

PROOP

österreichisches
modellflugmagazin



7/8

83



Modellbausätze der Extraklasse



Im guten Fachhandel erhältlich

Generalrepräsentanz für Österreich:

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0 22 2 / 37 11 88

PROP

österreichisches
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖSTERR. AERO CLUB - 7/8 1983

Inhalt

BSL Edwin Krill	
Leitartikel	3
Maria Kluc	
Fernsteuer frequenzen	4
Es berichten die Fachreferenten	
F 1 E Dir. Felix Schobel	7
F 1 A Ing. Ernst Reitterer	8
Dr. Helmut Schneider	
Deine Versicherung das unbekannte Wesen ...	9
Leserbriefe	12
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger	
RC-UHU von Graupner	14
Camaro - machr Müde munter	16
Elektrosegler EUREKA	17
prop - Flohmarkt	18
AERONCA C 3	19
SANTANA	20
Walter Weinseisen	
Doppelsitzer GÜ 4 - modell	22
Dr. Georg Breiner	
Im Schaufenster	26
Franz Cerny	
praktische tips	30
STAATSMEISTERSCHAFTEN	
RC - Hangflug	32
HC - Hubschrauber	34
Internationale Wettbewerbe	
RC/MS, F3A Ikarus Enns	36
III. Intern. Tiroler Pokalfliegen ..	40
F1A / F1E - Kolibri Pokalfliegen ...	43
Münchner Freiflugwettbewerb	46
Int. F3B Wettbewerb in Poprad, CSSR ..	47
Nationale Wettbewerbe	
8. Tiroler Pokalfliegen	50
IV. Pongauer Alpencup RC/HC	52
II. Pongauer F-Schleppwettbewerb ...	53
Erstes Marathonfliegen in Salzburg ...	56
Jubiläums Hangfliegen in Abtenau	57
14. Innvierter Wanderpokalfliegen	58
NÖ Landesmeisterschaften F1A, RC/MS, RC IV	60
NACHTRAG ZU PROP 5/6 83	64
Impressum	letzte Umschlagseite

Lieber Leser !

Nun sind wir wieder im richtigen Erscheinungs-Rhythmus. Trotzdem haben wir wieder unseren maximalen Heftumfang von 64 Seiten erreicht, und trotzdem sind wieder einige Berichte zurückgeblieben. Im Sommer gibt es saisonbedingt viel mehr zu berichten, und außerdem wird erfreulicherweise die Mitarbeit der Modellflieger nun auch auf fachlichem Gebiet immer größer. Die vielen lobenden und ermunternden Zuschriften und mündliche Aussagen beweisen dies immer mehr und mehr. Was noch nicht so sehr klappt ist der Umstand, daß wir immer noch Fotos erhalten, die keine Titelunterschrift haben. Wir sind zwar gut in der Redaktion, aber Hellsehen können wir trotzdem nicht. Wer soll wissen, was die einzelnen Bilder bedeuten oder wen sie darstellen ? Also, bitte, bitte, schreibt auf die Rückseite der Fotos worum es geht oder wen es darstellt.

Der FLOHMARKT scheint nun langsam in Schwung zu kommen, und wenn es nach den diversen Anfragen geht, wird es nach der Sommersaison eine größere Beanspruchung des FLOHMARKTES geben.

Kaum eine Reaktion gibt es bisherauf unsere beiden Aktionen "Modellflug-Embleme" und den Fotowettbewerb "Mensch in Bewegung" der Bundessportorganisation und des Unterrichtsministeriums. Kaum zu glauben, daß gerade unsere Modellflieger hier nichts zu bieten haben. Oder geht es dort auch erst nach der Flugsaison ?

Bitte informiert Euch nochmals darüber in prop 3/4 des heurigen Jahres.

Nun noch eine private Mitteilung : Unsere Mitarbeiterin und Modellflugsekretärin, Fräulein Maria Kluc tritt am 3. September 1983 in den heiligen Stand der Ehe.

Die Redaktion gratuliert recht herzlich !

Nach wie vor: Alle Mitarbeiter von prop einschließlich der Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit und ihrem Urlaub.

Titelfoto: Die Schlauesten sind bei dieser Hitze die jüngsten Modellflieger

Graupner

AS W22

Bestseller

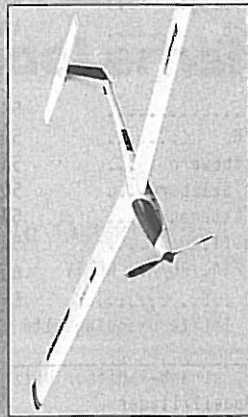
82

Jetzt aktuell in vielen Variationen.
Alle basieren auf dem bewährten, hochfesten GRAUPNER Perfekt-Fertigrumpf.



ASW 22 ELEKTRO

Für Elektroantrieb. Tragflügel in balsabeplankter Leichtbauweise. Spannweite 2400 mm.
Best.-Nr. 4242 Schmelzbaukasten

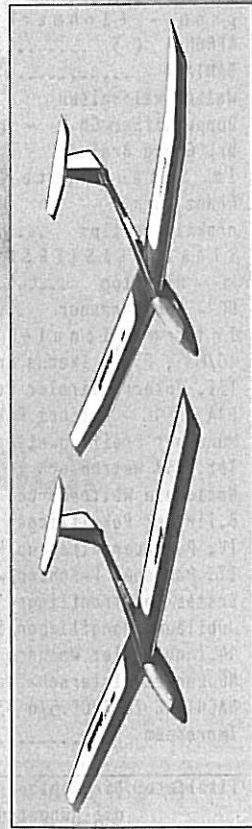


ASW 22

Universell für Hangflug, Motorsegeln und Hochstart. Tragflügel in balsabeplankter Leichtbauweise. Spannweite 2400 mm.
Best.-Nr. 4250 Schmelzbaukasten
Best.-Nr. 4244 mit Querruder
Best.-Nr. 125 Motorausatz

ASW 22 THERMIK

Mit Thermikflügel in Holz-/Rippenbauweise. Wahlweise in einfacher oder doppelter V-Form. Spannweite 2550 mm.
Best.-Nr. 4246 Schmelzbaukasten



Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

Jetzt im Fachhandel:
GRAUPNER Hauptkatalog
36 FS mit Neuheiten 1983.

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

Liebe Modellflugfreunde !

Dieser Sommer hat es in sich ! Ich kann mich nicht erinnern, wann es zuletzt so viele schöne Sonnentage gegeben hat, wie in diesem Sommer. Natürlich wirkt sich diese gute Wetterlage auch beim Modellflugsport beonders positiv aus. Ich bin seit Mitte April fast an jedem Wochenende (manchmal auch noch länger) bei irgendeinem Wettbewerb oder einer anderen Flugveranstaltung; sei es als Mitglied einer internationalen Jury oder auch als Wettbewerbsleiter, und bei fast allen Veranstaltungen herrschte ob der guten Witterungsbedingungen beste Wettbewerbsstimmung. Jeder Veranstalter kann ein Lied davon singen, was es heißt, wenn bei einem Wettbewerb schlechtes Wetter ist. Jeder ist grantig, ob Wettbewerber oder Funktionär. Situationen, die bei schönem Wetter spielend gemeistert werden, arten bei Schlechtwetter oft zu kleinen Revolutionen aus.

Wenn ich auf Wettbewerben bin, verfolge ich aber auch sehr aufmerksam das Tun und Treiben der Funktionäre und Konkurrenten. Da gibt es zuweilen Wettbewerbe, bei denen mangelt es hinten und vorne an sattelfesten Sportfunktionären. Die stille Hoffnung, es wird schon irgendwie laufen, hat sich fast immer als irrig herausgestellt. Dabei möchte ich nicht dem "Veranstaltungsmotor" die Schuld geben, der zerreißt sich ja ohnehin hinten und vorne, vielmehr möchte ich an die eigenen Vereinsmitglieder appellieren, die sich manchmal in Luft auflösen scheinen, wenn es nach Arbeit riecht. Habt Ihr schon einmal beobachtet, wie wenig eigene Helfer es manchmal gibt ? Und die es gibt, sind immer dieselben !

Nun zu den Akteuren. Ich weise bei allen meinen Kursen und Veranstaltungen immer wieder darauf hin: "Wenn wir wollen, daß wir und unser Sport ernstgenommen werden sollen, so müssen in erster Linie wir selber diesen unseren Sport ernstnehmen !! Es kann nicht angehen, daß der eine oder andere Modellflieger sich seine eigenen Wettbewerbsregeln oder -bestimmungen zusammenbastelt, nur weil es ihm gerade in den Kram paßt ! Jeder Sportler hat sich nach den bestehenden Regeln und Bestimmungen zu richten, ob sie ihm nun passen oder nicht ! Keine Regel ist ein ewiges Heiligtum ! Ändern können wir aber nur dann etwas, wenn wir sachlich darüber reden. Durch fortgesetztes Maulen ist noch nie eine Regel oder Bestimmung geändert worden. Das bringt nur Ärger und Streit mit sich, ändert aber nichts am Zustand. Das gilt ganz besonders für internationale Regeln, die in anderen Gremien beraten und beschlossen werden. Und einfaches Negieren von Bestimmungen nützt auch nichts, am Ende bleibt man ja doch nur wieder selber übrig und ist dann natürlich auf "die da oben" fuchsteufelswild und schlecht zu sprechen. Also, was soll's ?

Nur ein Beispiel: Bei einem internen Wettbewerb suchte ich vergebens nach der vorgeschriebenen Dauersartnummer am Modell eines Landsmannes. Auf meine Frage, wo diese denn sei, erhielt ich zur Antwort, daß er nicht mehr dazugekommen sei, diese am Modell anzubringen (!!!). Auch suchte ich bei einem Modell die rot-weiß-rote Kennzeichnung am Seitenleitwerk. Auf meine Frage wo diese sei erhielt ich zur Antwort, "auf der anderen Seite". Und in der Tat war auf der anderen Seite ein rot-weiß-rotes Fragment. Absicht, Frozelei ? Wozu das alles ?

Gott sei Dank gibt es nur wenige solcher Uneinsichtiger, und wenn gutes Wetter herrscht und womöglich auch noch eine gute Plazierung erreicht worden ist, dann ist die Modellflugwelt wieder heil - womit wir wieder am Anfang meines Schreibens angefangt sind.

Für den Rest der Saison wünsche ich allen noch viel Flugfreude und grüße bis zum

nächstmal

Euer

Edwin Witt





Es spricht Ihre Modellflugsekretärin

Maria KLUC

Ein großer Teil der heurigen Wettbewerbe wurde in den letzten 2 Sommermonaten ausgetragen. Immerwieder erreichen uns neue Berichte mit Fotos über Veranstaltungen, Schaufliegen und Ausstellungen. Hin und wieder sind auch Schreiben mit Anregungen und diverse Vorschläge dabei, wie wir unser Modellflugmagazin "prop" noch informativer und interessanter für jeden einzelnen Modellflieger gestalten können. So wurden wir zum Beispiel angesprochen eine Liste aller Fernsteuerfrequenzen von Österreich, der Schweiz und der BRD zu veröffentlichen.

Wir haben für Euch natürlich sämtliche Unterlagen eingeholt und sind davon überzeugt, daß der eine oder andere über diese Information sehr erfreut ist.

Fernsteuerfrequenzen in Österreich

Stand 6/1983

13,560 MHz			433,125 MHz	
26,995 MHz	4		433,175 MHz	
27,045 MHz	9	für Flug-Schiffs-	433,225 MHz	
27,095 MHz	14	und Fahrzeugmodelle	433,275 MHz	
27,145 MHz	19		433,325 MHz	
27,195 MHz	24		433,375 MHz	
27,255 MHz	30		433,425 MHz	
			433,475 MHz	
35,010 MHz	61		433,525 MHz	für Flug-
35,020 MHz	62		433,575 MHz	Schiffs und
35,030 MHz	63		433,625 MHz	Fahrzeug-
35,040 MHz	64		433,675 MHz	modelle
35,050 MHz	65	ausschließlich	433,725 MHz	
35,060 MHz	66	für Flugmodelle	433,775 MHz	
35,070 MHz	67		433,825 MHz	
35,080 MHz	68		433,875 MHz	
35,090 MHz	69		433,975 MHz	
35,100 MHz	70		434,025 MHz	
35,110 MHz	71		434,075 MHz	
35,120 MHz	72		434,125 MHz	
35,130 MHz	73		434,175 MHz	
35,140 MHz	74		434,225 MHz	
35,150 MHz	75		434,275 MHz	
35,160 MHz	76		434,325 MHz	
35,170 MHz	77		434,375 MHz	
35,180 MHz	78		434,425 MHz	
35,190 MHz	79		434,475 MHz	
			434,525 MHz	

40,665 MHz	50	für Flug-Schiffs	434,575 MHz
40,675 MHz	52	und Fahrzeugmodelle	434,625 MHz
40,685 MHz	52		434,675 MHz
40,695 MHz	54		434,725 MHz

Fernsteuerfrequenzen in der Schweiz

Stand 5/1983

13,560 MHz

26,995 MHz 4

27,045 MHz 9

27,095 MHz 14

27,145 MHz 19

27,195 MHz 24

Alle RC-Frequenzen im 27-MHz Bereich liegen jeweils 10 kHz neben den offiziellen Frequenzen für den CB Funk. Störungsfreier Betrieb ist nur mit schmalbandigen RC-Anlagen gewährleistet! (Störungen durch CB möglich)

40,665 MHz 50

40,675 MHz 51

40,685 MHz 52

40,695 MHz 53

40,715 MHz 54*

40,725 MHz 55*

40,735 MHz 56*

40,765 MHz 57*

40,775 MHz 58*

40,785 MHz 59*

40,815 MHz 81**

40,825 MHz 82**

40,835 MHz 83**

40,865 MHz 84**

40,875 MHz 85**

40,885 MHz 86**

40,915 MHz 87**

40,925 MHz 88**

40,935 MHz 89**

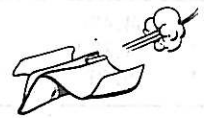
40,965 MHz 90**

40,975 MHz 91**

40,985 MHz 92**

*bestimmt für andere Modelle als Flugmodelle
nur ausnahmsweise für Flugmodelle an Wettbewerben

**bestimmt für Flugmodelle
nur ausnahmsweise für andere Modelle an Wettbewerben



In diesem Frequenzbereich sind nur Fernsteueranlagen zugelassen, welche gemäß den techn. Zulassungsbedingungen für drahtlose Schmalbandfernsteueranlagen vom 1. Jänner 1979 typengeprüft sind!

433,250 MHz 107

433,300 MHz 109

433,350 MHz 111

433,600 MHz 121

433,700 MHz 125

433,750 MHz 127

434,150 MHz 146

434,400 MHz 153

434,500 MHz 157



Bei offiziellen internationalen Wettbewerben wird der Veranstalter versuchen, von der PTT eine Ausnahmegewilligung für folgende Frequenzen zu erhalten: 35,000 bis 35,600 MHz und 72,000 bis 72,450 MHz

Fernsteuerfrequenzen in der BRD

Stand 1982

Kanal-/ Frequenztafel für Funkfernsteuerungen 40 MHz - Bereich

27 - MHz-Bereich

Kanal Nr.	Senderfrequenz kHz	Kanal Nr.	Senderfrequenz kHz
1 *	26965	17	27125
2 *	26975	18	27135
3 *	26985	19	27145
4	26995	20 *	27155
5	27005	21 *	27165
6	27015	22 *	27175
7	27025	23 *	27185
8	27035	24	27195
9	27045	25 *	27205
10	27055	26 *	27215
11	27065	27 *	27225
12	27075	28 *	27235
13	27085	29 *	27245
14	27095	30	27255
15	27105	31 *	27265
16	27115	32 *	27275

Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz	Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz
50	40.665	52	40.685
51	40.675	53	40.695

434 MHz - Bereich

Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz	Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz
102	433.125	136	433.975
104	433.175	138	434.025
106	433.225	140	434.075
108	433.275	142	434.125
110	433.325	144	434.175
112	433.375	146	434.225
114	433.425	148	434.275
116	433.475	150	434.325
118	433.525	152	434.375
120	433.575	154	434.425
122	433.625	156	434.475
124	433.675	158	434.525
126	433.725	160	434.575
128	433.775	162	434.625
130	433.825	164	434.675
132	433.875	166	434.725
134	433.925		

35 MHz-Bereich

Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz	Kanal Nr.	Senderfrequenz MHz
36 *	34.400	45 *	35.300
39 *	34.700	48 *	35.600
42 *	35.00		
61	35.010	71	35.110
62	35.020	72	35.120
63	35.030	73	35.130
64	35.040	74	35.140
65	35.050	75	35.150
66	35.060	76	35.160
67	35.070	77	35.170
68	35.080	78	35.180
69	35.090	79	35.190
70	35.100	80	35.200



Modellsport MOTOREN FERNSTEUERUNGEN MODELLE
webra

Es berichten die Fachreferenten...



Freiflug - Fachreferent Ing. Ernst REITTERER

F1 A - Zwischenbilanz 1982 bis 1. August 1983 :

Als Grundlage zur Nominierung einer F1A-Nationalmannschaft zur EURO-PAMEISTERSCHAFT 1984 wurde gleich nach den neuen Regeln der Modellsportordnung MSO, also 6 Wettbewerbe, darunter 2 Internationale Wettbewerbe, die nachstehende Reihung erstellt.

Der Internationale KOLIBRIPOKAL und der AICHFELDPOKAL 1983 wurden dabei schon berücksichtigt.

Sicherlich sind noch so manche Änderungen in der Reihung zu erwarten, da ja laut Modellflugterminkalender z.B. bis Jahresende in Jugoslawien, der BRD und in der Schweiz, zusammen 5 Internationale Wettkämpfe und in Österreich noch 2 Nationale Veranstaltungen besucht werden können.

In F1B und F1C haben die Piloten gegenwärtig noch zu wenige Wettbewerbe aufzuweisen, daher kann erst am Saisonende eine letztgültige Reihung erstellt werden.

F1 A - Zwischenstand :

1.	Werner Kraus	ÖMV-Kagran-Wien	7.256 Punkte
2.	Erwin Pacher	ÖMV-Klagenfurt	7.123 "
3.	Helmut Fuss	UMFC-Neuhofen	6.955 "
*	Klaus Salzer	MFC- Wr. Neustadt	6.758 "
5.	Fritz Mang	ÖMV-Kagran-Wien	6.388 "
6.	Vaclav Horcicka	MFC-Wr. Neustadt	6.289 "

* bisher insgesamt erst 6 Wettbewerbe, einschließlich EM 82 (mit 778 "(!)") besucht.

+++++



F1 E - Fachreferent OSR Felix SCHOBEL

Nationalmannschaft F1E für 1984

Laut MSO werden in der Dezember-Sitzung der Sektionsleiter und Fachreferenten die Mitglieder der Nationalmannschaften vorgeschlagen und definitiv nominiert.

Für Klasse F1E werden die 5 persönlich besten Ergebnisse aller bis zur Sektionsleiter-Sitzung geflogenen Bewerbe der letzten zwei Jahre für die Auswahl herangezogen, insofern sie im österreichischen Terminkalender aufscheinen und der betroffene Wettbewerber auch an der Österr. Staatsmeisterschaft teilgenommen hat.

Für die nachstehende Wertung wurden folgende Wettbewerbe herangezogen :

1. Landesmeisterschaft NÖ 1982 in St. Leonhard
2. Staatsmeisterschaft 1982 in St. Leonhard
3. FAI-Wettbewerb in Kraljky 1982
4. Europacup Austria am Stuhleck 1982
5. Europacup 1982 auf der Wasserkuppe
6. 11. Heri-Kargl-Cup 1982 in St. Leonhard
7. Landesmeisterschaft NÖ 1983 in St. Leonhard

- 8. 12. Heri-Karl-Cup 1983 in St. Leonhard
- 9. Kolibri-Pokal 1983 am Spitzerberg

Nun die Reihung der 10 besten Modellflieger, die an den letzten Staatsmeisterschaften teilgenommen haben :

1. Lintner Karl	UMSC-Kolibri	(1,3,4,5,9)	.....	6.413 Punkte
2. Hlavka Hans	ÖMV-ESV St.Pölten	(1,3,7,8,9)	.....	6.099 "
3. Almesberger Karl	UMSC-Kolibri	(1,4,5,8,9)	.....	5.925 "
4. Schobel Felix, sen.	detto	(1,4,5,7,9)	.....	5.888 "
5. Schneck Rupert	ÖMV-ESV St.Pölten	(1,3,4,8,9)	.....	5.667 "
6. Schobel Felix, jun.	UMSC-Kolibri	(1,4,5,7,9)	.....	5.320 "
7. Salzer Klaus	MFC-Wr.Neustadt	(2,4,5,8,9)	.....	5.197 "
8. Buchleitner Robert	UMSC-Kolibri	(1,2,3,6,9)	.....	4.198 "
9. Wutzl Franz, sen.	ÖMV-ESV St.Pölten	(1,6,7,8,9)	.....	2.544 "
10. Mang Fritz	ÖMV-Kagran-Wien	(2,9,)	.....	1.584 "

Für die nächsten Europameisterschaften werden daher folgende Modellflieger für die F1E - Nationalmannschaft vorgeschlagen :

- Lintner Karl
- Hlavka Hans
- Almesberger Karl Ersatz : Schobel Felix, sen.

Die Beschlußfassung darüber erfolgt bei der Sektionsleiter-Sitzung im Dezember 1983.

+++++++

MODELLBAUKASTEN

LUTHWIG

FLUG,- SCHIFFS- UND
AUTOMODELLE, FUNKFERN-
STEUERUNGEN,
MODELLEISENBAHNEN SPUR-N

DIE WELT DES MODELLBAUS.

WER RECHNET
KAUFT BEI UNS



MODELLBAUKASTEN
M. LUTHWIG
4020 LINZ/NEUE HEIMAT
NEUBAUZEILE 53
TEL. (0 73 2) 8213 42

COUPON

Name: _____

Adresse: _____

BITTE ÜBERSENDEN SIE MIR
INFORMATIONSMATERIAL ÜBER

FLUG/SCHIFF
 AUTO
 EISENBahn SPUR-N





DEINE VERSICHERUNG DAS UNBEKANNTE WESEN

Dr. Helmut SCHNEIDER

Trotz der vor zwei Jahren erschienenen Artikeln im "prop" herrscht nach wie vor große Unkenntnis über die Versicherungen, die der Ö.Ae.C für seine Mitglieder abgeschlossen hat. Das erkenne ich aus den oft sehr kuriosen Anfragen, die an mich gerichtet werden. Der Herausgeber des "prop" hat mich daher gebeten meine seinerzeitigen Ausführungen zu wiederholen und speziell auf die häufigsten Irrtümer einzugehen. Außerdem gibt es nun wieder seit kurzem eine Unfallversicherung.

Welche Versicherungen wurden also abgeschlossen:

- * Haftpflichtversicherung
- * Vereins - Haftpflichtversicherung
- * Unfallversicherung

Allen diesen Versicherungen ist gemein, daß es sich um Kollektivversicherungen handelt. Das bedeutet, daß der Versicherungsnehmer der Ö.Ae.C ist, der wiederum seine Mitglieder dadurch begünstigt. Mitglied ist, wer bis 31. März des laufenden Jahres seinen Mitgliedsbeitrag bezahlt hat. Da der Ö.Ae.C - Beitrag üblicherweise von den Vereinen an den Ö.Ae.C abgeführt wird, trifft daher die Vereinsfunktionäre eine besondere Verantwortung, daß der Mitgliedsbeitrag rechtzeitig beim Ö.Ae.C eintrifft.

Da das einzelne Mitglied selbst nicht Versicherungsnehmer ist, kann er selbst nicht wie zum Beispiel bei der KFZ-Haftpflichtversicherung die Schadensmeldung an die Versicherung herantragen. Dazu ist nur der Ö.Ae.C berechtigt. Im Versicherungsfall ist daher die Schadensmeldung vom Mitglied an den Ö.Ae.C zu erstatten, der nun die eigentliche Schadensmeldung an die Versicherung weitergibt. Wichtig ist hierbei, daß die Schadensmeldung vom Verein des betreffenden erstattet oder zumindest vom Vereinsvorstand hinsichtlich der Darstellung des Sachverhaltes bestätigt wird. Dies deshalb, weil es ja im Ermessen des Ö.Ae.C liegt, den Versicherungsfall bei der Versicherung geltend zu machen. Er wird dies nicht tun, wenn Zweifel an dem geschilderten Sachverhalt vorliegen.

Die Haftpflichtversicherung:

Diese Versicherung deckt Forderungen von geschädigten sowohl bei Verletzungen als auch bei Sachschäden ab, wenn der Modellflieger Ö.Ae.C - Mitglied ist und ein Modell bis 20 kg fliegt. Unerheblich ist, ob ihn ein Verschulden trifft, ob er sich strafbar gemacht hat, wo er fliegt und was es sonst noch für Fragen gibt, die immer wieder an mich herangetragen werden.

Die Deckungssummen betragen:

- 1,5 Mill - für die Einzelperson
- 4,5 Mill - für das Personenschadenerschadenereignis

1,0 Mill - für Sachschäden

Selbstbehalt ist nach wie vor S 1.000,--.

Es ist natürlich schwer Einzelfälle zu schildern, ich will es aber doch versuchen, um ein gewisses Bild zu vermitteln. Man soll aber daraus keine Schlüsse auf Vollständigkeit ziehen.

- * Die Versicherung deckt natürlich auch Flurschäden, die nicht durch das Modell sondern durch den Modellflieger oder seine Helfer (Rückholdienst der Freiflieger) beim Suchen oder Bergen eines Modelles entstanden sind;
- * Nur bei Beschädigung eines Modelles durch ein anderes Modell gilt die Verschuldensregel. Wurde zBsp. ein Modell ordnungsgemäß abgestellt und durch ein landendes Modell beschädigt, so ist der Eigentümer des abgestellten Modelles anspruchsberechtigt.
- * Wurde das Modell nicht ordnungsgemäß abgestellt, zBsp. zu nahe oder gar im Landefeld wird der landende Pilot anspruchsberechtigt sein.
- * Es können aber auch geteilte Verschulden vorliegen - in diesen Fällen vor allem bei Zusammenstößen in der Luft;
Das heißt, daß jeder der beiden Modellflieger soviel von seinem Schaden ersetzt erhält, als ihn anteilmäßig kein Verschulden trifft.
- * **ACHTUNG** ---- Geteiltes Verschulden bedeutet, daß beide Piloten der Selbstbehalt trifft.
- * Wenn der Schaden durch eine eigene Versicherung des Geschädigten gedeckt ist, leistet die Versicherung nichts. Allerdings ist es dann möglich, daß nach den Versicherungsbestimmungen der fremden Versicherung, sich diese beim Schädiger regressiert. Das ist immer dann der Fall, wenn es sich um eine gesetzliche Krankenversicherung handelt.

Um eine langwierige Korrespondenz zu vermeiden, ist es notwendig die Schadenshöhe durch entsprechende Belege genau nachzuweisen. Bei beschädigten Modellen ersetzt die Versicherung erfahrungsgemäß den Preis des Baukastens abzüglich der Amortisation je nach Alter, sowie Reparaturen am Motor, Fernsteuerung und anderen eingebauten Teilen.

Bei Totalschaden wird ebenfalls der Anschaffungspreis minus der Amortisation vergütet. Eigene Reparaturarbeiten werden aber nicht refundiert.

Die Vereins - Haftpflichtversicherung:

Diese schützt die Organe eines Modellflugvereines, das sind die gewählten Funktionäre oder von diesen bestimmte Aufsichtspersonen, z.Bsp. Flugleiter, wenn der Schaden durch deren Nachlässigkeit eingetreten ist.
Die Deckungssummen betragen:

300.000	- für die Einzelperson
120.000	- für Sachschäden
1,2 Mill	- für das Personenschadenereignis

Es besteht **k e i n** Selbstbehalt.

Als Beispiel können folgende Fälle angeführt werden:

- * Der Schaden ist entstanden, weil keine Flugplatzordnung beschlossen wurde. Eine Flugplatzordnung soll natürlich die gefahrlose Ausübung des Modellsportes garantieren z.Bsp. die zugelassenen Flugräume bestimmen und sich nicht nur auf das Wegräumen von Ölfetzen beschränken.
- * weil keine Absperrung für Zuschauer errichtet wurde oder diese zu nahe an der Piste oder unzureichend gesetzt wurde.
- * weil der oder die Verantwortlichen nicht auf die Einhaltung der Flugplatzordnung geachtet haben.

Die Unfallversicherung:

Die Versicherung umfaßt Unfälle, bei denen die Ö.Ae.C - Mitglieder bei der Teilnahme an Veranstaltungen des eigenen Vereines oder anderer gleichartiger Vereine betroffen werden. Es muß sich um Unfälle bei der nicht berufsmäßigen und unentgeltlichen Ausübung des Modellsportes auf den hierfür bestimmten Flugplätzen handeln. Die Versicherung erstreckt sich auch auf Unfälle bei Vereinsversammlungen (Bemerkung des Autors: Nasenbohren?), Festlichkeiten und ähnlichen Veranstaltungen, an denen auf Veranlassung des Vereines teilgenommen wird und bei im Auftrag des Vereines verrichteten Besorgungen. Unfälle auf dem direkten Wege zu den genannten Veranstaltungen sind eingeschlossen.

Die Versicherungssummen betragen:

50.000	- im Todesfall
100.000	- bei Dauerfolgen

35 Taggeld vom 15. - 365. Tag

Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich an den Autor - Tel. 02782/3752 oder brieflich an den Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug, Prinz Eugenstr. 12, A-1040 Wien.



Leserbrieffe



Lieber Edwin,

erst mal einen freundschaftlichen Gruß und meinen herzlichen Dank, daß Du mich auf die Versandliste Eures "PROP" gesetzt hast. Ich lese es immer mit Vergnügen, und es ist inzwischen ein richtig brauchbares Modellfliegermagazin geworden. Z.B. werde ich sicher das Ladegerät von Helmut Kirsch im Heft 3/4 83 nachbauen, da mich die E-Scale-fliegerei gepackt hat. Eine Farman 60, die aus dem Museum in Le Bourget, ist im Bau. Unsere Scale Meisterschaft mit Ausscheidungsfliegen für Paris 1984 findet genau am gleichen Wochenende, wie Eure statt, am 10./11. September. Unsere Fako Scale wird in Paris beantragen, daß als Antrieb für F4B und F4C, d.h. die Scale Klassen, auch Elektromotoren, power unlimited, zugelassen werden sollen. Ich denke, wir sind heute soweit, bei uns kam schon Hershberger zur SM mit einem Elektroantrieb, den wir zuließen. Ich glaube, daß niemand dagegen sein dürfte. So, das wärs für heute. Ich freue mich auf Paris und grüße Dich recht herzlich.

Dein Helmut, Wil/CH

Lieber Edwin,

freundlichen Gruß und schönen Dank für PROP zuerst. Deine Zeitschrift ist sicher wirkungsvoll und hetzend nicht nur für wirkliche Modeller. Bin ich immer sehr froh, wenn ich alle Informationen und Lesestücke lesen kann. Auf diesem Beispiel sieht man, wieviel fehlt noch in großen und traditionellen Modellflug Magazinen. Charakteristik - kurz und gut - perfekt. Nun weißt Du, was ich schon lange schreiben wollte seit meinem letzten Besuch in Wien vor 2 Jahren (oder länger ?). Dienstlich habe ich jetzt mehr in der Schweiz zu tun. Habe dort einige Modeller getroffen. Sieht man wie die Welt klein ist und trotzdem die Leute können sich so selten treffen. Ich glaube Du kannst nach Prag kommen und für nächstes Jahr zum Beispiel in Jury teilnehmen.

Ist jetzt anders bei uns. Alle wollen RC machen, trotz Baumaterial und Servos Mangel. Fesselflug hat noch ein paar Leute, aber fast keine Jugend. Freiflug verliert jedes Jahr. Was bleibt noch ganz gut sind

Wurfgleiter. Nun in Prag machen wir jedes Jahr in Winterzeit eine Liga. Dort kommen auch die RC Flieger und haben Lust wie billig und bald kann man fliegen. Unseren MODELAR hast Du sicher schon bekommen. Beste Grüße für Dich und Familie

erinnernde Milan Prag

Werte Redaktion !

Ich lebe viele Jahre schon in Manchester und interessiere mich fürs Modellfliegen. Habe Ihr PROP 3/4 von einem Freund bekommen und erlaube mir auf einige Fehler auf Seite 44 (Aeronautical English) hinzuweisen.

spar heißt nicht Spant sondern Holm,
stock heißt nicht Leiste sondern Vorrat,
Leiste heißt strip,

Rumpfhalm, Längshalm heißt auch longeron,

throw = Ruderweg, Ausschlag

washout = positive Schränkung,

washin = negative Schränkung,

dihedral = V - Form

anhedral = negative V-Form,

In der Maßtabelleist nach Adam Riese 1/2 Zoll 12,7 und nicht 12,8 mm und ein Fuß ist nicht 30 cm sondern 30,5 cm (12x25,4) und deshalb ein square foot 9,3 dm² und nicht 9,0 dm². Bei Multiplikationen vergrößern sich solche Abweichungen ganz beträchtlich. upright nicht uprigh ist nur ein Schreibfehler. Schließlich: ounce/sg.ft. = 3,1 g/dm².

Nichts für ungut, kann alles vorkommen. Zu PROP möchte ich Ihnen aber gratulieren, eine sehr interessante und gut gemachte Fachzeitung aus der Heimat.

Herzlichst Erich Petry, z.Zt. Manchester

Liebe Maria !

Anbei möchte ich wieder einen Beitrag für prop bringen mit Bild. Ehrlich gestanden warte ich immer wieder voller Ungeduld und den Erscheinungstag von prop, auf diese "unsere" Modellflugzeitung. Es ist wirklich eine Zeitschrift, die sich sehen lassen kann, jetzt überhaupt im größerem Format. Sie ist schon weit über unsere Staatsgrenzen

bekannt geworden, wie ich mich kürzlich selbst überzeugen konnte ! Dir, lieber Edwin, einmal vielen herzlichen Dank, auch im Namen der Salzburger Modellflieger für "prop", die Du für uns geschaffen hast und die wir heute nicht mehr entbehren könnten !

Ernst Reitterer, Sbg.

"Jahimihergottsakramentsefixallelujamileckts-amarschscheißglumpverrecktsdreckats"

Als ich vor doch schon etlichen Jahren damit begann, die Lüfte unserer schönen Heimat durch fliegende Papierschnipsel, später dann durch Sperr-, Kiefer- und Balsahölzchen zu verunsichern, als sich schließlich staatsvertragsmäßig eine mit durchaus ernstzunehmenden, staatlich oder anderweitig geprüften Piloten und Stewardessen bestückte AUA in den Äther erhob, da war von den heute meist hochgestochenen Erwartungen an Modellflugzeug-Baukästen noch nirgendwo die Rede.

Hochleistungssegler waren damals wohl als Wunschtraum, als rein theoretisches Ergebnis wissenschaftlicher Betrachtungen und Berechnungen Utopie. Denn aufgrund mangelhafter Technologien konnte die erstrebte Perfektion wie heute üblich nur eben Theorie bleiben. Immer gemessen am heutigen Stand der Technik und vor allem Wissen um Baustoffe beziehungsweise Aerodynamik !

Und damit sind wir eigentlich schon bei des Pudels Kern :

Allenthalben bietet unser heimischer Handel Baukästen an, deren prospektive Anpreisung dem Käufer raschestmögliches Fliegen nach dem Erwerb verheißt. Kein (oder kaum) Bauen, nur fliegen. Anlage rein und ab in's Element - wie sich die Kollegen Journalisten in diversen Modellfachzeitschriften auszudrücken belieben.

Sie belieben das aber auch bei zahlreichen nur fast "Fertig-Baukästen". Sie haben noch nie ein Wort darüber verloren, wie unsäglich vielfältig Fertig-Baukästen für den ernsthaften Modellbauer sein können. Die fehlenden Angaben über das vom Konstrukteur beabsichtigte Endergebnis lassen es der Phantasie unserer Holzschnitzer frei, aus einem Clark-Y ein E 192 oder ähnliche Umbauten herzustellen. Wie hüpfte da dem Erfahrenen das Herz vor Freude. Wie herrlich ist's aus einem Fertig-Baukastenein dem Schachteldeckel vordähnliches Fluggerät geschaffen zu haben - man müßte glatt einen Bewerb ins Leben rufen, der diesem wohl sehr schwierigen Unterfangen ausreichend Rechnung trägt. Sie wis-

sen nicht, wovon die Rede ist ? Na das ist doch ganz einfach. Es geht um jene Fertig-Baukästen, die meist GFK-Rümpfe und Flächen sowie Höhen-(fallweise auch Seiten-)leitwerke aus, irgendwelchen Schaumstoffen mit Furnier beplankt enthalten. Zum Glück haben sie weder Nasen- noch Endleisten draufgepappt. Diese liegen am Stück der Schachtel bei. Gottseidank, sonst wär's ja nur das halbe Vergnügen. Sonst würde der Flugapparat ja wirklichkeitstreu. Erst das eigenhändige Aufkleistern und Schleifen besagter Leisten bringt's.

Denn wo gibt es denn in herkömmlichen Baukästen auch Schablonen und exakte Angaben über Profil, Einstellwinkel, tatsächliche Gewichte etc.? Das würde ja glatt aus dem Bauen, schablonenhafte Arbeit machen ! Darum, liebe Freunde, hört nicht hin, wenn Euch ein erfahrener Modellflieger sagt, daß "die Gurkn für'n Mist" ist - baut weiter und laßt's Euch nicht verzagen !

Klarerweise sagen uns die fast Fertig-Baukästen viel mehr zu als alle anderen Angebote. Und was liegt näher als das, daß ein Anfänger, der seine Bude in Balsastaub tauchen muß bei herkömmlichen Werkstoffpackungen oder ein Familienvater, der im Wohnzimmer oder gar in der Küche werk, sofort auf diese Sonderangebote anspringt. Billig, wenig Staub, optisch (zumindest am Schachteldeckel schön anzuschauen - auch Frau Mutter lacht das Herz etc. p.p. Daß dann allerdings erst die Chuzpe (=jiddisch: Scheiße mit Reißer) beginnt, ist wohl schon jedem von uns klar.

Fast ist nicht ganz. Daher nur solche fast Fertig-Baukästen anschaffen, die alle für den möglichst optimalen Bau eines Flugzeuges erforderlichen Angaben enthalten. Ein fotokopierter Zettel, der so in etwa wiedergibt, daß herkömmliche Flugzeuge einen Rumpf, zwei Flächenhälften, ein Seitenleitwerk und zwei Höhenleitwerkshälften haben, ist zu wenig. Besser teurer und dabei fertig als billig und nur fast fertig ! Denn der Frust des Fliegers ist sicherlich riesig, wenn er mit ansehen muß wie seine im Schweiß seines Angesichts zusammengepappte Gurke sich anmüht, ihm im wahrsten Sinne des Wortes vorzugaukeln, sieh' her ich flieg ! Schließlich hat der Arme ja auch noch seine Finger, die ihm sicherlich so manchen Streich spielen oder einfach im Wege sind !!

Roger Mladek



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

«RC-UHU» von Graupner



Der RC-UHU fertig zum Start !

Auf der Suche nach einem Einstiegsmodell für mein Patenkind in den RC Flug fiel mir nach einiger Suche der "RC-UHU" aus dem Hause Graupner in meine emsigen Bastlerhände. Freudestrahlend teilte ich meiner Frau das Ergebnis meiner Recherchen mit, daß ich einen ferngesteuerten UHU für Robert bekommen habe. Nachdem ich diesen Satz relativ schnell gesprochen von mir gegeben hatte, fiel mir der leicht besorgte Gesichtsausdruck meiner Eehälfte auf und ich wurde auch gleich mit folgenden Fragen konfrontiert: "Bitte was ? Ein ferngesteuerter UHU ? Ist dir nicht gut ?" Es dauerte einige Zeit, bis ich sie beruhigen konnte, und ich das Corpus Delicti (= Baukasten) auf den Wohnungstisch legte. Nun, dies war die Vorgeschichte. Ins Detail: der Komplettbaukasten verdient seinen Namen mit vollem Recht, denn da drinnen ist wirklich alles, was man zum Bau des Flugzeuges braucht, enthalten (auch Besspannpapier (Graupner Perfekt Fertigrumpf) hält das, womit er vom Hersteller bezeichnet wird, und er ist tatsächlich perfekt von der Oberflächenstruktur bis zu den einzelnen Bohrungen. Etwas, was dem verwöhntem Modellfliegerauge auffällt, ist, daß der Rumpf keine abnehmbare Kabinenhaube hat. Dies geschah aber vorsätzlich und nicht

aus Versehen des Konstrukteurs, da bei harten Landungen des Anfängers der meist gefährdete vordere Teil des Rumpfes dadurch außergewöhnlich stabil wird. Die Tragflächen sind in einfacher Rippenbauweise ausgeführt und können wahlweise einteilig oder mit einem eigens hierfür erhältlichen Zubehörsatz auch in geteilter Version gebaut werden. Die Leisten sind gefräst, mit den notwendigen Einschnitten versehen und alle sonstigen Balsateile sind schon vorgestanz. Das Höhenleitwerk wird ebenso in Rippenbauweise mit durchgehendem Balsaboden gebaut. Das Seitenleitwerk ist in Vollbalsa hergestellt. Zu Befestigung der Flaps ist ein eigenes Scharnierband (selbstklebend) beigelegt. Interessant ist die sogenannte Rudermaschineneinheit: ein herausnehmbarer Holzkasten mit den Rudermaschinen, der einfach in den Rumpf eingeschoben und mittels zwei Holzschrauben am Rumpfboden angeschraubt wird. Hervorheben muß ich auch die wirklich hervorragende Bauanleitung, die die

einzelnen Baustufen in Wort und Bild genauestens beschreibt. Hält man sich daran, dann kann es wirklich keine Bau-probleme geben. Mein UHU wurde mit weißer Folie bebügelt, ein bißchen Verzierungsarbeit - und das wars.

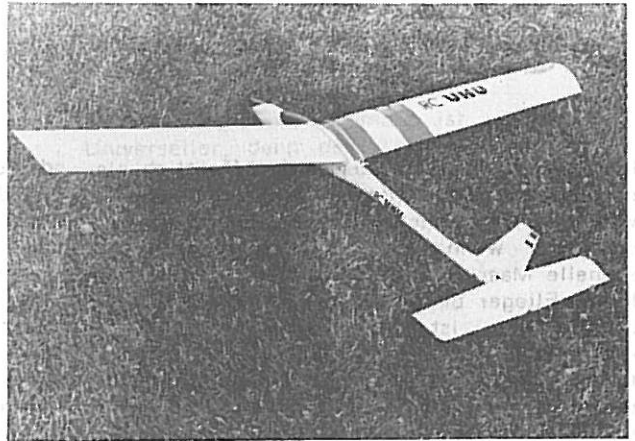
Gespannt war ich auf die Flugerprobung des ferngesteuerten Vogels. Auf dem Modellflugplatz angekommen, packte ich den UHU aus und erntete teils erstaunte teils ätzende Bemerkungen wie: "je älter manche werden, umso kindischer werden sie". Ich kümmerte mich nicht um die "wohlge-meinten Ratschläge meiner Modellflug-kollegen und montierte meinen UHU

(dies geht sehr schnell: das Höhenleitwerk wird mit einer Kunststoffschraube

befestigt und die Tragfläche (einteilig) mittels ein paar Gummiringen. Ein kurzer Blick auf den Windsack - oh Gott der steht ja waagrecht - was solls - Rudercheck ein paar Schritte und aus der Hand flog der UHU ohne Probleme mit einem wirklich beachtenswerten Gleitwinkel. In der Zwischenzeit hatte ein Kollege bereits das Gummiseil ausgelegt und, obwohl der Wind noch kräftig blies, ging es mit dem Gummiseil hoch. Wie auf Schienen stieg der RC-UHU ohne Ausbrechtendenzen hoch in den blauen Himmel und flog ganz einfach prima !

Zusammenfassend darf ich feststellen, daß der RC-UHU ein einfach zu bauendes und ebenso einfach zu fliegendes formschönes Mehrzweckmodell ist (Motorsegler mit einem eigenem Motoraufsatz, Hangsegler und Hochstart). Der RC-UHU ist ein ausgezeichnetes Einstiegsmodell in den RC-Flug für den Jugendlichen und ebenso für den unerfahrenen (auf den Modellflug bezogenen !) Erwachsenen.

Technische Daten :	Spannweite	1545 mm
	Rumpflänge :	995 mm
	Tragflächeninhalt	23 dm ²
	Höhenleitwerksinhalt :	5 dm ²
	Fluggewicht :	900-1000 gr.
	Fernsteuerung :	Seite - Höhe



Der ferngesteuerte " UHU "

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

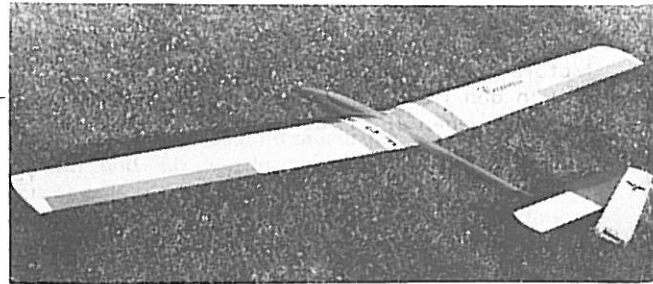
Tel.(0222) 57 31 58

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

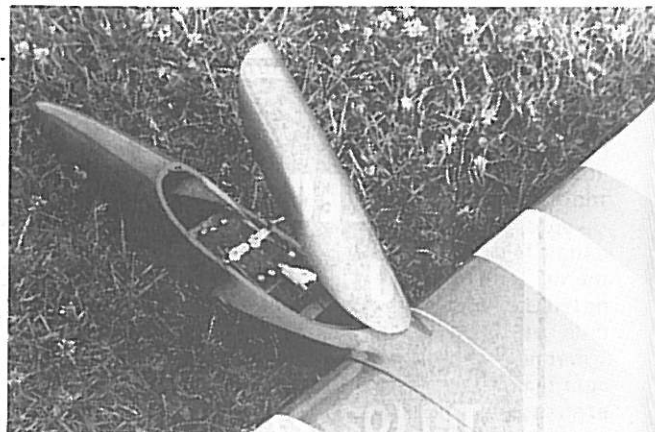
Camaro - macht Müde munter

Ich habe mich schon mehrmals öffentlich als gemütlicher Modellflieger deklariert. Daher wird es für manche etwas eigenartig erscheinen, wenn ich plötzlich über eine schnelle Maschine schreibe. Nun, ein gemütlicher Flieger bin ich nach wie vor, die Maschine aber ist eine absolut universell einsetzbare F3B Maschine, welche sowohl für die Ebene als auch für schnellen Hang- und F3B-Flug entwickelt wurde. Dies heißt im Klartext, daß ich beim Test den gemütlichen Flug in der Ebene vorzog und mein Freund für ein bißchen Flattern und Flimmern in den Herzkammern am Hang sorgte. "Camaro" heißt das schlanke und unheimlich schnell aussehende Segelflugmodell aus dem bekannten Hause Eismann in Deutschland. Der Baukasten präsentiert sich in der bewährten Eismann-Qualität: fertig verschliffene Tragflächen, fertige Querruder (spaltfrei); ein sehr schöner GFK-Rumpf, der fast porenfrei war; fertiges Höhen- und Seitenleitwerk; alle Anlenkungsteile, wie Gabelköpfe, Servoverlängerungskabel, Bowdenzüge etc. An Arbeitsaufwandsind lediglich die Randbögen an die Tragflächen anzukleben und zu verschleifen, die Randbögen des Höhenleitwerks und das Seitenruder auf "Form" zu bringen, das Modell zu lackieren oder zu bügeln und die Fernsteuerung einzubauen. Mein Camaro wurde an den Tragflächen, Höhen- und Seitenleitwerk weiß gebügelt und der Rumpf rot gespritzt. Nicht unerwähnt möchte ich die Methode der Tragflächenbefestigung lassen, da dies durch ein 16 mm Alurohr erfolgt, in welches man eine Ballastzuladung von max. 1 kg einfüllen kann. In den Flächenhälften wurde je ein Webra Mini II Servo "eingepackt", die die Querruder direkt anlenken. Der Rumpf selbst nimmt dann noch drei Stück Servos, für das Seiten- und Höhenruder und für die Bremsklappe = Kabinenhaube, auf. Das fertige Modell, wie Sie sich ja überzeugen können, schaut unheimlich rasant aus. Der Eindruck der Rasanaz war so groß, daß ich mich fragte, was ich mit dieser Rakete anfangen sollte. Mein Freund Speedy beruhigte mich und meinte, ich müßte unbedingt ihn fliegen lassen, da er einerseits sowieso immer eine Sauerstoff-Flasche mit sich führe und der "mein" Modell ehrenwörtlich erst nach der Einnahme von min-

destens zwei Stück Valium-Tabletten fliegen werde. Ich vertraute ihm und ...war dankbar, daß er den Sauerstoff im Auto hatte, denn was der auf dem Hang mit meinem armen Camaro aufführte war einfach teuflisch : gerissene Rollen, Loopings in jeglicher Konfiguration, Sturzflug usw. Er stand da mit weit aufgerissenen Augen und murmelte: "paß auf und jetzt !" Ich sah nur mehr die Trümmer fliegen und führte im Geiste bereits eine Kosten-Nutzenanalyse durch. Als ich noch dabei war, landete er den Camaro bei Fuß und sagte nur "Super !" In der Ebene flog ich dann den Flitzer, brav stieg er am Gummiseil ohne Seitenruder-assistenz empor und begann wunderschön zu kreisen, bis es mir zu langweilig wurde, und ich einmal einen Looping flog, dann noch einen und auf einmal probierte ich selbst



Bei diesem Anblick spürt man fast die Geschwindigkeit !

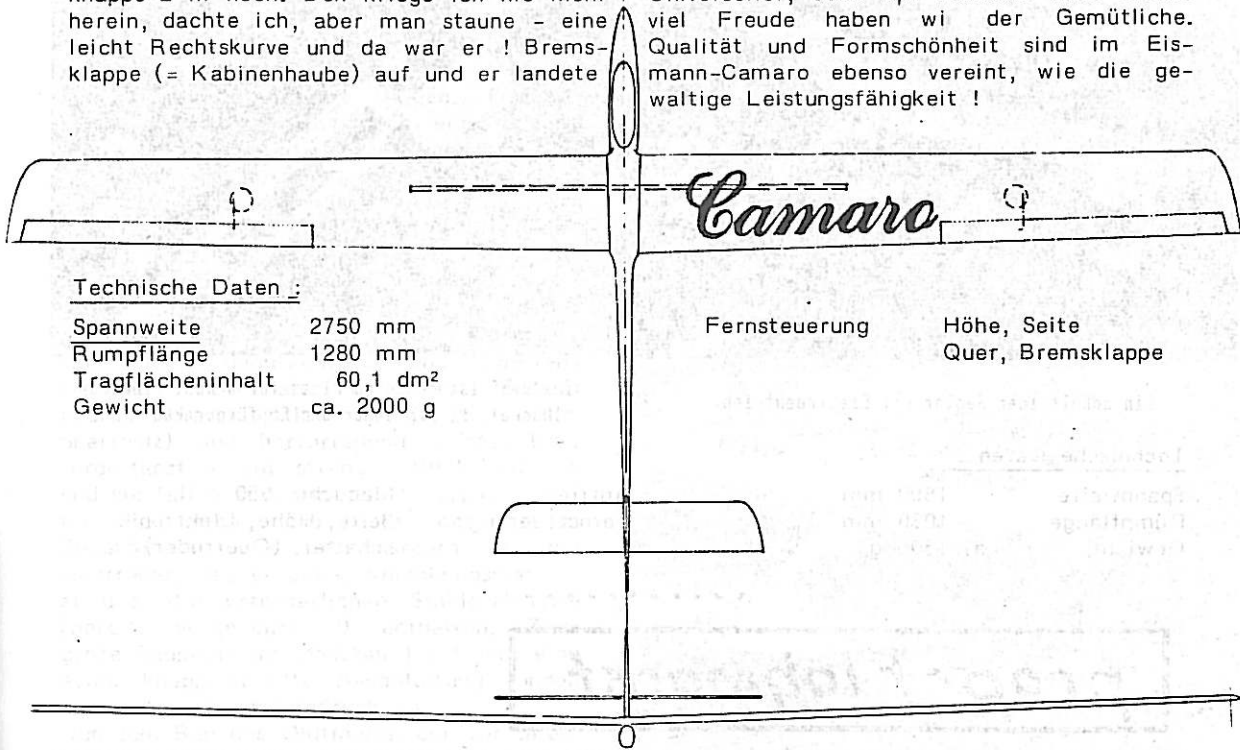


Bremsklappe und "Eingeweide"

einige Figuren. Leider war der Zeitpunkt der Landung gekommen und der Vogel war schon tief herunter. Anflug - und schon war die Piste verpaßt. Der Camaro war nur mehr knappe 2 m hoch. Den kriege ich nie mehr herein, dachte ich, aber man staune - eine leicht Rechtskurve und da war er ! Bremsklappe (= Kabinenhaube) auf und er landete

genau auf der Piste. Der Gleitwinkel ist enorm, was auch auf das modifizierte Wortmann-Profil zurückzuführen ist.

Zum Abschluß: der Camaro ist wirklich ein Universeller, denn der Rasante wird ebenso viel Freude haben wie der Gemütliche. Qualität und Formschönheit sind im Eismann-Camaro ebenso vereint, wie die gewaltige Leistungsfähigkeit !



Technische Daten :

Spannweite	2750 mm
Rumpflänge	1280 mm
Tragflächeninhalt	60,1 dm ²
Gewicht	ca. 2000 g

Fernsteuerung

Höhe, Seite
Quer, Bremsklappe

Elektrosegler «Eureka»

Die italienische Firma aero piccola hat einen fast fertigen Elektrosegler auf den Markt gebracht. Der Baukasten enthält einen nahezu fertigen Balsarumpf (nur mehr geringe Schleifarbeiten sind erforderlich !), Obechi beplankte Styroflächen (sehr leicht), fertiges Vollbalsa Höhen- und Seitenleitwerk und alle notwendigen Anlenkungsteile.

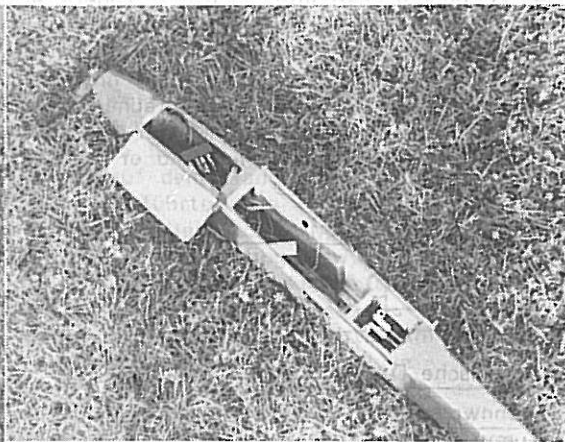
Der Bau des Modells vom Öffnen der Schachtel bis zur Fertigstellung geht sehr rasch vor sich. Beim Bau selbst gibt es überhaupt keine Probleme, auch ein Anfänger kann die Eureka an die Brust nehmen, nur bitte, die V-Form der Tragfläche soll nach der deutschsprachigen Bauanleitung und nicht nach dem Bauplan genommen werden, dann da ist sie zu gering und das Modell kann über die Flächen abkippen (zu

geringe Eigenstabilität) oder man baut Querruder ein. Mein Testmodell wurde mit roter Folie gebügelt und als Antrieb (Direktantrieb) ein Mabuchi 550 mit einer 7x4 Luftschraube eingebaut. Der Rumpf ist sehr geräumig und kann Akkus bis zu einer Zellenzahl von 14 Stück aufnehmen.

Die einteiligen Tragflächen werden ganz einfach mittels Gummiringen am Rumpf befestigt und "fliegen" bei harten Landungen weg.

Die Flugerprobung verlief ohne Schwierigkeiten, das Modell stieg sehr rasch in einem relativ steilen Winkel hoch und auch ein starker Wind konnte dem Elektrosegler nichts anhaben. Der Elektrosegler "Eureka" ist ein einfach zu bauendes Flugmodell, mit dem man billig und vor allem leise fliegen kann. Leider sind die Flächen einteilig, sodaß ein

beabsichtigtes Mitnehmen der "Eureka" in den Urlaub aus Platzgründen in den wenigsten Fällen möglich sein wird.



Ein schnittiger Segler mit Elektroantrieb

Im Rumpf ist genügend Platz für Akkus, Elektronikschalter, Empfänger und Empfängerakku

Technische Daten :

Spannweite 1890 mm
 Rumpflänge 1080 mm
 Gewicht ca. 1500 g

Antrieb Mabuchi 550
 Fernsteuerung Seite, Höhe, Elektronikschalter, (Querruder)

prop - Flohmarkt

Kaufe "KRAFT"-Anlagen: Empfänger, Servos, Schalterkabel etc. D.I. KOPITSCH, Pebering 27. 5201 Eugendorf bei Salzburg, Tel. 06222 - 720233.

Verkaufe: 1 Doppeldecker für Motor 15 cm³ Spann. 1,6 m, 1 Scalemodell Fournier RF 4 fast fertig, incl. div. Kleinteile (EZFW, Armaturbrett etc.) und Scale Unterlagen. W.Meindl, Tel. 943141/22 DW. 8 - 15 Uhr.

Preiswert und gut ! Modellbausprit 80/20 auf Rizinusbasis, garantiert keine Ausflockung. 5 l NUR S160,-, 10 l Nur S 270,-. Auf Wunsch auch nitriert. **Glasgewebe** - 25 g, 1 m² NUR S 70,-. Anfragen an Günther Dieckmann, 1150 Wien, Weigl.8, Tel.839202.

Verkaufe : RÖGA MAGIC 40, CURARE 60 für WEBRA MOTOREN, mit EZFWK und KLAPPEN. SAUBER GEBAUT U. LACKIERT. STOIBER, Tel. 0222 / 42 95 662.

Verkaufe : KAVAN-HELI-TRAINER überkomp. um S 3.500,-. Tel. 0316/292205 oder 62477.

Einmalige Gelegenheiten: 1 Eismann Ampere Elektrosegler mit Bühler E-Motor, 2 Servos in den Flächen (Querruder) - **neuwertig !** 1 Rödel Taifun Valentin (Motorsegler) rohbaufertig - Rumpf weiß gespritzt; Flächen Landeklappen und Querruder), Seiten- und Höhenleitwerk bügelfertig; Cockpit Ausbausatz. 1 Kavan Jet-Ranger rohbaufertig (Rumpf im Militarylook gespritzt, Webra Champion eingebaut, GFK Rotorblätter, Zubehör). 1 Friko Motorsegler Pilatus (Querruder, Einziehfahrwerk, neuer Webra Speed 20, weiß gespritzter Rumpf und weiß gebügelte Flächen - alles neu ! Anfragen erbeten unter der Tel.Nr. 02773/6601, täglich ab 19 Uhr.



AERONCA C3

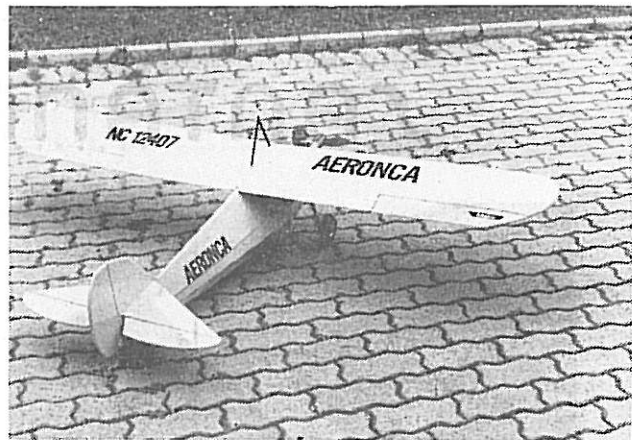
von MULTIPLEX

Ich war schon immer ein Oldtimer - Fan (dies hat mit meinem eigenen Alter nichts zu tun !) und die Aeronca von Multiplex stach mir schon gleich beim Durchblättern des Kataloges in die Augen. Dreimal dürfen Sie raten, was nach einiger Zeit auf meinem Basteltisch zu liegen kam ? Genau - der Baukasten der Aeronca C 3. Mit klopfendem Herzen, wie es jedem Modellflieger ergehen muß, öffnete ich den Karton und sah im ersten Moment nur Holz, Holz und wieder Holz. Meine sorgenvollen Züge glätteten sich aber wieder sehr schnell, als ich erstens die Holzqualität näher begutachtete und zweitens feststellte, daß alle Teile mit Ziffern bedruckt waren. Alle Holzteile (Balsa und Sperrholz) sind hervorragend gefräst bzw. vorgestanzt - ein strenger Blick auf sie und sie fallen fast von selbst heraus.

Im Baukasten sind alle notwendigen Zubehörteile, wie Torsionsrohre für die Querruder, das gesamte Anlenkungsmaterial und alle erforderlichen Stahldrahtteile (bereits vorgebogen !) enthalten. Zwei große Baupläne im Maßstab 1 : 1 und eine etwas knapp gefaßte Bauanleitung runden den ersten Gesamteindruck ab.

Nun zum Bau des Oldtimers, der vor allem in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts zu den beliebtesten Leichtflugzeugen in Amerika zählte und oft in Heimarbeit zu Hause "gestrickt" wurde: grundsätzlich muß ich bemerken, daß die Aeronca von der baulichen Seite kein Anfängermodell ist und man schon über einige Bauverfahren verfügen muß, um das Modell zu bauen. Eines muß ich noch verraten: zum Schleifen gibt es eine Menge Balsaklötze. Bei mir lief dabei ständig der Staubsauger und es "zerriß" mich mehrmals durch den Balsastaub. Die Bauzeit ist nicht unerheblich. Ich möchte aber auf jedem Fall empfehlen, daß Sie sich beim Bauen Zeit lassen. Nach einiger Zeit steht dann das rohbaufertige Modell auf dem Tisch, und man kann die etwas eigenwillige Form des Rumpfes erkennen. Die Aeronca wurde mit einer weißen Gewebefolie bebügelt und nachher gelb gespritzt (die Frage, warum ich keine gelbe Gewebefolie verwendet habe, möchte ich gleich beantworten: es gab im Moment keine, und ich wollte fertig werden !).

Zur Motorisierung wurde ein 10 cm³ ACM Motor verwendet (selbstverständlich "geht" auch ein 6,5 cm³ Motor, wie zum Beispiel ein Webra Speed 40, oder ein 10 cm³ Viertakter). Die Tragflächen werden im Bereich der Windschutzscheibe an zwei Stahldrahtträgern eingehängt und mittels einer Aluminiumschraube am Rumpf befestigt, das Querruderservokabel am Empfänger eingesteckt und das wäre die gesamte Montage am Flugfeld ! Das Modell wird über Quer-, Höhen- und Seitenruder sowie Motordrossel gesteuert.



Ein schöner Oldtimer.
Nostalgie für Jung- und Altpiloten.



Lady AERONCA C 3 von schräg vorne
- die Verspannung ist noch nicht montiert -

Der erste Start verlief leider nur am Boden, da ein "Windchen" mit ca. 25 km/h blies, und ich mir für den Jungfernflug meines Oldies vorerst ruhigere Windverhältnisse wünschte. An einem anderen Tag klappte es dann. Ein letzter Rudercheck, der 10er begann zu jubeln und ab ging es. Die Rollstrecke war sehr kurz und das Modell hob schon den Schwanz hoch. Ein leichtes Ziehen am Höhenruder und mein Oldtimer war frei! Die Aeronca C3 kann herrlich langsam fliegen und ist sehr eigenstabil. Einfacher Kunstflug ist möglich, sollte aber nicht übertrieben werden.

Abschließend darf ich zusammenfassen und feststellen, daß die Aeronca von Multiplex

kein Anfängermodell ist. Der Fortgeschrittene Modellbauer wird aber seine helle Freude an einem qualitativ hochwertigen Baukasten und an einem (qualitativ hochwertigen) Baukasten und an einem richtigen Scalemodell haben. Ein Oldtimer so richtig zum Verlieben!

Technische Daten:

Spannweite	1840 mm
Flächeninhalt	47 dm ²
Gewicht	ca. 3,5 kg
Motor	Zweitakt 6,5 - 10 cm ³ Viertakt ab 10 cm ³
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Quer, Motordrossel.

SANTANA



Motorsegler SANTANA - ein Mehrzweckmodell

Eine österreichische Modellbaufirma bietet aus ihrem Programm einen eigenen Bausatz für ein Mehrzweckmodell (Segelflugzeug bzw. Motorsegler mit Verbrennungs- oder Elektromotor) an. Neugierig, wie ich von Natur aus bin, wollte ich das Flugzeug mit dem exotischen Namen **Santana** kennenlernen und bestellte das Gerät. Prompt kam der Bausatz, als Baukasten kann ich ihn nicht bezeichnen, denn es fehlte einiges. Der Bausatz beinhaltet lediglich den großen und daher geräumigen Rumpf aus GFK, die Kabinenhaube, beplankte Styroporflächen, die Höhen- und Seitenleitwerksteile. Alles

andere Zubehör muß der Erbauer extra beschaffen, wie zum Beispiel Nasenleisten, Anlenkungsteile, Flächenverbinder und Kabinenrahmen. Bauplan gibt es keinen. Nur eine Art Bauskizze zeigt, was gemacht werden soll. Der Santana ist an und für sich einfach zu bauen, aufgrund des fehlenden Bauplanes und der kurzen "Expertenskizze" wird sich ein Anfänger wohl etwas schwer tun. Erstaunlich ist die wirklich gute Qualität des GFK-Rumpfes, der fast porenfrei ist. Die Tragflächen sind für Querruderausstattung vorgesehen und ich empfehle, das Modell auch mit Querrudern zu bauen bzw. auch zu fliegen. Der Santana wurde von mir als Motorsegler

ausgewählt. Mit einigem Bedauern und etwas wehmütigem Blick kappte ich die Rumpfspitze und leimte einen stabilen Sperrholzspant ein, an welchem der Motorträger angeschraubt wurde. Im Rumpf ist sehr viel Platz und der Einbau der Fernsteuerung und des Kraftstofftanks bietet überhaupt keine Schwierigkeiten.

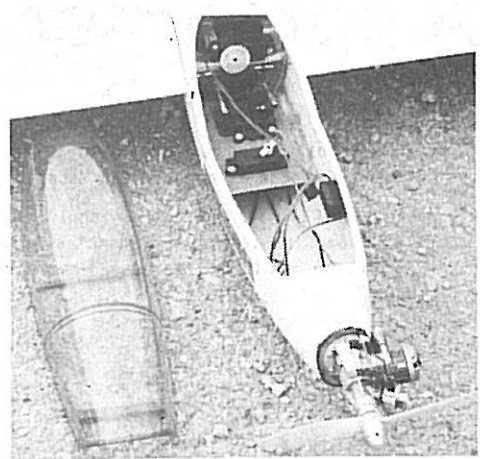
Die Flugerprobung verlief absolut zufriedenstellend. Der Webra Speedy hatte auch mit dem Modellgewicht von ca. 2200 g keine Schwierigkeiten. Wie auf dem Bild ersichtlich, sind die Flächen meines Santana (oder besser vielleicht meiner?) fast waagrecht.

Mit den Querrudern geht er aber prima in die Kurven und fliegt sehr eigenstabil. Einfacher Kunstflug ist ohne Problematik möglich.

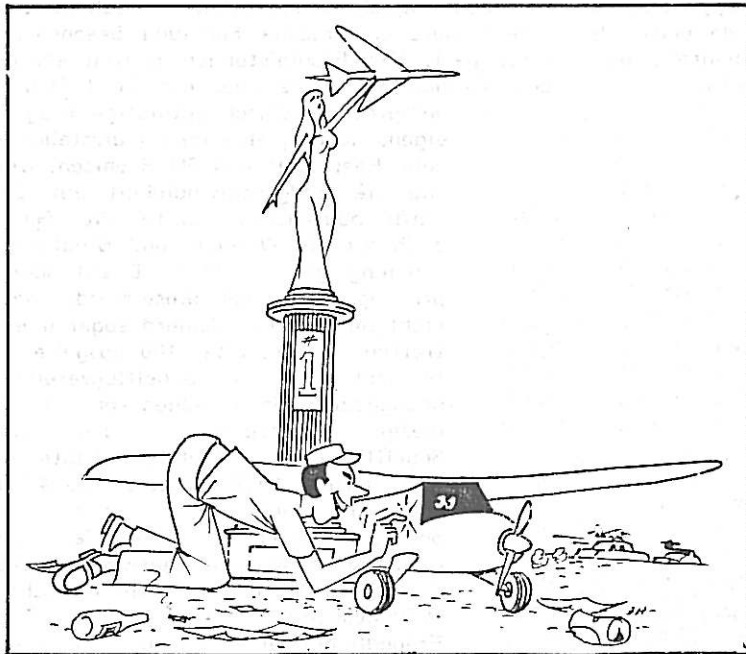
Der Santana ist ohne Bauplan und ohne Bauanleitung für einen Anfänger sehr schwierig zu bauen. Der fortgeschrittene Modellbauer hat die Möglichkeit, sich einen eleganten Mehrzweckvogel herzustellen, wobei ihm die Wahl von etlichen Baustufen selbst überlassen bleibt. Der Santana fliegt sowohl langsam als auch schnell. Man sollte ihn aber nicht zu langsam fliegen, da der Strömungsabriß sehr schnell kommen kann.

Technische Daten

Spannweite	3000 mm
Rumpflänge	ca. 1300 mm
Gewicht	ca. 2200 g
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Quer, Motordrossel (falls gewünscht)



Der geräumige Rumpf des SANTANA



Karli Du kannst schon rauskommen !

Weiters fiel auf, daß in immer stärkerem Maß europäische Modellbaufirmen ihre Produkte in den USA anbieten. So etwa ist auch der aus Österreich stammende "Turboplan" vertreten.

Freiflieger wird interessieren, daß Carl Goldberg (der Erfinder der Parasol-Pylonmodelle) als Erster am 22. Februar 1942 ein hochklappbares Höhenleitwerk als Thermikbremse verwendete. Es ist das die heute noch verwendete Methode, um ein Freiflugmodell sicher zur Erde zu bringen.

Frisbee - die fliegenden Teller - bekommt in den USA Konkurrenz und zwar durch fliegende Bierdosen. "ToObbe" sind zirka 50 mm breite Röhre, die aus abgeschnittenen Bier- oder Getränkedosen hergestellt sind. Selbstverständlich sind die Ränder umgebörtelt, damit Verletzungen hintangehalten werden.

Beim Durchblättern

von US-Modellbauzeitschriften fällt auf, daß (außer im RCM) zumindest immer ein (verkleinerter) Bauplan für Freiflug-, ein Fesselflug- und ein Fernsteuermodell gebracht wird.

Man wirft dann diese Röhren oder Ringe durch die Gegend.

Franz Cerny

Doppelsitzer Gö 4 - modell

Ich bin seit 20 Jahren, mehr oder weniger aktiver Modellflieger und seit 1969 beim MFC-Wörgl. Meine Vorliebe gilt dem vorbildgetreuen Modellsegelflug, wobei es mir Oldtimer besonders angetan haben.

Den Doppelsitzer Gö-4 der Kufsteiner Segelflieger konnte ich als Schulbub oft fliegen sehen und war schon damals vom Flugbild dieser Maschine begeistert. Mit steigender Modellbauerfahrung wurde der Wunsch, diese Gö-4 als Modell zu bauen immer größer. Im Sommer 1982 begann ich den recht aufwendigen Bau des Modells und absolvierte am 2. Juni dieses Jahres den Erstflug.

Es würde mich sehr freuen, in einem der nächsten "prop" den Artikel über meine Gö-4, zumindest auszugsweise, veröffentlicht zu sehen.

Mit Holm- und Rippenbruch

Walter Weinseisen - KRAMSACH

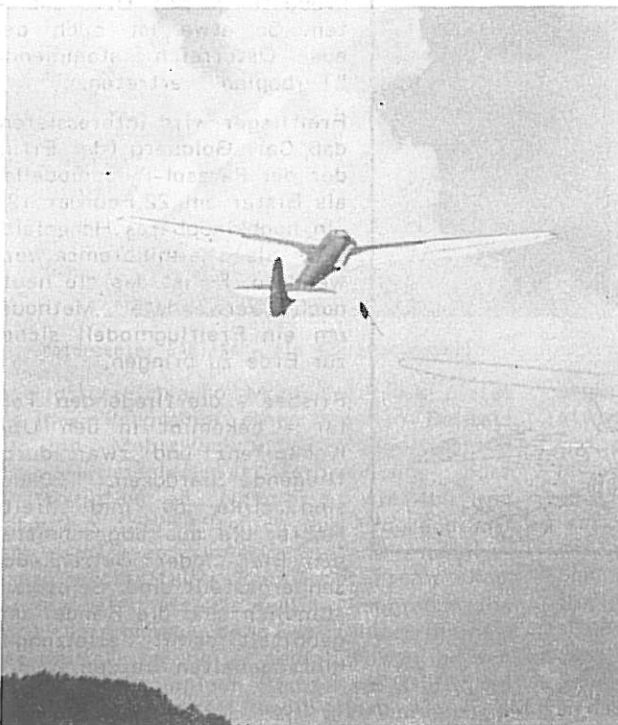
Nachdem der Trend im Modellbau heute immer mehr in Richtung moderne Technik, Fertig- und Industriemodell, geht, reizte mich der Gedanke, etwas ursprüngliches wieder aufstehen zu lassen ohne jedoch nostalgischen Schwärmereien zu verfallen. Ich wollte ein Modell bauen, zu dem ich auch eine persönliche Beziehung herstellen konnte - nicht eine dieser austauschbaren und sich gleichenden Konstruktionen, die heute allgemein die Modellflugplätze bevölkern.

So kam ich auf die Gö-4, die von Wolf Hirth und Wolfgang Hütter konstruiert - als Prototyp 1937 den Erstflug absolvierte. Die Musterzulassung erfolgte im Jahr 1939.

Konzipiert wurde die Gö-4 als Übungsdoppelsitzer mit nebeneinanderliegenden Sitzen und Doppelsteuerung. Besonders der enge Kontakt zwischen Fluglehrer und Schüler, erschien für eine sichere und rasche Schulung besonders vorteilhaft. Die Flugleistungen sollten etwa dem Grunau Baby II a oder der Gö-1 Wolf entsprechen.

Durch gutmütige Flugeigenschaften, eine gute Kursstabilität, hohe Festigkeit und SH-Bremsen, welche die Endgeschwindigkeit auf 200 km/h begrenzten, sollte die Gö-4 auch für die Wolken- und Blindflugschulung geeignet sein. Die Flugerprobung zeigte, daß diese Forderungen nicht nur erfüllt, sondern sogar übertraffen wurden. Über 100 ausgelieferte und viele in Segelflugvereinen nachgebaute Gö-4 zeugen vom Erfolg dieser Konstruktion. Auch der Segelfliegerverein Kufstein baute in den Jahren 1952/53 eine Gö-4 II nach, die dann im Passagier- und Schulungsbetrieb tausende von Flugstunden an den Felswänden des Kaisergebirges flog, bis sie im Jahre 1970 ausgemustert wurde.

Freundlicherweise bekam ich den Originalplan zur Verfügung und so stand für mich fest, daß ich die Gö-4 II zumindest als Modellflugzeug reaktivieren würde. Ich entschied mich für einen Nachbaumaßstab von 1:4, weil mir Modelle dieser Größenordnung vom Flugbild her besser gefallen und d.Nachbau angenehmer ist.



Ein herrlicher Start - des Modells

Beim Aufbau hielt ich mich weitgehend an den Originalplan, ohne aber auf irgendwelche Wettbewerbsrichtlinien Rücksicht zu nehmen. So verzichtete ich z.B. auf eine Original entsprechende Lackierung.

Es wurden nicht nur alle Hauptabmessungen eingehalten, sondern auch der Rumpf, das Höhenleitwerk und die Tragflächen dem Original entsprechend mit Sperrholz beplankt. Balsholz wurde fast ausschließlich zur Rippenherstellung verwendet. Die Kabine stattete ich, neben den Sitzen mit Seitenruderpedale und Steuerknüppeln, die sich mit den entsprechenden Rudern bewegen, aus. Ebenso durften für Pilot und Passagier die Gurten nicht fehlen.

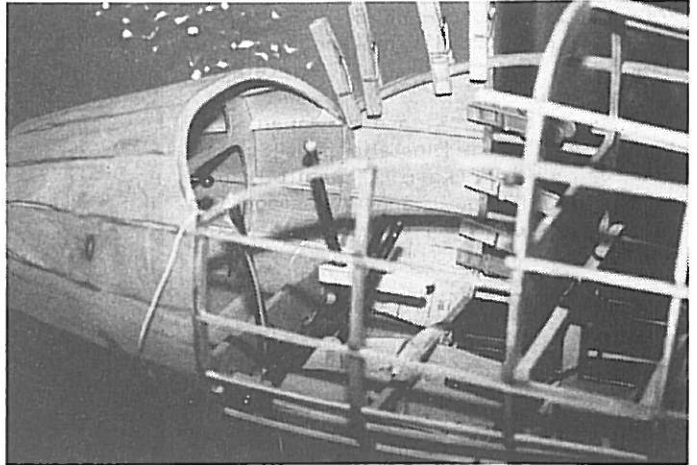
Ich lackierte sämtliche Sperrholzfleichen inclusive Tragflügel Nase mit Klarlack. Bespannt wurde mit Super-Coverite weiß, welches ich mit Spannlack lackierte. Um die Bespannung etwas vergilbt erscheinen zu lassen, färbte ich den Spannlack mit einer alkohollöslichen braunen Beize ab. Das schaut doch natürlicher aus, als etwa das synthetisch wirkende Coverite-antic.

Mit diesem Aussehen gefällt mir meine Gö-4 - Scale hin oder her - einfach am besten.

Einiges zum Aufbau des Modells

Als erstes mußte der Originalplan geordnet und gesichtet werden. Alle für den Bau nicht so wichtigen Blätter wurden zunächst weggelegt. Übrig blieb trotzdem noch eine stattliche Anzahl, deren einmalige Durchsicht immerhin gute zwei Stunden in Anspruch nahm. Dann habe ich für alle wichtigen Baugruppen und Details Pläne gezeichnet, deren Maße vom Originalplan im Maßstab 1:4 umgerechnet eingesetzt wurden. Um mich langsam in den Bau hineinzufinden, begann ich mit dem Höhen- und Seitenleitwerksaufbau, da dieser keine besonderen Schwierigkeiten erwarten ließ.

Für die vorderen Rumpfspanten bis zum Hauptspant verwendete ich, je nach erwarteter Beanspruchung, 3 bzw. 5 mm starkes Sperrholz. Hinter dem Hauptspant, an dem auch die Tragflügelbefestigung angebracht ist, verwendete ich beiderseitig mit 1 mm Sperrholz kaschiertes 3 mm Balsaholz. Das ergibt leichte und trotzdem feste Spanten, die beim Beplanken mit Sperrholz, eine genügend breite Auflage bieten, um eine einwandfreie Verklebung zu ermöglichen. Der Rumpfvorder-



Der Rumpfvorderteil des Modells während des Aufbaues

teil wurde mit 1mm, der Bereich der Kabine bis zum Tragflügelhilfsholm mit 0,8 mm und der Leitwerksträger mit 0,6 mm Sperrholz beplankt. Die Unterbringung der Fernsteuerung und Anlenkung der Ruder, verlangten trotz des riesigen Kabinenraumes eine gedankliche Akrobatik. Man sollte ja weder Empfänger noch Servos von außen sehen, zudem mußten die nötigen Antriebe für Knüppel und Seitenruderpedale im Kabinenboden verlegt werden.

Der Tragflügel wurde mit aus Sperrholz gefertigten Klappen, die ebenfalls maßgetreu sind, gebaut. Die Fritze-Nase einerseits und die geschwungene Endleiste andererseits machten die Erstellung der Querruder verhältnismäßig schwierig und aufwendig. Keine Probleme bereitete die Beplankung des Tragflügels mit 0,4 mm Sperrholz, die mit Kontaktkleber aufgezogen wurde. Querruder und Landeklappen werden jeweils mit einem separaten im Tragflügel eingebauten Servo angetrieben. Zur Befestigung der Tragflächen verwendete ich zwei übereinanderliegende Stahlbänder 10x1,5 mm und am Hilfsholm zusätzlich einen 4 mm Stahldraht. Gehalten werden sie durch zwei starke Stahlfedern, die mit einer "Kofferschnalle" gespannt werden.

Obwohl es sicherlich bessere Profile gibt, entschloß ich mich das NACA 4415 zu verwenden. Da ja im Bereich des Querruders das Profil hinter dem Holmgestreckt und aufgedickt werden muß, dürfte ein Hochleistungsprofil sicher seine wesentlichen Eigenschaften verlieren. Wie die Flugpraxis zeigte, entsprechen Langsamflugeigenschaften und Steigleistungen völlig den Erwartungen.

Entsprechend schnell geflogen, macht die Gö-4 sogar einiges an Strecke. Einen wesentlichen Vorteil bringt beim Bau der Tragfläche die gerade Unterseite dieses Profils.

Wie die kurze Rumpfnase erkennen läßt, benötigte ich zum Einstellen des Schwerpunktes nur 2 kg Blei. Damit komme ich etwa auf eine Flächenbelastung von 60 g/dm^2 - ein Wert, der für ein Modell dieser Größe gerade richtig ist.

Vergleichswerte der Gö-4 II :

	Original	Modell
Spannweite	14,8 m	370 cm
Länge	7,26 m	181 cm
Höhe	1,88 m	47 cm
Profil	Jankovsky mod.	NACA 4415
Rüstgewicht	200 kg	5 kg
Zuladung	210 kg	2 kg (Blei)
Flächenbelastung	$21,6 \text{ kg/m}^2$	60 g/dm^2
Sinkgeschwindigkeit	0,95 m/s	-
Gleitzahl	19	-

Fazit:

Werden Segelflugzeuge maßstäblich, also ohne irgendwelche Modifikationen nachgebaut, so glaube ich aus Erfahrung sagen zu können, daß sich beim Thermikflug in der Ebene sowie auch bei mäßigen und mittleren Aufwinden am Hang, Oldtimer wesentlich besser verhalten, als die meisten Nachbauten moderner Segelflugzeuge. Relativ große Flächentiefen und Rumpfe mit guter Kielwirkung, sowie allgemein modellfreundliche Proportionen, dürften die naheliegensten Gründe dafür sein.

Daß nur noch Oldtimer gebaut und geflogen werden ist sicher nicht Zweck dieses Beitrages. Vielmehr möchte ich den einen oder anderen Modellbauer dazu ermuntern, auch einmal eine alte Kiste zu basteln. Beim Aussägen der Rumpfspanten oder anderen typischen Arbeiten kann es leicht passieren, daß er sich - wie ich - zurückversetzt fühlt in eine verstaubte nach Leim riechende Werkstatt, in der Mitglieder eines Segelfliegervereines -zig Monate lang sägen, schleifen, bohren, lackieren usw., so lange unermüdlich arbeiten, bis "IHR" eigenes Flugzeug die Werkstatt verläßt.

In den meisten Segelflugvereinen regiert heute die Hektik und das Geld ebenso wie im übrigen Leben, deshalb wird es wohl kaum noch zu solch einmaligen Gemeinschaftsarbeiten kommen.

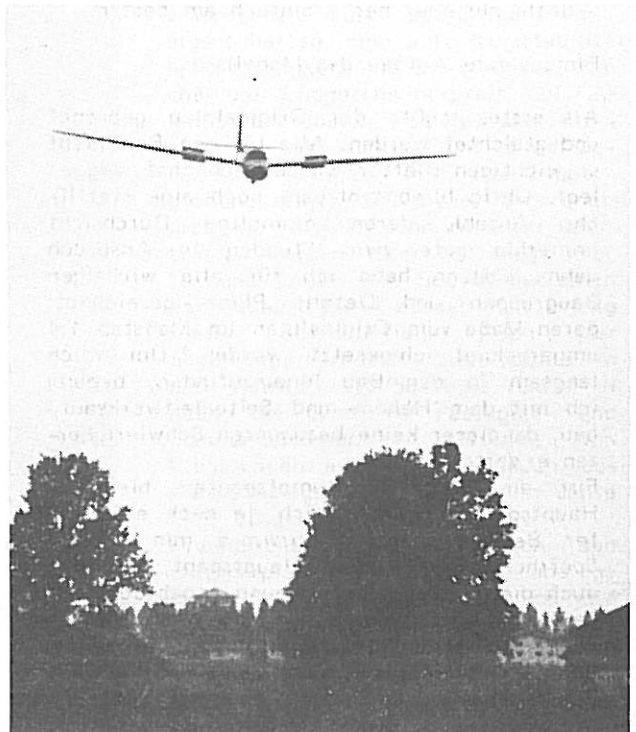


Die fertige Gö-4 II als Modell im Maßstab 1:4

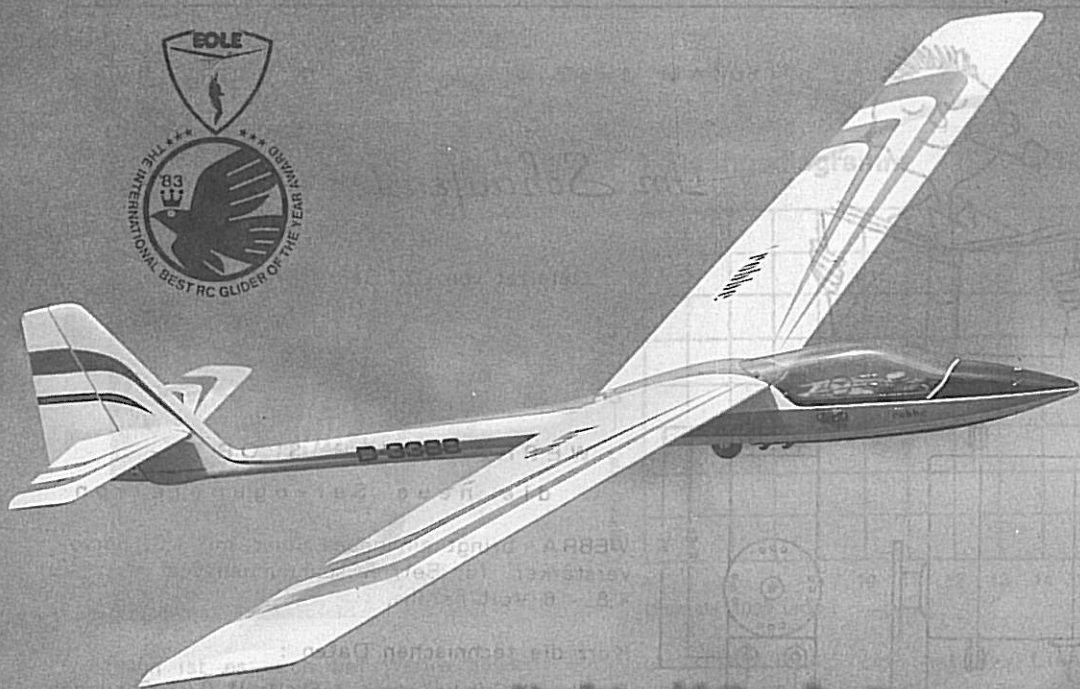
" die Kufsteiner GÖ - 4 II " war.

Gerade wir Modellbauer und Modellflieger haben die Möglichkeit - wenn auch nur im Bescheidenen Umfang - Werte einer Segelflug-epoche zu erhalten, die es nicht verdienen, ins Hangareck gestellt zu werden.

Walter Weinseisen



Die naturgetreue - vorbildliche Landung des Modells



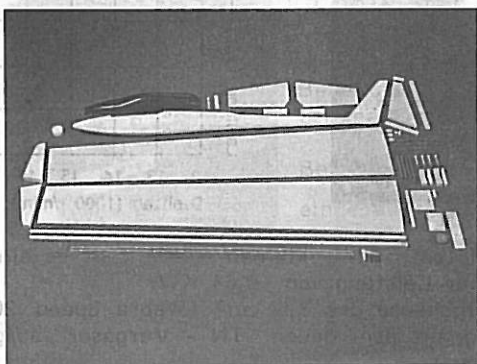
robbe Argo -

»Flugmodell des Jahres 1983«.

Der elegante Leistungssegler mit der begehrtesten Auszeichnung des Jahres:

Eine internationale Jury namhafter Fachjournalisten wählte den Argo zum »Flugmodell des Jahres '83«.

Kein Wunder. Denn der Argo bietet fast alle Besonderheiten des **robbe** Modellflug-Programms: **robbe** Plura®-Fertigrumpf,



Inhalt des Komplett-Montagekastens

robbe Siros®-Modelltragflächen mit 2,57 m Spannweite und das **O** profilierte Pendel-Höhenleitwerk in Siros®-Bauweise.

Eine Konzeption, die kürzeste Bauzeit und gute Flugeigenschaften garantiert – auch für Einsteiger.

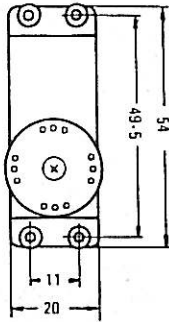
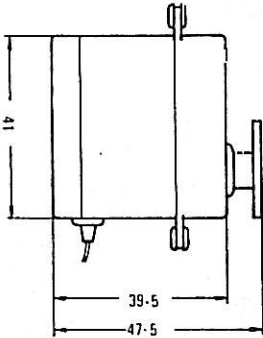
robbe

... Ideen für Ihren Modellsport
Postfach 1108, D-6424 Grebenhain 1



Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner



WEBRA SUPER SPORT - die neue Servogeneration

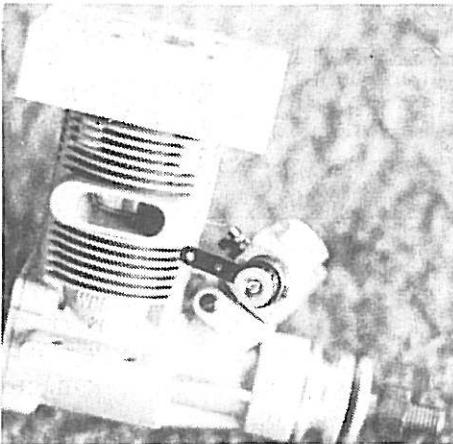
WEBRA bringt ein neues Servo mit I.C. Servo-
verstärker für Betriebsspannungen von
4,8 - 6 Volt heraus.

Kurz die technischen Daten :

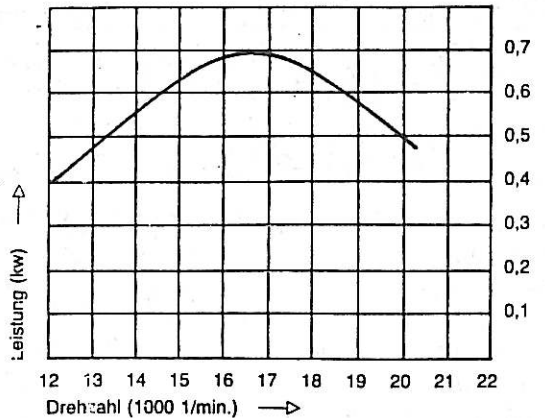
Stellkraft 2,9 kp/cm - Stellzeit 0,22 Sekunden.

Stromaufnahme ohne Ansteuerung / Vollast
4,5 / 600 mA - Gewicht 50 Gramm.

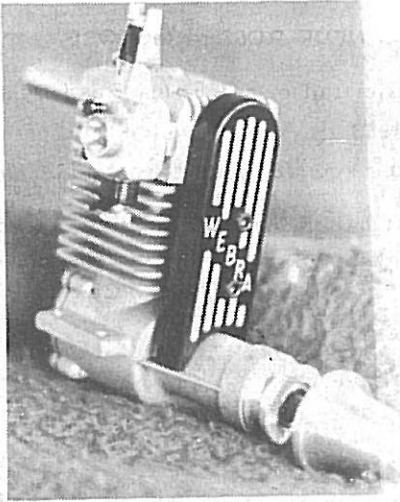
WEBRA SPEED 28 RCH



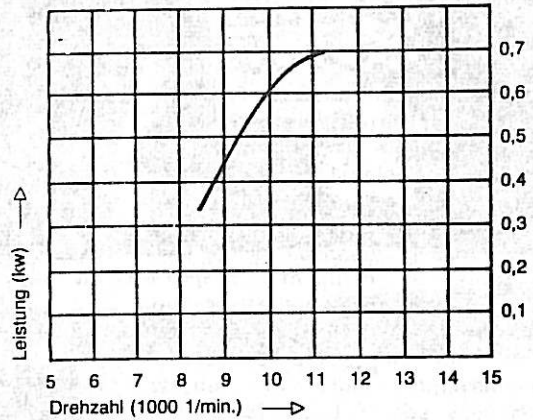
Leistungsdiagramm 28RCH



Für den Hubschrauberpiloten der kleinen Klasse gibt es einen neuen Motor mit
4,6 cm³ Hubraum und einer Leistung von 0,64 KW.
Der Motor hat das Kurbelgehäuse des 3,5 cm³ (Webra Speed 20) und ist daher recht
klein. Er wird serienmäßig mit dem neuen TN - Vergaser ausgeliefert.

WEBRA 6,5 cm³ - 4 Takt Motor

Leistungsdigramm T4-40



Nun ist es auch bei Webra soweit: ein Viertakter mit 6,5 cm³ hat das Licht der Welt erblickt. Es hat ein wenig gedauert, aber eine Frühgeburt mit daraus resultierenden Problemen wollte man bewußt vermeiden.

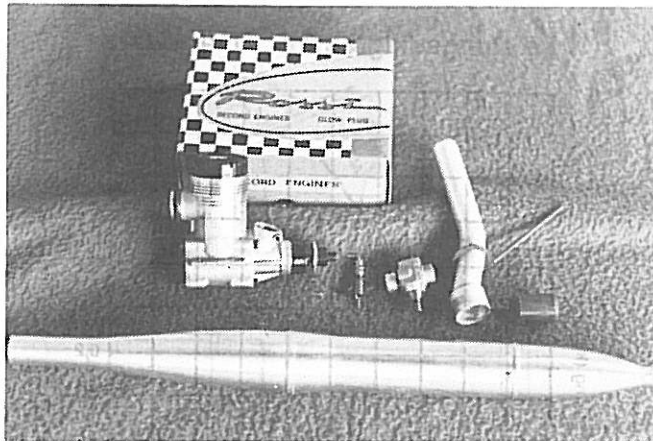
Kurz die technischen Daten: Ein Walzendrehchieber mit Spezialabdichtung übernimmt die Ventilfunktion - eine hohe Leistung von 0,63 KW - ein verbesserter TN-Vergaser und nur 360 Gramm Gewicht.

Und nun noch ein DREHZAHLMESSER von WEBRA



Speziell für den Modellbau wurde ein opto-elektronischer Drehzahlmesser zum Messen von Drehzahlen an Luftschrauben, Rotorblättern, Schwungmassen und Antriebsrädern entwickelt.

Meßbereich:	100 - 100.000 U/Min
Meßgenauigkeit:	max. 30 U/Min
Betriebstemperatur:	-10° bis +60° C
Stromaufnahme im Betrieb	ca. 1 mA
Betriebsdauer:	ca. 40 Stunden
eingebauter wiederaufladbarer NC-AKKU	50 mAh

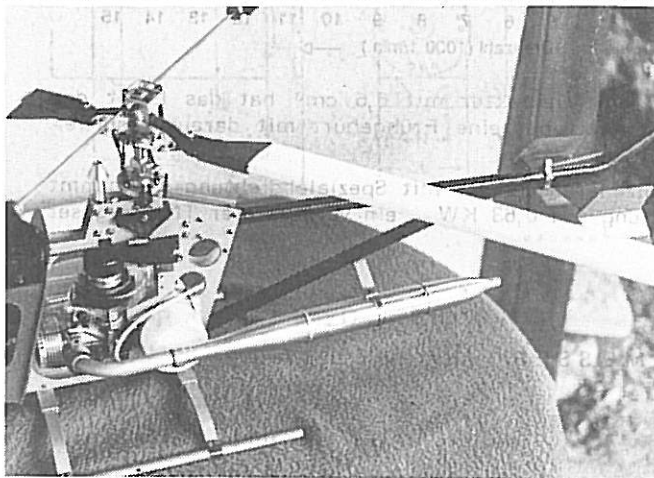


NEUE ROSSI - MOTOREN

Die italienische Firma Rossi brachte 1983 zwei neue Zweitakter heraus, die kurz vorgestellt werden wollen:

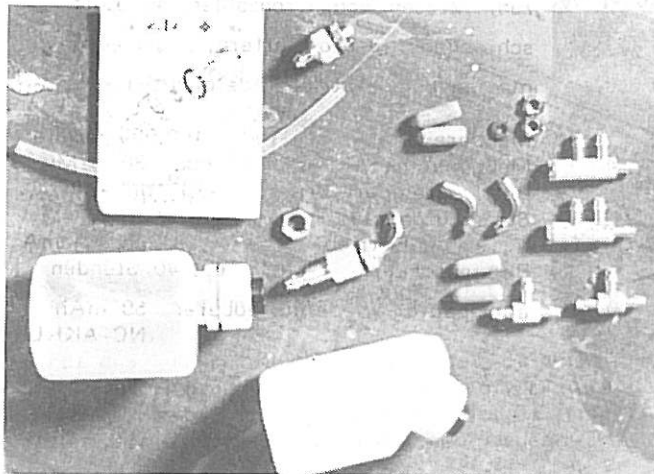
R 61/FI RC - Long Stroke

10 cm³ - 2,35 PS, 13.500 U/min
560 Gramm Gewicht



R 60/FI RC - Hubschraubermotor

10 cm³ - 2,2 PS - 15000 U/min
570 Gramm Gewicht



TANK und TANKZUBEHÖR aus Japan

GK hat Schlitzaugen bekommen. Dies ist natürlich nur bildlich ausgedrückt, denn die Japaner haben eine Menge interessantes Motorzubehör, wie zum Beispiel Mini-Tanks, Kraftstoff-Filter, Tankpendelfilter und ähnliches nach Österreich gebracht.

PCM - Anlage von Microprop



Der PCM - Sender näher betrachtet

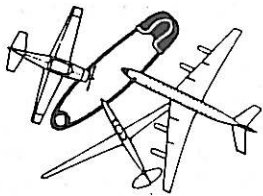


Der PCM - Set

Man hört immer wieder von der PCM-Fernsteuerung. Zunächst kurz das Prinzip: PCM heißt Puls-Code-Modulation und ist das sicherste System zur Datenfernübertragung. Die mit dieser Modulationsmethode erreichbare höhere Störsicherheit verlangt natürlich einen entsprechend größeren elektronischen Aufwand. So werden One-Chip-Microprozessoren für die PCM-Anlagen von Microprop (genauer gesagt ist das Programm in einem maskenprogrammierten C-MOS Microprozessor untergebracht) verwendet. Die zu übertragenden Steuerbefehle des Senders werden in einen binären Code umgesetzt, so daß jede Steuerknüppelstellung durch einen bestimmten Zahlenwert dargestellt wird. Der Zahlenwert wird durch mehr oder weniger kurze Impulse übertragen.

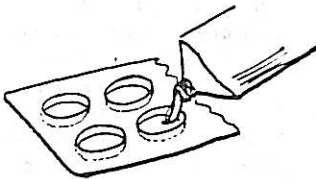
Überdies werden neben den Steuerinformationen auch spezielle Prüfbits mit übertragen und im Empfänger-Microprozessor auf Richtigkeit überprüft. Nur als richtig erkannte Signale werden an die Rudermaschinen weitergegeben. Werden falsche oder gestörte Signale festgestellt, erhalten die Servos solange die zuletzt als richtig erkannten Informationen, bis ein einwandfreies Signal erkannt wird. Eine zuschaltbare "Fail Safe Automatik" tritt nach einer Totalstörung von mindestens 1,5 Sekunden Dauer in Aktion, das heißt, daß sämtliche Ruder neutralisiert werden und der Motor gedrosselt wird. Darüberhinaus wird laufend die Empfängerspannung überwacht. Bei Unterspannung läuft das Motordrosselservo in die Leerlaufstellung.

PCM ein neuer Schritt in die Zukunft !

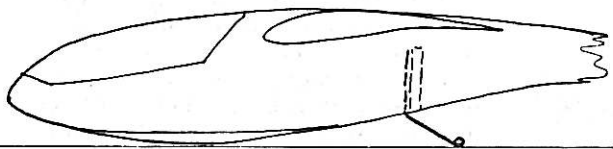


praktische tips

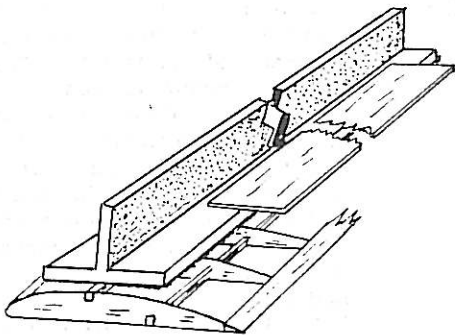
gegeben von Franz Cerny, Wien



Viele Medikamente (Pillen, Tabletten) sind heute in kleinen Blisterverpackungen. Diese Verpackungen eignen sich, wenn die Medikamente verbraucht sind, als kleine Tiegel zum Anrühren von Farben für kleine Ausbesserungen, besonders aber zum Vermischen von Zweikomponentenklebern. Diese lassen sich so gut dosieren und rinnen während der Verarbeitung nicht davon.



Eine einfache Bremsvorrichtung für RC-Segler von Dick Allen aus Endicot/NY, fand ich in der US-Zeitschrift "Model Aviation". Hinter dem Schwerpunkt wird ein entsprechend langer Sporn aus 1,5 bis 2 mm Stahldraht so montiert, daß das Modell die Lage wie bei einem steileren Gleitflug einnimmt. Setzt der Segler auf glatter Landebahn (Beton, Asphalt) auf, dann bremst dieser Draht das Modell durch seine Reibung ab und indem er auf die Nase drückt wird zusätzlich bewirkt, daß die Tragflächen einen negativen Anstellwinkel erhalten und das Modell nicht wieder abheben kann.



T-förmige Winkelschienen aus Aluminium lassen sich für verschiedene Zwecke im Modellbau gut verwenden. Beklebt man die Außenseite mit Schleifpapier, erhält man eine gute Schleifvorrichtung für lange Gegenstände, beziehungsweise, wie abgebildet, zum Schleifen von Flächen, Rümpfen, Leitwerken in Skelettbauweise. Klebt man das Schleifpapier auf eine Innenseite, dann kann man Balsabrettchen gut rechtwinklig schleifen. Wenn diese Schleifpapierfeile genügend lang ist, lassen sich die Brettchen ordentlich gerade schleifen.

George M. Mayrs behauptet in "Model Aviation" (USA), daß er zum Entfernen von Korrosion an RC-Steckern und ähnlichen Elektrosteckverbindungen, verdünnten Weinessig benützt. Der Essig ist mild genug, um keine Schäden hervorzurufen. Die Teile werden etwa 10 Minuten in den Essig getaucht, dann mit viel frischem Wasser abgespült und nachher mit einem Föhn gründlich trocken geblasen.

ZUM ARBEITEN MIT EPOXY

Einige Vorsichtsmaßnahmen sollte man beim Verarbeiten dieses Zweikomponentenmaterials, sei es als Kleber oder als Kunstharz, für Formteile beachten:

1. Man vermeide übermäßigen Hautkontakt mit dem Harz.
2. Man trage beim Arbeiten Wegwerf-Schutzhandschuhe. Diese sind besser geeignet als Hautschutzcreme.
3. Man trage eine Schutzbrille beim Mischen und Verarbeiten der Laminierharze.
4. Man sollte nie mit freiem Oberkörper, kurzärmeligen Hemden oder kurzer Hose arbeiten, die eine große Hautfläche für den Kontakt mit dem Kunstharz freilegen.
5. Man arbeite immer in gut gelüfteten Räumen, besonders, wenn die Raumtemperatur relativ hoch ist.
6. Man sollte immer eine Staubmaske benutzen.
7. Man benütze beim Reinigen von Werkzeug mit Lösungsmittel nur solche auf Alkoholbasis. Man bringe die Haut nie in Kontakt mit Lösungsmitteln, die bereits mit dem Kunstharz verunreinigt sind. Chlorierte Lösungsmittel sowie Azeton und MEK sollte man möglichst vermeiden.
8. Man decke den Arbeitsplatz mit Wegwerfpapieren ab und werfe diese nach jeder Arbeitsrunde weg.
9. Man reinige Stellen, die mit größeren Mengen verschütteten Kunstharz verunreinigt sind mit Sand oder einem anderen saugfähigen Material und reinige dann die verunreinigte Fläche mit mineralischem Alkohol.

Selbstverständlich sollten diese Maßnahmen bei allen Arten von flüssigen Epoxidharzen angewendet werden. Ihre Befolgung ist wesentlich, wenn man allergische Reaktionen auf diesen Stoff vermeiden, oder zumindest verringern will.

Diese Tips wurden einer amerikanischen Zeitschrift entnommen und werden von US-Herstellern von Epoxy als Hinweis zum sicheren Verarbeiten von Laminierharzen empfohlen !

Dank heimischer Idealisten: Schüler erlebten Modellflug

Sankt Pölten. Bereits zum viertenmal luden die BSC-Voith-Modellflieger 80 Schüler aus dem Raum Sankt Pölten zu einem Schauliegen auf die vereinseigene Modellfluganlage in Ochsenburg ein. Hauptschüler aus der Theodor Körner - Schule und zwei S-Klassen der Sonderschule Mitte sahen begeistert den Flugvorführungen der Modellflugsportler zu.

Das Programm bot eine Palette von ferngesteuerten Anfängersegelflugmodell bis zum vollendeten Motor- und Segelkunstflug. Besonders interessierte Schüler - egal ob Mädchen oder Bub - probierten erfolgreich die ersten Flugversuche. Nachdem ausgiebig fachgesimpelt, auf der Spielwiese Ball gespielt und herumgetollt wurde, lud der Veranstalter zu einer kleinen Jause, die mit maßgeblicher Unterstützung des Betriebsrates der Firma Voith, der EDB und der Fleischerei Hofstätter aus Altmannsdorf ermöglicht wurde.

Mit der Hoffnung, den jungen Menschen Impulse für eine sinnvolle Freizeitgestaltung mitzugeben, fand dieser gelungene Flugtag seinen Abschluß.



Mädchen und Buben versuchten es den Großen nachzumachen und hatten viel Freude dabei.



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1983

RC-Hangflug

Es berichtet
Erich Mayer, Weiz

Am 25. und 26. Juni 1983 hat der ASKÖ-ÖMV Weiz die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3F, die ihm vom Österr. Aero Club übertragen wurde, durchgeführt. Von den 69 genannten Wettbewerbern sind 61 angetreten. Einige Kärntner Modellflieger, die teilnehmen wollten, konnten nicht berücksichtigt werden, da sie keine Meldung an den Ö.Ae.C. abgegeben haben. Schade um die weite Anreise.

Am Samstag wurde gegen Mittag bei leichtem Wind aus Süd der erste Durchgang begonnen und auch regulär beendet. Nach diesem Durchgang führte Buresch Gerhard vom MFC Falke Wien vor Pomberger Bernhard vom FMC Mürzzuschlag und Prasch Franz vom ASV Puch Graz.

Anschließend wurde der zweite Durchgang begonnen, der jedoch nach der Start Nr. 43 vom Wettbewerbsleiter abgebrochen wurde, nachdem ein Gewitter mit Blitzschlägen drohte und sich eine größere Anzahl von Teilnehmern geweigert hat, zu starten.

Am Sonntag, dem 26. Juni war die Fortsetzung des Wettbewerbes für 10 Uhr festgesetzt. Vom Veranstalter waren sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite die Wendemarken und Landefelder ausgesteckt worden, da nicht vorzusehen war, aus welcher Richtung der Wind kommen würde. Zum vorgesehenen Beginn herrschte leider Windstille, und es wurde daher zugewartet. Um 11,30 Uhr wurde dann der dritte Durchgang auf der Nordseite begonnen. Der zweite Durchgang wurde gestrichen. Nach ungefähr 2/3 des Durchganges drehte der Wind auf Süd, und es gelang nur mehr wenigen Teilnehmern, die 1000 m vollständig zu fliegen und damit einen gültigen Flug zu schaffen.

Österreichischer Staatsmeister 1983 wurde schließlich Franz Prasch, ASV Puch Graz vor Günther Aichholzer, ÖMV-Tirol und Alfred Hubmann, ASKÖ-Köflach.

Nach Abschluß der Staatsmeisterschaft kam es zu einer kurzen Siegerehrung, da bereits wieder ein Gewitter aufkam.



Die Sieger der F3F-Staatsmeisterschaft. Von links: 2. Platz, Günther Aichholzer, ÖMV-Tirol, 1. Platz und Staatsmeister 1983/84 Franz Prasch, ASV-Puch, 3. Platz Alfred Hubmann, ASKÖ-Köflach.

Der ASKÖ-ÖMV Weiz hat sich sehr bemüht, die Staatsmeisterschaften klaglos durchzuführen. Die wenigen unangenehmen Vorfälle lagen nicht in seinem Einflußbereich.

Die Ergebnisse der STAATSMEISTERSCHAFT:

1. und Staatsmeister 1983			
Prasch Franz	ASV Puch	955 907	1862 Rkte.
2. Aichholzer Günt.	ÖMV Tirol	913 907	1820 "
3. Hubmann Alfred	ASKÖ Köflach	743 1000	1743 "
4. Niederhofer Ger.	Union Eisenerz	724 1000	1724 "
5. Mayr Werner	SMC Eisenerz	792 907	1699 "
6. Mittendrein H.	ASV Puch	894 740	1634 "
7. Ing. Oswald W.	ÖMV Kagran	913 713	1626 "

Ergebnisse der Staatsmeisterschaften F3F - Fortsetzung:

8.	Seitner Robert	Union Eisenerz	808	808	1616	Punkte
9.	Reiter Wolfgang	MFC Falke-Wien	757	752	1509	"
10.	Weber Ulrich	ÖMV Tirol	771	729	1500	"
11.	Meissl Andreas	LV Niederösterreich	764	735	1499	"
12.	Hoffellner Erich jun.	ASKÖ Villach	933	503	1436	"
13.	Mayr Bernhard	SMS Graz Andritz	894	542	1436	"
14.	Maurer Manfred MBG Feldkirchen		771	634	1405	"
15.	Zafosnik Elmar	FMC Müzzzuschlag	683	660	1343	"
16.	Bene Michael	SMC Graz Andritz	700	599	1299	"
17.	Hofreiter Klaus	Union Eisenerz	538	735	1273	"
18.	Mittermayr Franz	MFK Quax Linz	579	683	1262	"
19.	Rollet Heinz	ASKÖ Köflach	689	542	1231	"
20.	Schuller Alfred	FMC Müzzzuschlag	538	678	1216	"
21.	Ing.Sturm Peter	LV Niederösterreich	656	524	1180	"
22.	Buresch Gerhard	MFC Falke Wien	1000	000	1000	"
23.	Pomberger Bernhard	FMC Müzzzuschlag	988	000	988	"
24.	Fleischhacker Heimo	KFC Klagenfurt	923	000	923	"
25.	Buresch Peter	MFC Falke Wien	913	000	913	"
26.	Hasslacher Martin	ASKÖ Villach	875	000	875	"
27.	Gumpert Bodo	SBC Graz Antritz	866	000	866	"
28.	Gregori Lenz	ASKÖ Villach	857	000	857	"
29.	Hofstätter Günter	MFK Quax Linz	848	000	848	"
30.	Steiner Gerhard	FMC Müzzzuschlag	832	000	832	"
31.	Loibl Thomas	MBC Vogelweide	800	000	800	"
31.	Prybil Richard	detto	800	000	800	"
33.	Pichler Michael	SMC Graz Antritz	785	000	785	"
34.	Kersche Franz	FMBC Vienna	778	000	778	"
34.	Schurz Michael	SMC Graz Andritz	778	000	778	"
34.	Mayer Wolfgang	Union Eisenerz	778	000	778	"
37.	Struna Gerrit	ASKÖ Köflach	771	000	771	"
38.	Habe Wolfgang	LSV VEW Kapfenberg	757	000	757	"
39.	Kokely Roman	MFK Quax Linz	750	000	750	"
40.	Knüppel Manfred	ASV Puch	000	746	746	"
41.	Gumpert Thomas	SMC Andritz	743	000	743	"
42.	Lang Franz	ÖMV Spittal/Drau	737	000	737	"
42.	Kreilinger Walter	FMBCVienna	737	000	737	"
42.	Harkam Karl	ASKÖ Köflach	737	000	737	"
45.	Lesky Helmut	detto	724	000	724	"
46.	Richter Hubert	detto	718	000	718	"
46.	Masopust Karl	FMBC Vienna	718	000	718	"
48.	Umfer Christoph	Union Eisenerz	706	000	706	"
49.	Nössing Gerhard	detto	000	703	703	"
50.	Röck Viktor	SMC Graz Andritz	694	000	694	"
51.	Haller Hans	ÖMV Tirol	689	000	689	"
52.	Mayerhofer Engelbert	FMC Müzzzuschlag	683	000	683	"
53.	Wölwitsch Max	KFC Klagenfurt	646	000	646	"
54.	Maar Erwin	ÖMV Tirol	613	000	613	"
55.	Nogel Klaus	FMBC Vienna	604	000	604	"
56.	Hoffmann Peter	LV Niederösterreich	532	000	532	"
57.	Brandner Mario	Union Eisenerz	469	000	469	"
58.	Mittendrein Michael	SMC Graz Andritz	000	447	447	"
59.	Koder Hubert	FMBC Vienna	442	000	442	"

Der 2. Durchgang wurde nach Startnummer 43 wegen eines schweren Gewitters abgebrochen. Gewertet wurden daher nur der 1. und der 3. Durchgang.

STMS-Hubschrauber

Am 9./10. Juli 1983 wurde die Staatsmeisterschaft in der Klasse der ferngelenkten Hubschrauber (RC/HC) auf dem ÖMV-Modellflugzentrum Kraiwiesen bei Salzburg bei sehr schönem Wetter ausgetragen. Zu dieser Meisterschaft kamen 17 Piloten. Einige mußten mit Enttäuschung feststellen, daß ihre Clubs sie zu spät oder gar nicht bei der Landesektion angemeldet haben. Die Jury hat dann diese Piloten in einer Gästeklasse mitstarten lassen.

Am Samstag, dem 9. Juli wurde das FAI-Geschwindigkeitsprogramm mit 3 Durchgängen absolviert. Am Sonntag ging es um 9,30 Uhr wieder mit den Pflichtfiguren und zwar Schwebeflug M, Schwebeflug Außenkreis, horizontale 8 und der rechtwinkelige Landeanflug und Landung mit jeweils 3 Durchgängen weiter, wobei die besten 2 Durchgänge gewertet wurden. Wie Herr Niederwimmer in seiner Schlußansprache bei der Preisverteilung erwähnte, stiegen die Leistungen gegenüber der letzten Staatsmeisterschaft um 50%.

Bericht und Foto Heinz Jöbstl.

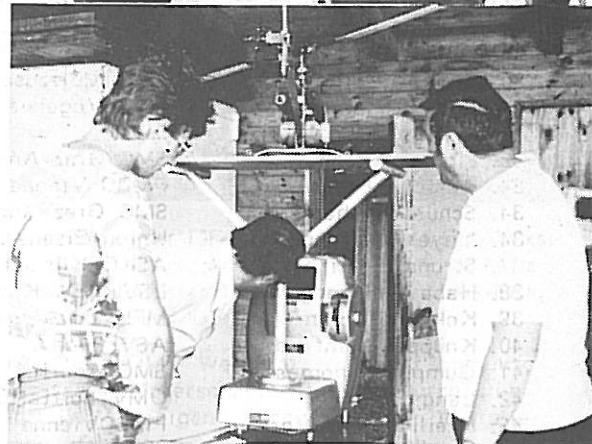
Die Ergebnisse :

1. und Staatsmeister 1983				
1. Brennsteiner Josef	Wildk.Falken	707	1400	2107
2. Bokalic Gottfried	ÖMV Klagenfurt	699	1078	1777
3. Bingl Harald	FMBC Austria	670	1002	1672
4. Winkler Wolfgang	HSV-Aigen	648	958	1606
5. Tripold Werner	MFC St.Paul	629	942	1571
6. Schloffer Johann	MFC Phönix	664	896	1560
7. Schornsteiner Rob.	HSV-Aigen	655	878	1533
8. Ableitinger Peter	HSV Burg Krzst.	634	816	1450
9. Ischuden Robert	ÖMV Klagenfurt	625	812	1437
10. Traumpitsch Michael	detto	617	600	1217
11. Kumhofer Heinz	ÖMV Kapran	652	000	652
12. Plieseis Manfred	LSV St.Johann	disqualifiziert		

Gästeklasse :

1. Schicker Christian	MFC Weikersd.	674	1006	1680
2. Brunner Toni	MBC Freilass.	674	988	1662
3. Jöbstl Heinz	Wildk.Falken	573	864	1437
4. Seibold Johann	MFG Pfarrkir.	666	668	1334
5. Meissl Friedrich	Wildk.Falken	252	000	252

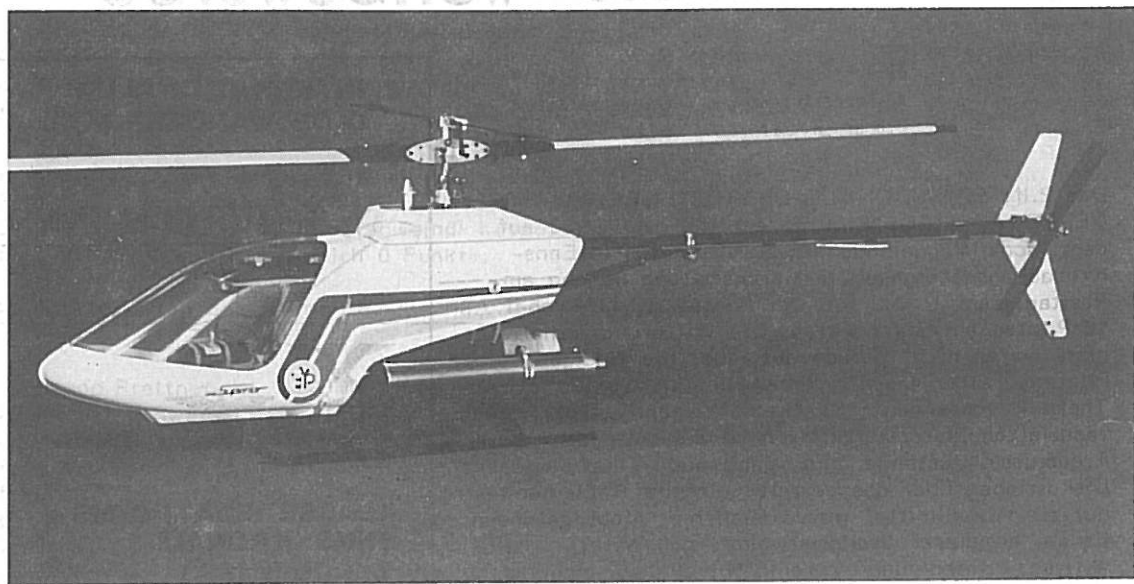
Foto - von oben: FR Niederwimmer überreicht dem alten und neuen Staatsmeister den Siegerpokal. Jury Selg (rechts) überwacht die Abwaage der Flugmodelle.



Buntes Treiben bei den Staatsmeisterschaften in der Klasse RC/HC in Kraiwiesen.

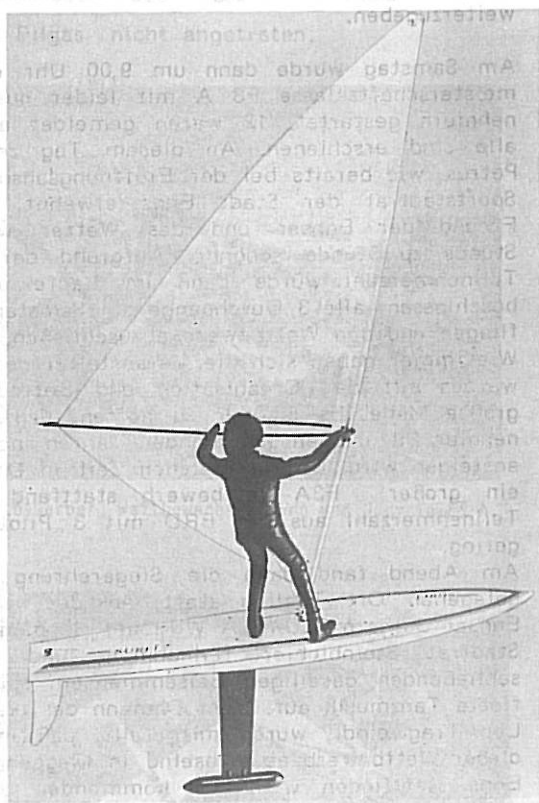
Neu von *Schlüter*

Schlüter Superior



Neu von GUNDERT
SURFI

KATALOGE im Fachhandel
erhältlich



Generalvertretung für Österreich

E.SCHMALZ Ges.m.b.H. A 1235 Wien / Austria

Internationale Wettbewerbe

Bericht von
RC-Fachreferent und Wettbewerbsleiter
Othmar Huber

Das 2.INTERNATIONALE OBERÖSTERREICH WANDERPOKALFLIEGEN wurde am 1./2. Juli 1983 auf dem Modellfluggelände des ASKÖ-Ikarus in Enns-Kronau ausgetragen. Die Veranstaltung begann am Freitag, dem 1. Juli mit der Klasse RC/MS wobei 16 Piloten am Start waren. Die Witterungsverhältnisse waren nicht gerade gut, aber die findigen Piloten, "alte Hasen", haben immer wieder etwas Thermik gefunden. So kamen auch trotz der reduzierten Motorlaufzeit von 30 Sekunden sehr gute Ergebnisse zustande. Es gab auch hier wieder Diskussionen über das derzeit geltende Reglement - nur ein Allheilmittel wurde auch hier nicht gefunden. Es sei an dieser Stelle erwähnt, daß natürlich alle aktiven Piloten und Vereine herzlichst eingeladen sind, Programmvorschläge an die Bundessektion weiterzugeben.

Am Samstag wurde dann um 9,00 Uhr die Weltmeisterschaftsklasse F3 A mit leider nur 9 Teilnehmern gestartet. 12 waren gemeldet aber nicht alle sind erschienen. An diesem Tag zeigte sich Petrus, wie bereits bei der Eröffnungsansprache vom Sportstadtrat der Stadt Enns erwähnt, als alter Freund der Ennser und das Wetter wurde von Stunde zu Stunde schöner. Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl wurde dann im Laufe des Tages beschlossen, alle 3 Durchgänge am Samstag durchzufliegen und den Wettbewerb abzuschließen.

Wie immer gaben sich die Veranstalter des Wettbewerbes mit der Organisation und Betreuung aller größte Mühe. Es ist nur zu hoffen, daß die Teilnehmerzahl in den kommenden Jahren noch etwas ansteigen wird. Da zur gleichen Zeit in Deutschland ein großer F3A-Wettbewerb stattfand war die Teilnehmerzahl aus der BRD mit 3 Piloten etwas gering.

Am Abend fand dann die Siegerehrung im nahe gelegenen Ort Thaling statt, an der wieder der Ennser Bürgermeister LA Willibald Happl und Sportstadtrat Steinbichler teilnahmen, und zum anschließenden geselligen Beisammensein spielte eine flotte Tanzmusik auf. Vom Obmann des Ikarus-Enns, Leo Tragweindl, wurde mitgeteilt, daß in Zukunft dieser Wettbewerb abwechselnd in Meggenhofen und Enns stattfinden wird. Im kommenden Jahr 1984 wird also der 3.INTERNATIONALE OBERÖSTERREICH WANDERPOKAL vom UMFC Meggenhofen organisiert und durchgeführt.

2. INTERNATIONALER O.OE. WANDERPOKAL



**KLASSE F3A, RC/MS
ENNS · KRONAU
1.-3. JULI 1983**



Die Siegerehrung in der Klasse RC/MS wurde gleich anschließend an den 3.Durchgang vorgenommen. Sport-Stadtrat Steinbichler, rechts und Obmann Leo Tragweindl, links, überreichen die Ehrenpreise.

Die Ergebnisse in der Klasse RC/MS - Motorsegler :

1. Asen Alexander	ÖMV-MFC-Salzburg	2266	1168	2261	4527	Punkte
2. Glück Gerhard	detto	2232	1891	2146	4378	"
3. Wenzel Franz	MBC Enzesfeld	1998	2262	428	4260	"
4. Kellner Dieter	MFC Fürstenfeld	2382	1344	1812	4194	"
5. Glück Franz	ÖMV-MFC Salzburg	1748	2147	1178	3895	"
6. Pointner Manfred 3887, 7. Eigner Harald 3870, 8. Leeb Karl 3741, 9. Weingast Adi 3468, 10. Leeb Karlheinz 2798, 11. Ebenführer Leopold 2794, 12. Schatz Alfred 2659, 13. Eigner Helmut 1609, 14. Tragweindl Leopold 872, 15. Nachtigall Jürgen, Albatros Berlin, 560, 16. Oberrather Friedrich 0 Punkte.						

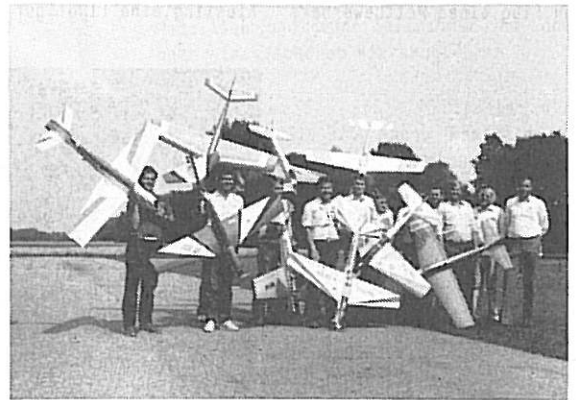
Die Ergebnisse in der Internat.Klasse F3A - Motor Kunstflug :

1. Hanno Prettner	ÖMV-Klagenfurt	A	1053	1055	1078	2133	Punkte
2. Werner Schweiker	FFC Knittlingen	D	936	986	1007	1993	"
3. Hermann Kowarz	ÖMV-MFC Salzburg	A	969	976	993	1969	"
4. Heinz Kronlachner	UMFC Meggenhofen	A	884	946	959	1905	"
5. Manfred Dworak, Ing.	ÖMV Klagenfurt	A	877	909	916	1825	"
6. Adolf Panz	UMFC Meggenhofen	A	868	901	920	1821	"
7. Ernst Lipperer	FMSC Obermichelb.	D	861	692	900	1761	"
8. Wolfgang Lemmerhofer	UMBC Waidhofen/Th.	A	739	724	756	1495	"
9. Stefan Sattler	MFIC Starnberg	D	603	688	750	1438	"
10. Pfnür Thomas, 11. Harald Budy und 12. Heinz Filgas nicht angetreten.							

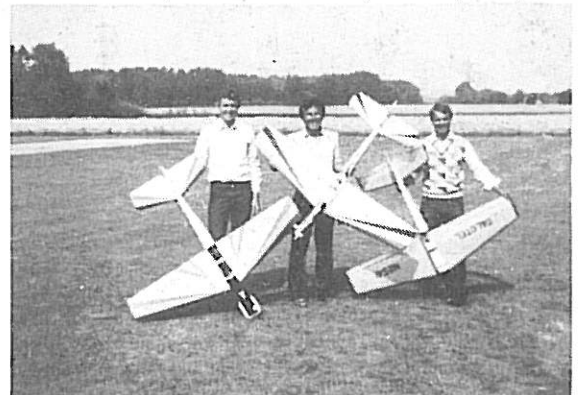


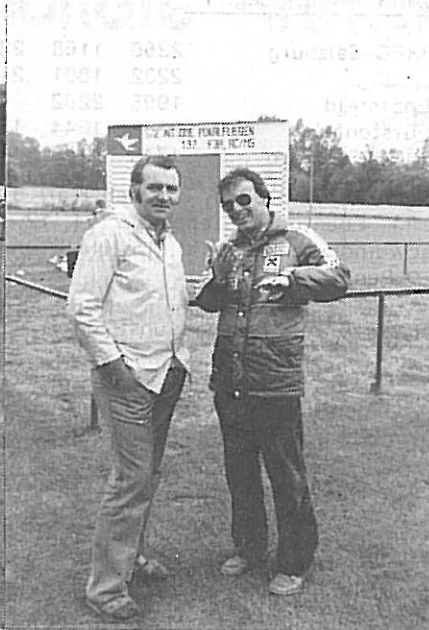
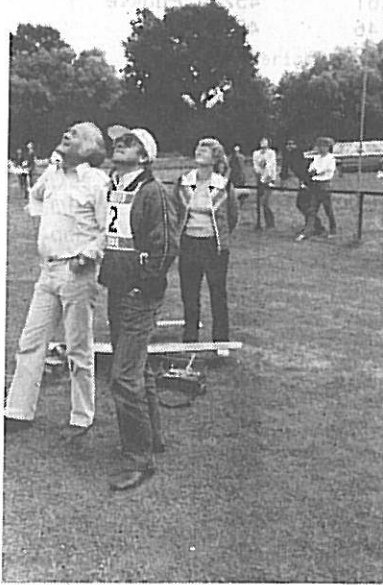
Oben: Die Sieger in der Klasse F3 A :
2. W.Schweiker, D, 1. H.Prettner, A und
3. Hermann Kowarz, A.

Rechts: Drei Teilnehmer flogen mit einer DALOTEL: Heinz Kronlachner, Hanno Prettner und Wolfgang Lemmerhofer. →

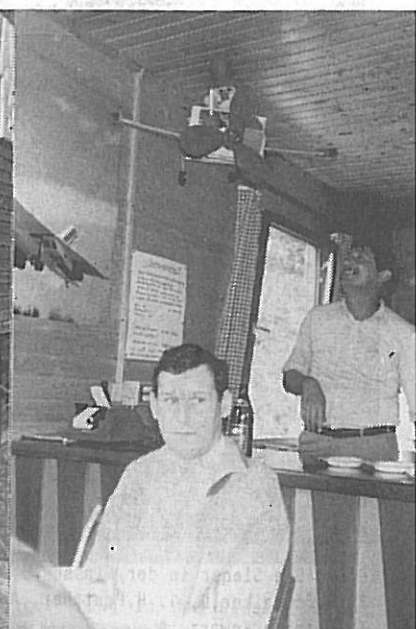


Wettbewerber, Wettbewerbsleitung und Jury in F3 A.





Aufmerksam verfolgen Jonny Brand, Weltmeister Hanno Prettner erklärt dem WM-Teilnehmer Werner Schweiker BRD Jury BRD und WM-Teilnehmer Adi Obmann der Amstettner Modellflieger, mit seiner Frau als Schmiermaxe und Panz den Flug eines Wettbewerbers Kiesling, eine Flugfigur des Teilnehmers, Helfer beim Wettbewerbsflug.



Wettbewerbsleiter und RC-Fachreferent Othmar Huber im Gespräch mit LSL Mühlparzer, OÖ, der als Punkterichter tätig war. Rechts PR Reyer.

Jonny Brand beobachtet aufmerksam den Obmann der Ennsener, Leo Tragweindl, beim Anschlagen eines Bierfassens. Schade um das was daneben geht.

Der Initiator und Vater des Int. Oberösterreich Pokalfliegen, Wolfgang Gruss, in der hübschen und gemütlichen Vereinshütte.



Links oben: Die Sieger beim 2.INT.00-WANDERPOKAL erhielten schöne Pokale und Medaillen und jeder Teilnehmer und Funktionär einen schönen Bierkrug.

Links mitte: LSL Erwin Mühlparzer überreicht dem Sieger, Hanno Prettnner, den Wanderpokal des Landesverbandes 00. Im Hintergrund BSL Krill und Obmann Tragweindl.

Links unten: Bürgermeister LA Happl, links und ganz rechts STR.Steinbichler, im Kreise der Sieger: Von links: Kowarz, Prettnner, Schweiker. In der Mitte LSL Erwin Mühlparzer.

Sehr gemütlich ging es beim geselligen Beisammensein zu. Zu einer guten Musik wurde getanzt und eine Luftballonschlacht trug zum heiteren Teil des Beisammenseins bei.



Der 2. Wettbewerb im ÖSTERREICH POKAL fand vom 15. - 17. Juli 1983 auf dem ÖMV-Modellflugplatz Brandstätte in Weer/Tirol im Rahmen des III. TIROLER POKALFLIEGENS statt.

Wie bereits in Koblach/Vorarlberg, gab es auch in Tirol bis zum Nennungsschluß in der Klasse RC/MS zu wenige Nennungen, sodaß sich der Veranstalter gezwungen sah, die Durchführung dieser Wettbewerbsklasse kurzfristig abzusagen. Lediglich 3 Tiroler und 2 Piloten aus der BRD hatten zeitgerecht ihre Nennung abgegeben.

Es wäre die Frage zu beantworten, warum zumindest die Modellflieger aus den benachbarten Bundesländern nicht zu diesem Wettbewerb genannt hatten. ???

Als Ausgleich dafür gab es allerdings in der internationalen Kunstflugklasse F3 A eine ausgezeichnete Besetzung, waren doch die kompletten WM-Mannschaften aus Liechtenstein und Österreich am Start sowie zwei Piloten der deutschen Nationalmannschaft. Erstmals flogen die beiden zweimaligen F3 A - Weltmeister Wolfgang Matt, Liechtenstein und Hanno Prettnner, Österreich in einem österreichischen Wettbewerb gegeneinander.

Die Salzburger stellten als Nachbarschaftshilfe wieder ihren Auswertungsbus einschließlich der Funktionäre zur Verfügung mit Computer-Rechenzentrum, Senderdepot und Lautsprecheranlage. Der Veranstalter möchte auf diesem Weg den Salzburgern für diese wertvolle Hilfe nochmals recht herzlich danken.

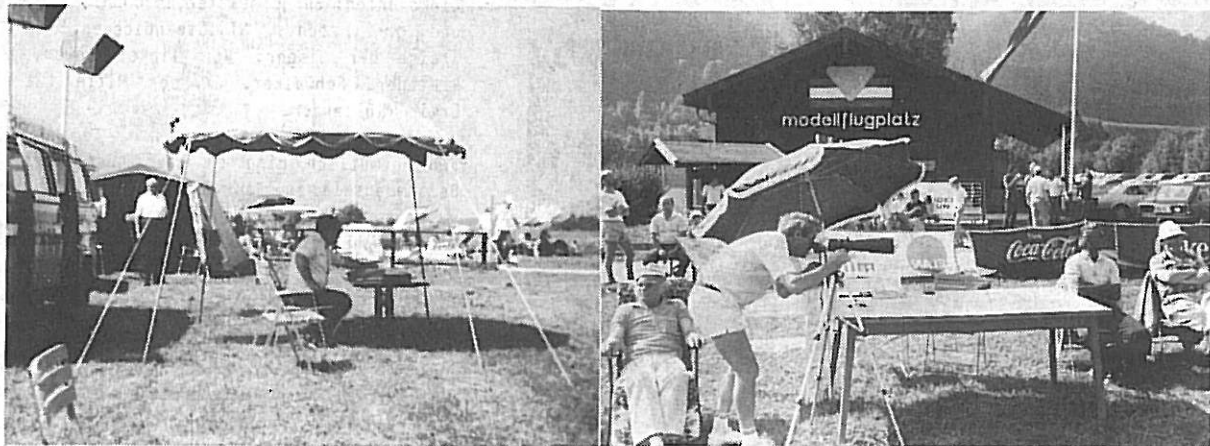
Der Wettbewerb wurde von Werner Miksch in Vertretung des vorgesehenen, aber verhinderten, Hans Niederwimmer, ganz ausgezeichnet und souverän geleitet. Als Jury standen wieder die Herrn Werner Oeggerli, Schweiz, Jonny Brand, BRD und BSL Edwin Krill, A, zur Verfügung.

Das Wetter war in Ordnung und es gab recht schöne Flüge zu sehen. Alle waren gespannt auf das Duell der beiden Weltmeister Wolfgang Matt und Hanno Prettnner, das schließlich mit 122 Punkten Vorsprung Hanno Prettnner für sich entscheiden konnte. Einen sehr guten Eindruck hinterließ der junge, erstmals in Österreich fliegende deutsche

III. INTERNATIONALES
**TIROLER
POKALFLIEGEN
1983**



VOM 15. BIS 17. JULI
Österreich-Pokal
RC/MS F 3 A



Souverän leitete der Salzburger, Werner Miksch, den Wettbewerb in der FAI-Klasse F3 A.

Als eifriger Fotograf betätigte sich das Jury-Mitglied aus der Schweiz, Werner Oeggerli.

WM-Teilnehmer Bertram Lossen, der sich mit nur 87 Punkten Rückstand hinter Wolfgang Matt auf den 3. Platz flog. Die weiteren österreichischen WM-Teilnehmer Hermann Kowarz und Adolf Panz landeten auf dem 5. bzw. 11. Platz.

Der vorgesehene Tiroler Abend fand wieder in der Taxenhütte statt, die von Josef Selg und seinen Mannen wieder ein Stück weiter ausgebaut und zu einem gemütlichen Saal verschönert worden ist.

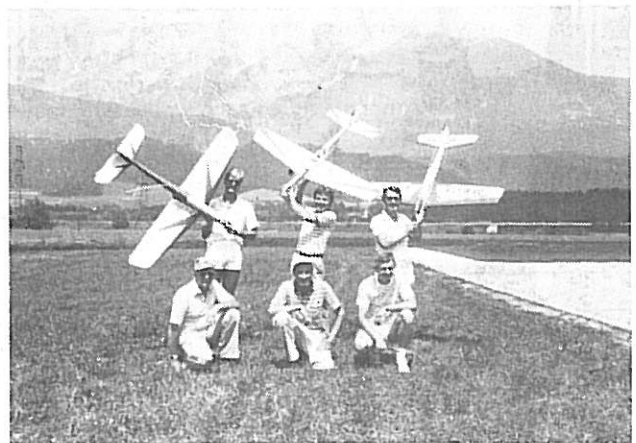
Eine gute 2 Mann - Band sorgte für gute Tanzmusik, und es war wieder ein sehr gemütlicher Abend.

Nach Beendigung des 3. Durchganges und einem kleinen Schaufliegen fand am Sonntag in der Taxenhütte die Siegerehrung statt. Jeder Teilnehmer und Funktionär erhielt als Präsent einen netten mit einer wettbewerbsbezogenen Beschriftung versehenen Tirol-Teller.

Damit ging wieder ein recht guter Wettbewerb zu Ende. Schade, daß er noch nicht diese Verbreitung und Anerkennung gefunden hat, die ihm aufgrund seines schönen weiten Geländes, der herrlichen Umgebung und nicht zuletzt dem Einsatz aller örtlichen Funktionäre zukommen müßte.



Der "Parkplatz" für die Wettbewerber



Die drei Sieger mit ihren Mechanikern: v.l. Bertram Lossen, D, Hanno Prettner, OE, und Wolfgang Matt, FL.

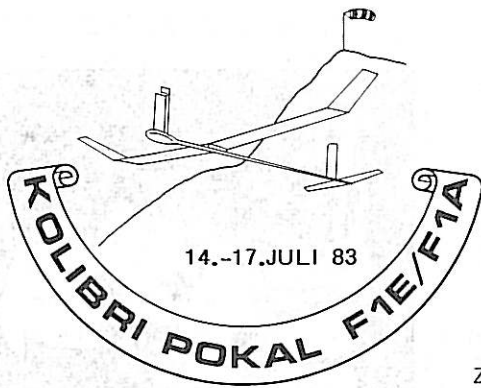
Die ERGEBNISSE der Klasse F3 A :

1. Prettner Hanno	ÖMV-Klagenfurt	OE	1411	1396	1452	2863	Punkte
2. Matt Wolfgang	MFG-Liechtenstein	FL	1375	514	1366	2741	"
3. Lossen Bertram	MSV-Oberhausen	D	1284	1190	1370	2654	"
4. Schweiker Werner	FSC-Knittlingen	D	1245	1270	1330	2600	"
5. Kowarz Hermann	ÖMV-MSC Salzburg	OE	1209	1218	1246	2464	"
6. Matt Norbert	MFG-Liechtenstein	FL	1241	1171	1193	2434	"
7. Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhof	OE	1169	1167	1244	2413	"
8. Dworak Manfred	ÖMV-Klagenfurt	OE	1175	1160	1236	2411	"
9. Budy Harald	MFG-Markdorf	D	1108	1151	1198	2349	"
10. Fritz Gerhard	MVS-Innsbruck	OE	1125	1133	1197	2330	"

11. Panz Adolf, OE, 2296, 12. Schaden Ferdinand, OE, 2286, 13. Meding Werner, D, 2187, 14. Marxer Günther, FL, 2173, 15. Glasl Martin, D, 2130, 16. Matt Ludwig, FL, 2063, 17. Stenzel Franz, D, 2058, 18. Frick Fidel, FL, 1968, 19. Zwingli Hansruedi, HB, 1960, 20. Palfrader Josef, OE, 1615, 21. Lemmerhofer Wolfgang, OE, 1102.







Es berichtet :
F1E-Fachreferent OSR Felix Schobel

Ein mit vielen Hindernissen gepflasterter Weg führte schließlich zu einer zeitlichen und örtlichen Verlegung des ursprünglich für 22.-24. Juli 1983 auf dem Wölkartkogel und Flugplatz Zeltweg festgelegten und schließlich auf den 15.-17. Juli 1983 vorverlegten 15. internat. Modellflugwettbewerb um den KOLIBRI-POKAL auf dem SPITZERBERG und den Flugplatz Spitzerberg. Zeigte sich das Bundesministerium für Landesverteidigung uneinsichtsvoll und unnachgiebig (??? Red.), den

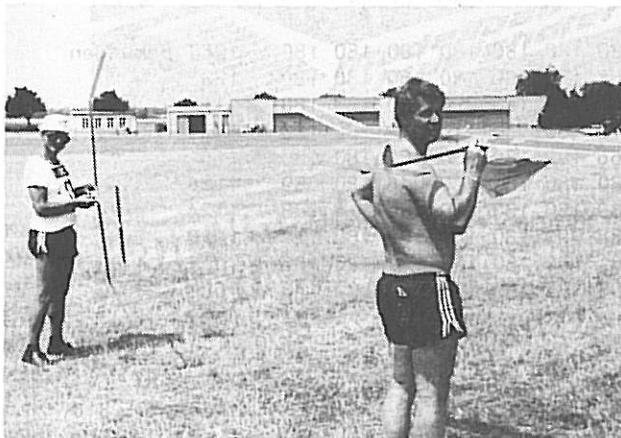
F1 A-Bewerb auf dem Flugplatz Zeltweg zu genehmigen und untersagte 1 Woche vor Wettbewerbsbeginn schriftlich deren Durchführung, so kam uns das Unterrichtsministerium mit der Genehmigung sehr entgegen, auf dem SPITZERBERG diesen internationalen Wettbewerb durchführen zu dürfen. Hier sei auch dem Österr. Aero Club und dem Generalsekretär für die viele Vermittlertätigkeit ein herzlicher Dank ausgesprochen.

Es gab mehrere Gründe, weshalb dann fast alle Teilnehmer recht zufrieden waren, daß der Wettbewerb am Spitzerberg zur Durchführung gelangte :

Erstens herrschte ein in dieser Gegend sehr seltenes "Kaiserwetter", zweitens konnten beide Wettbewerbe auf dem gleichen Platz ausgetragen werden, drittens war die Ernte fast abgeschlossen, viertens wehte beim F1E-Wettbewerb relativ günstiger Wind mit der so selten geringen Windstärke von unter 8 m/s und fünftens wurden alle von der Schule unter der Leitung von Leopold Harrer sehr freundlich aufgenommen und versorgt.

Betrüblich war nur, daß einige teilnahme-willige Modellflieger aus dem In- und Ausland wegen der Terminverschiebung (Urlaub) eben nicht kommen konnten und schließlich "nur" Vertreter aus 6 Nationen sich zum Wettkampf stellten.

Herrschte am 1. Wettbewerbstag beim 1. Durchgang noch idealer Nordwest - die Maximalzeit wurde mit 300 Sekunden festgelegt -, so drehte er ab dem 2. Durchgang auf die gerade noch zu fliegende Nordostrichtung, und auch die Skeptiker waren nicht unzufrieden, daß der Wettbewerbsleiter die Maximalzeit auf 180 Sekunden festlegte. So wurde jedenfalls jeder Modellverlust (im "Urwald") vermieden, und später waren auch die vorerst "verlorenen" Modelle wieder "heimgekehrt".



Lintner und Almesberger, ÖE, als Starthelfer



Karl Lintner wartet "günstigen" Wind ab.



Oben: Der Initiator des KOLIBRI-POKALS, Felix Schobel, sen. vor einem F1A-Start. Im Hintergrund die Bundessportschule Spitzerberg mit den Flugzeughangars.

Rechts: Die zweitplazierte KOLIBRI-Mannschaft vor dem nächtlichen Fahnenblock. V.l.: Almesbergör, Schobel, jun. Lintner Buchleitner und Schobel sen.



Am zweiten Wettbewerbstag herrschte herrliches "A2-Wetter", und obwohl einige Teilnehmer spaßhalber wegen zuviel Thermik den Abbruch des Wettbewerbes "verlangten", gab es auch recht überraschende "Absaufer", wovon auch einige österreichische A2-Asse und Kreisschlepper nicht verschont blieben.

Bei der Siegerehrung am Abend in der Bundessportschule, konnte der für die Organisation verantwortliche Union-Bundesfachwart alle Teilnehmer und deren Angehörige, vor allem aber recht herzlich den Schulleiter Leopold Harrer begrüßen. Nach einer Gedenkminute für den am Vorabend tödlich bei seinem EM-Training abgestürzten Motor-Kunstflugstaatsmeister Stiasny, dankte Schobel allen Teilnehmern für ihr diszipliniertes Verhalten, besonders den Funktionären und Zeitnehmern, die sich den ganzen Tag der Sonnenhitze ausgesetzt hatten und nahm mit dem Wettbewerbsleiter, Raimund Kosel, die Siegerehrung vor, wobei auch allen Spendern der Ehrenpreise (Pokale) gebührend gedankt wurde.

Die Ergebnisse in der Klasse F 1 A :

1. Raletic Milos	Novisad	YU	180	180	180	180	180	180	180	1260	Sekunden
2. Schubert Helmut	Ae.C. Hof	D	158	180	180	180	180	180	180	1238	"
3. Berger Buhmir	Kralova	OK	180	180	180	090	180	180	180	1170	"
4. Laufenthaler J.	ÖMV-St.Pöl.	OE	112	180	180	170	162	180	180	1164	"
5. Andrist Fredi	MG-Bern	HB	166	180	180	180	085	180	180	1151	"
6. Vaneldik A.W.	VG Dinxper.	PH	180	180	180	180	046	180	180	1126	"
7. Teisner Heinz	MFJ Münch.	D	180	180	180	180	180	116	108	1124	"
8. Fuss Helmut	UMFC Neuh.Oe		126	090	180	180	180	180	180	1116	"
9. Salzer Klaus	MFC-Wr.N.	OE	081	180	180	180	112	180	180	1093	"
10. Bock Ernst	MFC.Weik.	OE	180	133	180	180	059	180	168	1080	"

11. Frieser Anton, D, 1010, 12. Hlavka Hans, OE, 979, 13. Lintner Karl, OE, 972, 14. Schobel Felix, jun., OE, 960, Haller Robert, HB, 960, 16. Schobel Felix, sen., OE, 958, 17. Almesberger Karl, OE, 950, 18. Tilli Albin, OE, 929, 19. Buchleitner R., OE, 906, Gschaider Franz, OE, 851, 21. Mang Reinhard, OE, 847, 22. Kraus Werner, OE, 825, 23. Dolezal Hermann, OE, 816, 24. Mang Fritz, OE, 804, 25. Schröder Peter, D, 799, 26. Schüssler Bernhard, D, 789, 27. Zavodsky Alexander, OE, 758, 28. Michelitsch G., OE, 634, 29. Horcicka Vaclav, OE, 611, 30. Schneck Rupert, OE, 481, 31. Wutzl Franz, jun, OE, 478, 32. Kamp Wilhelm, OE, 477, 33. Göd Rupert, OE, 419, 34. Warzilek Albert, OE, 293, 35. Wutzl Franz, OE 064. Sek-Pkte.

Die Ergebnisse in der Klasse F 1 E :

1. Schüssler Bernhard	FSV Zeppelinheim	D	300	117	180	180	180	= 957 Sek.
2. Salzer Klaus	MFC Wr.Neustadt	OE	300	106	180	180	180	= 946 "
3. Mang Reinhard	ÖMV-Kagran	OE	185	180	180	180	174	= 899 "
4. Lintner Karl	UMSC Kolibri	OE	300	107	170	180	180	= 937 "
Teisner Heinz	MFJ-München	D	300	180	112	180	165	= 937 "
6. Schobel Felix, sen.	UMSC Kolibri	OE	300	117	180	156	180	= 933 "
7. Schuberth Helmut	Ae.C. Hof	D	152	172	180	180	180	= 864 "
8. Mang Fritz	ÖMV-Kagran	OE	112	180	180	177	180	= 829 "
9. Schneck Rupert	ÖMV-St.Pölten	OE	215	180	180	111	180	= 866 "
Almesberger Karl	UMSC Kolibri	OE	300	141	098	180	180	= 899 "

11. Buchleitner 820, 12. Haller 868, 13. Frieser 879, 14. Schobel Felix jun. 825, 15. Hlavka 793, Schröder 782, 17. Berger 791, 18. Andrist 671, 19. Bodmer 721, 20. Wutzl sen. 580, Raletic 519, Hohenberger 488 Sekunden.

Kombination F1 A + F1 E in Punktwertung :

1. Schuberth Helmut	Aero Club Hof	D	2573 Punkte
2. Teisner Heinz	MFJ München	D	2483 "
3. Salzer Klaus	MFC Wr.Neustadt	OE	2467 "
4. Lintner Karl	USMC Kolibri	OE	2331 "
5. Schobel Felix, sen.	detto	OE	2311 "

6. Berger, OK, 2292, 7. Frieser, D, 2270, 8. Almesberger, OE, 2246, 9. Haller, HB, 2238, 10. Mang R., OE, 2218, 11. Schobel, jun., OE, 2195, 12. Hlavka, OE, 2194, 13. Buchleitner, OE, 2193, 14. Schüssler, D, 2184, 15. Andrist, HB, 2162, 16. Mang F., OE, 2109, 17. Raletic, YU, 2052, 18. Schröder, D, 1981, 19. Schneck, OE, 1777, 20. Wutzl F., OE, 964 Punkte.

Mannschaftskombination:

1. Aero Club Hof	D	7.326 Punkte
2. UMSC Kolibri	OE	6.888 Punkte
3. Niederösterreich	OE	6.438 Punkte

Das besondere Flugmodellbau-Fachgeschäft

made in Schweighofer

WIR VERSTEHEN WAS VOM FLIEGEN...

derzeit folgende Aktionen:

ROBBE - PRESTO 4x4 - Picco - Super Sport -
 Servo - 5Min.-Epoxy Kleber - Kitty MPX -
 SAITO 120 - ENYA Kerzen -
 Panzer Kleber - SUPER TIGRE -
 MOTOREN - Stock Car -
 GRAUPNER RC Car -

8530 Deutschlandsberg
 Hauptplatz 9
 Tel. (03462) 254179

MÜNCHNER FREIFLUGWETTBEWERB des MCM

Ein Bericht von Ing. Ernst Reitterer

Da es bekanntlich in Österreich, sicherlich auch aus Geländeschwierigkeiten, kaum noch Freiflugwettbewerbe, insbesondere in der Klasse F1 B, gibt, ist es für uns Freiflieger aus Salzburg sehr willkommen, insgesamt 2 Wettbewerbe jährlich im 150 km entfernten München -Neuherberg bei Freimann, besuchen zu können. Richtig bekannt wurde das Fluggelände "Fröttmanninger Heide" durch die internationalen Freiflugwettbewerbe der 70er Jahre !

Die Anreise ist problemlos über die Autobahn bis direkt zum Gelände möglich. Der 1.Wettbewerb fand am 29.Mai 1983 statt und wurde vom Modellbau-Club-München veranstaltet. Übrigens ein reiner RC-Verein, der einen Freiflugwettbewerb durchführt - dies wäre bei uns kaum möglich ! (? Red.). Auch der Freiflug-Nachwuchs bereitet dem Nachbarn keine Sorgen, denn soo viele Jugendliche, die mit Eifer bei der Sache waren, habe ich noch nie gesehen. In Deutschland wird ja auch mit Erfolg die sogenannte Klasse A1 (KS lt. unserer MSO) geflogen. Nach meiner Ansicht die bestmögliche Grundlage für den Nachwuchs in den Freiflug einzusteigen. Leider wird bei uns diese Klasse nicht geflogen.

Nun aber zum Wettbewerb selber :

Die Wettkampfleitung hatte sich viel Mühe gemacht, die Veranstaltung ohne unnötige Vorschriften und ohne Eile trotzdem ordnungsgemäß über die Bühne zu bringen. So wurden insgesamt 7 Startstellen errichtet, und jeder Teilnehmer hatte nach Aufruf 10 Minuten (!) Zeit, seinen Durchgang zu absolvieren. Ausgeflogen wurden die Klassen A1, F1A, B, C. Eine Stunde Durchgangszeit wurde festgesetzt. Leider wurden nur 5 Durchgänge geflogen, andererseits gerechtfertigt, weil der Wind während des gesamten Wettbewerbes recht lebhaft war, und zweimal gab es ein Gewitter mit kurzem aber heftigem Regen, zwischendurch jedoch sonnige Abschnitte bei max.

Temperatur um 20 Grad.

Unser erst 9-jähriger Junior, Heinz Nitsche, (LSV - Salzburg) hatte gleich beim Probestart Pech, als sein einziges A2-Modell zu Bruch ging. Dafür belegte aber sein Vater, Dipl.Ing. Heinz Nitsche, ÖMV-Salzburg, einen 3.Platz in F1 A, obwohl er im 3.Durchgang einen Flug von 50 Sekunden hinnehmen mußte. In dieser Klasse erreichte ein Jugendlicher, nämlich Roland Hyttrek, MFJ München, die max. Zeit von 900 Sekunden und gab so manchen "alten Hasen" das Nachsehen. Ing.Ernst Reitterer, LSV Salzburg, erzielte zwar den 1.Platz in der Klasse F1 B, gleichsam als kleines "Trostpflaster", nachdem im 2.Durchgang sein F1B-Modell höherer Streckung, nach einem spektakulärem Max - oftmals war es nur



Dipl.Ing.Heinz Nitsche, ÖMV Salzburg, 3. in F1 A



Ing.Ernst Reitterer, LSV Salzburg, 1. in F1 B

noch als kleiner Punkt zwischen den Gewitterwolken zu erkennen - nach der Zeit außer Sicht kam und nicht mehr gefunden werden konnte.

Beinahe noch im Gewitterregen erfolgte unmittelbar nach Beendigung des Wettbewer-

bes die Siegerehrung durch den Wettbewerbsleiter Alfred Fischer und Sportleiter Ralph Decker, direkt am Platz. Mit einem riesengroßen Wanderpokal wurde der Tagesbeste in F1 A - ein Jugendlicher geehrt.

Die Ergebnisse :

Klasse F1 A - Segelflugmodelle : (16 Teilnehmer)

1. Poglitsch E.	MFG - Fe.	180	180	180	064	180	784	Sekunden
2. Sauer E.	MFG - Bo.	180	138	091	180	165	754	"
3. Nitsche Heinz	ÖMV-Salzburg	180	177	050	090	180	677	"
15. Reitterer Ernst	LSV-Salzburg	049	---	---	---	---	049	"

Klasse F1 B - Wakefield : 5 Teilnehmer

1. Reitterer Ernst	LSV Salzburg	140	180	180	172	180	852	Sekunden
2. Schlesinger R.	MFG-Nü.	180	180	166	180	125	831	"
3. Rummel A.	MFG-Nü.	125	180	180	180	163	828	"

(Die Namen und Vereinsbezeichnungen der deutschen Teilnehmer sind deshalb abgekürzt geschrieben, da sie nur so der offiziellen Ergebnisliste zu entnehmen waren).

* * * * *

INTERNATIONALER F3 B - WETTBEWERB in Poprad /CSSR am 15./16. Juli 1983

Ein Bericht des WIN-TEAMS, NÖ

Für die Österreicher ist dies heuer der einzige F3B-Bewerb im FAI-Kalender, der keine unzumutbare weite Anreise erfordert. Entsprechend rege war das Interesse. 8 Österreicher fuhrten am 14. Juli bei tristem Wetter nach Poprad, einer Stadt mit ca. 35000 Einwohnern, an der Hohen Tatra. Quartier war das Lehrlingsheim der örtlichen Waggonfabrik. Der Komfort darnach gering, aber das kann einen gestandenen F3B-Flieger nicht erschüttern. Außerdem gab es heuer (im Gegensatz zum Vorjahr) warmes Wasser zum Duschen.

Wesentlich mehr Sorgen machte uns der anhaltende Regen und außerdem Peter Hoffmann, der vor lauter Grippe kaum aus den Augen sehen konnte.

Am nächsten Morgen Sonnenschein, und das Stimmungsbarometer steigt ! Um 7 Uhr waren wir am Fluggelände, einem Agrarflugplatz, der leicht nach Nordost hängt. Um 8,20 Uhr nahmen 60 Piloten aus 9 (!) Ländern den Kampf um Meter und Sekunden auf.

Wettbewerbsverlauf :

Den Spitzenkampf veranschaulicht die Graphik.

Disziplinen:

A = Dauerflug (360 Sekunden + Ziellandung)

B = Streckenflug (maximal 12 Strecken a 150 m)

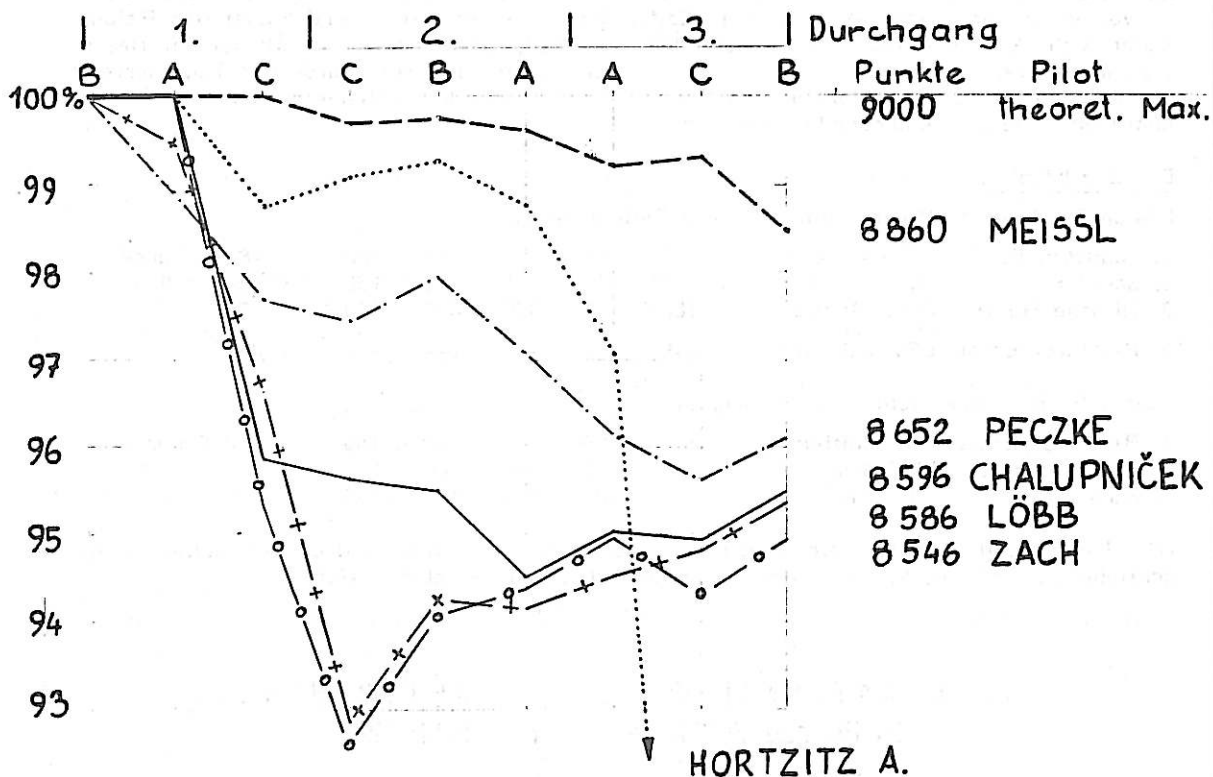
C = Speedflug (4 Strecken a 150 m).

Die Prozentwerte folgen aus :

Gesamtpunkte der Piloten nach der jeweiligen Disziplin gebrochen durch maximal mögliche Punkte mal 100.

Strecken- und Dauerflug sehen 4 Piloten mit dem Punktemaximum gleichauf, darunter erfreulicherweise 2 Österreicher. Zahlreiche andere Teilnehmer liegen nur knapp dahinter.

Der Speedflug trennt dann Spreu und Weizen. An der Spitze zeichnet sich ein Duell zwischen dem Deutschen Armin Hartzitz und



dem Österreicher Andreas Meissl ab. Letzterer führt nach dem 1. Durchgang mit dem Punktemaximum von 3000, aber nur ganz knapp. Am Ende des 1. Wettbewerbstages sind 5 Runden geflogen. 3 Piloten haben noch gute Chancen auf den Sieg. Unterstützt von Österreichs Thermikauge Nr.1, Wolfgang Zach, und einem kreisenden Storch, fliegt Meissl in den 2 Dauerflügen am Samstag Vormittag gute Zeiten. Die Infrastruktur seiner beiden Konkurrenten ist offenbar nicht so perfekt und sie fallen etwas ab. Das verleitet Hortzitz dazu, im Speedflug zu viel zu riskieren. Mit einer O-Wertung begräbt er seine Chancen. Inzwischen hat sich der Kampf um Platz 3 zugespitzt. Aber der abschließende Streckenflug bringt keine Veränderungen mehr.

Das aus österreichischer Sicht erfreuliche Endresultat lautet:

1. Meissl Andreas	A	8860 Punkte
2. Peczke Gregorz	PL	8652 "
3. Chalupnicek Vaclav	CS	8596 "

4. Löbb Jan	CS	8586 Punkte
5. Zach Wolfgang	A	8546 "

Die übrigen Österreicher :

- 11. Fiel Walter, 8257 Punkte, ihm war Fortuna bei diesem Wettbewerb nicht besonders hold.
- 12. Hoffmann Peter, 8248 Punkte, trotz Grippe und Dank eines tollen Endspurts (Bester im 3. Durchgang),
- 15. Dopler Günter, 8159 Punkte
- 16. Lang Franz, 8157 "
- 32. Sturm Peter, 7513 "
- 53. Ofner Edmund, 5526 "

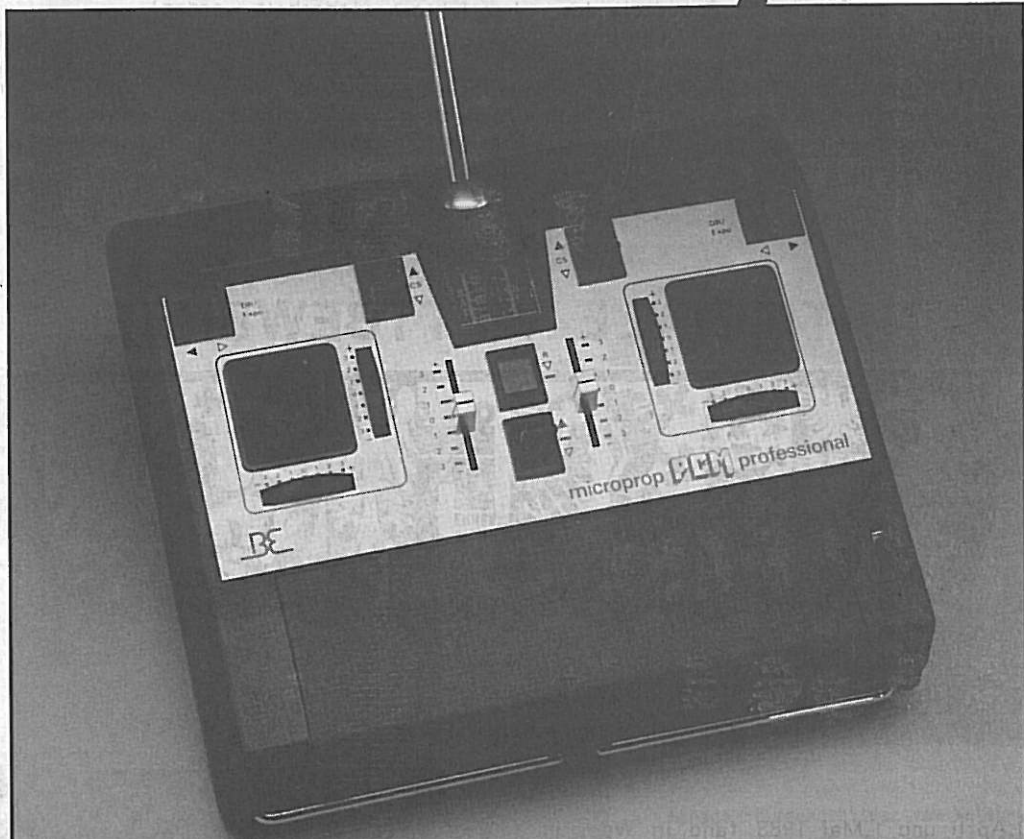
der Pechvogel, er hatte sein Modell zu Beginn des 2. Durchganges zerstört und dadurch 2700 Punkte eingebüßt.

Zu unserer eigenen Überraschung konnte das TEAM WING (Hoffmann, Meissl, Sturm) den 2. Platz in der Mannschaftswertung hinter dem besten tschechischen Team belegen.

Allgemeines :

Das schöne, überwiegend schwachwindige

Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleuten ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen). ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:



Z.B. Schmalband-FM-Betrieb, HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und austauschbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelflugkassette). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

BE
BRAND-ELEKTRONIK

**microprop von Brand-Elektronik,
Technik und Qualität!**

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel.

Wetter ließ für die meisten Teilnehmer im Dauer- und Streckenflug Leistungen nahe dem Maximum zu. Die beste Speedzeit des Bewerbes betrug 24,03 Sekunden (geflogen von A.Meissl). Zirka 35% aller gewerteten Speedzeiten lagen unter 30 Sekunden.

Für die Organisatoren gab es nur höchstes Lob. Nur ein Beispiel :

Im ganzen Wettbewerb mußte kein einziger Flug wegen Unachtsamkeit eines Wendemarkerichters wiederholt werden!

F3B in Poprad ist mehr als ein Wettbewerb, es ist ein kleiner Beitrag zur Verständigung zwischen Ost und West. Im Gespräch mit Tschechen und Ostdeutschen lernt man die Freiheit, die wir genießen, erst so richtig zu schätzen.

NATIONALE WETTBEWERBE

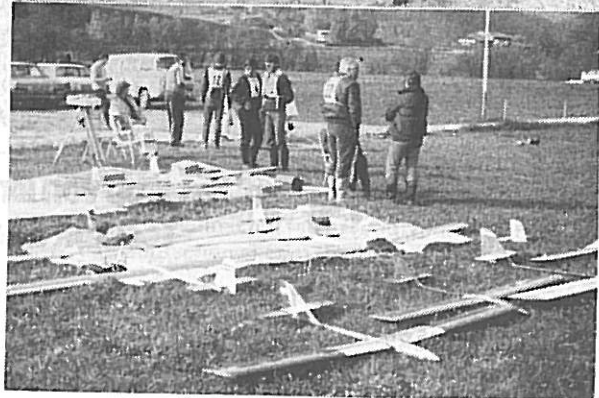


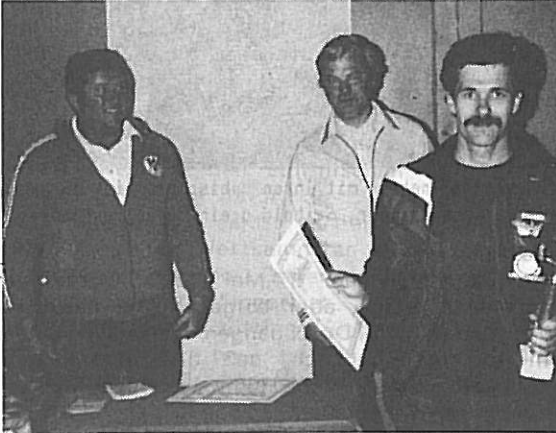
8. TIROLER POKALFLIEGEN 1983 NATIONAL MIT INT.BETEILIGUNG = F - 3 - B =

Am 30. April und 1. Mai 1983 fand in Weer in Tirol der F3 B - Wettbewerb des 8. Tiroler Pokalfliegens 1983 statt.

Es waren insgesamt 25 Wettbewerber am Start, die vom Wetter nicht gerade verwöhnt wurden. Der Wind wehte recht unregelmäßig und unbeständig, und hätte die Jury jedesmal den Wünschen einiger Wettbewerber entsprochen und den Start umgedreht bzw. verlegt, hätte es noch viel mehr Ärger gegeben. Der Wind wurde im letzten Durchgang so stark, daß es die steirischen Modellflieger vorzogen, auf weitere Starts zu verzichten. Ihre Modelle waren für derartige Windgeschwindigkeiten ganz einfach nicht geschaffen. In der Tat zerlegte es mehrere Modelle schon beim Hochstart und erst recht bei den Speedflügen.

Als Mangel muß unbedingt angesehen werden, daß es zu wenige Sportfunktionäre gab, sodaß die Jury zeitweise die Aufgaben der Wettbewerbsleitung und sogar der Auswertung übernehmen mußte. Für einen derartig schwierigen Wettbewerb müssen genügend viele





Einige Stimmungsbilder vom Wettbewerb.
Als Jurymitglied war auch der ehemalige
F3B-Fachreferent, Fridolin Fritz, tätig.
Links oben. Rechts unten: Organisator und
Wettbewerbsleiter Josef Selg.

Sieger wurde Staatsmeister Karl Wasner,
jun., links, dahinter Landessektionsleiter
Josef Selg und Bundessektionsleiter
Edwin Krill.

Funktionäre zur Verfügung stehen, die auch mit den Wettbewerbsregeln und ihrer Tätigkeit gut vertraut sein müssen.

Sieger des Wettbewerbes wurde der regierende Staatsmeister Karl Wasner, jun. aus Vorarlberg, der eine Gesamtpunktezahl von 11.571,9 erreichte vor dem Niederösterreicher Andreas Meissl mit 11.096,4 Punkten und dem Tiroler Hans Haller, der es auf

11.000,6 Gesamtpunkte brachte.

Die Siegerehrung wurde in der Taxenhütte von Landessektionsleiter Sepp Selg und Bundessektionsleiter Edwin Krill vorgenommen.

Weitere Ergebnisse nächste Seite

Ergebnisse des 8. Tiroler Pokalfliegens in der Klasse F3 B :

1. Karl Wasner, jun.	MSFC Rheintal	OE	3000,0	2984,6	2864,3	2723,0	11.571,9
2. Andreas Meissl	LV Niederösterr.	OE	2556,7	2952,5	2870,2	2717,0	11.096,4
3. Hans Haller	ÖMV Tirol	OE	2655,8	2755,6	2856,1	2733,1	11.000,6
4. Günther Aichholzer	ÖMV Tirol	OE	2788,6	2385,7	2672,6	3000,0	10.846,9
5. Hans Schmied	MC München	D	2560,8	2301,1	2797,9	2808,3	10.468,1

6. K.Wasner, sen. 10.211,2, 7. Hoffmann 9.991,2, 8. Sturm 9.681,7, 9. Lang 9.031,5, 10. Fiel 8.985,5, 11. Weber 8.756,8, 12. Lemberger 8.556,0, 13. Lercher 8.491,9, 14. Dr.Mayr 7.848,9, 15. Pongruber 7.794,3, 16. Haslauer 7.790,5, 17. Wiechers 7.266,5, 18. Ofner 6.937,6, 19. Maar 6.655,4, 20. Bene 6.602,5, 21. Elfinger 6.509,5, 22. B.Mayr 6,441,2, 23. Schurz 5.907,5, 24. Hufnagel 5.683,6, 25. W.Mayr 3.926,2 Punkte.

IV. PONGAUER ALPENCUP für Modellhubschrauber

Ein Bericht von Gottfried Peter, Foto M.Rottensteiner

Die Modellbaugruppe St.Johann in Pongauveranstaltete heuer diesen Wettbewerb zum 2.Mal in Wagrain. Um gegen das bis jetzt fast immer geflogene Speedprogramm eine Alternative anbieten zu können, wurde von uns erstmals versucht Figuren aus dem von der EHA vorgeschlagenem Programm in einem Wettbewerb einzubauen. Bei den EHA Figuren kommt es vor allem auf die Ausführung der Figuren und nicht so sehr auf die Geschwindigkeit an. Im Verlauf des Wettbewerbes stellte sich jedoch heraus, daß sich die Piloten bei den Schwebefiguren viel schwerer tun als beim reinen Speedprogramm. Es wurde also bis auf einige Erleichterungen dasselbe Programm geflogen, wie es bei den Staatsmeisterschaften zu fliegen ist. Der Hauptgedanke zu dieser Veranstaltung war jedoch das gegenseitige Kennenlernen alter und neuer Hubifreunde und das gemeinsame Fliegen beim Wettbewerb. Darum hat auch der Veranstalter keine Mühen gescheut, und für jeden Teilnehmer einen Wanderpreis organisiert, die dann alle nach dem Wettbewerb verlost wurden. Als wohl einzigartig in Österreich kann der Hauptpreis angesehen werden. Verlost wurde neben Modellbaukästen, Schiern usw. ein 14-tägiger Aufenthalt für 2 Personen auf Mallorca. Ähnlich wertvolle Preise werden auch beim V.Pongauer Alpen-cup 1984 verlost werden. Der glückliche Gewinner dieses wertvollen Preises war Herr Johann Seibold von der MFG Fürth in



Wettbewerbsteilnehmer mit ihren Hubis. Von links: Plieseis, Brennsteiner, Seibold u.ein Modellbauhändler

Bayern.

Am Samstag, dem 14.Mai 1983 wurde bei schönem Wetter, aber böigem Wind das EHA Programm in 3 Durchgängen geflogen. Dabei merkte man deutlich, daß die stabilen und optimal eingestellten Hubis Vorteile hatten. Schon nach diesem Durchgang lag der hohe Favorit Sepp Brennsteiner in Führung, gefolgt vom Lokalmatador Manfred Plieseis.

Am Sonntag, dem 15.Mai wurde dann das allen Piloten bekannte Speedprogramm geflogen. Dieser Durchgang brachte dann nur noch leichte Verschiebungen in der Rangliste gegenüber dem Vortrag. Der 1.Platz von Sepp Brennsteiner war jedoch nie in Gefahr. Mit der abschließend von Ing.Reitterer vorgenommenen Siegerehrung und der Verlosung fand ein schönes Wochenende seinen Abschluß.

Die Ergebnisse des 4.Pongauer Alpcup's für Modellhubschrauber. 17 Wertungen.

1. Brennstainer Josef	Wildkogel Falken	1209	702	1911 Punkte
2. Kopp Thomas	MHC München	894	670	1564 "
3. Plieseis Manfred	LSV St.Johann	932	609	1541 "
4. Bokalic Gottfried	ÖMV Klagenfurt	815	685	1500 "
5. Brunner Toni	MBC Freilassing	787	661	1448 "
6. Schloffer Johann 1407, 7. Stiglbauer Hubert 1310, 8. Seifert Christian 1253, 9. Teufl Leopold 1180, 10. Tschuden Robert 1087, 11. Seibold Johann 859, 12. Jöbstl Heinz 713, 13. Dopfer Manfred 692, 14. Trampitsch Michael 590, 15. Köstenberger 538, 16. Kopp Helmut 222, 17. Truschner Josef 35 Punkte.				

II. PONGAUER F-SCHLEPPWETTBEWERB 28./29. Mai 1983

Es berichtet Gottfried Peter, St.Johann

Bereits ein bis zwei Tage vor dem Wettbewerb trafen die ersten Teilnehmer ein, um durch Training die Platzbedingungen kennen zu lernen. Auch diesmal stand der Wettbewerb unter dem Motto eines Freundschaftsfliegens, wobei bei der Bewertung der einzelnen Flugphasen versucht wurde, gerecht, aber nicht allzu streng, zu werten. Besonders erfreut waren wir, daß wir zum Wettbewerb neben vielen bestens bekannten Fliegerkameraden auch den Präsidenten des DMV begrüßen konnten.

Der Wettergott hatte mit dem Veranstalter ein Abkommen geschlossen, denn an diesem Wochenende herrschte ein wunderbares Flugwetter, entgegen den stürmischen und regnerischen Wochen davor.

Die Veranstaltung selbst verlief sehr spannend. Am ersten Wettkampftag wurden zwei Durchgänge geflogen. Dabei zeichnete sich schon der spätere Sieger ab. Das Gespann Berer-Berer aus Altötting (Sieger des vorjährigen Wettbewerbes) zeigten den perfekten Schlepp. Da gab es keine Versetzung des Seglers hinter der Schleppmaschine, sie flogen wie ein Strich. Einzig das St.Johann-

nerGespann Glück-Müller nahmen die Herausforderung der Altöttinger an und mußten sich am Ende nur knapp geschlagen geben. Um ca. 15,00 Uhr des ersten Tages waren die beiden ersten Wertungsdurchgänge beendet. Daraus kann sicherlich für den Veranstalter die Lehre gezogen werden, daß so ein Schlepp-Wettbewerb mit bis zu 30 Gespannen in 3 Durchgängen an einem Tag durchzuführen ist. Also ab 1984 nur noch ein Wettbewerbstag.

Der 3.Durchgang wurde am Vormittag des 29.5. geflogen und ohne Schwierigkeiten abgeschlossen. Dabei konnten die Gespanne, die bereits am Vortag hohe Wertungen erfliegen, die guten Plazierungen bestätigen.

Am Nachmittag fand dann bei gemütlichem Beisammensein und trotz eines heftigen Gewitters das Schaufliegen statt. Ganz besonderen Anklang fand bei dem zahlreich erschienenen Publikum neben dem F3A Programm von Roman Glück ein Bannerschlepp, der in 3er Formation, also von drei Schleppmaschinen, geflogen wurde.

Dieser 2. F-Schleppwettbewerb wurde von allen Teilnehmern als gelungen bezeichnet.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65

1.	Berer Georg Berer Stefan	MFG Alt-Neuötting	855	844	861	1717 Punkte
2.	Glück Roman Müller Wilfried	LSV St.Johann	765	840	861	1701 "
3.	Hartl Volker Schaffrath Herbert	detto	804	812	697	1616 "
4.	Buchbinder Ernst, sen. Raab Peter	MFC München Solln	637	811	767	1578 "
5.	Buchbinder Ernst, jun. Krejci Hans	detto	738	835	676	1573 "

6. Siegel-Endl 1570, 7. Stiebinger-Stiebinger 1542, 8. Bacher-Kaiser 1540, Schmiedinger-Pointner 1520, 10. Kammerhuber-Hillinger 1519, 11. Kolm-Maurer 1500, 12. Fleißner-Kreitmayr 1448, 13. Winter-Rettenegger 1445, 14. Ostroznik-Rottensteiner 1430, 15. Franzek-Kiermaier 1360, 16. Tidl-Pertlwieser 1319, 17. Schlager-Reinisch 1318, 18. Höller-Mayer 1276.



Siegerfoto: Die ersten fünf Gespanne



Zwischen den Durchgängen

FLUGSCHAU der „K R O N E“

AM 17. September 1983, BEI SCHLECHTWETTER AM 18. September 1983, FINDET
IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ÖMV-WIEN UND DEM ÖMV AUF DEM MODELLFLUGPLATZ
IN BOCKFLIESS DES ÖMV-WIEN EINE FLUGSCHAU DER LADENWEITUNG STATT.

GESUCHT WERDEN PLOTTEN MIT ATTRAKTIVEN MODELLLEN.

Für Jugendliche zwischen 7 und 15 Jahren wird für Wien, Niederösterreich
und Burgenland ein Wettbewerb für Papierflieger und kleine Balsamodelle
in der KRONENZEITUNG ausgeschrieben.

Auskünfte bei MODELLBAU KIRCHERT, Linzerstraße 65, 1140 WIEN.

verschoben auf 1984!

Manfred Dvorak

Auf dem Weg zur Spitze

mit
Picco
Flugmotoren



2. Oberösterr. Pokal Fliegen

15. Intern. Wettbewerb Bratislawa

3. Intern. Tirolwettbewerb

Internationaler Mecsek Cup

Platz 5

Platz 2

Platz 8

Platz 1

Picco -Motoren

Im guten Fachhandel erhältlich

Generalrepräsentanz für Österreich:

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0 22 2 / 37 11 88



Erstes "MARATHONFLIEGEN" in Salzburg

Es berichtet Peter Tollerian, Salzburg

und Erholung ausüben und nicht willens sind, laufend an strengen Bewerben usw. teilzunehmen.

Sie alle wollen sich aber auch einmal untereinander messen, jedoch ohne gleich in ernstesten Wettbewerbsstreß zu verfallen. Es soll locker zugehen, fast familiär, und jeder soll eine faire Chance bekommen. Nun, auch in unserer Gruppe ist dies nicht anders, doch wurden in der letzten Zeit Stimmen laut, daß nun eben der althergebrachte Modus, Start am Hang oder mit der Winde, drei mal drei Minuten zu fliegen, Landung im Kreis für einen schönen Sonntagnachmittag doch ein "wenig zu wenig" wäre, man möchte einmal "was anderes" versuchen.

Gedacht und dann auch getan. Zwei Freunde heckten hier einen Plan aus, der vorerst einmal auf Überraschung stieß. Ein Bewerb nach dem Motto "wer fliegt am längsten". Nach einigen Diskussionen war der Austragungsmodus klar. Gestartet wird mit der Winde in möglichst kurzen Abständen. Jeder hat also annähernd die gleichen Bedingungen.

Die Flugzeit wird das erstmal versuchsweise auf maximal eine Stunde festgelegt. Die Landung hat weitgestreckt, gerade in einer Landebahn zu erfolgen.

Am 4. Juni stellten sich nun 15 Mitglieder diesem vereinsinternen Bewerb, herrliche Witterung, sehr heiß, aber auch sehr gute Thermik.

Wie gings nun zu, was ist passiert ?

Die Frequenzwahl traf unser Bewerbleiter, Ing. Stindl, derart gekonnt, daß alle Teilnehmer gleichzeitig in der Luft sein konnten.

Also nichts wie weg mit den Modellen - die Winde hatte Hochbetrieb. Bal zeigte sich, daß hier Piloten, die ansonsten immer ganz vorne zu finden sind, Federn lassen mußten. Hier kommt es eben nicht darauf an, die 3 Minuten möglichst irgendwie abzuspulen, hier muß man suchen, auch verbissen mit der Thermik kämpfen, um

Ein sehr wesentlicher Teil des Vereinsgeschehen macht auch die laufende Betreuung der Mitglieder aus. Hier wieder besonders jener Mitglieder, die unseren Sport vorwiegend zur eigenen Freude oben zu bleiben.

Daß man es auch übertreiben kann haben uns 2 Kollegen bewiesen, die vor lauter Höhe - Höhe und noch einmal Höhe ihre Modelle aus den Augen verloren hatten. Nach dem Motto: "einmal sind sie alle wieder einmal gelandet", fanden auch diese Modelle wieder auf den Boden zurück, gebremst durch einen freundlichen Jungwald.

Die anderen Piloten kämpften inzwischen verbissen, und es zeigte sich, daß man durchaus in der Lage ist, eine Stunde oben zu bleiben. Zwei volle Max wurden geflogen, dazu noch die Landepunkte für eine schöne, saubere Landung - macht 3.630 Punkte.

3 weitere Piloten kamen diesem Ziel sehr nahe, Flugzeiten zwischen 45 und 53 Minuten waren noch drinnen.

Auch die Jugend hielt sich sehr gut. Klar, daß den Jungen im Alter zwischen 11 und 13 Jahren hier noch die Erfahrung und auch die Ausdauer fehlte.

Über eines muß man sich nämlich noch im Klaren sein. Eine Stunde ist eine sehr lange Zeit. Dem Verfasser ist es selber passiert, daß er anfragte, wie lange er nun schon oben sei, er meinte, es wären bereits 30 bis 35 Minuten, tatsächlich waren es aber erst 18 Minuten.

Die Konzentration und die Anspannung wird hier noch auf eine sehr harte Probe gestellt. Insgesamt waren 3 Durchgänge möglich. Die Piloten mit nicht sehr guten Flugzeiten haben in weiteren 2 Durchgängen versucht, sich zu verbessern, die Piloten mit sehr guten Zeiten ließen es meistens bei einem Durchgang bewenden, denn gewertet wurde nur der beste Durchgang.

Man war sich am Abend einig, daß diese Austragungsart eine sehr gute Bereicherung darstellt, manche Piloten vielleicht sogar anregen wird, entsprechende Modelle zu bauen, denn man war sich auch einig, daß man diesen Weg weitergehen soll und auch wird.

Eine noch tollere Idee ist übrigens bereits geboren. Darüber werden wir nach der ersten Versuchsveranstaltung berichten.

Ergebnisse des 1.Marathonfliegen :

1. Josef Ennikl	3.630 Punkte
Wilfried Müller	3.630 "
3. Ing Ernst Reitterer	3.192 "

4. Norbert Schwab 3.091, 5. Peter Tollerian 2.674, 6. Klaus Dieter Hosp 1.560, 7. Gerhard Glück 1.235, 8. Walter Hosp 1.172, 9. Alexander Spann 693, 10. Ado Kop-pitsch 573, 11. Gerhard Pils 508, 12. Harald Meusburger 289, 13. Peter Pichler 240, 14. Dietmar Tollerian 193, 15. Gerhard Schönbauer 99 Punkte.
13.-15.Platz = 1.-3- Platz in der Jugendwertung.

JUBILÄUMS - HANGFLIEGEN IN ABTENAU

Zum 10. Mal veranstaltete bereits der LSV-Zweigverein Abtenau unter der bewährten Leitung von Obmann Franz Schlager einen Bewerb im Rahmen der Hangflugtournee.

Klar, daß dem Ruf der Abtenauer zu dieser Jubiläumsveranstaltung alles gefolgt ist. Ein stolzes Nennungsergebnis von 59 Piloten am Start, eine wahre Freude für den Veranstalter.

Scheinbar haben die Abtenauer aber ein getrübtetes Verhältnis zum Petrus. Auch diesmal wieder spielte der Wind nicht mit. Tief hereinhängende Wolken, oft drehender und dann wieder ganz wegbleibender Wind machten den Piloten zu schaffen. Man war sich einig, daß bei allen sonstigen Gelegenheiten in Abtenau herrlichste Bedingungen herrschen, Flüge wie im Bilderbuch wurden von vielen von uns in Abtenau bereits auskostet, doch immer an Wettbewerbstagen spielt Petrus halt nicht mit.

Doch dies ist nun mal so bei Wettbewerben. Dies tat jedoch der überaus guten Stimmung der Piloten keinen Abbruch, es wurde unverdrossen geflogen, keiner beklagte sich, und durch die gekonnte Wettbewerbsleitung war der erste Durchgang auch in fast genau einer Stunde durchgezogen.

Bereits hier machte sich das spätere Endergebnis deutlich, manche sieggewohnten Favoriten mußten sich heute mit einem eher sehr mageren Punktekonto zufriedengeben.

Besonders erfreulich, daß so viele zum Teil sehr junge Piloten am Start waren. Und die schlugen sich ganz hervorragend. Ein

gutes Beispiel ist der junge LSV-Salzburg - Flieger Peter Pichler. Man sieht sehr deutlich, daß sich eine systematische Jugendarbeit bezahlt macht. Auch der Veranstalter hat diesem Umstand Rechnung getragen und eine eigene Jugendwertung geschaffen, und als Anreiz für die Jungen sehr schöne Pokale und Warenpreise zur Verfügung gestellt. Eine solche Haltung gebührt besonders hervorgehoben zu werden. Nach rund 3,5 Stunden waren alle 3 Durchgänge ohne jeden Zwischenfall und ohne Bruch, eine Seltenheit für Abtenau, abgewickelt.

Nach weiteren 30 Minuten lagen den Teilnehmern bereits die gedruckten Ergebnislisten vor und der Obmann konnte in Anwesenheit von Bürgermeister Köppl die Siegerehrung vornehmen.

Kurz zusammenfassend kann man sagen, wieder eine gelungene Veranstaltung der Modellfluggruppe Abtenau, eine gute und dabei lockere Organisation, die sehr viel Raum für eine kameradschaftliche Atmosphäre läßt, und man kann sicher sein, daß auch in Zukunft die Salzburger, Oberösterreicher und die Freunde aus Bayern gerne nach Abtenau kommen.

Die Ergebnisse des JubiläumsfliegenMannschaftswertung :

1. LSV-Abtenau I	1858 Punkte
2. LSV-Salzburg II	1743 "
3. MFC-Bergfalke	1687 "
4. LSV-Abtenau III	1643 "
5. MFC-Egglikofen	1551 "

und weitere 8 Mannschaften

Einzelwertung :

1. Waß Matthias	LSV Abtenau	313	063	316	629 Punkte
2. Höll Georg	detto	081	305	322	627 "
3. Brandstätter Ernst	MFC Bergfalke	310	231	304	614 "
4. Kössner Helmut	LSV Abtenau	309	132	293	602 "
5. Eisl Gerhard	MFC Bergfalke	283	299	299	598 "
6. Glück Franz	LSV Salzburg	302	095	295	597 "
7. Hosp Klaus Dieter	detto	274	222	309	583 "
8. Erlbacher Rüdiger	LSV Abtenau	307	172	266	573 "
9. Glück Gerhard	LSV Salzburg	310	180	253	563 "
10. Müller Peter	detto	272	144	288	560 "

Insgesamt wurden 50 Wettbewerber klassiert.

Gästeklasse - Einzelwertung:

1. Steber Leopold	MFC Egglkofen	310	152	286	596 Punkte
2. Siegl Reinhold	detto	258	194	221	479 "
3. Hager Martin	detto	307	046	169	476 "
4. Ruffer Hans	MFIG B.Reichenh.	288	041	169	476 "
5. Wagner Hans	MFC Egglkofen	176	057	175	351 "

Insgesamt wurden 9 Wettbewerber in der Gästeklasse gewertet.



14. Innviertler Wanderpokalfliegen in RC III und F3A

Schärding Ranseredt, 18./19. Juni 1983

Am 18./19. Juni 1983 fand das 14. Inntaler Wanderpokalfliegen mit internationaler Beteiligung statt.

Der Wettbewerb wurde wieder in den Klassen RC III und F3A ausgetragen.

War in der Klasse RC III eine gute Beteiligung von 20 Wettbewerbern, so war die Klasse F3A mit nur 8 Startern schwach besucht.

Wie immer wurde der Wettbewerb von Ing. Richard Berthal souverän geleitet, und seinem bayerischen "a" wurde stets gefolgt. In der Klasse RC III kamen die Piloten aus den Bundesländern Ober- und Niederösterreich, Kärnten, Salzburg, Burgenland und Wien.



Ein Teil der Wettbewerbsteilnehmer vor dem Vereinshaus

Die Klasse F3A wurde von den beiden Deutschen Werner Schweiker - WM-Teilnehmer und Old Boy Robert Kaufmann aufgeputzt. Der 6-Mann-Rest kam aus Wien,

Burgenland und Oberösterreich. Der Schäringer Vereinsboß, Alois Rauchenwald, war diesmal nicht dabei; er war auf Kur.

Die Betreuung für alle war wie immer recht gut. Am Abend des 1. Wettbewerbstages wurde zur Sonnenwende ein Strohmann verbrannt, und es wurde sehr lustig. Danach gemütliches Beisammensein im Vereinshaus und Tanz zur Konserve.

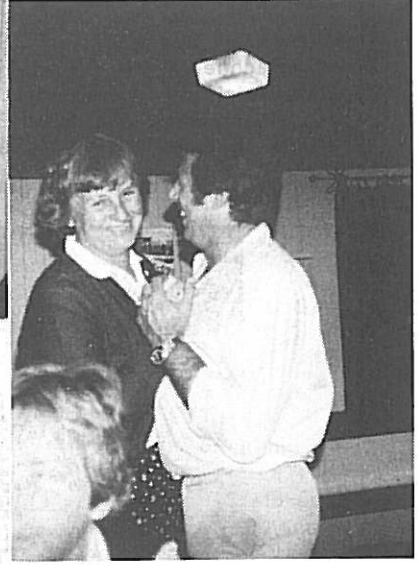
Die Siegerehrung wurde von Bundessektionsleiter Krill und Konrad Weixelbaumer vorgenommen. Es gab wieder viele Pokale und Sachpreise.



Zur Sonnenwende wurde ein Strohmann verbrannt und fuhr gegen den Himmel.



Der bayerische Wettbewerbsleiter Ing. Richard Berthal mit seiner Gattin beim gemütlichen Beisammensein.



Karl Späth beim Tanz mit der Gattin unseres Bundessektionsleiters



Zu traditionellen Wettbewerben kommen immer wieder "alte" Freunde.

Von links: Franz Bittner aus Waidhofen a.d.Th., Frau und Herr Krill, Karl Späth, Frau Christa Eckmann aus Regensburg, Frau Bittner und Wettbewerbsleiter Ing. Berthal.

Die Ergebnisse des 14. Innviertler Wanderpokalfliens

Klasse RC III :

1. Hölz Hermann	Union Schärding	1513	1418	2931	Punkte
2. Schmiedleitner Paul	detto	1366	1394	2760	"
3. Trettenbrein Alfred	MFC St. Paul, Krtn.	1310	1415	2725	"
4. Filgas Erich	FMBC Austria, Wien	1365	1345	2710	"
5. Ortner Peter	FMC Amstetten, NÖ	1355	1328	2683	"

Es wurden 20 Wettbewerber gewertet.

Klasse F3 A:

1. Schweiker Werner	FSG Knittlingen	D 1025	1032	2057	Punkte
2. Kronlachner Heinz	UMFC Meggenhofen	A 965	988	1953	"
3. Panz Adolf	detto	A 920	939	1859	"
4. Kaufmann Robert	MFG Helmut Kermeß	D 919	935	1854	"
5. Pfnür Thomas	Schärdinger FU	A 809	788	1597	"

Es wurden 8 Wettbewerber gewertet.



Bundessektionsleiter Edwin Krill und Konrad Weixelbaumer bei der Siegerehrung.

Der Erstplatzierte in F3A Werner Schweiker, BRD ... der Zweitplatzierte Heinz Kronlachner, OE



F1A-LANDESMEISTERSCHAFT NÖ

Bericht von Manfred Grüneis

Die niederösterreichische Freifluglandesmeisterschaft in der Klasse F1 A wurde am 10. April in Wiener Neustadt vom ÖMV-ESV-St. Pölten organisiert und durchgeführt. Dank der Initiative der ESV-Funktionäre war es möglich, wieder in Wiener Neustadt eine Landesmeisterschaft durchzuführen. Gleichzeitig durchgeführt, aber ohne Anmeldung beim Bundesheer, wurde die Landesmeisterschaft von Wien. Leider kochte LSL Schobel mit den Wienern ein eigenes Süppchen, welches dem ESV-Team absolut nicht passte. Nach langem Hin und Her konnte endlich - wenn daher auch verspätet - mit dem Wettbewerb begonnen werden.

Die Veranstaltung verlief dank der erfahrenen Funktionäre problemlos. Auch das vorerst ungünstige Wetter besserte sich während des Wettbewerbes zusehends. Während des 1.Durchganges regnete es, danach blies leichter Wind. Starke Thermik und kräftige Absauffer wechselten einander ab. Einen starken Absauffer erwischte unter anderen Vaclav Horcicka im 5.Durchgang mit 76 Sekunden, und er wurde trotz 6 Maximalzeiten (!) nur undankbarer Viertes. Mit 7 gleichmäßigen Flügen eroberte Hans Zachhalmel knapp, aber verdient, den Landesmeistertitel. Ihm folgten Hans Laufenthaler und Alexander Zavodsky - alle vom ESV-St.Pölten und ergänzten den bei der Landesmeisterschaft bereits traditionellen Mannschaftserfolg.

Die Ergebnisse :

1. und Landesmeister NÖ									
Hans Zachhalmel	ÖMV-ESV-St.Pölten	180	143	180	175	180	180	179	1217 Sek.
2. Hans Laufenthaler	detto	180	145	179	169	180	180	180	1213 "
3. Alexander Zavodsky	detto	170	180	178	180	133	180	163	1184 "
4. Vaclav Horcicka	MFC Wr.Neustadt	180	180	180	180	076	180	180	1156 "
5. Ernst Bock	Weikersdorf	158	100	136	180	180	095	180	1029 "

Es wurden 13 Wettbewerber klassiert.

RC/MS LANDESMEISTERSCHAFT NÖ

BSV Voith Sektion Modellflug



Bericht von A. Weingast

24 Starter aus 7 Vereinen (darunter 1 Gastpilot) trugen am 14. und 15.Mai 1983 auf dem Modellfluggelände des BSV-VOITH - St.Pölten die Landesmeisterschaften im Motor-Segelflug RC/MS aus.

Trotz strahlender Sonne an beiden Wettkampftagen fanden die Piloten ständig veränderte Flugverhältnisse vor.

Die Ergebnisse des ersten Durchganges waren noch sehr different.

Nach dem 2.Durchgang jedoch waren 12 Teilnehmer mit Wertungen über 2000 Punkten plötzlich Anwärter für einen der vorderen Plätze.

Und wieder einmal zeigte sich, daß der Wettbewerb erst mit dem 3.Durchgang entschieden ist. Denn die Plätze 1 und 2 wurden erst im dritten Durchgang fixiert, während aussichtsreiche Sieganwärter just hier wertvolle Punkte verloren.

Wetter und Küche sorgten für ausgezeichnete Stimmung und einen reibungslosen Wettkampf Ablauf.

Die Wettbewerbsergebnisse :

1. und Landesmeister 1983						
Girner Franz	MBC Erlaufthal	1615	2331	2259	4590 Punkte	
2. Weingast Adolf, jun.	BSV-Voith	1644	2358	2226	4584 "	
3. Stoiber Josef	HSV Burg Krst.	2143	2348	1431	4491 "	
4. Ebenführer Leopold	MBC Erlaufthal	2006	2249	2229	4478 "	
5. Satke Georg	MFC Achau	2104	2336	0000	4440 "	
6. Buxhofer Erich	MBC Erlaufthal	2051	2324	0643	4375 "	
7. Leeb Karl Heinz	BSV Voith	2281	1934	1363	4215 "	
8. Wenczel Franz	MBC Enzesfeld	1954	2198	1344	4152 "	

23 Wettbewerber wurden voll gewertet.

NIEDERÖSTERREICHISCHE LANDESMEISTERSCHAFT in RC IV - Böheimkirchen

Es berichtet Hein Gabler, MCBK

Am Sonntag, dem 5. Juni 1983, fand auf dem Modellflugplatz des Modell-Club-Böheimkirchen-Kirchstetten die NÖ Landesmeisterschaft in der Klasse RC IV - ferngesteuerte Segelflugmodelle - statt. 28 Piloten aus 8 niederösterreichischen Vereinen gaben ihre Nennungen ab. Bei strahlendem Sommerwetter eröffnete der Bürgermeister von Böheimkirchen, Herr Franz Osböck, den Wettbewerb.

Unter der Aufsicht des Wettbewerbsleiters, Adolf Weingast, BSV-St. Pölten, begann der 1. Durchgang. Schon bei diesem zeigten die Teilnehmer hervorragende Leistungen. Viele Piloten ließen ihre Segelflugmodelle von Schleppmaschinen aller Kategorien auf Höhe bringen. Auch der naturgetreue Seilschlepp wurde von einigen Piloten angewendet.

Trotz seiner Länge war der Verlauf des Wettkampfes überaus spannend. Der Wettbewerb dauerte immerhin 12 Stunden. Erst am Ende des 3. Durchganges, nach der Startnummer 26 stand der Sieger fest. Ein vorüberziehendes Gewitter erschwerte den 3. Durchgang für die Piloten.

Sieger wurde nach hartem Kampf Leeb Karl sen. vom BSV Voith, St. Pölten. Auf den 2. Platz konnte sich Stoiber Josef vom HSV Burg Kreuzenstein plazieren, und an dritter Stelle landete Wurm Michael, MBC Enzesfeld.

Während des Wettbewerbes besuchte der Landessektionsleiter für Modellflug, Direktor Felix Schobel die Veranstaltung und war beeindruckt von der Größe des Startfeldes.

Die Stimmung beim Wettbewerb war hervorragend. Dafür sorgte nicht zuletzt die sorgfältige Vorbereitung des Bewerbes auf einer wunderschönen Anlage und das Bemühen der Frauen der Modellflieger des veranstalteten Klubs um das leibliche Wohl der Gäste.

Die Siegerehrung nahmen der Wettbewerbsleiter und der Obmann des MCBK vor und überreichten Pokale und Sachspenden an die Gewinner.

Der Sieger ging mit 2 Pokalen nach Hause (einen als Gesamtsieger und einen als Durchgangsbester).



Aufmerksam beobachten die Konkurrenten die Flugfiguren der anderen Teilnehmer. Auf dem Bild Vater Zeiner und Sohn (?).

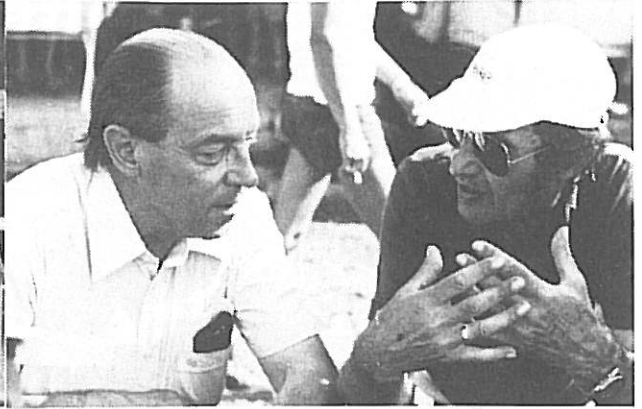
Auch die Leistungen der teilnehmenden Jugendlichen konnten sich sehen lassen. Wurm Michael aus Enzesfeld wurde Gesamtdritter und bester Jugendlicher (auch er erhielt zwei Pokale). Auch die 2 jünsten Teilnehmer, Zeiner Markus (11 Jahre) und Eigner Christian (12 Jahre), beide vom Modell Club Böheimkirchen-Kirchstetten, gingen nicht leer aus und erhielten Sachspenden der Firma WEBRA.

Ö3-Moderator, Gotthard Rieger, BSV Voith, St. Pölten, nahm für seinen Club den Pokal für den Sieg in der Mannschaftswertung entgegen.

Es war eine gelungene Veranstaltung und viele äußerten ihre volle Zufriedenheit.

Anmerkung der Redaktion:

Für die auf der nächsten Seite folgenden fotos erhielten wir leider keine Bildunterschriften und konnten sie auch nachträglich nicht erhalten. Schade !



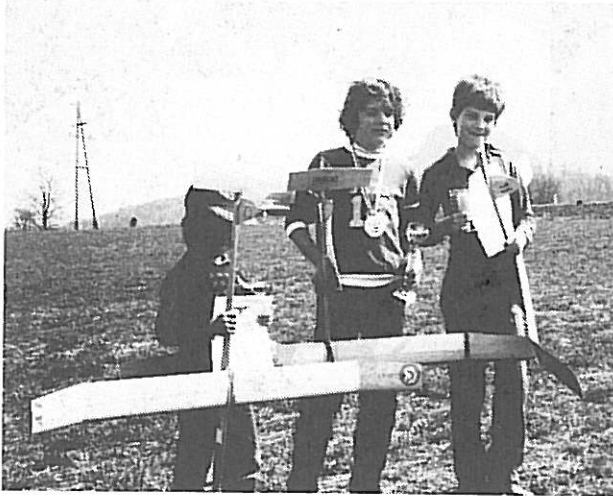
Die Ergebnisse der LANDESMEISTERSCHAFTEN in der Klasse RC IV :

1. und Landesmeister

Leeb Karl	BSV Voith	0955	1070	1130	2200 Punkte
2. Stoiber Josef	HSV Burg Kreuzenst.	1100	0629	1043	2143 "
3. Wurm Michael	MBC Enzesfeld	1057	1061	0000	2118 "
4. Leeb Karl Heinz	BSV Voith	0941	0998	1108	2106 "
5. Wurm Peter	MBC Enzesfeld	1018	1026	0000	2044 "

Insgesamt wurden
27 Wettbewerber
klassiert .

NACHTRAG ZU "prop 5/6 1983"



Als versprochenen Nachtrag bringen wir ein Foto der Sieger der Kärntner Jugendmeisterschaften und die Ergebnisliste.

Foto von links nach rechts:

2. Marc Kogelnic - ÖMV-Radenthein
1. und Sieger
Carsten Köllner - ÖMV Radenthein,
3. Armin Wiedergut - ÖMV-Feistritz

Die Ergebnisse der Jugendlandesmeisterschaft KS in Finkenstein:

1. KÖLLNER Carsten	ÖMV-Radenthein	099 150 066 079 097	491 Sekunden
2. KOGELNIC Marc	detto	077 150 035 068 150	480 "
3. WIEDERGUT Armin	ÖMV-Feistritz	022 038 085 056 150	351 "
4. ZIMAX Albert	detto	071 089 021 150 004	335 "
5. MÜLLER Peter	ÖMV-Paternion	041 150 026 000 059	276 "
6. KOGELNIC Gerd	ÖMV-Radenthein	073 048 032 038 061	252 "
7. STROBL Reinhold	ÖMV-Paternion	038 048 092 023 036	237 "
8. MÜLLER Dieter	ÖMV-Feistritz	096 057 047 036 000	236 "
9. EISENKEIL Christian	MCF Finkenstein	022 099 028 000 000	149 "
10. DOLEZAL Walter	detto	063 070 005 000 000	138 "
11. GLANZER Markus	ÖMV-Feistritz	004 070 027 008 023	132 "
12. WINKLER Jürgen	detto	006 002 112 000 000	120 "
13. TILLI Albin	MCF-Finkenstein	037 047 028 000 000	112 "
14. STRUGGL Roman	detto	019 043 000 000 000	62 "



Hangflugwettbewerb am 23. April
in Abtenau - prop 5/6 Seite 52

Die Sieger von links nach rechts:

3. Platz Wolfgang Buchegger,
1. Platz Gerhard Glück,
2. Platz Matthias Waß.



Gehen Sie ruhig mal in die Luft...

webra Modellsport



**Österreichs größter
Modell-Motorenproduzent
empfiehlt:**

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,5 ccm bis 35 ccm Motoren mit Leistungen bis 3,8 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!

**Ein
Qualitäts-
produkt
aus
Österreich**



Für die Zukunft gebaut

Eine echte webra-Leistung für anspruchsvolle Modellbauer. Wir machen Ihr Hobby zum Vergnügen durch optimale Stör- und Betriebssicherheit mit webra-FMSI-Übertragungssystem. Unser reichhaltiges Zubehör bietet Ihnen viele ungeahnte Einsatzmöglichkeiten.

Informieren Sie sich!
Im webra-Katalog oder bei
Ihrem Fachhändler.
webra-Modellmotoren
GmbH & Co. KG.
A-2551 Enzesfeld/Austria

**Österreichs einziger Modell-
Fernsteuerungshersteller
stellt vor:**

webra FMSI 5+2 VARIO-MIX
Ausbaufähig programmierbar
Ein grundsolides System nach dem
neuesten Stand der Technik. Speziell auf
Ihre Modelle programmierbare Steck-
module, die alle Wege, Drehrichtungen,
Mischerfunktionen, Mischerfunktionen und
Zuordnungen für das jeweilige Modell
tragen.

**webra FMSI 5+2 VARIO-MIX – die
Alternative – für den ganzen
Modellfliegereich.**

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom Mini Gleiter zum
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

SPORT-SPIEL MODELLBAU



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

KIRCHERT

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrat Dir. Edwin Krill, ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Gesellschaft m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.