zum Besitz und zur Verwahrung von Funkfernsteuerungsanlagen, für die eine Typenzulassung auf Grund des FZA-Dienstbehelfs V 0023 vorliegt und die
 - aa) nur auf Frequenzen laut Tabelle 1 dieses FZA-Dienstbehelfs arbeiten oder
 - bb) nur auf Frequenzen laut Tabelle 3 dieses FZA-Dienstbehelfs arbeiten und ausschließlich der Fernsteuerung von Flugmodellen dienen;

- b) zur Errichtung und zum Betrieb sowie zum Besitz und zur Verwahrung von Funkfernsteuerungsanlagen, für die eine Einzelzulassung auf Grund des FZA-Dienstbehelfs V 0023 sowie die Voraussetzungen zufolge der obigen lit. aa oder bb vorliegen;
 - c) zur Errichtung und zum Betrieb sowie zum Besitz und zur Verwahrung von Funkfernsteuerungsanlagen, die ausschließlich in den Frequenzbereichen 13,56 MHz, 27,12 MHz, 35 MHz und 40,68 MHz arbeiten und für die am 31. Dezember 1980 eine individuelle Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb bestanden hat.
2. Die Bewilligung zufolge lit. a und b tritt mit sofortiger Wirksamkeit, die Bewilligung zufolge lit. c mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1981 in Kraft.
- (1980 11 14, GZ 5 939/III-25/80)

microprop microprop microprop microprop



Moki-Motor M7 RC, 10 ccm

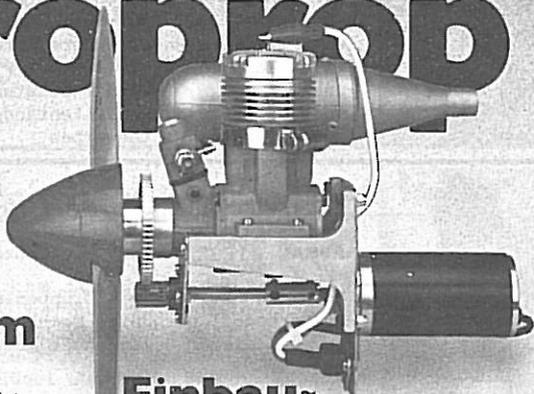


Ein Hochleistungs-
motor der neuen
Generation mit
Schnürle-Spülung,
speziell für RC-1 Wettbe-

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



In diesem letzten Kapitel wollen wir die Probleme des Lärmschutzes besprechen.

Unter Lärmschutz ist zunächst eine allgemeine Bestimmung der Verwaltungsverfahrensgesetze zu verstehen, die den Zweck verfolgt, die Allgemeinheit vor unzumutbarem Lärm zu schützen. Bis vor einiger Zeit sind danach meistens fröhliche Zecher bestraft worden, die zur Nachtzeit laut gröhrend zum nächsten Wirtshaus gewankt sind. Es gibt auch noch in vielen anderen Gesetzen Bestimmungen über den Lärmschutz (Gewerbeordnung, Straßenverkehrsordnung usw.) die uns aber weniger interessieren.

Alle diese Bestimmungen hatten aber einen Mangel: Die Unzumutbarkeit des Lärms konnte nicht objektiv festgestellt werden. Die Behörden haben daher die subjektiven Eindrücke der Belästigten zur Grundlage ihrer Entscheidung gemacht.

Nun gibt es aber seit einigen Jahren Ö-Normen, die die objektiven Grenzen zwischen zumutbarer und unzumutbarer Lärmbelastigung festlegen. Die für uns in Frage kommende Norm, die auch regelmäßig von den Behörden in allen Bundesländern angewandt wird, ist die ÖAL Richtlinie Nr. 3. Im wesentlichen besagt diese Richtlinie, daß der zu beurteilende Lärm in einem Siedlungsgebiet nicht höher als 10 dB über dem Grundlärm liegen darf. Innerhalb dieser Grenze kann der Lärm der Bevölkerung zugemutet werden.

Zur Feststellung ist ein kompliziertes und langwieriges Meßverfahren notwendig. Zunächst wird der Lärm an Ort und Stelle gemessen. Es hat hierbei keinen Zweck, dem Meßteam nur die leisesten Modelle vorzuführen. Das rächt sich mit Sicherheit früher oder später. Man sollte hierbei dem Meßteam möglichst an die Hand gehen, da es ja von den Besonderheiten des Modellfluges keine Ahnung hat. Ich möchte sogar raten, mehrere gleichzeitig laufende laute Motoren messen zu lassen.

Wenn dieses Meßverfahren abgeschlossen ist, wird bei den nächsten bewohnten oder bewirtschafteten Objekten gemessen, und zwar zunächst der Grundlärmpegel. Das zieht sich über eine längere Zeit hin, weil ja der Grundlärm zu den einzelnen Tageszeiten verschieden ist. Besonders sorgfällige Gutachter werden auch den Grundlärm nicht nur an Wochentagen, sondern auch an Sonn- und Feiertagen messen. Dies wird also sehr unterschiedliche Werte ergeben, die zur Beurteilung herangezogen werden. Der nächste Schritt ist sodann die Messung ebenfalls an den Stellen, wo der Grundpegel gemessen wurde, aber unter Belastung durch den Betrieb des Modellflugplatzes. Hierbei kommt es darauf an, daß dieselben Modelle gestartet werden, die aus der Nähe gemessen wurden.

Nun werden die gewonnenen Werte verglichen. Im günstigsten Fall liegen die Meßwerte in allen Kombinationen weniger als 10 dB auseinander.

Es kann aber auch sein, daß manche Lärmquellen zu bestimmten Zeiten mehr als 10 dB über dem Grundpegel liegen. Ist dies sehr häufig der Fall, kann mit einer positiven Beurteilung durch die Behörde nicht gerechnet werden. Ist dies nur bei wenigen Meßergebnissen der Fall, wird die Behörde verbieten, mit Modellen, die einen höheren Lärm entwickeln, zu fliegen, wobei eine bestimmte dB Grenze festgelegt wird oder den Flugbetrieb an bestimmten Tageszeiten nicht bewilligen.

Die im Sporting Code festgesetzte Grenze von 84 dB hat aber nur eine Bedeutung für die Zulassung von Modellen zum Wettbewerb, nicht aber bei der Beurteilung der Lärmbelastigung der Anrainer, weil ja die Messungen im besiedelten Gebiet nicht durchgeführt wird.

Solche Messungen können von allen Landesregierungen durchgeführt oder veranlaßt werden, sind allerdings zehmlich teuer. Die Kosten belaufen sich in der Regel zwischen S 5.000,-- und S 10.000,--.

Was also tun, wenn ein behördliches Verfahren nicht anhängig ist und man sich so große Kosten nicht aufhalsen will? Sehr einfach: Bei einer Entfernung von 1,5 km Luftlinie zur nächsten geschlossenen Siedlung sind mit aller Wahrscheinlichkeit die Bedingungen der ÖAL Richtlinie Nr. 3 erfüllt. Dies hängt natürlich von der topographischen Lage ab, d.h. ob der Flugplatz auf einem Hügel liegt oder in einer Senke, ob pflanzlicher Bewuchs oder ein Hügel dazwischen ist usw.

Hiezu ist zu bemerken, daß in der BRD der Lärm gar nicht mehr gemessen wird, sondern nur mehr auf Grund der Entfernung zur nächsten Siedlung entschieden wird, ob der Modellflugplatz genehmigt wird, oder ein bestehender aufgelassen werden muß. Und diese Entfernungen sind erheblich größer, als die von mir genannte. Also ist auch in Österreich auf längere Sicht gesehen, eher mit einer Verschärfung der Bestimmungen zu rechnen.

Alles dies bezog sich bisher auf die Entfernung zu geschlossenen Siedlungen. Wie ist es aber mit Einzelgehöften? Wenn im konkreten Fall die Bedingungen der ÖAL Richtlinie auch auf das einzelne Haus zutreffen - um so besser. Der Hauseigentümer hat nämlich das Recht, gewisse störende nicht ortsübliche Einwirkungen von anderen Grundstücken auf sein Grundstück zu verbieten. Dazu gehört auch der Lärm. Er kann sein Recht natürlich bei Gericht durchsetzen. Wenn aber die Bedingungen der ÖAL Richtlinie Nr. 3 für geschlossene Siedlungen erfüllt sind, muß er natürlich die Lärmbelastigung auch für sein Anwesen dulden.

Ist aber die Differenz zwischen Grundlärmpiegel und dem vom Flugplatz ausgehenden Lärm größer als 10 dB, was dann mit Sicherheit anzunehmen ist, wenn die Entfernung wesentlich geringer als 1,5 km ist, ist dringend anzuraten, von vornherein eine Vereinbarung anzustreben.





Nationaler Rekord F2A

Nach mehrmaligen Versuchen gelang es dem Tiroler

FRANZ MARKSTEINER, ÖMV-BRANDENBERG

den seit 2. Juli 1966 (!) bestehenden Geschwindigkeitsrekord von 230 km/h, gehalten von Fesselflug-Fachreferent, Heinz Freundt, zu überbieten. Mit seinem typischen Geschwindigkeitsmodell gelang ihm am 30. August 1980 die

NEUE ÖSTERREICHISCHE BESTLEISTUNG

VON 14,94 SEKUNDEN FÜR 1 KM ERREICHT

DAS ENTSPRICHT EINER GESCHWINDIGKEIT VON

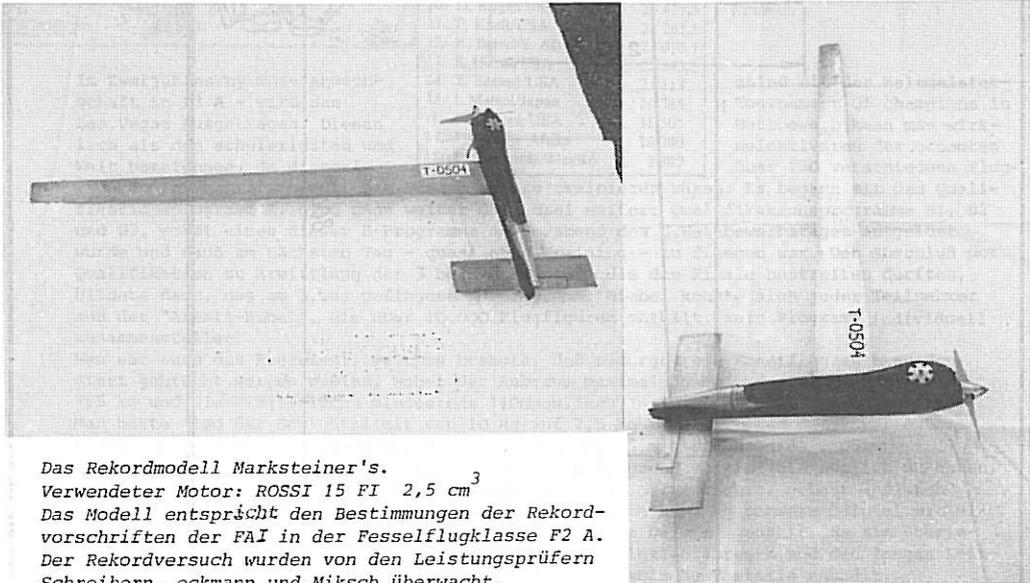
240,9638 KM/H

DIESE BESTZEIT WURDE AM 21. OKTOBER 1980 VON DER OBERSTEN NATIONALEN FLUGSPORTKOMMISSION ALS

NEUER ÖSTERREICHISCHER REKORD

ANERKANNT. FÜR DIE ÖMF DIPL. ING. HARALD SITTER, ÖNF-DELEGIERTER.

Wir gratulieren dem neuen Rekordhalter recht herzlich zu diesem schönen Erfolg.



Das Rekordmodell Marksteiner's.

Verwendeter Motor: ROSSI 15 FI 2,5 cm³

Das Modell entspricht den Bestimmungen der Rekordvorschriften der FAI in der Fesselflugklasse F2 A. Der Rekordversuch wurden von den Leistungsprüfern Schreibern, eckmann und Miksch überwacht.

F2 A - FESSELFLUGMODELL VON FRANZ MARKSTEINER

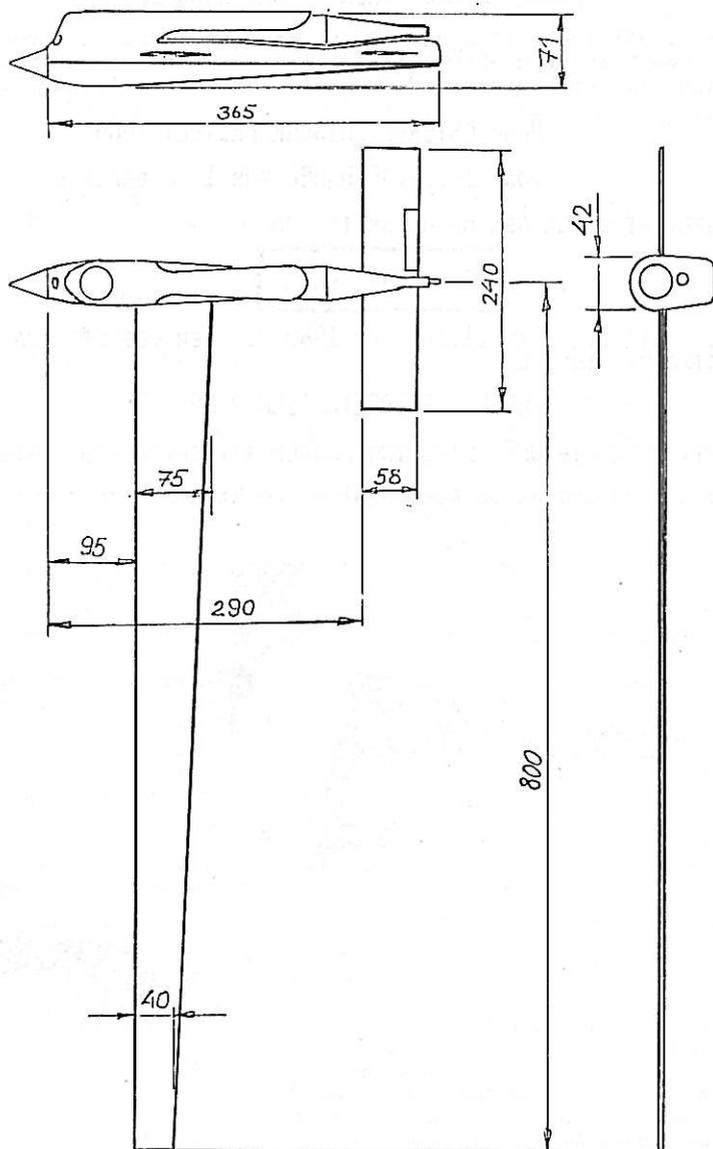
FLÄCHENINHALT 4 DM²

MOTOR ROSSI 15 FI

LEITWERKINHALT 1,3 DM²PROPELLER \varnothing 6" / 6,5"

GEWICHT 485 G

M 1 : 5 GEZ. MARKSTEINER





1980
TOURNAMENT
OF CHAMPIONS
RADIO CONTROL AEROBATIC AIRCRAFT COMPETITION

\$75,000.00

IN CASH PRIZES

OCTOBER 30-31
NOVEMBER 1-2

LAS VEGAS

"und wieder
siegte
hanno
prettner"

Zum 6. Mal fand in Las Vegas das
TOURNAMENT OF CHAMPIONS statt.

... und zum 6. Mal gewann Hanno Prettner diesen Wettbewerb.

18 Teilnehmer kamen zu diesem Wettbewerb, während die ersten 4 Wettbewerbe noch mit F3 A-Modellen ausgetragen wurde, wurde bereits beim 5. Wettbewerb Nachbauten von großen Kunstflugmaschinen verlangt. Für den letzten Wettbewerb

ist die Minimalgröße noch heraufgesetzt worden und die Flügelfläche so ange-
setzt worden, daß Spann-
weiten von 2,2 m notwen-
dig wurden und Getriebe-
motoren verwendet werden
mußten.

Aber lassen wir den Sieger
von Las Vegas selbst zu Wort
kommen.

sind mit der Weltmeister-
Tournament of champions in
Wettbewerb kann man wirk-
selektivsten der gesamten
über 150 verschiedene Flug-

Im Zweijahresrhythmus- abwechselung in F3 A - wird das Las Vegas ausgetragen. Diesen lich als den schwierigsten und Welt bezeichnen, da diesmal figuren in 7 unterschiedlichen Programmen zu trainieren waren. Es begann mit dem Qualifikationsprogramm A, ging dann weiter über drei weitere Qualifikationsprogramme B1, B2 und B3, wobei eines dieser B-Programme am Vorabend des 2. Wettbewerbstages ausgelost wurde und dann am nächsten Tag - quasi ohne Training - zu fliegen war. Den Abschluß der Qualifikation zu Ermittlung der 5 besten Piloten, die das Finale bestreiten durften, bildete dann, das am 3. Tag geflogene Kürprogramm. Hierbei konnte sich jeder Teilnehmer aus der "Aresti-Bibel", die über 10.000 Flugfiguren enthält, sein Programm individuell zusammenstellen.

Neu war auch das Reglement, welches besagte, daß naturgetreue Kunstflugzeuge an den Start gebracht werden mußten, wobei der Hubraum maximal 35 cm^3 , das Fluggewicht max. 7,5 kg und die Flügelfläche mindestens 1100 sq. inch (= $70,96 \text{ dm}^2$) zu betragen hatte. Man hatte also das Gewichtslimit von 10 kg auf 7,5 kg reduziert und damit war automatisch mein letztes Las Vegas-Siegesmodell - die 2,85 m große Dalotel - out. Nachdem es für mich von vornherein klar war, daß Flugzeug so groß als möglich zu bauen, begann für uns eine schwere Zeit. Es wurde getüftelt, konstruiert, gebaut und auch teilweise wieder verworfen; aber das Resultat war eine 7,45 kg schwere Dalotel mit einer Größe von knapp 2,5 m. Ich habe bewußt wieder die Dalotel gewählt, da sie überlegene Flugeigenschaften besitzt und zudem durch das Einziehfahrwerk und den langen Leitwerks-Hebelarm noch zusätzliche optische und aerodynamische Vorteile enthält.

Ergebnisse	Punkte
1. H. Prettner/Österreich	65 554
2. D. Brown/USA	60 262
3. W. Matt/Liechtenstein	59 633,5
4. G. Hoppe/BR Deutschland	58 885
5. J. Tracy/Australien	55 630
6. M. Radcliff/USA	24 238
7. I. Kristensen/Canada	24 004
8. D. Lowe/USA	23 729,5
9. D. Weitz/USA	23 588
10. D. Koger/USA	23 479,5
11. P. Kraft/USA	23 265,5
12. R. Brand/S. Afrika	23 070,5
13. S. Helms/USA	22 595,5
14. T. Bonetti/USA	21 113
15. I. Matsui/Japan	20 765
16. R. Gilman/USA	18 501
17. J. Brink/S. Afrika	18 280
18. L. Castaneda/Mexiko	2 309

CONTESTANTS
RENTO BERTOLANI, Italy
TONY BONETTI, USA
RICHARD J. BRAND, South Africa
JOHN BRINK, South Africa
DAVID BROWN, USA
LUIS CASTANEDA, Mexico
BRUNO GIEZEMANN, Switzerland
STEVE HELMS, USA
GÜNTER HOPPE, West Germany
JIM KIMBERG, USA
DEAN KOGER, USA
PHIL KRAFT, USA
IVAN KRISTENSEN, Canada
DONALD LOWE, USA
ISAO MATSUI, Japan
WOLFGANG MATT, Liechtenstein
HANNO PRETTNER, Austria
MARK RADCLIFF, USA
JEFF TRACY, Australia
DON WEITZ, USA





Das Sieger-Team , Hans und Hanno Prettnner, v.l.

immer dieses Tournament of Champions aufgewertet hatten. Wir waren schon sehr gespannt, welche Modelltypen und -größen an den Start kommen würden und wer alles den "Constant Speed-Flugstil" fliegen würde.

Unser Flug von Österreich nach Las Vegas führte über New York, wo wir einen recht abenteuerlichen Zwischenstopp erlebten. Als unsere DC 10 sich im Landeanflug knapp vor dem Aufsetzen befand, schob der Pilot plötzlich Vollgas in den Vogel und wir starteten wieder durch. Die verschiedensten Versionen wie "Fahrwerk klemmt" oder "Landeklappen gehen nicht raus" geisterten durch das Flugzeug. Nach glücklich erfolgter Landung mit 130 Puls erfuhren wir, daß ein anderes Flugzeug über unsere Piste rollte und so der Pilot durchstarten mußte.

Angekommen in Las Vegas haute es uns fast um. Ein Sturm mit zirka 20 m/s fegte dahin und an ein Fliegen war vorerst nicht zu denken. In der Zwischenzeit waren unsere beiden Dalotels per Luftfracht, diesmal unbeschädigt und zeitgerecht, eingetroffen; das Gewicht der beiden Modellboxen plus Ersatzteile betrug 110 kg.

Am nächsten Tag war der Sturm auf etwa 15-18 m/s abgeflaut und wir begannen unsere Dalotels und die Motoren auf die geänderte Seehöhe (850 m) und die höhere Temperatur einzustellen. Dazu hatten wir einen Platz mitten in der Wüste gefunden und der erste Start mit der etwas kleineren Dalo (2300 mm), die speziell für diese hohen Windgeschwindigkeiten konstruiert wurde, zeigte, daß sich das Modell in diesen Bedingungen offenbar wohl fühlte. Speziell bei so starkem Wind lernt man die Vorteile einer Luftschaube

Als Antrieb kam für mich nur wieder mein Twin-Doppelmotor in Frage, den ich 1978 gemeinsam mit dem selbstkonstruierten Untersetzungsgetriebe 2:1 erstmalig so erfolgreich zum Einsatz brachte und der in der Zwischenzeit schon von einigen Firmen - von der Anordnung her - nachgebaut wurde. Ich habe meinen Twin nochmals grundlegend überarbeitet, dabei konnte ich ca. 850 g einsparen und der Motor gewann zusätzlich noch an Laufruhe. In Las Vegas war dies der leiseste Motor und es wurde regelmäßig während meiner Flüge das im Hintergrund laufende Dieselaggregat abgestellt, um meinen Twin-Motor hören zu können. Ausgerüstet mit einer 20 x 11 Top Flite Luftschaube zieht er die Dalotel senkrecht in den Himmel.

Von meinen Konkurrenten waren natürlich alle vollzählig vertreten, lediglich Giezendanner und Bertolani fehlten und dies war sehr schade, da auch sie



F3 A-Weltmeister, Wolfgang Matt, Liechtensein

mit größerer Steigung und eines Einziehfahrwerks wohl zu schätzen. Übrigens ist der Wind in Las Vegas weitaus weniger turbulent als in Europa, wahrscheinlich bedingt durch die großen Weiten mit viel weniger Unebenheiten und die gleichmäßigere Temperatur des Wüstensandes.

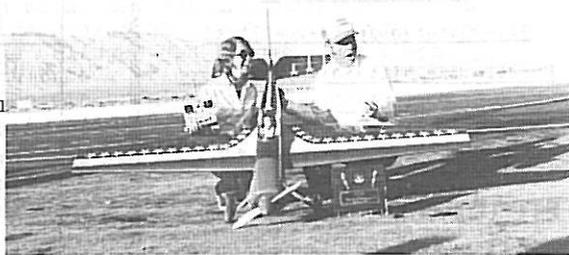
Der Wind nahm dann von Tag zu Tag immer mehr an Intensität ab, und das war auch der Grund, weshalb ich meine große Dalotel für den Wettkampf einsetzte: Absolute Windstille und Temperaturen zwischen 20° und 25° C waren das beste Flugwetter, das wir jemals in Las Vegas hatten.

13 Durchgänge waren zu fliegen, um den Champion der Champions zu küren. Um es gleich vorweg zu nehmen, es ist mir abermals gelungen - nun bereits zum 6. Male - Las Vegas Champion zu werden und das in ununterbrochener Reihenfolge. Für mich ist dieser Sieg umso erfreulicher, da es mir gelang, meine Weltspitzenstellung zu bestätigen, nachdem ich mir vor der letzten Weltmeisterschaft die Hand gebrochen hatte und so mit meiner "Magic" nicht an den Start gehen konnte. Meine Überlegenheit war dieses Jahr einfach grandios und ich konnte sämtliche 13 Wertungsflüge gewinnen, wobei ich einen Punkteschnitt von 8,83 bei meinem besten Durchgang erzielte. Im Finale, bei dem wieder bei 0 Punkten begonnen wurde, gelang es mir, mich mit beiden gewerteten Durchgängen um über 5000 Punkte Vorsprung von der Konkurrenz abzusetzen. Grund dafür dürfte auch gewesen sein, daß ich keine einzige Figur mit Null-Wertung flog, während die anderen Finalteilnehmer mindestens eine oder sogar mehrere Figuren "verhauten". Im Kür-Finale betrug mein Figureschnitt 8,75, während Brown/USA 8,08, Trac/Australien 8,00, Matt/Liechtenstein 7,97 und Hoppe/BRD 7,89 hatten.

Für mich ist es schwer, etwas über meine Konkurrenten zu schreiben, aber ich muß betonen, daß auch sie ganz ausgezeichnet dieses Aresti-Programm geflogen sind. Eine weitere große Freude habe ich erlebt, als ich sah, daß meine Dalotel in der Zwischenzeit so beliebt wurde und gemeinsam mit dem "Laser 200" das meistgeflogene Modell der Konkurrenz war. Brown und Matt flogen ebenfalls Laser 200, während Hoppe und Tracy Cap's hatten. Brown hatte einen 15 cm³ Motor mit Untersetzungsgetriebe, während alle anderen Finalteilnehmer Doppelmotore hatten. Meine Dalotel ist mit 12 Contest-Servos ausgestattet, die ich mit der Simprop SAM 9 über 2 Mischer und prog/1 in Ruderwegverkürzung betreibe. Der Tank von 1000 cm³ liegt direkt im Schwerpunkt und ein Umtrimmen im Flug ist daher nicht mehr nötig. Von den Punkterichtern kann man eindeutig positiv sprechen, da sie schon auf Grund ihrer fachlichen Qualifikation zur Weltklasse zu zählen sind.



Garry Reusch und Jeff Tracy aus Australien, rechts, mit seiner CAP 10



Der Zweitplatzierte, Dave Brown aus USA



Hanno Prettner im Gespräch mit Vertretern der amerikanischen und englischen Presse. der ehemalige Präsident der CIAM, Mr. Nicols

möglichten, daß ein Vertreter des österreichischen Modell-Kunstfluges abermals einen so grandiosen Sieg landen konnte.

Hanno Prettner

oooooooooooooooooooo

Wir bieten die absoluten Tiefstpreise bei COX-Motoren

Wenn Sie das Gegenteil
beweisen können, erhalten Sie
einen Baukasten

'The Littlest STICK'

von uns geschenkt!

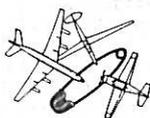
Alle Motoren in Ia-Qualität!

Fordern Sie bitte die kostenlose
PREISLISTE an!

MODELLBAU HUMMELER

2441 MITTERNDORF, MOOSGASSE 11

Telefon: 02234 / 2213



UNSERE NÄCHSTEN LEHRGÄNGE !!!

1981

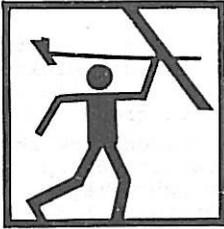
- SALZBURG: 21./22. Februar 1981
 ► Leistungsprüferlehrgang
 Punkterichterlehrgang
- WIEN : 28.2./1.3. 1981
 ► Leistungsprüferlehrgang
 Punkterichterlehrgang
- INNSBRUCK: 14./15. März 1981
 ► Internationales
 RC-Segelflug-Seminar

TERMINKALENDER 1981 -

AUF GRUND MEHRERER ANFRAGEN TEILT
DIE O N F MIT, DASS DER

✳ TERMINKALENDER 1981 ↙

ERST NACH EINGANG DER VERANSTAL-
TUNGSTERMINE AUS DEN BUNDESLÄNDERN
FERTIGGESTELLT WERDEN KANN !



freiflug

Klaus W. Salzer

Die Sache mit den Haken

Teil 2: Einfliegen und Einsatz

Auf das Einfliegen eines Segelflugmodells ganz allgemein soll hier nicht eingegangen werden; nur die Besonderheiten, die sich aus dem Kreisschlepp und dem Katapultstart ergeben sind hier zu behandeln.

Grundvoraussetzung für jegliche derartige Überlegung ist ein geeignetes Flugmodell. Es muß mit einer erheblich höheren Belastung im Schlepp gerechnet werden, die weder zum Flächenbruch, noch zu einem Flattern führen darf. Ausserdem sollte die Fähigkeit des Modells, aus einer schlechten Ausgangs-Fluglage sich zu fangen und in einen normalen Gleitflug überzugehen, stärker ausgeprägt sein, als dies bei normalen Hochstartmodellen nötig ist. Ganz besonders wichtig ist dies für die Spiralstabilität: es muß praktisch unmöglich sein, auch bei extremen Fluglagen beim Ausklinken das Modell in einen Spiralsturz zu bringen. Für einen zuverlässigen Übergang kann sogar ruhig etwas reine Gleitflugleistung geopfert werden: die zusätzliche Höhe, die durch einen sicheren Schleuderstart erzielt wird, gleicht das meist mehr als aus.

Der erste Schritt sind Wurfversuche im Handstart. Ähnlich wie einen Wurfgleiter startet man das F1A-Modell, mit in Gleitflugrichtung hängender Fläche, und nach oben gerichteter Rumpfnase. Die Kurvensteuerung ist dabei auf Gleitflug eingestellt. Im Idealfall steigt das Modell in einer weiten Spirale, und hat den Startschwung in einer Fluglage aufgebraucht, die ohne erneutes Abtauchen, und ohne Pumpen, zum Gleitflug überleitet. Noch brauchbar ist das Modell, wenn es sich bis zu Landung wieder beruhigt hat, und normal fliegt. Pumpt das Modell bis zur Landung, oder fängt es sich gar nicht, muß völlig umgetrimmt werden - oder das Modell ist von der Auslegung her ungeeignet.

Achtung: man darf natürlich nicht zu früh urteilen. Die exakte Fluglage beim Start, sowie der dazugehörige Schwung haben einen sehr starken Einfluß auf das Gelingen des Fluges - erst wenn auch mehrere Versuche keinen Erfolg bringen, kann man ein Urteil fällen. Umgekehrt zeigt schon ein erfolgreicher Versuch, daß die Mühe nicht vergeblich sein wird.

Wie beim Wurfgleiter bedeutet ein "Verhungern" mit anschließendem Wegtauchen entweder einen Wurf mit zu geringer Schräglage, oder zu wenig Einstellwinkel-Differenz, oder einen Verzug - letzterer sollte zwar immer einen etwas größeren Einstellwinkel an der kurveninneren Flächenspitze verursachen, darf aber nicht zu stark sein. Beim F1A-Wurf kann u.U. auch eine etwas engere Gleitflugkurve schon den gewünschten Erfolg bringen.

Geht das Modell zu stark in die Kurve, und gewinnt dadurch nicht an Höhe, ist entweder die Seitenneigung zu stark, oder die Gleitflugkurve zu eng, der Verzug nicht stark genug oder gar in die falsche Richtung, oder die Einstellwinkeldifferenz zu groß.

Auch die Seitenflächen-Verteilung (zu großes Seitenleitwerk vergrößert die Spiralgefahr) und die V-Form der Tragfläche (zu viel führt zu einem zu abrupten Aufrichten aus der Schräglage) haben einen starken Einfluß auf das Übergangs-Verhalten, sind allerdings nicht ohne weiteres zu ändern.

All diese Versuche geben schon einen guten Vorgeschmack darauf, wie empfindlich das Modell später auf nicht ganz perfekte Hochstarts reagieren wird.

Die ersten Hochstarts dienen der Festlegung der Hakenposition in Bezug auf den Schwerpunkt, und erfolgen ganz normal. Hat man einen beweglich aufgehängten Haken, sollte man ihn hierbei in der Geradeaus-Stellung blockieren. In der Regel arbeitet man beim Kreisschlepp mit einer Hakenposition, die etwas weiter nach vorne gerückt ist, als bei einem Normalhaken. Dadurch wird die Sicherheit verbessert; die höhere Geschwindigkeit, die u.U. erforderlich wird, läßt sich durch die "Ruhepausen" während des Kreisens ohne Lauftraining durchhalten!

Die ersten Kreisschlepps brauchen nicht unbedingt bei ruhigem Wetter zu erfolgen, insbesondere wenn man schon etwas Erfahrung hat, und wenn man sich sicher ist, daß man das Modell auch unter Zug und beim Wegtauchen ausklinken kann.

Vor der exakten Einstellung der Kreise muß man sich aber Gedanken darüber machen, wie man zu fliegen beabsichtigt: Ich persönlich bevorzuge einen sehr weiten Kreis, der auch bei wenig oder gar keinem Wind das Modell wieder stramm an die Leine bringt. Bei Wind ist ein so großer Kreis allerdings etwas schwierig zu beherrschen (aber auch nicht unbedingt nötig!). Andere Kreise recht eng, und können dadurch das Modell auch bei Wind noch sicher herumziehen - bei Windstille muß man aber durch schnelleres Laufen die Hochstartleine wieder straffen. Ausserdem wird der Zeitraum, in dem das Modell noch in der Lage ist, wieder geradeaus dem Leinenzug zu folgen, kürzer. Ganz unmöglich ist beim engen Kreis in der Regel das "Herumwerfen" des Modells auf die der eingestellten Kurve abgewandte Seite.

Bei einem beweglichen Haken erfolgt diese Trimmung durch verstellen der Anschläge recht einfach. Benutzt man einen exzentrisch angebrachten Haken, muß man einen Kompromiß finden, der zwar noch einen sicheren Kreis erlaubt, bei starkem Wind aber nicht zum Kreisen zwingt. Bei meinen Modellen genügen 10 mm! Auf keinen Fall darf der Haken weiter als 30 mm aus der Mitte gesetzt werden: das Modell fängt dann zu pendeln an, und wird bei Wind unkontrollierbar.

Ist man mit dem Kreis zufrieden, sollte man die Hakenposition noch einmal überprüfen: Jetzt ist entscheidend, wie lange man noch in der Lage ist, das in den Kreis abdrehende Modell wieder in die Gerade zurückzuziehen, bzw. ab wann man gezwungen ist, einen Kreis auszufliegen. Diese Grenze genau kennenzulernen, ist nur durch Training zu erreichen,

und sie ist für jedes Modell anders! Korrigieren kann man mit der Hakenposition (weiter vorn = größerer Spielraum). Bei beweglichen Haken darf man nicht vergessen, den Hakenweg selbst, und auch ein Rutschen des Ringes auf dem Haken mit zu berücksichtigen. Kann der Ring in Bezug auf den Schwerpunkt zu weit nach hinten wandern, wird das Modell im Wegfliegen stabil, und wird bei Wind unweigerlich in den Boden gezogen!

Erst jetzt sollte man sich mit dem Schleuderstart befassen. Die Ausgangslage ist nicht überkopf, sondern bei einem Leinenwinkel zwischen 45° und 60° . Für den Höhengewinn ist nämlich nicht der Leinenzug entscheidend, sondern die Geschwindigkeit des Modells, und man benötigt eine "Beschleunigungsstrecke" um diese aufzubauen. Nur durch Übung kann man erkennen, bei welchem Leinenzug welche Lage des Modells genau die richtige zum Ausklinken ist. Manche Modelle müssen kerzengerade fliegen, andere vorher leicht, wieder andere stark in die Kurve geführt werden. Man kann kurz vor dem Gipfelpunkt (d.h., bei Leinenwinkeln zwischen 80° und 85°), oder erst ganz oben, oder kurz danach ausklinken.

Wünschenswert ist, daß das Modell möglichst wenig empfindlich auf Änderungen dieser Parameter reagiert, selbst wenn dies auf Kosten der erreichten Zusatzhöhe geht. Trimmungsänderungen sind genau nach den gleichen Regeln vorzunehmen, wie beim Wurfstart. Und auch hier gilt: Mehrere Versuche machen. Die Kontrolle über die genaue Fluglage des Modells ist viel schwerer, als beim Wurfstart. Nicht gilt, daß bereits ein Versuch ein Erfolg ist. Der Start muß nämlich später immer klappen - und ganz besonders dann, wenn keine Thermik den Übergang unterstützt, und ein perfektes Flugbild vorgaukelt.

Und keine Angst: es werden zwar immer wieder Zusatzhöhen von 10 m oder mehr genannt - genaue Messungen ergeben einen durchschnittlichen Zuwachs, der weniger als 5 m entspricht. wenn man immer 2 bis 3m erreicht, ist man schon sehr gut, und hat immerhin 10 bis 15 sec Flugzeit gewonnen. Das ist besser, als ab und zu einmal 6 m zu erreichen - aber dazwischen mit dem Modell zu kämpfen, um es überhaupt vernünftig von der Leine loszubekommen.

Nehmen wir nun einmal an, das Modell "stimmt".

Wie geht man im Wettbewerbseinsatz vor? Erste Doktrin: allein die Tatsache, daß man Kreisen kann, bedeutet noch nicht, daß man es auch muß. Es gibt viele Situationen, ganz besonders bei Wind, bei denen man nicht Kreisen sollte, z.B. wenn erkennbar vor der Startstelle ein "Bart" steht, oder wenn das Gelände nicht groß genug ist, um auch von hinter der Startstelle aus mit 180° in offenem Gelände zu landen.

Zweite Doktrin: nicht zu lange schleppen. Nicht nur, daß man Zeitnehmer blockiert, und seine Kondition verbräucht. Ich bin der Meinung, daß man nach mehr als 5 min Schlepp nicht mehr in der Lage ist, eine schwache Thermik am Leinenzug zu spüren - und ausserdem ist die Blamage größer, wenn man nach 20 min Schlepp doch noch absäuft! Es ist besser, das Modell zum Boden herunterzuziehen, wenn man keine Thermik findet, als verbissen weiterzusehen.

Das führt zur dritten These: Der Kreisschlepp kann die sorgfältige Beobachtung der Thermik und der anderen Modelle nicht ersetzen - er macht es nur einfacher, wenn man sich geirrt hat, weil man jetzt eine größere Fläche absuchen kann.

Aus dem Geschriebenen sehen Sie schon, daß ich kein Freund der Methode bin, sich sofort nach dem Startschuß kreisenderweise hinter der Startstelle auf die Lauer zu legen. Erstens ist es dort heutzutage meist schon besetzt ...und zweitens läuft man Gefahr, viel schneller ausser Sicht zu kommen, als wenn man irgendwo vor der Startstelle ausklinkt.

Selbst gesuchte Thermik macht auch viel mehr Spaß! Natürlich gibt es Situationen, in denen man dieses Risiko nicht eingehen darf, und in denen man sich auf das "Abstauben" beschränken sollte.

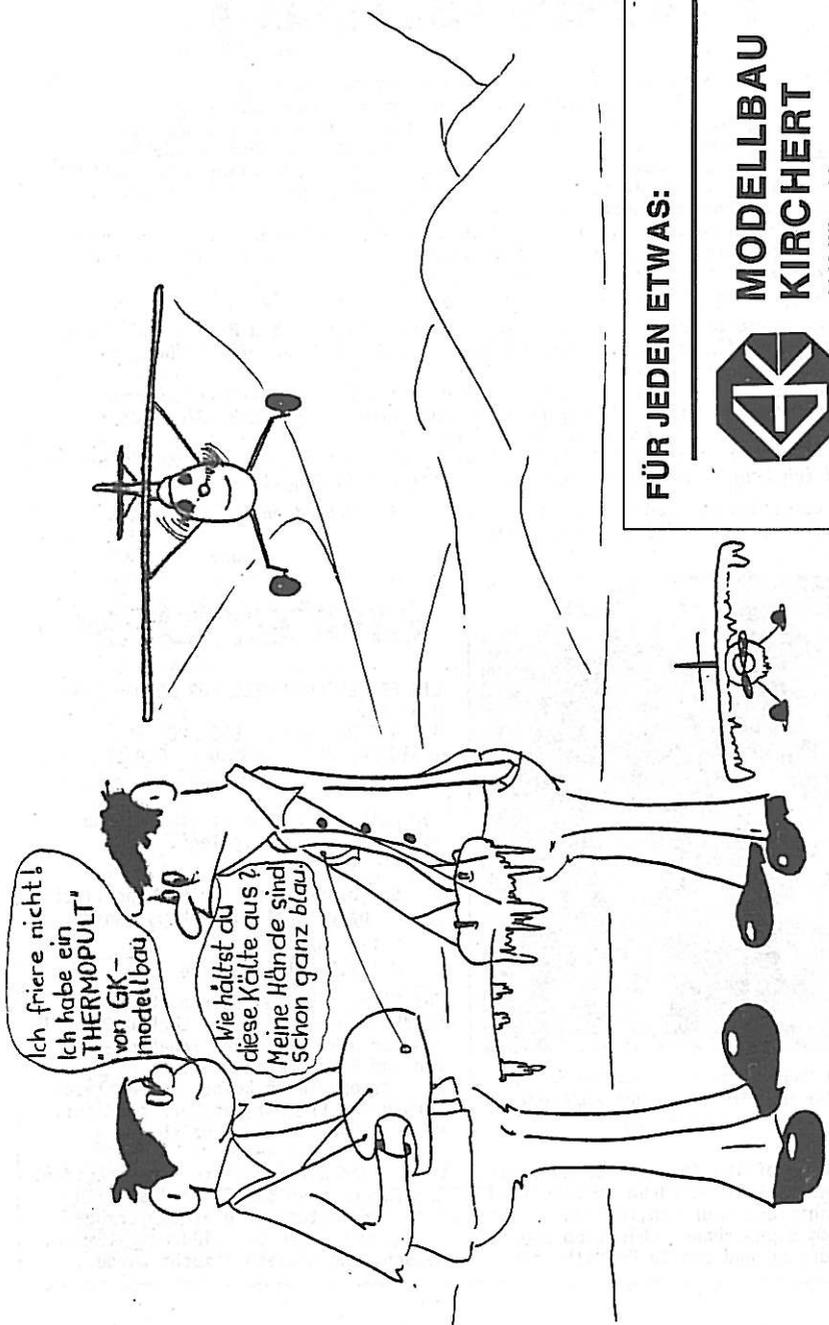
Je nach dem, wohin man sich bewegen will, beginnt der Hochstart. Will man nach vorne oder nach der Seite, fängt man langsam an, sodaß das Modell nur gerade die Schnur straff hält. Erst wenn man einen Kreis fliegen möchte, schleppt man ganz über Kopf, und läßt das Modell einen Kreis fliegen - dabei muß zumindest im ersten Viertel des Kreises die Leine locker hängen. Bei meinen Modellen kann ich dabei schon sehr gut die Aufwind-Situation beurteilen: Das Modell zeigt eine ganz ausgeprägte Tendenz, in Richtung des Aufwindes zu fliegen, und geht u.U. aus diesem Grund auch nicht gleich in die Kurve. Erst wenn ich mitten im Aufwind bin, kreist das Modell wieder eng - dann allerdings mit fast straffer Leine. Dann ist der Zeitpunkt gekommen: noch einmal Schwung geholt und ausgeklinkt - oder auch ganz bedächtig ausklinken, damit die Wartenden nicht gleich merken, was los ist.

Bei Modellen mit enger Kurve im Schlepp kann man sich nur nach dem Leinenzug richten. Ansonsten gilt aber das gleiche wie oben.

Will man dagegen mit dem Wind weggehen, um hinter der Startstelle zu kreisen, darf man nicht zu langsam anziehen. Man schleppt allerdings nicht auf die ganze Höhe, sondern läßt vorher schon locker, und läuft dem wegkreisenden Modell nach. Bereits wenn das Modell einen 3/4-Kreis vollendet hat, zieht man wieder an, und das Spiel beginnt von neuem - solange, bis man die gewünschte Position erreicht hat. Auch hierbei hat der große Kreis den Vorteil, daß man bei einem Zyklus eine größere Strecke zurücklegen kann, und daß man ruhiger fliegen kann. Übrigen s: man darf natürlich über dem Ziel, sich hinten auf die Lauer zu legen, nicht vergessen, auf Thermik zu achten! Selbst wenn sonst noch keiner gestartet hat, kann es "gehen".

Jetzt liegt es eigentlich nur noch an Ihnen - alles was ich dazu sagen kann, haben Sie schwarz auf weiss. Probieren Sie es aus, das "Kreisen" - ich wünsche Ihnen viel Erfolg und jede Menge Maximalzeiten.

In der nächsten Nummer stelle ich mein Siegermodell der Staatsmeisterschaft 1980 - LOVEBIRD 4 1/2 - vor.



DAS GK-THERMOPULT GIBT
ES FÜR ALLE SENDER

FÜR JEDEN ETWAS:

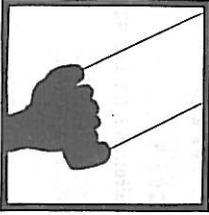


**MODELLBAU
KIRCHERT**

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

KAVAN
AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH

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



fesselflug

Der Fesselflug, längst schon abgeschrieben und nur noch bei wenigen Modellfliegern überhaupt bekannt, gibt immer größere Impulse von sich. Der RC-Flug wird immer schwieriger und immer schwerer auszuführen, sodaß man sich allerorts in der Modellflugwelt immer mehr des ehemals so sehr beliebten FESSELFLUG's erinnert. Das macht sich auch in Österreich bemerkbar und kürzlich wurde in Oberösterreich zum neuen Landessektionsleiter ein Fesselflieger gewählt. Um es den vielleicht noch Unentschlossenen schmackhafter zu machen, bringen wir heute Plan und Baubeschreibung eines einfachen Fesselflug-Kunstflugmodells konstruiert und geflogen von WM-Teilnehmer, Franz Wenczel. Doch vorher noch einige emotionelle Zeilen über den Fesselflug.

"Stille Narren, Draufwaberlmenschen, Fetznfliaga, Lassogeier oder a Brettl und a Ladn fliaagt a" das sind die "gescheitern" Beurteilungen mancher Besserwisser über uns Fesselflieger und unsere Modelle.

Aber vielleicht sehen sich diese Kritiker und Meckerer einen Fesselflugwettbewerb einmal an oder sprechen einmal mit uns Fesselflieger einmal ernstlich. Sie werden staunen: Wir Fesselflieger sind auch Modellflieger!

Ich selbst fliege auch Radio control-Modelle aber auch mit Leidenschaft Fesselflugmodelle - und ich habe an beiden meinen Spaß und meine Erfüllung!

Übrigens: Die bisher größten und meisten Erfolge auf internationaler Ebene haben die österreichischen Fesselflieger aufzuweisen!

Franz Wenczel



Der Autor und Konstrukteur, Franz Wenczel, und sein Bruder mit dem einfachen Anfänger- und Trainingsmodell "Asterix 20"

Jetzt kann eine Profilhälfte von der Endleiste zum Nasenradius mittels Heizdraht geschnitten werden. Die Schablone umdrehen, Bolzen abstützen und vom Block dünne Schicht abschneiden. Block umdrehen und zweite Profilhälfte

asterix 20

EIN FESSELFLUGMODELL FÜR MOTORE MIT 3,5 cm³.

ALS ANFÄNGERMODELL UND AUCH ALS TRAININGS-KUNSTFLUGMODELL FÜR DEN FORTGESCHRITTENEN GEDACHT.

Der Aufbau ist äußerst einfach und materialsparend ausgelegt.

Zum Plan: M 1:1

Schablonenrippe für Styroporfläche, Rumpfausschnitt, Tankausschnitt.

M 1:5 der Holm,

M 1:2,5 alles andere.

Zur Fläche: Zwei Styroporblöcke 50x25x5 cm zuschneiden. Löcher für Bolzen zur Justierung der Schablone bohren und Bolzen einkleben.

Für Styroporteile keinen Acetonkleber verwenden. Er löst den Werkstoff auf. Hier ist Weißleim vorzuziehen.

wieder von der Endleiste weg schneiden. Zum Durchbohren der Fläche habe ich eine Vorrichtung, die es mir ermöglicht, mit einem Schweißdraht v. 3mm ϕ , dessen Ende glühend gemacht wurde,

lotrecht in den senkrecht aufgestellten Styroporblock ein Loch zu schmelzen. Durch dieses Loch ziehe ich den Heizdraht und schneide den Hohlraum aus. Die Tiefe des Profils von 245 mm zu schneiden. und Profilmase verschleifen. Endleiste verleimen und verschleifen. Randbögen zuschneiden, verleimen und verschleifen.

Seitenleitwerk: Balsateile ausschneiden. Auf Faserrichtung achten, verleimen und verschleifen.

Höhenleitwerk: Balsateile ausschneiden und alle Kanten halbrund verschleifen. Mittellinie einzeichnen. Dämpfung und Ruder mittels Perlonstreifen (Scharniere) verbinden. Ruderhorn montieren.

Rumpf: Hartholz-Motorträger - Esche oder ähnliches - zuschneiden und mit Balsarumpfteil verleimen und sodann verschleifen. Sperrholzbeplankung aufleimen.

Nach dem Verschleifen, parallel zur Rumpfoberkante, Mittellinie einzeichnen. Sämtliche Ausnehmungen und Bohrungen aufzeichnen und ausschneiden beziehungsweise bohren. (Motor, Tank, Fahrwerk, Holm, Segment, 2 mm ϕ für Endleisteneinstellung und Leitwerk).

Fahrwerk : Stahldraht 3 mm ϕ laut Plan biegen. Räder 40 - 50 mm ϕ mit Beilagscheiben verlöten.

Sporn : Stahldraht 1,5 mm ϕ biegen und einkleben. Kabine ausschneiden und verschleifen.

Segment : Handelsüblich, Sperrholz 3 mm oder Aluminium 1,5 mm. Segment zwischen Hartholzklötzen 10x10x25 mm mittels M4-Schrauben, Beilagen und Mutter montieren. Segmentklötze an Rumpfaußenfläche (rechte Seite) aufkleben. Auf genaue Distanz von 53 mm achten.

Zu beachten ist, daß sich das Segment

leicht drehen läßt. Flächenprofil und Rumpfaußenfläche aufzeichnen. Höhenleitwerk provisorisch mit Zwinge oder ähnl. im Rumpf festklemmen.

Steuerstange - 2mm Stahldraht- ablängen und laut Plan biegen. Die Steuerstange soll leichtgängig im Segment mit Beilagscheiben sorgfältig eingelötet werden. Zu beachten ist, daß das Segment parallel zum Rumpf liegt und das Leitwerk auf 0 steht. Mittelabstützung für Steuerstange 0,8 - 1mm biegen, einfädeln und verleimen. Steuerleinen :

1. Möglichkeit - aus Leinen (7-fach Laystrate oder 19x0,1 Diamantlitze) laut Plan mit 2-3 mm Messing- oder Kupferhülse quetschen. Vorsicht, nicht abdrücken !

2. Möglichkeit - mit Stahldraht 0,8 bis 1mm laut Plan in Segment einfädeln und biegen.

Fahrwerk an Rumpfunterseite mit Draht umwickeln, verlöten und einkleben (Epoxydharz).

Holm winkelrecht einkleben - Holmverstärkung zum Leitwerk zeigend.

Nun können die Flächenhälften aufgeleimt werden. Zuerst die Innenfläche (linke Fläche). Leinen durch Löcher im Randbogen einfäden. Ausnehmungen für Fahrwerk ausschneiden.

Endleiste genau an 2 mm Loch (Mittellinie) anhalten und einleimen.

Wenn die Flächenhälfte fest ist, nochmals kontrollieren, ob sich die Steuerung leicht bewegen läßt. Ein Tropfen Öl an die Lagerstellen bringen.

Nun Außenfläche (rechte Fläche) ausschneiden - Fahrwerk und Segmentklötze verleimen. Auf Endleiste - 2 mm Loch - achten. Nachträglich die beiden Flächenhälften verfugen. Kabine und Seitenleitwerk aufleimen.



- SPORTEHRENPREISE
- MEDAILLEN
- POKALE
- GRÖSSTE AUSWAHL
- NIEDRIGSTE PREISE

Peter Winter

1160 Wien 16,
Neulerchenfelder Straße 63
Telefon (0 22 2) 42 51 75

Katalog-Versand
Gesamtkatalog anfordern
Gravuren

Styro innen ausschneiden

15 B/w

10 x 15 Hartholz

Draht verlöten

TANK
Inh. ca. 70 ccm

Schwerpunkt

Motorzug

Stahldraht 3mm

Räder 50°

Rohre 3°

Löten

TANK
handelsüblich od.
Weißblech 0,3 dick

500

53

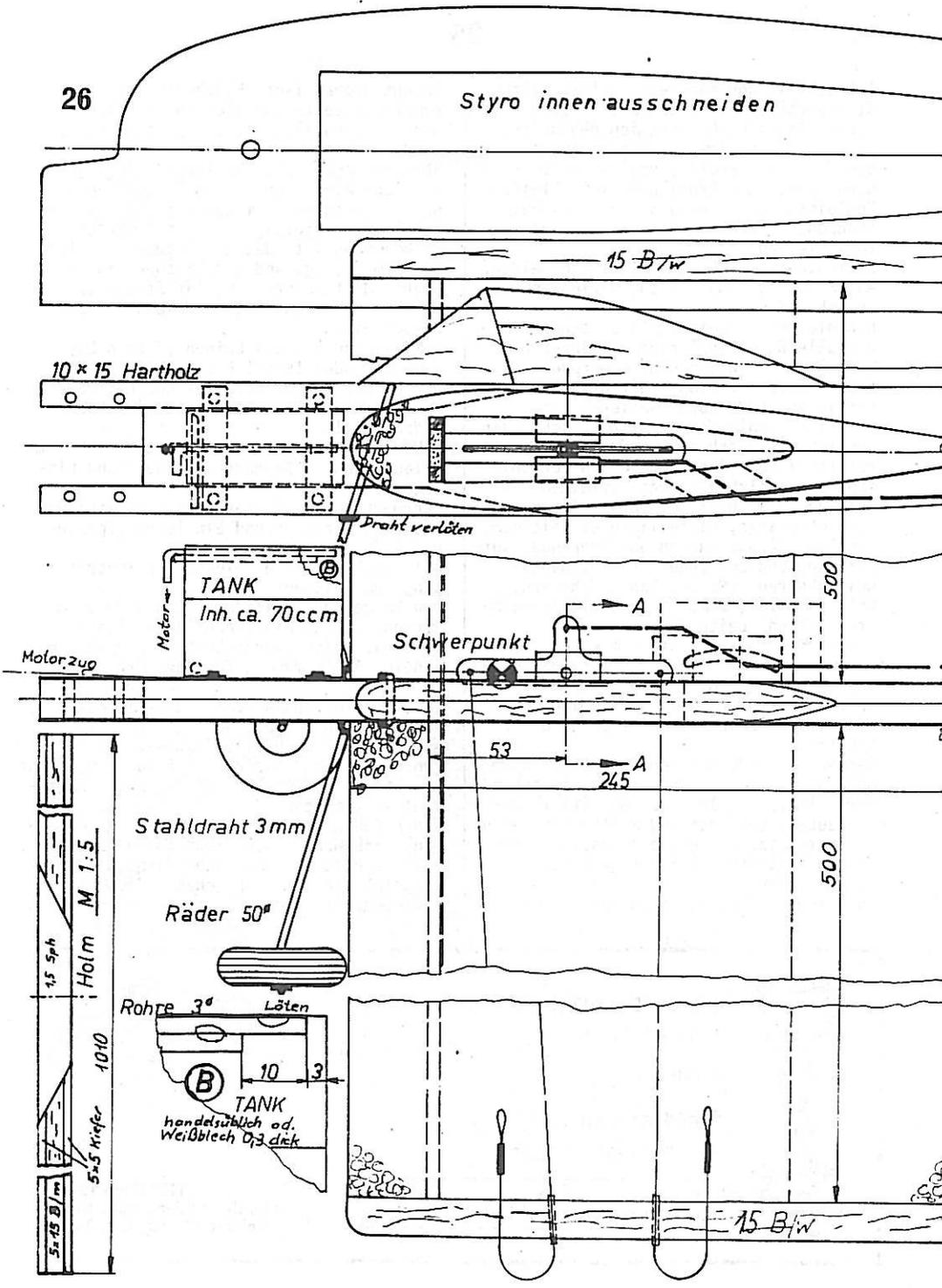
245

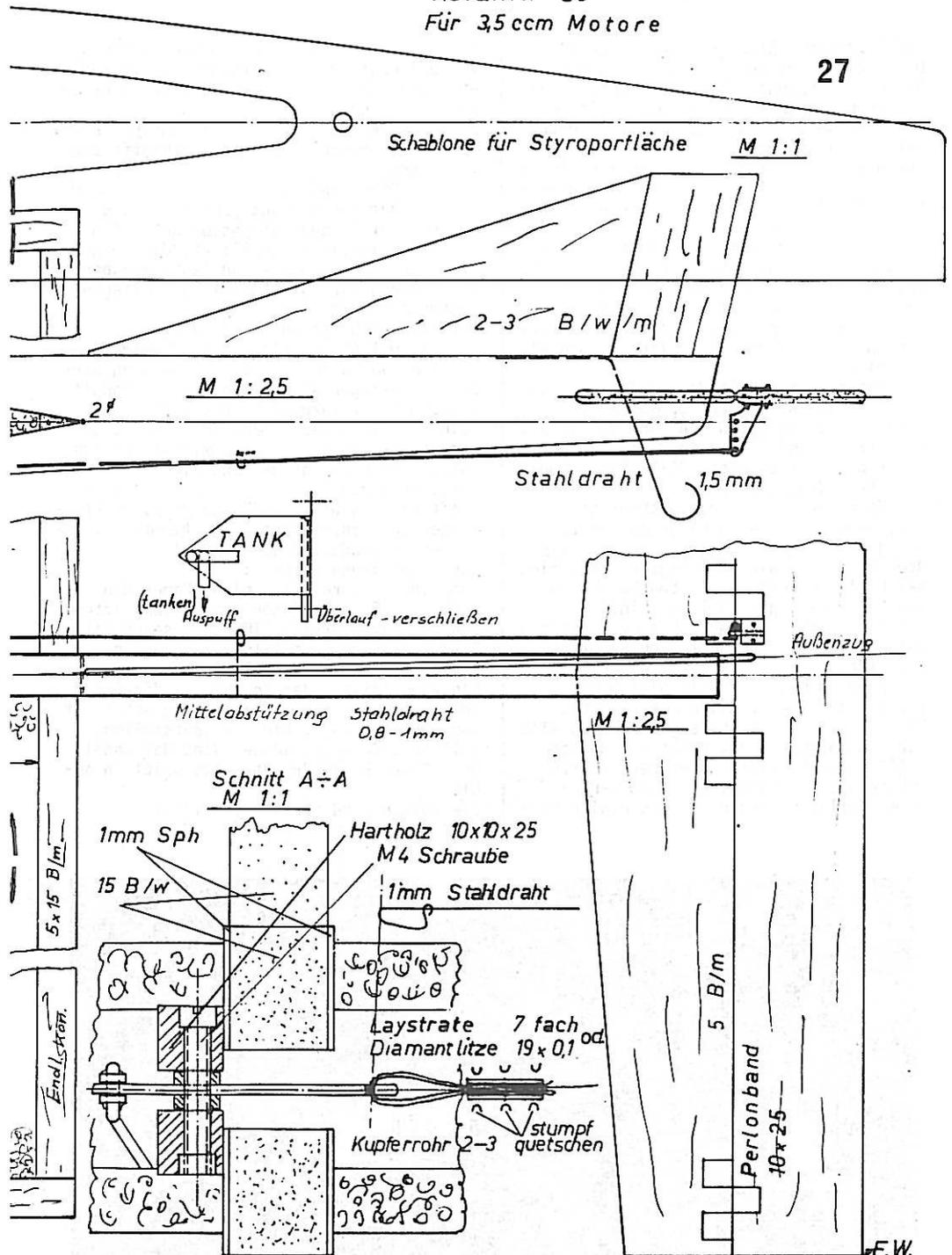
1,5 SpH
Holm M 1:5

5 x 5 Kiefer 10x10

5 x 15 B/w

15 B/w





Auf Außenzug achten (schrägstellen !). Die Fläche wird nun mit festem Papier und Glutofix bespannt- Nach dem Trocknen mit Wasser nachspannen und nach neuerlichem Trocknen werden die Balsateile mit Porenfüller 3 x gestrichen. Vorsicht, nicht auf die Styroporfläche tropfen - notfalls abdecken ! Anschließend mit Zweikomponenten- oder Kunstharzlack, die kein Styropor angreifen lackieren.

Tank : Fertig gekauft oder selbst gebaut, wird mittels zweier Laschen, die am Tank angelötet werden, auf der rechten Rumpfsseite befestigt. Handelsübliche Fabrikate können laut Plan verbessert werden. Zu beachten ist, daß die Mittellinie eingehalten wird.

Die Motorlaufzeit mit diesem Tankinhalt beträgt etwa 6 Minuten. Dem Anfänger würde ich einen kleineren Tank empfehlen, mit etwa 40 cm³. Ist kein Blechtank aufzutreiben, kann auch ein RC-Tank mit Pendel verwendet werden.

Die Ösen der Leinen oder Stahldrähte am Flächenende sollen im eingezogenen Zustand noch zirka 30 mm herausragen. Die Ösen werden so wie beim Segment gefertigt. Bei Null-Stellung des Leitwerks müssen die Leinenösen gleich lang sein.

Motor : Er soll einen Rechtszug - Außenzug aufweisen. Unter die vorderen Befestigungslöcher je eine Beilage unterlegen. Ich habe in meinem Modell einige Motortypen ausprobiert. Beide österreichische Markenmotoren mit RC-Vergasern sind alle für den Anfänger, das heißt für Horizontalflug und Loopings geeignet. Sollten schwierigere Figuren, etwa das C-Programm geflogen werden, müßten einige Ver-

änderungen am Motor vorgenommen werden. Venturivergaser. Auspuffdruck ist im Tank erforderlich. Konstanter Lauf. Luftschraube 9 x 6 handelsüblich. Zu beachten ist, daß die Luftschraube sorgfältig ausgewuchtet wird. Kraftstofffilter verwenden.

Gewicht 800 - 900 g.

Nachdem der Schwerpunkt geprüft ist, die Flächen auf Verzug, die Steuerung auf Leichtgängigkeit kontrolliert, die Lackreste entfernt, Motor- und Tankschrauben nachgezogen wurden, kann mit dem Fliegen begonnen werden.

Die Fesselflugleinen (3-fach Lystrate oder 7 x 0,1 Diamantlitze) sollen zirka 13-15 m lang sein. An den Leinenenden werden Wirbellager als Verbindung zum Modell und zum Griff verwendet. Die Verbindung Leinen - Wirbellager kann ähnlich wie bei den Steuerleinen im Modell mittels Hülsen aus 1-2 mm Messingröhrchen, zirka 15 mm lang, erfolgen.

Griff handelsüblich : Schuco Hegi, Meister-B oder ähnlichen. Achtung ! keine Nylonleinen verwenden. Bruchgefahr !

Nun zum Fliegen selbst :

Wenn ihr in eurem Club einen Kameraden habt, der Fesselfliegen kann, dann bittet ihn bei euren ersten Flügen um seine Hilfe. Gibt es keinen Fesselflieger in euren Reihen, dann hier einige Tips : Ein windstillen oder schwach windigen Tag soll für die ersten Flugversuche unbedingt abgewartet werden. Die Startaufstellung soll so erfolgen, daß der Wind das Modell beim Start hinausdrückt, also seitlich anbläst.

Die Leinen sind bereits montiert.

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

Einstellung des Griffes - 0-Stellung des Höhenleitwerks - Sekrechtstellung des Griffes.

Arm hochheben - ziehen- Höhenruder, Arm senken - drücken - Tiefenruder. Leinenzugprobe: Hierzu ist ein Helfer notwendig. Der Helfer hält das Modell mit der rechten Hand am Randbogen-Finger zwischen den Leinen - mit der linken Hand am Rumpf beim Motor.

Der Pilot zieht nun am Griff mit mindestens 10 kg - Federwaage.

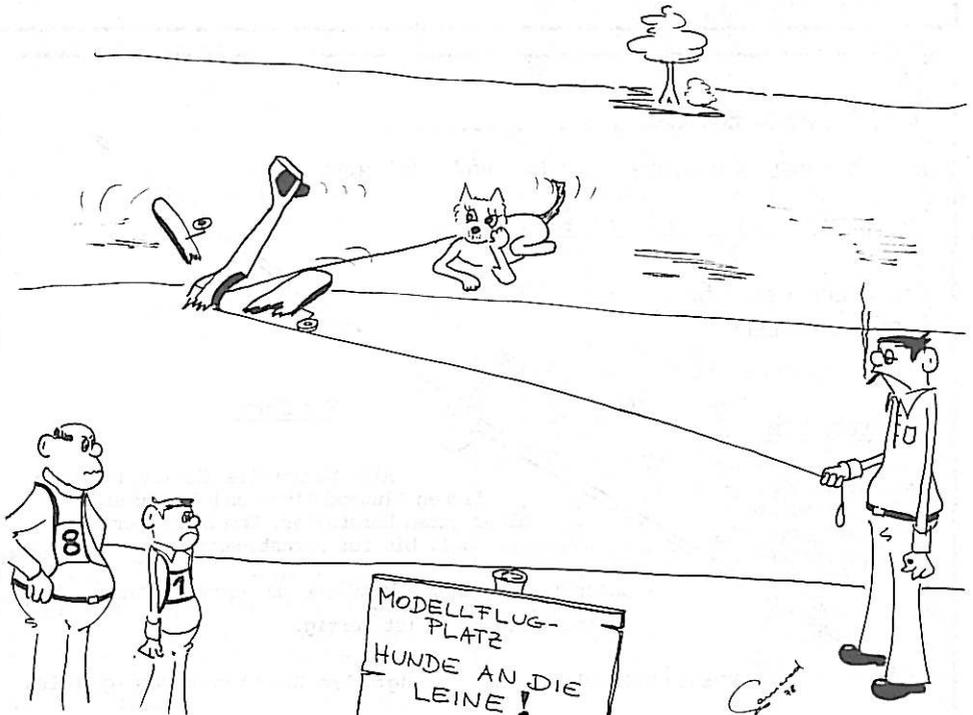
Ist die Zugprobe bestanden - sie soll vor jedem Flugtag gemacht werden - kann der Motor gestartet werden. Motor fett einstellen, ansonst im Flug zu mager. Der Helfer hält das Modell so lange fest, bis der Pilot ein Handzeichen zur Freigabe gibt.

Der Pilot muß vor der Freigabe kontrollieren, ob die Leinen frei sind, parallel. Einmal hoch, einmal tief, genügt, ob der Griff richtig in der Hand liegt.

Nur keine Hektik !

Kann kein Bodenstart durchgeführt werden, nimmt der Helfer das Modell mit der linken Hand bei der Kanzel, mit der rechten den Außenflügel. Nach Handzeichen läuft er einige Schritte mit und läßt das Modell dann frei. Auf Leinen zug achten ! Der Pilot hingegen soll die Hand ausgestreckt lassen (Neutralstellung). Nachdem das Modell freigegeben wird, zwei-drei Schritte zurückgehen und den Arm hochheben (ziehen) bis das Modell eine Höhe von zirka 6 m erreicht hat. Arm langsam senken. Die Anfangsflüge sollen zwischen 3-6 m liegen. Es genügt, wenn der Arm gehoben oder gesenkt wird. Nach einigen Flügen kann man versuchen, aus dem Handgelenk zu steuern. Keine ruckartigen Bewegungen !

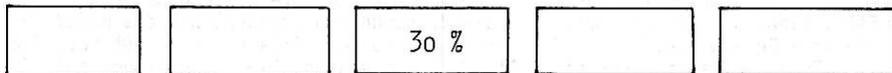
Ich hoffe, mit dieser Kurzbeschreibung einige Hinweise gegeben zu haben. Für eventuelle Anfragen hier meine Adresse: Franz Wenzel, Altgasse 20/4/3, 2552 Hirtenberg. Telefon 02256/84 7 55.



Ein weiterer Beweis unseres VOLLSORTIMENTS !!!!!!!!!!!!!!!!

ROBBE - aktuelle Artikel aus dem Katalog 1980 jetzt

billiger! Unsere Nettopreise sind bis zu



unter dem vom Hersteller vorgeschlagenen Verkaufspreisen ! - - Nur solange der Vorrat reicht.



ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor

KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

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

Wir übersiedeln

ANNI'S MODELLBAU-STUBE, NORBERT und ANNA HABE

Ab 1. Februar 1981 neue Verkaufsadresse

PARSCHLUGERSTR. 60
8605 KAPFENBERG

(Tel. 03862/23056)

VERKAUFSZEITEN

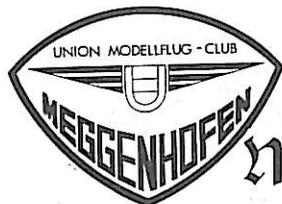
Ganztägig, nach Absprache auch Sonn- und Feiertags. Versand nach ganz Österreich !!!

Wir führen:

Alle Werkstoffe für den neuzeitlichen Flugmodellbau und das Zubehör aller guten Hersteller. Vom Scharnier, Motoren dgl. bis zur Fernsteuerung.

Unser Katalog über Werkstoffe und Produkte aus unserer Werkstatt ist fertig.

POSTKARTE oder ANRUF genügt, der Katalog kommt gratis.



2. Internationaler Modellflugtag in Meggenhofen

Wolfgang und Michael Müllner

Wie jedes Jahr fand auch im September 1980 der MODELLFLUGTAG in Meggenhofen statt.

Obwohl die Wetterboten nichts Verheißungsvolles prophezeiten, zeichnete sich schon am Samstag, der als Trainingstag zur Verfügung stand, eine hervorragende Teilnahme von Piloten ab.

Doch der Sonntagshimmel präsentierte sich in "fliegerfeindlicher" Art. Sturmböen und Regenschauer wechselten einander ab.

Trotz diesem unfreundlichen Wetter begann sich gegen Mittag ein Zuschauerstrom in Richtung Flugplatz zu bewegen, der bis am Nachmittag nicht mehr abriß.

Vor einer unerwarteten Menschenmenge von etwa 3000 Personen versuchten nun die Piloten mit begeisternden Schauflügen dem Wetter zu trotzen. Es wurde ein lückenloses und sehr interessantes Modellflugprogramm vorgestellt.

Vom wunderschönen Scale - Doppeldecker über Speedmodelle bis zum viermotorigen Riesenvogel wurde alles geboten.



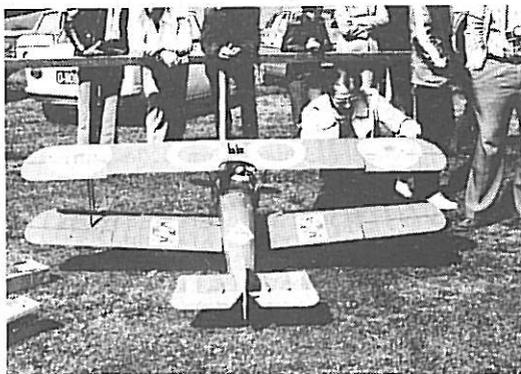
Oben: Karl Lechner's Pilatus-Turbo Poiler mit 4,2 m Spw. Rechts oben: Sopwith-Camel, 2,2 m von Max Merkschläger, rechts: Heinz Kronlachner m. Pilatus - Turbotrainer, 1,75 m.

Durch Fallschirmkunstspringen wurde das Modellflugprogramm abgerundet.

Eine Bundesheer-Saab und ein Motor-Drachenflieger mußten bedauerlicherweise wegen des Schlechtwetters ihre Darbietungen absagen.

Nur gelegentliche Regengüsse unterbrachen das reichhaltige Programm. Leider bekamen einige schöne Modelle durch das bockige Flugwetter einige Schrammen ab.

Mit einem gemütlichen Beisammensein am Abend wurde diese gelungene Veranstaltung abgeschlossen.





F1 A

«10. Oktoberpokalfliegen»

In prop 7/80 schrieb ich bereits über diesen FREIFLUGWETTBEWERB, und darüber, daß sich niemand gefunden hätte, über diese Freiflugveranstaltung zu schreiben. Nun, kurz nachdem prop 7/80 in Druck ging, erhielt ich diesen Bericht.

Ich freue mich, daß es doch noch Funktionäre gibt, die über FREIFLUGWETTBEWERBE schreiben und veröffentliche sehr gerne den Bericht von

H. Dolezal

Zu einem Traditionswettbewerb hat sich das "10. OKTOBERPOKALFLIEGEN" in der Klasse F1 A entwickelt. Zum 6. Mal wurde in Finkenstein um den Wanderpokal gekämpft, dessen endgültige Erringung auf des Messers Schneide stand, nachdem der Wiener Kraus und der Kärntner Pacher diesen Pokal bereits je zweimal gewonnen hatten und nach dem 3. Gewinn endgültig in den Besitz übergehen würde.

Am Sonntag herrschte nicht gerade das übliche "Finkensteiner Freiflugwetter", jedoch hatte Petrus ein Einsehen mit den Wettbewerbern und ließ es an diesem Tag nicht regnen. Es lag eine geschlossene Wolkendecke über dem Freifluggelände und es wehte ein leicht umlaufender Wind. Bis zum 5. Durchgang gab es relativ gute Thermik, jedoch die Steigwerte ließen zu wünschen übrig. Es wurden fast nur "Nullschieber" geflogen - richtige Absauffer gab es in den Vormittagstunden kaum, erst am Nachmittag erwischten einige Teilnehmer ganz kräftige Absauffer. Die großen MAXE verwendeten ausschließlich Kreisschlepphaken und hier wurde nicht die Frage gestellt ob man "etwas hatte", sondern ob es "reichen würde".

Vom 1. Durchgang an setzte sich der Kärntner Walter Ehrlich souverän an die Spitze des Feldes und hatte bis zum letzten Durchgang 6 Volle geflogen. Nachdem von der Wettbewerbs-

leitung kein Schlepplimit auferlegt war, konnten manche Teilnehmer mitunter recht gut ihre körperliche gute Kondition ausnützen; allen voran die Spitzenleute Kraus, Pacher und Ehrlich, die oft mehr als 15 Minuten laufend nach einer "Ablösung" suchten. Im 7. Durchgang jedoch landete Ehrlichs Modell mit 152 Sekunden und somit war der Sieg für Werner Kraus, welcher im 1. Durchgang mit 159 Sekunden zu Boden mußte so gut wie sicher, denn er brauchte ja nur noch 1 MAX zu fliegen. Jetzt war alles gespannt, wie das Modell von Werner Kraus fliegen würde. Nach einem langen Kreisschlepp klinkte er das Modell aus und stieg anfangs in einer kräftigen Blase. Daß die Blase aber doch nicht kräftig genug war zeigte sich bald darauf, als das Modell bereits nach 165 Sekunden landete. In der Endabrechnung bedeutete das mit nur 8 Sekunden Differenz den 2. Platz.

Großes Pech hatte der "LANGE" (Kamp), der sein Modell erst während des Wettbewerbes Trimmen mußte und sich auch schließlich mit dem 18. Rang zufriedengeben mußte.

Nicht so gut wie oft lief es bei dem Kärntner Pacher, bei dem es mit der



Das Siegerfoto: von links: 2. Kraus, ÖMV-Wien, 1. Ehrlich, KFC-Klagenfurt und 3. Mang, ÖMV-Wien

Thermik nicht so richtig klappen wollte.

Als erfreuliche Tatsache war zu werten, daß an diesem Wettbewerb viele "neue" Freiflieger mit von der Partie waren und sich vom guten Finkensteiner Gelände und von der Finkensteiner Gastlichkeit überzeugen konnten.

Unter bewährten Wettbewerbsleitung von Josef Fleischhacker ging der 6. Wettbewerb zu Ende und als Petrus darauf gewartet hätte, öffnete 30 Minuten später der Himmel seine Schleusen.

Bei der anschließenden Siegerehrung konnte Obmann Dolezal seiner Befriedigung Ausdruck verleihen, daß der große Wanderpokal für noch ein Jahr "hinübergerettet" wurde.

In Anbetracht des schlechten Wetters war der Wettbewerb mit 23 Teilnehmern recht gut besucht. Die Anzahl der jungen Teilnehmer gibt zur berechtigten Hoffnung Anlaß, daß ein Aufwärtstrend im Freiflug eingeleitet worden ist.

DER JUGENDWETTBEWERB

Parallel zu den Großen, wurde auch das Pokalfliegen für die "Kleinen" in der Jugendklasse KS durchgeführt. Unter der immerwieder rührigen Wettbewerbsleitung von Edi WALLNER, traten 10 Jugendliche zum Start an. Der Jüngste Teilnehmer überhaupt war etwas über 4 Jahre alt und es war eine wahre Freude mitanzusehen, wie Mark Kogelnig an der Hand seines Vaters das Modell wie ein "Großer" hochzog und optimal ausklinkte.



Die umgehängte Startnummer bedeckte fast seinen ganzen Körper und es war erfreulich, mit welcher Begeisterung der Knirps bei der Sache war. Schließlich belegte er mit seinem Bruder Gert ex equo mit 481 Sek. den 3. Platz.

Gewinner wurde der "alte" Routinier Werner Praxl, der das Hochstarten schon ganz ausgezeichnet beherrscht und sicherlich schon recht bald bei den Senioren in der Klasse F1 A kräftig mitmischen wird.

Bei der Siegerehrung konnte Edi Wallner allen jungen Teilnehmern Sachpreise und Urkunden überreichen und den Beweis einer ausgezeichneten Jugendarbeit liefern.

Es bleibt nur zu hoffen, daß der Modellflugvirus kräftig genug ist, um auch andere Jugendliche und Kinder damit anzustecken. Dazu bedarf es allerdings besonders guter Jugendfunktionäre, die begeisterte Jugendliche auch begeistert weiterführen.

Die Ergebnisse beider Wettbewerbe sind in der letzten Nummer, prop 7/80 nachzulesen.



Der Sechstplacierte, der Finkensteiner Hubert Paar mit seinem Segler.

ONF - DELEGIERTER
ROBERT GRILLMEIER

! MACHT NOCHMAL'S DARAUF AUF-
MERKSAM, DASS NUR FÜR
INTERNATIONALE WETTBEWERBE
O EINE SPORTLIZENZ ERFORDER-
LICH IST.



Vom MODELLFLUGTAG berichtet E. Farka

Anfang des Jahres 1980 wurde nach den üblichen Für und Wider im Laufe einer Clubsitzung beschlossen, im Herbst einen gut zu organisierenden Schauflugtag zur Aufbesserung unserer Vereinskasse durchzuführen.

Nachdem sodann der Termin mit 19. Oktober 1980 im Laufe des Frühjahres festgelegt wurde, begann die Vereinsführung, sich auf anderweitigen Flugtagen, nach dessen Organisation und attraktiven Modellen bzw. Piloten umzusehen, um das Publikum seitens der Darbietungen und der Organisation (Standplätze, Parkplätze für Autos, Speise und Trank etc.) nicht zu enttäuschen.

Daraufhin wurden die entsprechenden Einsatzpläne erarbeitet, damit alle Vorbereitungen planmäßig und frühzeitig durchgeführt werden konnten. Wir wußten alle, daß dieser, unser erster Modellflugtag, eine schwierige Geburt wird, da wir schon seitens der Lage unseres Modellflugplatzes gezwungen sind, die Veranstaltung im Spätherbst anzusetzen, um nicht die umliegenden und an uns angrenzenden Landwirte durch etwaige Flurschäden zu verärgern oder gar in Rage zu bringen.

Also begannen wir Plakate zu drucken, Programmhefte zu drucken, Zeitungswerbung zu organisieren, den Zufahrtsweg zu sanieren und das Flugfeld optimal herzurichten, damit die eingeplanten Hochgeschwindigkeitsmaschinen ohne Schwierigkeiten von der ausgezeichnet angelegten Graspiste problemlos abheben können.

Leider zogen einige Tage vor dem geplanten Veranstaltungstermin gewaltige Tiefs auf der Wetterkarte vom Westen Richtung Österreich und somit waren für viele von uns die Nachrichten im Radio und Fernsehen zu Wettervorhersagenachrichten degradiert, da uns diese Meldungen am meisten interessierten. Leider kamen die Tiefdruckgebiete ausnahmsweise planmäßig und präzise laut Vorhersage und so mußten wir zwei Tage vor dem Veranstaltungstermin mit vielen, vielen Telefonaten absagen.

Da der Ersatztermin 26. Oktober wegen ausgebuchten Terminkalender unserer Gastpiloten nicht möglich war, wurde ein neuer Termin mit 9. November 1980 festgelegt. Zu diesem Zeitpunkt war das Wetter zwar kalt, aber es gab trockene Felder, die für unser Vorhaben absolut notwendig sind.

Am Flugtag selbst war für die Vereinsmitglieder um 7.00 Uhr Tagwache, da sich unsere aktiven Freunde um 8.00 Uhr in der Früh am Flugfeld bereits zu der Einteilung der verschiedensten Arbeiten getroffen haben.

Absperrungen, Werbung, Ordnerdienst und Verpflegung waren die dominierenden Arbeiten vor Veranstaltungsbeginn.

Um ca. 10.00 Uhr trudelten aus aller Herren Länder, die mit viel Schriftverkehr geangelten Piloten ein und zu unserem Erstaunen waren auch einige Hundert Zuschauer beim Einfliegen der Maschinen anwesend.

Um 11.30 Uhr wurde das Programm, welches 26 Flugnummern beinhaltet, nach der obligatorischen Pilotenbesprechung, von Herrn Luttinger, dem Vereinsobmann der Außerferner Falken, über eine große Lautsprecheranlage, mit seinem bekannten Charme und Humor, eröffnet.

Bannerschleppflüge, Huckepack, Großmaschinen, Staffelflüge, lustige Fluggeräte, den Faulen Willi aus der Serie Biene Maja mit einem Hubschrauber vorgefliegen, Fallschirmspringer, Hubschrauberkunstflug durch Staatsmeister Josef Brennsteiner und Europameister Haid, Kunstflug F3A durch Dr. Dieter Fritz, sowie Spezialeinlagen von Flächenflugzeugen und Hubschraubern.

Programm wie Organisation erhielt durch die von Experten geschätzten ca. 3.000 Zuschauer viel Beifall und Anerkennung.

Bei einer sofort durchgeführten Organisationsbesprechung wurden die neuesten Erkenntnisse und noch auszumärczende Fehler besprochen und beschlossen, die Veranstaltung in ein oder zwei Jahren zu wiederholen.

Die Vereinskasse wurde um einige Tausend Schilling aufgebessert und als eines der wichtigsten Argumente wird von uns bewertet, daß wieder viele neue Freunde des Flugmodellbaues bzw. Sportes gewonnen wurden.



Links: Aktives Vorbereitungstreiben der Fluggeräte vom Banner- und Huckepackmodell bis zur 200 kmh schnellen MIG 21. Im Hintergrund die Publikumskulisse und die Silhouette der Olympiastadt Innsbruck.



Links unten: Die Robbe-Phantom-Staffel in Warteposition zu ihrer gekonnt geflogenen "Schaukampftastik". Im Hintergrund der Jet-Ranger von Herrn Haid, der mit seinen Flügen das Publikum begeisterte.

Oben: Der "faule Willi" als besonderes Zugpferd zur Belustigung unserer jungen Modellflugfreunde - das Innenleben bildet eine Bell 222. Das extravagante Modell wurde vom Vorstand des MVSI, Elmar Pfandl geflogen.



Ein Flugplatz stellt sich vor !



Bei herrlichstem Flugwetter konnten wir Ende September 1980 unseren Modellflugplatz eröffnen.

Neben einigen Ehrengästen kamen zum Anschließenden Schaufliegen etwa 700 Zuschauer. Die Palette der Flugmodelle war sehr groß und es waren viele interessante Modelle zu sehen.

Um einige herauszuheben : Zwei Saab 105 Ö mit Karo-As-Lackierung, ein Fieseler Storch mit zirka 300 cm Spannweite, eine Transal, drei wunderschön gebaute Jetranger, eine Saab Viggen und viele andere mehr.

Das Schauflugprogramm konnte ohne Störungen oder Abstürze vor einem sehr begeisterten Publikum durchgeführt werden.

Der einzige Mißerfolg war die Publikumsbewertung.

Wir hatten vor, das schönste Modell durch das Publikum wählen zu lassen. Leider wurde von diesem nicht das schönste sondern das interessanteste. Es war die das Brett - Jet.

In der Pause flog ein Kunstflugpilot vom Flughafen Thalerhof mit einer Belanca - Citabria ein gekonntes, in Bodennähe durchgeführtes Kunstflugprogramm.

Un nun noch einige Worte zu unserem Club: Er wurde im Februar 1980 gegründet und hat zur Zeit 15 Mitglieder.



Nebenstehendes Foto zeigt einen Teil der Schauflugmodelle zur Eröffnung unseres Flugplatzes in Prosdorf bei Heiligenkreuz am Waasen- zirka 20 km von Graz entfernt.

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel.(0222) 57 31 58

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



**Nützen
Sie die
Chance!
Wir
räumen
total !!**

**Am Besten, Sie kommen gleich,
denn jetzt gibt es in unserer
Modellbauabteilung
RIESEN-RABATTE auf viele
FLUG-, SCHIFF-, AUTO
BAUKÄSTEN**

Aktion

nur in

**4400 STEYR
ENNSER STRASSE 25
Tel. (0 72 52) 62 2 28**



RC-Segelflug-Seminar

Fridolin Fritz
 Helmut Wehren
 Hans R. Schläpfer

internationales rc-segelflug F O R U M

RC-SEGELFLUG-SEMINAR INNSBRUCK 1981

A U S S C H R E I B U N G

1. **Veranstalter:**
 ISF - Internationales RC-Segelflug-Forum (im Rahmen des ÖAeC)
2. **Seminarleitung und Organisation:**
 Fridolin FRITZ, A 6020 INNSBRUCK, Innstr. 38/St. Nikolaus
 Tel. 05222/3653616 (Büro), 05222/265969 (Whg.)
3. **Veranstaltungsort:**
 A 6020 INNSBRUCK-Hungerburg, Schulungsheim Gramartstr. 7
4. **Seminartermin:**
 Samstag/Sonntag, 14./15. März 1981
5. **Teilnahmeberechtigung:**
 Jeder an der Leistungsentwicklung des RC-Modellsegelfluges
 Interessierte
6. **Quartier:**
 Im Schulungsheim möglich (max. 46 Betten). Kosten pro Nächtigung
 mit Frühstück öS 120.-
7. **Verpflegung:**
 Bei entsprechend großem Interesse im Schulungsheim möglich.
 Pauschalpreis öS 310.- (beinhalten 2 Nächtigungen mit Frühstück,
 2 Mittagessen, 1 Abendessen, 4 Jausen)
8. **Anmeldung und Meldeschluß:**
 Die schriftliche Anmeldung und die Zahlung der Seminargebühr
 von öS 300.- sowie - wenn dazu Quartier (bzw. Quartier plus
 Verpflegung) erwünscht ist - von insgesamt öS 540.- (bzw.
 öS 610.-) muß bis spätestens 16. Februar 1981 (Poststempel)
 an die Seminarleitung erfolgt sein. Einzahlungen auf:

RC-Segelflug-Seminar
 Konto-Nr. 904-32168-1
 der
 TIROLER HANDELS- u. GEWEREBANK
 A 6020 Innsbruck, Sillgasse 19



Internat. FAI - Wettbewerbe

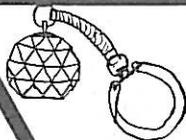
Diese Wettbewerbe dürfen nur mit einer FAI-Sportlizenz besucht werden !

31.4. - 1. 5.		<u>Vrsar/Jugoslawien</u> 5. Vrsar Cup F3B
2. - 3. 5.		<u>Marville, Frankreich</u> F2A, F2B, F2C, F2D
2. - 3. 5.		<u>Auf dem Auberq/BRD</u> 4. Rhein-Ruhr Cup F3E
16. -17. 5.		<u>Oirschot/Niederlande</u> F3B Multiple Task Oirschot
29. - 31. 5.		<u>Breitenbach/Schweiz</u> 5. Int. Jura Cup F2A, F2B, F2C
29. - 31. 5.		<u>Pfaeffikon/Schweiz</u> 8. Int. Militky Cup F3E
30. - 31. 5. oder 27. - 28. 6.		<u>Dosso Verona-Carano/Italien</u> Coppa Brunner F3F
31. 5. - 1. 6.		<u>Milano/Italien</u> Coppa Caproni di Taliedo Experimental F3B
5. - 7. 6.		<u>Esbjerg/Dänemark</u> Int. Esbjerg F3A
6. - 7. 6.		<u>Milano/Italien</u> Trofeo Challenge OPS, F3D/4o - 2o
6. - 8. 6.		<u>Koblach/Österreich</u> 15. Int. Rheintalpokalfliegen F3A, RC/MS
7. - 8. 6.		<u>Lelystad/Niederlande</u> F1A, F1B, F1C
12. -14. 6.		<u>St. André de l'Eure/Frankreich</u> Eole Trophy (Europa Cup) F3B
13. -14. 6.		<u>Utrecht/Niederlande</u> Criterium Midden Nederland F2A, F2B, F2C
20. - 21. 6.		<u>Le Bourget/Frankreich</u> Int. Criterium of Isle of France F2A, F2C Speed and Team Racing
20. - 21. 6.		<u>Freystadt-Neumarkt/BRD</u> Jura Cup 1981 F3E

4. - 5. 7. Sivry Rance/Belgien
5. Int. Criterium of Hainaut
F3 A
10. - 12. 7. Bratislava /CSSR
Int. Wettbewerb F3 A
11. - 12. 7. Region Zürich /Schweiz
8. Int. F3 A Freundschaftsfliegen
17. - 19. 7.  Weer /Tirol/Österreich
Int. Tirolwettbewerb RC/MS, F3 A

21. - 26. 7.  Loferer Alm /Österreich
14. Kolibripokal, F1 A, F1 E
24. - 26. 7. Nyiregyhaza/Ungarn
Nyirseg Cup F2A, F2C, F3A
- 31.7. - 2.8. Hovby Airport/Schweden
Int. Wettbewerb
F4 Stand off (provisorische F4C Regeln der
F.A.I.)
14. - 15. 8. Genk/Belgien
Int. Wettbewerb F2A, F2B, F2C
13. - 16. 8.  Kraiwiesen/Salzburg/Österreich
17. Int. Igo Etrich Wanderpokalfliegen F3A
RC/MS
22. 8. Mostar/Jugoslawien
21. Soko Cup, F1A, F1B, F1C
22. - 23. 8. Marigny le Grand/Frankreich
Int. Criterium F1A, F1B, F1C
28. - 30. 8. Dortmund/BRD
10. Ludwig Krämer Cup F3B
29. - 30. 8. Thouars/Frankreich
Int. Freiflugtage in Poitou
F1A, F1B, F1C
29. - 30. 8. Verviers/Belgien
Int. Wettbewerb, F2A, F2B, F2C
- 29.8. - 3.9. Sofia/Bulgarien
Int. Sofia-Cup F2A, F2B, F2C, F2D
4. - 6. 9. Oviedo/Spanien
Int. Meisterschaft F3A
5. - 6. 9. Rixensout/Belgien
6. Int. Combat Treffen F2D
5. - 6. 9. Mill/Niederlande
Benelux F3E Treffen

5. - 6. 9. San Marino F3B
5. - 6. 9. Zülpich/BRD
13. Int. Eifelpokalfliegen F1A, F1B, F1C
12. - 13. 9. Amay/Belgien
5. Summer Soaring Criterium
F3B Thermal Glider
12. - 13. 9. Breitenbach/Schweiz
3. Int. MBZB Cup, F2A-D
13. 9. Luço di Romagna/Italien
Coppa d'Oro F.A., F2C
12. - 24. 9. Ankara/Türkei
4. Balkan Meisterschaft für F1A, F1B
F1C, F2A, F2B, F2C, F3A, F3B
18. - 20. 9. München/BRD
Oktoberfestpokal F3B
19. - 20. 9. Bendern/Schweiz
20. Int. Freundschaftsfliegen F3A
19. - 20. 9. Bochum-Ruhrpark/BRD
16. Int. Fesselflug Wettbewerb F2A, F2B, F2C
26. - 29. 9. Salgotarjan/Ungarn
Nograd Cup F2B
10. - 11. 10. Northeim/BRD
2. Int. Harz-Wettbewerb F1E
24. 10. Zagreb/Jugoslawien
17. Cup der Republik F1A, F1B, F1C



Modellflug - Schlüsselanhänger

mit Modellflug-Schwalben auf der Unterseite

32 % Bleikristall geschliffen - sehr nett

erhältlich bei Ing. Walter POSCH, Sonnseite 10
6130 SCHWAZ

tel. erreichbar ab 19,00 Uhr - 05242 38033 -

Schlüsselanhänger 20 ø
wie Abbildung S 36,-

Repräsentative
Kugel in Etui
55 ø
S 360,-
incl.
Mwst.

bundesländer

Wir setzen die Wettbewerbsberichte der Landesmeisterschaften aus 1980 fort:



STEIERMARK

Die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F4 C - vorbildähnliche Flugmodelle - semi-scale- fanden in Leoben statt.

In der steirischen Landeswertung

starteten 8 Teilnehmer, in der Gästeklasse waren 3 Wettbewerber am Start.

1.und Landesmeister wurde Bernhard Klauschner vom MFC-Leoben mit einer Fokker D VII.

Er erreichte insgesamt 3999 Punkte. 2250-Bauwertung/ 1749 Flugwertung.

2.Werner Pittner, MFC-Phönix 74 mit M 323 C, 2210/1625 = 3835 Punkte.

3.Josef Feichtinger MFC-Phönix 74 mit Fieseler Storch, 2075/1257 = 3332 Punkte.

Gästeklasse: 1.Franz Walluschnig, MFC-Finkenstein, PilPorter, 2145/989 = 3134 Punkte, 2.Helmut Mittendrein, ASV-Puch Graz (?), Fi Storch, 1215/1636 = 2851, 3.Gerhard Michelitsch, MFC-Finkenstein, 1430/100= = 2433 Punkte.

Es ist schade, daß gerade in dieser Klasse kein eigener Bericht vorliegt.

Besonders wären wir an Fotos in dieser Klasse interessiert. Red.

oooooooooooooooooooo

In Dietersdorf a.Gnasbach fanden die LANDESMEISTERSCHAFTEN in F3 A statt.

Sechs Teilnehmer waren am Start.

1.und Landesmeister wurde Ernst Strasser, ASKÖ-Köflach, 2381 Punkte, 2.Heinz Sekirnjak, 2350 und 3.Heinrich Sekirnjak (beide UMFC Graz) mit 2299 Punkten.

An dieser Stelle - Platz ist ja leider genug - sei allen aktiven Modellfliegern für ihre Mitarbeit und dafür, daß sie nicht nur als Hobbyflieger tätig sind, herzlichst gedankt. Möge ihnen 1981 viel Erfolg, aber auch etwas mehr mitfliegende Konkurrenz beschieden sein, da sonst die Durchführung echter Meisterschaften in Frage gestellt ist. Mein besonderer Dank gilt jedoch den Vereinsleitungen, Gruppenleitern, Funktionären, Zeitnehmern, Punkterichtern und Auswarterinnen und allen, die trotz dieser Passivität der aktiven Modellflieger immer noch bereit sind, ihre Freizeit für Veranstaltungen, Wettbewerbe und Prüfungsabnahmen zu Verfügung stellen.

Leo Fuchs, LSL

oooooooooooooooooooo

Liezen war der Austragungsort der LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DEN FESSELFLUGKLASSEN F2 B und F2 D.

In F2 B - Kunstflug, starteten in der Landeswertung 5 Wettbewerber, in der Gästeklasse waren es 7 (!).

1.und Landesmeister Adolf Hansemann, Akaflieg Graz mit 2973 Punkten (es wurden nur zwei Durchgänge geflogen und davon der bessere in die Endwertung genommen).

2.Walter Reinisch mit 2909 und Hanno Miorini (alle Akaflieg Graz, 1631 Punkte.

Gäste: 1.Wenczel, NÖ, 3086 Punkte, 2.Zaric, Jugoslawien, 2911 und 3.Weinmann, OÖ, 2618 Punkte.

In der Klasse F2 D - Fuchsjagd, starteten in der Landeswertung 4 Wettbewerber und in der Gästeklasse waren es mit 5 Wettbewerbern auch hier mehr als in der Landeswertung.

1.Hanno Miorini wurde mit 2 Siegen Landesmeister vor Rudolf Franz und Adolf Hansemann (alle Akaflieg Graz) die beide je einen Sieg verbuchten.

Gäste: 1.Zenker 3 Siege, 2.Königshofer und Ecker je 2 Siege (alle OÖ).

oooooooooooooooooooo



KÄRNTEN

FREIFLUGLANDESMEISTERSCHAFT IN ST. JOHANN

F1 A-Landesmeister Erwin Pacher,
Jugendmeister - Hubert Paar

Die Freiflug-Landesmeisterschaften wurden auf dem Fluggelände des ÖMV-Kärnten in St. Johann im Rosental durchgeführt. Zu dieser Meisterschaft, die bei idealen Bedingungen ausgeflogen wurde, stellten sich 22 Wettbewerber den Zeitnehmern. Die Wettbewerbsleitung lag wieder in den bewährten Händen von Wilhelm Pernath und Eduard Wallner.

Der Wettbewerb in der Klasse F1 A- Segelflugmodelle, war sehr spannend, da bis zum 5. Durchgang immer ein anderer Wettbewerb an der Spitze lag. Der spätere Landesmeister, Erwin Pacher, begann mit einem schwachen Flug von 60 Sekunden. In den folgenden Durchgängen flog er jedoch immer Maximalzeit und brachte es in der Endabrechnung auf 1140 Sekunden, die ihm den Sieg brachten. Heimo Fleischhacker, der Führende nach dem fünften Durchgang, vergab mit einem "Absaufer" im sechsten Heat seinen möglichen LM-Titel und belegte den 2. Rang. Mitfavorit Walter Ehrlich hatte nicht seinen besten Tag und mußte sich mit dem 3. Platz zufrieden geben.

Die JUGENDKLASSE KS, bei der 5 Durchgänge zu fliegen waren, ging an den Finkensteiner Hubert Paar. Vize wurde Roman Scherde aus Feldkirchen und den 3. Platz belegte der Radentheiner Werner Praxl.

Bei der Siegerehrung konnten den Plazierten Pokale und Sachpreise übergeben werden.

KLASSEMENT F1 A : 1. und Landesmeister Erwin Pacher, ÖMV-Klagenfurt, 1140 Sekunden. 2. Heimo Fleischhacker, KFC, 1107 und 3. Walter Ehrlich, KFC, 1099 Sekunden. 4. Albert Warzilek, Finkenstein, 1056, 5. Albin Tilli, Finkenstein, 965, 6. Aichernig, KFC, 866, 7. Legat, Finkenstein, 759, 8. Kohlweg, Ob. Muhrthal, 673, 9. Dolezal, Finkenstein, 632.

JUGENDKLASSE KS : 1. und Jugendmeister, Hubert Paar, 611 Sekunden, 2. Roman Scherde, 571, 3. Werner Praxl, 537, 5. Th. Frießnegg, Feldkirchen, 522, 4. Kittner, Feldkirchen, 529, 6. Orter, Radenthein, 472, 7. Barbara Frießnegg, Feldkirchen, 452, 8. Schrott, Klagenfurt, 450, 9. Maurer, Feldk., 416, 10. Cerne, Feldk., 378, 11. Monika Leitner, Radenthein, 348, 12. Sabine Köllner, Radenthein, 333, 13. Christof Schwarz, Velden, 226, 14. Carsten Köllner, Radenthein, 0 Sekunden.

oooooooooooooooooooo



Die LANDESMEISTERSCHAFTEN in F3 A wurden auf dem Modellflugplatz des ÖMV-Kärnten in St. Johann im Rosental durchgeführt.

Am Start waren insgesamt 20 Wettbewerber, die alle klassiert wurden.

Landesmeister wurde der Vorjahressieger, Manfred Dworak, ÖMV-Klagenfurt mit 4.864 Punkten, Bildmitte, vor Gerald Zikulnig, MFC-Kühnsdorf, 4.759 Punkte, Bild rechts, und 3. Otto Vallant, St. Paul, der 4.593 Punkte erreichte, links im Bild.

4. Straka, 4476, Malicha, 4376, 6. Trettenbein, 3910, 7. Horr, 3872, 8. Pjanic, 3821, 9. Wultsch, 3318, 10. Tschuden, 3250, 11. Malicha H., 3232, 12. Sandgruber, 3194, 13. Trippold, 3109, 14. Rehbein, 3045, 15. Praxl G., 2822, 16. Neuwirth, 2799, 17. Maurer, 2305, 18. Katay, 2228, 19. Gollesch, 2126, 20. Eberhard, 2010 Punkte.

oooooooooooooooooooo

DIE LANDESMEISTERSCHAFTEN in der Klasse F4 C wurden im Rahmen der Staatsmeisterschaften ebenfalls im Rosental ausgetragen.

Landesmeister wurde Eduard Wallner vom ÖMV-Radenthein, der mit seiner Polikapov PO-2 das Maximum von 2000 Punkten erreichte. Zweiter wurde mit einer Pilatus PC-7 Turbo mit 1782 Punkten Otto Vallant, MFG St.Paul. Den 3.Platz errang Franz Lang, ÖMV-Spittal mit einer Cessna 310 G und 1632 Punkten. 4.Hans Greschnitz, ÖMV-Kappel-Treibach, Cessna 182, 1579, 5.Tschuden Robert, ÖMV-Klagenfurt, Airacobra P-39, 977, 6.Walluschnig, Finkenstein, T-2J Birdeye, 692, 7.Hoffmann, Feldkirchen, Bleriot 11, 526 Punkte. Michelitsch, Piper Supercup und Pipan, Lysander MK-2, wurden disqualifiziert.

oooooooooooooooooooo



modellfluggruppe st.veit/glan

Die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC/MS wurde auf dem Flugplatz des ÖMV-MFG St.Veit/Glan ausgetragen.

Es wurden 18 Wettbewerber gewertet.

Landesmeister wurde mit 3080 Punkten Walter Ehrlich vom KFC-Klagenfurt, gefolgt von Wolfgang Schober, St.Veit, mit 3048 und Karl Hartlieb vom gleichen Verein mit 3022 Punkten. 4.Franz Lang, ÖMV Spittal, 3014, 5.Gottfried Leopold, ÖMV-St.Paul, 2962, 6.Klingenspiel, St.Veit, 2948, 7.Lassnig, St.Veit, 2824, 8.Gregori, Villach, 2640, 9.Mitterbacher, Feldkirchen, 2304, 10.Lindermuth, Villach, 2268, 11.Schuhmach, St. Veit, 2176, 12.Jamnik, Spittal, 2072, 13.Greschnitz, Kappel, 1948, 14.Maurer, Feldkirchen, 1910, 15.Heimbürger, St.Veit, 1874, 16.Moschik, St.Veit, 1850, 17.Weinhappel, St.Veit, 1678, 18.Stark, St.Veit, 0 Punkte.

oooooooooooooooooooo



SALZBURG

Leider erhielten wir aus Salzburg keinen einzigen Wettbewerbsbericht. Wir glauben, daß

es die Modellflieger der anderen Bundesländer interessieren würde, was sich außerhalb und neben den internationalen Veranstaltungen in Salzburg tut.

Wir sind daher nur in der Lage, die Ergebnisse der stattgefundenen Landesmeisterschaften abzudrucken.

Die LANDESMEISTERSCHAFTEN in der Klasse RC-Hang wurden bei der Kaiserbuche ausgetragen. In der EINZELWERTUNG wurden 40 Teilnehmer und in der MANNSCHAFTSWERTUNG 10 Mannschaften gewertet.

Einzelwertung :

1.und Landesmeister Alexander Asen mit 503 Punkten vor Gerhard Glück mit 494 und Helmut Adelsberger mit 473 Punkten. Alle ÖMV-MFC-Salzburg.

Mannschaftswertung:

1.LSV-St.Johann mit 1357 Punkten vor ÖMV-MFC-Salzburg mit 1187 und LSV Salzburg I mit 1172 Punkten.

oooooooooooooooooooo

Die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC III wurde in Kraiwiesen ausgetragen.

Es waren lediglich 4 Teilnehmer am Start.

1.und Landesmeister wurde mit 4386 Punkten Florian Hiesl vor Heinz Schmiedinger mit 4219 und Fritz Föttinger, der 4156 Punkte erreichte. Alle vom ÖMV-MFC-Salzburg. 4.Anton Schieder, MFC Saalfelden mit 2973 Punkten.

oooooooooooooooooooo

Die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC-MS wurde ebenfalls in Kraiwiesen ausgetragen und es waren 8 Wettbewerber am Start.
Landesmeister wurde Franz Glück, Sen. mit 3072 Punkten gefolgt von Edmund Huber, der 3057 Punkte erreichte und Alexander Asen, der mit nur 27 Punkten weniger, mit 3030 Punkten den 3. Platz belegte. Alle ÖMV-MFC-Salzburg.

oooooooooooooooooooo

Ebenfalls in Kraiwiesen wurde die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC IV ausgetragen.
Hier siegte ebenfalls und wurde Landesmeister, Franz Glück, Sen. mit 1897 Punkten. Zweiter wurde auch in dieser Klasse Edmund Huber, er erreichte 1732 Punkte und an 3. Stelle platzierte sich Roman Glück, der es auf 1703 Punkte brachte. Alle Wettbewerber waren vom gleichen Verein, ÖMV-MFC-Salzburg.

oooooooooooooooooooo

An der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC-HC - Hubschrauber- nahmen 6 Wettbewerber teil. Es siegte der regierende Staatsmeister, Josef Brennstainer, MFC-Wildogel Falken, mit 48 Sekunden vor Leopold Köppel, ÖMV-MFC-Salzburg mit 62 und Hans Schmidl, LSV-St. Johann, der 65 Sekunden für den vorgeschriebenen Kurs, bzw. das Programm benötigte.

oooooooooooooooooooo

Als eines der wenigen Bundesländer, in welchem noch Freiflug betrieben wird, fand in Anif die FREIFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F1 A statt.

10 Teilnehmer stellten sich bei extrem schlechtem Freiflug-Wetter den Zeitnehmern. Nur 7 Wettbewerber kamen in die Wertung.
Landesmeister wurde Josef Kreuzberger, Sen. vor Hans Schmidl und Franz Rumpler. Alle waren vom LSV-St. Johann.

oooooooooooooooooooo



TIROL

Die Tiroler Landesmeisterschaften wurden im Rahmen des Tiroler Pokalfluges bzw. der F3 A Staatsmeisterschaft ausgetragen.

Bei der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F3 A, die aus der Staatsmeisterschaft gewertet wurde, welche auf dem ÖMV RC-Platz-Weer-Brandstätte, stattfand, wurde mit 3279 Punkten Landesmeister, Dr. Dieter Fritz, ÖMV-Tirol vor seinem Bruder, Gerhard Fritz. 1069 und Josef Palfrader, 1053 Punkte. Beide MVS-IBK.

Bild von links: 3. Palfrader, 1. Dr. Dieter Fritz und 2. Gerhard Fritz.

LANDESMEISTERSCHAFTEN F3 B

1. und Landesmeister, Ulli Weber, ÖMV-Tirol, 3637 Punkte, 2. Hermann Lerchenberger, MFC-Wörgl, 1352 Punkte.

oooooooooooooooooooo



LANDESMEISTERSCHAFTEN in der Klasse RC-MS

1. und Landesmeister wurde Hermann Lerchenberger mit 3094 Punkten vor Ekkehard Wieser, beide MFC-Wörgl, 3056 Punkten. Den 3. Platz belegte Erich Klingenschmied, MBG-Hall, mit 2927 Punkten. Insgesamt 8 Teilnehmer gewertet.

oooooooooooooooooooo

14 Teilnehmer starteten bei der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F3 F.

Landesmeister wurde auch in dieser Klasse Hermann Lerchenberger mit dem Maximum von 2000 Punkten vor Walter Anton, MBG-Hall, 1744 Punkte und Carl Semrad, ÖMV-Lienz, 1738 Punkte.

oooooooooooooooooooo

Seinen 3. Landesmeistertitel holte sich Hermann Lerchenberger bei der LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC IV.

9 Wettbewerber waren am Start.

Landesmeister wurde Hermann Lerchenberger, MFC-Wörgl, 1936 Punkte vor Günther Zanetti, gleicher Verein, 1932 und Günther Aichholzer, TMC-Innsbruck, 1919 Punkte.

oooooooooooooooooooo



OBERÖSTERREICH

Fesselfluglandesmeisterschaften gibt und Jugendmeisterschaften.

Oberösterreich zählt zu den Bundesländern, in denen es außer Radio control noch Freiflug- und - besonders erfreulich- auch noch

Die FREIFLUGLANDESMEISTERSCHAFTEN in der Klasse F1 A fanden in Kirchdorf/Krems statt.

Bei guter Stimmung, aber teilweise regnerischem Wetter trafen sich 14 Wettbewerber zu dieser Freifluglandesmeisterschaft. Auch 5 Jugendliche flogen in eigener Wertung ihren Wettbewerb aus.

Die Ergebnisse in F1 A : 1. und Landesmeister wurde Bernhard Mayr, SMBC-Kdf. mit 1067 Sekunden vor Günther Lammer, MBC-Wels, mit 965 und Helmut Fuß, U. Neuhofen, der 948 Sekunden erreichte.

In der Jugendklasse siegte Christian Schiefer, SMBC-Kdf. mit 538 Sekunden. Zweiter wurde R. Königshofer, MC-Mühlparzer, der 350 Sekunden erreichte. Den 3. Platz belegte Erwin Mühlparzer mit 272 Sekunden.

oooooooooooooooooooo Franz Mayr

Die RC-LANDESMEISTERSCHAFTEN in den Klassen F3 A und RC III wurden auf dem Modellflugplatz der Union Schärding, in Ransereidt ausgetragen.

Es starteten in der Klasse RC III 11 und in F3 A 7 Wettbewerber.

In RC III waren die Ränge schon beim 2. Durchgang bis auf Start-Nr. 10 nach dem Endergebnis gereiht. Josef Ortner, Schärding, bedrängte den Meggenhofener Heinz Kronlachner und Franz Holoubek, Ikarus Enns, steigerte sich ebenfalls und kam auf den 3. Rang. Landesmeister wurde souverän mit 5140 Punkten, Heinz Kronlachner, UMC-Meggenhofen vor Josef Ortner, USFG-Schärding, 4935 und Franz Holoubek, ÖMV-Ikarus Enns, mit 4520 Punkten.

Die Landesmeister: links - RC III, Heinz Kronlachner, rechts, F3 A - Konrad Weixelbaumer.



In der FAI-Kunstflugklasse F3 A dominierte erwartungsgemäß der WM-Teilnehmer, Konrad Weixelbaumer. Aber die drei nächstfolgenden Wettbewerber kämpften mit viel Ehrgeiz um die Plätze. Josef Rauchenecker, USFG-Schärding, verdrängte erst im 3.Durchgang Adolf Panz, UMC-Meggenhofen, vom 2.Platz und auch der junge Heinz Kronlachner vom gleichen Verein, steigerte sich von Durchgang zu Durchgang, wurde schließlich "nur" Vierter.

1.Weixelbaumer, 1836 Punkte, 2.Rauchenecker 1757, 3.Panz, 1739 und 4. Kronlachner mit 1719 Punkten.

Alois Rauchenwald

oooooooooooooooooooo

Die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC IV fand in Aurach am Hongar statt.

15 Wettbewerber waren gekommen, um den Landesmeister zu ermitteln. Die Wetterlage war denkbar ungünstig. Aus diesem Grunde wurden nur 2 Durchgänge geflogen und der dritte begonnen. Bei diesem 3.Durchgang regnete es aber derart stark, daß 2 Wettbewerber durch Feuchtigkeit in der Funkfernsteuerung Abstürze hatten. Der Durchgang mußte abgebrochen werden und die zwei voll geflogenen Durchgänge einstimmig zur Wertung herangezogen.

1.und Landesmeister wurde Ernst Maurer, SV-Eternit, 1934 Punkte, vor Günther Späth, UMFC Schärding, 1880 Punkte und Leopold Moser, SV Eternit, 1795 Punkte.

Im Rahmen der Landesmeisterschaft wurden auch die Vereinsmeisterschaften des SV - Eternit durchgeführt. Der Verein feierte in diesem Jahr sein 10-jähriges Bestandsjubiläum. Alle Modellflieger sind überzeugt, in den nächsten Jahren die Modellflugsektion noch mehr ausbauen zu können.

Ing.R.Klaffenböck

oooooooooooooooooooo

In bewährter Weise und ohne Probleme wurde die LANDESMEISTERSCHAFT in RC-Hang vom SMBC Kirchdorf durchgeführt. Bei schönem Wetter und im Verhältnis zur Windstärke (1-3 m/s) wurden recht gute Leistungen geflogen.

Als besonderes Merkmal dieser Landesmeisterschaft möchte ich noch die 5 geflogenen Durchgänge anführen, von denen 2 als Streichresultat galten, was zu einer gerechteren "Verteilung" der Thermik für alle Teilnehmer führte.

Die Ergebnisse:

Franz Mayr

Einzelwertung: 1.und Landesmeister, Bernhard Mayr, SMBC-Kirchdorf, 2971 Punkte, 2.Werner Mayr, detto, 2819 Punkte und 3. Rudolf Markowetz, MFC-Weichstetten, 2711 Punkte.

32 Teilnehmer wurden gewertet.

Mannschaftswertung: 1. SMBC-Kirchdorf I, 8463 Punkte, 2.SMBC-Kirchdorf II, 7857 Punkte, 3. Quax Linz, 7466 Punkte.

5 Mannschaften wurden gewertet.

oooooooooooooooooooo



Allrounder Ecker mit seiner Tochter als Helfer.

Die LANDESMEISTERSCHAFT im Fesselflug in den Klassen F2 B (Kunstflug) und F2 D (Combat) wurde bei strahlendem Sonnenschein auf dem Platz des MBC-Wels ausgetragen.

Im Gegensatz zum Wettbewerb "1.Fesselflugtag" der einen showmäßigen oder kirchtagähnlichen Charakter aufwies, führte ich die Landesmeisterschaften eher nüchtern durch. Pünktlich um 9,00 Uhr war der 1.Kunstflieger in der Luft. Awi Messinger aus Wien, als Gastteilnehmer, war etwas zu spät erschienen und mußte den 1.Durchgang als Fehlstart anmelden. Neben 8 Startern aus OÖ im Kunstflug, beehrten uns auch 5 Gäste, darunter die WM-Teilnehmer

Pokorny und Wenczel mit ihrer Teilnahme.
 Die Ergebnisse: 1.und Landesmeister, Rudolf Trogbacher, UMFC-Neuhofen, 5780 Punkte, 2.Erhard Weinmann, SMBC-Eferding, 5609 Punkte, 3.Heinrich Hoffmann, ÖMV-MFC-Linz, 3795 Pkte.

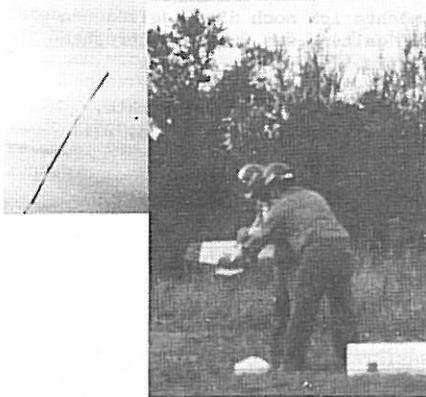
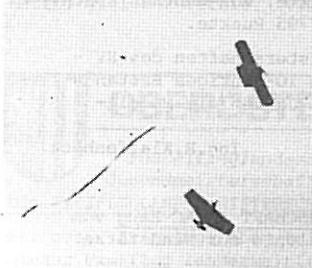
Die Klasse F2 D - Combat- hatte im OÖ-Fesselflug in letzter Zeit den größten Zuspruch. 8 Teilnehmer sind dann auch tatsächlich angetreten. Den Siegern wurde nichts geschenkt, denn sie mußten bis zu fünf Flüge absolvieren. Einige Combatflieger, so auch Landesmeister Zenker sind äußerst strebsam und wollen in kurzer Zeit internationales Niveau erreichen. Wegen Platzmangels war die Combatpiste nicht der Regel entsprechend, sie wies teilweise Asphaltstellen auf, und es mußten prompt einige Motoren daran glauben.

Es wurde der Wunsch geäußert, die Klasse F2 D auch als Staatsmeisterschaft auszuführen,

da eine lokale Veranstaltung nicht so viel Anreiz bietet und eine Landesmeisterschaft eigene Flieger und Gäste voneinander trennt. Auch sollte "von oben her" jede Klasse die gleiche Behandlung erfahren und dann auch mehr Teilnehmer zu erwarten sind.

Die Ergebnisse: 1.und Landesmeister, Johann Zenker, MBC Mühlbacher, 2006 Punkte, 2.Ernst Kaltenbach, ÖMV-MFC Linz, 1048 Punkte, 3. Wolfgang Fürst, MBC Mühlbacher, 788 Punkte.

Gästewertung im Kunstflug: 1.Wenczel, NÖ, 6391 Punkte, 2.Pokorny, 6140 Punkte und Messinger, beide Wien, 5977 Punkte.



Bilder: rechts oben: Die F2 B-Punkterichter bei der Arbeit.

Links oben und unten: Fuchsjagd wird in Oberösterreich immer beliebter. Die Piloten versuchen sich gegenseitig den Papierschwanz ihrer Modelle in weghalsigen Flugmanövern abzuschneiden. Ein Zwischenstop darf nur ganz kurz sein.

oooooooooooooooooooo



BURGENLAND

Aus dem Burgenland wurde uns die Durchführung von 2 Landesmeisterschaften gemeldet.

In Oberwart wurde die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC-MS durchgeführt.

1.und Landesmeister wurde Wolfgang Schrödl mit 2961 Punkten vor Werner Horvath, 2927 Punkten, 20 Wettbewerber

waren am Start.

In Oberpullendorf wurde die LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse RC-IV ausgetragen.

12 Teilnehmer wurden gewertet. 1.und Landesmeister wurde mit 1627 Punkten Friedrich Hess, Sen., MMFC Oberpullendorf, vor Wolfgang Schrödl, MBC Oberwart, 1619 Punkten und Walter Wagner, MFC Hirn, 1615 Punkten.

oooooooooooooooooooo



WIEN

erhalten.

An der Veranstaltung nahmen 19 Wettbewerber aus den wiener Vereinen teil. 1. und Landesmeister wurde mit 1989 Punkten Herr Kreilinger vor seinem Clubkollegen Herrn Wachtler mit 1978 Punkten, beide FMBC Vienna, und G. Buresch, MFC Falke, der mit 1924 Punkten den 3. Platz belegte.

oooooooooooooooooooo



VORARLBERG

ben. Jedenfalls haben wir weder Berichte noch Ergebnislisten erhalten.

Lediglich erhielten wir eine Ergebnisliste vom 13. EINHORNPOKALFLIEGEN welches auf dem Landesmodellflugplatz in Koblach in der Klasse RC IV ausgetragen wurde. Der Ergebnisliste ist zu entnehmen, daß neben Vereinen aus Vorarlberg auch Modellflieger aus der Schweiz teilgenommen haben.

In der Ergebnisliste scheinen 21. klassierte Teilnehmer auf.

1. Ernst Haigis, St. Gallen, 2157 Punkte, 2. Karl Wasner jun., MFC Rheintal, 2109 Punkte, 3. Frank Zülsdorf, St. Gallen, 2101 Punkte, 4. Heinrich Spöttli, Brigantium, 2055 Punkte, 5. Max Berndörfler, Bludenz, 2045 Punkte.

oooooooooooooooooooo



Hallo Modellflieger !

Die ÖMV-Modellfluggruppe Radenthein und die Gewerkschaftsjugend veranstalten am SAMSTAG, dem 21. Februar 1981

neuerlich das traditionelle Schaufliegen am Brennsee (Feld am See) unter dem Motto:

**WAS FARNBOROUGH FÜR DIE GROSSFLIEGEREI - IST
FELD AM SEE FÜR DIE MODELLFLIEGER !**

Wir möchten allen Freunden unseres Sportes einen Überblick über die Vielfalt des Modellfluges geben.

Jeder, der irgendein flugfähiges Modell zu Hause hat, ist zum Mittwoch herzlich eingeladen.

Es erfolgt eine Bewertung, zusammengesetzt aus Bau- und Flugwertung. Es gibt wieder Pokale und daneben wertvolle Sachpreise zu gewinnen !

Als besondere Attraktion wird

WELTMEISTER HANNO PRETTNER

außer Konkurrenz sein Las Vegas - Programm vorführen.

Nennungen an Eduard Wallner, Seeblickweg 30, A-9544 Feld am See.

Telefon 04246 / 2532

Nostalgie im Modellflug

... es war einmal ...

Es begann in Salzburg



Aus technischen Gründen mußten wir einige Zeit mit dieser Artikelserie aussetzen. Der Autor dieser Serie, Ing. Ernst Reitterer, schickte uns auch einige Zeitungsausschnitte aus dieser Zeit, die wir aber leider wegen der ganz schlechten Qualität nicht wiedergeben können.

2. Folge

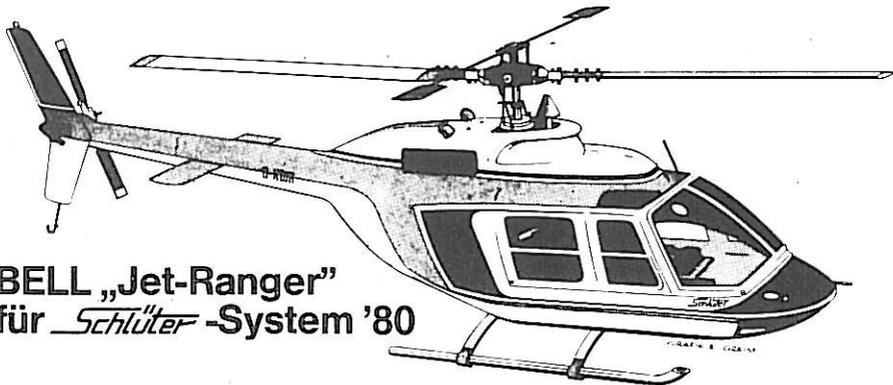
Modellflieger aus Linz, Graz und Villach waren gekommen und ahmen als Gäste diese Vereinsgründung mit Begeisterung auf. Gedanken und Erfahrungen wurden ausgetauscht. Der Kärntner Ing. Hans Zitter berichtete von dem Flug seiner "Spitzmaus", welche nach 22 Minuten außer Sicht kam. Demgegenüber steht der Flug von über 50 Minuten (!) einer Eigenkonstruktion des Halleiners Fritz Reschreiter, der heute Träger der höchsten sportlichen Auszeichnung im Segelflug, nämlich der Gold-C mit 3 Diamanten ist - welches im Gebiet des Hohen Göll einfach davonflog. Mit mitreißenden Worten schloß Ing. Ernst Roller - damals Professor an der Bundesgewerbeschule in Salzburg, Höhere Abteilung für Elektrotechnik - die Gründungsversammlung des Salzburger Modellbauclubs. Das war also der für uns Modellflieger denkwürdige 25. November 1948, denn wir standen damals an der Schwelle zur Wiedergeburt des österreichischen Modellflugsportes, denn nicht nur in Salzburg, sondern überall in Österreich begann nun eine rege Tätigkeit im Modellflug. Der nächste Wettbewerb fand schon am 27. März 1949 nahe Villach statt. Es war ein Hochstartwettbewerb und wurde vom neugegründeten Kärntner Modellbauclub - später ÖMV - veranstaltet. Dabei siegte der Salzburger Willi Enzberger unter 52 Teilnehmern. Der Sieger vom Gaisberg, Reitterer, lag zu jener Zeit im Landeskrankenhaus Salzburg und konnte daher an dieser Konkurrenz nicht teilnehmen.

Am 8. Mai 1949 wurde der bisher größte Wettbewerb am Flugplatz in Hörsching durchgeführt. 120 Modelle waren am Start. Der Linzer Modellbauclub veranstaltete diesen Wettbewerb und die amerikanischen Besatzungsbehörden stellten nicht nur den Flugplatz, sondern auch eine Lautsprecheranlage und sogar eine Rückholmöglichkeit für die Modelle zur Verfügung. Von den 120 Modellen entfielen 40 auf Wien, 35 auf Oberösterreich und 25 auf Salzburg, der Rest auf die Steiermark und die übrigen Bundesländer.



Fortsetzung folgt !

Am 8. Mai 1949 fand am Flugplatz Hörsching bei Linz das bis dahin größte Modellfliegertreffen in Österreich statt. Es waren über 120 Modellflieger gekommen.



BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom *Schlüter*-System '80.

Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit *Schlüter*-System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980:

- Österreichischer Staatsmeister 1979/80 Kraiwiesen/Sbg.
- 1. Platz/Landesmeister Kraiwiesen
- Sieger Wettbewerb St. Johann/Pongau
- Sieger *Schlüter* Austria-Cup Bramberg
- Sieger Oberösterr. Landesmeisterschaft
- 1., 2., 3. Platz Internationaler Wettbewerb Riggisberg/Schweiz



Autorotationsfreilauf



Rückenflug

Schlüter-Modellbau
Generalvertretung für
Österreich:

E.SCHMALZ GmbH,
A-1235 Wien
Tel. 0 22 2/88 42 46/Schwinglg. 11

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

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

KAVAN

**AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH**

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

P.b.b
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

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

91170083

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61
A-1140 WIEN