

7/8

86

PROP




Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel

sag ja zu  **AUSTRIA**

webra

HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

Jakominißtraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
 - Wir haben Erfahrung
 - Täglicher Postversand
- Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt 7/8 - 1986

BSL Edwin Krill	3
prop lesen !	4
Hier spricht die ONF	5
Leserbriefe	6
Bundeslehrgänge 1986	7
Dr. Georg Breiner Test's für den Hobbypiloten	
BN 3 NYMPH von Simprop	9
PRINCE von Webra	10
25 L von RPM	11
TWIN ACE - Flugerprobung	12
Pitch - aktuell	13
Im Schaufenster:	15
Oldtimer - Ecke	18
Motoren	19
Wir trauern um Fliegerkameraden ..	22
Modellflugliteratur	22
STAATSMEISTERSCHAFTEN	
F2B + F3A	23
Freiflug F1A, F1B, F1A/J	25
RC III	30
EUROPAMEISTERSCHAFTEN F3A ..	33
F2A - Speed - Erfolg in Utrecht ...	37
INTERNAT. WETTBEWERBE:	
Int. Fesselflugwettbewerb in Kralwiesen	38
20. Int. Rheintal Pokal in Koblach	40
5. Int. Oberösterreichpokal in Meggenh.	42
6. Europa Cup Austria in F1E	44
Modellfluglehrgang des DAeC	46
Ballonaktivitäten	48
Ein Modellflugclub stellt sich vor	
MSV - Arlberger Adler	50
25 Jahre Modellflug in Waidhofen/Th.	51

Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit.

UNSER TITELFOTO:

Hangflug auf der Gerlitz, der Start eines Großseglers

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrat Dr. 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.

Redaktionelles



Lieber Leser !

Prop ist diesmal wieder recht dick geworden, und trotzdem liegt noch sehr viel Material auf dem Schreibtisch. Es tut uns sehr leid, daß wir nicht alles in dieser Nummer unterbringen konnten, aber mehr als 56+8 Seiten können wir auf einmal nicht verkraften.

Im Mittelteil befindet sich diesmal eine Aufstellung aller z.Zt. funktionsberechtigten Punkterichter in Form einer Broschüre. Man braucht nur die Mittelblätter herauszunehmen und einmal zu falten - und fertig ist das neue PUNKTE-RICHTERHEFT ! Natürlich soll es dann auch richtig angewendet werden.

Wie schon vorher erwähnt, liegen noch viele Berichte von diversen Wettbewerben, Ausstellungen und auch Fachartikel bei uns. Manche sind sogar schon fertig verarbeitet, sodaß einer baldigen Drucklegung nicht viel im Wege steht. Wir hoffen, daß wir recht bald mit der nächsten Nummer herauskommen können.

In dieser Nummer können wir bereits von den meisten Staatsmeisterschaften berichten. Lediglich von der Staatsmeisterschaft in der Klasse F3E (Elektroflug) gibt es keinen Bericht. Sie wurde wegen zu geringer Teilnehmerzahl (es waren nur 5 Österreicher und ein Deutscher am Start) nicht anerkannt. Die Hangflugstaatsmeisterschaft in F3F auf der Gerlitz in Kärnten wurde wegen Schlechtwetters nach dem 1. Durchgang abgebrochen und auf den 27./28. September 1986 verschoben.

ACHTUNG: Neue Nennung erforderlich !
Nennungsschluß 12. September 1986

Die RC/MS - Staatsmeisterschaft ist noch ausständig und findet programmgemäß am 13./14. September in Kralwiesen statt.
Nennungsschluß: 1. September 1986 !

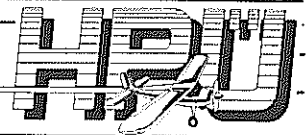
ACHTUNG: Wir bekommen immer wieder Exemplare von prop mit dem Vermerk "verzogen" zurück. Bitte teilt uns doch umgehend Adressenänderungen mit, damit keine Unterbrechung in der Auslieferung von prop erfolgt. Zeitungen werden offenbar bei Nachsendungsaufträgen nicht berücksichtigt !

Die Redaktion

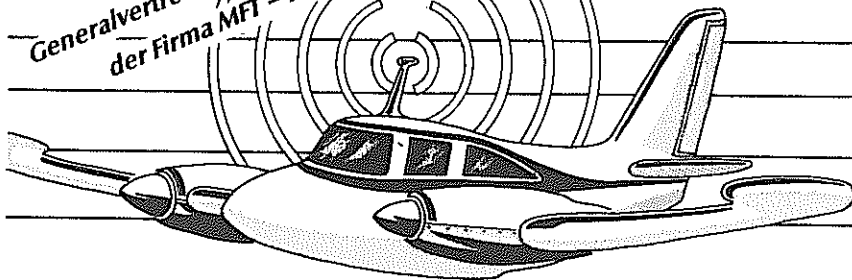
MODELLBAUVERSAND

Generalvertretung für Österreich-Ost
der Firma MFT - Ing. Rögner

Hans Peter ÜBLACKER



Bahnstraße 14/11/46
A-7000 EISENSTADT
Tel. 0 26 82/39 3 75

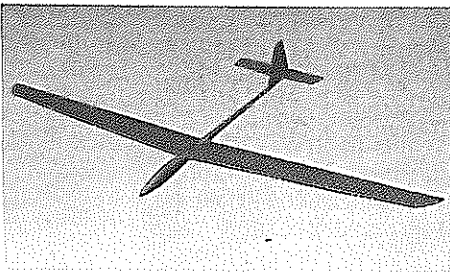


In unserem Programm finden Sie weiters:

Graupner · Simprop · Multiplex · Hirtenberger · Pilot · Rossi · Krick · OPS · KDH · Rödel · Röga-Technik · Kavan · Jamara · Svenson · Eismann

Bitte Preisliste anfordern!

EU - NEU - NEU - NEU - NEU



Katalog mit allen Neuheiten 1986
gegen Voreinsendung von DM 10,—, mit intern. Postcoupons
direkt von
eismann modellbau gmbh
herzog-georg-straße 78, D-8882 lauingen/donau

Messeneuheiten '86

Informieren Sie sich über die Neuheiten im jetzt erschienenen „air-jet“-Hauptkatalog '86.

Den neuen Katalog erhalten Sie ab sofort bei Ihrem Fachhändler.

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

A-1235 Wien

Telefon 0222/88 42 46-0, 88 55 61-0

MODELLBAU IN HIGH-TECH-QUALITÄT

airjet

Modelltechnik



Liebe Modellflugfreunde !



Schweißtriefend und mit klebrigen Ellenbogen (jedes Papierstück bleibt daran kleben), schreibe ich diese Zellen. Gott sei Dank hat mir unsere Susanna schon einige Arbeit abgenommen, sodaß ich mich auf kurze Wettbewerbshinweise beschränken kann.

Unsere WM- und EM- Nationalmannschaften sind z.Zt. wieder, mehr oder weniger erfolgreich, zurückgekommen oder befinden sich noch unterwegs.

Vom 14.-20. Juli waren unsere Scale-Flieger bei der WM in Norwegen. Bei der Hinfahrt waren Wirth (Wien) und Pippan (Kärnten) in Schweden in einen größeren Auffahrunfall verwickelt, bei dem nicht nur Pippans Modell restlos zerstört wurde, sondern auch beide Autos fahruntüchtig waren, sodaß sie mit einem Leihwagen zur WM weiterfahren mußten. Ihr dritter Teamkollege, der Steirer Klausner war gut angekommen.

Beim Wettbewerb selber gab es unter 47 Wettbewerbern einen 32. Platz für Klausner und einen 43. für Wirth. Mehr im nächsten prop.

Vom 30.7.-4.8. waren die Fesselflieger in Ungarn bei der Fesselflug-WM. Im Mannschaftsrennen erzielte unser Team Nitsche-Kühnegger hinter den 3. Erstplatzierten Russen den ganz beachtlichen 4. Rang. Im Kunstflug platzierte sich Wenczel im Mittelfeld. Mehr im nächsten prop.

Unsere Elektroflieger befinden sich zur Zeit bei der F3E-WM in Belgien. Viel Glück!

Über die F3A - EM ist bereits in dieser Nummer ausführlich berichtet worden.

Bei der EM für selbstgesteuerte Hangflugmodelle auf der Wasserkuppe, BRD, ging's unserer Mannschaft nicht so besonders gut. Ein 10. Platz für den bereits 72jährigen Hans Hlavka war die beste Ausbeute. Mehr im nächsten prop.

Unterwegs nach Israel zur F3B - EM sind unsere Segelflieger. Wir hoffen, daß sie etwas mehr Glück haben.

Unsere Freiflieger und Hubschrauberpiloten haben noch eine Schonfrist. Sie sind beide erst im September dran.

Das wär's für heute !

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Bundessektionsleiter

Die heurige Modellflugsaison ist im vollen Gange und immer mehr Wettbewerbe werden durchgeführt. Ich möchte in diesem Zusammenhang die Organisatoren von Wettbewerben darauf aufmerksam machen, daß zu einem guten Gelingen der Veranstaltung auch bürokratische Arbeiten zählen. So bitte ich alle Veranstalter, ab nun 25 Ausschreibungen und Ergebnislisten an die Bundessektion zu senden, da die Anzahl unserer Funktionäre, die von der Bundessektion damit betreut werden, gestiegen ist.

Weiters möchte ich darauf hinweisen, daß seit einiger Zeit die Neuauflage der Broschüre

Modellflugplätze in Österreich

wieder erhältlich ist. Diese Broschüre ist bei Interesse bei der Bundessektion anzufordern und kostet S 15,- .

Da es bei Wettbewerben immer wieder Schwierigkeiten gibt, Punkterichter zu finden, die zum Punkten berechtigt sind, hat die Bundessektion eine neue Zusammenstellung in Form einer Broschüre herausgebracht, die in diesem "prop" im Mittelteil enthalten ist. Wir hoffen, daß diese Ausgabe eine Hilfe für alle Veranstalter von Wettbewerben ist. Bitte genau überprüfen, wir sind für alle Verbesserungen und Änderungsbekanntgaben dankbar.

Sollten Sie sonst noch Fragen und Probleme haben wie Versicherung etc., wenden Sie sich an die Bundessektion, ich stehe Ihnen jederzeit mit Auskünften zur Verfügung.

Ich wünsche allen Modellflugsportlern auch weiterhin viel Erfolg in dieser Saison und verbleibe

mit freundlichen Fliegergrüßen


Ihre Modellflugsekretärin

Susanna Reisinger

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!

ACHTUNG ! – WICHTIG FÜR WETTBEWERBSVERANSTALTER UND PUNKTERICHTER !

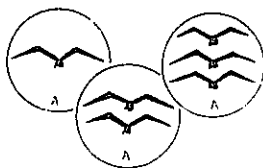
- Ein Punkterichter darf nur in jenen Klassen eingesetzt werden, für die er die Berechtigung in der PR-LIZENZ bestätigt hat !
- Erst nach zehnmalem Einsatz als Punkterichter bei nationalen Wettbewerben (NWI, NW, LM, STM) darf er bei internationalen Wettbewerben - I - eingesetzt werden !
- Die Lizenz ist ungültig, falls innerhalb von zwei Jahren keine Tätigkeit nachgewiesen wird !
- Auf alle Fälle ist mindestens nach vier Jahren ein AUFFRISCHUNGSKURS zu besuchen !

 Für die heurige Restsaison 1986 – siehe Aufstellung im Mittelteil von prop 7/8-86 !!!

ACHTUNG !

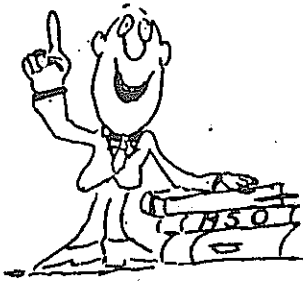
Für das Frühjahr 1987 sind folgende BUNDESLEHRGÄNGE geplant:

- * Funktionärs- und Leistungsprüferlehrgang
- * RC-Punkterichterlehrgänge: A = RC - allgemein,
RC = F3 A
HC = F3 C
F4 = F4 C
- * Fesselfluglehrgang: F2B + F2D
- *** VORANMELDUNGEN BIS SPÄTESTENS 31. Oktober an die Bundessektion !!!



Fliegt die
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!



Hier spricht die ONF!

Robert Grillmeier



Folgende weitere Vorausschreibungen von Wettbewerben wurden von der ONF bis 9. August 1986 bestätigt :

NW 35/86	Grenzlandpokalfliegen	Waidhofen/Thaya	30./31. 8.	RC III, F3 A
NW 36/86	Herzogenstädter Pokal	St. Veit/Glan	30. 8.	RC/MS
NW 37/86	O.Ö. Wanderpokal	Linz	14. 9.	RC IV
NW 38/86	Dietersdorfpokal	Dietersdorf/Gnasbach	12. 10.	RC/MS
NW 39/86	Fürstenfeldpokal	Fürstenfeld	25./26. 10.	F1A, F1B, F1A/J
NW 40/86	O.Ö. Wanderpokal	Schärding	13. 9.	RC IV
NW 41/86	Ikarus Pokalfliegen	Enns	30./31. 8.	RC IV, RC III
NW 42/86	F4C - Wettbewerb	Leoben/Göss	6./7. 9.	F4 C
NW 43/86	Bockfließer Pokal	Bockfließ	23./24. 8.	RC/MS, RC IV
LM 46/86	Niederösterreich	Waidhofen/Thaya	30. 8.	RC III
LM 47/86	Niederösterreich	Waidhofen/Thaya	31. 8.	F3 A
LM 48/86	Tirol	Wörgl	30./31. 8.	F2 B
LM 49/86	Tirol	Wörgl	30./31. 8.	F2 A
LM 50/86	Steiermark	Leoben /Göss	6./ 9.	F4 C
LM 51/86	Wien	Bockfließ	24. 8.	RC IV
LM 52/86	Niederösterreich	Braunsberg	21. 9.	RC/ H

Der F-Schlepp Wettbewerb des Österr. Modellsportverbandes, Austragungsort Bockfließ, muß aus organisatorischen Gründen vom 24. 8. 86 auf den 27./28. 9. 86 verschoben werden !
Auf dem Flugplatz Bockfließ wird 1987 die 1. Staatsmeisterschaft für F-Schlepp ausgetragen !

ACHTUNG ! NEUAUSTRAGUNG DER STAATSMEISTERSCHAFT IN F3F

Wegen Schlechtwetters mußte die STAATSMEISTERSCHAFT in F3F am 12./13. Juli 1986 abgebrochen werden.

Der neue Termin ist der 27./28. September 1986 auf der Gerlitze bei Villach

Es gilt die ursprüngliche Ausschreibung - nur jetzt mit dem neuen Datum !

Es muß eine neuerliche Nennung erfolgen - NENNUNGSSCHLUSS 12. September 1986

Wer bei der Erstausschreibung nicht genannt hat, kann zur Neuaustragung der STMS neu melden !

RADIO CONTROL F3B

Fachreferent Karl F. Wasner

Liebe F3B - Freunde,

der neuesten Ausschreibung zum INTERNATIONALEN OKTOBERFESTPOKAL in München entnehme ich, daß nun auch dieser bekannte Bewerb auf den FAI - 4-Lapspeed umgestellt wurde.

Mit Einverständnis von BSL und ONF wird bzw. kann auch dieser Bewerb zur Teamqualifikation gemeldet werden.

Zwei Siege (EOLE-Trophy durch Wasner jun. und Poprad durch Meissl) sowie einige weitere hervorragende Plazierungen sind hoffentlich ein gutes Omen für die in der zweiten Augushälfte stattfindene Europameisterschaft in F3B in Israel.

Gute Thermik und schnelle Speedflüge

wünscht Euch

Karl F. Wasner, F3B - Fachreferent

Leserbriefe

An den
Österreichischen Aero Club

Gedanken und Antrag auf Änderung des
F3C-C - Programms.

Spätestens seit dem Österreich Pokal
in Telfs am 10./11. Mai 1986 beschäfti-
gen wir uns mit der Wettbewerbsflie-
gerei für Modellhubschrauber.

Wir, das ist eine Gruppe von 4 Hub-
schrauberpiloten, die alle als Anfän-
ger zu bezeichnen sind, und die sich
daher Gedanken über das F3C-C-Pro-
gramm machen.

Wir sind der Auffassung, daß dieses
Anfänger Programm "C" nicht sehr
glücklich gestaltet ist. Vor allem
kritisieren wir den Geschwindigkeits-
wettbewerb.

Beim Österreich Pokal in Telfs hat
sich gezeigt, daß Piloten, die das
C-Programm flogen, in der Lage waren,
ihren Modellhubschrauber schön zu
fliegen, durch das Programm jedoch ge-
zwungen waren, herumzuhudeln, um eine
gute Zeit zu erreichen. Dies war oft
nicht sehr schön anzusehen und war
auch nicht sehr interessant. Der
einzige Reiz für den Zuschauer bestand
darin, daß der Pilot einen Schaden an
seinem Modell riskiert oder eventuell
einen Absturz machen könnte. Wir glau-
ben auch, daß dieses Programm in Hin-
blick auf den Umstieg in das B-Pro-
gramm nicht sehr förderlich ist.

Die hier niedergeschriebene Meinung
wurde auch noch von anderen Modellhub-
schrauberpiloten in verschiedenen Ge-
sprächen geäußert, wobei man oft die
Aussprüche wie "ich riskier nicht
mein Modell" und "wenn es um Genauig-
keit ginge, würde ich auch mitmachen"
hörte. Wir müssen uns auch nicht im-
mer nach unserem Nachbarland Deutsch-
land orientieren, sondern können auch
eigene Ideen entwickeln.

Ich stelle daher als ordentliches
Mitglied des ÖAeC folgenden

ANTRAG

auf Änderung des C-Programms für F3C:

1. Ersatzlose Streichung des Geschwin-
digkeitswettbewerbes und Einführung
einer Punktwertung für einen
schönen Flug.
2. Streichung der Torstangenflüge
3. Erweiterung des Programms, bei dem
die 4 Landungen durchaus weiter be-
stehen können, auf die Figuren
Schwebeflug über eine bestimmte

Zeitdauer

Außenkreis in Augenhöhe

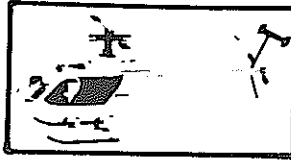
Kreis im Vorwärtsflug mit bestimmten
Abstand zum Piloten (ohne Landean-
flug)

4. Bewertung des Fluges durch Punkte-
richter
5. Eventuell kann auch noch der Start
(Verhalten beim Abheben vom Boden)
bewertet werden.

Ich bitte, meinen Antrag zu prüfen.

Dieses Schreiben kann auch in prop
als Leserbrief abgedruckt werden.
Vielleicht ergeben sich diesbezüglich
Stellungnahmen. Auf Befragungen bei
noch kommenden Wettbewerben über mei-
nen Antrag wären möglich, um die Mei-
nung von anderen Piloten zu erfahren.

Rudolf Mikolasch
Obmann des MSC Leutschach



Wir können sofort liefern!

Graupner RC Heli's

Helimax 60 ALLE ERSATZTEILE
LAGERND!

Hughes 500 E

Robbe Avantgarde

Ab Mai 1986

Graupner Heim

Expert Mechanik BEST. NR. 4018

GFK-Rumpfausatz BELE 222 NR. 4010

B 222 - Star - Ranger NR. 4015 WEISS

Postversand

FOTO HEINZ

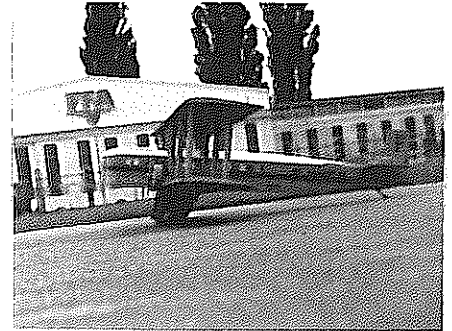
Modellbau

A-6391 Fieberbrunn

Tel. 05354/6361 od. 6968

Lieber Edwin,

habe gerade mal wieder Euer immer
größer werdendes prop bekommen und stau-
ne nur, wie Ihr das schafft. Anbei ein
paar Bilder von meinem, nun endlich
fertig gewordenen FARMAN 60, der meines
Wissens das erste Voll F4C Modell mit
elektrischem Antrieb ist. Hansruedi
Zeller hat ihn am 15. Juni 86 auf dem



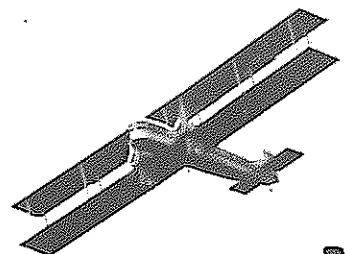
Flugplatz Altenrhein erstmalig voll
ausgeflogen. Das Modell flog problem-
los mit seinen 2 Keller 35/12 Motoren,
Luftschrauben Topflite Super M11x6,
Batterie 26 Zellen Sanjo 1,8 AH, Flug-
zeit mit ca 90% Ladung (es wurde dun-
kel) 7,5 Minuten.

Das Vorbild (Rumpf) steht im Museum in
Le Bourget, wo ich es vermessen und
fotografiert habe als Dokumentation,
dazu viele Bilder aus dem Archiv dort.
4 Jahre hab ich gebraucht, aber es hat
sich gelohnt. Maßstab 1:10, Flugge-
wicht 6,3 kg, Spannweite 265 cm, Länge
143 cm, um Dir ein paar Daten zu geben.
Steuerung Webra, Regler Robbe 36 A.

Nun muß ich es selber fliegen und
üben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Helmut Ziegler/CH



Sehr geehrter Herr Dir. Krill,

beim Anblick der Titelseite der letzten Ausgabe von prop 5/6-1986 muß so manchem Modellflieger der ebenfalls mit F-Schlepp zu tun hat, vielleicht auch schon bei solchen Wettbewerben teilgenommen hat, oder Großfliegern das Grausen gekommen sein, sofern er mitbekommen hat, daß es sich dabei um einen Schleppflug handelt und nicht um einen Überflug durch einen Segelflieger. Jeder Modellflieger hat das Bestreben, möglichst naturgetreu den großen Fliegern gegenüber die Modelle anzufertigen und auch zu fliegen. Dies wird auch bei F-Schlepp-Bewerben richtigerweise groß angekündigt.

Würde so ein Start wie er im Heft abgebildet ist im Großflug durchgeführt, so wäre der Absturz bzw. der Abbruch des Starts unvermeidbar, da das Seil

am Ende des Motorfliegers montiert, ein Abheben unmöglich machen würde. Das Bild zeigt also auf, wie es auf keinen Fall gemacht werden darf oder soll.

Teilnehmern an solchen Bewerben, zu denen fallweise auch ich gehöre (an diesem Wettbewerb habe ich allerdings nicht aktiv teilgenommen) wirft sich die Frage auf, wie es möglich ist, daß dieses Gespann (wie auch im Heft weiter rückwärts ersichtlich ist) den 2. Platz einnehmen konnte. Entweder es wird nur von vorbildgetreuen Flügeln gesprochen und nicht danach gehandelt. Vielleicht noch Nebensächlichkeiten wie noch knappe Bodenberührung mit der Schnur vor dem Abwurf oder ausklinken nicht genau über dem Platz etc. überbewertet, oder müssen in Linz unbedingt die "LINZER" die vorderen Plätze einnehmen.

Vielleicht können sich die Verantwortlichen darüber einmal Gedanken machen.

PS: Ich ersuche um objektive Stellungnahme in einer Ihrer nächsten Ausgaben.

NN - Name bleibt aus, möchte nicht von vornherein bei verschiedenen Bewerben bei der Bewertung zurückgestellt werden).

Hier sofort unsere Stellungnahme:

Normalerweise werden anonyme Leserbriefe nicht abgedruckt.

Weil aber speziell die letzte Hälfte des Briefes nach dem Motto: "Wie der Schelm denkt - so ist er!" geschrieben scheint, tun wir es diesmal doch.

Der Brief disqualifiziert sich von selbst!

Bundeslehrgänge 1986



In der Winterzeit, in der die Modellflieger ihre Modelle wieder in Schuß bringen oder auch neue bauen, da ist die Zeit der Lehrgänge.

Im ersten Jahresviertel fanden heuer drei Bundeslehrgänge statt: 2 Funktionärs- und Leistungsprüferlehrgänge und ein Punkterichterlehrgang.

Der 1. Funktionärs- und Punkterichterlehrgang fand am 22./23. Februar in Oberwart im Burgenland statt. 33 Teilnehmer waren gekommen (zu viele für einen Lehrgang), davon NÖ 10, 9 Stmk., Bgld. 8, Vbg. 3 und Wien, Krtn. und Sbg. je 1 Teilnehmer. Dabei mußte eine große Anzahl weiterer Meldungen zurückgewiesen werden. Wie schon gesagt, 33 Teilnehmer sind zu viel, und wir müssen in Zukunft die Teilnehmerzahl auf max. 20 Teilnehmer beschränken. Die Unterbringung, Verpflegung und der Lehrgang selber fand in der Landwirtschaftsschule statt. LSL Ing. Franz Pentek hatte alles bestens vorbereitet. Als Lehrer fungierten BSL Edwin Krill und ONF Robert Grillmeier.

Die Bundessektion hatte als Neuheit für diese Lehrgänge eine eigene Broschüre herausgebracht, in der alles Wissenswerte für Modellflugfunktionäre und Wettbewerbsveranstalter enthalten ist. Jeder Teilnehmer erhielt als Arbeitsunterlage die neue MSO, die Lehrgangsbroschüre und ein Exemplar der letzten Fassung der Satzungen des ÖAeC - eigenst herausgebracht für Lehrgangszwecke. Der Lehrgang gliederte sich in zwei Teile - ein Funktionärslehrgang und ein Leistungsprüferlehrgang.

FUNKTIONÄRSLEHRGANG

Hier wurden die Lehrgangsteilnehmer informiert über

- * die Organisation des Sports in Österreich
- * die Organisation der FAI - der Int. Luftfahrtförderung und
- * die Organisation des Österreichischen Aero Clubs.

Ausführlich wurde der Vorgang von Vereins- und Mitgliederanmeldungen besprochen. Auch unsere div. Versicherungsmöglichkeiten waren ein ausführliches Gesprächs-

thema. Erstmals wurden die Richtlinien über die Verleihung der Ehrenzeichen des ÖAeC erläutert.

Ein wichtiger Teil war das Kapitel - VERANSTALTUNG von WETTBEWERBEN!

Hier wurde alles genau durchbesprochen. Angefangen von der TERMINERSTELLUNG über die VORBEREITUNGEN zum WETTBEWERB, VORAUSSCHREIBUNG, AUSSCHREIBUNG, DER WETTBEWERB selber und die ARBEITEN NACH DEM WETTBEWERB. Eine eigene CHECK - LISTE für die Wettbewerbsorganisation wurde erarbeitet, sowie Muster von AUSSCHREIBUNG und ERGEBNISLISTE.

Die Übernahme des Ehrenschatzes seitens des BM für Unterricht, Kunst und Sport, des Bundeskanzleramtes und der Präsidentschaftskanzlei ist genauen Richtlinien unterworfen, welche beim Kurs näher besprochen wurden. ▷

Man kann aus diesen nur kurz erwähnten Punkten ersehen, wie wichtig es ist, daß die Vereinsobmänner und Veranstalter von Wettbewerben solche Lehrgänge auch besuchen sollten! Alle diese Punkte sind in der Lehrgangsbroschüre niedergeschrieben.

Der zweite Lehrgangsteil befaßte sich ausführlich mit den Leistungsprüfungen des ÖAeC. Anhand der MSO wurden alle wichtigen Regeln und Bestimmungen zur Abnahme und Ablegung der diversen Prüfungen eingehend besprochen.

Der Lehrgang verlief in einer überaus harmonischen Atmosphäre, und die Zusammenarbeit zwischen "Lehrern und Schülern" war



BSL Edwin Krill beim Vortrag

PUNKTERICHTERLEHRGANG in Salzburg-Kraiwiesen



Bericht von Heinz Freundt

Am 5./6. April 1986 fand in Salzburg - Kraiwiesen ein Punkterichterlehrgang unter Leitung von Chefpunkterichter Heinz Freundt statt. Es waren 32 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet gekommen, 82% davon besuchten zum ersten Mal einen Punkterichterlehrgang. Nach der Begrüßung durch den "Hausherrn", LSL Johann Niederwimmer und BSL Edwin Krill, konnte mit dem Lehrgang begonnen werden.

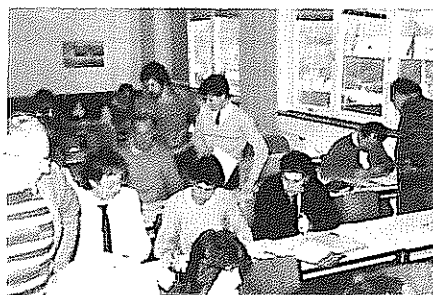
Der Samstagnachmittag war dem theoretischen Teil gewidmet. Mittels Tonband, Overhead und

ganz ausgezeichnet. Die Teilnehmer haben bestimmt viel von diesem Lehrgang profitiert.



2. LEHRGANG IN WIEN

Wegen des großen Andranges



Die Teilnehmer schwitzen über die "schweren" Prüfungsfragen



einem kleinen Flugzeugmodell, aber vor allem mit viel Diskussion und Beantwortung vieler Fragen, wurde in 4 1/2 Stunden der theoretische Teil behandelt. Ein gemeinsames Abendessen im romantischen Keller des Holznerwirtes in Eugendorf und viel Fachsimpel bildeten den Abschluß des 1. Kurstages.

Am Sonntag früh ging es dann raus auf den Modellflugplatz Kraiwiesen zum praktischen Teil. Hier wurde es problematisch, da die Wolkendecke nicht einmal 100 Meter hoch war. Ein RC IV-Modell hätte keine Chance gehabt, und so waren wir froh, als unser Lehrgangsteilnehmer Heinz Kowarz mit seinem F3A - Modell die RC-IV - Figuren flog. Ich war sehr skeptisch, aber es war eine gute Lösung. Ich hörte von Teilnehmern, daß sie noch nie so gute RC IV - Figuren gesehen hätten, wie mit diesem F3A - Modell. Es wurde von allen Teilnehmern gepunktet, und schon nach dem 2. Flug lagen die Punkte dicht

zum 1. Lehrgang wurde kurzfristig am 8./9. März, also 14 Tage später, ein weiterer Lehrgang in Wien, in der ASKÖ-Landesportschule durchgeführt. Unter der gleichen Lehrerbesetzung nahmen hier 18 Modellflieger am Lehrgang teil. 11 aus Wien, 4 aus NÖ und 3 aus dem Bgld.

Der Lehrgang war wie beim 1. Lehrgang in Oberwart, und die Teilnehmer waren auch hier ganz bei der Sache.

Es wäre nur zu wünschen, daß auch in den nächsten Jahren diese Lehrgänge gut besucht werden, um so den Informationsfluß zu den Mitgliedern zu verstärken!



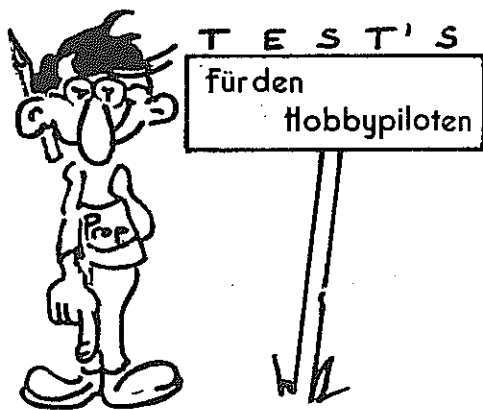
ONF Robert Grillmeier strahlt: "Alle mit Auszeichnung bestanden!"

beieinander. Hermann Kowarz flog dann mit seinem Modell das RC III - Wendeprogramm. Auch hier wurden mehrere Flüge gepunktet, und ich war mit der Leistung der Lehrgangsteilnehmer sehr zufrieden.

Beim Werten des F3A - Programmes hatten wir Schwierigkeiten, da die Wolkendecke zu niedrig war und bei einigen Figuren das Modell in den Wolken verschwand. So konnten nicht alle Figuren gewertet werden. Da keine Aussicht bestand, daß sich das Wetter bessern würde, wurde das praktische Fliegen um 11 Uhr abgebrochen.

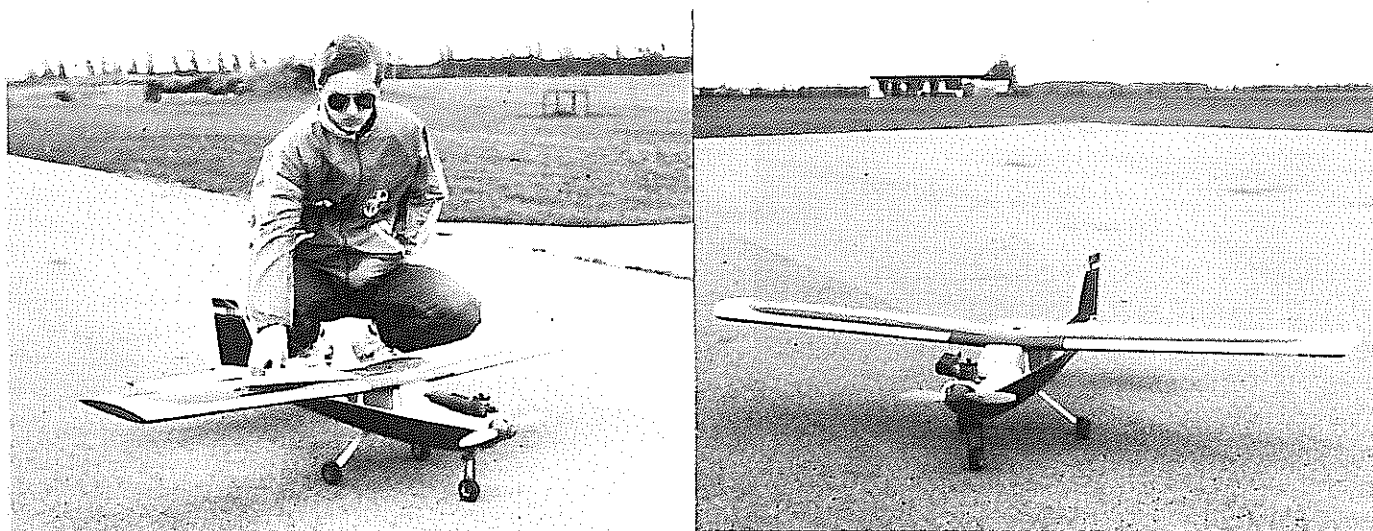
Die Teilnehmer konnten praktisch erproben, daß es möglich ist, das Wendefigurenprogramm auch ohne eigenem Schreiber zu punkten.

Vielen Dank an unseren Vorflieger Hermann Kowarz, an die Organisatoren des Lehrganges und ganz besonders an die Lehrgangsteilnehmer, die sie sehr bemüht hatten, das Punkten in Theorie und Praxis zu erlernen.



geleitet von Dr. Georg Breinot

BN 3 «NYMPH» von Simprop



Dem Vorbild, dem Schul- und Reiseflugzeug Britten-Norman BN 3 "Nymph" wurde das Modell BN 3 "Nymph" von Simprop nachempfunden. Natürlich wurden Korrekturen vorgenommen, um Nachteile durch die Verkleinerung zu vermeiden bzw. um baumäßige und fliegerische Vorteile zu erzielen.

Der Baukasteninhalt sei zunächst vorgestellt: ein Fertigrumpf aus Duraflex, Styropor-Fertigflächen (Furnier beplankt), alle Holzteile (Balsa und Sperrholz - übrigens ganz hervorragend gestanzt - für Leitwerke etc.), Kleinteile, Dekorbogen, ein Bauplan und eine ausführliche Bauanleitung mit Baustufenfotos.

Nun zur Bauinformation. Der Rumpf: In dem Duraflexrumpf werden Motorspann, die Verstärkungen für das Hauptfahrwerk und die Flächenzentrierungsdübel, die U-Profile für die Servobefestigung und die Flächenhalterung eingeharzt. Dies geht flott voran und man kann sich den Flächen zuwenden. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit Querruderflächen zu bauen (zu empfehlen!) und dies geschah auch beim Testmodell. Nach Nasenleiten- und Randbogenverklebung werden beide Flächenhälften miteinander verbunden (langsam abbindendes Epoxyharz verwenden!). Die Querruder werden angepaßt und schließlich alles verschliffen. Das Leitwerk wird auf einer ebenen

Bauunterlage zusammengeleimt und wird aufgrund der wirklich einfachen Bauweise nicht näher beschrieben. Nachdem das Seiten- und Höhenleitwerk fertiggestellt wurde, wird es an den Rumpf "anprobiert", genau ausgerichtet und eingeklebt.

Der Bau des Vogels brachte keine Probleme und in Bezug auf Material etc., keine Beanstandungen.

Das "Nymphchen" wurde verschiedenfarbig bebügelt (Fläche und Leitwerk) und der Rumpf zweifärbig "verschönert".

Ein kleiner Zusatztipp, der auch realisiert wurde: die Tragflächenbefestigung erschien mir etwas zu "schwachbrüstig" und ich ersetzte daher den vorgesehenen Dübel in

der Endleiste mit einer Kunststoffschraube. In dem Rumpf wurde ein Stück Sperrholz mit einer Zackenmutter eingeharzt. Ob dies vielleicht aus einer zu großen Vorsicht erfolgte, wird der "rauhe" Flugbetrieb in weiterer Folge noch zeigen.

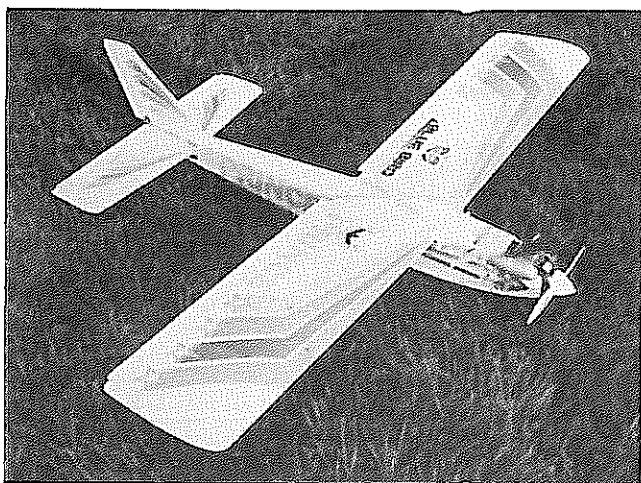
Ein 6,5 cm³ Zweitakter wurde eingebaut. 4 Rudermaschinen fanden ihren Einsatz: Höhe, Seite Querruder und Motordrossel. Der Erstflug erfolgte an einem gar nicht windstillen Tag. Die "Nympe" gehorchte folgsam und nach kurzer "Herumguckerei" wurde Kunstflug betrieben (diesmal ohne Freund Speedy). Figuren, wie Looping, Rolle und Rückenflug gelangen schon beim Erstflug.

Fazit: ein einfach zu bauendes Modell, welches in Verbindung mit Querrudern als "erste" Querrudermaschine geflogen werden kann. Der Baukasten ist von sehr guter Qualität und bedingt durch die exakte Bauanleitung mit den Baustufenfotos gibt es keine Troublés beim Bau. Vom fliegerischen Gesichtspunkt ist das Modell für einen Motorfluganfänger mit etwas Erfahrung beim Segelflug geeignet.

TECHISCHE DATEN:

Spannweite	1480 mm
Länge über alles	1085 mm
Profil (Fläche)	NACA 2416 mod.
Tragflächeninhalt	37,4 dm ²
Höhenleitwerksinhalt	8,0 dm ²
Fluggewicht	ca. 2450 g
Motor	5-7,5 cm ³
	2 Takt (im Testmodell 6,5 cm ³)
	10 cm ³ 4 Takt
Fernsteuerung	Höhe, Seite Querruder wahlweise, Motordrossel

Ladenrichtpreis ca. S 2.200,--



«PRINCE»

ein «Fertiger» von Webra

Seit Nürnberg hat auch die Firma Webra zwei Fast-Fertig-Modelle im Programm: die Kunstflugmaschine LASER und den Querrudertrainer Prince. Der letztgenannte Vogel soll im folgenden beschrieben werden.

Der Baukasteninhalt umfaßt den Rumpf, die beiden Flächenhälften, das Höhenruder, die Querruder und das Seitenruder, Fahrwerk, kompletten Tank, Spinner, alle Anlenkteile, Motorträger, Räder und eine englische Bau- bzw. Montageanleitung und (bravo Webra!) eine deutsche Übersetzung. Der Prinz ist schon fertig gefinisht, das heißt, die weiße Folie ist herrlich bunt bedruckt. Rumpf und Flächen sind eine reine Balsa- und Sperrholzkonstruktion, auf die die vorhin genannte Folie, die übrigens sehr zäh ist, aufgebracht ist.

Was ist für den eiligen und schon flugnarrischen Flieger noch zu tun? Die Scharniere für die Querruder werden eingeklebt; der Flächenverbinder aus 3 mm Sperrholz wird eingeharzt und beide Flächenhälften (wichtig: genau ausrichten) miteinander mit Harz verbunden und die Flächen sind bis auf die Querruder-Servo-Aufnahme, die aus gestanzten Sperrholzteilen besteht fertig. Am Rumpf wird das Fahrwerk (3-Bein) montiert, der Tank zusammengestellt und eingebaut und schon kann der Motor befestigt werden. Der Prinz verträgt eine Motorisierung von 3,5 - 4 cm³.

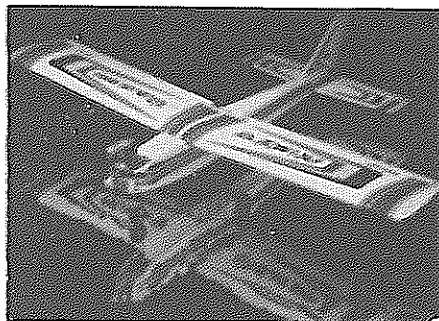
Im Testmodell wurde ein 3,5 cm³ Webra Speed eingebaut, wobei die Maschine eine prima Leistung hatte. Das Seitenruder wird im Rumpf eingeklebt und genauso

wird mit dem Höhenruder verfahren. Hier muß man unbedingt genau arbeiten und gegebenenfalls die im Rumpf vorgesehenen Ausschnitte noch vorsichtig nachfeilen. Nach Einbau des Servobrettes, Montage der Rudermaschine und der Ruderhörner, Bowdenzüge etc. ist der Prinz klar zum Jungfernflug! Alle Ruderaus schläge finden sich nicht nur in der Montageanleitung, sondern auch in feinen Schriftzügen am Modell selbst. Es ist empfehlenswert, sich auch daran zu halten. Die Motormaschine ist sehr transportfreudig und auf dem Startgelände sehr rasch aufgerüstet, da die Flächen nur mittels Gummibändern am Rumpf festgehalten werden.

Zum Flugverhalten selbst sei gesagt, daß man den Prinzen sehr schnell und auch sehr langsam fliegen kann. Er ist sehr gutmütig und daher auch für die ersten "Tapser" mit einer Querrudermaschine geeignet. Die Rollen kommen sehr schön und mit dem 3,5 Speed konnte man schon schön die Sau rauslassen. Mein alter Kumpel Speedy wird wahrscheinlich bei mir von einer Oldtimer-Sau sprechen, aber das ist mir wurscht, mir nämlich hat's Spaß gemacht.

Testergebnis: ein in ein paar Stunden "montiertes" Fluggerät, welches aufwendige Finisharbeiten

erspart, da schon vorhanden. Ein gutmütiger Querrudertrainer und mit entsprechender Motorisierung auch für Typen á. la Speedy geeignet.



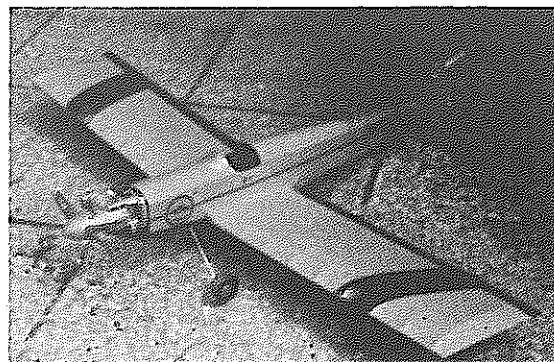
TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	1280 mm
Rumpflänge	1030 mm
Flächeninhalt	29,4 dm ²
Fluggewicht	ca. 1900 g
Motor	3,5 - 4 cm ³ (2 Takt)

Fernsteuerung Seite, Höhe, Querruder, Motordrossel

Ladenrichtpreis ca. S 2.200,--

« 25L » VON RPM



Die japanische Firma RPM ist schon im prop mit dem Fertigmodell Snark 20T bekanntgemacht worden. Im Programm dieser Firma findet sich auch ein Querruder-Tiefdecker in reiner "Spreißelbauweise".

Zum Kasteninhalt: Supergestanzte Holzteile in Sperrholz oder Balsa. Einmal "bö's" hinschauen und die Teile fallen von selbst heraus. Die Baupläne mit der Bauanleitung sind sehr gut und nur in japanisch bzw. englisch beschrieben. Manchmal finden sich ein paar deutsche Worte. Aufgrund der "Explosionszeichnungen" ist der Bau auch für den Normalverbraucher ohne Kommunikationsschwierigkeiten möglich. Selbstverständlich sind alle notwendigen Kleinteile, wie Fahrwerk, Schrauben, Ruderhörner etc. vorhanden. Der Rumpf ist ein einfacher Kastenrumpf, bestehend aus Sperrholzseitenteil und einem Unterteil, der obere Teil besteht aus Kieferholmen. Die Flächen, in einfacher Rippenbauweise gehalten, stellen ebenfalls keine großen Anforderungen. Das Leitwerk, ebenfalls in Balsabauweise, wird auf einem ebenen Baubrett "geschaffen". Das fertige Modell wurde mit Bügelfolie bespannt.

Zwei Motortypen wurden versuchsweise eingebaut (natürlich nicht auf einmal!). Ein 6,5 cm³ Viertakter und ein 3,5 cm³ Zweitakter. Mit beiden Motoren wurden recht gute Ergebnisse erzielt, wobei mit der 3,5 cm³ ABC Version doch mehr Dampf dahinter war.

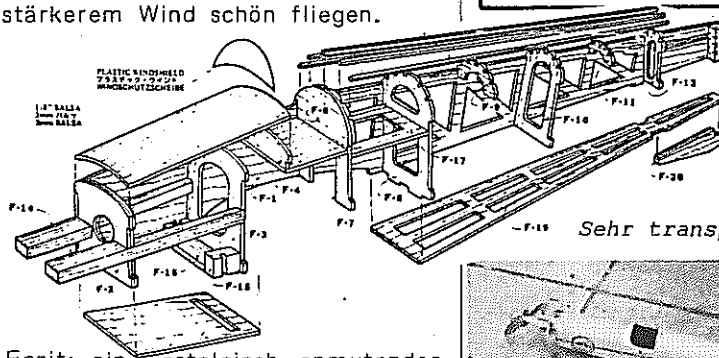
Fliegerisch stellt die Maschine keine Maximalforderungen und kann auch schon vom fortgeschrittenen Anfänger unter Anleitung beherrscht werden. Kunstflug geht sehr gut und die 25L läßt sich auch noch bei stärkerem Wind schön fliegen.

TECHNISCHE DATEN:

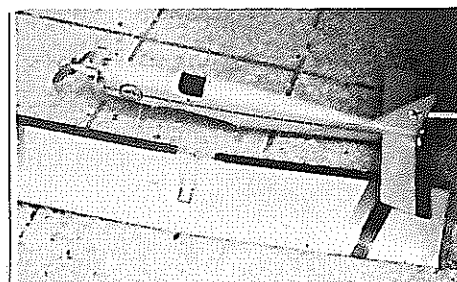
Spannweite	1300 mm
Länge	950 mm
Flächeninhalt	29 dm ²
Fluggewicht	ca. 1900 g
Motor	3,5 - 5 cm ³ Zweitakt 6,5 cm ³ Viertakt

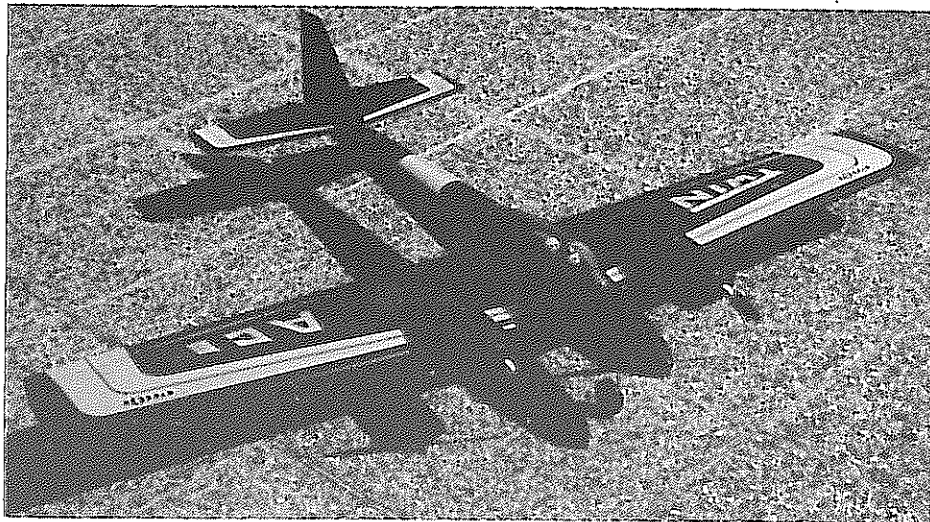
Fernsteuerung Seite, Höhe, Querruder, Motordrossel

Ladenrichtpreis S 850,--



Fazit: ein nostalgisch anmutender Tiefdecker in Vollholzbauweise, hervorragende Holz- und Stanzqualität; ein Querruder-Tiefdecker-Trainer, der als "erste" Tiefdeckermaschine bestens geeignet ist.





TWIN ACE

eine Zweimotorige
von Pilot



FLUGERPROBUNG :

Über den Rohbau des Modells habe ich im letzten prop berichtet. Zum Bau wäre noch zu ergänzen, daß die TWIN ACE bis auf die Motorgondeln mit Folie bespannt wurde.

Nachdem die Fernsteuerung und die beiden Motoren (Webra Speed 20) eingebaut waren, wurde das Modell ausgewogen. Mit dem Akku in der Rumpfspitze nahm die TWIN ACE die Nase artig nach unten. Jetzt stand dem Erstflug nichts mehr im Wege.

Anfangs Mai war es dann endlich soweit. Modell am Flugplatz zusammengebaut und nun kam mit dem Einstellen der beiden Motoren eine Tätigkeit, welche man genau machen sollte. In meinem Fall half mir meine neue ROBBE CM-REX mit eingebautem Drehzahlmesser über diese Hürde. Die beiden Motoren wurden mit 9x4 Luftschrauben ausgestattet und bei Vollgas auf ca. 12000 Umdrehungen eingestellt. Nachdem beide Motoren im Leerlauf als auch bei Vollgas sauber durchliefen, kam nun die Stunde der Wahrheit. Modell auf die Piste stellen, nochmals Kontrolle aller Ruder und Gas langsam reinschieben. Nach ca. 20 Meter leicht am Höhenruder gezogen und

die Maschine ist vom Boden weg. Die Höhenrudertrimmung zwei Rasten nach vorne und die TWIN ACE fliegt, als ob sie schon viele Flugstunden hinter sich hätte. Die Ruder reagieren exakt (lt. Planangabe eingestellt) und die Motoren laufen sauber im Duett, wobei 2/3 Gas für einen geraden Vorbeiflug reichen. Rolle, bei der mit Höhen- und Tiefenruder nur ganz wenig mitgeholfen werden muß, sowie ein großräumig getogener Looping machen keinerlei Schwierigkeiten. Rechtecklandeanflug, Modell gerade legen, Gasknüppel langsam zurücknehmen und die TWIN ACE kommt im ruhigen Flug der Piste näher. Das Höhenruder leicht gezogen und die Maschine setzt sanft und ohne "Hüpfen" auf der Piste auf. Der Applaus der anwesenden Clubkollegen begleitet die TWIN ACE zu ihrem Standplatz.

Bei einem Freundschaftsfliegen in der Nähe von München wurde aus der Zweimotorigen eine Einmotorige. Beim Vorbeiflug sah, aber auch hörte ich, daß der linke Motor stand. Irgendwer hatte mir einmal gesagt, man sollte keine Kurve über den stehenden Motor fliegen. Oder war es umgekehrt? Momentan

wußte ich es nicht mehr. Wenn ich jetzt nach rechts wegdrehte, flog ich genau über die Zuschauer, also Querruder leicht nach links und es funktionierte. Das Modell flog mit Vollgas des einen Motors einen großen Linkskreis ohne auch nur im geringsten "schwammig" zu werden. Auch eine Korrektur mit dem Seitenruder war erstaunlicherweise nicht notwendig. Als sich die Maschine in Platzrichtung befand, Gas weg und das Modell segelte zur Landung herein.

Zusammenfassung: Die TWIN ACE von PILOT ist ein Modell, welches bei ordentlicher Bauweise auf Antrieb fliegt und sowohl beim Experten als auch beim fortgeschrittenen Anfänger einen hervorragenden Eindruck hinterläßt. Das gefällige Aussehen, sowie ihre sehr gute Flugtauglichkeit machen die Zweimotorige sicher zu einer interessanten Alternative im Modellflugalltag.

Ladenrichtpreis ca. S 1.965,--

Franz Zeiner



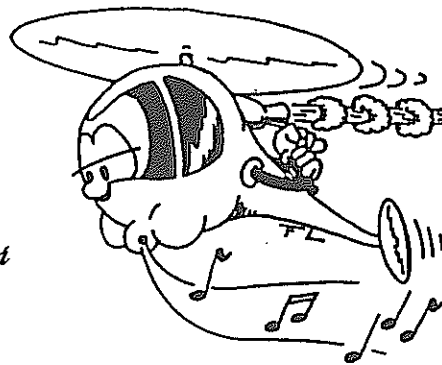
MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinet



AVANTGARDE

Freunde des Modellhelis, es ist soweit! Die AVANTGARDE von Robbe hat sich in die Lüfte erhoben.

Das Motorproblem konnte gelöst werden, denn ein 10 cm³ Webra-Champion und ein Resonanzröhrchen wurden gefunden und damit das Helicopterchen angetrieben.

Nachdem erstmals die neue Computeranlage von Robbe verwendet wurde, wurden auch kraftvolle Rudermaschinen der Type RS 700 eingesetzt. Auch der Kreisel, der Autopilot II, stammt von Robbe.

Nach Plan wurden die Einstellarbeiten am Heli durchgeführt, und man höre und staune, Blattspurlauf OK, Pitchbereich OK, Schwerpunkt OK, und ich war ko.

Bei der CM-Rex-Anlage fand der Extensionsmodul 1 und das Programm Heli 2, welches speziell auf die Heim-Hubschrauber abgestimmt ist, Verwendung. Um eine kleine Info über das Heli 2 zu geben, darf ich Euch einen kleinen Auszug aus diesem Programm bringen:

Die Flugeigenschaften der AVANTGARDE sind ausgezeichnet. Bedingt durch das leichte Gewicht (4100 g) bestehen sehr gute Kraftreserven. Selbstverständlich ist der Heli voll kunstflugtauglich und hat eine prima Straßen- -äh - Luftlage.

Testergebnis:

Ein sehr guter Helibaukasten, eine übersichtliche Bauanleitung,

ein optisch gutes "Kasterl" und super Flugeigenschaften. Die AVANTGARDE ist ein Modellhubschrauber mit einem breiten Anwendungsspektrum, welches vom Anfänger bis zum Experten reicht.

TECHNISCHE DATEN:

Rotordurchmesser	1430 mm
Länge	1350 mm
Fluggewicht	ca. 4100 g
Motor	10 cm ³

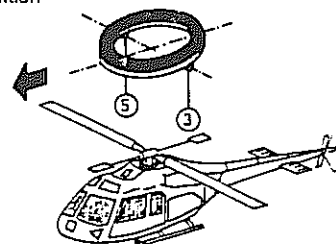
Ladenrichtpreis ca. S 10500,-

Taumelscheibensteuerung mit 2 Servos
1 Servo Rollfunktion, 1 Servo Pitchfunktion

Heli H 2, Hubschraubermodell

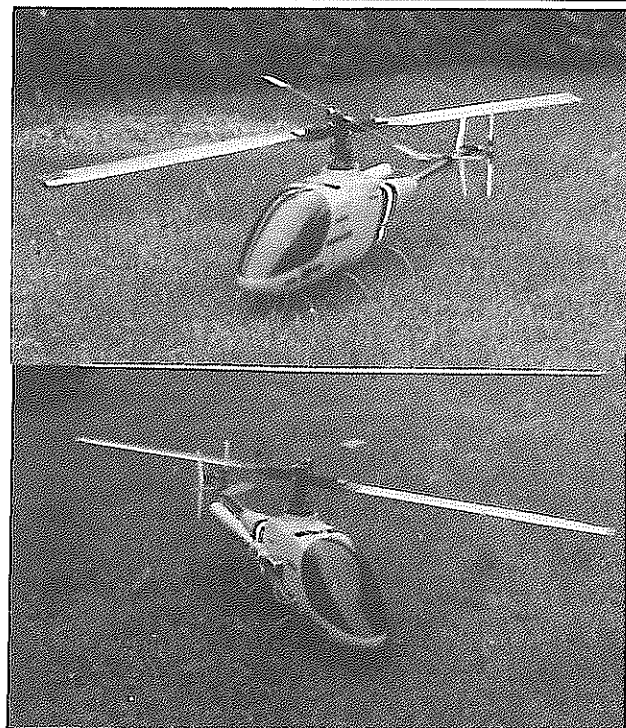
Display No.	Hauptkanal	Nebkanal	Schalter	Trimmer	Bemerkungen
1. Mischer Pitch - Heckrotor H statisch	5	1	-	1	Hov-memory
1. Mischer Pitch - Heckrotor Lo statisch	5	1	-	2	Hov-memory
2. Hovering memory *1	-	-	1	-	
3. Gaseinstellung *2, Schwebeflug	4	4	-	3	
4. Pitch maximum	4	5	-	4	
5. Pitch hovering *3 (Schwebeflug)	4	5	-	5	
6. Pitch minimum	4	5	-	6	
7. Pitch minimum Autorotation	4	5	-	7	
8. Pitch min. Rückenflug	4	5	-	8	
9. Pitch max. Rückenflug	4	5	-	9	
10. Gasvorwahl „1“	4	4	3	10	
11. Gasvorwahl „2“ progressiv	4	4	4	11	Offset by Hov-Memory
12. Autopilotempfindlichkeit	1	6	-	12	
13. Gas - Heckrotor offset * Autorotation	-	1	-	13	
14. Mischer Heckrotor - Gas	1	4	-	14	
15. Autorotation	4	4	5	15	
16. Rückenflugumschaltung	-	-	2	-	
17. Mischer Pitch - Heckrotor (dynamisch)	5	1	-	-	
18. Mischer Taumelscheibe - Gas	2,3	4	-	16	
19. Taumelscheibenmischer - Pitch	Fest programmiertes Mischprogramm für die				
20. Taumelscheibenmischer - Roll (Querruder)	Taumelscheibenservos, mit Spezial Steuerfunktion für Pitch, Roll-Funktion				

Steuerfunktion (Sender)	Servoanschluß	Übersetzung	Abk. im Display
1 Heckrotor	1. Heckrotor	= Rudder	-Rud.
2 Höhenruder	2. Höhenruder (Nicken)	= Elevator	-Eiv.
3 Querruder	3. Querruder (Rollen)	= Aileron	-Ail.
4 Motordrossel	4. Gas=Motordrossel	= Throttle	-Thr.
5 Pitchtrimmung	5. Pitch	= Pitch	-Pit.
6 Autopilotausblendung	6. Autopilot	= GyroSense	-GyroSen.
	7. Frei		
	8. Frei		



Displayanzeige im Infoterminal

No.	H-2 SET-MODE C HELI -SERVO	11	H Idle-up2 Inn V. 50% offset
1	H Pit+Rud Inn H. 50% L. 50%	12	H Gyro-Sen Inn V. 50%
2	H Hov-MEM. Inn	13	H InRud-of Inn V. 50%
3	H Thr-Hov. Inn 0/ RATE 50%	14	H Rud+Thr Inn V. 50%
4	H NrPit-Hi Inn V. 100%	15	H Thr-Hold Inn V. 50%
5	H Pit-Hov. Inn 0/ RATE 50%	16	H ELY-INV Inn
6	H NrPit-Lo V. 100%	17	H P+Rd DYN Inn V. 50% SEN 50%
7	H Pit-L3-Th V. 100%	18	H SWSH-Thr Inn V. 50%
8	H IvPit-Lo V. 100%	19	H-2 SWASH-PL Pit V. 50%
9	H IvPit-Hi V. 100%	20	H-2 SWASH-PL Ail V. 50%
10	H Idle-up1 Inn V. 50%		



Webra Digi Gyro Best.Nr. 20 421

Elektronisches Kreisel-Stabilisierungssystem (Autopilot) für Hubschrauber und andere ferngesteuerte Modelle. Der Kreisel kann jeweils eine Achse eines Modells stabilisieren. Wird die entsprechende Achse verändert, führt dies zu einem Steuerimpuls in entgegengesetzter Richtung, sodaß je nach Einstellung die ursprüngliche Lage des Modells hergestellt wird.

Die Sensoren des Kreisels bewirken ein automatisches Balanzieren, sind aber kein automatisches Steuergerät.

Die Empfindlichkeit für den Gegeausschlag wird über zwei Regler, welche direkt mit dem Kreisel in Verbindung stehen, eingestellt. Vom Sender aus



Autopilot Expert Best.Nr.8969

Dieses verbesserte Modell des bereits bewährten Autopiloten hat einen kugelgelagerten Kreiselmotor, der im praktischen Betrieb unter besonders hoher Belastung eine längere Lebensdauer erwarten läßt. Proportionale als auch 2-stufige Beeinflussung sind neben der Servoimpolung die entscheidenden Merkmale.

☆☆☆

kann über einen separaten Steuerkanal auf die zwei eingestellten Reglerwerte umgeschaltet werden.

Der Einbau erfolgt direkt ins Modell und wird mit dem Empfänger und dem jeweiligen Steuerservo verbunden.

Die Stromversorgung erfolgt über den Empfängerakku.

Anwendungsbeispiele :

- Hubschrauber = Heckrotorstabilisierung
- Flugmodell = Querruderstabilisierung
- Flugmodell = Höhenruderstabilisierung

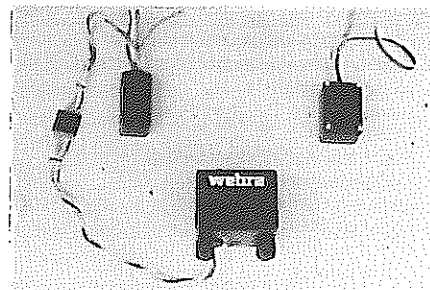
Technische Daten :

- Kreiselmechanik - Abmessung: 34,5x42,2x32,6 mm
- Gewicht 62 g
- Mischverstärker - Abmessung: 15,3x34,8x16,6 mm
- Gewicht 17 g
- Intensivregelung - Abmessung: 19,6x30x21,8 mm
- Gewicht 17 g

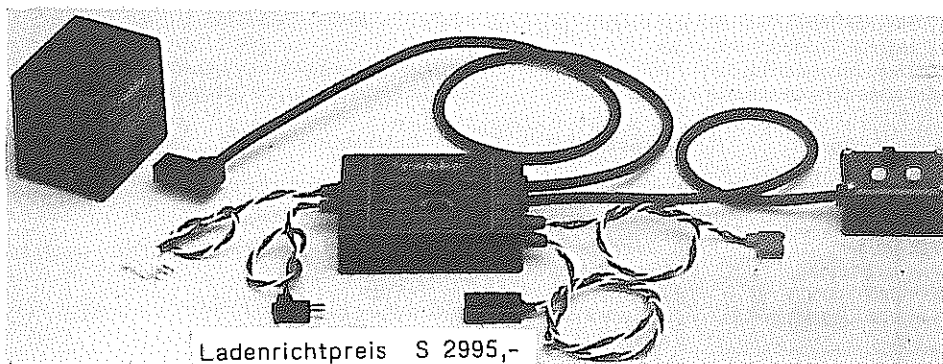
☆☆☆

Gesamtgewicht: 96 g
Versorgungsspannung: 4,8 V
Stromaufnahme Mischverstärker: 15 mA

Empfänger und Kreisel haben eine gemeinsame Stromversorgung. Es empfiehlt sich daher einen Empfängerakku mit höherer Kapazität zu verwenden - z.B. 4,8 V / 1200 mAh.



Ladenrichtpreis S 2320,-



Ladenrichtpreis S 2995,-

Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



MAGAN

SYNTH-GLOW - ein neues Öl für Modellmotoren.

Das prop - Test-Team (hört sich gut an!) testete ein neues Öl für den Treibstoff-Selbstmischer: das Synth Glow von Mangan-Jennersdorf.

Was das Öl "kann" soll nun aufgeschlüsselt werden:

- * KEIN VERHARZEN der Motoren, keine durch Rizinusöl verklebten Finger, keine ölverschmierten Modelle!
- * ABSOLUT RÜCKSTANDFREIES VERBRENNEN ohne jegliche Ablagerungen im oder außen am Motor, Resonanzrohr usw.!
- * LEICHTES REINIGEN des Modells, Flecken auf Kleidung, Polster usw. mit klarem Leitungswasser zu entfernen! Wichtig: kaltes Wasser!
- * BIS ZU 25% VERRINGERTER KRAFTSTOFFVERBRAUCH bei zum Teil ERHEBLICH ERHÖHTER MOTORLEISTUNG!
- * WEICHERER, LEISERER MOTORLAUF, Ihre Fernsteuerung wird es Ihnen danken!
- * UNGIFTIGES UND UMWELTFREUNDLICHES ÖL
- * Alle Kraftstoffe sind ZUM EINLAUFEN GEEIGNET und bieten einen drastisch VERRINGERTEN MOTORENVERSCHLEISS!
- * KEINERLEI OXYDATION (Rostansatz) bei länger ungebrauchten Motoren auch ohne Motorölkonservierung! Keine zusätzlichen Inhibitoren notwendig!
- * VERBESSERTE SCHMIERUNG bei gesenkter Motortemperatur durch SYNTHETISCHES LEICHTLAUFÖL!
- * SPONTANES ANSPRINGEN auch bei sehr tiefen Temperaturen, PROBLEMLOSES UMSTELLEN von anderen Treibstoffen!

MISCHTABELLE :

2-Takt - Treibstoff:

17% SYNTH GLOW ÖL, Rest Methanol - entspricht: Rizinus-treibstoff mit ca. 10% Nitromethanzusatz

4-Takt - Treibstoff:

14% SYNTH GLOW ÖL, 7-10% Nitromethan, Rest Methanol. Dieses Gemisch ist für alle 4-Takt Motoren abgestimmt, es ergibt einen sauberen Motorlauf bei allen Drehzahlen.

AUTO-CAR - Motortreibstoff

14% SYNTH GLOW ÖL, 20% Nitromethan, Rest Methanol entspricht: Rizinus-treibstoff mit mindestens 25% Nitromethanzusatz.

Großmotortreibstoff: (Tartan)

9% SYNTH GLOW ÖL, Rest Methanol

Preise für SYNTH GLOW ÖL:

1 Liter Gebinde	S 162,-
5 Liter Gebinde	S 765,-
25 Liter Gebinde	S 3600,-

Übrigens: in Bälde gibt es fertig gemischten Spirit von Magan! Die "Herumpatzerei" wird dann entfallen!!!

Kontaktadresse: Raxerstraße 6, Postfach 47, A-838 Jennersdorf
Tel.: 03154/381.

☆

MODELLBAU Gerhard KOCH

Ein kleines Wörtchen zunächst von der Test-Redaktion:

Die in der vorherigen Nummer beschriebene Maschine "Diamant" hat Echo gefunden, nur hat man die Herstelleradresse vermißt, obwohl die Firma Koch in derselben Nummer inseriert hat.

Die Superorchidee Diamant gibt es bei Modellbau Koch, Wängle-Winkl 7, A-6600 Reutte.

Tel.: 05672/2578 tagsüber Klappe 22 verlangen, 37063 abends.

Koch stellt noch her:

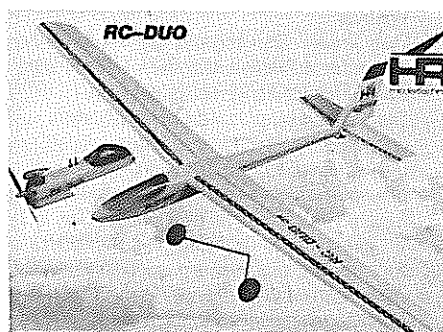
Glasrowingstäbe mit Führungsrohr
500 mm lang, 13,5 mm Ø - S 140,-
detto 11 mm Ø - S 100,-
detto 9 mm Ø - S 70,-

Auf Anforderung wird interessierten Modellfliegern ein Produktkatalog zur Ansicht übermittelt!

☆

FR-modelltechnik

RC-DUO - ein Mehrzweckmodell



Der RC-DUO ist als Segelflugmodell im Thermik- und auch im Hangflug eigenstabil und völlig unkritisch. Der austauschbare Kabinaufsatz ermöglicht jederzeit ohne weiteren Umbau auch den Einsatz als Motorsegler.

Es gibt zwei Versionen: 1700 mm bzw. 2200 mm Spannweite.

Gesehen bei MODELLBAU FIND-EISEN, Wien.

☆

MODELLBAU Caha FLÄCHENSERVICE

Die Wiener Firma CAHA bietet ab sofort ein neues Service: Flächen bis 2 m Spannweite werden in einem Tag gefertigt. Jedes Profil und jede Flächenform ist möglich.

Bei der Verklebung der Beplankung mit dem Styrokern wird kein Kontaktkleber verwendet. CAHA hat hier eine eigene Methode parat. Eine gute Idee!

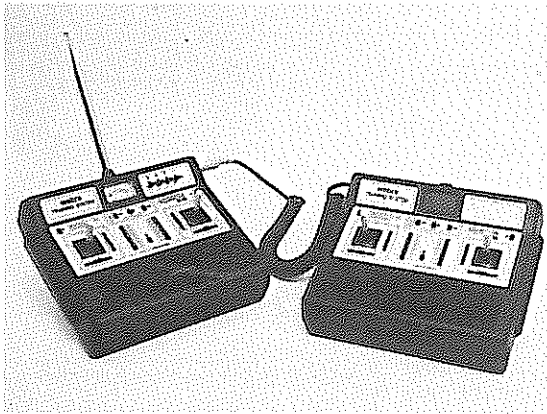
☆

NEUES VON



WEBRA SPEED 80 F ABC

Ein heißer 80er mit einer Superleistung

**Webra Training-System**

Das ideale Steuergerät für Flugschulen, Modellflugklubs und engagierte Piloten, die dem Nachwuchs sicherer und effizienter den Flugbetrieb vermitteln wollen

Die vier Hauptfunktionen können wahlweise einzeln oder gemeinsam vom Lehrer an den Schüler übergeben werden. Am Lehrersender befinden sich vier Schalter zum Vorwählen der zu übergebenden Funktionen und ein Übergabehauptschalter am Motor/Pitchknüppel (Kanals 1). Das Schülergerät ist ausgestattet mit zwei Knüppelaggregaten zur Steuerung der vier Hauptfunktionen, die Steuergewohnheiten wie z.B. Motordrossel links oder rechts, pitch vorne oder hinten können durch Zuordnungsschalter angepaßt werden. Die Stromversorgung wird vom Lehrersender übernommen.

Durch einfachen Modulwechsel können die einzelnen Übertragungssysteme wie Webra FMSI bzw. PCM oder herkömmliche FM-Übertragung angewandt werden, gleichfalls ist die hochfrequenz (z.B. 27/35/40 mhz oder exportfrequenz) wechselbar.

Der Lehrersender ist mit dem Schülergerät über ein flexibles Spalkabel verbunden.

Das Webra Training-System ist eine Lehrer-Schüler-Einrichtung und dient dem leichteren und rascheren Erlernen der einzelnen Steuerfunktionen.

Training-System-Set Webra FMSI Best.-Nr. 20 160 bestehend aus:

- 1 Lehrersender mit 4 Kanälen, ausbaufähig auf 8 Kanäle mit Senderakku 9,6 V/1200 MA (Best.-Nr. 230 494) und Senderantenne
- 1 Programmüberbrückungsstecker (Best.-Nr. 20 600)
- 1 Sendermodul HF (Best.-Nr. 20 225 bis 20 228) nach Wahl
- 1 Senderquarz nach Wahl
- 1 Codermodul FMSI (Best.-Nr. 20 224)
- 1 Schülergerät mit Verbindungskabel

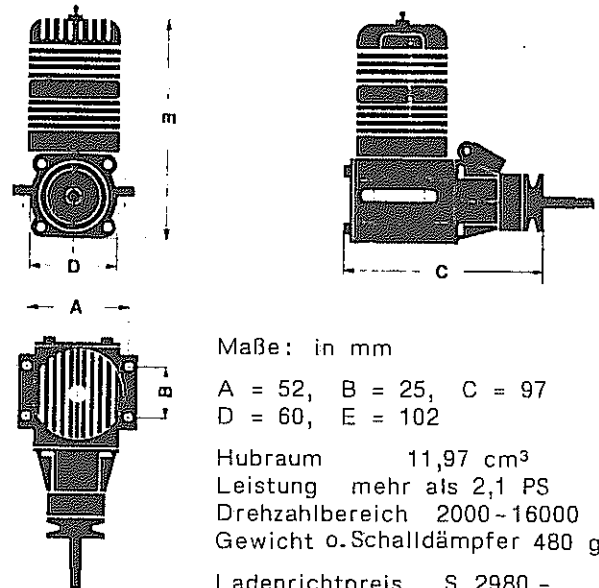
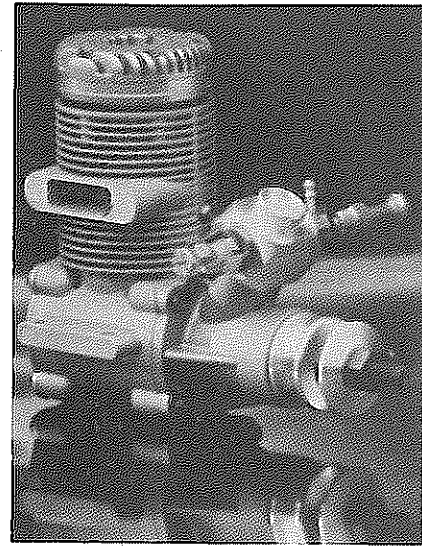
Training-System-Set Webra PCM Best.-Nr. 20 160 P

bestehend aus:
wie Set 20 160 jedoch mit Codermodul PCM (Best.-Nr. 20.229)

Training-System-Set FM Best.-Nr. 20 160 FM

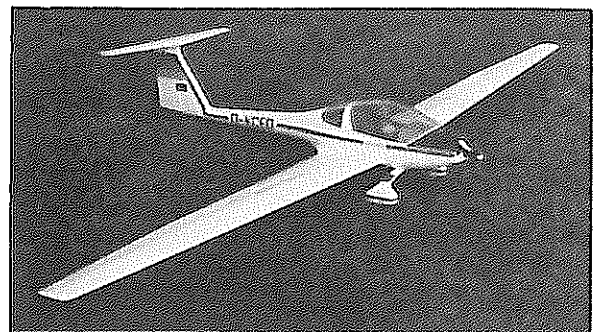
bestehend aus:
wie Set 10 160 jedoch mit Codermodul FM (Best.-Nr. 20.234)

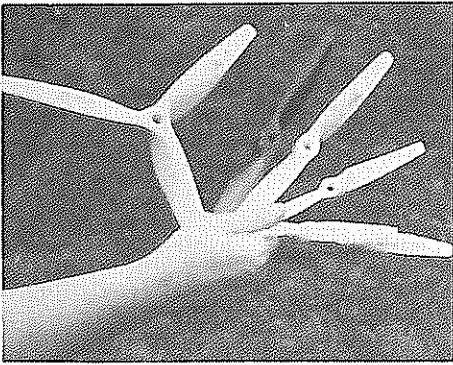
Ladenrichtpreise: 20160 S 9590,-
20160 P S 10330,-
20160 FM S 9790,-



Ankündigung:
WEBRA - "DIMONA" wieder erhältlich in leicht modifizierter (=verbessertes) Form!

Ladenrichtpreis S 3235,-



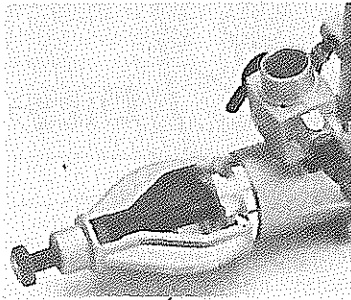


Eine kleine österreichische Herstellerfirma soll auch einmal im SCHAUFENSTER bekannt gemacht werden: Firma BRABEC aus Theresienfeld/NÖ. Die Firma hat ein umfangreiches Programm wie zum Beispiel Flugmodelle (FF = fast - fertig) von ME 109, ME 262, MUSTANG, MIRAGE etc. GFK- und CFK- Zwei- und Dreiblatt-Luftschaublen, Haupt- und Heckrotorblätter für Modellhubschrauber in GFK, Wurfgleiter, Segelflugzeuge u.v.a.m.

Einen Katalog gibt es um S 25,- (incl. Versandkosten).

Brabec - Modellbau
Grazerstraße 52, 2604 Theresienfeld, NÖ.

Graupner



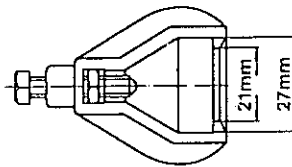
Naben - Abziehvorrichtung

Geeignet zum Abziehen der Mitnehmerscheibe bei folgenden Motoren:

OS MAX 40 FSR, 45 FSR, 50 FSR, 61 FSR, 61 FSR-H und 61 VF.

Zum Drehen der Sechskantschraube ist ein Gabelschlüssel SW 10 oder der Steckschlüssel Best.-Nr. 1153/10 erforderlich.

Ladenrichtpreis S 157,-



Neuwertige Flugmodelle - günstigst zu "verscherbeln":

Graupner CESSNA 152 (mit Querruder)	S 2000,-
WEEKEND FLYER UL	S 2500,-
CESSNA L 19	
+ Tartan 22 cm ³	S 6000,-
Graupner TAXI II	
+ 3,5 cm ³ OS	S 2500,-
Baukasten	
SCHNEIDER TROPHY " %" - Wasserflugmodell - eine Rarität! GFK- Rumpf+ Schwimmer - alles ausgeschnitten	S 3500,-
WINDBAG - Fallschirm-UL + 8 cm ³ Viertakter	S 3500,-
UDET FLAMINGO -Doppel-decker + 1,5 cm ³	
WEBRA	S 2500,-

Anfragen bitte an die Modellflugsekretärin des ÖAeC, Tel. 0222/651128 - 77 DW.



**aero-
haut**

Elektronischer Fahrtenregler MULTI 2000

Der Fahrtenregler Multi 2000 ist eine Neuentwicklung der 4. Generation. Unter Verwendung neu entwickelter elektronischer Bauteile (SMD-Technik) und modernster Bauweise ist ein sehr kompakter Aufbau gelungen. Als Leistungsteil werden hochentwickelte Power-Mos-Fet eingesetzt, die nach dem neuesten Stand der Technik unübertroffen sind.

Die umfangreiche Elektronik des Reglers bietet folgende Vorteile:

- Einsatzgebiet:** Flug-, Schiffs- und Automodelle.
PCM: da die herkömmlichen Regler für PCM-Anlagen untauglich waren, ist der Multi 2000 mit einer Impulsspeicherung ausgerüstet, die den Impuls so lange hält, bis vom Empfänger der nächste Impuls bereitgestellt wird.
- Überlastsicherung:** durch die neuentwickelte Schaltung wird der Regler bei Überschreitung von 20 A nicht abgeschaltet, sondern auf die Konstantleistung von 20 A begrenzt.
- Wärmesicherung:** zusätzlich wurde eine Wärmesicherung eingebaut, um den Regler (falls dieser fälschlicherweise in Schaumstoff eingepackt wurde) vor Überhitzung zu schützen.



Optokopler:

der Regler ist mit einem Optokopler versehen, der die Stromkreise von Motor und Empfänger galvanisch trennt. Dadurch ist ein Betrieb der Fernsteuerung ohne Störung gewährleistet.

Taktfrequenz:

die Taktfrequenz des Reglers hat 20 KHz und bietet folgende Vorteile: ein noch höherer Wirkungsgrad gegenüber herkömmlichen Reglern von 3-5 KHz, der Elektromotor ist beim Einsatz mehr geschont, kein Pfeifton ist mehr zu hören

Technische Daten:

Spannungsbereich	Multi 200
Arbeitsfrequenz	Bestell-Nr. 7019/70
Dauerstrom bei mäßiger Luftkühlung	6-15 V (10 NC-Zellen)
Gewicht einschl. Stecker und Kabel	20 KHz
Maße/mm ca.	20 A
	ca. 60 g
	68 x 42 x 18 mm



Liebe Oldie - Fans !

Wir haben im letzten prop 5/6-1986 angekündigt, daß alle in prop veröffentlichten Baupläne über uns zu erhalten sind. Da wir aber nicht alle Baupläne auf einmal veröffentlichen können, möchte ich die bis jetzt aufgearbeiteten Baupläne tabellarisch auflisten. Vorsicht ! Mir sind schon verschiedene Baupläne mit gleichem Namen untergekommen. Auch kann es vorkommen, daß ein Modell in verschiedenen Auflagen sich konstruktiv ändert ! Daher kann eine Auflistung nach Namen nicht ein Optimum darstellen

Adler	Großer Winkler	Me 109	Sonne
Albatros	Habicht	Minimoa	Spatz
Atom Kücken	Hast	Modell-Dieselmotor	Specht
Aurikel	Heinkel He 70	Motorsegler	Sperber
Austria Meise	Helm Ju 52	Motte	Super Schwan
Baby	Ikarus	Möwe	Wanderfalke
Biceps	Jupiter - V	Novice	Westmark 2
Der große Reiher	Kadett	Pelikan	Wieland
Der kleine Reiher	Kiwi	Raku 35	Wienerwald
Drohne	Klemm Tiefd. Kl 25	Reiher	Wiesenschleicher
Enten Segelflugmodell	Knirps	Rennflugzeug HS 33	Winkler Junior
Falke	Kocea	Schlauchkurbler	Wolkensegler
G 12 Junior	Kolibri	Schwalbe	Zahnstocher
G 12	Komet	Schwalbe 2	Zeppelin
Gleitflugmodelle aus Pappe und Papier	Kondor II	Schwanzloses Segel- flugmodell	Zögling Junior
Grille	Lehrling	Silbermöwe We 366	Zögling
Großer Albatros	Leipziger Flügel	Sniff Sniff	Zugvogel
	Lerche		

Wie schon gesagt, diese Liste ist nicht vollständig, da das Aufarbeiten relativ viel Zeit in Anspruch nimmt. Noch im Juli treffe ich mit Herrn Mink aus Deutschland zusammen. Es wird sicherlich viel Neues im nächsten prop zu berichten geben. Ich kann dazu nur eines sagen:
Seien Sie nicht ungehalten, wir melden uns in Kürze !

Ihr Ing. Benes

Kurz vor Redaktionsschluß erreichte mich noch der Brief von Herrn Alfred Haiden aus Groß Sierning. Da seine Fragen von allgemeinem Interesse sind, möchte ich hier Stellung nehmen.
Vorerst aber recht herzlichen Dank für die Unterlagen, die Sie uns zukommen ließen.

1. Ist der Herbsttermin eines ersten Vergleichsfliegens laut prop nicht etwas verfrüht ? Prop (und somit eine Verständigung) erscheint erst wieder in ca. 2 Monaten
2. Welche Modelle sollen für die Teilnahme an diesem Vergleichsfliegen gebaut werden ? Segelflugmodelle, Modelle mit Gummiantrieb, Motormodelle.

3. Wie sollen die Modelle ausgeführt werden ? Nach Originalplänen oder modifiziert mit RC-Anlage.

4. Bis wann gilt ein Modell als OLDTIMER ?

Unsere Antworten :

Zu 1. Das Aufarbeiten der Pläne, das Mikroverfilmen lassen, das Ordnen, das Karteischreiben, das Ausarbeiten von diversen Richtlinien, das Ausdiskutieren, ab wann ein Modell ein OLDIE ist, sowie der Briefverkehr mit unseren Freunden im Ausland und noch vieles mehr, bringen uns in der Tat in große Zeitbedrängnis.

Leider müssen wir uns eingestehen, daß der geplante Termin nicht zu halten ist. Eine Zeitgerechte und detaillierte Angabe über DAS ERSTE FLIEGEN wird selbstverständlich über prop mitgeteilt.

Sollte es nichts mit Herbst 86 werden, mit Frühjahr-Sommer 87 wird's was - auf Ehr'und Gewissen.

Zu 2. Was soll alles geflogen werden ? Alle Modelle, egal welche Antriebsart und Größe. Auch Modelle, die mit einem Original-Kastendrachten und mit Laufkatze gestartet werden, können gebaut werden.


Zu 3. Dadurch, daß es in Österreich kaum noch eine Möglichkeit gibt, einen uneingeschränkten Freiflug durchzuführen, haben wir uns Gedanken über eine Steuerungsart gemacht. Eine Lösung ist sicher die Steuerung des Seitenruders

mittels einer RC-Anlage. Da dies aber nicht bei allen Modellen möglich ist (z.B. Großer Winkler mit Flachrumpf), ist dies sicher nicht die Ideallösung. Näheres, so hoffe ich, können wir im nächsten pro berichten.

Zu 4. Auch Modelle, die in den 50er Jahren entstanden sind, sollen gebaut werden. Hingegen dürfen wohl Modelle der 60er Jahre nicht mehr dazugezählt werden.

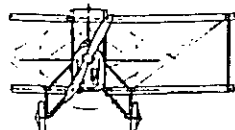
Benes

☆☆☆

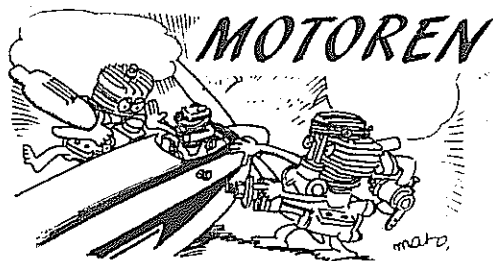


Brabec
Austria

MODELLE - MOTORE
GFK/HOLZ - PROPELLER, MODELLBAU
MARKENARTIKEL ZUBEHÖR
EPOXY / PE HARZE, GLASCEWEBE



Augustin BRABEC - MODELLBAU, A-2604 THERESIENFELD Grazerstrasse 52



Die Eisfeld-Selbstzündungsmotoren und ihre Entwicklung

Von Gustav Eisfeld, Gera

Als Antriebskraft für Flugmodelle sind bisher zwei verschiedenartige Selbstzündungsmotoren bekanntgeworden, der Dieselmotor mit Einspritzpumpe und Düse und der Selbstzündungsmotor mit verstellbarer Kompression und Vergaser.

Die Entwicklung der Eisfeld-Selbstzündungsmotoren begann im Jahre 1937. Der damals konstruierte und gebaute Dieselmotor hatte einen Zylinderinhalt von 15 cm³, eine Verdichtung von 1:22, regelbare Einspritzpumpe und Nadeldüse. Als Kraftstoff diente Gasöl. Die Weiterentwicklung dieses Motors wurde zugunsten des nach dem damaligen Stande des Flugmodellmotorenbaus weit einfacheren und betriebssicheren Benzinmotors abgebrochen.

Die durch den Krieg bedingte schwierige Beschaffung von Batterien und die geringe Leistung von Sauerstoffbatterien als Stromquelle für Flugmodell-Benzinmotoren gab erneut Veranlassung, einen Dieselmotor für Flugmodelle zu entwickeln. Die in Abb. 1 dargestellte Dieselmotortype mit Einspritzpumpe und Düse wurde 1912 entwickelt. Der Zylinderinhalt der Versuchsmotoren betrug 3,2 und 7,3 cm³. Als Kraftstoff fand handelsüblicher Dieseldieselkraftstoff Verwendung. Die Verdichtung betrug 1:21, der Einspritzdruck 300 Atm. Als Düsen kamen eine Anzahl verschiedenartiger Systeme zur Anwendung, sowohl Nadel- wie auch offene Düsen. Im Verlauf der umfangreichen wie auch schwierigen Untersuchung erwies sich die offene Düse als die geeignetere.

Der Lauf der Motoren war gegenüber Benzinmotoren überraschend weich, die Leistung erheblich größer. Durch die vorgesehene Feineinstellung konnte die Drehzahl in sehr weiten Grenzen verändert werden. Nach Entlüftung und Anpumpen von Hand wurde ein sofortiges Auspringen des Motors erreicht. Die Versuche erwiesen die Brauchbarkeit des Dieselmotors als Flugmodellmotor, insbesondere, da das Gewicht einschließlich Pumpe und Düse dem Gewicht von Benzinmotoren ohne Batterie entsprach.

Die Herstellung der Pumpen- und Düsentteile erfordert jedoch größte Genauigkeit, die nur durch Fachkräfte gewährleistet ist; eine Weiterentwicklung und serienmäßige Herstellung dieses Motors ist daher während des Krieges nicht durchführbar.

Aus:
Deutsche Luftwacht Modellflug
Band 8, November 1943

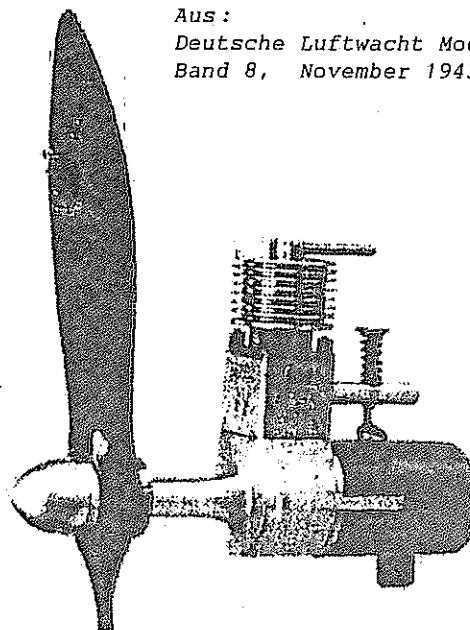


Abbildung (2). Eisfeld

Abb. 2. Der Eisfeld-Vergaser-Dieselmotor

An Flugmodell-Benzinmotoren mit einer Verdichtung von 1:6 konnte wiederholt beobachtet werden, daß sie nach Abstellung der Zündung noch einige Zeit weiterliefen; auch stehende heiße Motoren konnten zum Zünden gebracht werden. Diese Erscheinung gab Veranlassung, einen Selbstzündungsmotor mit Vergaser zu entwickeln. Trotz wiederholter Versuche in den Jahren 1939 und 1910 blieb der Erfolg versagt, den kalten Motor zum Laufen zu bringen. Die Versuche wurden dann vorübergehend eingestellt.

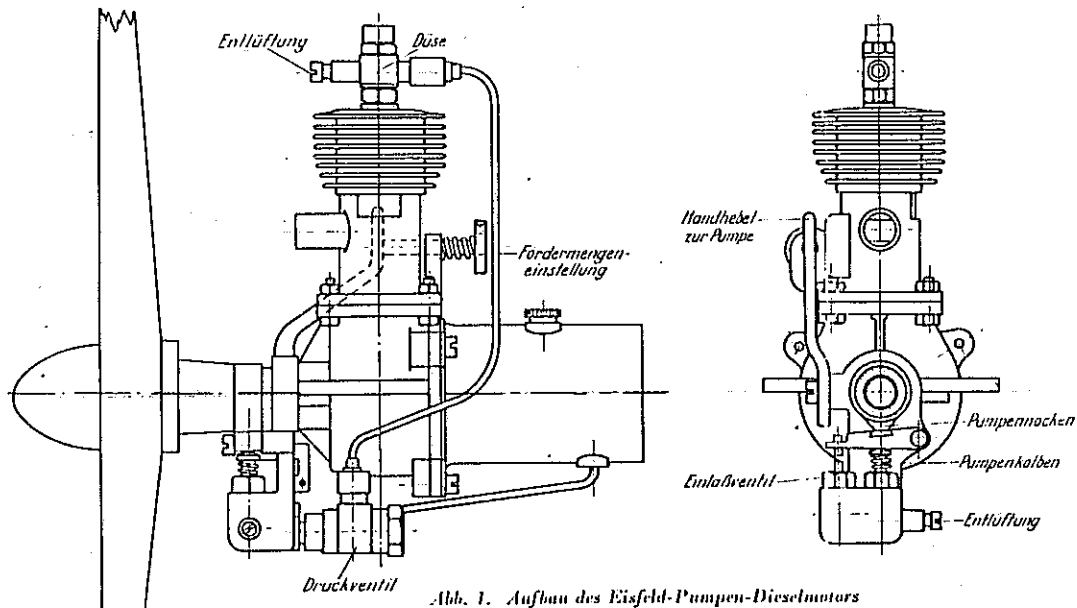


Abb. 1. Aufbau des Eisfeld-Pumpen-Dieselmotors

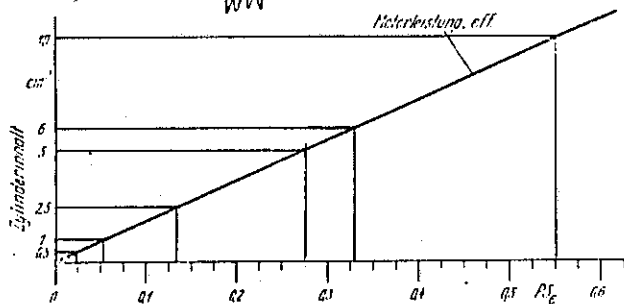


Abb. 4. Effektive Motorleistungen

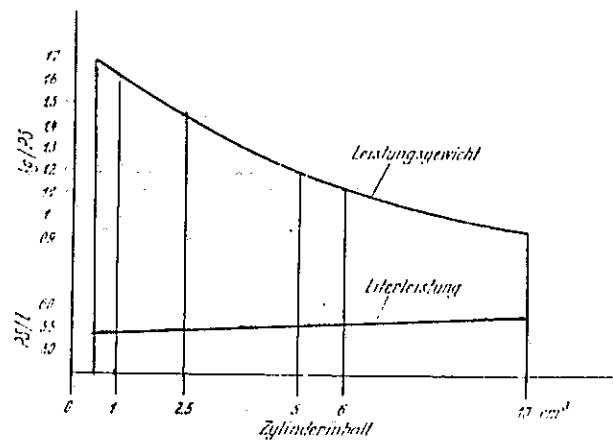


Abb. 5. Leistungsgewicht und Literleistung

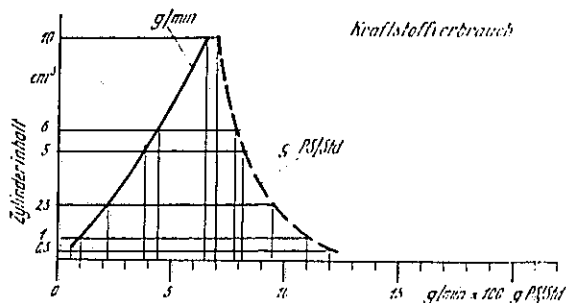


Abb. 6. Diagramm des Kraftstoffverbrauchs

1912 wurden die Versuche mit hochverdichteten Motoren -- Vergaser-Dieselmotoren -- parallel zum Dieselmotor mit Einspritzpumpe erneut aufgenommen. Nach erfolgversprechenden Vorversuchen wurde eine Reihenentwicklung von Mittel- und Kurzhubmotoren als Versuchsmotoren durchgeführt. Der Kurzhubmotor erwies sich leistungsmäßig dem Mittelhumbmotor als gleichwertig. Infolge der niedrigen Bauart und des geringen Gewichtes muß dem Kurzhubmotor der Vorzug gegeben werden, Abb. 2.

Die Motoren wurden hergestellt in den Größen:
 0,5 1 2,5 5 6 10 cm Hubvolumen
 45 85 190 330 380 570 g-Gewicht einschl. Luftschraube.

Bei den Motoren kam der Flachkolben und die Umkehrspülung mit einseitigem Auspuff zur Anwendung. Die Verdichtung der Motoren beträgt 1:20 und kann mit Hilfe eines verstellbaren Gegenkolbens den Betriebsverhältnissen entsprechend verändert werden. Als Vergaser hat sich der verstellbare Spritzvergaser mit Nadeldüse bewährt. Als Kraftstoff eigneten sich die bekannten Terpentin-, Paraffin-, Petroleum- und Äthergemische, wie auch Terpentin (Terpentinersatz)-Benzingemische. Die Terpentin-Benzingemische erforderten eine höhere Verdichtung und ergaben eine etwas kleinere Leistung. Die Motoren konnten mühelos durch Anwerfen von Hand zum Laufen gebracht werden. Die sich ergebende Leistung ist bedeutend höher als die eines Benzinmotors gleichen Hubvolumens, jedoch kleiner als beim Dieselmotor mit Einspritzpumpe. Abb. 3 zeigt Motoren der Kurzhubreihe in den Größen von 0,5, 1, 2,5 und 6 cm Zylinderinhalt.

Die Untersuchung der Motoren erstreckte sich über einen längeren Zeitraum. Das Ergebnis der Untersuchungen bestätigte die Brauchbarkeit des Vergaser-Selbstzündungsmotors als Flugmodellmotor und die leistungsmäßige Überlegenheit gegenüber den Benzinmotoren. Die effektiven Motorleistungen sind im Diagramm der Abb. 4 dargestellt. Die Motoren mit 6 cm Zylinderinhalt wiesen eine Leistung von 0,33 PS/l auf. Das Leistungsgewicht und die Literleistung sind aus dem Diagramm der Abb. 5 ersichtlich. Das Leistungsgewicht steigt bei den kleineren Motoren an, und zwar beim 10 cm-Motor von 0,93 kg/PS auf 1,68 kg/PS beim 0,5 cm-Motor. Die Literleistung änderte sich nur in geringen Grenzen und steigt von 54 PS/l beim 0,5 cm-Motor auf 58 PS/l beim 10 cm-Motor.

Vergaser-Selbstzündungsmotoren haben allgemein einen weit höheren Kraftstoffverbrauch als Benzinmotoren und Dieselmotoren mit Einspritzpumpe. Die Ursache dieses Mehrverbrauchs liegt vermutlich darin, daß die als Zündbeschleuniger dienenden Paraffine nur zum kleinen Teil zur Verbrennung herangezogen werden und deshalb unverbrannt mit den Auspuffgasen ins Freie treten. Der Kraftstoffverbrauch geht aus dem Diagramm der Abb. 6 hervor.

Entsprechend der höheren Leistung der Vergaser-Selbstzündungsmotoren gegenüber der Leistung von Benzinmotoren wurde eine höhere Zugleistung der Luftschrauben ermittelt. Die Zugleistung ist im Diagramm der Abb. 7 dargestellt. Die bei der Zugleistung ermittelten Drehzahlen betragen für

Motor	0,5 ccm	Zylinderinhalt	9500 U/min
"	1 ccm	"	9000 "
"	2,5 ccm	"	6700 "
"	5 ccm	"	6500 "
"	6 ccm	"	6500 "
"	10 ccm	"	6000 "

Die weitere Untersuchung der Motoren erstreckte sich auf Festigkeits- und Laufeigenschaften. Durch die höhere Verdichtung und schlagartige Zündung mit sehr hoher Zündspitze mußte der Bemessung der Triebwerksteile besonders Rechnung getragen werden, um eine genügende Lebensdauer zu erreichen.

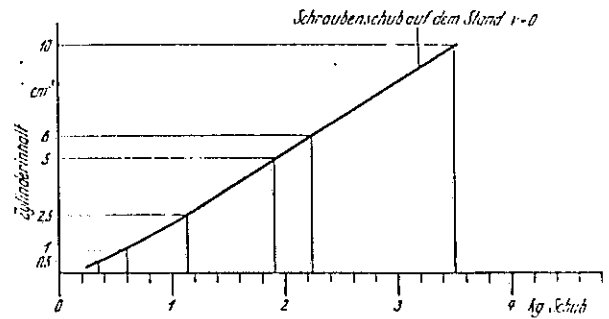
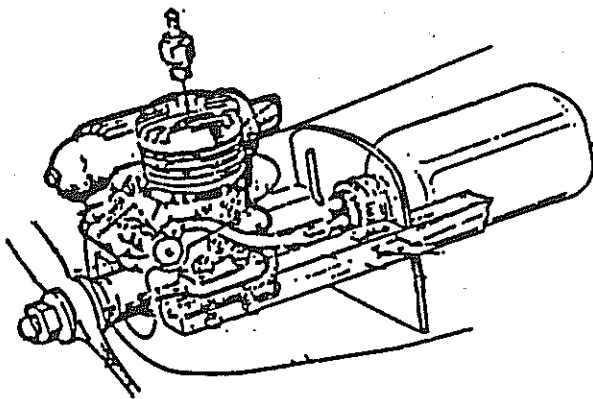


Abb. 7. Diagramm der Zugleistung

Diese Versuchsmotoren bilden die Grundlage für den Eisfeld-Serien-Vergaserdiesel, wobei die aus der planmäßigen Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse Verwendung finden.

☆☆☆



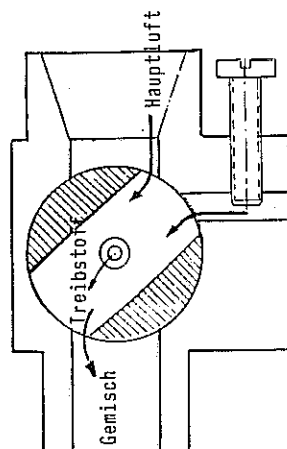
DROSSELVERGASER MIT LUFTREGELSCHRAUBE

Vergaserstory
von Dr. Georg Breinot

Hj - Freunde des gar widerstehenden Modellmotors. Heute wollen wir uns mit dem Drosselvergaser (kein TN Vergaser) mit Regelung der Nebenluft beschäftigen. Wenn Ihr einen derartigen Vergaser besitzt und Euch die Tränen des Zornes in die Äuglein steigen, weil Ihr das "Mistding" nicht zum Laufen bringt, dann lest hier weiter. Ist aber alles bei Eurem Murl in Ordnung, dann könnt Ihr diese Seite überblättern. Alles klar? Also zum ersten Schritt:

- o Die Düsennadel wurde beim Einlaufen auf maximale Drehzahl eingestellt, (zur Erinnerung siehe unten).
- o Drosselkükén bis ca. 1 mm schließen.
- o Kerze anschließen und anwerfen; Motor springt an; Drehzahl fällt ab, das heißt der Motor wird langsamer und bleibt stehen - Luftregelschraube

herausdrehen, denn der Motor ist zu fett; bleibt der Motor beim Gasgeben stehen, ist die Einstellung zu mager und man muß die Luftregelschraube hineindrehen. Alle "Schraubarbeiten" mit Gefühl durchführen!!!



Mehr Nebenluft = weniger Unterdruck im Vergaser = weniger Treibstoff wird angesaugt = mageres Gemisch

Wichtig: die Grundeinstellung - die Luftregelschraube soll soweit hineingedreht werden, bis daß das Loch ca. 50 % geschlossen ist.

Auch die Düsennadel muß entsprechend eingestellt werden: richtig ist die Einstellung dann, wenn bei "Gasgeben" der Motor zügig hinaufdreht (mit der Drehzahl natürlich!). Günstig ist immer ein leicht fett eingestellter Motor, da dadurch ein sicherer Motorlauf gewährleistet wird.

Die endgültige Einstellung des Drossellaufes kann immer erst bei eingelaufenem Motor erfolgen.

Ein Aufschrei von Euch wie die Düsennadel eingestellt werden soll. Zunächst, lest Eure Bedienungsanleitung.

Beim Einlaufen ist der Motor immer fett laufenzulassen. Im fortgeschrittenen Einlaufstadium wird die Düsennadel langsam hineingedreht (Drehzahl steigt an), wenn diese auf einmal abfällt, bis zu einer halben Umdrehung die Düsennadel wieder herausdrehen.

(wird fortgesetzt)



Am Morgen des 26. Mai 1986 riß ein plötzlicher Tod

ERWIN SCHMALZ

aus unserer Mitte.

Sicher gibt es noch andere Modellflieger, die einen Nachruf verfassen können. Diese mögen mir verzeihen, daß ich mich ein wenig vordränge.

Freund Erwin, Du hast für den Modellflug in Österreich viel getan. Insbesondere galt dem Hubschrauber Deine ganze Liebe und Dein ganzes Engagement. Durch Deine Unterstützung, die auch immer in materieller Hinsicht gegeben war, wurde dem Modellhubschrauber der Nimbus eines "elitären" Fluggerätes für "Steinreiche" genommen und dieser auf eine breitere Ebene gestellt.

Wir beiden kannten uns seit vielen Jahren. Es gab auch Meinungsverschiedenheiten zwischen uns, die wir aber immer in sachlichen Gesprächen klären konnten. Man konnte mit Dir reden, und gerade das ist es, was man leider bei vielen Menschen vermißt.

Für uns Modellflieger ist es ein schmerzhafter Verlust, daß Du, lieber Erwin, von uns gegangen bist. Nicht nur ich, wir alle können und werden Dich nicht vergessen!

Dr. Georg Breiner



MFC - Weikersdorf verlor seinen Obmann

Am Samstag, dem 21. Juni 1986, stürzten unser Clubobmann

Günther MAGUNNA und Friedrich SCHOELLE

mit einem Motorsegler ab.

Beide Piloten waren auf der Stelle tot.

Sie waren langjährige Mitglieder unseres Clubs und ausgezeichnete Modellflieger. Günther Magunna gewann 6 Tage vor seinem verhängnisvollen Absturz einen Großsegler-Wettbewerb in Leoben.

Die letzten 2 Jahre widmeten sie sich mehr der großen Fliegerei. Beide, Magunna und Schoelle waren sehr gute Flugkameraden, und sie werden noch lange in unseren Gedanken unter uns sein.

Robert Weißenböck

MFC - WEIKERSDORF

MODELLFLUG LITERATUR



in modelbaureihe 1

Wolfgang Horr

RC - Heißluftballone -
Konstruktion, Bau und Betrieb von ferngesteuerten Modell-Heißluftballonen.

Verlag für Technik und Handwerk
ISBN 3-88180-201-0.

Der Autor lebt in Klagenfurt und hat bereits zweimal in prop über RC-Heißluftballone geschrieben.

Mit dieser Broschüre versucht er eine Sparte des Modellbaues vorzustellen, die bisher keine allzu große Verbreitung gefunden hat. Er gliedert in insgesamt 5 Abschnitte, wobei im ersten Teil die technischen und physikalischen Grundlagen dem interessierten Leser vermittelt werden. In den nächsten beiden Kapiteln wird dann auf den Bau selbst (Auslegung und Bau des Korbes und der Brenneranlage; Auslegung und Bau der Ballonhülle) bezuggenommen.

Mit vielen Skizzen und Fotos werden die Worte noch mehr verständlich gemacht. Die Handhabung des Modellballons und ein Hinweis auf weitere Verwendungsmöglichkeiten, wie z.B. : der Ballon als Werbe- oder Kameraträger, schließen die Broschüre ab.

Ein zusätzliches Lob möchte ich dem Autor spenden, da er ein Bezugsquellen-Verzeichnis über alle erforderlichen Bau- bzw. Ersatzteile anführt.

Auf 65 Seiten wird eine wirklich sehr gute Basisinformation geliefert und könnte interessierte Leser dazu animieren, einen ferngesteuerten Ballon selbst zu bauen.

G.B.



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1986



Klasse F2B Kunstflug

Es ist schon lange her, daß Fesselflug-Staatsmeisterschaften eine große Sache waren. Heute ist es nur noch ein kleines Häufchen Begeisterter, welches Fesselflug betreibt. So konnte auch die heurige Staatsmeisterschaft nur im Rahmen des Int. Fesselflugwettbewerbes in Kraiwiesen ausgetragen werden, und da auch nur in der Kunstflugklasse F2B. In der Klasse Mannschaftsrennen F2C, welche auch ausgeschrieben war, waren nur 2 Teams gemeldet gewesen, zu wenig, um eine Staatsmeisterschaft durchführen zu können. Wo sind die Zeiten, wo in dieser Klasse 15 Teams und mehr mitflogen?

Wie schon erwähnt, wurde die Klasse F2B im Rahmen des Int. Fesselflugwettbewerbes geflogen beziehungsweise für die Staatsmeisterschaft herausgewertet.

Von den 9 gemeldeten Teilnehmern waren 8 erschienen.

Franz Wenzel hat ja schon seit Jahren den Staatsmeistertitel gepachtet, und es gelang ihm auch heuer wieder, mit 129 Punkten Vorsprung auf den Zweitplatzierten Walter Weinseisen, den Titel zu erringen. Walter Weinseisen ist noch im Vorjahr ein Klassenneuling gewesen und wird bei fleißigem Training sicherlich noch von sich hören lassen. Den 3. Platz belegte Walter Wenzel, der Sohn des Staatsmeisters, der jetzt schon ganz kräftig mitmischet.

Vielleicht gelingt es dem neuen Fesselflug-Fachreferenten, Erwin Mühlparzer, die schlummernde Sparte wieder zum Leben zu erwecken!



Die Gruppe der Erfolgreichen beim Int. Fesselflugwettbewerb in Kraiwiesen, bzw. bei der Staatsmeisterschaft. V.l.n.r. F2B-Staatsmeisterschaft: 2. Weinseisen, 1. und Staatsmeister Franz Wenzel, 3. Walter Wenzel und das F2C-Team Kühnegger-Nitsche

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE IN DER KLASSE F2B:

1. und Staatsmeister 1986/87								
Wenzel Franz	MBC Enzesfeld	NÖ	2207	2379	2160	4586	Punkte	
2. Weinseisen Walter	MBG Brandenburg	T	1757	2248	2209	4457	"	
3. Wenzel Walter	MBC Enzesfeld	NÖ	1980	2123	2180	4303	"	
4. Weinmann Erhard	SMBC Eferding	OÖ	30	2187	2032	4219	"	
5. Kofler Helmut	MFC Wörgl	T	1844	1979	1871	3850	"	
6. Hansemann Adolf	Akaflieg Graz	Stmk.	1641	1338	1736	3377	"	
7. Miorini Hanno	detto	Stmk.	1347	1259	1273	2620	"	
8. Ecker Franz	BMFC Mühlparz.	OÖ	731	643	0	1374	"	
9. Franz Rudolf	Akaflieg Graz	Stmk.	0	0	0	0000	"	

RADIO CONTROL F3A

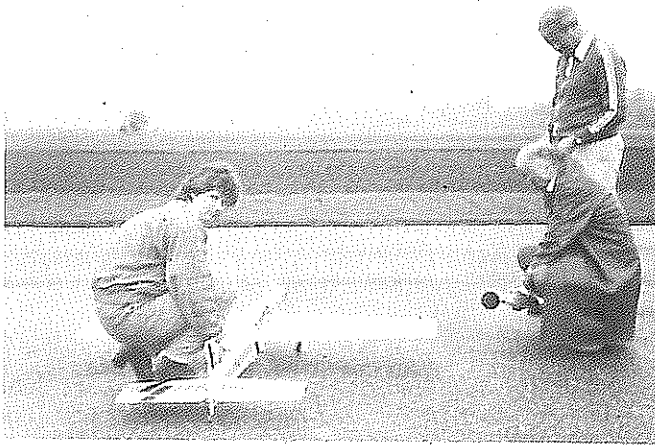
Die heurige Staatsmeisterschaft in der Klasse F3A - Kunstflug fand in Koblach/Vorarlberg statt. Es war bereits zum dritten Mal, daß die F3A-Staatsmeisterschaft in diesem Bundesland durchgeführt wurde und zwar in einer Regelmäßigkeit von 10 Jahren: 1966, 1976 und 1986. Diese Veranstaltung wurde am Vortag des 20. Internat. Rheintalpokalfliens ausgetragen.

12 Teilnehmer waren bis Nennungsschluß gemeldet. Ein nicht gerade umwerfendes Nennungsergebnis.

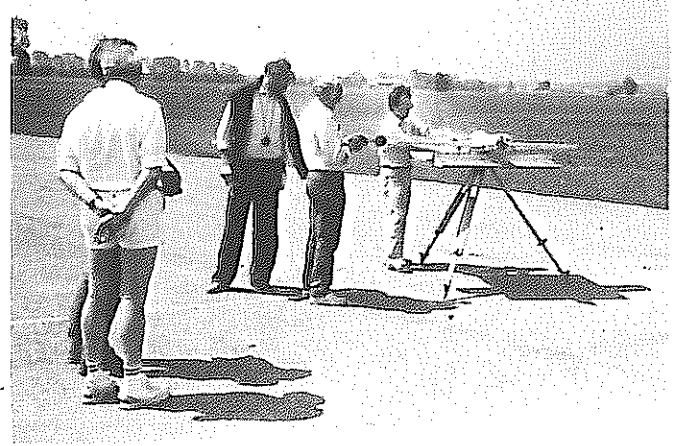
5 Wettbewerber kamen aus Oberösterreich, je 2 aus Vorarlberg, Niederösterreich und Kärnten und einer aus Wien. Die anderen Bundesländer glänzten durch Abwesenheit. Der langjährige Staatsmeister und 4-fache Weltmeister, Hanno Prettnner, hatte seinen Start

im allerletzten Augenblick wegen Erkrankung abgesagt. Nach vielen Jahren war daher der Staatsmeistertitel in dieser Klasse vakant, und die Spannung war groß, wie wohl der nächste Staatsmeister heißen würde.

Als Jury und Punktrichter standen die Sportfunktionäre des Internationalen Rheintalpokalfliens



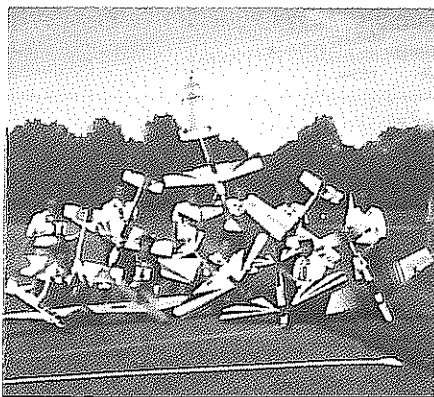
Bei der Schallpegelmessung: .. am Boden



.. auf den Meßtisch

zur Verfügung. Wettbewerbsleiter war wieder FR Othmar Huber. Gleich im ersten Durchgang wurde von der internat. Jury an allen Modellen die vorgeschriebene Geräuschpegelmessung durchgeführt. Nur 2 Modelle überschritten die 105 dB und wurden nach Beendigung des 1. Durchganges auf der "Plattform" genauer gemessen. Dort durften 100 dB nicht überschritten werden. Die beiden betreffenden Modelle erfüllten diese Bedingung nicht, und die Piloten hatten nun in der Mittagspause die Chance, ihre Motoren auf den zugelassenen Pegel von 105 dB zu bringen. Nach mehreren Meßversuchen war dann der Pegel o.k. Es waren 4 Viertakter am Start, wovon bei RC III-Staatsmeister Leopold Berger mit nur 98 dB der niedrigste Wert gemessen wurde.

Im 1. Durchgang setzte sich RC III Ex-Staatsmeister und WM-Teilnehmer Heinz Kronlachner, OÖ, mit 1099 Punkte an die Spitze, gefolgt von Ferdinand Schaden, Vbg., 1079 und Manfred Dworak, Kärnten 1048 Punkte.



Die Teilnehmer an der Staatsmeisterschaft auf der Piste des Modellflugplatzes in Koblach

Überraschend gut flog der F3B - Dritte. Karl Wasner jun., der nur um wenige Punkte den 3. Rang verfehlte. Überhaupt muß festgestellt werden, daß die 2.-4. Plazierten nur um wenige Punkte auseinanderliegen und nur der neue Staatsmeister einen etwas größeren Punktevorsprung gegenüber seinem Verfolger aufweist; das heißt, wir haben einen ziemlich gleichstarken Nachwuchskader, und die Burscher sind alle gut. Aber dahinter drängt eine weitere Gruppe, und die Piloten sind ebenfalls gleich gut. Um die Spitze brauchen wir uns also keine Sorgen zu machen, mehr schon um die Breite in dieser Klasse.

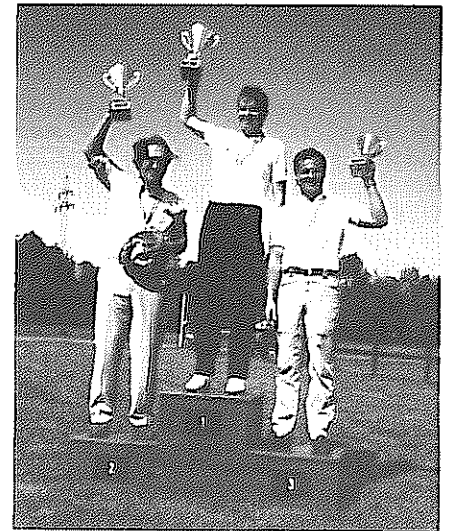
Alle Modelle waren sehr schön und sorgfältig gebaut, die Kameradschaft unter den Piloten sehr gut.

Die Siegerehrung führte LSL Karl Wasner durch, und die Erstplazierten erhielten schöne Pokale. Die Medaillen des Sportministers überreichte BSL Edwin Krill.

Der NÖ Wolfgang Lemmerhofer zerstörte sein Modell bei einer Baumlandung und schied für die weiteren Durchgänge aus.

Im zweiten und dritten Durchgang blieb die Reihung der ersten drei Piloten gleich, und der neue Staatsmeister heißt nun

Heinz KRONLACHNER, OÖ.



Die Sieger 1986:

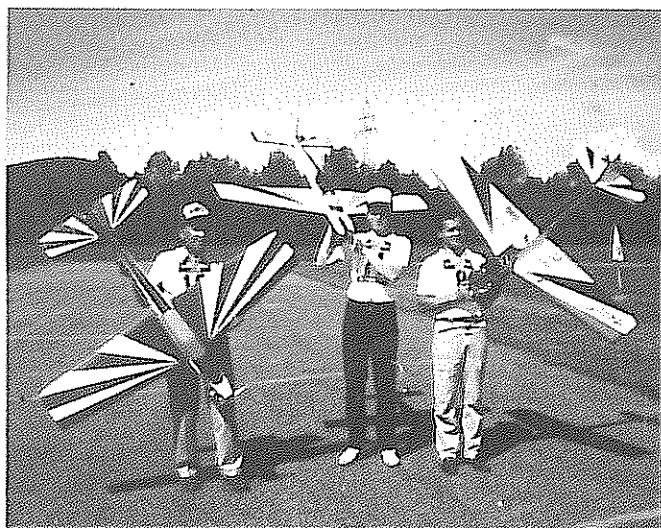
1. und Staatsmeister
Heinz Kronlachner, OÖ
2. Ferdinand Schaden, Vbg.
3. Manfred Dworak, Krtn.

Die geflogenen Modelle und Motoren:

Kronlachner	Supra Fly	4T	Enya RC 120	4C	102 dB	13x10
Schaden	Condor, EK	2T	Webra LS 61		103 dB	11x10
Dworak	Falco, EK	2T	Webra LS 61		107/100 dB	11x10
Wasner	Joker	2T	OS Max 61		103 dB	11x8 1/4
Schmidleitner	Challenger	2T	HP 61 GC		101 dB	11 3/4x7
Berger	Dalotel 2000	4T	Enya 90	4C	98 dB	11x9
Ortner	Alpin, EK	4T	Enya R 120	4C	99 dB	14x9
Höllner	Supra Fly	4T	Enya R 120	4C	104 dB	13x10
Filgas	Sigma, EK	2T	Webra LS 61		104 dB	11 1/2x10
Pfnür	Challenger	2T	HP 61 GC		106/100 dB	11 3/4x7
Lemmerhofer	Marlin	2T	OS 61 FSR		106 dB	11 1/2x10

DIE ERGEBNISSE :

RG	NAME	CLUB	LAND	1.D.	2.D.	3.D.	SUMME
1	KRONLACHNER HEINZ	UMFC MEGGENHOFEN	O	1099	-1093	1111	2210
2	SCHADEN FERDINAND	MSFC RHEINTAL	V	1079	1077	-1074	2156
3	DWORAK MANFRED	OEMV KLAGENFURT	K	-1048	1067	1056	2123
4	WASNER KARL JUN.	MSFC RHEINTAL	V	-971	1028	1087	2115
5	SCHMIDLEITNER PAUL	SCHAERDINGER FU	O	-897	999	982	1981
6	BERGER LEOPOLD	UMFC MEGGENHOFEN	O	979	-950	973	1952
7	ORTNER PETER	UMFC WAIDHOFEN	N	985	-918	929	1914
8	HOELLER FRANZ	UMFC MEGGENHOFEN	O	944	949	-923	1893
9	FILGAS ERICH	OEMV WIEN	W	878	0	994	1872
10	PFNUER THOMAS	SCHAERDINGER FU	O	-822	917	937	1854
11	LEMMERHOFER WOLFG.	UMFC WAIDHOFEN	N	711	0	0	711
12	PRETTNER HANNO	OEMV KLAGENFURT	K	0	0	0	0



Die Erstplatzierten mit ihren Modellen



Übergabe des Staatsmeisterpokales an Heinz Kronlachner durch LSL Karl F. Wasner.

FREIFLUG F1A, F1B, F1A1/J

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer

Wieder führte im Rahmen der ASKÖ-Sportwoche JUDENBURG die ASKÖ-Flugsportgruppe PSK-Judenburg die Staatsmeisterschaften im FREIFLUG durch. Am 24./25. Mai 1986 nun bereits zum 3. Mal. Austragungsort war wieder der Militärflugplatz "Hinterstoisser" in Zeltweg.

Leider konnten nur 2 der intern. 3 Freiflugklassen geflogen werden, F1A + F1B. In F1C gibt es zu wenig Sportler, um eine Staatsmeisterschaft durchführen zu können.

Am Samstag wurde die Antriebsklasse F1B-Gummimotorflugmodelle ausgetragen. Leider spielte das Wetter nicht so recht mit; ein mit grauen Regenwolken verhangener Himmel wölbte sich

über das Land, und rundherum in den Bergen regnete es. Mit einem ganz kurzen Regenschauer am Flugplatz waren wir sicherlich noch recht gut davongekommen.

Dafür gab es aber dann am Sonntag für die klassische Klasse der F1A-Segelflugmodelle ideales Freiflugwetter mit wenig Wind, heiter bis wolkenlos und einer Temperatur bis 28°. Auf- und Abwinde waren an beiden Tagen genügend vorhanden, am Samstag eher weniger, am Sonntag war es dann auch noch um mehr als 13° wärmer als am Vortag, und mancher Teilnehmer und Funktionär kam mit einem Sonnenbrand nach Hause.

Am Samstag, 24. Mai, wurde die Staatsmeisterschaft in Anwe-

senheit des Vizebürgermeisters von Judenburg, Ludwig Sponner, durch Wettbewerbsleiter Ernst Heibel eröffnet. Er bedauerte, daß die Klasse "Wakefield" - F1B an ständigem Teilnehmer-schwund leide und ersuchte FR Reitterer, hier eventuell Abhilfe zu schaffen. Dieser versicherte jedoch, daß auch während der "Blütezeit" des Freifluges, so etwa vor 20 Jahren, in der Klasse F1B nicht wesentlich mehr Starter als 12 bei Staatsmeisterschaften geflogen seien. Trotzdem müsse man verstärkt etwas unternehmen, um etwa den einzigen Baukasten des leistungsstarken und hervorragenden F1B-Modell "TILKA" besser bekannt zu machen (vergl. prop 5/6-1984! Auch

wird der FAI-Antriebsgummi von Jahr zu Jahr besser. Daher sollte es doch möglich sein, daß diese schöne, sportliche Klasse erhalten bleibt, da sonst auch dieser Klasse das gleiche Schicksal widerfahren würde wie es F1 C schon vor Jahren widerfahren ist.

Pünktlich um 11,30 Uhr begann an 2 Startstellen der erste Durchgang in der Klasse F1B. Die Durchgangszeit wurde mit 50 min. festgelegt. Dies war bei den herrschenden Windverhältnissen völlig ausreichend.

Im 1. Durchgang flog zuerst Klaus Salzer ein schönes Max. Später folgten Franz Wutzl jun. und Ernst Reitterer.

Im 2. Durchgang waren es dann nur 2 Wettbewerber die Maximalzeiten flogen.

Im 3. Durchgang konnte keiner eine volle Zeit erfliegen.

Im 4. Durchgang waren es dann wieder 3 Mann, die 180 Sekunden schafften.

Im 5. Durchgang flog auch Rupert Göd zusammen mit Salzer ein Max und nur ein zu frühes Bremsen vereitelte das 4. Max für Reitterer um 3 Sekunden.

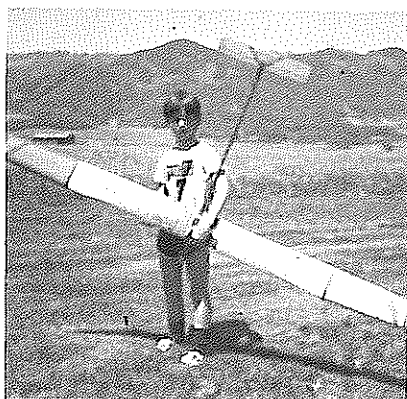
Die spektakulärsten 3 Minuten erzielte Reitterer im 6. Durchgang, als das Modell aus riesiger Höhe herunterbremste und weit hinter den Flugzeughallen verschwand. Zum Glück konnte es aber bald wieder aufgefunden werden.

Die einzige volle Zeit im letzten Durchgang flog Helfried Herbsthofer, nachdem es doch schon kühl (kaum 15°) geworden war. Für Franz Wutzl jun., einziger WM-Starter in dieser Klasse, lief es überhaupt nicht, trotz elektronischer Thermiksuchanlage. Wegen der technischen Probleme seiner Modelle mußte er sich mit dem undankbaren 4. Platz bei einer eher unterdurchschnittlichen Leistung begnügen.

Reitterer konnte schon ab dem 2. Durchgang seine Führung immer weiter ausbauen und schließlich mit 145 Sekunden Vorsprung auf den 2. Platz souverän seinen Staatsmeistertitel erfolgreich und würdigt verteidigen. Genau vor 20 Jahren! wurde er in Wiener Neustadt zum 1. Ma! F1B-Staatsmeister.

7 Wettbewerber erzielten insgesamt 12 Maximalzeiten.

Am Sonntag, dem 25. Mai flogen in Anwesenheit unseres Bundessek-



Mit kaum 8 Jahren der jüngste Teilnehmer: Reinhold Pacher kommt aus Finkenstein



Die zwei Kontrahenten in der Jugendklasse, Manfred Grill, links, und Heinz Nitsche, der sich nur mit einer Sekunde Rückstand mit dem 2. Platz begnügen mußte



Die Startlinie in F1A, im Vordergrund Manfred Grüneis, dem es sichtlich zu heiß geworden ist

tionsleiters Edwin Krill, der diese Veranstaltung durch seine Anwesenheit besonders auszeichnete, die F1A - Segelflugmodelle, Senioren und Junioren gemeinsam. Von insgesamt 53 gemeldeten Teilnehmern waren 42 in beiden Klassen erschienen, um 2 Starter weniger als vor 2 Jahren. Dafür

sehr erfreulich ein leichter Anstieg in der Jugendklasse.

Zum Vergleich: Vor 20 Jahren waren allein in F1A 58 Teilnehmer am Start!

Zeitnehmer waren aus den Bundesländern Wien, Kärnten und der Großteil aus der Steiermark an 6 Startstellen im Einsatz. Diesmal konnten die Teilnehmer an den Startstellen bleiben, da nur die Zeitnehmer in jedem Durchgang wechselten.

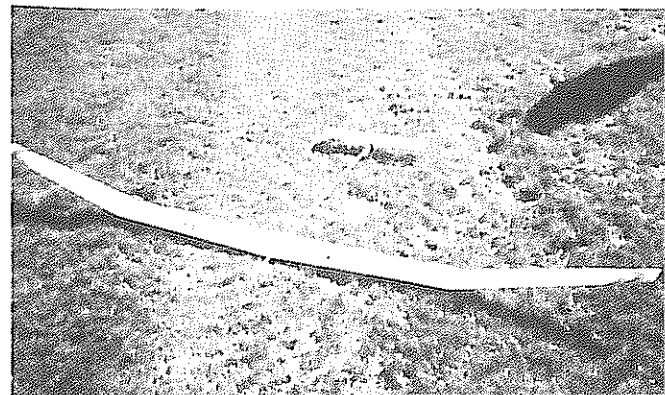
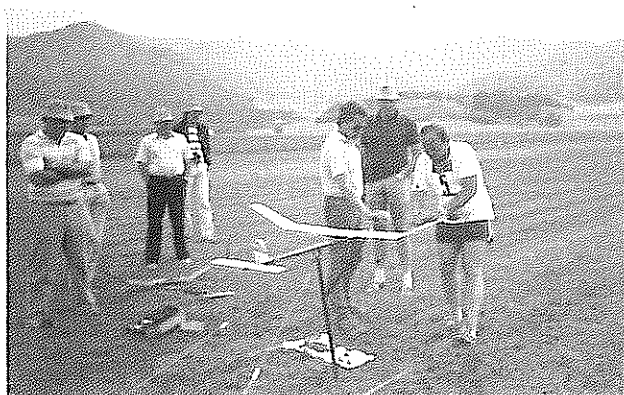
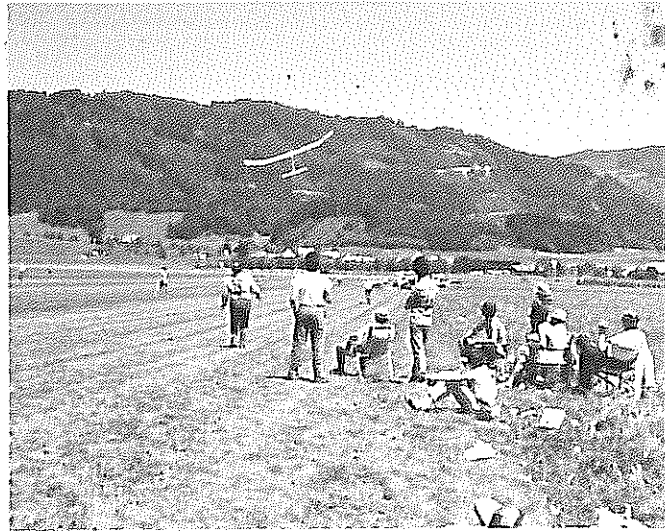
Das ideale Wetter (29° - heiter bis wolkenlos, schwachwindig) begünstigte volle Zeiten am laufenden Band, manchmal kreisten bis zu 6 Modelle in einer Thermikblase. Der Aufwind war oft so kräftig, daß Modelle mit "ausgefahrener" Thermikbremse im "Bart" weiterstiegen.

Einmal mehr betroffen war damit Rupert Göd, der sein bestes Modell auf diese Weise verlor. Es gab aber auch die dazugehörigen, empfindlichen "Absauer" von denen auch so mancher Experte nicht verschont blieb.

Vorerst sah es nach einem Massenstechen aus, denn nach dem 5. Durchgang waren es immerhin 9 Wettbewerber, die nur volle Zeiten geflogen hatten. Schließlich blieben dann aber nur noch 3 Mann über, die bisher alle Flüge mit Maximalzeiten hatten: Erwin Pacher, Franz Wutzl und Heinrich Nitsche. Sie mußten nun zum Fly off antreten, bei dem die Maximalzeit auf 4 Minuten erhöht wurde. Es kam nur zu einem Stechen. Mit 240" - Erwin Pacher flog 240 Sekunden und wurde mit diesem Flug neuer F1A - Staatsmeister. Es war übrigens sein erster Titel. Wer seinen letzten Kreisschlepp bis zum Rande de Betonpiste und den darauffolgenden Schleuderstart sah, neidlos seine einsame Klasse anerkennen müssen. Hoffentlich ist es ein gutes Omen für seinen Start bei der Freiflug-WM in Rumänien im September 1986.

Franz Wutzl wurde mit 188 Sek. im Stechen 2., und mit 108 Sekunden wurde der international sehr bekannte Fesselflieger, Heinrich Nitsche dritter.

Insgesamt wurden 131 Maximalzeiten geflogen, wobei im 2. Durchgang mit 21 Max die höchste und im letzten Durchgang mit 16 Max die geringste Anzahl geflogen wurde.



Erstmals wurde auch eine Mannschaftswertung durchgeführt. Leider gibt es dafür seitens der BSO keine eigenen Medaillen, sodaß es für die Sieger nur Urkunden und Pokale gegeben hat.

Titelverteidiger Fritz Mang erschien trotz Anmeldung nicht zum Start. Der für Werner Kraus in den Nationalkader aufgerückte Helmut Fuß kam über einen 18. Platz nicht hinaus.

Die Jugendklasse wurde nur von einem Zeitnehmerpaar und OL Egon Berger betreut. Von den 13 gemeldeten Teilnehmern waren nur 11 zum Start erschienen. Die Leistungen der Jugendlichen muß als sehr gut bezeichnet werden, und es wurde mit großem Eifer geflogen. Immerhin wurden bei 5 Durchgängen 18 Max geflogen. Der denkbar kleinste

Vorsprung von nur einer Sekunde

brachte die Entscheidung: Manfred Grill wurde Jugendmeister 1986 vor seinem Vereinskollegen Heinz Nitsche. Beide flogen 4 Max und 129 bzw. 128 Sekunden. Der Drittplazierte Walter Leeb liegt hinter dem Erfolgsduo mit 137 Sekunden schon weit zurück.

Technisch gesehen gibt es nichts Wesentliches zu berichten. Modelle mit höherer Streckung sind wieder einmal auf Vormarsch.

Ohne Kreisschlepp hat man keine Chance mehr, entscheidend mitzureden, aber es gibt ja auch nur noch wenige Anhänger der herkömmlichen Hochstartmethode. Franz Wutzl hatte in seinem Streckungssegler ein Minicockpit eingebaut, in dem der Zeitschalter geschützt "sitzt".

Trotz des Vormarsches des RC-Fluges hat sich der FREIFLUG trotz Gelände- und anderer Schwierigkeiten, weiter hin behaupten können. Wie eingangs erwähnt ist allerdings die älteste Freikflugklasse F1B -Gummimotor Flugmodelle ernstlich gefährdet, bei der nächsten STM wegen Teilnehmermangel nicht mehr geflogen zu werden, obwohl die leidige Gummifrage gelöst erscheint. Die amerikanische Herstellerfirma des FAI-Gummis bemüht sich, die Qualität von

Jahr zu Jahr zu verbessern. Pold und Herbsthofer flogen mit 1x3 mm FAI-Gummi mit recht gutem Erfolg.

Zusammenfassend darf gesagt werden, daß die Leistungen der Spitzengruppe in allen drei Klassen recht erfreulich waren und von einem hohen Niveau zeigen.

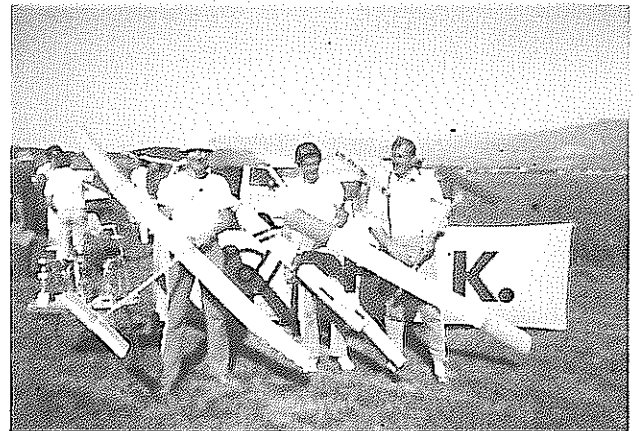
Eine würdige und feierliche Siegerehrung für alle drei Klassen nach Wettbewerbsschluß, nach langen Jahren wieder einmal durchgeführt von unserem Bundessektionsleiter Edwin Krill und in Anwesenheit des Flugplatzkommandanten Oberstleutnant Eibinger und des Vizebürgermeisters von Judenburg, Ludwig Sponner, beschloß die größte Freiflugveranstaltung von Österreich. Die Sieger erhielten die staatlichen Medaillen und Pokale des durchführenden Vereines.

Ehe mein Bericht zu Ende geht, darf an dieser Stelle nicht vergessen werden, dem Organisationsleiter Egon Bergner, der ja alle Hände voll mit der Jugend zu tun gehabt hatte, dem unermüdeten Wettbewerbsleiter und seiner Frau, den Zeitnehmern und dem übrigen Arbeitsteam der ASKÖ-Modellfluggruppe PSK - Judenburg herzlich für ihren Einsatz im Dienste der Sache zu danken. Auch der Jury, den Landessektionsleitern Krasser, Niederwimmer und Gradischnig, die ja dank der guten Organisation und der Fairneß der Teilnehmer, kaum etwas zu tun hatte.

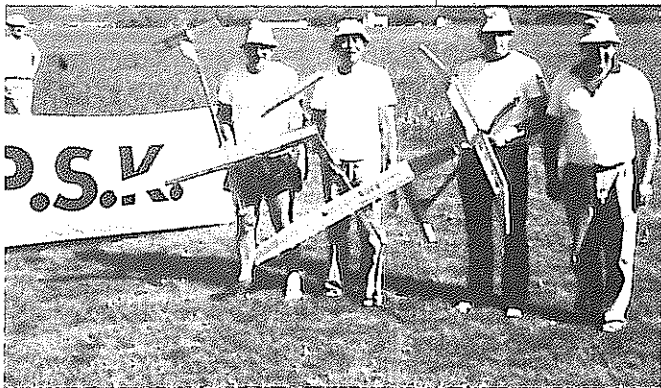
Möge es bei der nächsten Freiflug-Staatsmeisterschaft in Zeltweg ein gesundes Wiedersehen geben.



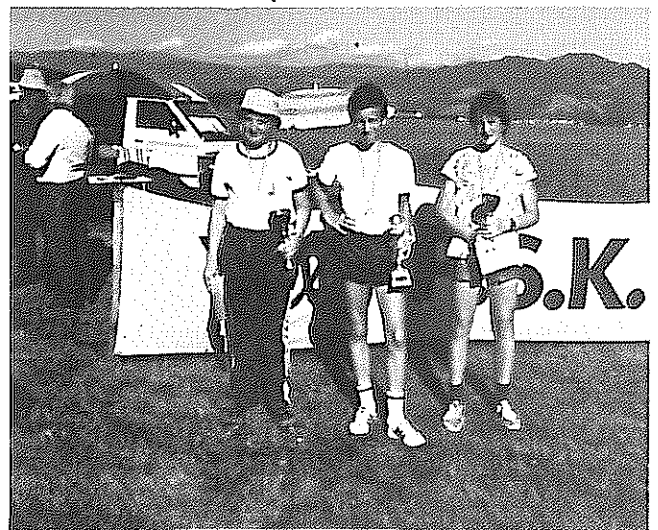
Die Sieger der Staatsmeisterschaft 1986:
V.l.n.r.: F1A--Jugend (kniend) 2. Heinz Nitsche, 1. und Jugendmeister Manfred Grill, 3. Walter Leeb. F1A Franz Wutzl, F1B 2. Helmut Pold, 1. und Staatsmeister Ernst Reitterer, F1A 1. und Staatsmeister Erwin Pacher, F1A + F1B 3. Platz für Heinrich Nitsche und Helfried Herbsthofer



Die Sieger in der Seglerklasse F1A:
1. Erwin Pacher (Bildmitte), 2. Franz Wutzl, links, Heinz Nitsche, rechts



Die Spitzengruppe in F1B, v.l.n.r.
2. Helmut Pod, 1. Ernst Reitterer, 3. Helfried Herbsthofer und Wettbewerbsleiter ERNST Heibl. Man beachte die gleichmäßige Konzeption der 3 Siegermodelle



Die Sieger in der Jugendklasse F1A/J
V.l.n.r.: 2. Heinz Nitsche, 1. Manfred Grill, 3. Walter Leeb

Steiermark

LizenzNr	AF	Name und Adresse	Verein	FJA	HC III	HCIV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PA
83 0017	86	APPEL Johann, Dr. Karl Rennerstr. 38, 8580 Liezen	ASKO MFC Liezen		x	x	x			
85 0029		ARM Adolf, 8779 Kalsang 88	UNION Eisenerz							
84 0027		BRUNNER Eduard, Feldriegelstr. 19, 4901 Liezen	ASKO Kollach	x	x	x				
84 0009		CHALUPA Friedrich, Schloßstr., 3500 Krems	MFC Leoben	x	x	x				
85 0001		DÖRFNER Helmut, Wachtelg. 50, 8052 Graz	ASKO Kollach	x	x	x			F3F	
83 0005		EBERHART Günther, Ziegelofenweg 30a, 8700 Leoben	OMV Steiermark			x	x			
85 0018		ELSHIGG Josef, Kirchweg 89b, 3101 Gratkorn	UMFC Gratkorn	x	x	x			MS	
85 0012		ERTL Peter Paul, Hügels 182, 3103 Rein	UMFC Gratkorn	x	x	x			MS, F2B	
79 0011	84	FELDL Norbert, 8330 Mauthaus 108	HSV Feldbach			x			MS	
79 0019	81	FÖRZL Johann, Mühlort 10a, 8330 Feldbach	HSV Feldbach			x			MS	
85 0002		HAUBNER Dimmar, Schützstättg. 5, 8010 Graz	ASKO Kollach	x	x	x			MS	
84 0028		HUBMANN Alfred, Neubauerweg 11, 8052 Graz	ASKO Kollach	x	x	x				x
85 0004		HÜTTER Karl, Obergras 55, 4242 Gnas	UMFC Gnas	x	x	x			MS	
81 0014	83	KALASCHER Johannes, Bruckloch 28, 8788 Rottenmann	ASKO MFC Rottenma.			x				
85 0014		MAIER Franz, Glatzau 44, 8082 Kirchbühl	UMFC Gnas	x	x	x				
85 0011		MANDL Erich, Wastberg 6, 8010 Graz	UMFC Gnas	x	x	x			MS	
83 0011		MAYER Erich, 8081 St. Ruprecht 154	OMV MFC Weiz						MS	
82 0027	85	MERL Emil, 8382 Gröbming 293	ASKO MFC Liezen		x	x	x			
85 0016		MICHELIC Hermann, Reimgassestr. 47, 8020 Graz	UMFC Gnas	x	x	x				
85 0006		MONSCHER Franz, Burgfried 13a, 8342 Gnas	UMFC Gnas	x	x	x				
85 0021		NIEDERHOFER Gerhard, Radnerstr. 3, 8790 Eisenerz	UNION Eisenerz	x	x	x				
83 0025		PFORTNER Eduard, Boder 109a, 8788 Rottenmann	ASKO MFC Rottenma.	x	x	x				
85 0020		POSCH Wolfgang, Schulstr. 348, 8911 Adnet	ASKO MFC Rottenma.	x	x	x				
85 0013		RAUCH Alfred, Sankt Amstsch. Str. 9, 8420 Murck	UMFC Murck	x	x	x				
85 0007		SAND Karl, Birgitzg. 24, 8312 Gnas	UMFC Gnas	x	x	x				
85 0012	83	SCHIFFER Gottfried, Mühlgrabenstr. 54, 8010 Graz	MFC Grashüpfer Andl.	x	x	x			MS, F3B	
85 0019		Ing. SCHIMPEL Hans, Mühlendammg. 83a, 8010 Graz	MFC Grashüpfer	x	x	x				
84 0017		SCHLACHER Herbert, Grazerstr. 325, 7411 Althau	UMFC Hartberg	x	x					

Oberösterreich

LizenzNr	AF	Name und Adresse	Verein	FJA	HC III	HCIV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PA
86 0012		ARNOLDNER Wilhelm, Baumgarten 2A, 4040 Linz	ASKO MFC Linz		x	x				
81 0035	86	BAUMANN Walter, Rauchstr. 1, 4840 Vöcklabruck	MFC Hausruck			x				
84 0030		BENISCHKE Gottfried, A. Brücknerstr. 12, D-8399 Rottalmanst.	Schärdinger FU	x	x	x				
86 0013		BERNER Herbert, Werpelstr. 6, 4614 Marchtrenk	ASKO MFC Linz		x	x				
81 0002	84	CHLADER Engelbert, Glaserstr. 1, 4040 Linz	ASKO MFC Linz			x			SL	
82 0028		DIETINGER Werner, Aichel 8, 4300 St. Valentin	BMFC Mümparzer		x				F2B, MS	
86 0011		ODMSCHA Dieter, Eichendorferstr. 22, 4020 Linz	ASKO MFC Linz		x	x				
77 0009	86	ENSEN Janny, Hausruckedl 35, 4905 Thomasroith	MFC Hausruck		x	x				
84 0021		HITZL Michael, Johann Böhmstr. 5, D-5280 Braunau	Schärdinger FU	x	x	x				
84 0028		HÖLLER Franz, Sonnenfeldweg 18, 4710 Grieskirchen	UMFC Meggenhofen	x	x	x				
84 0031		HÖLZL Hermann, Hitzelweg 22, D-5280 Braunau	Schärdinger FU	x	x	x				
83 0004		HOFFMANN Dietmar, Gablenerweg 8, 4020 Linz	MFC Concorde			x				
84 0037		HUBMAYER Egon, Spock 9, 4671 Neukirchen	UMFC Meggenhofen	x	x	x				
84 0036		JANTSCHKE Walter, Kronbergerstr. 7, 4240 Freistadt	UMFC Freistadt	x	x	x				
83 0007		KAMENEK Walter, Weidtsldstr. 46/4, 4050 Traun	MFC Concorde			x				
81 0018	84	KREINDL Peter, Karzbauernweg 182, 4780 Schärding	Schärdinger FU	x	x					
86 0014		MEISINGER Peter, Bulgariplatz 5, 4020 Linz	ASKO MFC Linz		x	x				
78 0020	84	Ing. MOSEK Anton, Am Hausruck 58, 4901 Dittmann	UMFC Meggenhofen	x	x	x				x
81 0020		MÜHLPARZER Erwin, Erlanggraben 3, 4410 Enns, Fachreferent	BMFC Mümparzer						MS, F2B	
84 0025		NIEDERMAYER Hans Peter, Karl Rennerstr. 16, 4040 Linz	ASKO MFC Linz	x	x	x				
77 0007	84	OBERRÄTHER Friedrich, Dammstr. 115, 4484 Kronstorf	ASKO Harus Enns	x	x	x				x
81 0038	86	OTT Edwin, Hausruckedl 28, 4905 Thomasroith	MFC Hausruck		x	x				
79 0030	84	PANZ Adolf, Hörtbach 14, 4673, Gaspoltshofen	UMFC Meggenhofen		x	x			MS	x
84 0033		PARZER Josef, 4774 St. Marienkirchen 8	Schärdinger FU	x	x	x				
81 0012	84	PENUR Thomas, Voglau 13, D-8399 Passau	Schärdinger FU	x	x	x				x
86 0019		REDTENBACHER Wilfried, 4905 Thomasroith 84	MFC Hausruck		x	x				

Tirol

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RCIV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
82 0035	84	DECKER Wolfgang, Lienzstr. 22, 6020 Innsbruck	MBV Sparkasse Innsb	x	x					
78 0073	84	Dr. FRITZ Dieter, Innsbruckerstr. 41, 6130 Schwaz	TMC Tirol	x		x				
81 0017	84	KIRCHLER Mari, Salzburgerstr. 33, 6300 Wörgl	MFC Wörgl		x	x				
79 0007	84	KRISTANELL Herbert, Inram 91, 6020 Innsbruck	OMV Tirol					x		
78 0081	84	LASSNIG Wilhelm, Kranenwittweg 1, 9300 Lienz	OMV Tirol	x		x				x
84 0048		LERCHENBERGER Hermann, Schubertstr. 11, 6300 Wörgl	MFC Wörgl						F2B	
82 0032		LISI Adolf, Dorf 76, 6323 Bad Haring	MFC Wörgl		x	x			F2B	
79 0040	84	PAPPERT Karl, Steumurgerstr. 6, 6330 Kufstein	MFC Wörgl	x	x	x			MS	x
85 0030		SCHATZ Josef, Südtirolerstr. 23, 6410 Telfs	MBV Sparkasse Telfs					x		
78 0058	84	WIESER Ekkehard, Augasse 28a, 6300 Wörgl	MFC Wörgl	x	x	x			F2B	

Kärnten

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RCIV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
83 0016		ALLESCH Erhard, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit	OMV-MFG St. Veit		x	x			MS	x
83 0017		ALLESCH Ortwin, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit	OMV-MFG St. Veit		x	x			MS	x
83 0009		GOLEZAL Hermann, Stobitzen 12, 9585 Godersdorf	MFC Finkenstein				x		F3F	
81 0048	84	FLEISCHHACKER Helmo, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt	Klagenfurter FSC				x		MS	
78 0001	84	FLEISCHHACKER Josef, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt	Klagenfurter FSC				x	x	F3F, MS, F3E	x
86 0017		GÄRTNER Wilfried, Gurktalerstr. 5, 9580 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0002		HOFFELNER Erich, Wustenrotstr. 7, 9500 Villach	OMV ASKG Villach			x	x		MS, St.	
83 0003		HOFFELNER Renate, Wustenrotstr. 7, 9500 Villach	OMV ASKG Villach			x			F3F	
86 0016		MAURER Manfred, Hofing 70, 9580 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0001		MESCHUH Eduard, Fachstr. 15/2/1, 9020 Klagenfurt	Klagenfurter FSC						F3F	
83 0010		MICHELITSCH Gerald, 9582 Latschach 13	MFC Finkenstein						MS	
78 0052	82	Ing. POMPEHIG Peter, Ringstr. 4, 9330 Treibach	OMV-MFG KappelTr.	x	x	x			MS	x
86 0013		ROSENWIRTH Josef, Muldenweg 5, 9580 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0015		Dr. SCHÖBER Wolfgang, Paiss 78, 9550 Liebenfeld	OMV-MFG St. Veit						MS, St.	
83 0019		TENGG Karl, Gerichtstr. 2, 9300 St. Veit	OMV-MFG St. Veit						MS	
83 0020		TILL Alfons, 9585 Godersdorf 05	MFC Finkenstein			x			MS, F3E	
82 0023		WEHNS Werner, St. Stefanerweg 23, 9330 Treibach	OMV-MFG KappelTr.		x	x			MS	
77 0004	84	ZMOLNIG Fritz, 9701 Greifenburg 201	OMV-MFG Greifenburg			x				

Burgenland

LISTING NO.	NAME AND ADDRESS	Vertriebs	FZA	NC III	ADIV	F4C	F3C	Sonstiges	INT. PH.
84 0014	BOCHTA Alfred, Altes Waisenamt, 400, 2460 Bruck		x	x	x				
84 0013	KOSTHORN Josef, Endgasse, 24/1/2/25, 1100 Wien		x	x	x				
84 0008	KHOFF Franz, Haxelstr. 9, 4380 Jennersdorf		x	x	x				
84 0023	LANG Wilhelm, Schöbelleit, 57, 7210 Mitterndorf		x	x	x				

Wien

LISTING NO.	NAME AND ADDRESS	Vertriebs	FZA	NC III	ADIV	F4C	F3C	Sonstiges	INT. PH.
85 0033	ALCHBERGER Michael, Fabrikstr. 10, 4020 Linz		x	x	x				
84 0003	BOHM Adolf, Heilwagner, 5/10, 1200 Wien		x	x	x				
84 0028	CAHA Hannul, Rühnberg, 31/B/21, 1210 Wien		x	x	x				
84 0010	GOLWITZER Ernst, Hagendörfer, 24/1, 1130 Wien		x	x	x				
79 0014	HEITLER Eduard, Robert Lachg, 42/13/1, 1210 Wien		x	x	x				
80 0001	DR. KOBENSTEIN Theodor, Dillgasse, 4, 1050 Wien		x	x	x				
80 0025	LUSTIG Gerhard, Gumpelstr. 62/12/0, 1225 Wien		x	x	x				
85 0031	MACHO Johann, Dieringstr. 18/0, 1190 Wien		x	x	x				
84 0007	WAGIG Franz, Eduard Sauer, 3/24, 1150 Wien		x	x	x				
84 0011	ZEHETHOFFER Wilhelm, Raupschneidergasse, 1/30, 1050 Wien		x	x	x				

Vorarlberg

LizenzNr/AP	Name und Adresse	Verein	F3A	RCIV	RCIV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. Ph.
82 0033	BAUER Wolfgang, Papstweg 13, 6830 Ranken	MSFC Rheintal			x				
78 0043 84	BLUM Eugen, im Forst 25, 6833 Dornbirn	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	x
86 0008	BÖHLER Einar, Wicherstr. 36, 6890 Lustenau	MSFC Dornbirn		x	x				
78 0027 83	BREYER Dietmar, Halterstr. 17, 6833 Dornbirn	MSFC Dornbirn	x	x	x				
86 0005	BURKHART Hans, c. Franz Josef-Str. 28A, 6890 Lustenau	MSFC Dornbirn	x	x	x				
86 0006	FRIEDL Karl, Römerstr. 25A, 6800 Bregenz	MSFC Dornbirn	x	x	x				
81 0018 82	GANAHL Rainer, Landsl. 9, 6824 Schöps	MBC Bludenz	x	x	x				
82 0036 84	GRABHER Walter, Raichstr. 62, 6890 Lustenau	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	
	HUBER Othmar, Waldburgstr. 44, 6714 Nörders	RC-Fachreferent	x	x	x			MS	x
83 0029	JÄNNER Harald, 6870 Detsch 149	MSFC Rheintal							
82 0037	MAHR Harald, Sägemühl. 2, 6805 Gütingen	MBC Bludenz	x	x	x			MS	
82 0031 86	MEYER Gerhard, Oberwäldnerstr. 5, D-8990 Lindau	MBC Bregenz	x	x	x				
84 0042	PLANGGER Peter, Rüdigerstr. 6, 6800 Feldbach	MBC Bludenz	x	x	x				
86 0004	REITER Albert, Rheintal 47, 6805 Bregenz	MBC Bregenz	x	x	x				
86 0003	SAFARIK Konstantin, Riedl 39, 6859 Dornbirn	MBC Bregenz	x	x	x				
84 0045	SCHABUS Fritz jun., Bahnhofstr. 301, 6713 Ludesch	MBC Bludenz	x	x	x				
86 0007	SCHLATTER Johannes, Falkenstr. 9, 6973 Höchst	MSFC Dornbirn	x	x	x				
78 0042 84	STEFANON Helmut, Leichenstr. 4, 6822 Wolfurt	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	x
78 0019 84	WASNER Karl sen., Sautierstr. 6 CH-9435 Heerbrugg	MSFC Rheintal	x	x	x				x
82 0040 84	WASNER Karl jun., Eugsterstr. 1, CH-9400 Sennwald	MSFC Rheintal	x	x	x				x
86 0002	WEISS Wolfgang, Holteggau 3, 6821 Lauterbach	MBC Bregenz	x	x	x				
82 0039 86	WIENL Gerhard, Achardlungsstr. 13, 6800 Bregenz	MBC Bregenz	x	x	x				

Leads-Konferenzprotokoll

Wir legen Ihnen heute die 2. Auflage unserer Punktverordnungen vor. Es ist nicht immer leicht, diese genau zu lesen, weil sie in der Zeichnung verschiedenen Punktverordnungen nicht nur nicht passen, sondern von Ober, Auto-Club ausgetragen sind, die werden dann schon verändert, von Wettbewerben empfangen, haben die Punktverordnungen auch den Zwischen (Mitgliederzeitung) zu veröffentlichen, um festzustellen, ob die Punktverordnungen Auto-Club-Mitglieder sind.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

Was ist die Änderung?

- Die Punktverordnungen sind von Bundesländern, sprachlich verändert.
- In der ersten Spalte ist die Lizenznummer angegeben. Die ersten beiden Ziffern geben die Lizenznummer an, die letzten Ziffern geben die Lizenznummer an, die Lizenznummer der Lizenznehmer ist.

- Die Klassen, in denen der Punktverordnungen angegeben werden.
- Die zweite Spalte gibt die Art der letzten Aufzeichnung an.
- Die dritte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die vierte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die fünfte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die sechste Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die siebte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die achte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die neunte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.
- Die zehnte Spalte zeigt die Art der Aufzeichnung.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

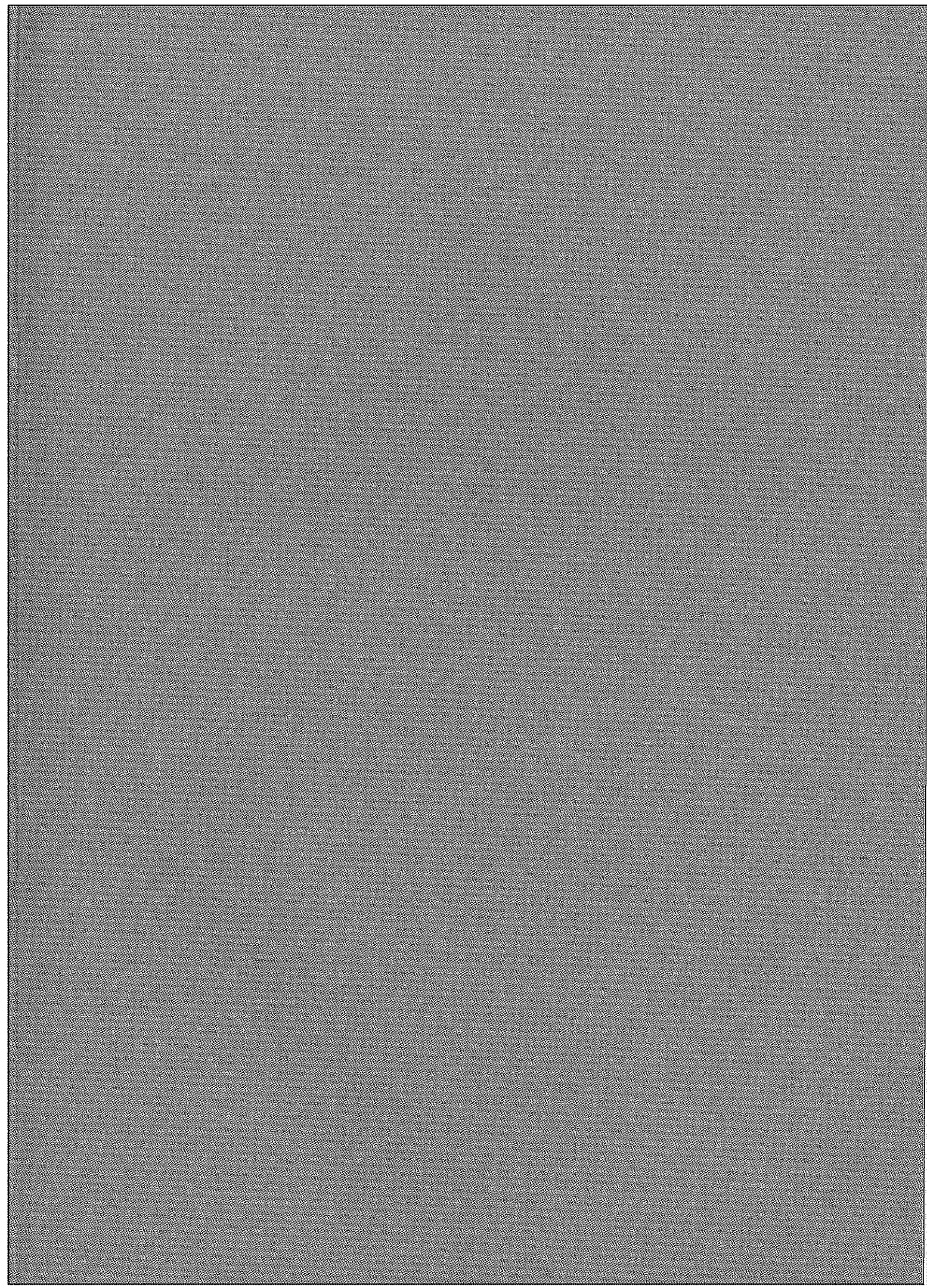
Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

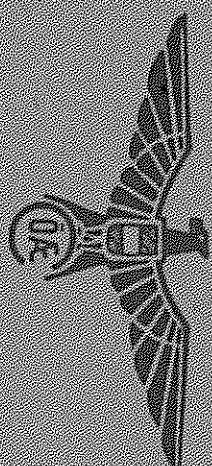
Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.

Die Punktverordnungen sind die Gültigkeit 1987/87 die zum Ende des Jahres 1987/87. An dieser Stelle wird immer in der 2. bzw. 4. Ausgabe von "WAV" so wie jetzt im Mittelteil, die Punktverordnungen abgedruckt.





PUNKTERICHTER
des Österr. Aero-Clubs
Sektion Modellflug

1986/87

Klasse F1B

1. und Staatsmeister

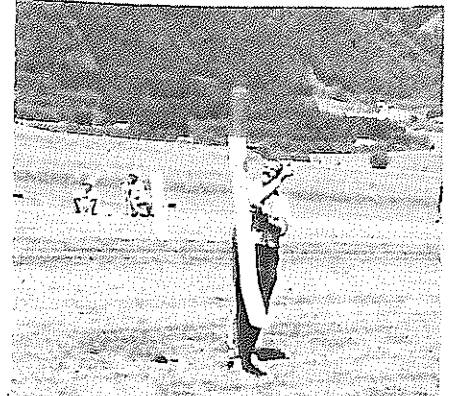
Reitterer Ernst	LSV Salzburg	180	180	168	180	177	180	160	1225 sec.
2. Pold Helmut	SFC Fürstenfeld	130	180	141	180	163	134	152	1080 sec.
3. Herbsthofer H.	SFC Fürstenfeld	150	158	139	172	116	158	180	1073 sec.
4. Wutzl Franz jun.	ESV ÖMV St. Pölten	180	065	151	180	167	120	031	894 sec.
5. Salzer Klaus	MFC Wr. Neustadt	180	093	041	060	180	063	123	740 sec.
6. Göd Rupert	ESV ÖMV St. Pölten	080	091	089	001	180	074	090	585 sec.
7. Wutzl Franz sen.	ESV ÖMV St. Pölten	038	065	033	080	040	051	000	307 sec.



Auch die elektronisch-akustische Thermiksuchanzeige verhalf nicht zu einem besseren Platz



F1B-Staatsmeister Reitterer, rechts und Franz Wutzl jun.



Heinz Nitsche ist nicht nur Spitze im Mannschaftsrennen sondern auch in F1A

RADIO CONTROL RCIII

Von Hubert Richter



MBC-
ASKÖ-KÖFLACH

Wenn eine Veranstaltung vorüber und außerdem noch mit gutem Ergebnis abgelaufen ist, soll man sich sofort an den Schreibtisch setzen, um seine Eindrücke wiederzugeben.

Im ersten Augenblick weiß man nicht wo anfangen, und so will ich ganz von vorne beginnen.

Im Dezember 1985 wurde anlässlich der Sektionsleitersitzung die Staatsmeisterschaft in RC III auf Antrag an die Steiermark vergeben. Da unser Verein in den letzten Jahren die Landesmei-

sterschaften in RC III und F3A durchgeführt hat,

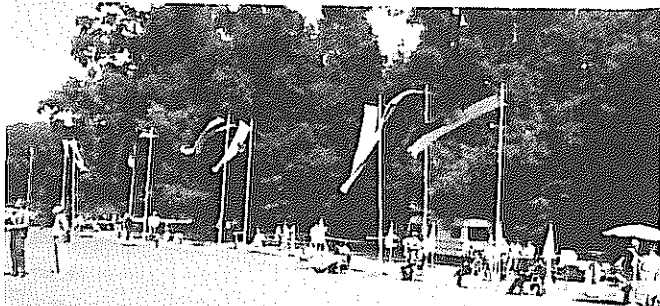
und auch jeweils die Landesmeister stellte, war es naheliegend, daß unser Landessektionsleiter uns die Durchführung der RC III-Staatsmeisterschaft anbot.

Obwohl wir uns im Klaren waren, daß die Abwicklung der Staatsmeisterschaft sehr viel Arbeit und auch einen großen finanziellen Aufwand für uns bedeuten würde, haben wir keinen Augenblick gezögert und zugesagt.

Sofort nach der offiziellen Über-

tragung der Staatsmeisterschaft durch den ÖAeC, begann für uns die Arbeit. Ein Arbeitsteam wurde gebildet, um die Vorbereitungen sinnvoll abzuwickeln und die Voraussetzungen für einen guten Verlauf der Staatsmeisterschaft zu schaffen.

Um die finanzielle Sicherheit zu gewährleisten, beschlossen wir, eine Werbebroschüre aufzulegen, in welcher Firmen durch Werbeeinschaltungen unseren Bewerb indirekt als Sponsor unterstützen sollten. Wenn nun ein Verein



Eine Fahnenreihe schmückte den Rand des Flugplatzes



Eine Gruppenaufnahme aller Teilnehmer

das Glück hat, Mitglieder zu haben, welche auf diesem Gebiet Experten sind, dann ist die Sache schon halb gelaufen. Unsere Freunde Helmut Dörfner und Peter Röck (beide sind als erfolgreiche Modellflieger im RC-Schleppflug tätig) entwarfen Muster der Werbroschüre, und dann ging es an die Werbung für die Einschaltungen. Ich muß sagen, es war ein nicht erwarteter Erfolg. Damit war also die finanzielle Seite der Veranstaltung gesichert.

Mein Stellvertreter, Toni Mayer, übernahm die Beschaffung der Pokale. Da er selbst Steinmetzmeister ist, wurden daraus drei herrliche Pokale aus echtem Marmor. Ich muß sagen, ein gelungenes Werk. Helmut Dörfner hat in Handarbeit Erinnerungsgeschenke (auf Kupferplatten gearbeitet) hergestellt, welche jeder Teilnehmer und Funktionär als dauernde Erinnerung an Zwaring erhalten sollte. Für das leibliche Wohl wurde ein Buffet vorgesehen, welche unsere bewährte Clubfrau Lore Mayer organisierte und vorbereitete. Für den ganzen Schreibras, der nun einmal zu einer Veranstaltung gehört, sowie die Koordinierung der Arbeiten, war ich verantwortlich.

Nun war alles getan, um die Staatsmeisterschaften gut ablaufen zu lassen. Die große Unbekannte war jetzt nur noch das Wetter. Es regnete nämlich jeden Tag mindestens einmal, und es wurde immer kälter, und auf den Bergen ringsherum lag bereits

Schnee. Es war ein richtiges Katastrophenwetter! Auch die Vorhersagen waren alles andere als günstig, und so zitterten wir dem Tag des Beginnes der Staatsmeisterschaft entgegen. Aber, oh Wunder, einen Tag vor Beginn wurde es immer freundlicher, und wir durften hoffen, daß unser Wettbewerb vom Schlechtwetter verschont bleiben würde. Nach dem Eintreffen des Computers und der Nennungen, wurde von unserem Fachmann Reinhard Reisenhofer alles Notwendige programmiert.

Nun war alles bereit, die Staatsmeisterschaft konnte beginnen! Am Samstag, pünktlich um 8 Uhr begann die Anmeldung am Platz und die Modellprüfung sowie die Schallpegelmessungen wurden durchgeführt.

Nach der Begrüßung der Ehrengäste und Teilnehmer durch den Obmann des MBC ASKÖ-Köflach, richtete der Bürgermeister von Zwaring, Siegfried Tomann, Begrüßungsworte an die Piloten und wünschte der Veranstaltung einen guten Verlauf. Bundessektionsleiter Edwin Krill hielt nun eine Begrüßungsansprache und eröffnete offiziell die Staatsmeisterschaft in RC III.

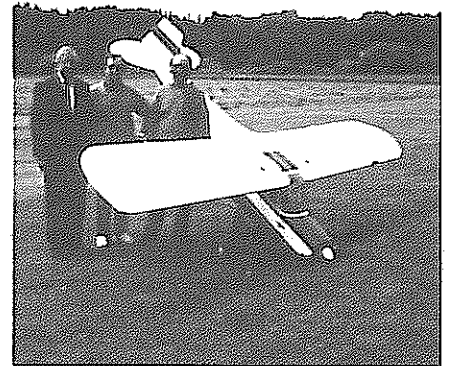
Es wurde ein spannender Bewerb. Schon von Anbeginn zeichnete sich ein Dreikampf um den Staatsmeistertitel zwischen Alfred Trettenbrein, Alfred Hubmann und dem Titelverteidiger Leopold Berger ab. Es siegte schließlich Alfred Trettenbrein, Kärnten. Vizestaatsmeister wurde Alfred Hubmann,

und erst an dritter Stelle platzierte sich Titelverteidiger Leopold Berger.

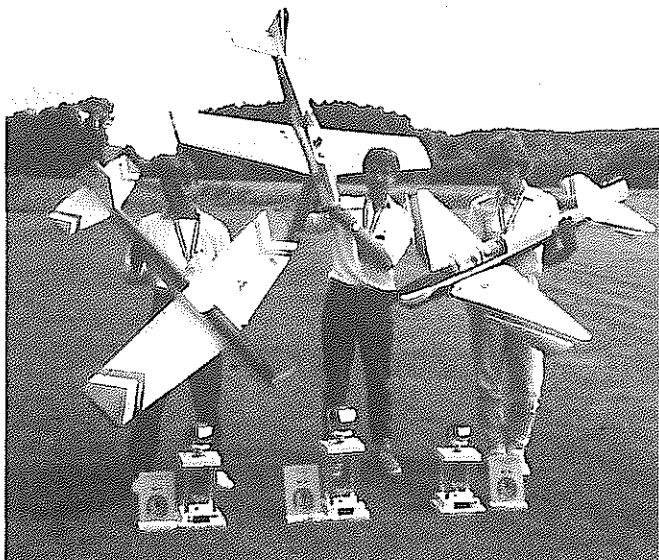
Am Samstagabend saßen wir noch lange gemütlich zusammen, und für manche wurde es sehr spät bzw. früh!

Wenn ich nun als Veranstalter diese Staatsmeisterschaft nachträglich an meinem geistigen Auge vorüberziehen lasse, und wenn ich an die freundlichen Gesichter beim Abschied, sowie die Glückwünsche aller Beteiligten über den reibungslosen Verlauf der Staatsmeisterschaft denke, so kann ich wohl sagen, wir haben unser Versprechen gehalten, eine Staatsmeisterschaft zu veranstalten, welche allen in guter Erinnerung bleiben wird.

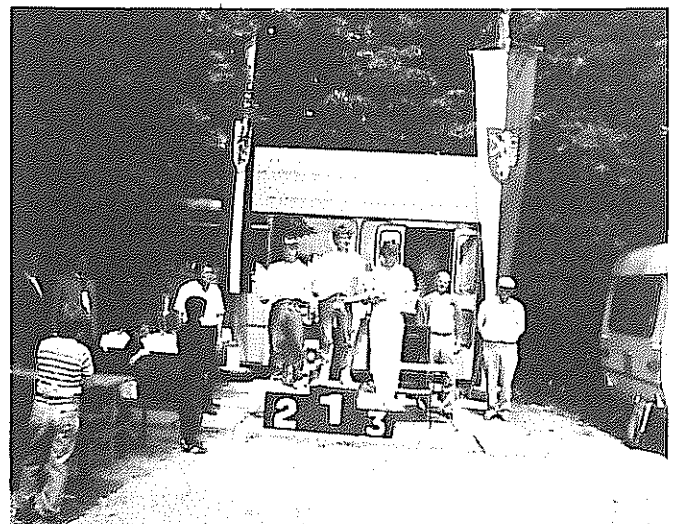
Allen meinen Helfern hier nochmals recht vielen Dank!



Auf Besuch wieder der Präsident des LV Steiermark, Hofrat Gaisbacher mit den Erbauern der Großpiper, Dörfner-Röck



Die Sieger mit ihren Modellen, den Pokalen und den Erinnerungstafeln



Festliche Atmosphäre bei der Siegerehrung, die Sieger am Stockerl

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT RC3
 AUSGETRAGEN AM 7. BIS 8. JUNI 1986 AUF DEM MODELLFLUGPLATZ DES MBC-ASKO KÖFLACH
 AUSTRAGUNGSORT: ZWARING BEI GRAZ WETTBEWERBSNR.: ST 5/86 LNR: 3

Rang	Name	Verein	W1	W2	W3	Total
1.	TRETTENBREIN ALFRED	MFSG ST. PAUL KÄRNTEN	1396	1396	1506	2904
2.	HUBMANN ALFRED	ASKO MEC KÖFLACH STMK	1370	1392	1426	2818
3.	BERGER LEOPOLD	UMFC MEGGENHOFEN O.ÖST.	1332	1369	1330	2791
4.	HÖLLER FRANZ	UMFC MEGGENHOFEN O.ÖST.	1309	1336	1326	2662
5.	FILGAS ERICH	OMV PENZING WIEN	1329	1325	1327	2656
6.	HÖLZL HERMANN	SCHARD.FLIEGERU. C.ÖST.	1294	1187	1289	2583
7.	VALLANT OTTO	USFC STAINZ STMK	1205	1256	1266	2582
8.	DANKSAGMÜLLER HELMUT	OMV FÜNFHAUS WIEN	1245	1263	1306	2569
9.	ZIKULNIG GERALD	MFC KÜHNSDORF KÄRNTEN	1278	1232	1266	2544
10.	PALFRADER JOSEF	MBV INNSBRUCK TIROL	1216	1304	1227	2531
11.	STOIBER JOSEF	HSV B.KREUZ.STEIN NÖST.	1170	1189	1232	2421
12.	BRETTERKLIEBEP GOTTFR.	ASKO MBC KÖFLACH STMK	1177	1141	1228	2405
13.	BEICHLER UDO	ASKO MBC KÖFLACH STMK	1132	1106	1210	2342
14.	GREULBERGER ANDREAS	UMFC Waidhofen N.ÖSTER.	1136	1083	1193	2329
15.	WENINGER NORBERT	FMC SEEADLER BURGENLAND	1079	1069	1143	2222
16.	KRAPPINGER WILLI	MBV INNSBRUCK TIROL	1040	844	1098	2138
17.	WILTSCH ERWIN	OMV MFG KLAGENF. KÄRNT.	1089	1020	1035	2124
18.	MAYER WOLFGANG	ASKO MBC KÖFLACH STMK	988	0	940	1928
19.	KUGLER DIETEP	MFC HIRM ANTAU BURGENL.	0	0	0	0
19.	HELLER HANSPETER	MFC BERGFALKE SALZBURG	0	0	0	0
19.	SCHAUPP WERNER	OMV FÜNFHAUS WIEN	0	0	0	0
WEICHAUS WOLFGANG SCHARD.FLIEGERU. O.Ö./D			1043	1224	1250	2474



BSL Edwin Krill (oben) und der Bürgermeister (unten) bei den Festansprachen, rechts Obmann Hubert Richter



Die schönen Pokale des veranstaltenden Vereins und die Medaillen des Sportministers

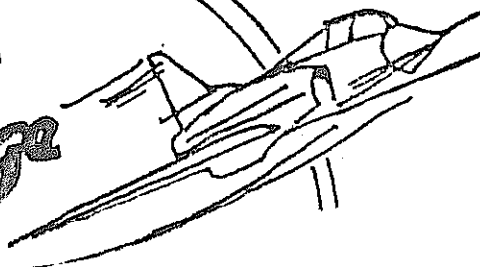


Katalog '86

mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von
»aero-naut«-Modellbau
Postfach 384
D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 14,- (einschl.
DM 3,- Porto) in Brief-
marken, vom Ausland
DM 16,- mit intern. Post-
coupons.

3^e Championnat d'EUROPE Voltige



Ein Bericht von
Mannschaftsführer
Oswald Hajek
Salzburg

Nach ca 1200 km Fahrt treffen wir uns am Sonntagabend in La Garde, einem kleinen Dorf in ca 10 km Entfernung von Toulon in Südfrankreich. Unser Hotel liegt mitten zwischen Wellblechhallen diverser Supermärkte und ist ca 100 m von der Autobahn entfernt. Nicht gerade besonders einladend. Wir, das sind Heinz Kronlachner mit "Mechaniker" Martina Berger, Manfred Dworak mit Frau Brigitte und ich als Mannschaftsführer. Nach Ausfall von FR Huber, Hanno Prettner der krankheitshalber nicht dabei sein konnte, sowie der Absage von Hermann Kowarz der heuer aus beruflichen Gründen keine Zeit fand, habe ich auf Bitten von Hr. Krill kurzfristig diese Funktion übernommen. Im folgenden möchte ich meine Beobachtungen und einige Überlegungen in Tagebuchform wiedergeben.

Montag 7. Juli. Herrliches Wetter (zum Baden) - denn der Mistral bläst in voller Stärke. Die Neugier treibt uns aber trotzdem zum Platz, welcher ca 4 km entfernt ist. Es gibt die ersten vorläufigen Informationen. Die Deutschen, Schweizer, Italiener und Belgier sind schon da und versuchen es trotz des sehr starken Windes. Da es keine Frequenzplatteln oder ähnliches gibt, regelt der italienische Teammanager die Startreihenfolge. Unsere Mannen probieren's halt auch. Der Mistral pfeift schräg über den Platz, die Modelle sind nach zwei, drei Meter in der Luft. Es verbläst alle. Die einzige positive Erkenntnis aus diesem "Training": Alle haben große Schwierigkeiten mit diesem Wind, aber die Motoren laufen problemlos, obwohl es sehr heiß ist und die Höhenlage doch eine ganz andere als zuhause ist. Wir sind ja nur ein paar Meter über Meeresniveau. A propos Meer, um nicht das ganze mühsam aufgebaute Selbstvertrauen zu vertun, lassen wir die Fliegerei und fahren zum Meer (4km). Dort passt der Mistral besser hin, denn er kühlt angenehm und macht riesige Wellen, ein herrlicher Badespaß.

Manfred probiert am Abend nochmals, der Wind ist schwächer und gleichmäßig, drei Figuren gehen sehr gut, doch plötzlich ist der Mistral wieder voll da und er versucht nur noch heil runterzukommen. Wir wenden uns dem nächsten Problem, dem französischen Essen zu. Wir nix Französisch, Personal nix Deutsch oder Englisch. Aber irgendwie schaffen wir es, verhungert sind wir nicht. Facit Tag eins: Mistral ist zum Baden gut, aber nicht zum Fliegen.

Dienstag 8. Juli. Lossen sen. wusste es genau! Um Schlag halb drei Uhr früh war der Mistral weg!! Als erstes natürlich wieder zum Training. Es hat sich alles schon ein wenig eingespielt, es gibt eine Tafel für Flugwünsche und nach ca eineinhalb Stunden sind wir auch schon dran. Hier rächt sich natürlich, daß nur EINE Piste vorhanden ist. Es klappt alles wunderbar, das Selbstvertrauen steigt wieder. Und weils so schön war, Mittag gleich noch je einen Trainingsflug. Jetzt wird es unerträglich heiß und wir fahren nach einem kleinen Einkaufsbummel im klimatisierten Shopping center noch kurz ans Meer. Das Wasser hat stark abgekühlt, es ist sehr erfrischend.

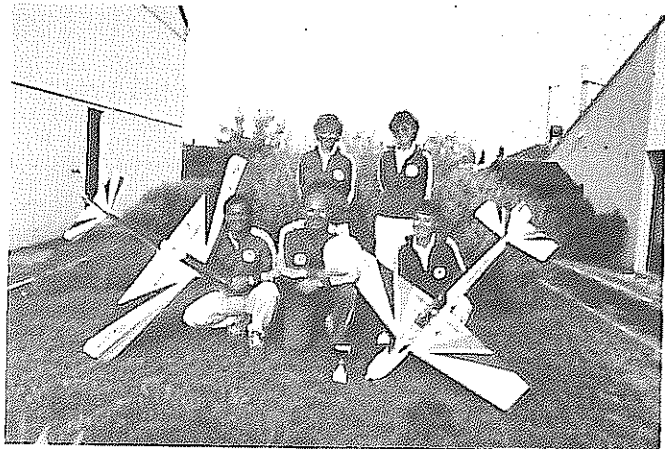
Schnell nach Hause, umziehen, denn um 18 Uhr beginnt die Eröffnungsfeier. Das offizielle Aero Club Gewand ist bei diesen Temperaturen ganz einfach unzumutbar, und so modifizieren wir kurz entschlossen unsere "Uniform" (Kurzarmhemd und die graue Hose). Alle sind pünktlich, ausser der Veranstalter! Sie lassen uns eine ganze Stunde warten. Lossens Freundin kippt nach kurzer Ankündigung auch prompt um -Kreislauf. Dann beginnt ein zwar nett gemeintes, aber doch viel zu pompöses Zeremoniell: ein Marsch durch den Ort mit den lokalen Turnerinnen und recht lieben, die Landestaferln tragenden Mädchen, Musikkapelle, Reden, Reden, Reden, Blumen am Denkmal des unbekanntes Soldaten, und dann endlich was zu trinken. Whisky, Pernod etc gab es in Mengen, nur die Modellflieger wollten lieber Cola und ähnliches, das war aber in kürzester Zeit weg. Dann gabs Dinner - eine Schnellausspeisung in einer Schulkantine! Das entspricht überhaupt nicht den Vorstellungen von den französischen Gourmets. Es ist zehn Uhr abends, das Team fährt ins Hotel, ich muß noch zur ersten Teammanager Besprechung. Lauter bekannte Gesichter, wie vor 2 Jahren in Belgien oder im Vorjahr in Holland, aber es dauert bis Mitternacht bis doch endlich alle alles verstanden haben und ausführlich über die neuen Definitionen über Flugraum und Lärm diskutiert wurde.



Die österreichische Mannschaft hinter dem tafeltragenden Mädchen

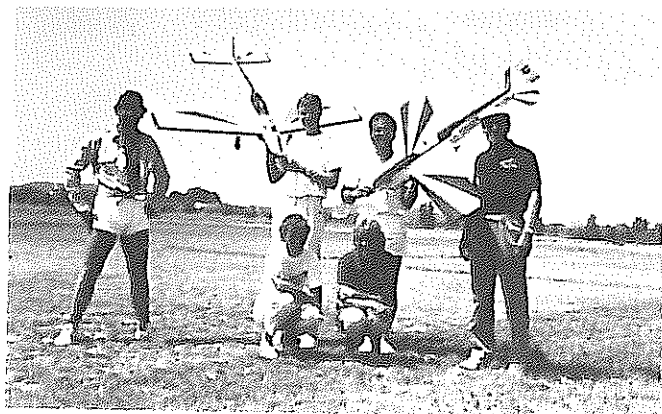
Wie sich im Laufe des Bewerbes herausstellte brachten diese Neuerungen doch eine grosse Verunsicherung - offensichtlich auf beiden Seiten! Es braucht sicher auch seine Zeit, bis das alles eingelaufen ist. Man kann ganz einfach nicht von heute auf morgen von ca 180 bis 190 (die meisten fliegen derzeit in diesem Abstand) auf nicht mehr als 150 Meter näherrücken und alle Figuren in diesem nun kleineren Bereich unterbringen, denn die 120 Grad des Fensters DÜRFEN (früher sollten) nun nicht mehr überschritten werden. Dies ist bei so starkem Seitenwind wie hier in Frankreich umso schwieriger.

Zum Lärm: da bei den Messungen der Viertakter kaum leiser ist, sollen die von den Punkterichtern nach ihrem persönlichen Lärmeindruck zu vergebenden Bonuspunkte doch anreizen, diese doch wesentlich angenehmeren Motoren verstärkt einzusetzen. Derzeit ist aber kaum ein Trend dahin zu erkennen. Nur vier Viertakter auf der EM! (Kronlachner, Giezendanner, van Bek und ein Finne, dessen Motor aber nur sehr schlecht lief). Die Bonuspunkte stellten sich aber auch nur sehr langsam ein. Im ersten Durchgang gar nicht, dann vereinzelt für die Viertakter, einmal für einen Zweitakter und auch ein paar Strafpunkte für laute Triebwerke, die aber bei den neuen Messungen (98 dB in 3 Meter Entfernung am Boden) alle keine Probleme hatten. Es lohnt sich aber, "angenehm" zu fliegen, denn bei der Knappheit der Ergebnisse im vorderen Bereich kann ein Lärmbonus doch ein paar Plätze bedeuten.



Die komplette österreichische Mannschaft

Mittwoch 9. Juli. Erster Tag mit offiziell geregelter Ablauf, nämlich Modellabnahme und offizielles Training. Eine vorgeschriebene Zeit zur Abnahme vermeidet sicher das Chaos im Vorjahr in Holland, aber dann eine geplante Wartezeit von drei Stunden bis zum Training ist auch nicht lustig. Wir haben aber Glück und haben Abnahme und Trainingsbeginn knapp beisammen. Da dies erst am späten Nachmittag ist, fahren wir nach einem kargen Frühstück ins nahe Toulon um uns diese Stadt ein wenig anzusehen. Wir finden nichts Besonderes, eine Ansammlung von unschönen Wohnblocks. Uns Binnenländer interessiert natürlich der Hafen. Wir machen eine Rundfahrt, an großen Schiffen der Handels und Kriegsflotte vorbei zum anderen Ende der Bucht. Dabei entdeckt man auch eine Reihe von sehr hübschen Villen in den Pinienwäldchen auf den Hügeln ringsum. Wir verstehen nur einige bekannte Namen von Filmschauspielern, ansonsten nur Bahnhof, der Führer erklärt zwar ununterbrochen, aber natürlich nur französisch. Mittags besuchten wir den wunderschön angelegten Strand le Mourillon direkt an der Stadt.



Unsere "Mini" Mannschaft, TM Hajek, links und Punkterichter Heinz Freundt, rechts

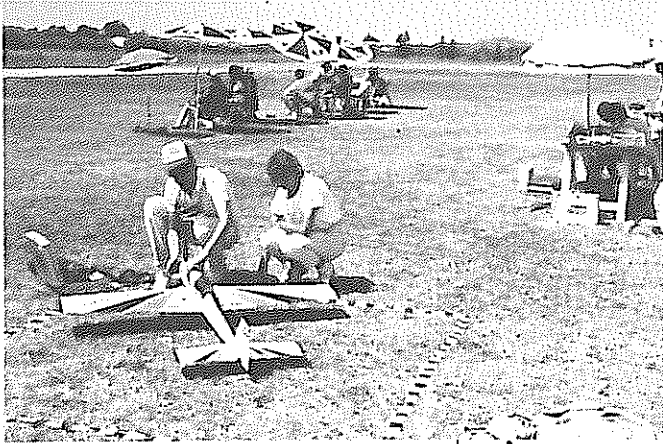
Der Wind bläst wieder ordentlich und das Wasser ist heute plötzlich saukalt (15 Grad!). Da ist nur eine kurze Runde drin. Aber nur in der Sonne braten liegt uns nicht, und so fahren wir wieder ins Quartier um uns auf die Abnahme vorzubereiten. Diese nehmen die Franzosen sehr locker: Es wird nur das Gewicht des Modelles geprüft. Niemand interessiert sich für Motor oder gar das Innenleben des Modelles (1985 in Holland wurde sehr genau nach Kreiseln etc. gesucht). Dafür gibts durch diese einfache Prozedur keinerlei Warterei wie sonst üblich. Das anschließende Training verläuft problemlos, nur der Wind ist wieder recht stark, die durchgeführte Lärmmessung lässt auch keine weiteren Probleme erwarten (94 dB Dworak, 92 dB Kronlachner). Ein lieblos zubereitetes Abendessen in der Schulkantine beendet diesen Tag. Morgen gehts los!

Donnerstag 10. Juli. Heute also wirds ernst. Es beginnt schon sehr zeitig. Die Sender müssen vor 7 Uhr abgegeben werden. Wenn nicht rechtzeitig da, wird angeblich der ganze Durchgang der gesamten Mannschaft gestrichen?! Wir haben es nicht darauf ankommen lassen. Punkt sieben pfeift (wirklich) der Wettbewerbsleiter den ersten Starter -Werion Belgien- auf die Piste. Die Bedingungen um diese Zeit sind optimal: Sonne links hinten, totale Windstille! Trotz dieser guten Umstände erreicht dann Wolfgang Matt nicht seine sonst gewohnte Leistung und auch nicht die Punkte (377). Diese Art der Rechnung wurde auch schon in Holland 85 angewendet. Nämlich bei 5 Punkterichtern streichen der höchsten und niedrigsten Wertung (pro Figur), und diese Summe dann durch drei geteilt. Die Bekanntgabe der Ergebnisse erfolgt sehr zäh. Sie werden auf einer Stecktafel -wie Preisschilderl- angezeigt. Wenn sich einer vorne reinfliegt muß die ganze Tafel umgereiht werden -mühsam und sicher nicht der letzte Stand der Technik. Die Computerauswertung erfolgt übrigens durch den Holländer Taco, von der WM 85 in Flevohof, Holland. Die Punkterichter haben, teils recht hübsche, "Sekretärinnen" zugeteilt. Ob es mit der Verständigung immer klappt bleibt offen. Generell kann hier kaum einer wenigstens ein bisschen Englisch. Die quäkende Stimme des Platzleiters über riesige Discoboxen ist eine Zumutung. Sämtliche Aufrufe natürlich nur in Französisch. Lärmmessungen werden sporadisch durchgeführt, es scheint dabei aber keiner ernsthaft Probleme zu haben. Aber, oh Wunder, außer einer zu erwartenden Zeitverzögerung (man kann eben nicht 24 Teilnehmer in 3 Stunden durchboxen), klappt alles. Diese Verzögerung verkleinert nur die Zeitreserve einer großzügig angesetzten Mittagspause, sodaß um 16 Uhr die erste Hälfte des zweiten Durchganges pünktlich angepfeifen wird. Zu Mittag kam wieder Wind auf, er ist aber bei weitem nicht so stark wie an den Trainingstagen. Es ist unmöglich bei dieser Affenhitze den ganzen Wettbewerb zu verfolgen, daher nur kurz die wesentlichen Ergebnisse des ersten Tages. Dworaks erster Flug beginnt mit Problemen: der Motor will nicht. Aber ein Kerzenwechsel in Rekordzeit löst diese Schwierigkeit. Übrigens muß der Motor auf der



Dworak bei der Startvorbereitung

Piste und nicht in der "Startbox" angeworfen werden. Bringt zusätzliche Schlepperei der Utensilien. Der Flug mit 324 Punkten bringt den 14. Platz. Mittags bei ganz annehmbaren Bedingungen ist Kronlachner dran. Er hat Probleme mit dem Trudeln, die Punkterichter aber merken nichts. 338 Punkte reichen für den 7. Rang. Ich beziehe mich immer nur auf die Europawertung, denn durch die Teilnahme der Amerikaner, Chinesen und des Kanadiers Kristensen gibt es immer auch eine inoffizielle Gesamtreihung.



Kronlachner bei der Startvorbereitung

Das Punktemaximum dieses Durchganges erreicht Lossen mit 388, zweiter ist Matt mit 377 Punkten. Insgesamt also keine besonders hohen Werte. Abends, bei wieder recht ordentlichem Wind, macht Dworak seinen zweiten Flug, 309 Punkte. Da das Durchgangsmaximum nur 368 ist, (Matt) ist das nicht einmal der Streicher. Lossen ist zweiter.

Freitag 11. Juli. Zweiter Teil des zweiten Durchganges. Kronlachner ist am frühen Vormittag bei sehr guten Bedingungen dran. Es wird ein sehr guter Flug - nur mit dem Trudeln hapert es wieder - aber diesmal merken es auch einige Punkterichter (2 mal 0), 13. Ergebnis dieses Durchganges. Um elf fängt der dritte Durchgang an. Gleich am Beginn gelingt Dworak ein recht guter Flug, aber nur 316 Punkte, das wird der Streicher, denn alle Punkte werden in jedem Durchgang auf ein Maximum von 1000 umgerechnet, und dieses Ergebnis zählt letztlich. Kronlachner macht als drittletzter um 19 Uhr seinen dritten Flug. Mit 339 Punkten wird auch dies letztlich der Streicher. Dieser Flug brachte erstmals einen Lärmbonus von 5 Punkten, alle 5 Richter haben ein Plus angekreuzt. Matt springt der Motor nicht an, er wechselt auf das bereitstehende Zweitmodell, gleiches Ergebnis, doch in buchstäblich letzter Sekunde gelingt, und obwohl er das Programm jetzt unter Zeitdruck sehr zügig durchzieht, gibt es doch, wenn auch mit ziemlichen Abstand, die zweitbeste Wertung dieses Durchganges, 354, Lossen hat 391!! Degotte, auch ein Anwärter auf einen der vorderen Plätze, hat Pech und stellt knapp vor Ende eines wunderschönen Fluges ab (trotzdem 328 Punkte).

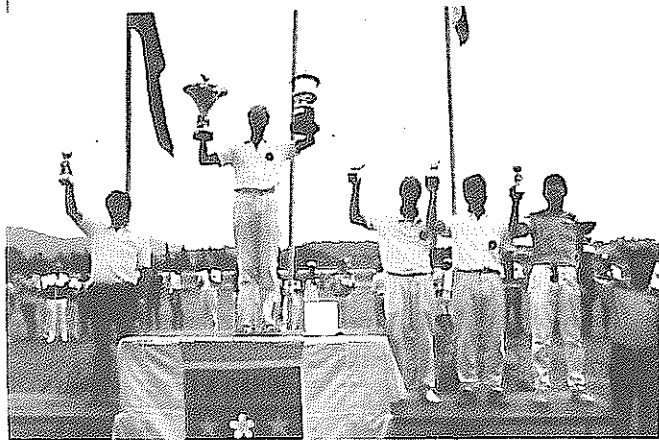
Nach diesen drei Durchgängen stellt sich eine gewisse Enttäuschung und Gereiztheit ein. In anderen Teams redet man vom Heimfahren. Ein Notendurchschnitt von 6.2 (bei einem Max. von einem einzigen! Achter) für einen wirklich schönen Flug läßt die Frage zu, was werten die Juroren wirklich?? Den "Stil"?, den Abstand?, das Fenster?, die Figur?, oder doch den Namen? Ein verhauter Trudler bringt genauso eine 6 (Flug 1, Kronlachner), wie andere wirklich einwandfrei geflogene Figuren! Was kann man bei den ganz einfachen Wendefiguren falsch machen, daß man maximal eine 7 bekommt? Selbst Matt und Lossen kommen nur auf einen Schnitt von 6.5 bis 7.2, wer soll denn dann wirklich eine Zehn fliegen?? Die Punkterichter scheuen sich offensichtlich gute Figuren auch gut zu bewerten, und bleiben lieber in der sicheren Mitte. Liegt die Schuld vielleicht am derzeitigen System der quasi offenen Wertung, oder

des beim System mit Schreibern sicher möglichen Mithörens. Der Einfluß solcher Wertungen auf die Moral der Piloten ist nicht zu unterschätzen. Man akzeptiert sicher eine schlechte Note für eine schwache Leistung, erwartet aber auch eine Anerkennung für gute.

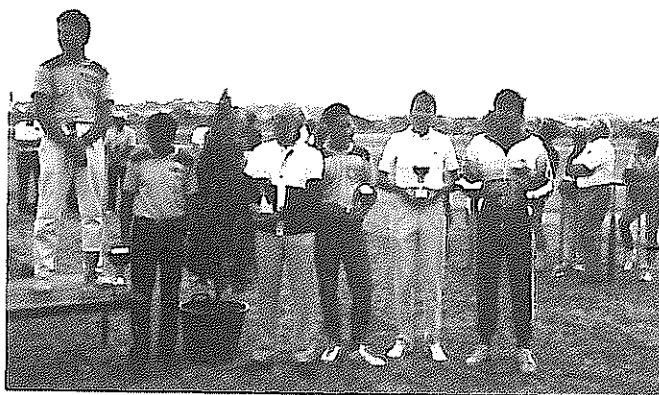
Ein weiteres Problem ist sicher der mangelnde Feedback. Mit der Benotung auszuprobieren was ankommt, dafür ist der Wettbewerb bestimmt zu kurz. Wir scherzten über die Frage an die Punkterichter vor dem Flug "Wie hätten Sie es denn gerne?". Obwohl die Punkterichter bei der Teammanagersitzung anwesend waren, war aus ihnen auch nichts herauszubekommen. Vielleicht basiert der große Erfolg der Deutschen (1., 3., 4. und Mannschaft) auf dem abgehaltenen Trainingslager mit Piloten UND Punkterichtern. Entsprechende Trainer sind meines Erachtens auch notwendig, um in der internationalen Spitze mithalten zu können. Und wer kümmert sich eigentlich um die Arbeit der Punkterichter? Wir machen inzwischen alle Wettbewerbe mit Computern, es ist daher kein Problem Auswertungen verschiedenster Art zu fahren. Nur, diese Auswertungen müssten von den Fachleuten definiert werden. Die Aufgabe des Programmierers ist es dann, diese Anforderungen zu realisieren. Aber die Erfahrung aus vielen Wettbewerben zeigt, außer die Piloten interessiert sich niemand für das vorhandene Notenmaterial, kein Veranstalter, keine Jury, kein Punkterichter (ausgenommen ob er eh nicht zuviel abweicht). Das Computerzeitalter ist auch im Modellflug angebrochen, man sollte es auch nützen!!

Samstag 12. Juli. Samstag explodieren dann alle (leistungsmäßig). Es gibt auf einmal Punkte! Fliegen auf einmal alle richtig? Abstand, Fenster etc.? Oder sind die Punkterichter in sich gegangen?? Dworak sammelt am späten Vormittag mit einem sehr guten Flug 352 Punkte (12. Platz in diesem 4. Durchgang). In der nicht verbrauchten Reservezeit zwischen 12 und 16 Uhr trainiert Kronlachner Trudeln und stellt zu seiner größten Überraschung fest, daß er bisher alle Trudler in die falsche Richtung (in Relation zu seiner bisherigen Gewohnheit) eingeleitet hat. In die andere Richtung gibt es keinerlei Probleme, sowohl beim Einleiten wie beim Abfangen! Sein Flug gleich nach 16 Uhr ist super - inkl. Trudeln - und es gibt mit 369 Punkten gleich um ca 30 Punkte mehr als bei den bisherigen Durchgängen, (6. Platz im 4. Dg.). Für das Finale hats leider nicht gereicht, aber die Welt ist doch wieder halbwegs in Ordnung - Flug 4 zeigte, man ist DOCH vorne mit dabei! Bester Flug am Abend ist von Lossen, er erreicht knapp nicht die 400 Punkte (397). Matt hat in der Früh nur 383 erfliegen.

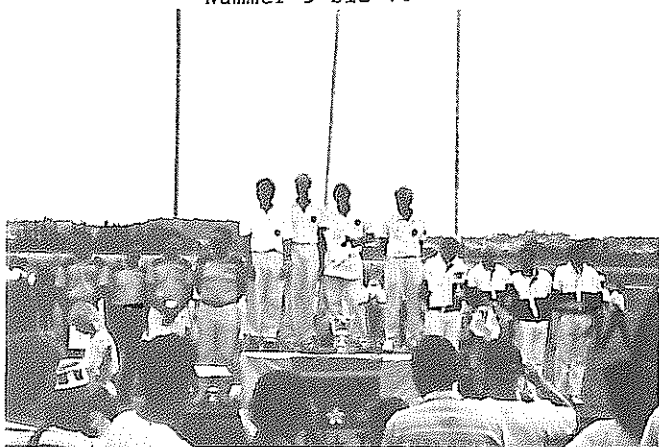
Das Finale am Sonntag bringt keinerlei Veränderungen mehr. Es fliegen die fünf bestplatzierten Europäer (Lossen, Matt, Wessels, Schulz und Di Biaggio) und die in der Gesamtreihung dazwischen liegenden "Gäste" Kristensen Canada, Helms USA, Fan Min China! und Frackowiak USA. Der erste Finaldurchgang macht alles klar, Lossen erreicht erstmals über 400 Punkte (402) und da ja jeder Durchgang relativiert wird, (1-4 auf 1000, Fly Off auf 2000) könnte auch eine Traubennotung von Matt nichts mehr ändern. Der zweite Finaldurchgang ist erst um 15 Uhr. Danach gibts erstmals in der ganzen Woche Regen, der aber pünktlich 3 Minuten vor der am Flugfeld angesetzten Siegerehrung aufhört! Diese ist wieder sehr aufwendig und lang, es gibt Pokale für die ersten zehn Europäer. Mannschaftsreihung: 1. Deutschland, 2. Italien und 3. Grossbritannien. Dann Ehrung der ja weit vorne platzierten USA, Canada und China. Die obligate Panne beim Abspielen der Nationalhymne passierte natürlich auch. Und obwohl bei der ganzen Feier kein Wort Englisch oder gar Deutsch gesprochen wurde, kam doch jeder auf seinen Platz und zu seinen Ehrungen und somit wurde bewiesen, daß man eine EM mit nur einem einzigen Englisch sprechenden Offiziellen locker abwickeln kann!!! Französisch ist doch DIE Weltsprache.



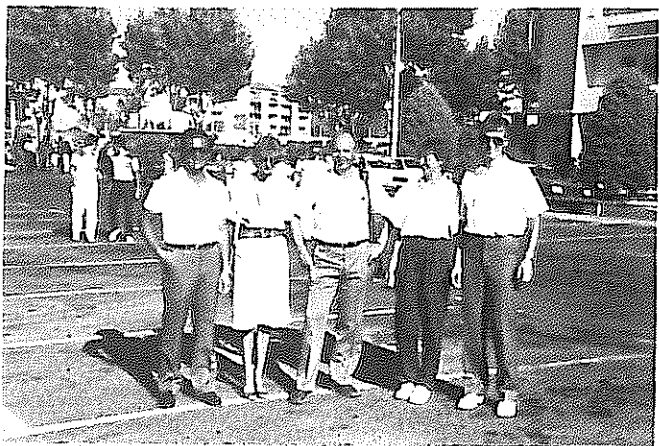
Die Sieger 1 - 5



Nummer 5 bis 10



Die ersten drei Mannschaften



Die österreichische Mannschaft in "Zivil"

So gings auch am Abend beim Banquet weiter, keiner fands nötig die Bürgermeisterworte auch für Nichtfranzosen verständlich zu machen! Und damit klang eine Woche Europameisterschaften beim Essen, Trinken, Reden und Händeschütteln aus, und alle wollen sich natürlich beim nächsten großen Ereignis, der WM 87 (soviel man erfahren konnte in Avignon, Frankreich) wieder treffen.

Nachbetrachtung: Technisch kaum Neues, wenn man von dem starken Vordringen der "Computersteuerungen" (Robbe und Graupner) absieht. Die Viertakter haben sich (noch?) nicht durchgesetzt. Man kann die technischen Belange auch recht locker sehen (Abnahme, Frequenzkontrolle -in der Ausschreibung waren 35 MHz Anlagen ausdrücklich nicht erlaubt, am Platz dann doch). Der Ablauf klappte bestens und pünktlich, und meines Wissens nach auch ohne Proteste. Das Wetter spielte optimal mit, was bei dem Programm von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends auch nötig war. Das Essen ist nicht nur von der Qualität, sondern auch von der Ausspeisung her sehr enttäuschend -überhaupt für den astronomischen Preis. Und Englisch braucht man nicht, in Frankreich hat man Französisch zu können, ob das bei der WM auch so sein wird??

Wenn die Punkterichter nicht doch ein wenig mehr differenzieren, machen schon Kleinigkeiten viele Plätze aus. Um die Knappheit der Plazierungen im vorderen Bereich zu dokumentieren eine kleine Spekulation: Wenn Kronlachner bei seinem 2. Flug eine Standardbewertung "6" für seinen Trudler bekommen hätte (siehe die Probleme mit dieser Figur oben im Text), und nicht 0,0,5,3,6 und wenn sich noch ein Punkterichter für einen Lärmbonus entschlossen hätte - ja dann wäre Kronlachner mit EINEM Punkt Vorsprung vor Di Biaggio noch ins Finale eingezogen!!!!

Ich hoffe daß ich mit diesem nun doch recht lang gewordenen Bericht ein wenig die Stimmung und die Probleme von dieser EM wiedergeben konnte. Hoffentlich habe ich Niemanden vergessen oder beleidigt, das war dann sicher nicht meine Absicht, vielleicht sollte aber doch das Eine oder Andere ein wenig zum Nachdenken Anlaß geben.

Die Ergebnisse der EUROPA- und WELTWERTUNG
siehe nächste Seite



— Aufgegaberlt —

Beim ÖMV-Pokalfliegen, im Juni d.J., passierte einem Teilnehmer des UMFC Waidhofen /Th. ein arges Mißgeschick. Während des 1. Durchganges brach der Kurbelwellenzapfen seines Motors, und nachdem kein Ersatzmotor mitgenommen worden war, konnte an ein Weiterfliegen nicht mehr gedacht werden. Nach kurzem Überlegen, man wollte gerade einpacken, kam ein Wiener Pilot selber an diesem Bewerb teilnahm und stellte einen Motor für die Dauer des NBewerbes zur Verfügung. Erich Filgas und seinem Vater sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön gesagt. Diese spontane Handlungsweise ist gerade in dieser Zeit besonders hervorzuheben, wo sich zuweilen Wettbewerbskonkurrenten des öfteren nahezu schon blödsinnig in die Haare kriegen. Noch einmal vielen Dank und für alle anderen Piloten: BITTE NACHMACHEN !

EUROPAWERTUNG		EM 1986 F3A		TOULON-FRANKREICH											
Name	Nat.	1. Dg.	2. Dg.	3. Dg.	4. Dg.	Best 3	Fly off 1	Fly off 2	Gesamt						
1 Lossen Bertram	D	388	1000	365	992	390	1000	397	1000	3000	402	2000	397	2000	5000
2 Matt Wolfgang	LI	377	970	368	1000	354	907	383	964	2934	396	1973	381	1916	4907
3 Wessels Peter	D	353	909	338	919	351	898	372	937	2765	372	1854	371	1869	4634
4 Schulz Tobias	D	351	905	335	911	344	881	372	938	2754	367	1827	371	1867	4621
5 Di Biaggio Mauro	I	330	849	345	937	336	859	374	943	2739	359	1785	362	1821	4560
6 Bertolozzi Giuseppe	I	339	873	342	928	333	852	362	911	2712					2712
7 Binks Ken	GB	329	847	339	920	347	887	356	897	2704					2704
8 Scaglione Marzio	I	335	863	342	928	0	0	359	903	2694					2694
9 Kronlachner Heinz	OE	338	871	328	890	339	867	369	929	2690					2690
10 Malfait Pascal	F	331	853	334	908	335	858	357	898	2664					2664
11 Degotte Alexandre	B	342	881	272	740	328	840	363	914	2635					2635
12 Peyer Hugo	HB	333	858	341	927	327	837	124	312	2622					2622
13 Werion Gerard	B	313	807	329	894	313	801	355	893	2594					2594
14 Burgess Steve	GB	322	830	330	898	321	823	341	859	2587					2587
15 Nilson Jan-Ake	S	301	776	325	884	316	808	346	872	2564					2564
16 Dworak Manfred	OE	324	835	309	840	316	808	353	888	2563					2563
17 Peyer Arnold	HB	332	856	327	889	318	814	313	788	2559					2559
18 Bossard Christian	F	301	776	324	880	304	779	337	848	2507					2507
19 Giezendanner Emil	HB	310	799	323	878	311	795	327	824	2501					2501
20 Westrop Terry	GB	301	775	313	850	312	799	338	851	2500					2500

Gesamtteilnehmeranzahl ist 39, aus 15 europäischen Nationen.

GESAMTWERTUNG		EM 1986 F3A		TOULON-FRANKREICH											
Name	Nat.	1. Dg.	2. Dg.	3. Dg.	4. Dg.	Best 3	Fly off 1	Fly off 2	Gesamt						
1 Lossen Bertram	D	388	1000	365	992	390	1000	397	1000	3000	402	2000	397	2000	5000
2 Matt Wolfgang	LI	377	970	368	1000	354	907	383	964	2934	396	1973	381	1916	4907
3 Kristensen Ivar	C	352	907	366	995	365	934	382	963	2892	375	1867	383	1926	4818
4 Helms Steve	USA	319	822	354	962	347	888	373	940	2790	375	1867	374	1885	4675
5 Fan Min	China	311	801	351	953	350	897	370	931	2781	373	1854	374	1883	4664
6 Wessels Peter	D	353	909	338	919	351	898	372	937	2765	372	1854	371	1869	4634
7 Frackowiak Tony	USA	339	873	335	910	342	875	385	969	2754	364	1811	372	1872	4626
8 Schulz Tobias	D	351	905	335	911	344	881	372	938	2754	367	1827	371	1867	4621
9 Di Biaggio Mauro	I	330	849	345	937	336	859	374	943	2739	359	1785	362	1821	4560
10 Bertolozzi Giuseppe	I	339	873	342	928	333	852	362	911	2712					2712
11 Binks Ken	GB	329	847	339	920	347	887	356	897	2704					2704
12 Scaglione Marzio	I	335	863	342	928	0	0	359	903	2694					2694
13 Kronlachner Heinz	OE	338	871	328	890	339	867	369	929	2690					2690
14 Liu Aiqiang	China	353	910	103	281	330	844	367	924	2678					2678
15 Malfait Pascal	F	331	853	334	908	335	858	357	898	2664					2664
16 Degotte Alexandre	B	342	881	272	740	328	840	363	914	2635					2635
17 Peyer Hugo	HB	333	858	341	927	327	837	124	312	2622					2622
18 Koger Dean	USA	339	874	287	779	347	888	332	837	2599					2599
19 Werion Gerard	B	313	807	329	894	313	801	355	893	2594					2594
20 Tan Yebin	China	331	852	317	861	344	881	328	826	2594					2594
21 Burgess Steve	GB	322	830	330	898	321	823	341	859	2587					2587
22 Nilson Jan-Ake	S	301	776	325	884	316	808	346	872	2564					2564
23 Dworak Manfred	OE	324	835	309	840	316	808	353	888	2563					2563
24 Peyer Arnold	HB	332	856	327	889	318	814	313	788	2559					2559
25 Bossard Christian	F	301	776	324	880	304	779	337	848	2507					2507

Gesamtteilnehmerzahl ist 46, aus 15 europäischen Nationen und USA, Kanada und China.

F2A - SPEED ERFOLG IN UTRECHT/HOLLAND !

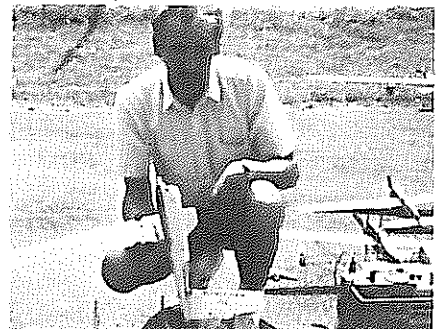
Der Österreicher Franz MARKSTEINER fliegt 273,3 km/h

Der Tiroler Fesselflug-Geschwindigkeitsflieger Franz Marksteiner startete beim DUTCH F2A - Speed-Wettbewerb am 21./22. Juni 1986 in Utrecht.

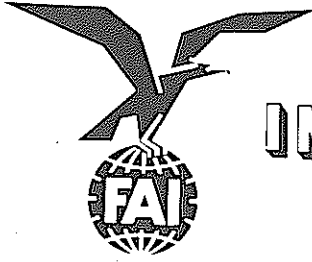
Die Holländer stellten ihr komplettes WM-Aufgebot, und aus Deutschland kam ebenfalls ein WM-Fixstarter.

Marksteiner konnte trotz enormer Hitze die gesamte Konkurrenz klar distanzieren und siegte mit 273,3 km/h.

Schade, daß Marksteiner diese gute Zeit nicht zur WM-Ausscheidung erbringen konnte. Mehrere solche Zeiten hätte mit Sicherheit einen guten WM - Platz erbracht !

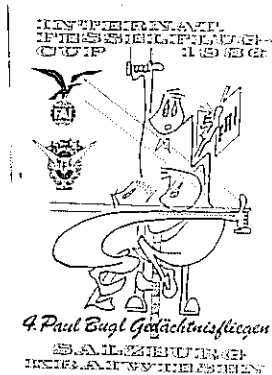


Marksteiner mit seinem
SPEED - MODELL



INTERNATIONALE

-WETTBEWERBE



CL-FR Erwin Mühlparzer

TSCHERNOBBYL OHNE ENDE !

Auf Grund der radioaktiven Strahlung, wurden von der Salzburger Landesregierung Sportveranstaltungen im Freien untersagt.

Legen Sie jetzt die Zeitschrift nicht weg, es handelt sich schon um die richtige Lektüre, nämlich um prop und den Bericht über den Internat. Fesselflugcup 1986, samt Staatsmeisterschaft in F2B- Kunstflug.

Für 8.-11.Mai war der Wettbewerb angesetzt. Es herrschte nicht nur Spannung sportlicher Natur, sondern es stellte sich auch die Frage, ob es überhaupt möglich sein wird, die Veranstaltung durchzuführen. Sollten die Wettbewerber, die oft viele hunderte Kilometer Anreise hatten unverrichteter Dinge wieder nach Hause geschickt werden? Der Besuch der Exekutive war nicht gerade ermunternd. Schließlich konnte der Wettbewerb unter der Leitung von OL Niederwimmer und mir als Wettbewerbsleiter gestartet und auch zu Ende geführt werden. Nur mehr das wechselhafte Wetter hatte mit einem Regenguß am Sonntag eingegriffen und eine kurze Unterbrechung erzwungen. Unter der "traditionellen" intern. Jury Krill-Koelliker-Brand wurden die Klassen F2A - Geschwindigkeit, F2B - Kunstflug und F2C - Mannschaftsrennen ausgetragen. Ferner

sorgte noch eine eigene F2C - Jury für die besondere Überwachung beim Mannschaftsrennen.

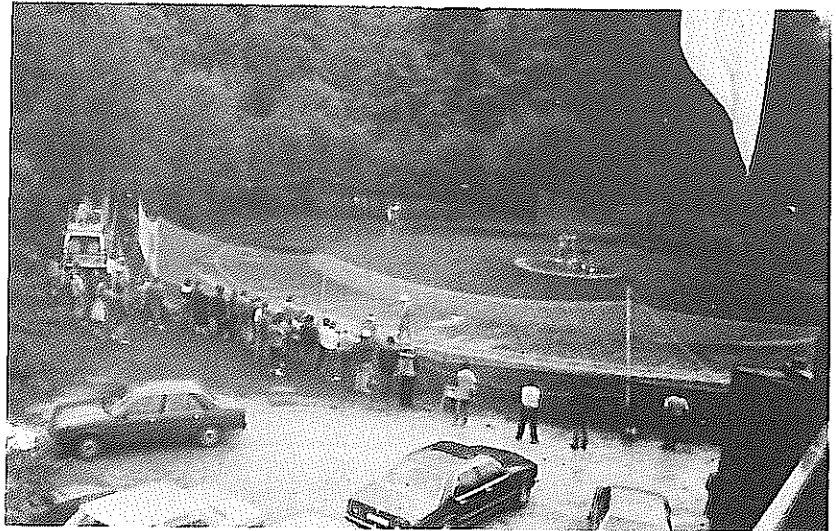
Die altgedienten Funktionäre des MFC-Salzburg sollten hier nicht unerwähnt bleiben. Der Zeitablauf war ähnlich dem vorgegebenen Programm.

In der Klasse F2A - Geschwindigkeit - waren nicht weniger als 5 (in Worten fünf!) Welt- bzw. Exweltmeister, nämlich Mult und Molnar aus Ungarn, Bilat, Schweiz, Metkemeyer (F2C), Holland und Constant, Frankreich. Letzterer belegte aber dann auch den letzten Platz.

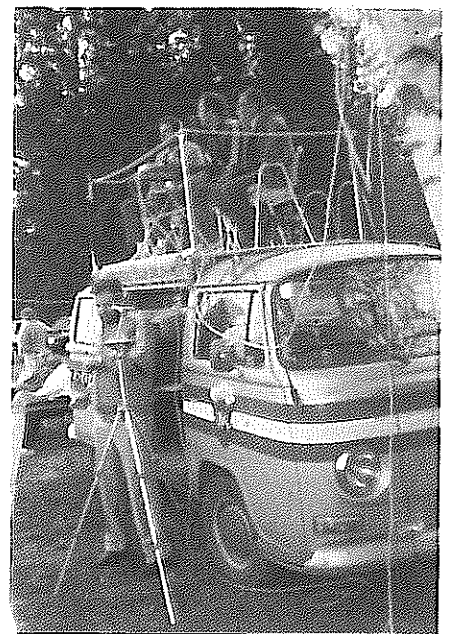
Der Österreicher Franz Marksteiner belegte Rang 5 hinter dem "Besten des Westens" Bilat. Die Plätze 1-3 gingen an Ungarn.

In F2B-Kunstflug kommen wir z. Zt. über das Mittelfeld nicht hinaus. Hier führte überlegen der Routinier Klaus Maikis aus Stuttgart das Feld an, gefolgt von dem Ungarn Attila Morotz und dem Ex-Ungarn Geza Egervary, der inzwischen für die BRD fliegt. Unser Staatsmeister Franz Wenczel belegte Platz 9, gefolgt von dem nächsten Österreicher Wenseisen aus Tirol.

"Heiße Eisen" in der Klasse F2C Mannschaftsrennen - waren unsere Salzburg Team-Mannschaften



Fischer-Straniak und Nitsche - Kühnegger. Aber es geht nicht immer so, wie man es sich vorstellt. Die Mannschaft Fischer - Straniak ist im 1. Lauf nach einer Karambolage disqualifiziert worden. Viele fanden diese Entscheidung der Team-Jury unverständlich. Im sicheren Bewußtsein, beim 2. Lauf desto mehr "zuzuschlagen", wurde auf einen Protest verzichtet. Da es aber



Wettbewerbsleiter FR Erwin Mühlparzer und die int. Team-Jury

INTERNAT. F2B FESSELFLUGCUP 1986

im 2. Lauf auch "nicht lief", bedeutete dies das "Aus" und damit den letzten Platz unter den 14 Mannschaften. Einen solchen Platz hat dieses siegesgewohnte Team noch nie erreicht. Dafür ging es unserem 2. Team dann besser. Trotz Motorproblem (zu viel Kühlung) schaffte es das Team Nitsche-Kühnegger schrittweise aufzusteigen und erreichte im Finale den 2. Platz.

Am Samstagabend kamen alle zu einem gemütlichen Abend beim Santner-Wirt zusammen - um dort weiter fachzusimpeln.

Die Siegerehrung fand nach Beendigung der Konkurrenz wieder am Flugplatz statt, und es gab wie immer viele Pokale für die Konkurrenten und Ehrengeschenke für die Funktionäre.

Da Organisationsleiter Niederwimmer zum x-ten Mal äußerte, diesen Wettbewerb nicht mehr durchzuführen, freuen wir uns schon auf den nächsten Internationalen Fesselflugcup in zwei Jahren in Kraiwiesen.

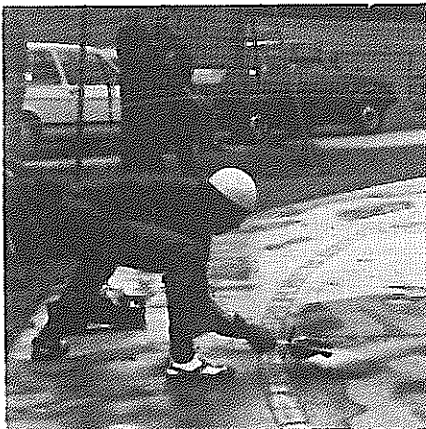
RG	NAME	CLUB	NAT	1.D.	2.D.	3.D.	SUMME
1	MAIKIS KLAUS	STUTTGART	D	-2533	2764	2665	5429
2	MOROTZ ATTILA	BUDAPEST	HA	2571	0	2786	5357
3	ESERVARY GEZA	BIETIGHEIM	D	-2600	2646	2676	5322
4	DE JONG HENF	FRIENDSH. ZWILLE PH	PH	2553	-2478	2706	5259
5	SALATHE TONI	MUZB	HR	-2122	2497	2611	5108
6	VAN HOEK BRUNO	FLEVOLAND ALMERE PH	PH	2394	-2149	2413	4807
7	GROMANN WOLFGANG	AC-KONSTANZ	D	0	2422	2293	4715
8	BAUMGAERTNER HERB	AC-STUTTGART	D	-2182	2262	2327	4589
9	WENZEL FRANZ	MBC-ENZESFELD	DE	2207	2379	-2160	4586
10	WEINISEN WALTER	MBG-BRANDENBERG	DE	-1757	-2248	2209	4457
11	HOFACKER PETER	MBZB	HB	-30	2183	2252	4435
12	WENZEL WALTER	MBC-ENZESFELD	DE	-1980	2123	2180	4303
13	HETGES LUTZ	A.C.KONSTANZ	D	2082	2169	-2078	4251
14	WEINMANN ERHARD	SMC EFERDING	DE	-30	2187	2032	4219
15	KUFLEER HELMUT	MFC-WOERGL	DE	-1844	1979	1871	3850
16	REUTER WOLFRAM	AERO CLUB FUERTH D	D	-1724	1831	1993	3824
17	SCHMITZ WILLI	DORTMUND	D	1755	1875	-794	3630
18	HANSEMANN ADOLF	AKAFLIEG GRAZ	DE	1641	-1338	1736	3377
19	MIORINI HARNO	AKAFLIEG GRAZ	DE	1347	-1259	1273	2620
20	ECKER FRANZ	BFC MUEHLPARZERDE	DE	731	643	0	1374
21	FRANZ RUDOLF	AKAFLIEG GRAZ	DE	0	0	0	0

***** SPEED ENDRANGLISTE *****

1	MULT JOSEF	HA	*	283.4	*	283.4
2	POLNAR JOSEF	HA	262.7	281.2	*	281.2
3	SZEGEDI SANDOR	HA	279.0	*	*	279.0
4	BILAT LOUIS	HRZB	251.7	*	*	251.7
5	MARLSTEINER FRANZ	MBG BRANDENBERG	250.0	250.0	*	250.0
6	CHRISTEN WALTER	MFC-BREITENBACH	248.2	250.0	*	250.0
7	MAGNE JEAN	A.M.G.I.F	*	241.6	248.2	248.2
8	URBAN OTTO	MG-BREITENBACH	HB	*	248.2	* 248.2
9	METHENYER R+B	DAEDALUS	PH	232.2	240.0	230.7 240.0
10	BORER ANTON	MG-BREITENBACH	HB	*	238.4	* 238.4
11	CONSTANT PATRICK	F	*	*	*	*

***** TEAM RACING ENDRANGLISTE *****

1	VOGHERA	MENOZZI	I	3.48.0	3.39.3	3.40.5	3.39.3	7.56.7
2	NITSCHKE	KUEHNNEGER	DE	3.53.6	3.42.5	3.37.3	DISQ.	8.06.4
3	DAGLI	PIRAZZINI	I	3.45.7	70 R	4.03.3	3.41.4	8.13.5
4	METHENYER	METHENYER	PH	3.49.2	3.37.5	3.51.2	3.43.3	*
5	BORER	MUELLER	HB	3.48.0	DISQ.	3.49.6	3.52.3	*
6	NOHAI	SZVACSEF	HA	4.07.6	3.44.5	3.59.7	3.57.4	*
7	PERNISI	ZANA	I	3.51.5	4.05.6	DISQ.	4.18.8	*
8	BARDEN	FRGER	D	3.49.2	4.20.7	4.55.5	52R	*
9	RADICCI	PACI	I	3.48.7	DISQ.	5.09.1	6.56.2	*
10	LUECKELKORN	HARSCHALL	D	3.52.8	4.08.2	*	*	*
11	BORER	SACCARDINO	HB	3.54.9	4.21.6	*	*	*
12	MARLSTEINER	LEUFOLD	DE	4.25.5	4.33.7	*	*	*
13	DELOR	SURUGUE	F	4.31.5	DISQ.	*	*	*
14	FISCHER	STRANIAN	DE	DISQ.	4.35.6	*	*	*



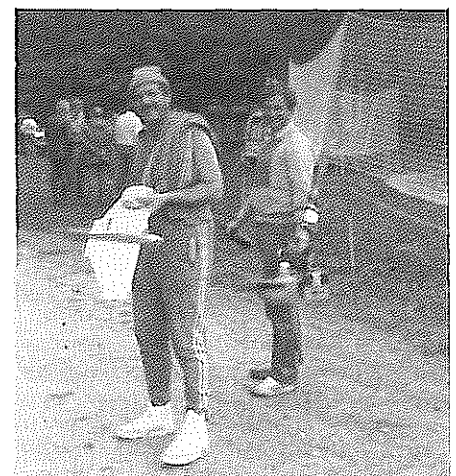
Abfangen eines Team-Racers



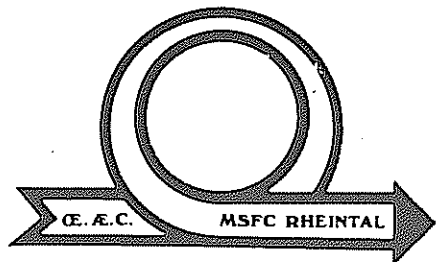
Heißer Kampf im Team-Racing



Klaus Maikis, Sieger in F2B



2. in F2C, Nitsche-Kühnegger



20. Internationaler RHEINTAL POKAL 1986

Zum 20. Mal fand zu Pfingsten das internat. Rheintalpokalfliegen statt. Es ist bestimmt nicht leicht, einen Wettbewerb über diesen langen Zeitraum zu organisieren und durchzuführen. Dazu gehört viel Idealismus aber auch viel Ausdauer, noch dazu, wenn immer bei diesem Wettbewerb, als 1. int. Wettbewerb des Jahres, die neuesten Regeln und Bestimmungen der CIAM ausprobiert werden müssen.

Diesen Idealismus und diese Ausdauer hat der Initiator und Betreiber dieses Wettbewerbes, der langjährige Sektionsleiter Karl Wasner im höchsten Maße. Er ist aber nicht nur Landessektionsleiter sondern auch Vereinsobmann und Vizepräsident im LV Vorarlberg.

Von 1967 bis 1974 wurden die Klassen F3 A, RC III und Kombination geflogen.

Von 1975 F3 a, RC/MS und Kombination und von 1976 bis 1982 F3 A und RC/MS. Seit 1983 wird dieser Wettbewerb nurmehr in der Klasse F3 A durchgeführt.

In der Klasse F3 A gewannen den Rheintalpokal:

Wolfgang Matt, Liechtenst. 14 x
Harald Neckar, BRD 2 x
Kurt Bauernheim, BRD 1 x
Peter Holzappel, BRD 1 x.

Nur einem einzigen Österreicher gelang bisher in dieser Klasse der Sieg: 1978 - Dr. Dieter Fritz /Tirol.

Die Sieger in der Klasse RC III:
Hanno Prettnner, Krtn. 4 x
Kurt Saube, CH 2 x
Heinz Eckmann, Sbg. 1 x
Fritz Gerhard, Tirol 1 x

Und in der Motorseglerklasse je einmal:

Ernst Haigis, CH, Macek Georg, Othmar Huber, Walter Ehrlich, Franz Glück, sen., Karl Wasner sen., Heinz Sekirnjak, Gerhard Glück alle Österreich.

Zum Jubiläumswettbewerb waren 27 Teilnehmer gemeldet, 4 davon waren nicht erschienen. Österreich 11, Schweiz 6, Liech-

tenstein 3, BRD 2 und Dänemark 1 Teilnehmer.

Im 1. Durchgang wurde bei allen Modellen der Geräuschpegel gemessen. Die Meßwerte am Boden lagen zwischen 99 dB (Zwingli, CH) und 105 dB.

6 Viertaktmotoren wurden eingesetzt, davon 4 ! von Österreichern. Es war keine Nachmessung erforderlich.



Bei der Einweisung von Wettbewerbern und Punkterichtern

Das Wetter war recht gut. Im 1. Durchgang setzte sich der "Langzeitsieger" Wolfgang Matt aus Liechtenstein, mit 1681 Punkten souverän und erwartungsgemäß an

die Spitze. Aber bereits am 2. und 3. Platz folgten 2 Österreicher: Manfred Dworak (Krtn.) und Heinz Kronlachner (OÖ) 1556 bzw. 1519 Punkte.



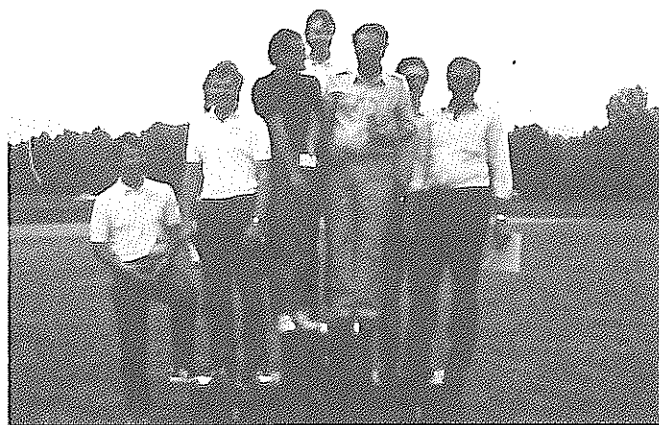
OL Karl Wasner und "Langzeitsieger" Wolfgang Matt aus Liechtenstein im Fachgespräch vertieft

20. INTERNATIONALER RHEINTAL POKAL 1986 KLASSE F3 A

RG	NAME	CLUB	NAT	1.D.	2.D.	3.D.	SUMME
1	MATT WOLFGANG	MFG LIECHTENST.	FL	-1681	1692	1739	3431
2	KRONLACHNER HEINZ	UMFC HEGGENHOFEN	OE	-1519	1562	1565	3127
3	DWORAK MANFRED	OEMV KLAGENFURT	OE	1556	-1508	1525	3061
4	LIPPERER ERNST	PMSC OBERMICHEL	D	-1379	1497	1515	3012
5	SCHADEN FERDINAND	MSFC RHEINTAL	OE	1491	-1471	1485	2976
6	BUDY HARALD	MFG MARKDORF	D	1464	-1383	1441	2905
7	EMMENEGGER HANS	MFG U. AARETAL	HB	-1247	1452	1450	2902
8	PEYER HUGO	MFG REUSSTHAL	HB	1439	-1403	1460	2899
9	SCHADEN BERNHARD	MFG EINSIEDELN	HB	-1411	1413	1473	2886
10	LEHMANN MARKUS	MFG WANGEN	HB	1501	-1316	1384	2885
11	WASNER KARL JUN.	MSFC RHEINTAL	OE	-1385	1430	1445	2875
12	PEYER ARNOLD	MFG REUSSTHAL	HB	1481	1369	0	2850
13	ORTNER PETER	UMFC WALDHOFEN	OE	1392	-1243	1383	2775
14	FILGAS ERICH	OEMV WIEN	OE	-1289	1292	1441	2733
15	MATT LUDWIG	MFG LIECHTENST.	FL	-1315	1367	1343	2710
16	HOELLER FRANZ	UMFC HEGGENHOFEN	OE	1355	-1227	1318	2673
17	KUNKEL PETER	MFG LIECHTENST.	FL	1356	-1276	1297	2653
18	CHRISTENSEN PETER	MFG BBC BADEN	OY	1281	-1195	1320	2601
19	BERGER LEOPOLD	UMFC HEGGENHOFEN	OE	-1208	1235	1359	2594
20	PFNUER THOMAS	SCHAERDINGER FU	OE	1211	-1180	1377	2588
21	SCHMIDLEITNER PAUL	SCHAERDINGER FU	OE	-1200	1252	1282	2534
22	ZWINGLI HANSRUEDI	MFG THAL	HB	-1190	1224	1238	2462
23	HAUSCHILD BERND	MBC INGOLSTADT	D	0	0	0	0
	ERANG PETER	MFG VILLINGEN	D	0	0	0	0
	GRUENTJENS NORBERT	LSV SCHWARZWALD	D	0	0	0	0
	LEHMERHOFER WOLFG.	UMFC WALDHOFEN	OE	0	0	0	0
	SATTLER STEPHAN	MFG WEILHEIM	D	0	0	0	0

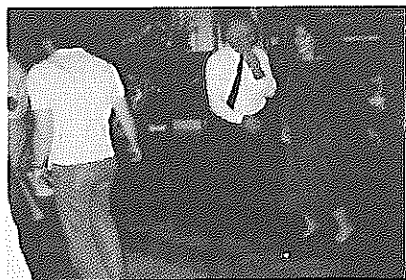
MANNSCHAFTSWERTUNG

1	OESTERREICH 1	KRONLACHNER*SCHADEN*DWORAK	9184
2	LIECHTENSTEIN	MATT W.*MATT L.*KUNKEL	8794
3	SWISS 1	PEYER A.*PEYER H.*EMMENEGGER	8651
4	OESTERREICH 4T	HOELLER*ORTNER*BERGER	8042
5	OESTERREICH 2	WASNER*PFNUER*SCHMIDLEITNER	7997



Die ersten fünf Plazierten in der Einzelwertung, links und die ersten drei Mannschaftssieger, rechts

Im 2. Durchgang flog W. Matt 1692 Punkte und behauptete damit seine Führung. Dworak und Kronlachner wechselten die Plätze, Kronlachner 1562 und Dworak 1508 Punkte. Der Österreicher Ferdinand Schaden kämpfte sich mit 1471 Punkten auf Platz 4 vor. Der Schweizer Arnold Peyer fand als WM-Teilnehmer seine Wertung als "Frechheit" und verlies verärgert den Wettbewerb. Eine nicht gerade noble Art dem Veranstalter gegenüber. Im 3. Durchgang änderte sich in der Spitzengruppe nichts, und wieder einmal gewann der Liechtensteiner Wolfgang Matt das Internationale Rheintalpokalfliegen.



Einer der eifrigsten Tänzer, unser Präsident-hier mit Tochter



Int. Jury, Werner Oeggerli, Schweiz, überreichte allen Mitarbeiterinnen einen Blumenstraus

Der offizielle Empfangsabend fand am Pfingstsonntag für die Staatsmeisterschaft und den Rheintalpokal statt.

Zum 20. Geburtstag war der Saal besonders schön hergerichtet und mit Blumen geschmückt. Als besondere Überraschung war der Aero Club-Präsident, Dr. Josef Lenz, eigens aus Wien angeflogen. Er würdigte in seiner Rede die langjährige Durchführung dieses internat. Wettbewerbes und lobte die Arbeit der Sektion Modellflug im ÖAeC überhaupt. Für seine Verdienste um den Modellflug in Vorarlberg und der 20 maligen Durchführung des IRP überreichte der Präsident Karl



Präsident Dr. Lenz überreichte Karl Wasner die Sportmedaille in Silber

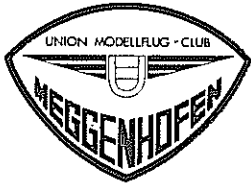
F. Wasner die vom Bundesvorstand verliehene Sportmedaille des ÖAeC als bisher 3. Modellflieger in Österreich. Karl Wasner selbst überreichte langjährigen Funktionären und Teilnehmern am IRP Ehrengeschenke und seinen engsten und

treuesten Mitarbeitern die goldene bzw. silberne Ehrennadel des ÖAeC.. Auch prop gratuiert allen Ausgezeichneten recht herzlich. Eine gute Band forderte die Gäste mit ausgezeichneter Tanzmusik heraus, das Tanzbein zu schwingen, und dabei stellte sich heraus, daß unser Präsident ein guter und ausdauernder Tänzer ist, der mit dem "harten Kern" nahezu bis zum Schluß blieb. Es war eine recht gemütliche und tanzfreudige Geburtstagsgesellschaft.

Nach Beendigung des 3. Durchganges und vor der Siegerehrung am Pfingstmontag, fand noch ein sehr abwechslungsreiches Schaufliegen statt. Den zahlreichen Zuschauern wurde allerhand geboten: Willkommen-Bannerschlepp, wilde Jagd mit 3 Starlets, 4 fliegende Herzen und Hub-schrauber-Kunstflug. 3 Segel-elektroflugmodelle mit rasanten Steigflügen, eine F3B - Speed-demonstration des WM-dritten, Karl Wasner jun., Fallschirm-springer vom Modell und vom Großflugzeug. Unerhört mitreißend war eine Fuchsjagd mit 7 fliegenden Untertassen, 4 vom MFC Liechtenstein und 3 vom MSFC-Rheintal. Die Zuschauer riß es manchmal vom Stockerl. Mit einer schlichten Siegerehrung klang das 20. Internationale Rheintalpokalfliegen würdig aus.

Dem MSFC Rheintal sei zu dieser Veranstaltung gratuliert und herzlich gedankt.





5. Internationaler OBERÖSTERREICH POKAL 1986

Der 5. Int. Oberösterreichpokal in F3A wurde in diesem Jahr in Meggenhofen ausgetragen nachdem er im Vorjahr in Enns durchgeführt wurde.

Leider fiel dieser Wettbewerb auch heuer wieder mit dem Bundesligawettbewerb in der BRD zusammen, sodaß lediglich nur ein deutscher Modellflieger am Start war. Auch aus der Schweiz war nur ein Teilnehmer gekommen. Trotzdem war das Teilnehmerfeld mit 15 Startern relativ gut besetzt, und es war auch ein schöner Wettbewerb.

Besonders hervorzuheben ist die gute Vorbereitung des Wettbewerbes, die nur durch drei junge Modellflieger und ihre Freundinnen erfolgte. Die Modellflieger waren aber auch gleich Wettbewerbsteilnehmer. Der Wettbewerb wurde ruhig und reibungslos abgewickelt, von der Computerauswertung über die Betreuung der Teilnehmer und Funktionäre bis zur freundlich geführten Kantine, sodaß man der gesamten Veranstaltung nur bestes Lob zollen kann. Und sehr gutes Modellflugwetter haben sie auch noch gemacht! Mit viel Liebe und Geschick wurde eine Festschrift geschaffen, in der es viele Inserate gab, die dem Veranstalter finanziell bestimmt viel geholfen haben.

Ein gutes Beispiel - zur Nachahmung empfohlen!

Der Wettbewerb wurde von BSL Edwin Krill und dem Bürgermeister von Meggenhofen eröffnet.

Als int. Jury fungierten BSL Krill, Adolf Brand aus der BRD und Erwin Mühlparzer, Ö. Von den Punkterichtern kamen 2 aus der BRD und 3 aus Österreich.

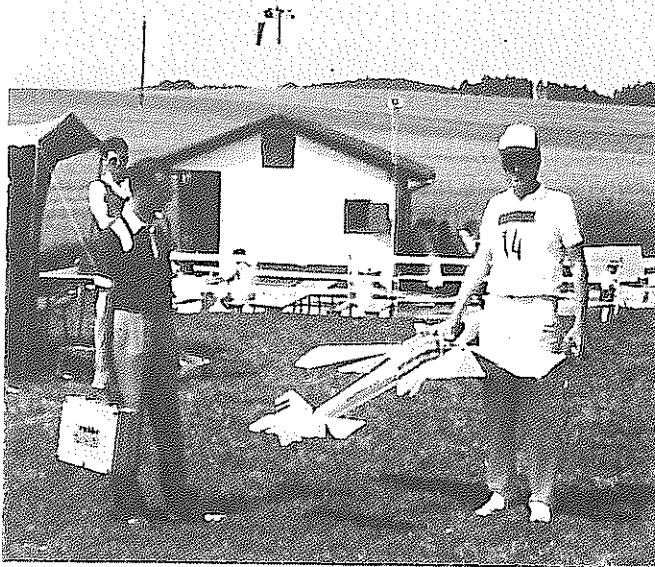
Der 1. Durchgang begann bei herrlichem Wetter. Der Meggenhofener Flugplatz befindet sich auf einer Erhöhung - ähnlich wie auf einem Flugzeugträger - mit einem schönen Rundblick nach allen Seiten. Vielleicht 200 m entfernt wird gerade die Autobahn Wels-Passau gebaut, und in nicht allzu langer Zeit wird es dort eine AB-Abfahrt Meggenhofen geben. Die Start-

und Landebahn ist eine gut gepflegte Graspiste. Allerdings war zu beobachten, daß manche Modelle wegen der jetzt wieder hauptsächlich verwendeten Zweibeinfahrwerke Schwierigkeiten beim Start hatten, was zwar bei der Wertung nichts ausmacht, aber doch irgendwie unsicher wirkt. Der Start muß jetzt etwas vorsichtiger erfolgen.

Im 1. Durchgang setzte sich der neue Staatsmeister Heinz Kronlachner sofort an die Spitze und ließ sich von dort nicht mehr verdrängen. Ebenso machte es der Zweitplatzierte Franz Hoeller, der von allem Anfang an den 2. Platz belegte. Lediglich um den 3. Platz gab es ein kleines Gerangel zwischen Manfred Dworak und Hermann Kowarz, welches schließlich Kowarz für sich entschied.

Bodenmessungen die 105 dB. Die Höchstwerte von 102 dB erzielten der Wiener Danksagmüller und der Kärntner Dworak. Die niedrigste Messung ergab 97 dB, und zwar bei dem OÖ Berger mit einem Viertaktmotor und dem Passauer (FU-Schärding) mit einem Zweitakter! Dabei muß angemerkt werden, daß Pfnür beim int. Rheintalpokal zu Pfingsten zweimal vermessen werden mußte, ehe sein Motor am Meßtisch die geforderten 100 dB erbrachte. Er hatte also seit dem letzten Mal viel an Motor und Modell gearbeitet, um diese guten Ergebnisse zu erzielen.

Es ist ferner aufgefallen, daß nahezu die Hälfte aller Teilnehmer nämlich 6 Piloten, mit 4-Taktmotoren flogen. 4 davon waren aus Meggenhofen, und je einer aus



Heinz Kronlachner vor dem schönen Clubhaus des UMFC Meggenhofen mit seinem Modell

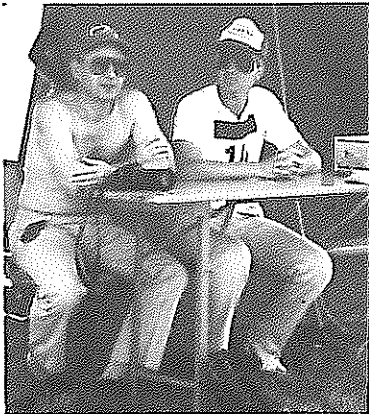
Der beste ausländische Teilnehmer, der Schweizer Emmenegger, behauptete 2 Durchgänge lang den 5. Platz und wurde erst im 3. Durchgang von dem Wiener Erich Filgas auf den 6. Platz verdrängt. Der beste deutsche Teilnehmer, Stephan Sattler, landete im Mittelfeld auf Rang 7.

Während des gesamten 2. Durchganges wurden Schallpegelmessungen durchgeführt. Kein einziger Teilnehmer überschritt bei den

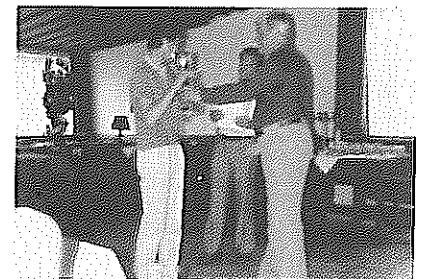
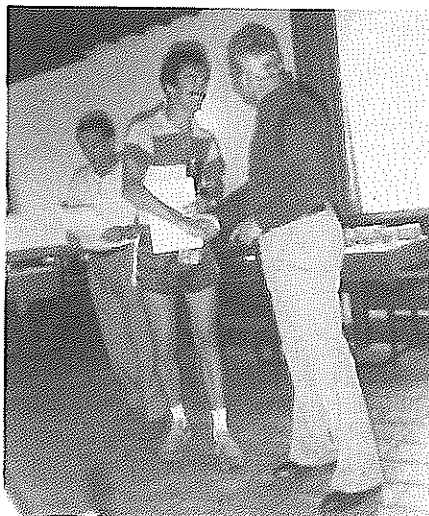
Waidhofen/Y und aus der Schweiz. Der Sieger und Staatsmeister, Heinz Kronlachner, fliegt schon lange einen Viertakter, und wie man sieht, sehr erfolgreich. Es ist bestimmt nicht der richtige Weg, eigene Viertakt-Motor-Wettbewerbe durchzuführen, um die Modellflieger zu motivieren, auf Viertaktmotore umzusteigen. Und wie sich zeigt, können Viertakter ohne Schwierigkeiten im Verband der Zweitakter erfolgreich bestehen. Unsere

dauernden Messungen haben ergeben, daß die Viertakter nicht unbedingt die "leiseren" sein müssen, aber ganz bestimmt die "angenehmeren" sind. Wie man hört, soll auch WM-Vize und Europameister Matt schon dabei sein, in F3A auf 4-Takter umzusteigen. Ob das schon bei der nächsten WM vom 9.-17.7.86 in Frankreich ist (da ist dieser prop noch nicht erschienen), wird sich ja zeigen. Auf alle Fälle wäre es gut, würde sich auch bei der "Weltelite" der Viertaktmotor durchsetzen.

Nachdem neben Hermann Kowarz nun auch noch kurzfristig Hanno Prettnner die Teilnahme an der EM abgesagt hat, nehmen nur 2 Österreicher an der EM teil, nämlich Heinz Kronlachner und Manfred Dworak.



Der Computerfachmann und F3A-Mannschaftsführer, Oswald Hajek im Gespräch mit Heinz Kronlachner



BSL Edwin Krill überreicht den Siegern die Ehrenpreise und Pokale - von links nach rechts:
1. Heinz Kronlachner, OÖ
2. Franz Höller, OÖ
3. Hermann Kowarz, Salzburg

5. INT. OBERÖSTERREICH-POKAL KLASSE F3A

ERGEBNISLISTE

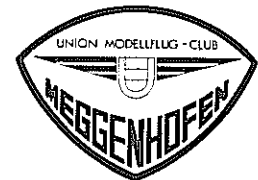
PG NAME	VEREIN	NATION	OG 1	OG 2	OG 3	SUMME
1 KRONLACHNER HEINZ	UMFC MEGGENHOFEN	OE	-1212	1237	1236	2473
2 HOELLER FRANZ	UMFC MEGGENHOFEN	OE	1127	1118	-1106	2245
3 KOWARZ HERMANN	MFC SALZBURG	OE	-1101	1120	1120	2240
4 DWORAK ING. MANFRED	DEMU-KLAGENFURT	OE	1111	-1100	1112	2223
5 FILGAS ERICH	ASKOE-DEMU-WIEN	OE	-1048	1060	1091	2151
6 EMMENEGGER HANS	MFG UNTERES ARATAL	HB	-1052	1057	1082	2139
7 SATTLER STEPHAN	MFG WEILHEIM	D	-970	1061	1070	2131
8 BERGER LEOPOLD	UMFC MEGGENHOFEN	OE	-1007	1013	1058	2071
9 ORTNER PETER	MFC-WAIDHOFEN/YEBS	OE	1010	-455	1035	2045
10 STOIBER JOSEF	HSV BURG KREUZENS.	OE	-897	980	1024	2004
11 PFNUER THOMAS	SFU SCHAERDING	OE	-949	970	1020	1990
12 LEMMERHOFER WOLFGANG	UMFC WAIDHOFEN/TH.	OE	-915	973	1016	1989
13 DANKSAGMUELLER HELMUT	DEMU-WIEN	OE	-910	981	988	1969
14 MEINDL WOLFGANG	FMBC VIENNA	OE	920	925	-132	1845
15 OBERLEITNER MANFRED	UMFC MEGGENHOFEN	OE	-0	644	608	1252
16 SCHMIDLEITNER PAUL	SFU SCHAERDING	OE	-0	0	0	0

Mannschaftsführer ist Oswald Hajek aus Salzburg. Wir hoffen, daß sich beide bei der EM in La Garde gut plazieren können.

Das 5. Int.Oberösterreich-Pokalfliegen wurde noch am gleichen Tag abgeschlossen. Am Abend fand dann in einem Gasthaus die Siegerehrung statt, durchgeführt von Wettbewerbsleiter Konrad Neu und BSL Edwin Krill. Da der Wanderpreis wegen des zweimaligen Gewinnes durch Hanno Prettnner in dessen Besitz übergegangen war, stiftete CL-Fachreferent Erwin Mühlparzer ein sehr schönes selbst geschnittenes Relief-Bild mit Motiven von

Enns und Meggenhofen, den beiden Austragungsorten, und dazwischen ein F3A - Modell.

Der Wettbewerb verlief ohne jeden Protest und Ärger. Allen Mitwirkenden gebührt Lob und Anerkennung.



ACHTUNG VERSICHERUNG !

BEI SCHADENSFÄLLEN IST DER MELDUNG AN DEN ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB
UNBEDINGT EINE KOPIE DES GÜLTIGEN ÖAEC-AUSWEISES DES SCHADIGERS BEIZULEGEN !!!



KARNERALM, 4.—6. JULI 1986

Von OSR Felix Schobel

Am Samstag, dem 5. Juli 1986, fand auf der Karneralm der

6. EUROPACUP AUSTRIA

statt.

Unter Beteiligung von Teilnehmern aus 4 Nationen (leider wieder ohne Italien) wurde dieser internationale Modellflugwettbewerb unter der Wettbewerbsleitung von Major Wolfgang Baier protestlos durchgeführt.

Zum Leidwesen der Teilnehmer herrschte an diesem Tag Südwind, der gegen Wettbewerbsende immer stärker wurde und besonders beim letzten Durchgang, zu schaffen machte. Trotzdem erreichten 3 Konkurrenten nach dem 5. Durchgang die gleiche Punktezahl, und so mußte der Sieger des EUROPACUPS erst durch ein Stechfliegen ermittelt werden.

Anläßlich des am Abend stattfindenden Fliegerabends, der musikalisch und durch Volkstanzvorführungen vom Fremdenverkehrsverein Ramingstein gestaltet wurde, sprach der für die gesamte Organisation verantwortliche Union Bundesfachwart, OSR Felix Schobel, Worte des Dankes, vor allem an die Gemeinde bzw. den Fremdenverkehrsverein Ramingstein, für die großzügige Unterstützung und die schönen Gastgeschenke. Er dankte auch für die Bereitstellung eines Transportfahrzeuges, der Feuerwehr für den Einsatz der Funker und des Modellrückholdienstes. Schließlich

dankte er auch den Spendern der Ehrenpreise bzw. Pokale, den Funktionären aber auch den Wettkämpfern, die durch ihre Teilnahme am Wettbewerb nicht nur große Entfernungen überwunden, sondern auch für ihre Treue gegenüber dem UMFC-Kolibri. Nach Ansprachen des Bürgermeisters von Ramingstein, Richard Meier, und den Vorsitzenden der internat. Jury und BSL des ÖAeC, Edwin Krill, nahm der Wettbewerbsleiter mit diesem die Siegerehrung vor. Er dankte auch dem ORF, Landesstudio Salzburg, dessen Aufnahmeteam den weiten Aufstieg zur Startstelle nicht gescheut hat, um über diesen Wettbewerb zu berichten.

Anschließend lud er alle Anwesenden ein, im kommenden Jahr wieder auf die Karneralm zu kommen, um an der geplanten internationalen Modellflugwoche teilzunehmen.

EINZELWERTUNG

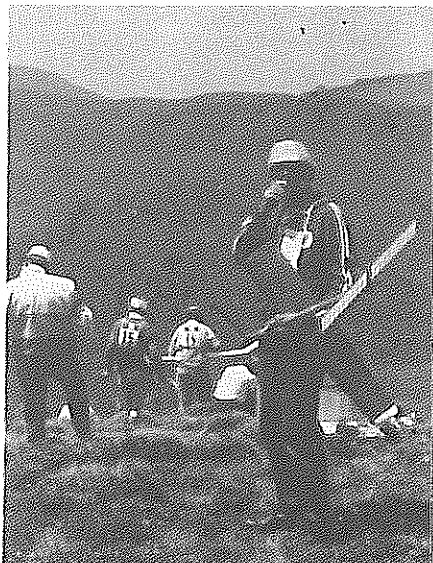
1. MANG Fritz,	ÖMV-Kagran	ÖE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00 PKT. (600/376)
2. SCHUBERTH Helmut,	Aero-Club Hof	BRD	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00 " (600/182)
3. RITTERBUSCH Karl H.,	FSV-Oberhausen	BRD	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00 " (462/ -)
4. LINTNER Karl,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	100,00	100,00	100,00	92,67	100,00	492,67 "
5. EDER Heinz Dr.,	MFJ-München	BRD	100,00	95,42	100,00	100,00	97,00	100,00	492,42 "
6. ALMESBERGER Karl,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	100,00	100,00	100,00	68,67	100,00	468,67 "
7. SCHÜSSLER Bernhard,	FSV-Zeppelin	BRD	100,00	100,00	100,00	62,08	100,00	100,00	462,08 "
8. WUTZL Franz sen.,	ESV-St.Pölten	ÖE	97,22	100,00	100,00	100,00	70,00	88,33	455,55 "
9. JANDT Friedl,	FSV-Oberhausen	BRD	100,00	100,00	100,00	100,00	46,67	100,00	446,67 "
10. FRIESER Anton,	MFC-Dinkelsbühl	BRD	100,00	100,00	100,00	44,17	100,00	100,00	444,17 "
11. GAULL Siegfried,	MFC-Dinkelsbühl	BRD	100,00	100,00	98,33	100,00	41,33	100,00	439,66 "
12. GAULL Matthias,	MFC-Dinkelsbühl	BRD	100,00	100,00	100,00	100,00	35,33	100,00	435,33 "
13. RALETIC Milos,	MFC-Novisad	YU	100,00	100,00	100,00	100,00	33,33	100,00	433,33 "
14. SALZER Klaus DiplIng.	MFC-Wr. Neustadt	ÖE	100,00	22,08	88,75	100,00	100,00	100,00	410,83 "
15. SCHOBEL Andrea,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	100,00	84,58	100,00	10,67	100,00	395,22 "
16. SCHOBEL Felix sen.,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	100,00	100,00	18,75	67,33	100,00	386,08 "
17. REITTERER Ernst,	LSV-Salzburg	ÖE	100,00	100,00	52,50	26,67	100,00	100,00	379,17 "
18. MEHR Friedhelm,	FSV-Oberhausen	BRD	100,00	100,00	13,75	100,00	63,33	100,00	377,08 "
19. ARBOGAST Hans,	MFC-Laufen	CH	95,00	100,00	14,17	54,17	100,00	100,00	363,34 "
20. SCHOBEL Felix jun.,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	60,00	77,50	100,00	12,33	100,00	349,83 "
21. SCHNECK Rupert,	ESV-St.Pölten	ÖE	100,00	53,75	100,00	37,08	---	100,00	290,83 "
22. DOKULIL Peter,	LSV-Salzburg	ÖE	59,44	36,67	100,00	51,67	6,00	100,00	253,78 "
23. DÖZTL Alfred,	ÖMV-Kagran	ÖE	100,00	100,00	---	49,17	---	100,00	249,17 "
24. BUCHLEITNER Robert,	UMSC-KOLIBRI	ÖE	100,00	20,00	100,00	13,75	12,33	100,00	246,08 "
25. HLAVKA Hans,	ESV-St.Pölten	ÖE	100,00	10,42	100,00	12,92	19,67	100,00	243,01 "
26. GREMER Hans,	MFJ-München	BRD	100,00	21,67	80,42	---	---	100,00	202,09 "
27. WUTZL Franz jun.,	ESV-St.Pölten	ÖE	100,00	12,08	22,92	---	---	100,00	135,00 "
28. GÖD Rupert,	ESV-St.Pölten	ÖE	25,00	100,00	---	---	---	100,00	125,00 "
29. MATHES Jürgen,	FM-Höchst	BRD	71,66	32,92	---	---	---	100,00	104,58 "
30. HOHENBERGER Karl,	Aeroclub-Hof	BRD	100,00	---	---	---	---	100,00	100,00 "

CLUBWERTUNG

1. UMSC-KOLIBRI/Obergrafendorf	(Lintner Karl, Almesberger Karl, Schobel Andrea)	1356,56 PKT.
2. FSV-Oberhausen	(Ritterbusch K.H., Jandt Friedel, Wehr Friedhelm)	1323,75 "
3. MFC-Dinkelsbühl	(Frieser Anton, Gaul Siegfried, Gaul Matthias)	1319,16 "
4. ESV-St.Pölten	(Wutzl Franz sen., Schneck Rupert, Hlavka Hans)	989,39 "

NATIONENWERTUNG

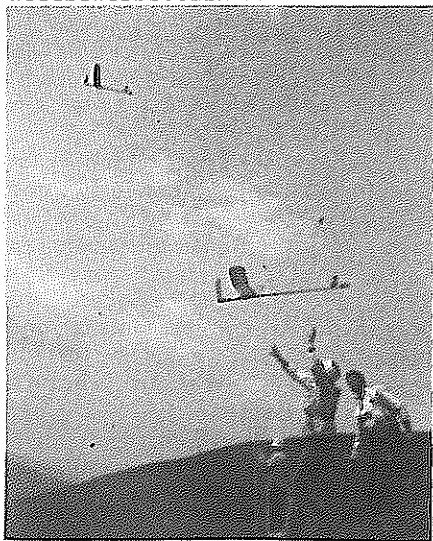
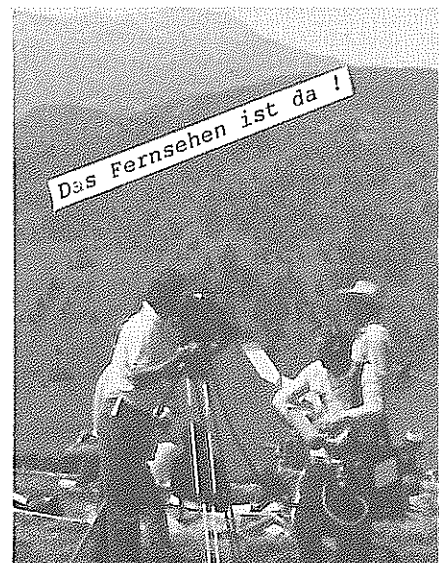
1. BRD	(Schubert H., Ritterbusch K., Eder H., Schüssler B., Jandt F.)	2401,17 PKT.
2. Österreich	(Wang F., Lintner K., Almesberger K., Wutzl F. sen., Salzer K.)	2345,72 "
3. Jugoslawien	(Raletic Milos)	433,33 "



Mit 72 Jahren ist der St. Pöltner Hans Hlavka der älteste Wettbewerbsteilnehmer



Felix Schobel im Gespräch mit Hans Gremmer, BRD



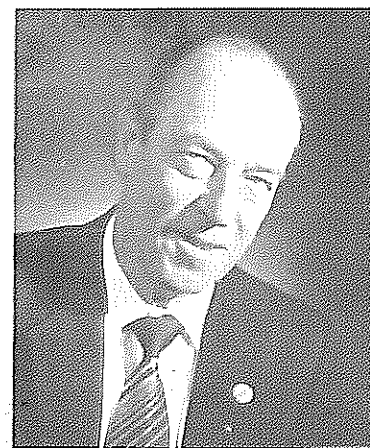
Bei starkem Wind geht's gleich hoch

Beswerlicher Aufstieg



Startvorbereitungen

Lagebesprechung



DAS SILBERNE EHRENZEICHEN
FÜR VERDIENSTE UM DIE
REPUBLIK ÖSTERREICH

wurde Herrn Volkssch. Dir. i.R.

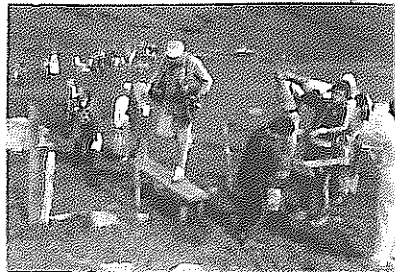
OSR Felix SCHOBEL

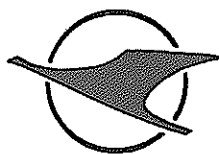
Funktionär des
ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUBS
verliehen.

Präsidenschaftskanzlei, am 5.3.86

...

Prop gratuliert recht herzlich zu
dieser hohen Staatsauszeichnung.





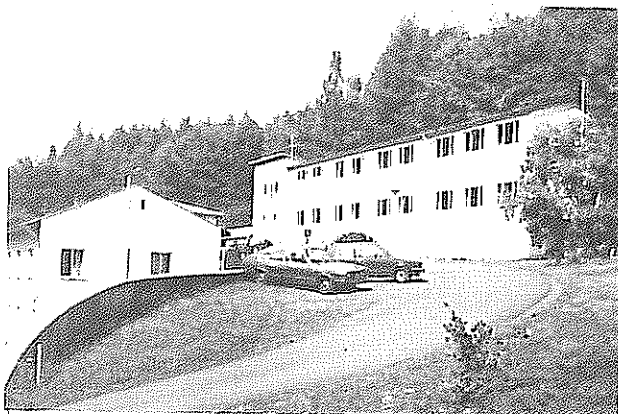
Modellfluglehrgang des DAeC in Hirzenhain / Hessen

Ein Bericht von BSL Edwin Krill
und Ernst Gollwitzer, Wien.

Der Deutsche Aero Club ist in der glücklichen Lage, ein zentrales Jugendausbildungszentrum zu besitzen, das HAUS DER LUFTSPORTJUGEND in Hirzenhain in Hessen. Es werden dort nicht nur Segelflug- und Fallschirmlehrgänge, sondern auch Fallschirmpacker- und Funksprechkurse durchgeführt, sowie vor allem auch eine Reihe von Funktionsmodellbaulehrgängen für Lehrer, Werkstättenleiter und Jugendliche. Und immer zu Pfingsten findet dort der große Bundes-UHU-Jugendwettbewerb statt, heuer bereits zum 30. Mal. Herrlich ist auch die ideale Lage der Ausbildungsstätte, inmitten des idyllischen Schlederwaldes und eine großzügige, speziell auf die Belange junger Menschen abgestimmte Gebäudekonzeption. 54 Schlafplätze in 14 Zimmern stehen zur Verfügung. Hizu kommen Aufenthalts-, Speise- und Werkstättenräume, ein eigener Kleinfeldsportplatz und in der Nähe zwei Flugplätze, die natürlich bei Bedarf auch den Modellfliegern zur Verfügung stehen.

Die Betreibung einer eigenen Ausbildungsstätte schwebt mir schon lange vor, und ich möchte alles daransetzen, auch in Österreich ähnliches auf die Beine zu stellen!

Ich kenne und korrespondiere schon seit vielen Jahren den geistigen Vater" dieser Modellbau-Funktionslehrgänge im DAeC, Helmut Walther, und habe schon oft über diese Lehrgänge mit ihm gesprochen, und er lud mich schon oft ein, einen zu besuchen. Und heuer klappte es endlich. Der DAeC lud 3 Österreicher ein, an einem einwöchigen Lehrgang teilzunehmen. Ich delegierte Ernst Gollwitzer und Herbert Kellner zu einem Lehrgang, und wollte mir auch selber die Arbeit dort anschauen. Im letzten Augenblick fiel Herbert Kellner aus privaten Gründen aus, sodaß nur mehr Ernst Gollwitzer und ich nach Hirzenhain fuhren.



Das HAUS DER LUFTSPORTJUGEND des DAeC
Werkstätten und Unterkunftsräume

Aber lassen wir nun Ernst Gollwitzer von seinen Eindrücken erzählen:

"Ich hatte mich schon seit langem bereit erklärt, mich der Jugendarbeit im ÖAeC zu widmen. Meine Freude war daher groß, als mich unser Bundessektionsleiter fragte, ob ich an einem Lehrgang für Funktionsmodellbau teilnehmen würde. Natürlich habe ich gleich zugesagt. Der Lehrgang war für eine Woche vorgesehen. Die Fahrt nach Hirzenhain finanzierte die Bundessektion, Verpflegung, Unterbringung und Lehrgangsmaterial der DAeC.

Ich kam am 20. April im Laufe des Vormittags am "Tatort" an und konnte noch das Ende des Vorkurses miterleben, und mich beeindruckte gleich die Begeisterung, mit der die Lehrer-diesmal Schüler waren - ihre selbstgebaute Modelle noch schnell einmal vor der Abreise am Sportplatz fliegen ließen.

Zum Abendbrot saßen wir - die neuen Kursteilnehmer - bereits an einem großen Tisch, sowie Kursleiter Helmut Walther und Kurslehrer Lothar Hartmann.

Nach dem Abendessen gingen wir in die Werkstätte - unserem zukünftigen Arbeitsplatz - und lernten uns dort näher kennen.

Am Montag ging's dann los. Zu einer christlichen Zeit, um 8,30 Uhr, wurde gefrühstückt, und anschließend gab's zur Einführung

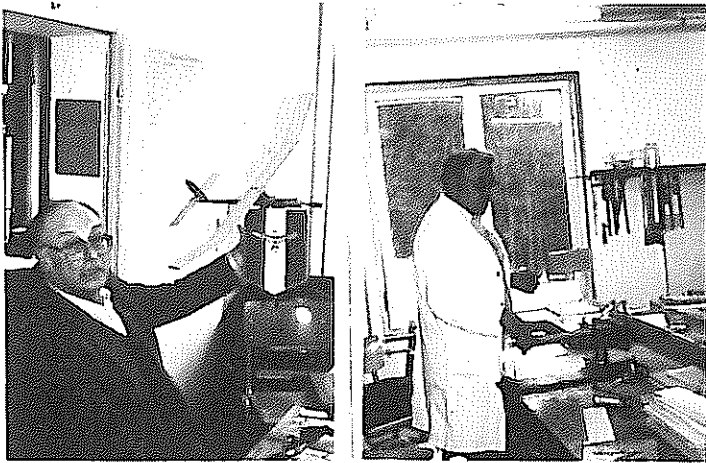
etwas Theorie. Nach dem Mittagessen ging es gleich in die Werkstätte, wo wir 2 kleine Wurfgleiter bauten und diese gleich vor der Werkstätte, auf einem kleinen Sportplatz, einfliegen. Aber noch am Vormittag war unser Bundessektionsleiter Edwin Krill eingetroffen, der schon vom Lehrgangleiter erwartet wurde. Ursprünglich wollte der BSL ja nur als Beobachter dabei sein, machte dann aber vollends am Kurs mit.

Die Schüler waren gleich vom Modellbaubazillus infiziert, und es dachte keiner daran, etwa nach dem Mittagessen noch zu ruhen. So war es auch fast immer nach dem Abendessen, wo oft noch bis Mitternacht und länger an den Modellen gebaut wurde, um ja nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Am nächsten Tag wurde mit dem Bau des "Kleinen UHU" begonnen. Zwischendurch gab es etwas Hochstart- und Flugtheorie.

Nachdem das Wetter etwas besser wurde, fuhren wir zum Flugplatz, um unsere Modelle einzuffliegen und hochzustarten. Dabei bildeten der Lehrer Lothar Hartmann und BSL Krill ein gutes Lehrer-Team.

Nach Fertigstellung des "UHU" bauten einige Lehrgangsteilnehmer ein zweites Modell, wie etwa ein Gummimotormodell für Anfänger oder das Elektroflugmodell "Elektrikus" von Salzmann (Österreich).



Helmut Walther mit einem CO₂-Modell mit ÖAeC-Wimpel Lothar Hartmann in der Werkstatt



Helmut Walther, Edwin Krill, Lothar Hartmann



Helmut und Lothar



Die Lehrgangsteilnehmer, außen Krill und Gollwitzer aus Österreich



Lothar beim Unterricht



Lothar und Ernst Gollwitzer



Startvorbereitungen, rechts Lehrgangsleiter Lothar Hartmann

Bernhard Schüssler, ein F1E - Magnetsegler-Spezialist, führte uns an zwei Tagen diese Sparte vor, und ich meine, wenn ein kleiner Hang in der Nähe ist, so ist der Magnetflug eine sehr zu empfehlende Sparte für die Jugendlichen.

Schüssler bringt in seinem Geschäft u.a. auch ein Anfänger-Saalfugmodell von dem deutschen Saalfugas Günther Maibaum heraus, welches von den Lehrgangsteilnehmern gebaut und mit viel Freude und Begeisterung in der (sehr niedrigen) Werkstätte geflogen wurde. Hier war auch wieder BSL Edwin Krill als Spezialist ein hilfreicher Ratgeber.

Es war eine Woche Modellbau, die viel zu schnell vergangen ist und die man bestimmt nicht so bald vergißt. Ich habe vieles gesehen und gelernt, und ich bedanke mich beim DAeC, der mir die Möglichkeit zur Teilnahme gegeben hat und der Bundessektion im ÖAeC für meine Entsendung."

Ernst Gollwitzer

Das waren die Eindrücke, die Ernst Gollwitzer vom Lehrgang hatte.

Hinzufügen möchte ich vielleicht noch, daß wir ganz ausgezeichnet verpflegt wurden, und daß auch die Unterbringung, wenn auch in 4-Bett Zimmern (wir mußten sogar die Betten täglich selber bauen) recht gut war.

Ich wurde durch den Besuch dieses Lehrganges in meiner "ewigen" Ansicht wieder bekräftigt, die Jugendausbildung unbedingt mit dem einfachen Freiflug zu beginnen. Das Gespräch mit den jungen Lehrern, die aus allen Teilen Deutschlands gekommen waren, hat ergeben, daß es überall die Möglichkeit gibt, mit den Jugendlichen Freiflug zu betreiben, wenn zugegebenermaßen auch nicht überall ein ideales Fluggelände zu finden ist.

Ich selber beabsichtige meine Jahrzehnte lange Arbeit als Bundessektionsleiter in jüngere Hände zu übergeben und möchte mich nur noch der Jugendarbeit widmen. Dazu brauche ich Helfer

- ideale Helfer - die sich der Jugendarbeit, und wenn's geht, nur dieser, zu Verfügung stellen wollen, und die auch die Zeit für diese Arbeit aufbringen können.

Ich brauche und suche aber auch Mitarbeiter, die materiell und ideell mithelfen, die Errichtung eine JUGENDAUSBILDUNGS-STÄTTE zu ermöglichen !!!

Bis es aber so weit ist, wollen wir interessierte Funktionäre zu den Ausbildungslehrgängen nach Hirzenhain entsenden. Interessenten mögen sich bitte bei der Bundessektion melden.

Ich möchte diesen Bericht damit beenden, dem Deutschen Aero Club und im Besonderen Helmut Walther dafür zu danken, daß wir die Möglichkeit hatten, an einem der Lehrgänge für Funktionsmodellbau teilzunehmen.

Es hat uns alles gut gefallen. Hirzenhain war eine Reise wert!

BSL Edwin Krill

BALLONAKTIVITÄTEN

Von Wolfgang Horr, Klagenfurt

Die Zahl der Modellballonfahrer steigt, und wer einmal zu diesem "Haufen" gehört, der bleibt auch dabei. So sind zumindest die Erfahrungen, die ich in den letzten Jahren mit dieser Sparte des Modellbaues gemacht habe. Die recht hohen Anschaffungskosten eines Ballonmodells (etwa vergleichbar mit einem RC-Hubschrauber) halten viele sicherlich von einem Einstieg ab. Da Beschädigungen beim Betrieb aber sehr selten und auch nicht kostenintensiv sind, möchte ich versuchen, neue Freunde für diesen Teilbereich des Modellbaues zu gewinnen. Die Fotos mögen vielleicht dabei etwas nachhelfen.

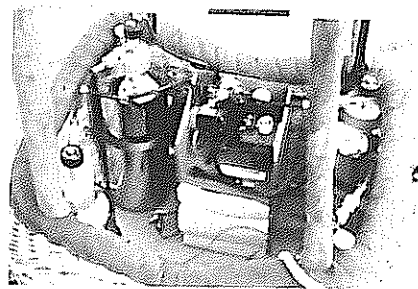
Nach einigen informativen Treffen der österr. Modellballonfahrer wurde zu Pfingsten 1986

das 1. Intern. Modellballontreffen

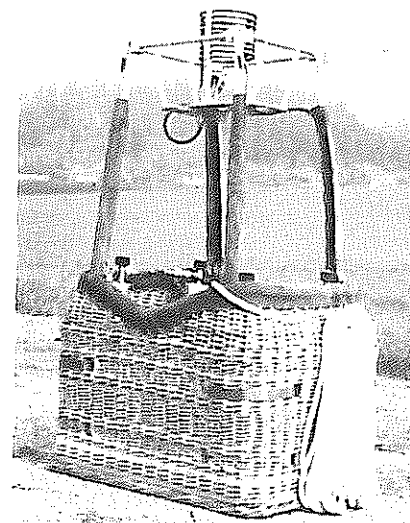
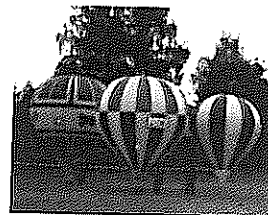
am Klopeiner See in Kärnten veranstaltet. Teilnehmer aus der Schweiz, Deutschland und Öster-

reich waren gekommen und sorgten mit ihren bunten "Feuerkugeln" für einiges Aufsehen. Daß drei der Teilnehmer eine Anreise von 800 km nicht scheuten, sagt wohl alles.

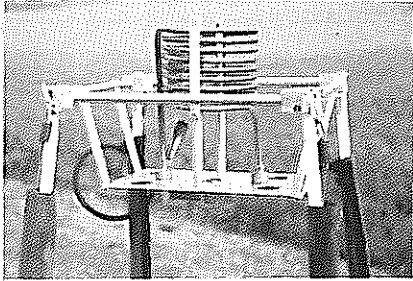
Weitere techn. Details siehe prop 1/2-83 und 3/4 - 85.



Ein Blick ins Korbinnere. Die Steuereinheit und die Propangasbehälter nehmen recht viel Platz ein. Bei den "Grosen" geht's aber auch eng zu



Der Korb im Maßstab 1:4. Es handelt sich zwar um kein Scale-Modell, das Aussehen ist jedoch schon ziemlich vorbildähnlich



Die neue Brennerkonstruktion. Ohne Drehbank und Fräse geht da nichts mehr.



Die Ausrüstung eines Modellballonfahrers

Sicherlich werden sich einige Leser nun fragen, nach welchen Kriterien so ein Modellballon-Wettbewerb eigentlich durchgeführt wird. Folgende Möglichkeiten einer Wertungsfahrt stehen zur Auswahl:

Weitfahrt: Hier zählt die vom Modell zurückgelegte Wegstrecke. Aus sportlichen Gründen ist die Verfolgung des Modells nur zu Fuß gestattet. Die körperliche Komponente des Modellsports kommt dabei nicht zu kurz.

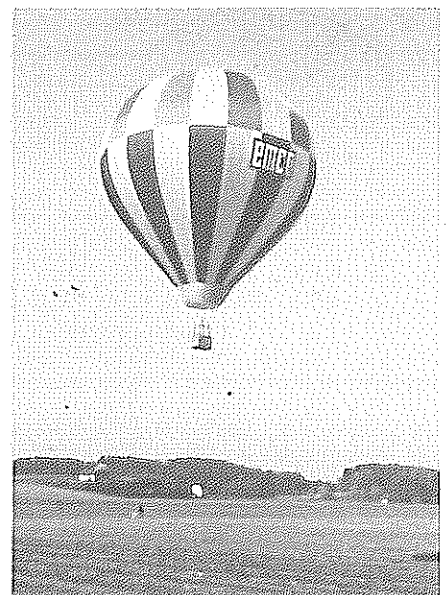
Zielfahrt: Der Bewerber gibt vor dem Start sein gewünschtes



Das Modell ist aufgerüstet, und nur wenig Grad müssen bis zum Abheben nachgezogen werden.

Ziel an (Mindestdistanz wird von der Wettbewerbsleitung festgelegt). Nun gilt es, den Ballon so nahe wie möglich an das selbstgewählte Ziel heranzusteuern.

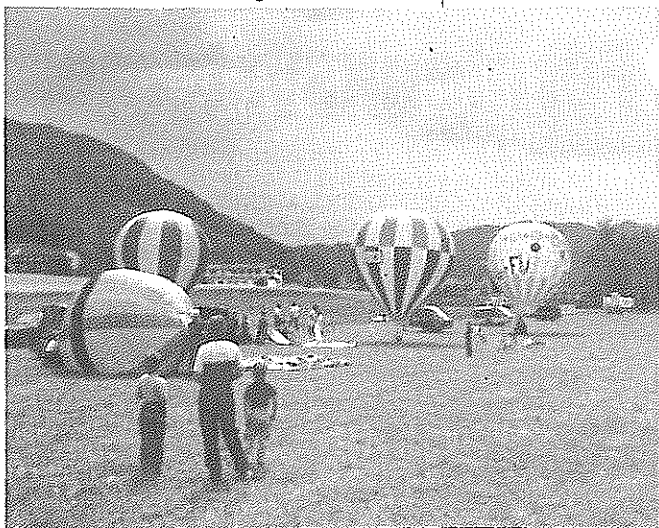
Fuchsjagd: Hier versucht das Starterfeld, dem einige Minuten zuvor gestarteten Fuchsballon so nahe wie möglich zu kommen, den Fuchs sozusagen zu "erlegen". Wer dem Landepunkt des Fuchsballons am nächsten kommt, hat gewonnen.



Wenn das Modell schließlich langsam über der Landschaft dahinschwebt, sind die vielen Baustunden und die unausbleiblichen Rückschläge vergessen.

Wer einmal gesehen hat, wie es einige Ballonpiloten verstehen, Wind und Bodengegebenheiten für sich auszunutzen, kann nicht mehr nur vom Glück allein sprechen, das so einen Wettbewerb entscheidet.

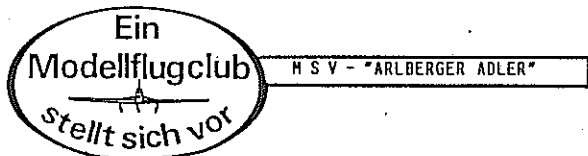
Herzlich bedanken möchte ich mich noch bei Herrn Klarn, (Modell-Bau-Zentrum Klagenfurt), der auf großzügige Art und Weise unser Ballontreffen unterstützt hat.



Modellballonfahrer aus der Schweiz, Deutschland und Österreich beim 1. Intern. Modellballontreffen in unserem Lande. So geschehen zu Pfingsten 1986 am Klopeiner See in Kärnten.



Siegerehrung "Fuchsjagd um den Modell-Bau-Zentrum-Pokal". V.l.n.r. Sponsor W. Klarn, Sieger Heimo Taus OE, 2. Patrik Schmidle CH, 3. Gerald Böllmann BRD.



Im Jahre 1983 taten sich einige begeisterte Modellflieger zusammen, und nach mühevoller Arbeit gelang ihnen die Gründung eines Modellflugvereines. Diesem wurde der Name "MODELLFLUGVEREIN ADELBERGER ADLER" gegeben.

Im Laufe der Zeit erhöhte sich die Mitgliederzahl auf den heutigen Stand von 20 aktiven Modellfliegern. In den beiden ersten Jahren gelang uns in St. Jakob a/A auf der Arlberg Straßentunnelgalerie ein geeignetes Gelände zur Ausübung des Flugmodell-sports zu pachten.

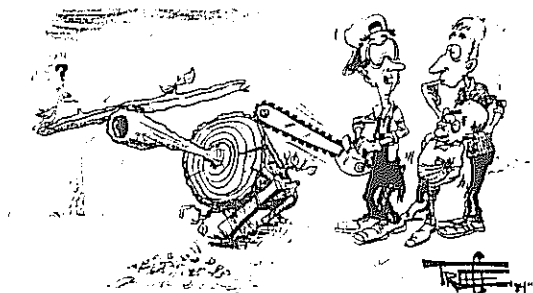
Wie so mancher Verein, erhielten auch wir Beschwerden von Seiten der Anrainer. Da wir wußten, was solche Probleme für einen Verein bedeuten, entschlossen wir uns zu einem Kompromiß mit den Dorfbewohnern: Resonanzrohre, immer nur ein Modell in der Luft, kein Flugbetrieb während der Mittagszeit u.a.

Im Jahre 1985 gelang es uns dann, einen Flugplatzwechsel vorzunehmen. Dieses Gelände, wo wir derzeit stationiert sind, bietet uns bessere Möglichkeiten, unseren Sport auszuüben. Das Gelände ist weiträumiger, weiter entfernt von St. Jakob, und damit waren die Schwierigkeiten mit den Dorfbewohnern gelöst. Aus Gründen fehlender Thermik, erstreckt sich unsere Haupttätigkeit auf den Motorflug. Selbstverständlich steht auch bei uns eine Huckepackmaschine für Segelflieger zur Verfügung.

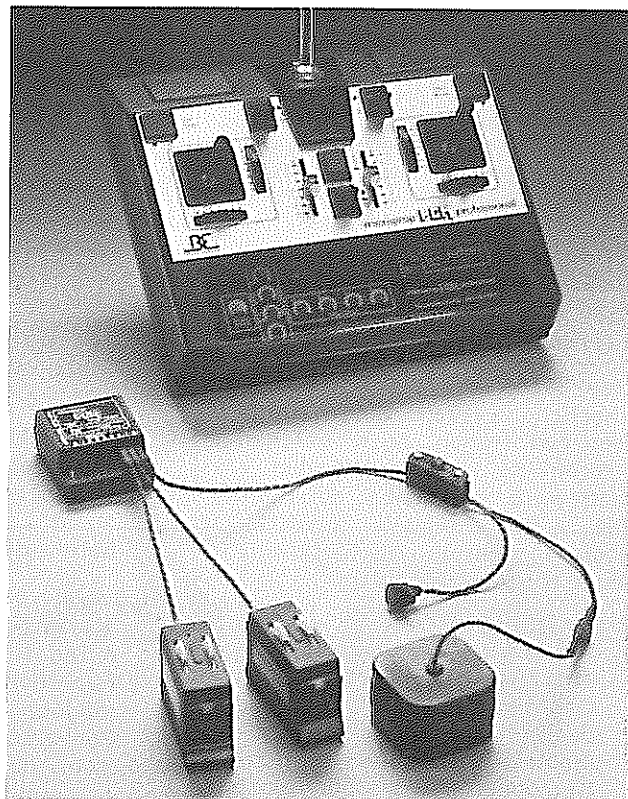
Wie der Vereinsname schon erkennen läßt, umfaßt unser Verein nicht nur Mitglieder aus St. Anton a/A und Umgebung, sondern aus dem ganzen Arlberggebiet, wie z.B. aus Lech a/A. Dadurch können wir unseren Sport auf weitreichendem Gelände ausüben (z.B. Hang- und Thermikflug auf den Hängen des bekannten Arlberggebietes).

Was mich an unserem Verein so beeindruckt, ist die Anzahl der jugendlichen Mitglieder, die ca. 2/3 aller ausmachen. Daran erkennt man, daß eine sinnvolle Freizeitbetätigung, wie der Modellsport m.E. ist (Umgang mit Werkstoffen aller Art, Metallen, Kleber u.a.) die Jugend begeistern kann und sie zu zielbewußten Menschen heranbildet - und nicht wie manche meinen, daß der Modellsport eine Spielerei sei.

Michael Klimmer



microprop microprop microprop



Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

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

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

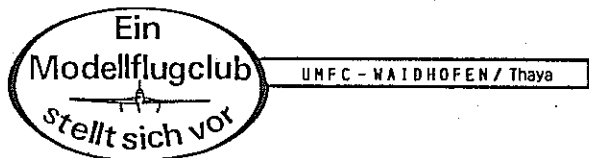
-Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassetten für Sonderfunktionen.

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

-Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.

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



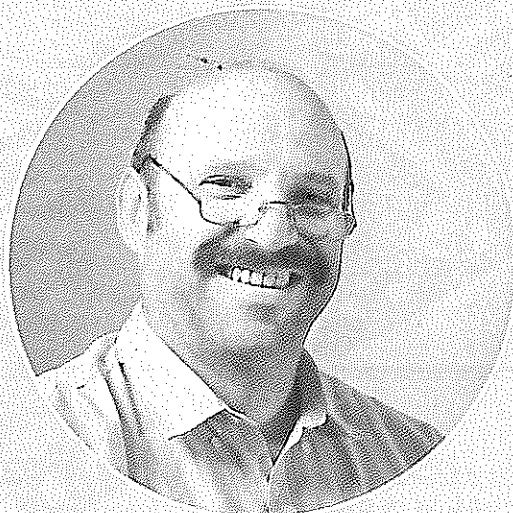
25 Jahre Modellflug in Waidhofen/Thaya

Der Union Modellflieger Club Waidhofen/Thaya feiert in diesem Jahr sein **25 jähriges Gründungsjubiläum**. Er zählt somit sicher zu den älteren Modellflugvereinen Österreichs, und dies möchten wir zum Anlaß nehmen, uns vorzustellen bzw. in Erinnerung zu bringen.

1961 war es ein beherzter Waidhofner, nämlich Erich Vlcek, der mit seiner Familie nach Krems zu Dir. Gerold Hörmann fuhr, um von diesem die ersten Unterrichtsstunden im Steuern von Flugmodellen zu erhalten. Mit technisch primitiven und heute kaum mehr vorstellbaren Sende- und Empfangsanlagen, übte die Familie Vlcek diese schöne Steckenpferd in Waidhofen auf einer Wiese aus. Bald gesellten sich auch Herr Nathan und Herr Bittner, sowie Herr Wenger dazu, und eine Vereinsgründung wurde beschlossen. Ein passendes Grundstück war bald gefunden und gepachtet. Es wurde auch sofort ein Clubhaus und eine Asphaltstartpiste errichtet. Als Obmann wurde Franz Bittner gewählt.

Nach normalen Anfangsschwierigkeiten nahmen bald einige Vereinsmitglieder an Wettbewerben teil, veranstalteten selbst Wettbewerbe und waren bald in Österreich und in der nicht allzuweit entfernten BRD (Raum Passau und Regensburg) recht bekannt. Als bekanntester und vom Verein selbst veranstalteter Wettbewerb, wäre neben den NÖ Landesmeisterschaften in den Klassen RC III und F3A, das Grenzlandpokalfliegen in F3A, welches von namhaften Piloten besucht wird, zu erwähnen.

1981 kam es dann zum Wechsel an der Spitze des Vereines. Obmann Franz Bittner trat in den wohlverdienten Funktionärsruhestand und bekam die Ehrenpräsidentschaft des Vereines auf Lebenszeit verliehen. Zum neuen Obmann wurde auf Vorschlag Bittners Wolfgang Schlager gewählt. Er führte das Werk Franz Bittners fort, und unter seiner Führung wurde die Modellflugganlage weiter ausgebaut, vergrößert und verschönert. Intensiver Arbeit im Verein ist es zu verdanken, heute bestimmt eine der schönsten Modellflugganlagen Österreichs zur Verfügung zu haben, um den Motorkunstflugsport für Flugmodelle wettbewerbsmäßig durchführen zu können. Als Zielsetzung des Vereines wäre die Überleitung des Grenzlandpokalfliegens vom nationalen zum internationalen Wettbewerb zu sehen.



Hans G.

Ich bin als Seglerpilot bekannt. Mich überzeugt an der Combi 90 die einfache Bedienung, die Möglichkeit, einen Reserveakku einzubauen (mehr Sicherheit) und die präzisen, elektronisch getrimmten Knüppel.

Im Allround-Ausbausatz sind alle für meine Modelle notwendigen Mischer enthalten.

Die neue COMBI 90



**Damit macht Modellsport
noch mehr Spaß**

MULTIPLEX modelltechnik

Neuer Weg 15 · Telefon 072 33/1051-55 · 7532 Niefern · W. Germany

PRÄSENTIERT

heim helicopter

NEU IN ÖSTERREICH!



VERTRIEB u. KOMPL. ERSATZTEILPROGRAMM
BERATUNG - SERVICE - SCHNELLVERSAND

ERZEUGUNG-VERKAUF

PROGRAMMAUSZUG: Star Ranger, Aero Jet, Bell 222 h
 Bell 222 Twin, Star Trainer, Lockheed
 Hughes 500 E, Agusta 109 A, Bell 400 Twin
 BK 117, BO 105, Ecureuil, Alouette II, Gazelle
 Rumpfbausätze in jedem Fertigungsgrad
 Spezial-Tuning-Teile
 Zubehör-GIK, Spantensätze ausgesägt
 JAWO-Rotorblattsysteme, VARIO-Rotorsysteme

FÜR HEIM-MECHANIK

AERO LIGHT SYSTEMBAU
HUBMAYER EGON

A-4671 Neukirchen b. Lambach, Spöck 9, Tel. (07245) 7009

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

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

1020 Wien, Heinestraße 1
 ☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42
 Alles aus dem Immobilienmarkt

IHR PARTNER WENN'S UM'S AUTO GEHT!
 OPEL · CHEVROLET · BUICK · CADILLAC

OPEL  **KANDL**

50 Jahre GM-Händler

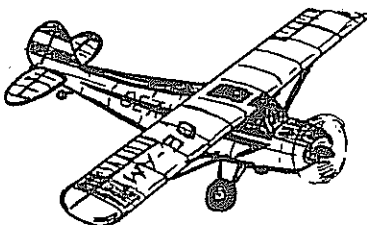
VERKAUF · LEASING · SERVICE

3., Ungargasse 37, Tel. 75 25 61-65 Serie
 2., Obere Donaustraße 33, Tel. 33 14 95
 5., Mittersteig 10, Tel. 57 15 07

VERKAUF · LEASING

1., Schubertring 2, Tel. 52 48 01
 10., Laubepplatz 8, Tel. 64 34 55
 21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22

Modellflugurlaub für die ganze Familie in der sonnigen Ost-Steiermark



Sichern Sie sich rechtzeitig Ihren Urlaub unter Freunden. Modellflugplatz Dietersdorf (5 km entfernt) mit 90x9 m Asphaltstartbahn, Clubhaus und Rasenpiste.

Komfortzimmer, Dachterrasse, Kellerbar, Garage, Lift. Große Modellbauerwerkstatt im Haus (Wirt ist begeisterter Modellbauer und fliegt auf Wunsch mit Ihrem Segler Huckepack „Air-Lifter“ mit Quadra 35 cm³).

Für die Familie: großes Freibad, Tennisplätze, Fitneß-Parcours, Fahrradverleih und herrliche Wanderwege.

Ausflugsmöglichkeiten:

Therme Loipersdorf, Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Riegersburg, Schloß Kapfenstein u. v. a.

Übernachtung mit Frühstück S 175,—, Halbpension S 245,—. Familienermäßigung.

Gasthof Pock, Familie Geiger, A-8342 Gnas 15; Steiermark — Telefon 03151/257

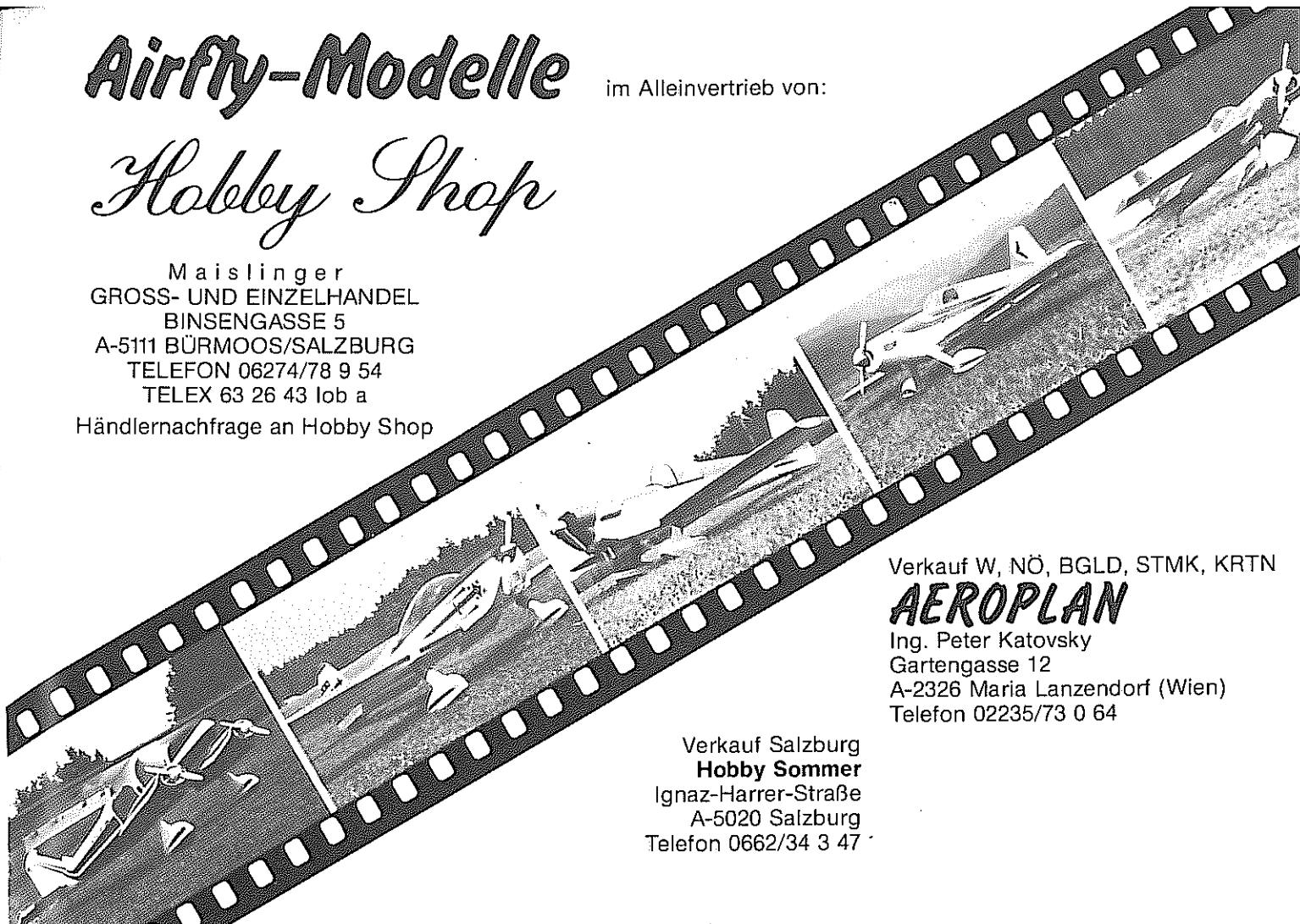
Airfly-Modelle

im Alleinvertrieb von:

Hobby Shop

Maislinger
GROSS- UND EINZELHANDEL
BINSENGASSE 5
A-5111 BÜRMOOS/SALZBURG
TELEFON 06274/78 9 54
TELEX 63 26 43 lob a

Händlernachfrage an Hobby Shop

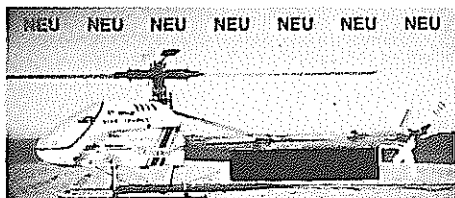


Verkauf W, NÖ, BGLD, STMK, KRTN

AEROPLAN

Ing. Peter Katovsky
Gartengasse 12
A-2326 Maria Lanzendorf (Wien)
Telefon 02235/73 0 64

Verkauf Salzburg
Hobby Sommer
Ignaz-Harrer-Straße
A-5020 Salzburg
Telefon 0662/34 3 47



STAR TRAINER DER LANGERSEHNTE

NEU

- seinem Zweck entsprechend konzipiert
- Ideal für Anfänger, da prägnant
- Ideal für Experten, z. B. zum risikolosen Training schwieriger Flugmanöver wie Autorotation.
- einzigartiges Modulsystem, Helm-Mechanik kann problemlos und schnell in jede der 3 Helicoptertypen ein- oder umgebaut werden.
- das extreme Leichtgewicht des STAR-TRAINER ermöglicht einen überraschend rasanten und präzisen Flugstil.
- bei ca. 2700 g Gesamtgewicht werden große Kraftreserven frei.
- Motoren von 6,5-10 cm³
- Chassisbausatz

— enthält alle Teile, außer Mechanik!

FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN
VERTRIEB UND KOMPL. ERSATZTEILEPROGRAMM — SCHNELLVERSAND

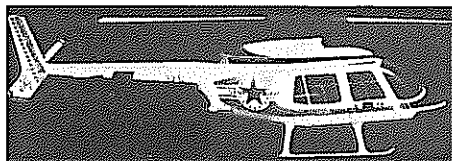
SCHULUNG BEI BINGEL's MODELLFLUGSCHULE „AUSTRIA“



Bingel Modellbau

Der
Helispezialist

1160 Wien
Wichtelgasse 12
☎ 0222/45 73 68
0663/29 3 84



STAR-RANGER DER ERFOLGREICHE

heim
helicopter
präsentiert:

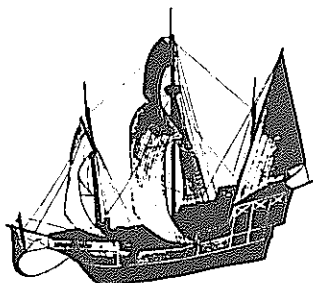
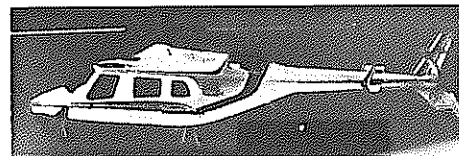
EUROPAMEISTER 1984

VIZEWELTMEISTER 1985

- weitere Neuheiten:
- Cockpit und Endkappen für STAR-RANGER und BELL 222 h.
 - Kufenstreifen und -bügel aus GFK
 - Spezialheckrotorblätter aus GFK
 - Drucklager für Hauptrotor

BELL 222 h

DIE LUXUSKLASSE, incl. EinzleFahrwerk



aeropiccola Historische Schiffsmodelle

GUNDERT Schiffsmodelle + Zubehör

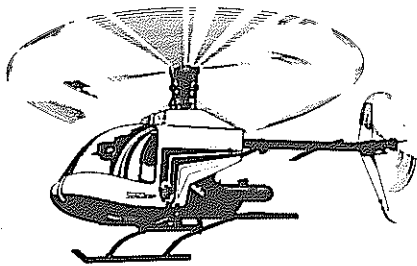
HELFE Startboxen

MINIVOX Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875



Schlüter RC-Helicopter

Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875



1160 WIEN

BRUNNENGASSE 33

 0222/95 48 225

SCHÄFER-MODELLE

WIR VERKAUFEN WAS SIE SUCHEN!

Kleindrehbänke für den Modellbauer und Techniker!

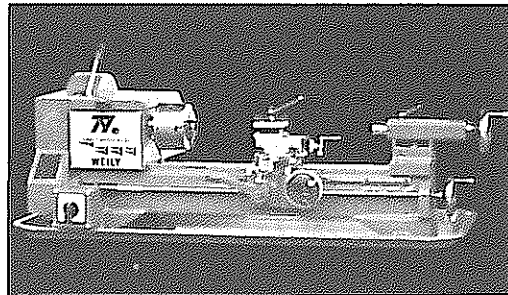
Zum Beispiel:

Präzisionsdrehbank mit Spitzenweite 30 cm,
inkl. Gewindeschneideeinrichtung, autom.
Vorschub, Fräsplatte mit Maschinenschraubstock,
Bohrfutter und Mitlaufkörper, Spannfutter mit
Umkehrbacken, komplett nur **öS 10.800,—** inkl. MWSt.

Oder unser Supermodell „PONNY“ (siehe Foto)

Spitzenweite 46 cm, mit Spannfutter 110 mm, mit Außen- und Innenbacken, automatischer
Vorschub und kompletter Rädersatz zum Gewindeschneiden, inkl. Spanwanne und Mitlauf-
körper, 6 Geschwindigkeiten. Gewicht 75 kg.

Unser Preis durch Eigenimport nur **öS 22.980,—** inkl. MWSt.



Wohnmarkt Ges. m. b. H., 4910 Ried im Innkreis, Thurnerstraße 16, Tel. 07752/26 67

MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90



**MEHR AUSWAHL
BESSERE PREISE
FULL SERVICE**

Alu-Metallbauweise



DM 395,-

Silver-Bird Komplett-Bausatz - Metallbauweise

Kein Staub, kein Schmutz, nur Montage- und Klebearbeiten
Spannweite: 2190 mm Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fluggewicht ca.: 4500 g Fernsteuerung: Höhen-, Seiten-, Querruder und Motordrossel
Ges.Fl.Belastung: 49,6 g/dm²



Die Komplett-Baukästen enthalten fertig gebogene und gebohrte Alu-Teile, gestanzte Rippen, Verkleidungen, Räder, lenkbares Bugrad und Kleinteile wie Dekorbogen, Gabelköpfe, Schubstangen usw.

Präzise Modellbau

8501 Allersberg
Neumarkter Straße 28
Telefon 091 76 / 201

Neuheiten



Weekend-Flyer Komplett-Bausatz
Spannweite: 2134 mm
Fluggewicht ca.: 3650 g
Ges.Fl.Belastg.: 40,84 g/dm²
Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
DM 345,-

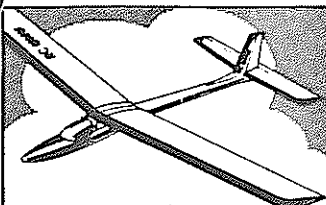
Grassücke Komplett-Bausatz
Spannweite: 1415 mm
Fluggewicht ca.: 1900 g
Ges.Fl.Belastg.: 45 g/dm²
Motor: 3,5-6,5 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
DM 220,-

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.



Flugmodellbau

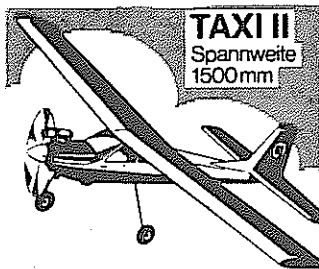
Graupner



RC-UHU

Spannweite 1545mm
Der zuverlässige
Einstieg in den
RC-Segelflug

Prospekt FSP
bei uns anfordern!



TAXI II
Spannweite
1500mm

Optimiert für Training
und einfachen Kunstflug

Prospekt FSP bei uns anfordern!

Wir helfen Ihnen
durch mehr Service, mehr Auswahl
und immer einen guten Rat mehr.

Spiel + Freizeit

SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale
Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING

SHK

Jetzt
lieferbar

Rohbau-Fertigmodell
mit GfK-Rumpf, abachibepunktete
Styroporflächen und Höhenruder,
tiefegezogene Kabinenhaube sowie viele
Kleinteile.

Technische Daten:

Maßstab	1 : 4,25
Spannweite	4000 mm
Länge	1501 mm
Flächeninhalt	80,60 dm ²
Fluggewicht	3900 g
Flächenbelastung	48,75 g/dm ²
Profil	Dr. Eppler 207

**aero-
naut**

Weitere Informationen im großen »aero-naut«-Katalog, erhältlich im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 14,— (einschl. Porto) in Briefmarken direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postf. 384, 7410 Reutlingen.



Styroflächen,
Drehteile und
GfK-Teile
nach Plan

Achtung! Neue Adresse:

MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Traunfelsgasse 1 — 1200 Wien

Telefon 33 29 182

MODELLBAUARTIKEL — SPEZIALANFERTIGUNGEN

Verkauf und Erzeugung

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

modellbau p i r k e r

Tel. (0222) 587 31 58

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

STAR-RANGER BELL 222 h

RC-Helikopter der Spitzenklasse von
E. Heim. Seit Jahren erfolgreichster
RC-Heli-Pilot. Europameister '84,
Vize-Weltmeister '85.

EXPERT-Mechanik
Best.-Nr. 4618. Packung
Durch viele Wettbewerbsiege
ausgezeichnet. Auch für viele
Eigenkonstruktionen.

**Bausatz Zellen
mit leichtem GFK-Rumpf:**

STAR-RANGER

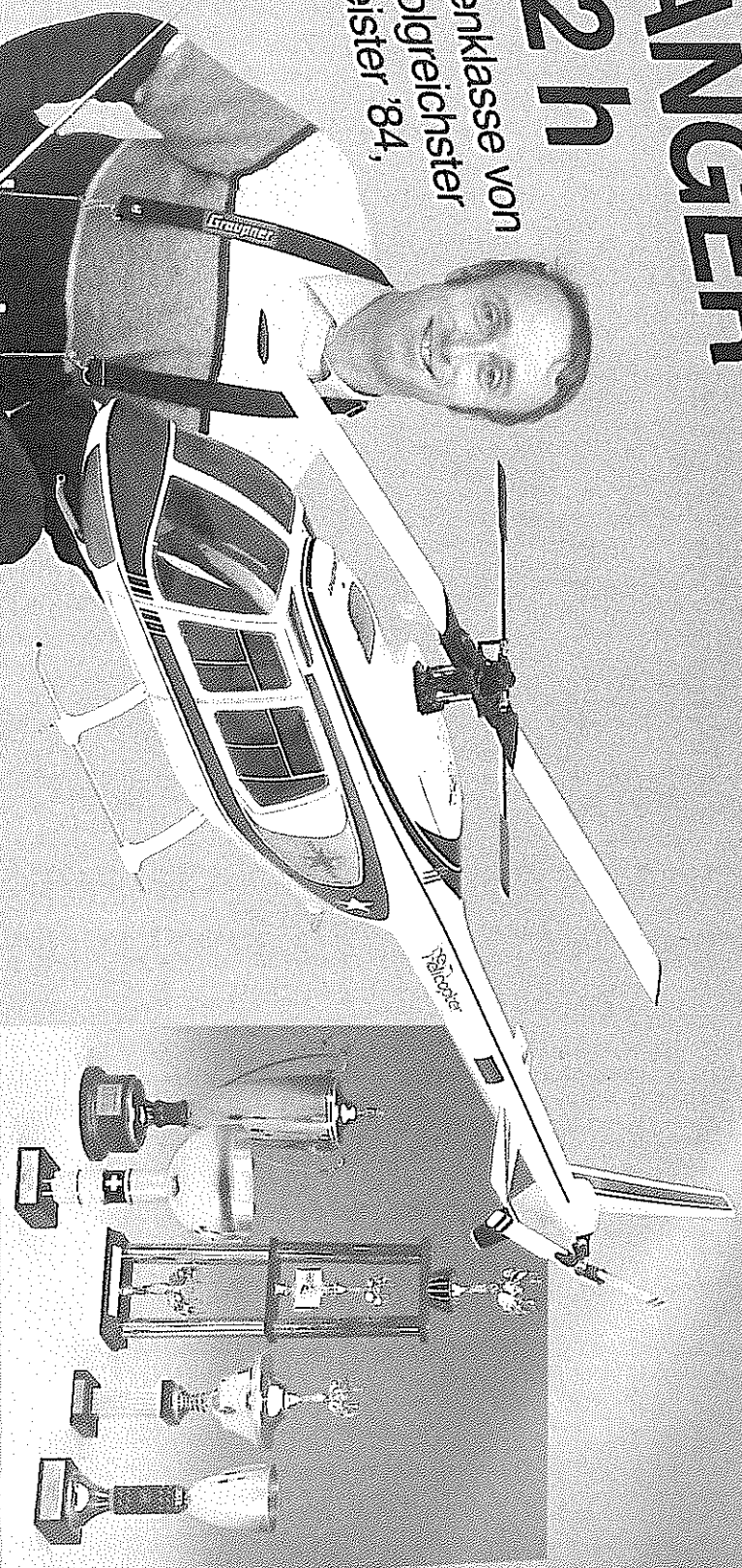
Best.-Nr. 4615
(GFK-Rumpf naturfarben)

Best.-Nr. 4615 W
(GFK-Rumpf mit weißer
Oberfläche)

BELL 222 h

Best.-Nr. 4616
(GFK-Rumpf naturfarben)

Ausführliche Beschreibung
und abgestimmtes Zubehör wie
**Motoren, Fernlenkanlagen,
Kreisel, Spezial-Servos** siehe
neuen GRAUPNER Hauptkatalog
39 FS. Im Fachhandel.



Graupner

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

NEU BEI GK

ORACOVER — die Polyesterbügelfolie der neuen Generation

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21



ZEFIR

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 603 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 803 Baukasten

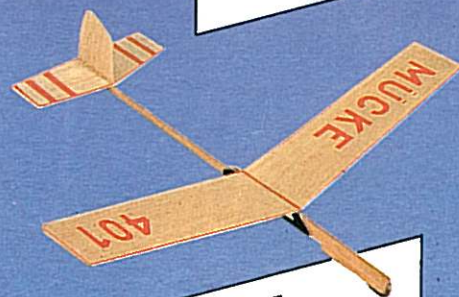


MINI GLEITER

Spannweite 220 mm
Rumpflänge 200 mm
GK 400 Werkstoffpackung
mit Plan

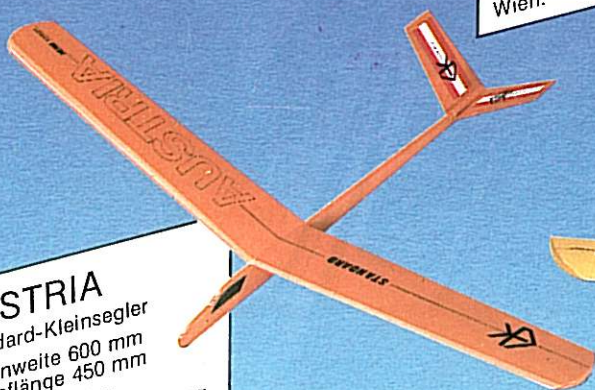
Gleiter

Für GK Standard-Modelle erhalten Sie auch Einzelteile wie Rippen, Profilbretter, Nasenleisten, Rumpf usw., separat. Eigene Liste über GK Standard-Bauelemente anfordern. GK Modelle erhalten Sie in jedem guten Fachgeschäft. Über Bezugsquellennachweis über GK Modellsportservice, 1140 Wien.



MÜCKE

Spannweite 420 mm
Rumpflänge 320 mm
GK 401 Werkstoffpackung
mit Plan



AUSTRIA

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 601 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 801 Baukasten

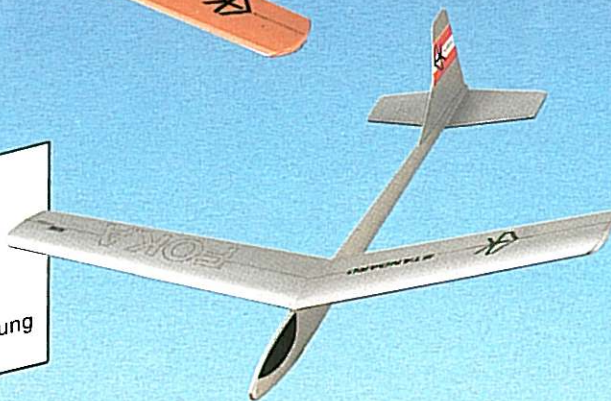


WEIHE

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 600 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 800 Baukasten

FOKA

Standard-Kleinsegler
Spannweite 600 mm
Rumpflänge 450 mm
GK 602 Bauplan
GK 700 Werkstoffpackung
GK 802 Baukasten



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

 modellbau
wien