

5/6

87

11. JAHRGANG

PMCP

*österreichisches
modellflugmagazin*



UNSERE ERFOLGREICHE ELEKTROFLUG-NATIONALMANNSCHAFT

Fortschritte im Elektroflug

SILENTIUS 86
Spannweite 2000 mm

Kurze Bauzeit,
gutes Flugverhalten,
guter Preis.

Kann auch als Leichtsegler eingesetzt werden.
Best.-Nr. 1220

**perfektes Zubehörprogramm
Ideal für den Einstieg**

GRAUPNER

Optimierte Klappflüschraube
Ausgerollte Blätter,
dünnere Querschnitte, geringere
Masse.
Best.-Nr. 283

**Neue Hochleistungs-
Elektroflugmotoren**
mit Getriebe 3-1,6V
LE MANS 360 ST FG 3
Best.-Nr. 70430
LE MANS 300 ST FG 3
Best.-Nr. 70920

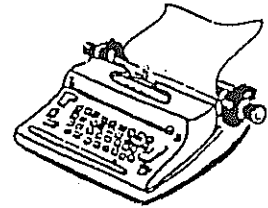
Haltleistungsregler
ELEKROEL 30
12V/20A (50 A/15)
15x40x20 mm, 53g
Best.-Nr. 9803
ELEKROLINEA 200
5,1-20V/25A (50 A/15)
20x40x21 mm, 70g
Best.-Nr. 9799

**Auf 1,4 Ah erhöhte
Antriebsbatterien**
Neue Generation schnellladefähiger
VARTA-NC-Batterien von 1,2-8,4V
im roten Schruppschlauch.
Spannung Best.-Nr.
6V 3457
7,2V 3458
8,4V 3418

Weitere Batterietypen
und Zubehör, wie Schnelllade-
geräte für Elektroflug,
siehe GRAUPNER
Neuheiten-Prospekt N 86 und N 87



Redaktionelles



OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Lieber Leser !

Inhalt 5/6 - 1987

Redaktionelles	1
BSL Edwin Krill	3
AUSSCHREIBUNG zum F3E-Lehrgang .	4
Arbeitstagung für Jugendarbeit	4
Es berichten die Fachreferenten:	
Freiflug - Ing. Ernst Reitterer	5
Radio control - Wolfgang Schlager	5
Hier spricht die ONF	6
ONF Robert Grillmeier - Ein 65er	6
Berichte :	
1. CO ₂ -Lehrgang am Spitzerberg	7
Treffen der Antikmodellflugfreunde	10
RC-Punkterichterlehrgang in Eugend. ...	13
RC-Motorkunstfluglehrgang in NO	14
Dr. Georg Breiner	
Test's für den Hobbypiloten :	
KALYX von MFT	16
CHARIS von Simprop	17
MISTRAL ein Motorsegler v. F. Glück .	18
NORDIC FLY von Weltmeister Rudolf Freudenthaler - ein Nachruf ..	19
Im Schaufenster	21
Helmut Kirsch	
Ein Bericht über die Elektroflug EM....	23
Hans Gremmer, BRD	
F1E - Kampf gegen den Wind	28
Norbert Häbe, BRD	
Segelflugprofile	32
Frequenzfahnen	33
Modellflug Literatur	34
Edi Wallner	
Polikarpov - der Lebenslauf eines Flugmodells	36
Dr. Thomas Loebenstein	
Fliegertraum oder Scalefliegern Schlaraffenland	40
WETTBEWERBSBERICHTE :	
Silvester (Pokal) Fliegen in Salzburg ...	42
16. Hery Kargl Cup in F1E	43
RC/H-Wettbewerb in Spittal/Drau	43
3. Burgstadt - Friesach RC/MS Pokalf. .	44
Dürnwirth - Kipper - Webra - Kärnten Cup	44
Burgenland Landesmeisterschaft RC III.	46
Ein Modellflugclub stellt sich vor :	
30 Jahre ÖMV - MFC - Lienz	48

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

UNSER TITELFOTO : Die erfolgreiche
Elektroflugmannschaft bei der EM 1987

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 Haberlitzel Gesellschaft in H. 1150 Wien, Sturzgasse 40

Je länger wir unser Modellflugmagazin machen, desto mehr kommen wir dahinter, was wir alles noch nicht können. Da ist zuerst einmal das Fehlen eines genauen Erscheinungstermins. Wir können uns bemühen wie wir nur wollen, aber es klappt ganz einfach nicht so, wie wir es uns vorstellen. Immer wieder kommt etwas dazwischen. Am schlimmsten ist es während der Zeit der vielen Wettbewerbe. Da sind die Wochenenden alle besetzt, und damit fällt auch eine sichere Arbeitszeit aus. Dann ist wieder alles fertig und druckreif, da kommt im letzten Augenblick wieder etwas Aktuelleres, und es muß wieder umgestellt werden. Ein anderes Mal klappt es mit der Druckerei nicht, Krankenstand oder Feiertage, und schließlich kommen die Beiträge ganz unregelmäßig, manchmal rudelweise, ein anderesmal wieder tröpferweise.

Da kommt schon manchmal in unserer Ein-Mann-Redaktion der Neid auf, gegenüber anderen Zeitschriften mit ihrem Redaktionsstab und Sachbearbeitern, die jeder auf ihrem Gebiet arbeiten können. Wir bräuchten zum Beispiel einen Mitarbeiter, der allein für die Inserate zuständig ist und dem es Freude macht, Inserate aufzutreiben. Wer sowas noch nicht gemacht hat, der weiß nicht, wie schwer das ist. Na ja, jeder sucht sich seine Arbeit, seine Tätigkeit ja selber aus.

Auf alle Fälle geht jetzt prop wieder in Druck, und wir hoffen, daß alle bald die neue Nummer in Händen haben werden.

Im Mittelteil befindet sich diesmal wieder die neueste Liste der Punkterichter für 1987/88. Es wurde alles nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt, und es ist zu hoffen, daß alles stimmt. Sollte sich doch irgendwo ein Fisch eingeschlichen haben, so bitten wir um Benachrichtigung.

"Aus gegebenen Anlaß" sind wir dahintergekommen, daß es gut wäre, wenn neben der Adresse der Punkterichter auch deren Telefonnummer vermerkt wäre. Wir bitten daher alle Punkterichter um Bekanntgabe ihrer Telefonnummer. Das könnte eventuell auch auf einer der nächsten Ergebnislisten sein, die der Bundessektion geschickt wird. Bei den nächsten Punkterichterkursen werden wir die Telefonnummer gleich verlangen.

Unsere Modellflugsekretärin Susanna Reisinger hat uns verlassen und die Sektion Modellflug hat nun eine neue Sekretärin. Ihr Name ist Beatrix Lieb. Sie ist gerade dabei, sich einzuarbeiten und wird sich bemühen, die gute Arbeit ihrer Vorgängerin fortzusetzen.

Von den diversen Wettbewerben, Europa- und Weltmeisterschaften werden wir in der nächsten Nummer berichten. Wir würden uns aber freuen, wenn noch andere interessante Beiträge aus unserem Leserkreis kommen würden. Immer daran denken : prop soll von Modellfliegern für Modellflieger gemacht werden !

Die Redaktion

webra BRINGT AUFTRIEB



DIE
KRAFTVOLLEN
webra-HELI
MOTOREN

webra space
DAS HELI
FERNSTEUERUNGS-
SYSTEM


webra
DAMIT
MODELLSPORT
FREUDE MACHT

NÄHERE INFORMATION IM
WEBRA-HAUPTKATALOG

VERTRIEB: ÖSTERREICH
webra
Modellmotoren GmbH
A-2551 Enzesfeld

BRD
webra
Modellbau GmbH
D-8588 Weidenberg

HOBBRY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

Jakominiustraße 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



L i e b e M o d e l l f l u g f r e u n d e !

Jetzt ist die Modellflugsaison wieder voll im Gange. Wer aber so wie ich, an praktisch allen Wochenenden irgendwo auf einem Flugplatz bei Wettbewerben dabei ist, der wird zur Überzeugung gekommen sein, daß es heuer mit dem Wetter überhaupt nicht klappen will. Kaum gibt es ein paar schöne Tage, kommen danach gleich wieder Tage mit Regen und Kälte.

Trotzdem hat die Saison erfolgsmäßig gut für uns angefangen, denn bei der Europameisterschaft für Elektroflug in der Schweiz gab es mit Rudolf Freudenthaler den ersten Europameister der Saison und für Österreich. Und so quasi im Vorbeigehen wurden beim anhängenden Militky Cup zwei weitere Goldmedaillen mitgenommen. Siehe Bericht. Aber schon stehen unsere nächsten Nationalmannschaften mit "Gewehr bei Fuß", denn genau zur Zeit, wo dieser prop ausgeliefert wird, findet in der Schweiz die Weltmeisterschaft für Hubschrauber statt, wo wir mit Staatsmeister Josef Brennstener sicherlich einen guten Mann im Rennen haben. Aber schon kurz danach findet in Schweden die Europameisterschaft im Fesselflug statt, und da sind unsere beiden Teams immer wieder für Medaillen gut.

Die F3B-Segelflieger bestreiten ihre Weltmeisterschaft Ende Juli in Osnabrück in der BRD und auch hier haben wir berechtigte Hoffnungen auf Medaillenplätze.

Im August finden aber noch zwei andere Weltmeisterschaften statt: Zuerst die F3A Kunstflugweltmeisterschaft in Avignon, bei der unser viermaliger Weltmeister Hanno Prettnner nun seinen Titel bereits zum 4. Mal verteidigen muß. Aber auch unsere beiden anderen Mannschaftsmitglieder Kronlachner und Dworak haben gute Plazierungschancen. Und gleich anschließend reisen unsere Freiflieger ebenfalls nach Frankreich, wo in Trouars die Freiflugweltmeisterschaften stattfinden. Auch in dieser Kategorie waren wir lange Zeit an der Weltspitze und hatten sowohl WM- und EM - Einzel- und Mannschaftssiege zu verzeichnen. Leider wird das Interesse an dieser klassischen Kategorie immer geringer, und wir sind auch nicht mehr in der Lage, in den Klassen Gummimotor- und Verbrennungsmotormodellen volle Mannschaften zu stellen. Lediglich bei den Seglern schaffen wir noch die dreiköpfige Nationalmannschaft.

Auf alle Fälle wünschen wir allen unseren Europa- und Weltmeisterschaftsteilnehmern recht viel Erfolg und schöne Plazierungen !

Im Lande selber tut sich aber auch schon eine ganze Menge. Ich merke das immer beim Einlangen der vielen Ergebnislisten, und so nach und nach kommen auch die diversen Berichte für prop. Bitte wartet mit den Berichten nicht zu lange.

Es haben bereits drei internationale Wettbewerbe in Österreich stattgefunden: Der 1. Int. F3C - Wettbewerb in Pörtschach, das 21. Int. Rheintal-Pokalfliegen F3A in Koblach und das 6. Int. Oberösterreich-Pokalfliegen, das mit 25 Teilnehmern das bisher höchste Nennungsergebnis erzielte.

Die erste Staatsmeisterschaft der Saison wurde in der Klasse F4C - Scale in Gnas/Stmk. ausgetragen, mußte aber wegen des schlechten Wetters vorzeitig abgebrochen werden. Über alle diese Wettbewerbe wird im nächsten prop berichtet werden.

Die Veranstalter geben sich immer alle Mühe, um den Wettbewerb gut durchzubringen, und verschiedentlich wird Ihnen das ja auch gedankt. Was ich aber nicht verstehe, und das dürfte fast die Regel sein, ist dies: Kaum ist der Wettbewerb aus, sind die Wettbewerber und die meisten Helfer verschwunden. Übrig bleiben nur einige wenige, die dann die Aufräumungsarbeiten durchführen - und das sind immer dieselben. Darüber sollten sich die diversen Vereinsmitglieder einmal Gedanken machen ! Hier würde sicher mehr kameradschaftliche Hilfsbereitschaft am Platze sein !

Wir befinden uns zur Zeit in der Mitte der Flugsaison, und es liegen auch noch viele Wettbewerbe vor uns.

Ich wünsche allen noch recht viel Erfolg und vor allem noch, auch recht viel Freude. Es soll aber niemand seinen Ehrgeiz so weit treiben, daß der eigentliche Sinn und Zweck des Sports - Freude, Entspannung und Vergnügen zu haben - verlorengeht.

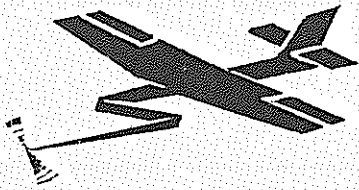
In diesem Sinne noch eine schöne weitere Saison 1987 !

Mit herzlichsten Fliegergrüßen
bis zum nächstenmal

Euer

Bundessektionsleiter

AUSSCHREIBUNG zum F3E-Elektrolehrgang



Veranstalter: Bundesfachreferat Elektroflug
 Zeit: 21. bis 23. August 1987
 Ort: Bundessportschule Spitzerberg
 Kursgebühr: S 360,-
 In der Kursgebühr sind enthalten:
 2 Tage Vollpension (je 2 Abendessen,
 Frühstück, Mittagessen und Näch-
 tigungen in 4-Bettzimmern) sowie
 diverse Lehrgangsunterlagen.

Lehrgangsziel: Beim Lehrgang wird gezeigt, wie
 man in den Elektroflug einsteigen
 kann. Am Lehrgang sollen auch
 jene Modellflieger teilnehmen, die
 sich bereits mit dem E-Flug be-
 schäftigen und noch nicht so rich-
 tig damit zurechtkommen. Es soll
 jeder seine Problemmodelle mit-
 bringen, und es wird versucht wer-
 den, die Probleme zu lösen, bzw.
 die Modelle zum richtigen Fliegen
 zu bringen.

Lehrer: E-Fachreferent Helmut Kirsch,
 F3E - Weltmeister Rudolf Freu-
 denthaler und
 Michael Gehringer

Anmeldung: Schriftlich ehestens an die Bundes-
 sektion, es erfolgt sodann eine per-
 sönliche Einladung mit allen nähe-
 ren Lehrgangshinweisen.

PROGRAMM

Freitag 21. August 1987 Anreise der Teilnehmer
 10,00 h Offizielle Begrüßung und Vorstellen
 der Teilnehmer, Organisatorisches
 13,30 h NiCad-Akkus im Modellsport (Ki)
 15,00 h Pause
 15,30 h Praktische Übungen wie Strom- und
 Spannungsmessungen und diverse
 Abstimmungen am Antrieb (Ki)
 17,00 h Abendessen, anschließend Flugbetrieb
 für E-Modelle (Ki, Fr, Ge)

Samstag 22. August 1987
 7,30 h Frühstück
 8,30 h Schalter, Regler, Ladegeräte (Ki)
 10,00 h Pause
 10,30 h Praktische Arbeiten an den mitge-
 brachten Modellen.
 Zusammenlöten von Akkus. Verka-
 belung eines Antriebes. (Ki, Fr, Ge)
 12,00 h Mittagspause
 13,30 h E-Motoren und die Abstimmung
 Luftschraube und Getriebe (Ge).
 14,30 h Pause
 15,00 h Praktische Arbeiten an den mitge-
 brachten Modellen (Ki, Fr, Ge).
 17,00 h Abendessen, anschließend Flugbetrieb
 (Ki, Fr, Ge).

21,00 h Heurigenbesuch
 Sonntag 23. August 1987
 6,00 h Eventuell Flugbetrieb
 7,30 h Frühstück
 8,30 h F3E-Programme, Jedermann Be-
 werbe, Durchführung von Wettbe-
 werben. (Ki)
 10,00 h Pause
 10,30 h Präsentation geeigneter Modelle
 für den E-Flug (Fr, Ki, Ge).
 12,00 h Mittagessen und Lehrgangsende.



ARBEITSTAGUNG FÜR JUGENDARBEIT



Die Jugendarbeit soll in der Sektion MODELLFLUG endlich in Schwung gebracht werden.
 Um alle unsere Vorstellungen über die Jugendarbeit zu besprechen und zu koordinieren, wird
 eine ARBEITSTAGUNG für alle an der Jugendarbeit Interessierten ausgeschrieben.

Termin: 3./4. Oktober 1987 im BUNDESAUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG

Beginn: Samstag, 3. Oktober 14,00 Uhr - Ende: Sonntag, 4. Oktober ca. 12,00 Uhr

Die Tagungskosten (Nächtigung und Verpflegung) übernimmt die Bundessektion.

Anmeldungen: bitte bis spätestens 31. August 1987 an die Bundessektion.

Die rechtzeitig Angemeldeten erhalten eine persönliche Einladung mit näheren Tagungshinweisen.
 Ich hoffe, daß sich aus allen Bundesländern Interessenten für die Jugendarbeit melden werden.

BSL Edwin Krill

Es berichten die Fachreferenten

Freiflug

NEUES VON DER CIAM im FREIFLUG

Am 2./3. April 1987 fand wie üblich in Paris die Plenarsitzung der CIAM statt. Es wurden dort einige Beschlüsse gefaßt, die aber erst ab 1. Jänner 1988 Gültigkeit haben. Lediglich ist der FAI-Freiflug-WORLD CUP abgesegnet worden und läuft erstmals bereits in diesem Jahr. Siehe prop 3/4-1987. Ergänzend noch die Punktwertung: Platz 1 = 25, 2 = 20, 3 = 15, 4 = 12, 5 = 10 Punkte, dann fallend bis Platz 14 = 1 Punkt. 3 Wettbewerbe, nur jene die im FAI-Wettbewerbskalender angeführt sind, kommen in die Wertung. Besuch können natürlich alle Wettbewerbe werden, jedoch maximal 2 in Übersee.

Als Preise werden Urkunden, Medaillen, und sofern verfügbar, Pokale vom Subcommittee vergeben. Polen hat sich angeboten 1988 eine Jugend-Freiflugweltmeisterschaft auszurichten. Man einigte sich auf ein Höchstalter von 18 Jahren.

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer

Die von der DDR und China beantragte Regeländerung betreffend Leinenlänge von 30 bzw. 40 m, Gummigewicht 30 g und 4 Sek. bzw. 5 Sek. Motorlaufzeit in F1C wurde abgelehnt.

Eingeführt wurde eine neue Motorklasse F1J.

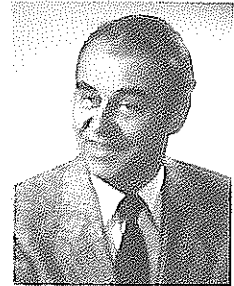
1 cm³ Motor, , Mindestgewicht 160 g, Maximum 300 g, 7 Sek. Motorlauf, 120 Sekunden Maximum. Beliebiger Spirit !

Der Antrag UNGARNS das "Wedeln" zu verbieten (soll im Klartext heißen: Jede Hilfe, Thermik auszulösen, ist verboten), wurde angenommen.

Die Leinenmessung anstatt mit 5 kg mit 3 kg Leinenzuggewicht, als Antrag der BRD, herabzusetzen, wurde der UC zur weiteren Diskussion übergeben.

Um dem Durcheinander bei der Modellkennzeichnung ein Ende zu bereiten, wurde folgendes beschlossen:

□ □ □



Auf jedem Modellteil muß ein Buchstabe oder eine Zahl als Identifikation angebracht werden, und nur einmal ist pro Modell der FAI-Aufkleber notwendig.

Nationale Identifikation wie üblich 25 mm Buchstabenhöhe! Für die Freiflug-WM 1988 haben sich Argentinien und Jugoslawien beworben. Jugoslawien verlangte eine Nenngebühr von U\$ 300,-, Argentinien dagegen nur U\$ 100,- und gewährt überdies 30% Ermäßigung auf den Flug mit Aerlinas Argentinas von Europa und zurück!

Nach langer Diskussion wurde ein vorläufiger Fahrplan für die nächsten Jahre beschlossen:

1988 EM in Jugoslawien, 1989 WM in Argentinien, 1991 WM in Jugoslawien, 1988 die F1E-EM erstmals in der CSSR.



Radio control

Fachreferent Wolfgang Schlager

Liebe RC-Freunde !

Bei der im April dieses Jahres in der Bundessportschule Spitzberg stattgefundenen Bundessektionssitzung wurde ich, nachdem Othmar Huber schriftlich das Amt des RC-Fachreferenten zurücklegte, auf Vorschlag von BSL Edwin Krill zum neuen RC-Fachreferenten gewählt.

Othmar Huber hatte diese Funktion viele Jahre inne, und ich möchte ihn auf diesem Wege nochmals ersuchen, mir in der Anlaufzeit mit Rat und Tat zur

Seite zu stehen, da ja bekanntlich der Rücktritt eines so erfahrenen und verdienten Funktionärs ein gewisses Vakuum entstehen läßt.

Nun aber zum Fachlichen :

Laut Beschluß der CIAM wird ab 1988 ein neues F3A-Programm eingeführt. Sobald das Protokoll der Sitzung eintrifft und die Übersetzungsarbeiten abgeschlossen sind, werde ich alles in prop veröffentlichen. Besonders Interessierte können das Programm bereits jetzt als inoffizielle Kopie bei mir bestellen. Anruf oder Postkarte genügt.

Für die nationale Klasse RC III ist ebenfalls mit Auflage der neuen MSO eine Umstellung geplant.

Alle von mir persönlich befragten Wettbewerbspiloten wünschen in dieser Klasse eine bessere Angleichung an die internationale Klasse F3A. Das Modell selbst sollte die Dimensionen einer F3A - Maschine bekommen, und das Programm sollte ein erweitertes Wendefigurenprogramm sein.

Interessierte mögen mir bitte in nächster Zeit ihre Programmvorstellungen schriftlich zusenden. Ansonsten würde ich im in der BRD geflogenen F3A - B-Programm eine sinnvolle Vorstufe für F3A sehen und vielleicht leicht abgeändert, als neues RC III Programm vorschlagen. Aber wie bereits erwähnt, möchte ich auf alle Fälle noch mehr Vorschläge aus den eigenen Reihen hören,

um dann einen exakt vorbereiteten Entwurf der Bundessektionstagung vorlegen zu können.

Ein weiterer Schwerpunkt wird die Lärmbekämpfung bei Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren sein. Hier möchte ich besonders an die Vernunft der Veranstalter und

Wettbewerbspiloten appellieren, die vorgegebenen Werte nicht zu überschreiten. Die Bundessektion hat jedem Bundesland ein Schallmeßgerät zur Verfügung gestellt. In den meisten Fällen ist es beim Landessektionsleiter stationiert und kann für Veranstaltungen je-

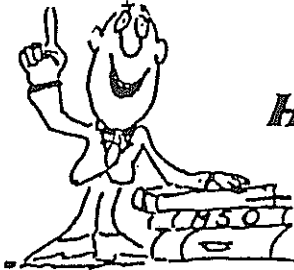
□ □ □

derzeit angefordert werden.

Ich bitte alle Modellflieger um gedeihliche Zusammenarbeit.

Recht herzliche Grüße

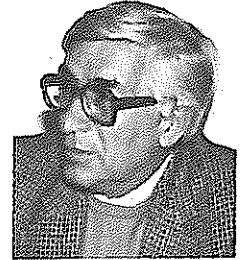
Wolfgang Schlager



Hier spricht die **ONF!**



Robert Grillmeier



TERMINÄNDERUNGEN :

Die STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse F1E wird vom

TERMINÄNDERUNGEN :

Die STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse F1E wird vom 24.10. auf den 25.10.1987 verschoben !

* * *

An sämtlichen offiziellen Wettbewerben (I, STM, NW, NWI + LM) ist die Teilnahme nur mit gültigem Aero Club Ausweis + gültiger Sportlizenz möglich.

* * *

Die Dauerstartnummer am Flugmodell muß mit der im Aero Club Ausweis eingetragenen Mitgliedsnummer übereinstimmen.

* * *

Die Kennzeichnung der Flugmodelle muß lt. MSO 12.7.1., 12.7.2. und 12.7.3. erfolgen ! Schriftgröße 2,5 cm.

* * *

Die Tiroler Landesmeisterschaft in RC/H wurde **abgesagt** !

* * *

Der Nat. Wettbewerb F3F + RC/H auf der Gerlitze am 30./31.5.87 wird nicht als Nat. Wettbewerb sondern nur als **Vereinswettbewerb** gewertet.

* * *

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN :

29. 11. 1987 Freiflug-Adventpokal (vormals Silvesterpokal) in den Klassen F1A + F1B, in Nußdorf am Haunsberg/Salzburg.

* * *

Ich ersuche neuerlich die Veranstalter von Wettbewerben, zeitgerecht die Ausschreibungen auszusenden (mindestens 14 Tage vor der Veranstaltung). Bitte nicht zu vergessen, der Bundessektion je 25 Ausschreibungen und Ergebnislisten zu senden !

* * *

Das Wr. Neustädter Stadtpokalfliegen in F3B (NW 30/87) wird als Nat. Wettbewerb nicht anerkannt, da keine Ausschreibungen lt. MSO 12.6.1. an die Bundessektion gesandt wurden.

* * *

ACHTUNG !

Es wird neuerlich in ERINNERUNG gebracht :

An STAATSMEISTERSCHAFTEN dürfen nur österr. Staatsbürger teilnehmen !

* * *

An Landesmeisterschaften dürfen nur Mitglieder des Landesverbandes teilnehmen. Sie müssen österr. Staatsbürger sein !

* * *



Robert Grillmeier 65!

Der ONF-Delegierte und Landessektionsleiter von Wien, feiert am 17. Juli 1987 seinen 65. Geburtstag.

Die Redaktion gratuliert dem verdienten Funktionär zu diesem Festtag recht herzlich und wünscht dem Jubilar auch weiterhin recht viel Freude und Gesundheit.



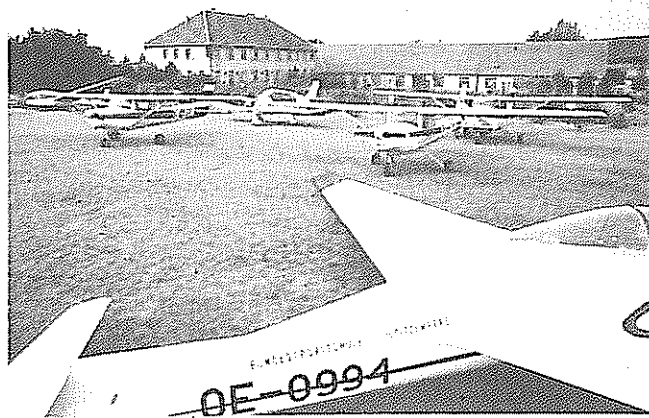
Österreichischer Aero Club MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG

Daß wir am Spitzerberg bereits mehrere Kurse durchgeführt haben, davon wurde bereits im letzten Prop berichtet.

Ab Mai ist nun auch unsere Modellbauwerkstätte im Betrieb und wurde mit der Durchführung des 1. CO₂-Lehrganges eröffnet.

Damit wurde der Spitzerberg für die Modellflieger zum echten AUSBILDUNGSZENTRUM, und schon in der nächsten Zeit stehen bereits wieder einige Lehrgangsaktivitäten auf dem Arbeitsplan.

Wir hoffen, daß dieses MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM auch von allen Modellfliegern so angenommen wird, wie wir uns es vorgestellt haben. Der Spitzerberg soll traditionsgemäß auch weiterhin der BERG DER FLIEGER sein und auch für die MODELLFLIEGER zur echten AUSBILDUNGSSTÄTTE für ganz Österreich werden !



BSL Edwin Krill

1. CO₂-LEHRGANG

WIR FLIEGEN
UMWELTFREUNDLICH!

Sifon-Kapseln als Treibstoff!

Vom 1. bis 3. Mai 1987 wurde in der Bundessportschule Spitzerberg - unserem neuen MODELLFLUG-AUSBILDUNGSZENTRUM - der in Prop rechtzeitig ausgeschriebene 1. CO₂-Bau- und Informationslehrgang durchgeführt. 11 Modellflieger beteiligten sich an diesem "Schnupperkurs".

Nach Eröffnung durch BSL Edwin Krill begann nach einer kurzen Einführung durch den Lehrgangsführer Klaus Jörg Hammerschmidt, der als CO₂-Propagandist die weite Anreise aus Aachen nicht gescheut hatte, die interessierte Teilnehmerschar mit dem Bau der Modelle. Jeder erhielt einen Baukasten des Modells "Hexe" und ein komplettes CO₂-Triebwerk ("modela" aus der CSSR). Der Lehrgangsführer vermittelte sein solides und umfangreiches Wissen über diese Antriebsart in bestens vorbereiteter Manier.

Er erklärte die theoretischen Grundlagen des umweltfreundlichen CO₂-Antriebes, seine Vor- und Nachteile. Dabei wurde fleißig an den Modellen gebaut, was recht flott vonstatten ging, weil man die vorgefertigten Bauteile des Baukastens praktisch nur zusammensetzen mußte. So konnten am Abend die ersten Modelle

(noch unlackiert) im Gleit- und Kraftflug erprobt werden. Die Modelle in ruhigem Kraftflug fliegen zu sehen, rief Begeisterung hervor.

Am Abend wurde uns ein Modellflug-Video gezeigt, das J. Klaus Hammerschmidt und sein Begleiter aus Aachen mitgebracht hatten und welches einen Querschnitt durch den Modellflug zeigte.

Am zweiten Tag wurde an den Modellen weitergebaut bzw. wurden sie fertiggestellt (lackiert). Am Vormittag wurde uns dann gezeigt, wie die Motoren zu zerlegen und zu warten sind. Am Nachmittag erklärte uns der Lehrgangsführer in seinem fundierten DIA-Vortrag weitere Details zum "Sifon-Antrieb" und gab Hinweise, wie man eigene Versuche unternehmen kann, sowohl beim Motor als auch bei der Zelle. Es war für alle neu, daß es bei den CO₂-Motoren auch Boxer- und Sternmotore gibt.

Am Spätnachmittag wurden wieder die Modelle eingeflogen und für den Lehrgangswettbewerb am nächsten Morgen hergerichtet.

Am Sonntag hieß es dann früh aufstehen, denn um 6,30 h begann der kleine Wettbewerb der Kursteilnehmer, der in ruhiger und freundlicher Atmosphäre und ohne Hektik abgewickelt wurde.



Einige flogen ihre 5 Durchgänge kurz hintereinander, andere wiederum warteten auf etwas Thermik. Man sah sowohl bei ersteren als auch bei letzteren schöne Flüge mit mehr als 1 Minute Motorlaufzeit, aber auch solche, die nur knapp über einem Fehlstart lagen. Siegfried Swoboda mit 283 Sekunden vor Johann Macho 276 und Franz Czerny mit 269 Sekunden Gesamtflugzeit. Alle 3 kamen aus Wien.

Es ist in jedem Fall aber ein freudiges Erlebnis, wenn man so ein CO₂-Modell im Kraftflug leise blubbernd steigen sieht. Der Verbrauch an CO₂-Kapseln war aber enorm.

Die "Siegerehrung" in der Werkstatt beendete am Vormittag diesen in freundschaftlicher Atmosphäre und mit Begeisterung aufgenommenen Kurs und Wettbewerb. BSL Krill dankte allen Teilnehmern und besonders dem Kursleiter Jörg Hammerschmidt, der uns in dieser Zeit zum Freund geworden war, für seine Mühe, die er mit uns hatte, und es wurde uns fürs nächste Jahr ein Fortsetzungslehrgang und auch



Die Lehrgangsteilnehmer mit ihren Modellen

wieder ein Einsteigerlehrgang in Aussicht gestellt.

Einiges zur Technik:

Daß bei diesem ersten CO₂-Fliegen stark unterschiedliche Zeiten vom selben Modell geflogen wurden ist auf die noch geringe Erfahrung unserer Modellflieger in dieser Klasse zurückzuführen. Besonders, weil man noch schwer abschätzen konnte, wie voll die Tanks gefüllt waren, woraus ja der Kraftflug resultiert. Weiters zeigte sich, daß man sehr viel Gas braucht, und daß am Ende fast niemand mehr eine Kapsel hatte.

Bei Wettbewerben wird eine eigene "Tankstelle" unbedingt notwendig sein. Auch war zu erkennen, daß, obwohl die Modelle im Kraftflug recht gut flogen, der Gleitflug infolge des relativ großen und stehenden Propellers

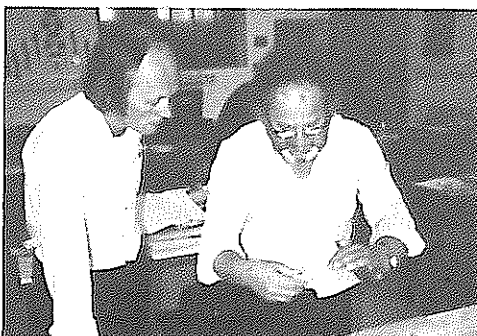
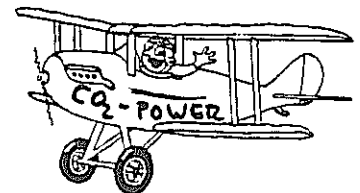
noch stark zu wünschen läßt. Das Verhältnis Kraftflug : Gleitflug betrug oft nur 1 : 1.

Und noch einige wichtige Bemerkungen: Die Modellbauwerkstatt am Spitzerberg ist eine Wucht! Durch sie bietet sich ein ideales Ausbildungszentrum für den Modellflug an. Und auch die Unterbringung in den sauberen Zimmern, sowie die ausgezeichnete Verpflegung lassen keinen Wunsch offen. Es zeigt sich auch daß eine gute Zusammenarbeit mit den "Großen Brüdern" möglich ist und auch war. Gedankt sei auch dem Personal der BSS Spitzerberg, voran dem Schulleiter Erich Gindl, die uns alle vorbildlich betreuten. Gedankt sei auch BSL Edwin Krill, der alles dieses ermöglichte, dann den Teilnehmern und Kollegen Hammer-

schmidt aus Aachen und nicht zuletzt dem Wettergott, denn wir hatten 3 wunderschöne, windarme Tage, wie sie am Spitzerberg nicht zu oft vorkommen.

Franz Czerny

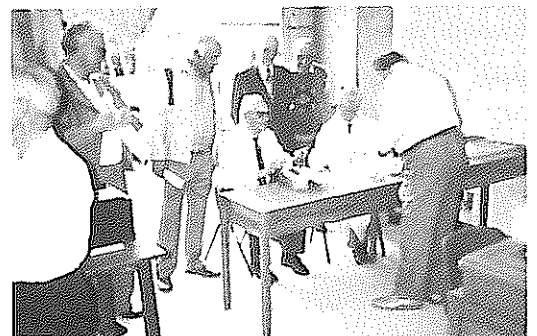
N.S.: Die CO₂-Lehrgangsbroschüre ist um S 25,- bei der Bundessektion erhältlich.



In der Werkstätte:

Ganz links: Lehrgangsleiter Klaus Jörg Hammerschmidt kam direkt aus Aachen angereist, um die Lehrgangsteilnehmer in den CO₂-Flug einzuweisen.

Rechts: Zahlreiche Zaungäste besichtigten die neue Modellbauwerkstätte und verfolgten die Arbeiten der Lehrgangsteilnehmer.





1. CO₂ Lehrgang
1.-3.5.1987 am Spitzerberg

Treffen der Antikmodellflugfreunde



Parallel zum CO₂-Lehrgang fand in der Zeit vom 1. bis 3. Mai 1987 am Spitzerberg das 1. große OLDTIMERTREFFEN statt, wobei unter "Old Timern" nicht nur alte Modelle zu verstehen sind, sondern auch die Modellflieger der "ALTEN GARDE", die vor Jahren, aber zum Teil auch noch heute aktiv waren und sind und denen man ihr "Alter" überhaupt nicht ansah. Um nur einige Namen zu nennen: Erich Jedelsky, Oskar Czepa, Franz Bober, Rusi Salzmann, Hans Hlavka, Alfred Haiden, Sepp Pfisterer u.a.

Ing. Karl Benes hat sich der Old Timer schon seit längerer Zeit mit sehr viel persönlichem Einsatz angenommen, und so kam es nun endlich zu dem Treffen am Spitzerberg, auf dem so mancher von den "Alten" vor langer Zeit, in seinen Jünglingsjahren, die Segelflugprüfungen geflogen hatte. Viele alte Erinnerungen wurden aufgefrischt, und es gab sehr viel zu erzählen.

Ing. Karl Benes hatte das Treffen sehr gut vorbereitet und für alle, die aktiv am Fliegen teilgenommen hatten eine schöne Erinnerungsurkunde geschaffen.

Ihm gebührt für seine gute Arbeit Dank und Anerkennung !

Hier nun sein Bericht über das Treffen.

Das 1. Freundschaftsfliegen ist vorbei. Viele schöne Modelle konnten bewundert werden: Austria Meise, Jaguar, Adler, Windspiel, Stab- und Gummimotorflugmodell, Strolch, Hast und noch viele andere. Auch etliche alte Motoren, zum Teil noch selbstgemacht, wurden mitgebracht.

Vorerst möchte ich mich bei allen aktiven Teilnehmern und Besuchern dafür bedanken, daß das 1. Freundschaftsfliegen in so angenehmer und freundschaftlicher Atmosphäre ablaufen konnte. Es klappte einfach alles, und dazu hatten wir auch noch allerstschönstes Modellflugwetter.

Am 1. Mai versammelten sich die Teilnehmer des CO₂-Lehrganges und die Antikmodellflugfreunde im wirklich schönen Lehrsaal der BSS. Pünktlich um 10,00 Uhr eröffnete BSL gemeinsam die beiden Veranstaltungen und wies in seiner Eröffnungsansprache darauf hin, wie wichtig es sei, daß so ein Bundesausbildungszentrum nun endlich geschaffen werden konnte, in dem die "gesamte Sportfliegerei" ihr Zuhause gefunden habe. Auch er erinnerte sich der Zeit seiner eigenen Fliegerausbildung am Spitzerberg.

Nach dieser Begrüßung gingen beide Veranstaltungen nun ihre eigenen Wege. Wir blieben im Lehrsaal, und es wurden die Richtlinien für die Baubewertung besprochen. Noch vor dem Mit-

tagessen wurden die Modelle aufgestellt.

Danach fand die Baubewertung durch die Teilnehmer und danach durch die Jury statt. Die Teilnehmer bewerteten ihre Konkurrenten nach ihrem subjektiven Eindruck und die Jury nach den diversen bautechnischen Kriterien.

Nach dem Abendessen, kurz nach 17 Uhr, Aufstieg auf "DEN BERG". Am Gipfel angekommen, bekam jeder Teilnehmer eine Stoppuhr, und schon ging's los.

Erster Start ein Jaguar, danach eine Austria Meise u.v.a. Antikmodelle flogen wieder ihre Kreise ! Langsam zogen sie dahin und dunkel hoben sich ihre Silhouetten von der untergehenden Sonne ab. Tief unter uns konnte man die Gebäude der Bundessport-schule sehen. Alles in allem - erhebende Augenblicke !

Ausnahmslos allen Teilnehmern gebührt ein Kompliment. Die Herren steuerten ihre Modelle gekonnt, dieses konnte man an den gezeigten Leistungen erkennen. Gefordert waren drei Flüge zu je 3 Minuten und die entsprechenden Landungen in einem abgegrenzten Landefeld. Nachdem der letzte Teilnehmer seinen letzten Flug absolviert hatte, erfolgte der Abstieg. Unten angekommen, startete Gerold Hörman seinen "antiken" Funk Star. Mit diesem Modell war er in den 60er Jahren Teilnehmer an der

Weltmeisterschaft.

Schon früh am Morgen begann für uns der zweite Tag. Freies Fliegen bis kurz vor 9 Uhr - und der ganze Spitzerberg stand uns zur Verfügung ! Dabei passierte die einzige Panne während des Freundschaftsfliegens. Ein Jaguar fiel vom Himmel. Hans Hlavka's RC-Anlage spielte nicht mit, und sein Modell konnte in der Krone eines Baumes hängend, unbeschädigt nach dem Mittagessen geborgen werden.

Um 9,00 Uhr Frühstück und danach eifrige Diskussion über die Reise zur Rhön, wo ein internationales Old Timertreffen stattfindet. Danach ging es auf den wenige Kilometer entfernten Braunsberg, wo zu dieser Zeit ein Hangflugwettbewerb stattfand. Nach dem zeitigen Abendessen ging es wieder auf den Berg, und es wurde wieder viel geflogen. Am Abend fand dann traditionell eine Exkursion bei einem Heurigen in Hundsheim statt.

Am Sonntag, dem dritten Tag unseres Treffens, saßen schon einige Unentwegte ganz früh beim Frühstück - aber draußen kein Wind, absolute Flaute ! Keine Möglichkeit zu Fliegen ! Die Zeit bis zum Mittagessen wurde dazu benutzt, offene Fragen zu besprechen.





Beim 2. Old Timertreffen, am 7. Februar, hatten wir eine Diskussion über unseren zukünftigen Namen geführt: "Oldtimerfreunde oder Replikamodelle". Diese Bezeichnung fand jedoch nicht soviel Gegenliebe als eigentlich erwartet wurde. Daher einigten wir uns nun auf den Namen

"Antikmodellflugfreunde Österreich"

Weiters wurde über die Durchführung des Freundschaftsfliegens, sowie über die Zusammensetzung

einer künftigen Jury gesprochen. Nach dem Mittagessen endete das 3. Antikmodellflugfreunde-Treffen.

Nachlese :

Um eine objektive Jury und gerechte Bewertung der Modelle zu erreichen, möchte ich eine Jury bilden. Dazu suche ich Damen und Herren, die sich gerne für diese Aufgabe zur Verfügung stellen möchten.

Die Veranstaltung besuchte auch Herr Ing. Otto Held. Er überließ uns eine Reihe von Bauplänen, für die ich herzlich danken möchte.

Unser nächstes Informationstreffen findet am 5. September 1987 um 18 Uhr im Modellbauklub ÖMV Fünfhaus, 15., Brunhildengasse 3 statt.



**Erstes Oldtimer -
Freundschaftsfliegen**

am Spitzerberg

vom 1.5. bis 3.5.1987

Hr. Ezerny Franz

hat am ersten Oldtimer - Freundschaftsfliegen teilgenommen und sich der strengen Bewertung unterworfen.

Edwin Hirtl
Bundessektionsleiter

Ey. ...
Wettbewerbsteilung

Jury: *Kap. ...* *...* *...*

Bewertungsrichtlinien bei der Durchführung der Gesamtbewertung durch die Wettbewerbsteilnehmer

Es wurde nur ein Modell je Wettbewerbsteilnehmer bewertet. Bei der Bewertung sollte der Gesamteindruck, sowie der individuelle Eindruck - den das jeweilige Modell auf den Wettbewerbsteilnehmer machte - berücksichtigt werden. Die Teilnehmer bekommen 49 Kartonschläpchen mit den Zahlen 1 bis 49. Die höchste Zahl wurde nun für das von dem Wettbewerbsteilnehmer als schönstes Modell befundene vergeben. Die nächst niedrige für das zweit schönste Modell usw. Das eigene Modell durfte nicht bewertet werden.

Das Modell: Sporthinzieher

erreichte mit 38 Punkten von 46 Punkten den 20. Platz unter 49 Teilnehmern.

Bewertung durch die Jury

Es wurden alle Modelle, die von Wettbewerbsteilnehmer zum Freundschaftsfliegen angemeldet wurden, der Bewertung unterzogen. Für jede Bewertung wurde eine Note zwischen 1 und 5 vergeben. 1(sehr gut), 2(gut), 3(befriedigend), 4(nach genügend), 5(nicht genügend). Als Grundlage der Bewertung dienen die Diskussionsvorschläge zur Schaffung einer Antikmodellsportordnung.

Modell	Sporthinzieher				
verwendete Werkstoffe	4				
Planweise	2				
Integrierung der Steuerung					

Flugwertung: _____



Zum Schluß möchte ich noch unserem Bundessektionsleiter Edwin Krill dafür danken, daß er sich für uns am Spitzerberg so massiv eingesetzt hat. Seinem Engagement ist es zu verdanken, daß wir am Spitzerberg akzeptiert werden.

Eine nette Geste: Bevor wir Hlavka's Modell bergen konnten, meldete sich ein Segelflieger. Er beschrieb genau die Stelle, an welcher das Modell zu finden sei. Er beobachtete beim Überfliegen die Absturzstelle von sei-

nem Flugzeug aus. Ich glaube, daß man gerade an diesen Dingen den guten Willen und die Akzeptanz der "Großen Brüder" uns gegenüber erkennen kann.

Euer Karl Benes

Für alle Auskünfte und Fragen stehe ich gerne weiter zur Verfügung.

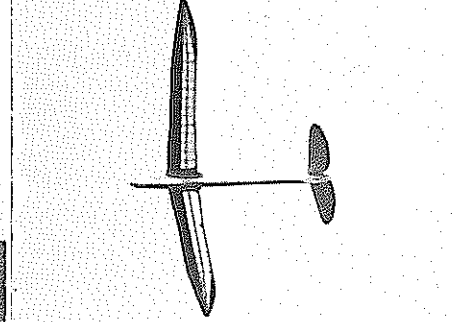
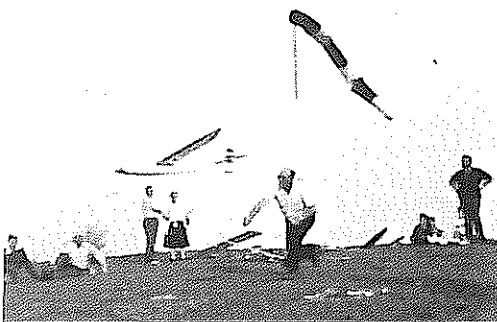
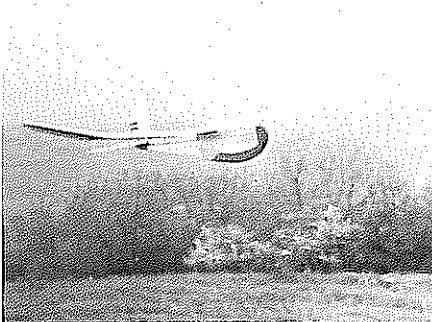
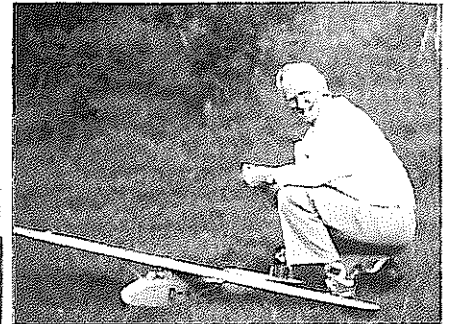
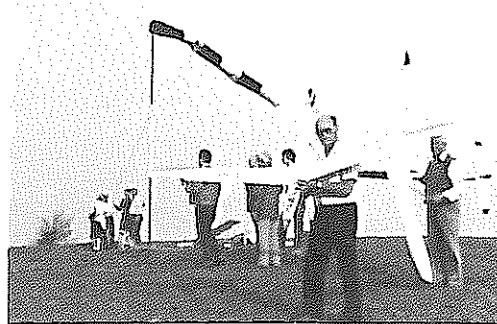
Ing. Karl Benes, Hauptstraße 29,
2232 Deutsch Wagram
Tel.: 02247 / 3652.

4. Antikmodellflugfreunde-Treffen

Dieses findet am 4. Oktober 1987 im Österreichischen Aero Club, Prinz Eugen Straße 12, 1040 Wien, statt.

Ich bitte um recht zahlreiche Teilnahme. Es sind wichtige Themen zu besprechen.

Vielleicht finden langsam auch noch "alte Freunde" aus den Bundesländern zu uns !





□ □ □

RC-Punkterichterlehrgang in Eugendorf

Am 28./29.3.1987 fand in Eugendorf/Salzburg ein Punkterichterlehrgang in RC allgemein und RC/SL statt. Auf besonderes Drängen der Salzburger wurde der RC/SL-Lehrgang vom Spitzerberg nach Salzburg verlegt, mit dem Erfolg, daß es dort kein Gespann zum Vorfliegen gab, und der Lehrgang trocken, also ohne praktische Vorführungen, durchgeführt werden mußte.

Chefpunkterichter Heinz Freundt war für den Lehrgang RC-allgemein zuständig, der neue Fachreferent in RC/SL, Heinz Pointner, leitete den Lehrgang in seiner Klasse.

Von Chefpunkterichter Heinz Freundt erhielten wir folgenden Bericht:

Am Samstag, dem 28.3., begann der Punkterichterlehrgang RC Allgemein, das ist RC IV,

RC III und F3A. Es waren 30 Teilnehmer anwesend, von denen die Hälfte zur Wiederholung kamen. Nach der Begrüßung durch BSL Edwin Krill und dem Hausherrn, LSL Hans Niederwimmer, konnte ich mit dem theoretischen Teil des Punkters und der Figurenbeschreibung von RC IV und RC III beginnen. Durch Anfragen und Diskussionen wurde der Unterricht aufgelockert und das Wissen vertieft. Nachdem der Allgemeine Teil beendet war und die Figuren für RC IV und III erklärt worden waren, ging der Großteil der Teilnehmer zum Punkterichterlehrgang für RC/SL, d.i. RC-Seglerschlepp. Für F3A, dem internationalen Kunstflugprogramm blieben nur 4 Teilnehmer. Beim und nach dem gemeinsamen Abendessen wurde noch lange Zeit fachgesimpelt.

Am Sonntag früh ging es auf das Flugfeld nach Kraiwiesen. Es

war eisig kalt. RC III und F3A flog uns Hermann Kowarz vor. Umso mehr ist ihm zu danken, weil er mit 38° Fieber doch gekommen war und uns nicht, so wie das zugesagte Schlepp-Gespann, in Stich ließ.

Die Teilnehmer haben die Figuren gepunktet, und dann im Schulungsraum die Punkte verglichen und die Fehler besprochen. Es stellte sich heraus, daß nur Punkteunterschiede von plus/minus einem Punkt bestanden. Das finde ich sehr gut und muß den Lehrgangsteilnehmern ein gutes Zeugnis ausstellen.

Herr Alexander Asen flog dann mit seinem Segler das RC IV-Programm, das genau so gepunktet und besprochen wurde. Kurz nach 12 Uhr war das praktische Punkten beendet, und die Teilnehmer machten sich mit klammen Fingern auf die Heimreise.

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!

RC-Motorkunstfluglehrgang

in Statzendorf / NÖ

Wolfgang Schlager ist erst seit einigen Wochen der neue Landessektionsleiter von Niederösterreich und noch etwas kürzer neuer Bundesfachreferent für RC. Trotz dieser kurzen Funktionszeit ist er schon äußerst aktiv, sowohl in NÖ als auch im Bund.

Einem lang gehegten Wunsch vieler RC-Flieger folgend, hat er erstmalig einen Motorkunstfluglehrgang ausgeschrieben, der zuerst nur für NÖ gedacht war, dann aber auch für die Modellflieger anderer Bundesländer zugänglich war.

Als Lehrer des Lehrganges stellte sich Chefpunkterichter Heinz Freundt zur Verfügung, von dem auch nachstehender Bericht stammt.

Am Samstag, dem 9. Mai 1987, veranstaltete der Landesverband NÖ den 1. Motorkunstfluglehrgang in Österreich. Der Lehrgang wurde mit viel Liebe und Gastfreundschaft von den Männern und Frauen des MFC-Silbergrube unter Leitung von Geri Hörmann organisatorisch vorbereitet. Initiator der ganzen Veranstaltung war LSL und neuer RC-Fachreferent Wolfgang Schlager. Erschienen waren genau 60 Teilnehmer. Zur Aufwertung der ganzen Veranstaltung war auch BSL Edwin Krill erschienen. Vortragende in Theorie Heinz Freundt und in der Praxis Heinz Kronlachner.

Gedacht war das Ganze von Schlager und mir als Lehrgang für Wettbewerbsflieger der Klassen RC III und F3A, wo in der Hauptsache 2 Punkte in Theorie und Praxis behandelt und erarbeitet werden sollten:

1. Wie soll ich fliegen, damit ich möglichst viele Punkte erhalte.
2. Flugfiguren korrigieren, ohne daß es auffällt.

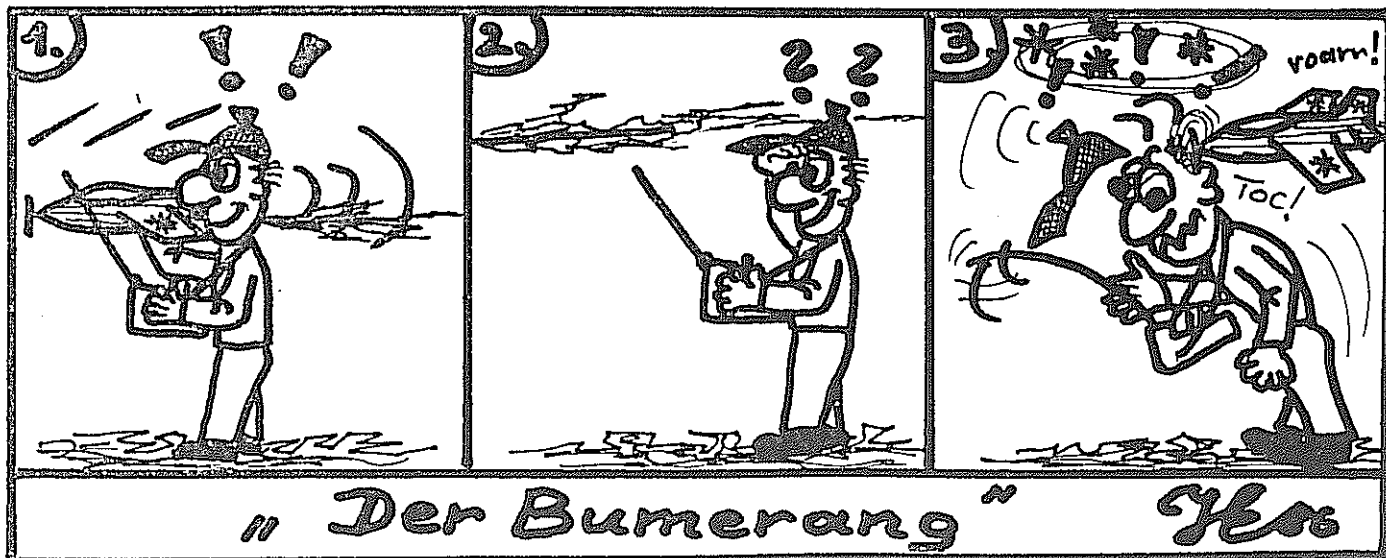
Dies sollte eigentlich das Ziel des Lehrganges sein. Wohl von den meisten Teilnehmern war es aber anders aufgefaßt worden. Sie wollten als Anfänger fliegen lernen, wie groß etwa die Ruderausschläge sein sollen, wo der Schwerpunkt liegen muß, wieviel Sturz der Motor haben soll etc. Es hat sich gezeigt, daß eine große Nachfrage besteht, Anfänger in den Motorkunstflug einzuführen und fortgeschrittenen Wettbewerbsfliegern zu zeigen, wie sie bessere Leistungen und Wertungen bei Wettbewerben erreichen können. Das heißt also, diese Lehrgänge müssen auf 2 Ebenen abgehalten werden, was sicher in Zukunft gemacht werden wird.

Eine Anmerkung von mir: Das Ausbilden von Anfängern wäre doch eigentlich Aufgabe der Landessektionen bzw. deren Fachreferenten !!!

Nun möchte ich noch den interessierten Lesern ganz kurz zusammengefaßt die Ergebnisse des Lehrganges aufzeigen.

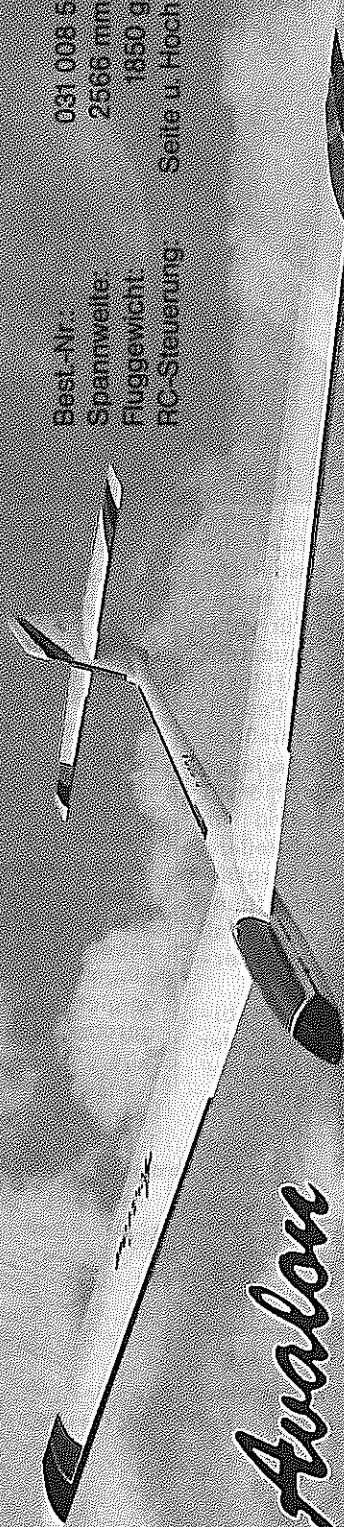
Das Wendeflugprogramm hat den Zweck, das schnelle und weite Herumfliegen zu mäßigen (Anrainerbelastung). Wer näher fliegt erhält vom Punkterichter einen Bonus, wer weit und schnell fliegt, erhält Punkteabzug. In der Praxis sah es dann so aus: Auf der Piste herrschte steifer Querwind. Bei diesem Wind war es nicht möglich, in etwa 100 m zu fliegen. In ca. 150 m war es möglich. Das heißt, der Pilot muß immer einen Kompromiß schließen. Fliegt er weit und schnell und dabei ein sauberes Programm, bekommt er für die Figuren mehr Punkte, aber für die Entfernung Abzüge. Fliegt er nah und langsam, bekommt er für die Figuren weniger Punkte, aber für nah und langsam einen Bonus. Er muß nun entscheiden, was für ihn günstiger ist... Ich glaube, wenn windstilles Wetter herrscht, kann er, wenn er nah und langsam fliegt, mehr Punkte erhalten. Ist aber windiges Wetter, so ist er besser dran, weit und schnell zu fliegen.

Beim Korrigieren ist zu sagen, wenn man langsam und behutsam korrigiert, fällt es viel weniger auf, als wenn man seine Korrekturen abrupt anbringt..... Dies ist in wenigen Sätzen das Ergebnis des Lehrganges.



MODELLBAU – ein Stück Freiheit,

auf das wir nicht verzichten



Avalon

RC-LEISTUNGSSEGLER

ideal für Hang- und Thermikflug

Super-Schnellbaukasten

mit FERTIGRUMPF in Duraflex und
beplankter FLÄCHE und HLW

Best.-Nr.: 031 008 5
Spannweite: 2566 mm
Fluggewicht: 1850 g
RC-Steuerung: Seite u. Hoch



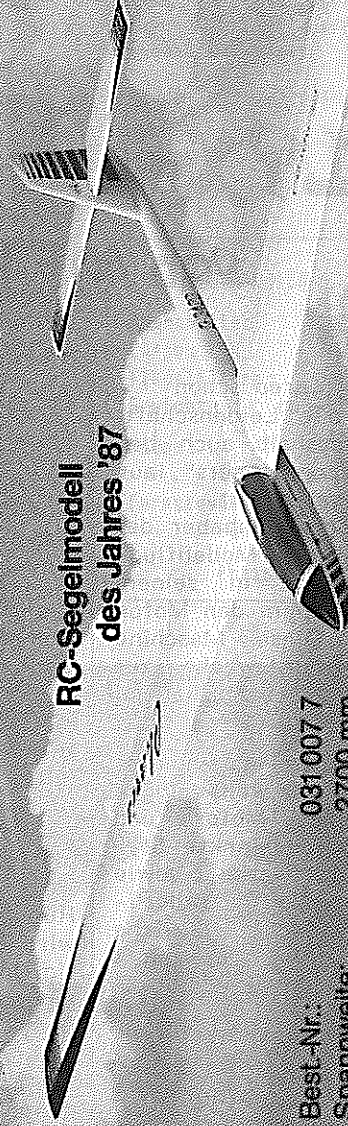
Charis

RC-HOCHLEISTUNGSSEGLER

für F 3 B-Training und Allround-Betrieb

Super-Schnellbaukasten

mit FERTIGRUMPF in Duraflex und
beplankter FLÄCHE und HLW



**RC-Segelmodell
des Jahres '87**

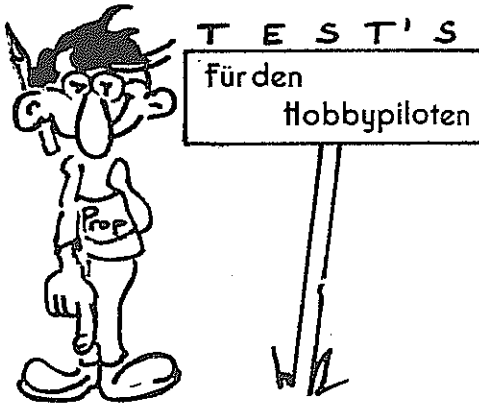
Best.-Nr.: 031 007 7
Spannweite: 2700 mm
Fluggewicht: 2050 g
RC-Steuerung: Hoch, Quer,
Seite u. Bremskl.

**Internationaler Pokal:
Segler des Jahres 1987**



Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

... Partner des Modell-Fachhandels



geleitet von Dr. Georg Breinet

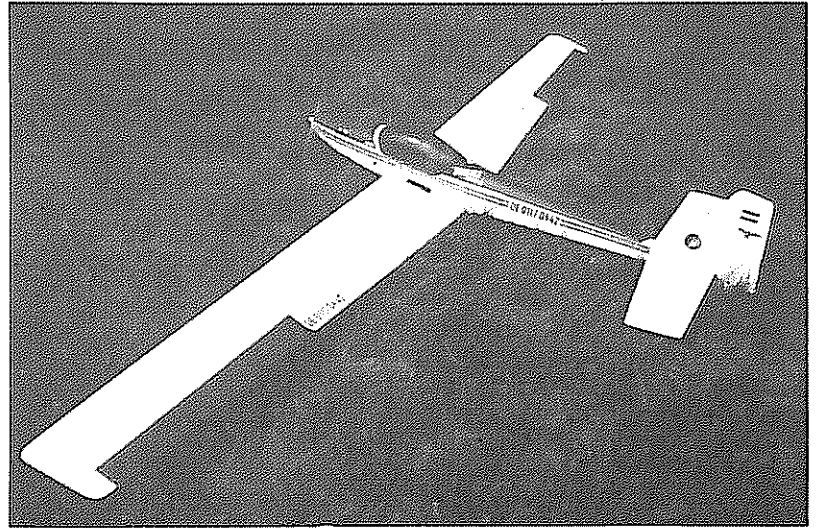
«KALYX» von MFT

MOTORSEGLER waren schon immer meine große Leidenschaft und haben mir deshalb auch den Ruf eines "Pfründnerfliegers", laut Freund Speedy, verschafft. Ing. Bernhard Rögner, Inhaber der österreichischen Firma Modellflugtechnik (MFT) hat in seinem reichhaltigen Programm den Motorsegler KALYX. Diese Maschine wurde mir für Testzwecke zur Verfügung gestellt und darüber soll nun berichtet werden.

DER BAUKASTEN beinhaltet einen sehr schönen, weiß eingefärbten Epoxyrumpf, Motor- und Kabinenhaube, balsabepunktete Styroflächen und Leitwerke, sowie das gesamte zum Bau erforderliche Material, eine ausführliche Bauanleitung und eine Art Montageplan.

Auf los geht's los ! Los !

Fangen wir zuerst mit dem **RUMPFBAU** an. Der Motorspant wird aus 5 mm Sperrholz ausgeschnitten und innen mit Epoxy eingeharzt. Der Motorträger und der Motor werden provisorisch montiert und die Motorhaube mit den entsprechenden Öffnungen versehen. An den Flächenansätzen werden die Öffnungen für die Umlenkhebel (Tangierungshebel) vorsichtig ausgefräst, das Flächen-Führungsrohr natürlich nur mit dem Stützspant, eingeklebt. Auch das Messingführungsrohr wird nach dem Anpassen im Rumpf eingeharzt.



Die Tangierungshebel werden im Rumpf genau nach Plan ausgerichtet, "zurechtgestutzt" und eingeklebt. Die Anschlüsse für das Pendelhöhenruder sind genauestens zu bohren, um ein schiefes Höhenleitwerk zu vermeiden. Die Pendelrudermechanik wird schließlich eingebaut und die Seitenruderlagerplatte eingeharzt. Aus Stahldraht wird ein Sporn gebogen und im Rumpf festgeklebt. Anschließend wird der Seitenruderholm sorgfältig in die hintere Rumpfoffnung eingepaßt und so eingeharzt, daß die Rumpfhaut ca. 6 mm übersteht.

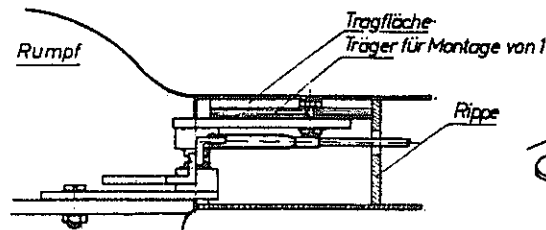
Die Kabinenhaube und der Kabinenrahmen werden miteinander "verpickt" und alle "Maßnahmen" laut Plan und Anleitung getroffen,

damit diese Einheit seitlich aufklappbar befestigt werden kann.

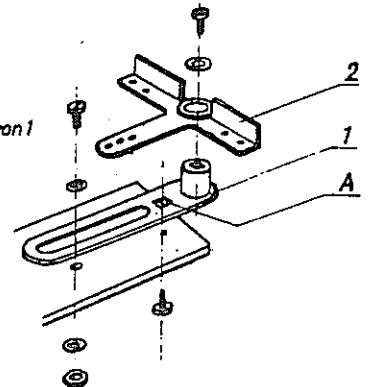
DIE FLÄCHEN, die mit Epoxyverstärkungen an der Wurzel, im Querruderbereich und an den Endleisten versehen sind, werden als nächster Schritt "bearbeitet".

Dazu in groben Zügen :

Die schon mit Nasenleisten versehenen Flächenhälften werden mit Randbogen "bedacht". An der bereits eingebauten Kunststoffwurzelrippe wird das Löchlein für die Stiftaufnahmen zur Flächenführung gebohrt und die Stiftaufnahmen eingeklebt. Die Querruder werden vorsichtig und mit zitternden Fingern vollends aus den Flächen



Anschluß der Tangierungshebel für die Querruder



ausgeschnitten, verkastet und verschliffen. Die Anlenkung für die Querruder wird sorgfältig eingepaßt und montiert (Umlenkhebel und Tangierungshebel).

DAS HÖHENLEITWERK, auch fast fertig, wird dann als nächstes geschaffen. Die Freistellung für den Seitenruderausschlag wird angezeichnet und abgeschnitten und mit einer Abschlußrippe verdeckt.

DAS SEITENLEITWERK wird direkt auf einer im Maßstab 1:1 gehaltenen Zeichnung aus Balsateilen gebaut und alles sorgfältig verschliffen.

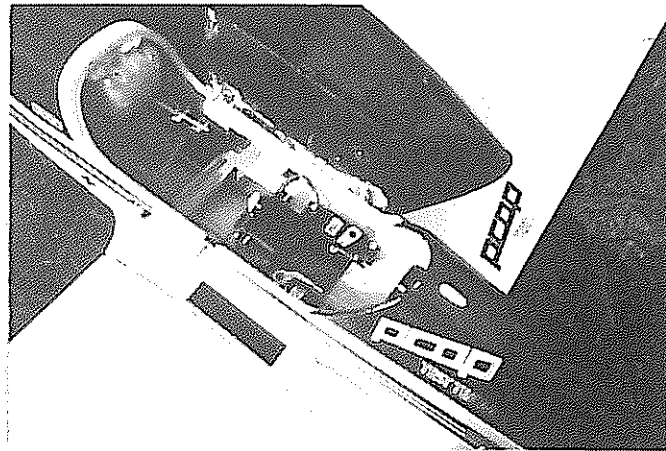
Nachdem das Vöglein fast rohbaufertig war, wurde, vor dem eigentlichen Finish, alles noch einmal verschliffen, und als sich die Balsawolke gelegt hatte, ging es in den Kosmetiksalon. Mit Bügelfolie und ein wenig Lack entstand ein äußerst aparter Motorsegler.

Ein 3,5 cm³ Zweitakter von Hirtenberg wurde eingebaut.

Die Fernsteuerung (Drossel, Seite, Höhe und Querruder) fand in dem doch relativ geräumigen Rumpf schön Platz.

ZUM FLIEGEN :

Der KALYX fliegt sehr unkritisch. Für einen Bodenstart von einer



Ein Blick in die geräumige "Rumpf-Arbeitsstätte".

Graspiste ist ein etwas stärkerer Motor empfehlenswert. Für den Normalflieger (= verbraucher) genügt aber der 3,5 cm³ Zweitakter vollkommen. Kunstflug ist, natürlich in Grenzen, drinnen.

Der KALYX begeistert aber durch sein schönes Flugbild und kann in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen geflogen werden, ohne daß er sich beim Schnellflug auflöst.

ZUSAMMENFASSUNG :

Der KALYX ist ein bildhübscher Motorsegler, der aus einem Baukasten mit hohem Vorfertigungsgrad entsteht. Er ist zwar keine Anfängermaschine, aber vom Bau

und auch vom Fliegen her eine Maschine, die sicherlich etliche fortgeschrittene Fliegerherzen erobern kann.

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite: 2930 mm

Länge: 1410 mm

Flügelfläche: 61 dm²

Gewicht: ca. 3150 g

Motor: 3,5-5 cm³ Zweitakt
(im Testmodell 3,5 cm³ HP)

Fernsteuerung: Seite, Höhe, Quer
und Drossel (Störkl. mögl.)

Preis ca. \$ 3.000,-

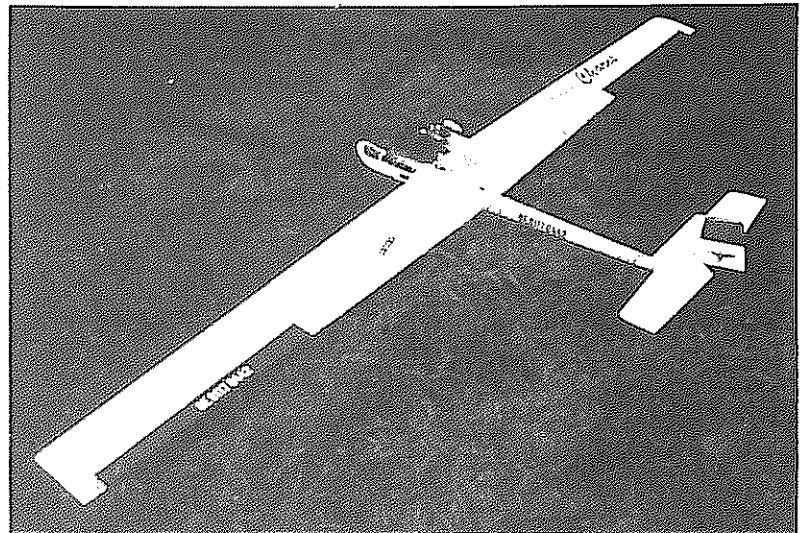
□ □ □

«CHARIS»

von Simprop

CHARIS, die Göttin der Anmut, reinkarnierte sich in einem eleganten Segler. Ein Segelflugmodell mit einem breiten Anwendungsspektrum, welches vom F3B-Training über den Hangflug bis zum Thermikflug reicht. CHARIS, eine Maschine, die zwar nicht für den Anfänger gedacht ist, aber von einem etwas fortgeschrittenen Piloten bereits "beherrscht" werden kann. Das Modell ist eine italienische Entwicklung der bekannten Firma Aviomodelli und besticht vor allem durch den Duraflex-Rumpf und den hohen Vorfertigungsgrad aller sonstigen Komponenten (Fläche, Leitwerk, Kabinenhaube).

Durch den schon vorhin festgestellten hohen Grad der Vorferti-



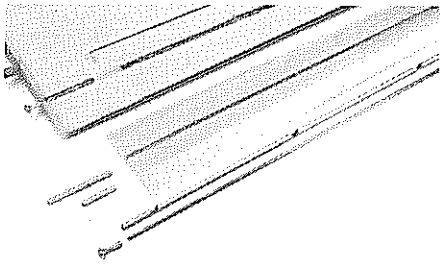
gung, ist der Bau des Modells, in Verbindung mit dem Bauplan und der detaillierten Bauanleitung wahrlich kein Problem.

Dazu nun einige INFOS, welche Bauschritte getätigt werden müssen.

FLÄCHE - Stahlzungenaufnahme "herstellen", Brems- und Querruderklappen heraustrennen, Stahl-

zungenaufnahme einharzen, Wurzelrippen einharzen, Querruderanlenkung einbauen, Ruderausschnitte und -klappen mit Balsaleisten einfassen sowie Nasenleiste ankleben, und alles wird pico bello verschliffen (ein Schleifklotz ist hier besonders empfehlenswert), Randbogen ankleben und schleifen, schleifen Keine Sorge, es

lohnt sich, auch wenn es kräftig staubt.!

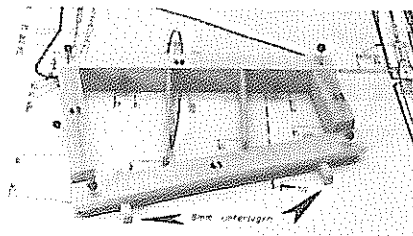


Enddrehleisten - Störklappen

RUMPF - Einbau der Flächenbefestigung, Anpassung der Flächen, Einbau der Bremsklappenanlenkung und der Bremsklappenlagerung, Montage des Hochstarthakens (paßt nicht bei Verwendung des Motoraufsatzes) Einbau des Winkelhebels für das Höhenleitwerk und des Führungsrohres (hier genau arbeiten, sonst wird alles windschief). Nach dem Einbau des Servobrettes, des Rumpfdeckels und der Kabinenhaube ist der Rumpf rohbaufertig (ohne Seitenruder).

HÖHENLEITWERK - An die balsa-beplankten Styrohälften werden Wurzelrippen, Randbögen und Nasenleisten geklebt, die Steckeröhrchen für die Stahldrähte werden genau fluchtend eingearzt (in Verbindung mit der Balsahalterung) und alles wird genau verschliffen (das Höhenleitwerk kann sich nicht selbständig machen, denn die beiden Hälften werden mittels Imbusschrauben festgehalten).

SEITENRUDER - Auf dem Plan wird das Seitenruder aus Balsaleisten und -klötzchen aufgebaut und profilgerecht endbearbeitet. Da das Seitenruder abnehmbar ist, werden die dazu erforderlichen Teile (Scharnierachse, Scharnier, Lager etc.) eingebaut.



Seitenleitwerksaufbau

Das rohbaufertige Modell wurde nochmals gecheckt und ähnlich dem Baukastenbild gefinisht. Die Endmontage und der Fernsteuerungseinbau war auch keine Hexerei, denn dies ist genau auf dem Bauplan ersichtlich.

Das Modell wurde mit dem Simprop-Motoraufsatz und mit einem 1,5 cm³ Zweitakter versehen. Dieser Motoraufsatz ist sehr einfach im Aufbau und schaut aerodynamisch nicht nur recht gut aus, er ist auch massiv.

In der Bauanleitung sind alle Ruderausschläge angegeben, und auch zusätzliche Tips für die Mischung von Bremsklappen und Höhe und auch das Fliegen mit Ballast werden gegeben.

Das Pilotieren der CHARIS ist ein Vergnügen. Vor dem Erstflug wurden alle Ruderausschläge und der Schwerpunkt gemäß Bauanleitung gecheckt und das Modell einmal eingeschwebt. Nach der "Einschweberei" welche nur ein Nachtrimmen des Höhenruders erforderlich machte, wurde der "Murl" angeworfen und das Modell seinem Element, der Luft, überlassen. Problemlos ging es nach oben, der Motor stellte ab, und das übliche Testprogramm wurde durchgezogen.

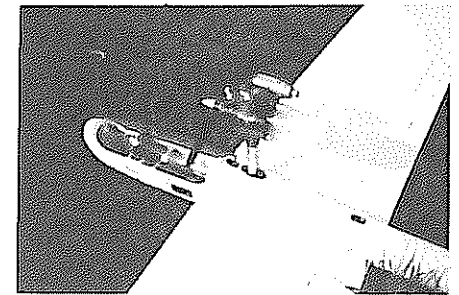
Das Geschwindigkeitsspektrum ist erstaunlich hoch, und selbst im Langsamflug wurde kein kritisches Flugverhalten festgestellt.

□ □ □

Die Gleitflugeigenschaften sind ausgezeichnet, und die Endleisten-drehbremsklappen gewähren eine optimale Bremswirkung, ohne jedoch eine merkliche Lastigkeitsänderung der Maschine hervorzurufen.

FAZIT : Die CHARIS ist ein prima Mehrbereichs-Segelflugmodell, welches nicht umsonst den Titel "Segler des Jahres 1987" gewonnen hat. Der Baukasten ist mit allen Materialien und dem teilweise sehr hohen Vorfertigungsgrad der Teile, als sehr gut zu benoten.

Vom Fliegerischenher ist für den geübten Modellflieger fast alles möglich und die "Göttin der Anmut" besticht durch entsprechende Leistungen.



CHARIS - Motoraufsatz

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite : 2700 mm
Rumpflänge : 1136 mm
Gesamtflächeninhalt: 60,5 dm³
Fernsteuerung: Seite, Höhe, Quer
und Bremsklappen

Ladenrichtpreis ca. S 2.600,-

«MISTRAL»

ein Motorsegler RC/MS von Franz Glück

Normalerweise schreibe ich nicht über Wettbewerbsmaschinen.

Vergangenes Jahr hatte ich das Vergnügen als Mitglied der Jury bei den Staatsmeisterschaften RC/MS dabei zu sein.

Dort sah ich dann auch die Staatsmeistermaschine MISTRAL des Salzburgers Franz Glück. Mir gefiel der Segler so gut, daß ich beschloß, einen zu bauen, zu fliegen

und einmal aus der Sicht eines Nicht-Wettbewerbspiloten darüber zu schreiben.

Der "alte" Haudegen Franz Glück bietet einen makellosen Epoxyrumpf (-schwarz eingefärbt), eine herrlich gespritzte Kabinenhaube und einen Plan (Fläche und Leitwerk) und eine Bauanleitung

an.

Zunächst einige INFOS über diesen Motorsegler.

Das Modell hat einen hohen Rumpf, der in Verbindung mit den ausreichend groß bemessenen Rudern eine sehr gute Flugstabilität bewirken soll. Das Modell kann selbstverständlich auch ohne Quer-

ruder gebaut und geflogen werden. Der Einbau von Störklappen ist aufgrund des sehr guten Gleitwinkels auf jeden Fall zu empfehlen.

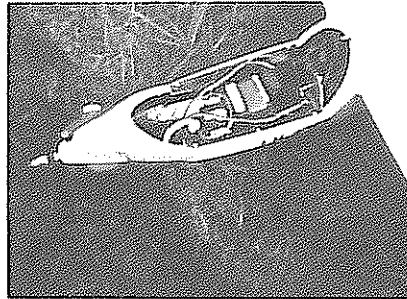
DER BAU des RC/MS-Seglers stellt keine allzu hohen Anforderungen. Trotzdem ein kurzer Baubericht:

SEITENRUDER und **HÖHENLEITWERK** (Pendelruder) werden in konventioneller Rippenbauweise gefertigt. Der Plan ist im Maßstab 1:1, eine Folie darauf, und schon kann man zu "picken" beginnen. Glück empfiehlt einige Graupner Attribute wie z.B. die Ruderlager (Best.Nr. 3565) und wie wir noch bei den Flächen sehen werden, die alten Graupner Klapp-Störklappen (ein schönes Wort). Nach der Verklebung und Schliff ist das Leitwerk bügelfertig.

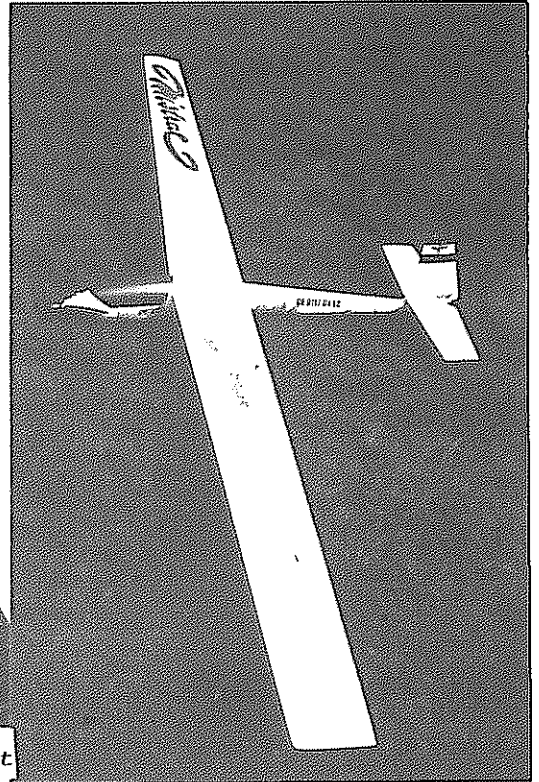
Auch **DIE FLÄCHE** ist in Rippenbauweise zu erstellen. Sie hat einen Sperrholzverkasteten Kieferholm. Der Plan im Maßstab 1:1 tut ebenfalls seine guten Dienste und ermöglicht einen glatten Flächenaufbau.

Die Fläche, die teilweise mit Balsa beplankt wird, ist nach erfolgreichem Bügeln nicht nur unheimlich leicht, sondern auch sehr stabil.

DER SEHR GERÄUMIGE RUMPF, mit der schnittigen Motorverkleidung von einer Motorhaube zu sprechen wäre die reinste Abwertung, schluckt einen kleinen 60cm³ Blechtank, Störklappenservo, Seiten- und Höhenruderservo und ein Microservo für die Czepa-Motorabstellklappe. Ein 2 cm³ Speedy mit ABC-Laufgarnitur in Verbindung mit einem im Rumpf eingebauten OS-Car-Resorrohr mit seitlichem Auslaß bildet das "Power-Paket".



"MISTRAL" - alles gut verpackt



DER RUMPF wurde weiß gespritzt, ein wenig noch mit "Zierrat" versehen und alles übrige weiß bebügelt. Glück hat noch einen wunderschönen Mistral-Aufkleber für die Fläche, gleichsam der Tupfen auf dem "i".

DAS FLUGVERHALTEN ist wirklich exzellent, und mich erstaunten die herrlichen Segeleigenschaften des Modells, wobei nochmals auf den absolut notwendigen Einbau von Störklappen verwiesen werden darf.

Wie ich bei der Staatsmeisterschaft feststellen konnte, fliegen auch viele andere Wettbewerbspiloten diesen Vogel, was eigentlich für den Konstrukteur Franz Glück spricht.

FAZIT: ein verhältnismäßig einfach zu bauender Motorsegler, der sowohl für den Wettbewerbsflieger als auch für den Hobbyflieger bestens geeignet ist, sich einerseits die Sporen im Wettkampf zu verdienen und andererseits nervenschonend die Lüfte zu erobern.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	ca. 3000 mm
Rumpflänge:	ca.
Gewicht:	ca. 2000 g
Fernsteuerung:	Seite, Höhe, Störklappe, (Querruder möglich), Motorabstellklappe.

□ □ □

«NORDIC - FLY» von Freudenthaler

- ein Nachruf!

Unser F3E-Weltmeister ist nicht nur ein hervorragender Flieger, sondern auch ein prima Konstrukteur. Seine "Wettbewerbsgeschoße" gibt es auch von ihm als Bausätze. Ich erhielt von ihm die Nordic Fly, ein Elektrosegler für 10 Zellen. Freudenthalers Bausatz besteht aus einem schlanken, weiß eingefärbten und mit Kohle ver-

stärktem GFK-Rumpf, fertige Flächenhälften und fertiges Höhenleitwerk. Die Maschine kann mit oder ohne Querruder gebaut werden, wobei ich mich für die letztgenannte Version entschied.

Der Bau des Modells geht, trotz der schlagwortartigen Bauanleitung und einer Skizze, aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades recht

rasch vor sich.

Das Seitenruder wird aus Balsa "geschnipst" alles noch pico bello verschliffen, und schon kann gebügelt werden.

Ein Keller 50/10er mit Freudenthaler Klappluftschraube wurde für den leisen Antrieb, auserkoren.

Zwei klitze kleine Rudermaschinen und ein ebenfalls klitze kleiner Elektronikschalter (auch von Freudenthaler) wurde in die 2 m Maschine eingebaut.

Auf zum Start ! Ein "gewichtiges" Gerät, Motor ein und weg damit. Steil stieg die NORDIG-FLY in den grauen Himmel und - verdammt - was ist los ? Nichts ging mehr, Sch ! Ein gewaltiger Krach beendete das Leben des Vogels.

Was war passiert ? Empfänger - Akku ausgefallen, dies war das Ergebnis der "kriminaltechnischen" Untersuchung. Nicht einmal ein Foto gibt es !

Wer es aber trotzdem versuchen möchte, was ich dem E - Einsteiger nur empfehlen kann, der baue eine NORDIC - FLY von Freudenthaler.

Dies war der traurige Nachruf auf einen Elektroflieger, der schnell gebaut war aber durch einen banalen Fehler in der Empfängerstromversorgung ebenso schnell sein junges Leben aushauchte.

In tiefer Ergriffenheit

Euer Tester



Vor wenigen Wochen ist der Staatsmeister in der Klasse RC III, der Kärntner Alfred Trettenbrein, in den heiligen Stand der Ehe eingetreten. Prop gratuliert dem jungen Paar recht herzlich.

Das Bild zeigt die Clubkameraden und das junge Paar beim Verlassen der Kirche.

**„1. Österreichisches
Alpin-Modell-Segelflughotel“**

Ihr Hobbyurlaub – Segelfliegen in den Kärntner Nockbergen
Alpines Thermik- und Hangfliegen

Neu Alpin-Segelfluggkurs mit der Modellflugschule Roland
TERMIN: 20.6. bis 27.6.1987 INFO bitte anfordern!

und für
Ihre
Familie

1 Woche HP
im Zi mit Du/WC
NS ab 6S 2.600,-
HS ab 6S 2.970,-

**Wander-
Erlebnis**



**Fitneß-
wochen**
Juni-Oktober
(1800 m) Kärnten

Komfortzimmer, Sommer und Winter; Rustikalhotel (60 Betten), Hallenbad, Sauna, Massage, Kosmetik, Sport – Spaß, Kegelbahnen, TT, Hobby-Betreuungsprogramm und viele freie Extras! Frühstücks-, Salat- und Dessertbuffet, Grill-Fondueabend. Wandernadel, gef. Wanderungen, Picknick. **Kinder und Hunde willkommen.**

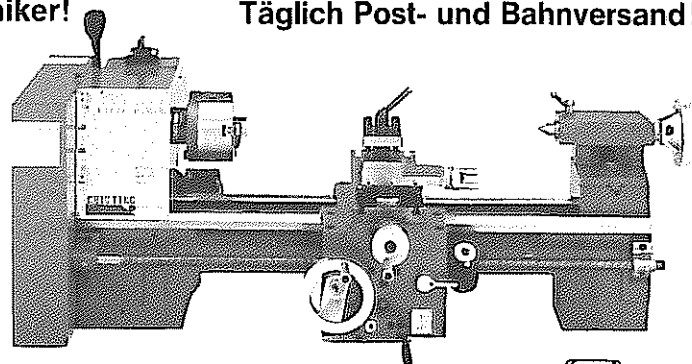
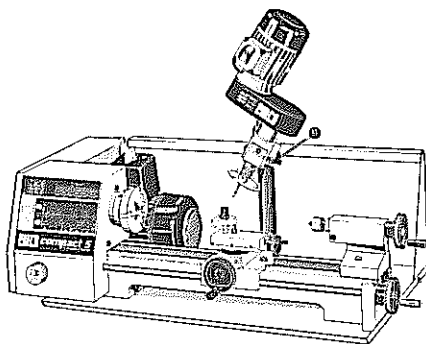
Raum Bad Kleinkirchheim/Turracher Höhe, Golfplatz und Tennis 8 km.
Ferienhotel »Schneekönig«, Familie Glatz, A-9564 Falkertsee 50
Telefon 04275/411

Ferien im Einklang mit der Natur.

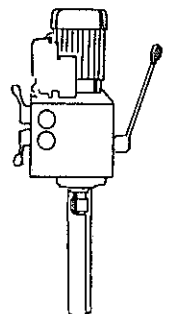
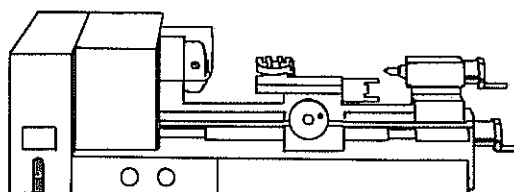
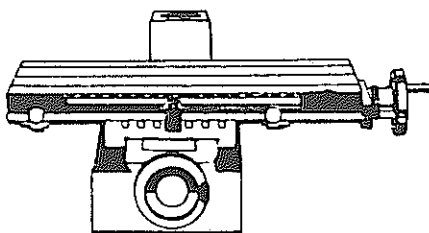
WIR VERKAUFEN, WAS SIE SUCHEN!

Drehbänke für den Modellbauer und Techniker!

Täglich Post- und Bahnversand!

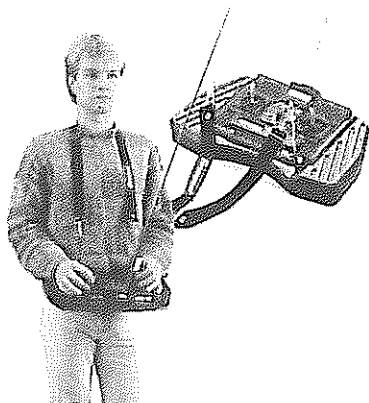


Bitte Spezialprospekte anfordern!



HOBBYTECHNIK — WOHNMARKT Ges. m. b. H.
4910 Ried im Innkreis, Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67

GRAUPNER



GRAUPNER PROFI-Senderpult

Best.Nr. 3081 für Sender FM 6014,
PCM 18 und mc-18
Best.Nr. 3082 für Sender FM 4014,
D 14 SSM und mc-16
Best.Nr. 3083 für Sender D4 SSM
und D 8 SSM

Das GRAUPNER PROFI-Senderpult ist von Experten auf die Anforderungen im Wettbewerbseinsatz entwickelt und ergonomisch optimal gestaltet worden. Breite, griffige Handauflageflächen ermöglichen dem RC-Piloten feinfühliges, präzises Steuern auch über längere Zeit.

Durch Doppelschalentechnik (Unter- und Oberteil) ist das Pult äußerst stabil. Ein besonderes praktisches Detail sind die zwei geschlossenen großzügigen Boxen, in denen z.B. Werkzeug, Ersatzteile, Kleinzubehör, Quarzpaare, Sonnenbrille etc. bequem untergebracht werden können.

Ladenrichtpreis S 400,-

GRAUPNER PROFI-Sender-Saver

Best.Nr. 3080

Mit dem Sender-Saver sind sowohl der Sender als auch die Hände vor Wettereinflüssen wie Regen und Schneefall geschützt. Auch bei niedrigen Außentemperaturen und eisigem Wind, ermöglichen die geschützten Hände präzises, feinfühliges Steuern.

Da der Sender-Saver am Sender einfach mit Klettenband befestigt wird, kann er jederzeit abgenommen werden. Der Sender-Saver ist aus hochwertigem, transparentem Kunststoff gefertigt und hat sich im robusten Einsatz bewährt.

Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



Montage- und Adapterteile sowie Profilkanten liegen dem Set bei.

Passend für die GRAUPNER Profi - Serie mc-18, FM 6014, PCM 18, mc-16 sowie die Geräte FM 4014 und D 14.

Abmessungen ca. 500x240x200 mm, Gewicht ca. 400 g.

Ladebrichtpreis ca. S 400,-

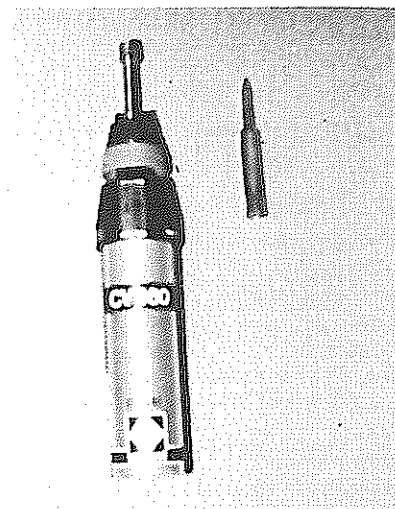
□ □ □

MIKROBRENNER + LÖTKOLBEN = SPOTFLAM

SPOTFLAM ist ein besonders leistungsfähiges und praktisches Werkzeug, das sich durch einige Merkmale auszeichnet:

- * Sehr handlich
- * Verstellbare Flammentemperatur
- * Arbeitet mit Druckgasdose, d.h. ohne Schlauch und Flasche, es kann somit völlig frei bewegt werden.
- * Eine Druckgasdose reicht für ca. 4 Stunden.

Durch Verdrehen des Luftzufuhrstellrings können zwei Flammentemperaturen eingestellt werden. Bei völliger freier Luftöffnung beträgt die Temperatur 1850°C, diese wird zum Hartlöten verwendet. Ist die Öffnung verdeckt,



beträgt die Flammentemperatur 1500°C. Dies ist die Stellung für Weichlöten. Zusätzlich kann auf diesem Feinlötbrenner ein LötKolben aufgesetzt werden, wodurch feines Löten ermöglicht wird.

SPOTFLAM ist somit ein interessantes Werkzeug für den Modellbau, egal ob es zu Hause oder auf dem Flugplatz verwendet wird. Gesehen wurde dieser Lötbrenner bei Firma Kirchert, Wien.

Ladenrichtpreis S 237,-

... da werden doch alle zu Modellbauern!!

MO-FR: 9-12 - 16-19
SA: 9-12

COCKPIT
MODELLBAU

6020 INNSBRUCK · DEFREGGERSTR. 18
☎ 05222 / 492288



KRAFTSTOFFE

WEBRA "SPRIT" DER MARKENKRAFTSTOFF MIT STETS GLEICHBLEIBENDER GÜTE. VOM MOTORENHERSTELLER NACH SEINEN JAHR-ZEHNTE LANGEN ERFAHRUNGEN SELBST GEMISCHT MIT EINZELKOMPONENTEN HÖCHSTER QUALITÄT.

DER "MODERNE" KRAFTSTOFF

WEBRA SPRIT "S" mit synthetischem Öl und Antikorrosionsadditiv ohne und mit Nitromethan

DER "KLASSISCHE" KRAFTSTOFF

WEBRA SPRIT "R" - als Basis dient Rizinusöl ohne und mit Nitromethan

DER "BESONDERE" KRAFTSTOFF

WEBRA SPRIT "T4" - speziell für 4-Takt Motoren - wird auch gerne bei 2-Takt Motoren eingesetzt, wo's manchmal heiß hergeht z.B. im Hubschrauber

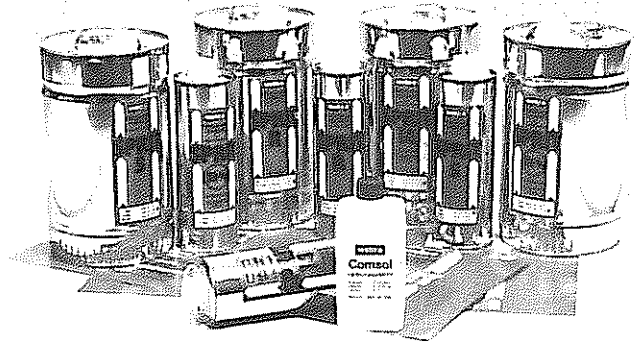
WEBRA SPRIT "25" - der HIGH-SPEED KRAFTSTOFF für mehr Power

ZUM SELBERMIXEN

WEBRA INHIBITOR - das Antikorrosionsadditiv

WEBRA COMSOL - das Leistungsadditiv

WEBRA MODELL AIRKRAFT ÖL - das Hochleistungsöl auf synthetischer Basis



WEBRA Spritpreise:

S 5 l	S 225,-	T4 5 l	S 322,-
R 5 l	S 272,-	R 25,5 l	S 322,-

Zum Selbermischen:

Inhibitor	0,5 l	S 240,-
Comsol	0,5 l	S 156,-
Airkraft Öl	5 l	S 600,-

NEU BEI WEBRA

WEBRA FLITECOTE - die superstarke Bügelfolie mit hervorragender Schrumpfeigenschaft. WEBRA FLITECOTE ist eine neuartige Polyesterfolie mit vielfach besserer Schrumpfeigenschaft. Sie kann mehrmals bearbeitet werden, ohne daß sie diese Eigenschaft verliert. Auch bei Nässe wird sie nicht schlaff.

TECHNISCHE DATEN:

Breite: 78 cm, Länge: 10 m, Gewicht: 38g/lfm.

Ladenrichtpreis S 48,-/m

NEU BEI

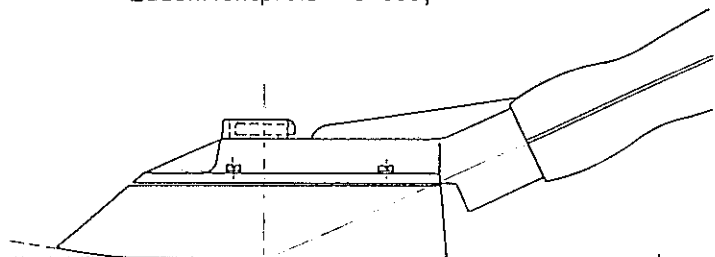
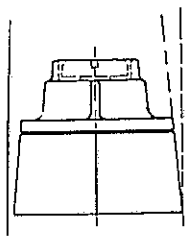


FOLIEN - BÜGELEISEN

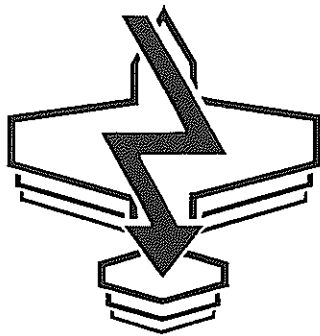
für Modell - Bespannungen

- * ergonomisch gestalteter Griff und Griffwinkel
- * Rundung zum einfachen Heften der Nasenleisten-Folie
- * "angezogene Spitze" für alle Problemecken
- * eingezogene Flanke für bequeme Handhabung
- * runde Flanke erleichtert perfektes Ziehen ohne zu ritzen
- * exakte Temperaturkontrolle dank hochwertigem Thermostaten
- * für alle Folien, "nahtlos" von 0-180°C einstellbar; mit Hilfswerkzeug
- * Qualitäts-TEFLON-Beschichtung für sanftes Gleiten ohne anzukleben und ritzen
- * speziell geformter Gleitschuh für große Flächen und versteckte Ecken
- * hitzeisolierter Griff mit Sicherheits-Stromkabel
- * 110 Watt, 220 Volt - Swiss Made

Ladenrichtpreis S 660,-



MILITKY-CUP



13. Internationales Elektroflug-Meeting und 2. Offizielle Elektroflug- Europameisterschaft

27.-31. Mai 1987
in Pfäffikon/Schweiz

Ein Bericht von F3E-Fachreferent
und Mannschaftsführer

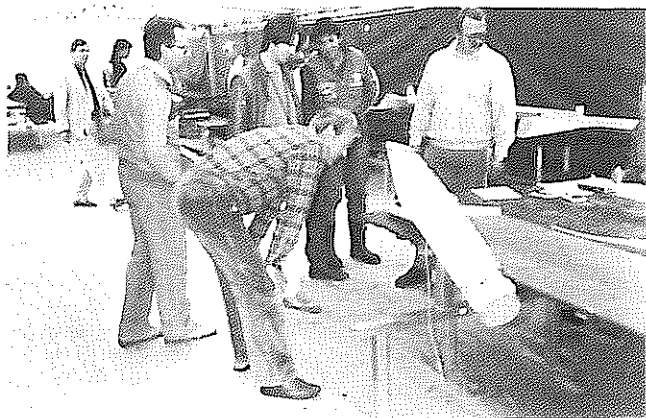
Helmut Kirsch

Als es Anfang dieses Jahres feststand, wo die F3E-Europameisterschaft stattfinden wird, waren wir alle angenehm überrascht. Erstens kannten wir dieses Fluggelände mit allen seinen Eigenheiten von den vergangenen Militky-Bewerben und zweitens wußten wir, daß die Organisation unter der Leitung von Emil Giezendanner alles gab, um diese Bewerbe immer wieder zu einem Erlebnis zu machen.

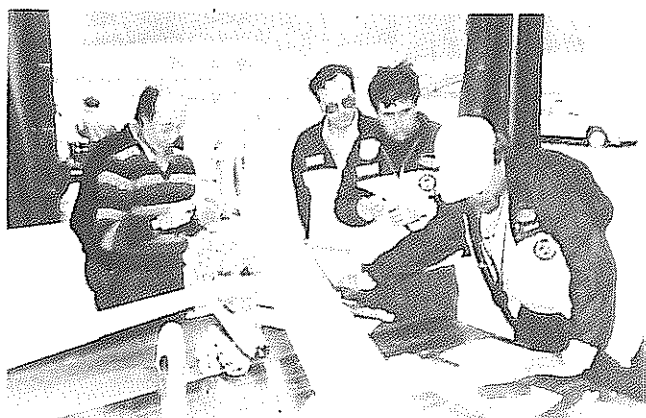
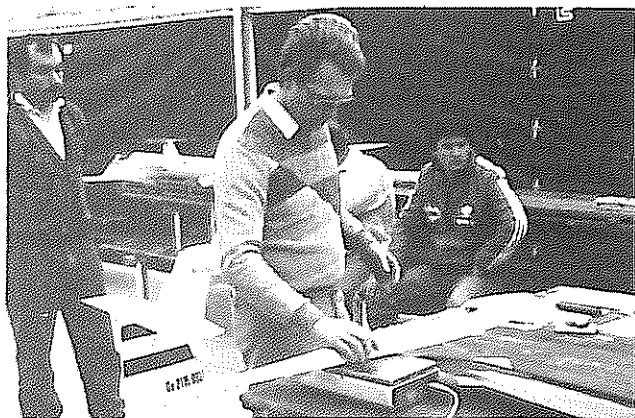
Am 27. Mai war es dann soweit. Alle unsere Teilnehmer und Helfer waren ohne Probleme in Pfäffikon angekommen und bereiteten sich schon eifrig auf die kommenden 6 Durchgänge vor. Zur EM waren 7 Nationen gekommen: Schweden, Belgien, Holland, Italien, Schweiz, Deutschland und Österreich. Mit Ausnahme von Schweden waren alle Nationen mit voller Teilnehmerzahl von 3 Wettbewerbern gekommen, Schweden stellte nur 2 Teilnehmer. Am Nachmittag wurde die Modellabnahme durchgeführt, die zwar sehr genau und schnell, doch ohne Hektik ablief. Das gilt übrigens

für die gesamte Veranstaltung, denn trotz des schlechten Wetters ist keinerlei Hektik oder Unruhe aufgekommen.

Chef der Modellkontrolle war unser BSL Edwin Krill, der auch zusammen mit Werner Groth, BRD und Willy Farny, CH, als Jury fungierte. Wettbewerbsleiter waren abwechselnd Emil Giezendanner und der Vorsitzende der CIAM-Subcommittees F3E, Peter Plommart aus Belgien. Für die Vorbildliche Zeitnehmung, Spiegelmeßanlage und Auswertung, zeichnete wie immer Rudi Augstburger, CH.



Die Bauprüfung wurde sehr genau genommen



Die österreichische Mannschaft und die

Mannschaft der Bundesrepublik Deutschland

Am Nachmittag beginnt das offizielle Training und zwar schon in der Reihenfolge wie die Startnummern ausgelost wurden.. Jetzt beginnt der Kampf gegen die Naturgewalten. Werner Hauer verzichtet auf seinen Trainingsflug, weil es zu dieser Zeit gerade regnet und dichte Wolken in niedriger Höhe vorbeiziehen.

Anschließend an das Training wird gleich der 1. Durchgang geflogen. Die Reihung nach dem 1. Durchgang ist nahezu gleich wie das Endergebnis bei der vorjährigen Weltmeisterschaft. Sollen wir noch weiterfliegen oder gleich den Europameister küren? Diese Entscheidung wird uns vorläufig vom Wetter abgenommen, da es wieder zu regnen anfängt und die Sicht es nicht mehr zuläßt, daß geflogen werden kann. Nach längerer Wartezeit entscheidet die Jury, daß abgebrochen wird.



Werner Groth und Jan David, BRD

Freitag, 29. Mai:

Es regnet noch immer, der Park- und Campingplatz verwandelt sich langsam in eine Schlammwiese, und so manches Auto kann nur mehr durch Anschieben in Bewegung gebracht werden.

Um 9,15 Uhr wird der zweite Durchgang begonnen, aber bereits nach wenigen Startern wird neuerlich unterbrochen. Der Regen hält weiter an, und tiefhängende Wolken nahmen die Sicht. Die Jury entscheidet, daß die 7 Zellen Experimentalklasse geflogen wird, da diese Modelle nicht so große Höhen erreichen. 7 Zellen Experimental ist eine Klasse, bei der das gleiche Programm wie in F3E geflogen wird. Leider haben hier nur Leute eine Chance, die über aerodynamisch optimale Modelle und antriebsmäßig bestes Material verfügen. Einer dieser Spezialisten

ist unser Werner Hauer aus Linz, der mit 12 Strecken den Konkurrenten einiges vorgibt. Das Wetter wird eher schlechter, daher wird gleich der 2. Durchgang 7 Zellen angehängt. Werner gibt wieder 12 Strecken vor. Peter Meisinger, unser Helfer und Nachwuchspilot kommt im 2. Durchgang zu spät und darf nicht mehr fliegen - 0 Punkte!

Beim Wetter ist noch immer keine Besserung in Sicht - keine Chance für F3E. Der 3. Durchgang wird also angehängt, und Werner fliegt wieder 12 Strecken und hat damit diese (Schweizer) Klasse gewonnen.

1. Goldmedaille für Österreich!

Für die EM-Teilnehmer heißt es weiter warten, warten, warten. Da keine Besserung in Sicht ist, wird abgebrochen.

Samstag, 30. Mai:

Das Wetter hat sich gebessert, und das Warten hat sich gelohnt. Nun kommt auch wieder Stimmung auf. Akkus werden geladen und entladen, Motoren werden getestet usw. Für heute sind die noch ausstehenden 5 Durchgänge der EM und 2 Durchgänge FAI open (Militky Cup) angesagt. Daß heißt, daß die Flugakkus zur richtigen Zeit voll geladen sein müssen.

Hier leisten uns die von der Fa. Jungfer geliehenen Batterien wertvolle Dienste. Der 2. Durchgang beginnt für unsere Mannschaft im wahrsten Sinne des Wortes "vernichtend!" Werner Hauer, mit Startnummer 6 erwischt eine noch tiefhängende Wolke, das Modell gerät außer Sicht und kommt nur noch in zusammenhängenden Einzelteilen zur Erde zurück.

Rudolf Freudenthaler mit der Startnummer 13 hat dagegen schon gute Bedingungen und fliegt auf Anhieb 21 Strecken, ein paar zerquetschte Sekunden Motorlaufzeit für den Segelflug und eine saubere Landung reichen für die Führung. Ich kann 20 Strecken fliegen, und mit einer Landung im 15 Meterkreis bin ich auch "dabei". Die Deutschen fliegen auch sehr konstante Wertungen. Anscheinend hat der Mannschaftsführer Jan David jetzt alle "voll im Griff", seitdem er von den Bayern aufgenommen wurde.

Der 3. Durchgang bringt keine Verschiebung der Ränge. Werner kämpft mit seinem Reservemodell weiter, und Rudolf und ich

haben jeweils Flüge über 600 Punkte.

Als Verschnaufpause für uns, wird ein Durchgang FAI open eingelegt. Hier sind unsere Helfer und Nachwuchsflyer voll in ihrem Element und zeigen, was sie schon leisten können.



P. Meisinger und M. Gehring

Der 4. und 5. EM-Durchgang läuft normal, und wir können wieder über 600 Punkte erfliegen.

Am Sieg von "Weltmeister Rudi" wird sich nichts mehr ändern, und er könnte den 6. Durchgang auch als Schauflug absolvieren. Daß dieser 6. Durchgang mit 23 (!) Strecken und einem guten Segelflug ein echter Schauflug wird, hätte niemand gedacht. Der Sieg ist ihm sicher, und es müssen alle neidlos anerkennen, daß Rudolf Freudenthaler zur Zeit der beste Elektroflieger Europas und wohl auch der Welt ist.

Rudolf Freudenthaler gewinnt souverän und wird Europameister!

2. Goldmedaille für Österreich!



Freudenthaler vor d. 6. Start

Steiermark

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RC IV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
85 0005		SUDI Anton, St. Peter Hauptstraße 41, 8042 Graz	UMFC Graz	x	x	x			F3F	
84 0016		TRUSSNIGG Rupert, Anger Straße, 8230 Hartberg	UMFC Hartberg	x	x	x			MS	
84 0012		USCHNIGG Valentin, Schillerstraße 12, 8605 Kapfenberg	ÖMV KSV VEW		x	x				
85 0015		URL Werner, 8083 St. Stefan 1, R. 19	UMFC Gnas	x	x	x				
85 0022		WEIDINGER Fritz, Fluergasse 12, 8790 Eisenerz	Union Eisenerz	x	x	x				
85 0038		ZIMMERMANN Erich, Neudorfer Straße 30, 8041 Graz	ASV Puch					x		

Oberösterreich

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RC IV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
86 0012		ARNOLDER Wilhelm, Baumgarten 2A, 4040 Linz	ASKO MFC Linz		x	x				
81 0035	86	BAUMANN Walter, Rauchstraße 1, 4840 Voedlabruck	MFC Hausruck		x	x				
84 0030		BENISCHKE Gottfried, A.-Bruckner-Straße 12, D-8399 Rothalmünster	Schärdinger FU	x	x	x				
86 0013		BERNER Herbert, Werpelstraße 6, 4614 Marchtrenk	ASKO MFC Linz		x	x				
87 0019		BRESLMAYR Walter, Fuchsenhofstraße 20, 4240 Freistadt	UMFC Freistadt		x	x				
81 0002	84	CHLADEK Engelbert, Glaserstraße 2, 4040 Linz	ASKO MFC Linz			x			SL	
82 0028		DIETINGER Werner, Alchel 8, 4300 St. Valentin	BMFC Mühlparzer		x				F2B, MS	
86 0011		DOMSCHÄ Dieter, Eichendorferstraße 22, 4020 Linz	ASKO MFC Linz		x	x			SL	
77 0009	86	ENSER Jonny, Hausruckedl 35, 4905 Thomasroith			x	x				
87 0028		FRICK Diemar, Magenweg 16, 4020 Linz	ASKO MFC Linz		x	x			SL	
84 0021	84	HITZL Michael, Johann-Böhmi-Straße 5, D-5280 Braunau	Schärdinger FU	x	x	x				
84 0028		HÖLLER Franz, Sonnenfeldsiedlung 19, 4710 Griedkirchen	UMFC Meggenh.	x	x	x				
84 0031		HÖLZL Hermann, Nizefeldweg 32, D-5280 Braunau	Schärdinger FU	x	x	x				
84 0036	87	JANTSCHKE Walter, Kronbergerstraße 7, 4240 Freistadt	UMFC Freistadt		x	x			SL	
83 0007		KAMENEK Walter, Weidfeldstraße 46/4, 4050 Traun	MFC Concorde			x				
87 0002		KÖNIGSHOFER Rudolf, Plannberg 4, 3350 Stadt Haag	BMFC Mühlparzer						F2B, F2D	
66 0014		MEISINGER Peter, Bulgarplatz 5, 4020 Linz	ASKO MFC Linz		x	x				
78 0029	84	Ing. MOSER Anton, Am Hausruck 56, 4901 Ottnang	UMFC Meggenh.	x	x	x	x		F2D	x
81 0020		MÜHLPARZER Erwin, Erlengraben 3, 4470 Enns, Fachreferent	BMFC Mühlparzer						MS, F2B	
77 0007	84	OBERRÄTHER Friedrich, Dammstraße 115, 4464 Kronstorf	ASKO Ikarus Enns	x	x	x				x
81 0036	86	OTT Edwin, Hausruckedl 20, 4905 Thomasroith	MFC Hausruck		x	x				
84 0033		PARZER Josef, 4774 St. Marienkirchen B.	Schärdinger FU	x	x	x				
81 0012	84	PFNÜR Thomas, Voglau 13, D-8390 Passau	Schärdinger FU	x	x	x				x
86 0019		REDTENBACHER Willibald, 4905 Thomasroith 69	MFC Hausruck		x	x				
84 0024	87	SCHIMAK Rudolf, Galvanstraße 24, 4040 Linz	ASKO MFC Linz	x	x	x			SL	
81 0073	84	SCHMIDLEITNER Paul, Schwaben 13, 4752 Hiedau	Schärdinger FU	x	x	x				x
83 0008		SCHUSTER Alois, Schulstraße 12, 4053 Haid	MFC Concorde			x				
84 0020		SPATH Günther, Kainzbauernweg 107, 4780 Scharding	Schärdinger FU	x	x	x				
79 0017	84	SPATH Karl, Kainzbauernweg 107, 4780 Scharding	Schärdinger FU	x	x	x				
72 0001		TRAGWEINDL Leopold, Kieferstraße 39, 4484 Kronstorf	ASKO Ikarus Enns	x	x	x			MS	x
84 0032		WEICHAUS Wolfgang, Söldenpeterweg 26, D-3890 Passau	Schärdinger FU	x	x	x				
85 0023		WEIGL Manfred, 4114 Neuhaus 1	MFC Alkoven	x		x				

Niederösterreich

Lizenz-Nr.	Name und Adresse	Verein	F3A	HC III	HC IV	F4C	F4C	F4C	Sonstiges	Int. PH
87 0037	ATTENEGER Sigiold, Johannweg 2, 3340 Waldhoiten/Ybbs	UMBC Waldhoiten/Y	x	x	x	x	x	x	x	
85 0010	BUCHMAYER Kurt, Malsstraße 10, 3340 Waldhoiten/Ybbs	UMBC Waldhoiten/Y	x	x	x	x	x	x	x	
84 0018	DÖRNER Wolfgang, Hirsberggasse 16, 2560 Berndorf	UMBC Enzesfeld	x	x	x	x	x	x	x	
83 0004	EIGNER Helmut, Vöthlgasse 6/1, 3100 St. Pölten	BSV Vöth St. Pölten	x	x	x	x	x	x	x	
87 0013	GIEFING Walter, Schindeldorfsstraße 63, 1210 Wien	HSV BG Kreuzenstein	x	x	x	x	x	x	x	
84 0015	HÄUER Franz, Bahnhofstraße 21, 9812 Glog-Steighans	UMFC Waldhoiten/Y	x	x	x	x	x	x	x	
85 0002	HUBNER Robert, Karl-Diner-Gasse 17, 1100 Wien	MFC Silbergrube	x	x	x	x	x	x	x	
87 0015	HÖNIG Rainer, Stolzengasse 360, 3511 Furtl	MFC Silbergrube	x	x	x	x	x	x	x	
85 0003	HUBNER Robert, Karl-Diner-Gasse 17, 1100 Wien	HSV BG Kreuzenstein	x	x	x	x	x	x	x	
85 0009	ORTNER Peter, Höhenstraße 5, 3340 Waldhoiten/Ybbs	HSV BG Kreuzenstein	x	x	x	x	x	x	x	
77 0015	MACHATSCH Helmut, Girmelgasse 3/1/3/19, 1060 Wien	HSV BG Kreuzenstein	x	x	x	x	x	x	x	
84 0008	ORTNER Peter, Höhenstraße 5, 3340 Waldhoiten/Ybbs	MFC Waldhoiten/Y	x	x	x	x	x	x	x	
84 0005	PETSCHER Erich, Bernhardsgasse 44/7/1, 1100 Wien	MFC Weikersdorf	x	x	x	x	x	x	x	
87 0036	RECHINSKY Gerhard, Sitzimonsstraße 4, 3340 Waldhoiten/Ybbs	MFC Waldhoiten/Y	x	x	x	x	x	x	x	
82 0007	RIESS Johannes, Josefsstraße 100, 3100 St. Pölten	BSV Vöth St. Pölten	x	x	x	x	x	x	x	
81 0049	SCHLAGER Wolfgang, Magschnitzgasse 17/1/6, 3830 Waldhoiten/Thaya	HC-Fachlehren	x	x	x	x	x	x	x	
84 0003	SCHNAT Erich, Markomannsstraße 28/10/22, 1220 Wien	MFC Weikersdorf	x	x	x	x	x	x	x	
87 0012	SCHÖDL Hans, Mühlgasse, 2660 Kirchschlag	MFC Kirchschlag	x	x	x	x	x	x	x	
78 0035	STIEBERNY Walter, Schönbürggasse 20, 2544 Leopoldsdorf	MFC Enzesfeld	x	x	x	x	x	x	x	
84 0002	TURK Josef, Stauding 143, 3500 Krems	OMV MFG Silbergrube	x	x	x	x	x	x	x	
78 0009	WENZEL Franz, Aile Gasse 20/4/3, 2552 Hirsenberg	MFC Enzesfeld	x	x	x	x	x	x	x	
87 0005	WENZEL Walter, Aile Gasse 20/4/3, 2552 Hirsenberg	MFC Enzesfeld	x	x	x	x	x	x	x	

Lizenz-Nr.	Name und Adresse	Verein	F3A	HC III	HC IV	F4C	F4C	F4C	Sonstiges	Int. PH
87 0021	ACHARNER Johann, Fluggasse 15, 6363 Westendorf	MFC Bruckenthal	x	x	x	x	x	x	x	
87 0024	AGOSTINI Johann, Feistenbergstraße 17, 6060 Hall	MFC Hall	x	x	x	x	x	x	x	
78 0023	FRITZ Dieter, Innebucker Straße 41, 6190 Schwarz	MFC Tirol	x	x	x	x	x	x	x	
79 0036	GASTGER Sebastian, Dörl 175, 6323 Bad Hainburg	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
87 0032	HIRZINGER Hubert, Buxen im Thale 11/53, 6363 Westendorf	MFC Bruckenthal	x	x	x	x	x	x	x	
87 0017	KACHNER Karl, Salzburger Straße 33, 6300 Wörgl	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
83 0022	KUNIGENSCHMIED Bruno, Hainbühlstraße 49, 6020 Innsbruck	MGB Hall	x	x	x	x	x	x	x	
87 0026	KOFLER Helmut, Spornplatz 200, 6250 Kundl	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
79 0007	KRIEGER Herbert, Inntalrain 91, 6020 Innsbruck	OMV Tirol	x	x	x	x	x	x	x	
78 0061	LASSNIG Wilhelm, Kranenwäweg 7, 9900 Leitz	OMV Tirol	x	x	x	x	x	x	x	
84 0046	LEICHEBERGER Hermann, Schubertstraße 11, 6300 Wörgl	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
82 0032	LISY Adolf, Dörl 76, 6323 Bad Hainburg	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
87 0040	LOTTESBERGER Adolf, 6234 Brandenberg 162A	OMV MGB	x	x	x	x	x	x	x	
83 0021	MÜLLIG Hermann, Untere Leind 30, 6060 Hall	MGB Hall	x	x	x	x	x	x	x	
79 0040	PAPPERT Karl, Siebenbürger Straße 6, 6330 Kufstein	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
87 0053	PLUNSER Helmut, Ziegelweg 6, 6060 Hall	MGB Hall	x	x	x	x	x	x	x	
85 0030	SCHATZ Josef, Sudtiroler Straße 23, 6410 Telfs	MBV Spantasse Telfs	x	x	x	x	x	x	x	
87 0039	WEINSEBIL Wailer, Fachstraße 64B, 6233 Kramsach	OMV MGB	x	x	x	x	x	x	x	
78 0058	WIESER Erikaheid, Augasse 28a, 6300 Wörgl	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	
87 0030	WESNER Heibel, Frauensühnstraße 10, 6330 Kufstein	MFC Wörgl	x	x	x	x	x	x	x	

Tirol

Vorarlberg

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RC IV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
87 0057		AMANN Klaus, Kapuzinerstraße 6, 6700 Bludenz	MBG Bludenz						F3B	
82 0033	87	BAUER Wolfgang, Paspelweg 13, 6830 Rankweil	MSFC Rheintal	x	x	x				
76 0043	84	BLUM Eugen, im Forach 25, 6850 Dornbirn	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	x
96 0008		BÖHLER Eimar, Wichnerstraße 36, 6990 Lustenau	MSFC Dornbirn							
78 0027	83	BREYER Diemar, Hallerstraße 17, 6850 Dornbirn	MSFC Dornbirn	x	x	x				
96 0005		BURKHART Hans, Kaiser-Franz-Josef-Straße 28A, 6890 Lustenau	MSFC Dornbirn	x	x	x				
87 0046		DICKIE Christopher, Münlitz 265, 6892 Sulz-Roethis	MSFC Rheintal						F3B	
87 0035		DICKIE James, Münlitz 265, 6892 Sulz-Roethis	MSFC Rheintal	x	x	x				
96 0006		FRIEDL Hans, Römerstraße 26A, 6900 Bregenz	MSFC Dornbirn	x	x	x				
87 0044		GALEHR Oskar, Montafoner Straße 25, 6700 Bludenz	MBG Bludenz						F3B	
81 0016	82	GANAU Rainer, Landstraße 9, 6824 Schöns	MBG Bludenz	x	x	x				
82 0036		GRABNER Walter, Raichstraße 62, 6890 Lustenau	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	
87 0049		HARTMANN Eduard, Hofen 222, 6811 Göllis	MBG Bludenz						F3B	
87 0042		HASEMANN Klaus, Oberer Paspelweg 11, 6830 Rankweil-Bredens	MSFC Rheintal						F3B	
87 0055		HIEBLE Werner, Am Bach, 6840 Gaisis	MSFC Rheintal						F3B	
87 0056		HILLER Ewald, Steiracker 7, 6850 Dornbirn	MSFC Rheintal						F3B	
87 0056		HÜBER Othmar, Waldburgstraße 44, 6714 Nüziders	MBG Bludenz	x	x	x			MS	x
83 0028		JANNER Harald, 6870 Bezau 149	MSFC Rheintal					x		
86 0001		KALTEIS Harald, Am Birkengraben 5, 6971 Hald	MBG Bregenz	x	x	x			F3B	
87 0053		LERCHER Erich, Hochquellenstraße, 6846 Hohenems	MSFC Rheintal						F3B	
82 0037		MAHR Harald, Sägerstraße 8, 6905 Gisingen	MBG Bludenz	x	x	x			MS	
87 0052		METZLER Gebhard, Walgaustraße 58A, 6824 Schöns	MBG Bludenz						F3B	
82 0031	86	MEYER Gerhard, Oberveitthausenstraße 6, D-6990 Lindau	MBC Bregenz	x	x	x				
87 0054		NAROBÉ Edmund, Hammerstraße 23, 6806 Feldkirch	MBG Bludenz						F3B	
87 0047		NENNING Eimar, Raiffeisenstraße 46, 6700 Bludenz	MBG Bludenz						F3B	
87 0048		MEYER Werner, Alte Landstraße 16, 6714 Nüziders	MBG Bludenz						F3B	
87 0050		PFEIFER Rudolf, Ausernitzstraße 11, 6780 Schruns	MBG Bludenz						F3B	
84 0042		PLANGGER Peter, Rüdigerstraße 5, 6800 Feldkirch	MBG Bludenz	x	x	x				
86 0004		REITER Albert, Rheinstraße 47, 6900 Bregenz	MBC Bregenz	x	x	x				
86 0003		SAFARIK Konstantin, Riedgasse 39, 6850 Dornbirn	MBC Bregenz	x	x	x				
86 0007		SCHLATTER Johannes, Falkenstraße 9, 6973 Höchst	MSFC Dornbirn	x	x	x				
78 0045	84	STEFANOJ Helmut, Lerchenstraße 4, 6822 Wolfurt	MSFC Rheintal	x	x	x			MS	x
78 0010	84	WASNER Karl sen., Santsenstraße 6, CH-9435 Heerbrugg	MSFC Rheintal	x	x	x			F3B	
82 0040	84	WASNER Karl jun., Eugstisriet 1, CH-9456 Sennwald	MSFC Rheintal						F3B	
86 0002		WEISS Wolfgang, Hofstingstraße 3, 6923 Lauterach	MBC Bregenz	x	x	x				
82 0039	86	WIEHL Gerhard, Achsiedlungsstraße 13, 6900 Bregenz	MBC Bregenz	x	x	x				

Kärnten

Lizenz-Nr.	AF	Name und Adresse	Verein	F3A	RC III	RC IV	F4C	F3C	Sonstiges	Int. PR
83 0018	87	ALLESCH Erhard, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit	OMV MFG St. Veit		x	x			MS, SL	x
83 0017	87	ALLESCH Othwin, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit	OMV MFG St. Veit		x	x			MS, SL	x
83 0009		DOLEZAL Hermann, Stobitzen 12, 9585 Gödersdorf	MFC Finkenstein				x		F3F	
76 0001	84	FLEISCHHÄCKER Josef, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt	Klagenfurt FSC		x	x	x	x	F3F, MS, F3E	x
86 0017		GÄRTNER Wilfried, Gunktaler Straße 5, 9560 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0002	87	HOFFELNER Erich, Wüstenrotstraße 7, 9500 Villach	OMV ASKO Villach		x	x	x		MS, SL	
83 0003	87	HOFFELNER Renate, Wüstenrotstraße 7, 9500 Villach	OMV ASKO Villach		x	x			F3F, SL	
86 0016		MAURER Manfred, Hölling 70, 9560 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0010		MICHELETSCH Gerald, 9582 Latschach 43	MFC Finkenstein						MS	
78 0052	82	Ing. POMPEJIG Peter, Ringstraße 4, 9330 Traibach	OMV MFG Kappel/Tr.	x	x	x			MS	x
86 0018		ROSENWIRTH Josef, Muldenweg 5, 9560 Feldkirchen	MBG Feldkirchen	x	x	x				
83 0015		Dr. SCHÖBER Wolfgang, Pulst 78, 9556 Liebenfels	OMV MFG St. Veit						MS, SL	
83 0019		TENGG Karl, Gerichtsstraße 2, 9300 St. Veit	OMV MFG St. Veit						MS	
82 0023	87	WEIHS Werner, St.-Stephaner-Weg 23, 9330 Traibach	OMV MFG Kappel/Tr.		x	x			MS, SL	
77 0004	84	ZMOLING Fritz, 9761 Graßenburg 207	OMV MFG Graßenburg			x				

Liebe Modellflugfreunde!

Wir legen hauer die 3. Auflage unserer Punkterichterliste vor. Es ist nicht immer leicht diese exakt zu führen, weil ja in der Zwischenzeit verschiedene Punkterichter nicht nur nicht punkten, sondern vom Osterreich Aero-Club ausgetreten sind. Wir würden daher allen Veranstatlern von Wettbewerben empfehlen, neben der Punkterichterlizenz auch den Zahlschein (Mitgliedsausweis) zu verlangen, um festzustellen, ob der Punkterichter Aero-Club-Mitglied ist.

Die Punkterichterliste hat die Gültigkeit 1987/88 bis zum Erscheinen der Punkterichterliste 1988/89.

Nun zu den einzelnen Angaben:

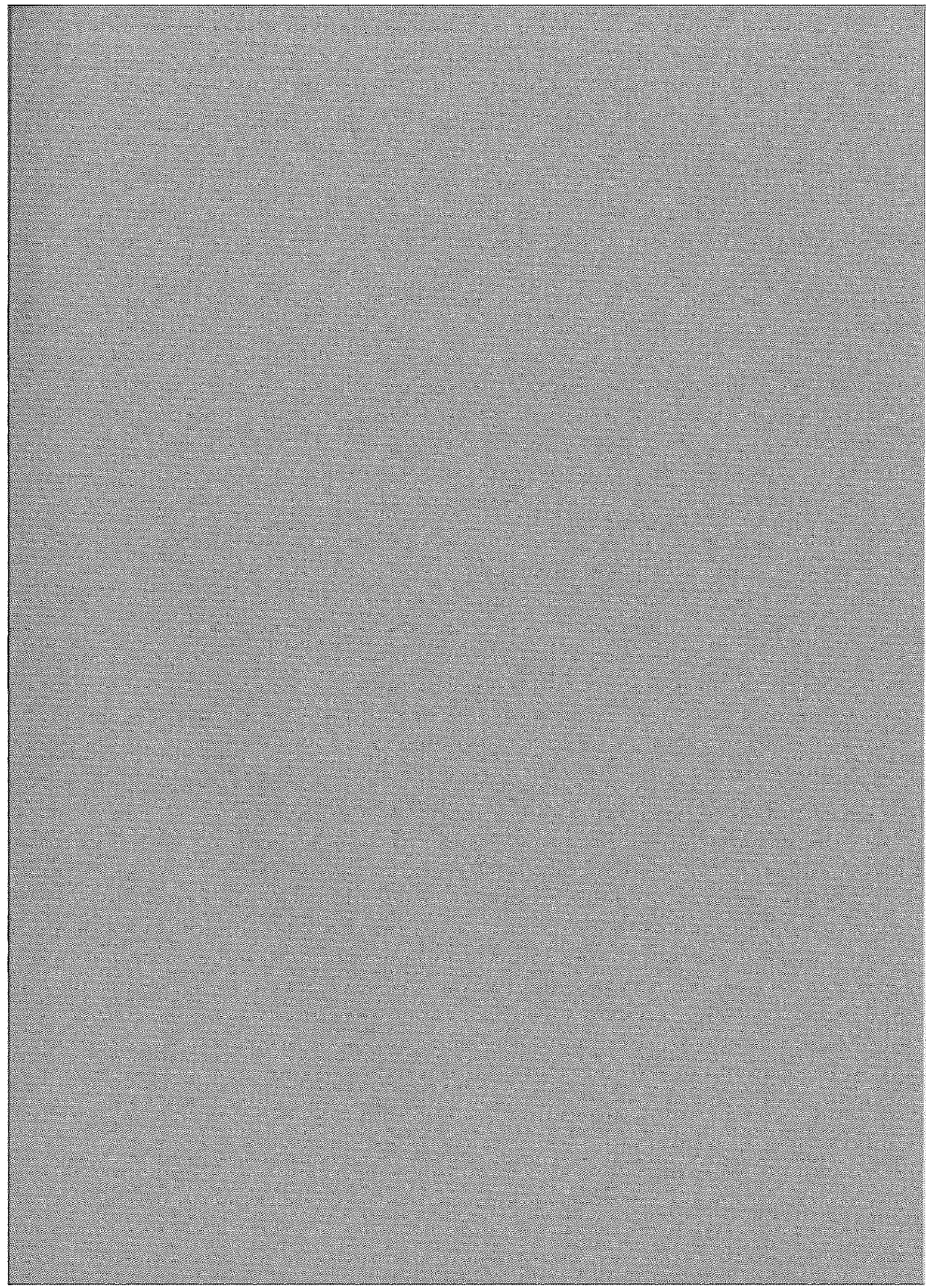
- Die Punkterichter sind nach Bundesländern, alphabetisch geordnet.
- In der ersten Spalte ist die Lizenznummer angegeben. Die ersten beiden Ziffern geben das Jahr des besuchten Erstlehrganges an, die Vierergruppe dahinter die Nummer des laufenden Jahres, in dem der erste Kurs besucht wird.
- Die zweite Spalte gibt das Jahr des letzten Auffrischungslehrganges bekannt.
- Die dritte Spalte Name und Adresse des Punkterichters.
- Vereinszugehörigkeit zur Zeit des letztesuchten Kurses.
- Die Klassen, in denen der Punkterichter eingesetzt werden darf.
- Sonstige Klassen.
- Gibt an, ob der Punkterichter auch international punkten darf, denn nach zehnmaligem Einsatz als Punkterichter bei nationalen Wettbewerben kann er auch bei internationalen Wettbewerben eingesetzt werden.

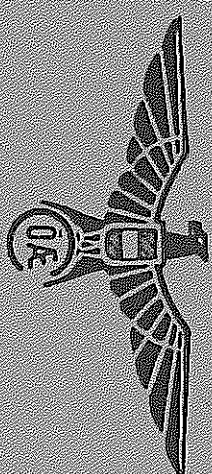
Für Veranstatler von Modellflugwettbewerben ist dies nun ein Nachschlagwerk, dessen sie sich bedienen sollten, um genügend Punkterichter für ihre Veranstaltung zu haben. Sollte es irgendwelche Unklarheiten geben oder irgendwelche Angaben nicht richtig sein, so bitten wir um Benachrichtigung, damit wir den Fehler oder eine Änderung im „prop“ bekanntgeben können.

Wir hoffen, mit dieser 3. Auflage eine brauchbare Unterlage für die Veranstatler von Wettbewerben geschaffen zu haben und wünschen Ihnen viel Erfolg.

Robert Grillmeier
ONF-Delegierter

Edwin Krill
Bundessektionsleiter





PUNKTERICHTER
des Österr. Aero-Clubs
Sektion Modellflug

1987/88

In der Mannschaft erringen wir den 2. Platz der BRD. Wie sagt unser Bundessektionsleiter immer? "Einmal der Gigl - einmal der Gogl!" Also das nächste Mal wieder der Gigl!

In der offenen Wertung belegt Michael Gehringer den 4. Platz und Peter Meisinger den 7. Platz. Wenn man im Nachhinein diese EM analysiert, so haben wir mit Rudolf Freudenthaler einen Spitzenpiloten, der keine Chance ausläßt, um Punkte zu sammeln. Werner Hauer und ich können auch in der Spitze mithalten, und das mit "nur" 30 Zellen. Die anderen Piloten, die mit 60 Stück/0,7 Ah bestückt sind, verfügen deutlich über mehr Antriebsleistung.

Für mich sehr erfreulich, daß ich mit meinem Eigenbaumotor, Eigenbauregler usw. sehr gut mithalten kann. Bei den Fernsteuerungen dominiert die mc 18 von Graupner, die zur Zeit anscheinend die Anlage ist. Bei einem Blick in das Senderdepot konnte man sich davon überzeugen, daß diese Anlage von sehr vielen Spitzenpiloten verwendet wird. Auch Freudenthaler und ich haben unsere Modelle damit ausgerüstet.

Ab 1988 wird das Gewicht der Antriebsbatterie auf 1,1 kg inklusive Verdrahtung, Stecker und Isolierung limitiert. Außerdem darf die Spannung 42 Volt nicht überschreiten. Dies entspricht 20-21 Zellen 1,2 Ah oder 30 Zellen 0,8 Ah. Wir können schon gespannt sein, was diese Änderung mit sich bringen wird. Denn Leistungssteigerung muß nicht nur mit zuladen von noch mehr Akkus verbunden sein. Als zweite Änderung, die zur Zeit noch in Erprobung ist, soll der Steigflug der ersten Aufgabe in mindestens 2 Steigflüge aufgeteilt werden. Der Grund dafür ist, daß das Modell nicht so große Höhen erreicht und dadurch für den Wendemarkenrichter und Piloten besser sichtbar bleibt. Vielleicht tragen diese Änderungen dazu bei, in Zukunft wieder mehr (vielleicht auch Sie) Elektroflieger zu haben, da auch damit der finanzielle Aufwand deutlich reduziert wird.

Doch wieder zurück zum Wettbewerb. Nachdem die offiziellen EM Flüge abgeschlossen waren, wurde die schweizerische /-Zellen-Seglerklasse geflogen. Bei dieser Klasse wird ein Dauerflug von 5 Minuten geflogen, mit frei wähl-

EUROPAMEISTERSCHAFT F3E - SEGLER

28. - 31. Mai 1987

PFÄFFIKON / SCHWEIZ

Einzelwertung

RANG	NAME	ST.NR	LAND	FLUG1	FLUG2	FLUG3	FLUG4	FLUG5	FLUG6	TOTAL
1	FREUDENTHALER R.	13	A	637	637	651	608*	653	669	3247
2	WEISSGERBER F.	5	D	610*	622	626	613	622	642	3125
3	HITZLER A.	12	D	618	607	639	603	627	604*	3094
4	HUERNER N.	17	D	597*	626	607	605	609	629	3076
5	KIRSCH H.	19	A	587*	621	607	591	622	602	3043
6	BUHOLZER M.	16	CH	574	606	566*	568	608	601	2957
7	PAGLIANO E.	10	I	563	555*	607	596	579	592	2937
8	LUEDI H.-R.	11	CH	575	591	593	570	579	593*	2908
9	HAUER W.	6	A	589	0*	574	540	524	622	2849
10	VAN DOORNE P.	8	B	551	526*	543	566	555	584	2799
11	ANDRES H.	7	CH	541	542	573	548	246*	531	2735
12	KEIM P.	15	NL	523	538	552	519*	532	572	2717
13	GIVONE V.	2	I	487	450*	562	535	548	553	2685
14	MAES FRANCIS	18	B	0*	564	279	558	586	567	2554
15	JAAP VIS	1	NL	444	410*	512	516	570	493	2535
16	CECCARELLI M.	20	I	510	225	522	566	0*	549	2372
17	VAN'T LAAR H.	9	NL	520	0*	464	351	433	504	2272
18	SAMUELSSON BO	14	S	0*	440	514	0	517	480	1951
19	ENGBERG ST.	3	S	135	430	471	0*	433	455	1924
20	NEL WILLY	4	B	392	398	0*	0	0	0	790

Nationenwertung

NAME	GRU.NR.	LAND	PILOT 1	PILOT 2	PILOT 3	TOTAL
1 DEUTSCHLAND HITZLER A.*WEISSGERBER F.*HUERNER N.	1	D	3094	3125	3076	9295
2 OESTERREICH FREUDENTHALER R.*KIRSCH H.*HAUER W.	2	A	3247	3043	2849	9139
3 SCHWEIZ LUEDI H.R.*BUHOLZER M.*ANDRES H.	3	CH	2908	2957	2735	8600
4 ITALIEN PAGLIANO E.*GIVONE V.*CECCARELLI M.	4	I	2937	2685	2372	7994
5 HOLLAND JAAP W.*KEIM P.*VAN'T LAAR H.	6	NL	2535	2717	2272	7524
6 BELGIEN VAN DOORNE P.*MAES FR.*NEL WILLY	5	B	2799	2554	790	6143
7 SCHWEDEN ENGBERG ST.*SAMUELSSON BO*	7	S	1924	1951	0	3875

barer Motorlaufzeit und Ziellandung. Hier hat kein Österreicher teilgenommen. Es waren aber sehr viele Schweizer Modellflieger am Start.

Am Abend fand im Festzelt das Festbankett statt, bei dem der Servicedienst der Swiss Air ein vortreffliches kaltes Bufett arrangiert hat.

Nach dem reichhaltigen und gutem Essen fand die Siegerehrung der bereits abgeschlossenen Wettbewerbe statt. Die Österreicher konnten sich freuen, erhielten sie doch wieder gleich zwei Goldmedaillen: Werner Hauer als Gewinner der 7-Zellen Seglerklasse (Experimental) und Rudolf Freudenthaler als neuer Europameister.

Werner Hauer erhielt außerdem den Konstruktionspokal im Militky Cup aus den Händen der Witwe des Elektroflugpioniers Fred Militky, Frau Wilma Militky.

Sonntag, 31. Juni :

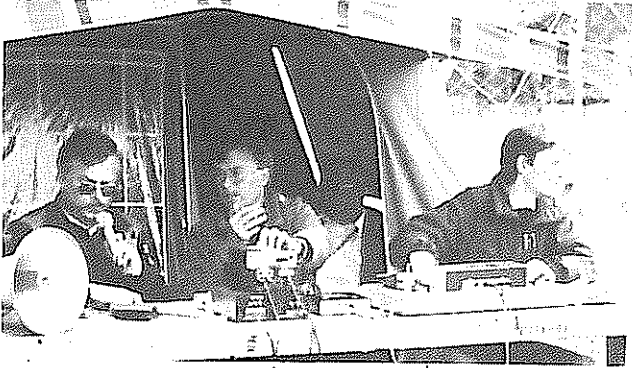
Außer Rudolf Freudenthaler, der noch in den Kunstflugklassen mitmischte, reisten alle Österreicher ab.

Den FAI-Kunstflugwettbewerb entschieden die beiden Brüder Bruno und Emil Giezerdanner für sich vor Rudolf Freudenthaler.

Den 14-Zellen Kunstflugwettbewerb gewann dann wieder der Elektroallrounder Rudolf Freudenthaler.

Das war dann die

3. Goldmedaille für Österreich !



CIAM F3E Vorsitzender P. Plomart (l.) und der Auswertungschef R. Augstburger (m.) mit Helfer



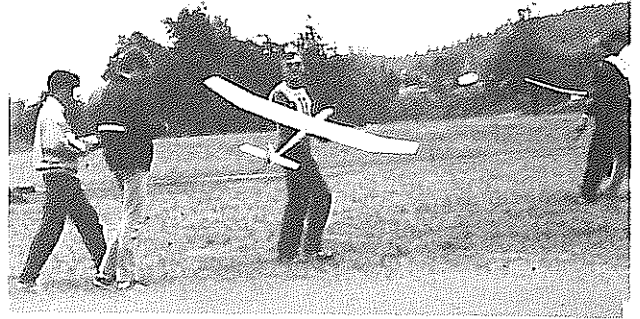
W. Hauer (3.v.l.) bei dem verhängnisvollen Flug, der zum Absturz führte



Diesmal drehten die Deutschen den Spieß um und wurden F3E-Mannschaftsmeister



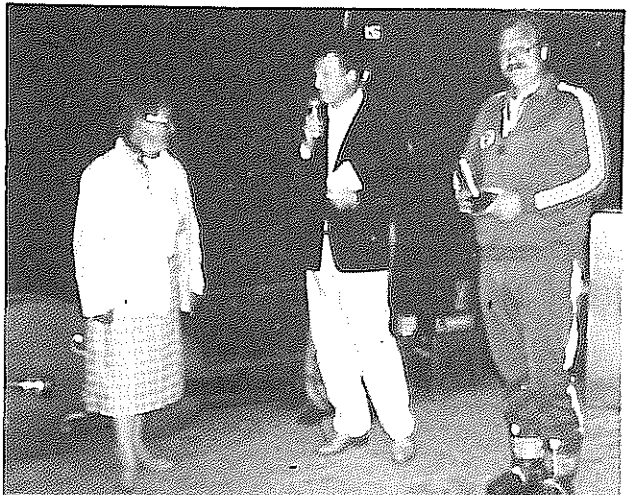
Rudolf Freudenthaler kann leicht lachen, er wurde Europameister (l. Weißgereber, r. Hitzler)



Der Auswertungschef ist aber auch aktiver Modellflieger, er flog in der 7 Zellenklasse



Der WM- und EM Zweitplatzierte F. Weißgerber, BRD und sein Mannschaftsführer Jan David



Frau Wilma Militky überreichte Werner Hauer den Konstruktionspokal (m. E. Giezendanner)



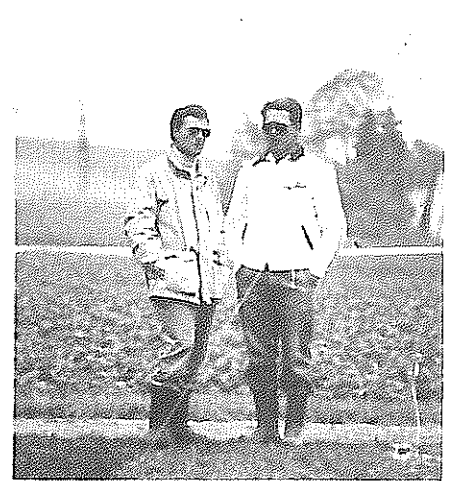
Die Österreicher freuen sich: Gleich drei "Goldene" bei der Elektro-Europameisterschaft



Der erfolgreiche Welt- und Europameister im Elektroflug, Rudolf Freudenthaler, mit seinen beiden Kunstflugmodellen

FR Helmut Kirsch im Gespräch mit dem EM-Organisator Emil Giezendanner

Zum Abschluß der EM kamen zum Gruß noch die Fallschirmspringer



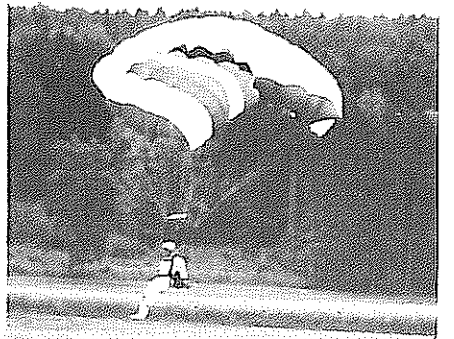
In der Pylon Racing-Klasse nahm diesmal kein Österreicher teil, und die Großseglerklasse wurde wegen zu geringer Nennungsanzahl nicht ausgetragen.

Bei der abschließenden Siegerehrung stand dann unser Rudolf Freudenthaler neuerlich am Stockerl. Ganz besondere Gratulation!

Diese Elektroflug-Europameisterschaft war für die Österreicher sehr erfolgreich, und es bleibt zu hoffen, daß sich noch mehr

Modellflieger für diese Kategorie interessieren. Gelegenheit gibt es dazu beim 1. Elektrofluglehrgang am Spitzerberg am 21.-23. August 1987.

Die Veranstaltung war bestens organisiert und vorbereitet und verlief trotz des oft sehr schlechten Wetters ohne besondere Pannen und in bester Harmonie. Dafür gebührt dem Veranstalter Lob und Anerkennung, an der Spitze dem unermüdlichen Emil Giezendanner.



SPEZIFIKATIONEN der EM - Teilnehmer

Name	Mod.	Gew.FI gr.	Gew.Rumpf Inkl.Batt. gr.	Gew. Ges. gr.	Fläche HLW dm ²	Fläche Ges. dm ²	Flächen Belastg. gr/dm ²	Spannw. mm	Motor Fabrikat	Motor Typ	Batt. Fabr.	Batt. Typ	Anz. Zeller	
S. Engberg	S		4300	4300	7,3	63,33	67,898	2730	Geist	150	Sanyo	1,2	25	
B. Samuelson	S		4125	4125	6,7	65,2	63,758	2770	Keller	100	Sanyo	1,2	21	
H.R. Luedi	HB	A	1260	3461	4721	6,88	68,94	68,480	2960	Keller	200	Sanyo	AR 700	60
H. Andres	HB	A	1215	3555	4770	6,639	68,14	70,008	2948	HP	355	Sanyo	AR 700	60
M. Buholzer	HB	A	1209	3280	4489	7,28	61,18	73,374	2960	Keller	200	Sanyo	SCR 1,2	30
		B												
		B	1174	3621	4795	6,21	65,95	72,707	3316	HP	355	Sanyo	AR 700	60
H. Kirsch	A	A	1081	3251	4332	6,93	59,79	72,454	2730	Eigenbau Kirsch	Sanyo	SCR 1,2	30	
W. Hauer	A	A	972	2400	3372	7,5	59,64	56,539	2770	Eigenbau Kirsch	Sanyo	SCR 1,2	30	
R. Freudenthaler	A	A	859	3203	4062	7,04	63,46	64,009	2845	Geist	150	Sanyo	SCR 1,2	30
		B	1033	3251	4294	7,04	59,39	72,302	2705	Gesit	150	Sanyo	SCR 1,2	30
		A	1021	3611	4632	6,4	63,66	72,762	2860	Keller	200	Sanyo	AR 700	60
		B	930	3573	4505	6,4	63,66	70,767	2860	Keller	200	Sanyo	AR 700	60
F. Maes	B	A	1058	3140	4198	7,14	57,86	72,554	2860	Geist	150	Sanyo	SCR 1,2	30
W. Nel	B	A	669	2386	3055	7,14	69,54	61,519	2795	Geist	150	Sanyo	SCR 1,2	30
P. Van Dorne	B	A			1907	5,68	51,65	59,149	2690	HP	308	Sanyo	SCR 1,2	20
		B	691	2362	3053	3,70	31,30	60,927	----	Keller	80	Sanyo	SCR 1,2	10
		B	417	1710	2127	5,68	51,65	59,109	2690	HP	308	Sanyo	SCR 1,2	20
		B			1910	3,70	31,30	67,955	1910	Kellner	80	Sanyo	SCR 1,2	12
F. Weißgerber	D	A	1124	3538	4662	6,81	70,05	66,553	2960	HP	355	Sanyo	0,7	60
N. Hübner	D	A	1132	3235	4367	6,81	70,05	62,341	2960	HP	355	Sanyo	1,2	30
A. Hitzler	D	A			4970	7,03	68,43	72,692	2895	Gesit	250	Sanyo	AR 700	60
		B			4445	6,80	66,56	66,782	2775	Geist	150	Sanyo	AR 700	60
		B			4877	6,90	65,20	74,801	2970	HP	355	Sanyo	AR 700	60
V. Givone	I	A			4212	6,00	57,92	72,721	2860	Geist	150	Sanyo	1,2	28
E. Pagliano	I	A	690	3129	3819	5,10	50,70	70,809	2485	Geist	150	Sanyo	1,2	24
M. Ceccarelli	I	A	763	3104	3867	5,70	61,60	62,825	2440	Gesit	150	Sanyo	1,2	26
		B	1084	3168	4252	5,72	54,94	69,512	2450	HP	355	Sanyo	1,2	30
		B	1203	3118	4321	5,10	53,80	71,877	2387	Geist	150	Sanyo	1,2	30
J. Vis	PH	A			4252	6,50	58,37	72,846	2635	Geist	150	Sanyo	1,2	30
H. van Tlaar	PH	A			4205	6,00	57,87	74,667	2635	Geist	150	Sanyo	1,2	30
		B			3117	6,10	53,80		2120					
		B			3117	5,14	42,19	73,880	2083	Eigenbau 2 X	Sanyo	1,2	20	
P. Keim	PH	A			4422	7,00	62,48	70,775	2685	Geist	150	Sanyo	1,2	28
		B			4380	6,30	70,89	61,786	2740	HP	355	Sanyo	1,2	28
		B			2608	5,80	47,46	54,952	2150	Keller	50/24	Sanyo	0,8	26
		B			4205	5,80	61,20	68,709	2620	HP	355	Sanyo	1,2	30

F1E *Kampf gegen den starken Wind!*

von Hans Gremer, BRD

Es hilft nichts, wegen des fast immerwährenden Windes zu jammern - man muß etwas dagegen tun! Das erklärte Ziel der Magnetflieger ist deswegen der Kampf gegen den Wind, und es scheint geradezu unverständlich, daß man diesem Problem so wenig Bedeutung wie im Großflug beimißt. Doch man muß die Relationen erkennen: Ein Wind von 6m/s bedeutet im Leicht-Modellflug soviel wie ein Sturm für ein Großflugzeug.
 Natürlich kämpft man im Magnetflug auch noch gegen stärkere Winde, was bei den verfügbaren Steuerkräften noch Probleme schafft. Aber von Jahr zu Jahr werden die Flug- und Steuermethoden verbessert. Im Verbund mit der technischen Entwicklung steht die nunmehr "variable Wertung", deren Grundprinzip gerade bei starkem Wind darin besteht, keine längere Zeiten zu fliegen, als zur Siegerermittlung nötig sind, und damit unnötige Verluste und Rückholstrapazen vermeiden hilft.

EIN WINDMODELL MIT KURZEN FLÜGELN UND SCHMALEM RUDER:

Der 'Wettbewerbseinsteiger sichert sich einen angemessenen Erfolg, wenn er vor allem ein leicht steuerbares Modell verwendet, wie es z.B. der "SLOPE - SHUTTLE" mit 1,6 m Spannweite darstellt - siehe Abbildung 1. Der Name "Slope Shuttle" bedeutet soviel wie "HANGPENDLER", was also ein Modell für den schnellen "Pendelverkehr" am Hang ahnen läßt. Der Name wurde an den "Space-Shuttle" angelehnt, also an eine Raumfähre, die für den Pendelverkehr zum Weltraum bestimmt ist ... besser gesagt war. Siehe dazu Illustration zur Abbildung 1!

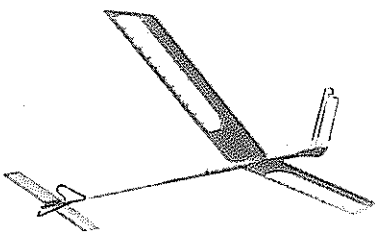
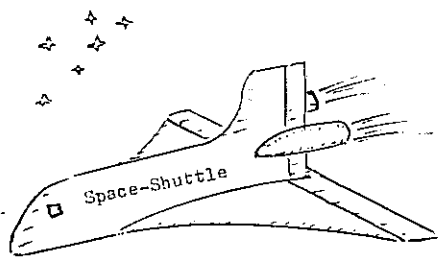


Abbildung 1
 Magnetmodell "SLOPE - SHUTTLE" = "Hangpendler" für Pendelverkehr am Hang.

"SPACE - SHUTTLE" =
 "Raumpendler" für
 Pendelverkehr zum
 Weltraum.



Spannweite hat nur das halbe Flügelträgheitsmoment wie eines mit 2,25m Spannweite bei gleichem Gewicht - wir haben das aus einem großen, dicken Buch gelernt!

Jedoch ist das Gewicht dieser kürzeren Flügel bedeutend geringer, und dabei können sie noch dazu viel steifer und fester gebaut werden, wodurch sie wiederum einen großen Bleizusatz ermöglichen - "Bleifrei" geht's nicht immer!
 Genaueres sagt die Übersichtszeichnung der Abbildung 2 über das Modell aus. Wir werden im folgenden nochmals darauf zurückkommen, vor allem auf das verwendete Flügelprofil.

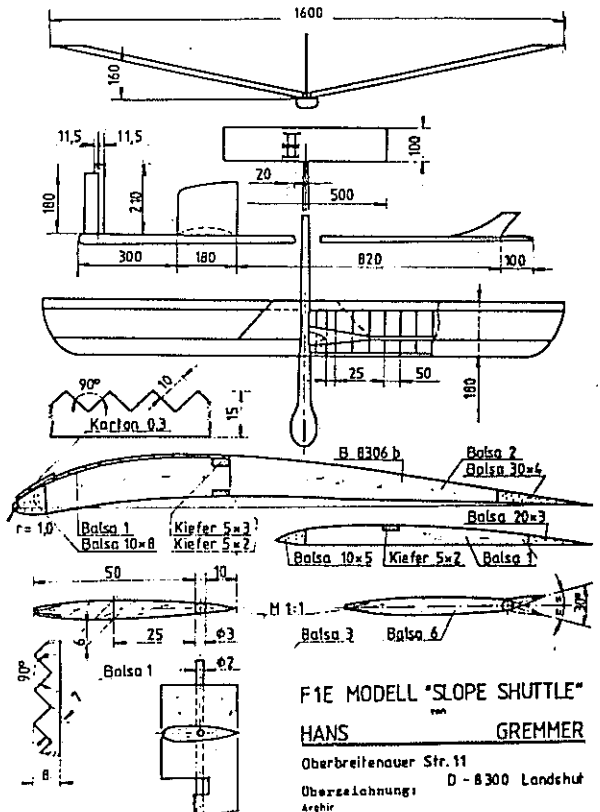


Abbildung 2

F1E MODELL "SLOPE SHUTTLE"
 HANS GREMMER
 Oberbreitenauer Str. 11
 Oberseelohnung: D - 8300 Landshut
 Arghir

RECHTECKFLÜGEL FORDERN MEHR BLEI!

Schon beim "Slope-Shuttle" und später noch ausgeprägter beim "SPACE-FIGHTER" - siehe vorerst Abbildung 4 - verwendeten wir keine Vollrechtecke für den Flügelgrundriß, sondern nur für den Innenteil. Die Außenteile wurden abgeschragt.

Warum wir vom durchgehenden Rechteckgrundriß abkamen, steht ausführlich in dem Buch "Vom Balsagleiter zum Hochleistungssegler", Verlag FMT, D 7570 Baden-Baden. In erster Linie war es wegen der Einstellung auf Schnellflug!
 Beim Langsamflug können Rechteckabschlüsse vorteilhaft sein, weil hier die Oberseitenströmung zuerst in

der Flügelmitte abzureißen beginnt, während die Enden noch tragen - siehe dazu Abbildung 3a. Für das Fliegen gegen starken Wind - also im schnelleren Flug mit kleinem Anströmwinkel - ist aber auf jeden Fall der Rechteckgrundriß vor allem bei Konkavprofilen (Profile mit ausgehöhlter Unterseite) sehr ungünstig - und zwar wegen der ("Gremmerschen") Unterseitenablösung nach Abbildung 3 b. Wie man sieht, tritt diese Unterseitenablösung ungünstigerweise zuerst an den Enden auf - und was noch fataler ist - meistens zuerst an einem der beiden Flügel, was das Modell zum einseitigen Abkippen bringt.

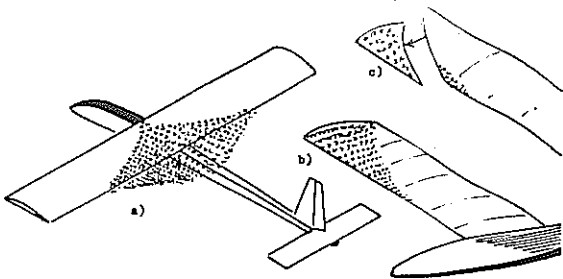


Abbildung 3

- a) Bei hohem Anstellwinkel Strömungsablösung in Oberseitenmitte beginnend
- b) Bei niedrigem Anstellwinkel Strömungsablösung auf Unterseite, an den Enden beginnend
- c) Unterseitenablösung verzögert durch "Wegschneiden" der stärker verwirbelten Randteile

Hat man schon einen Voll-Rechteckflügel gebaut, dann bleibt auf dem Flugfeld nichts anderes übrig, als das Modell mit einer Menge Bleiballast zu versehen - natürlich nur kurz vor dem Schwerpunkt, damit das Modell nicht zu kopflastig wird und noch mit großem Anstellwinkel fliegt, bei dem eben die Unterseitenablösung nicht eintritt.

Natürlich ist es besser, das Modell mit einem Randabschluß zu versehen, bei dem die verwirbelten Flügelteile sozusagen "weggeschnitten werden" - wie in Abbildung 3c dargestellt, und von uns öfters mit Erfolg praktiziert.

Auf jeden Fall vermeide man auch sogenannte "geometrische Flügelschränkungen", das heißt Flügelverwindungen mit Profilbeibehaltung, wie immer wieder in den Lehrbüchern empfohlen - einer schreibt's vom andern ab! Damit würde man im Schnellflug wieder das alte Übel provozieren - an den negativ verwundenen Außenteilen würde die Strömung wieder zuerst anreißen!

Erst zuletzt noch verwende man ein weniger konkaves Profil - davon später mehr. Vorerst bringen wir den Randabschluß "zu Ende".

WEITERE VORTEILE ZURÜCKGEPEFLTER FLÜGELSPITZEN

Man schreibt ihnen zunächst eine wirksamere Reduzierung des Randwiderstandes als bei einer ungepfeilten Verjüngung des Randes zu. Im Modellflug ist diese Tatsache z.B. durch Versuche Erich Jedelskys schon vor fast zwei Jahrzehnten bekannt geworden. Allgemein wurde sie erst durch neue Flügelrandformen des Großfluges publik, so in letzter Zeit durch die "Dornier-Dreiecks-Randbogen" - siehe dazu Bild-einschub in der Übersichtszeichnung des "Space-Fighter" Abbildung 4. Das Foto Abbildung 5 zeigt das Modell im Fluge. Diese Randbögen sollen Treibstoffeinsparungen von 5% bringen. Weil aber bei Motorflugzeugen der induzierte Widerstand etwa ein Drittel des Gesamtwiderstandes beträgt, kann man von einer Verminderung des induzierten Widerstandes um 15% ausgehen.

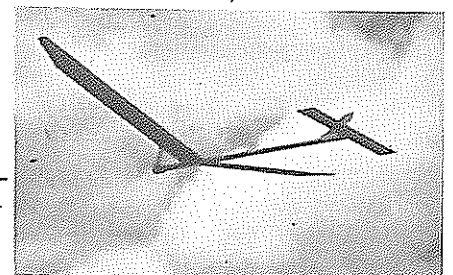


Abbildung 5

"SPACE-FIGHTER" = Welt-raumkämpfer" im bodennahen Luftraum unter den Wolken

Die Natur verwendet für die schnellsegelnden Meeressegler wie Möwen und Albatrosse noch längere, rückgepeilte Zuspitzungen. Siehe dazu auch Abbildung 6 von einem segelnden Albatros!

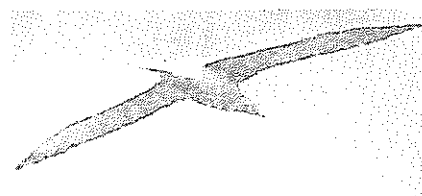
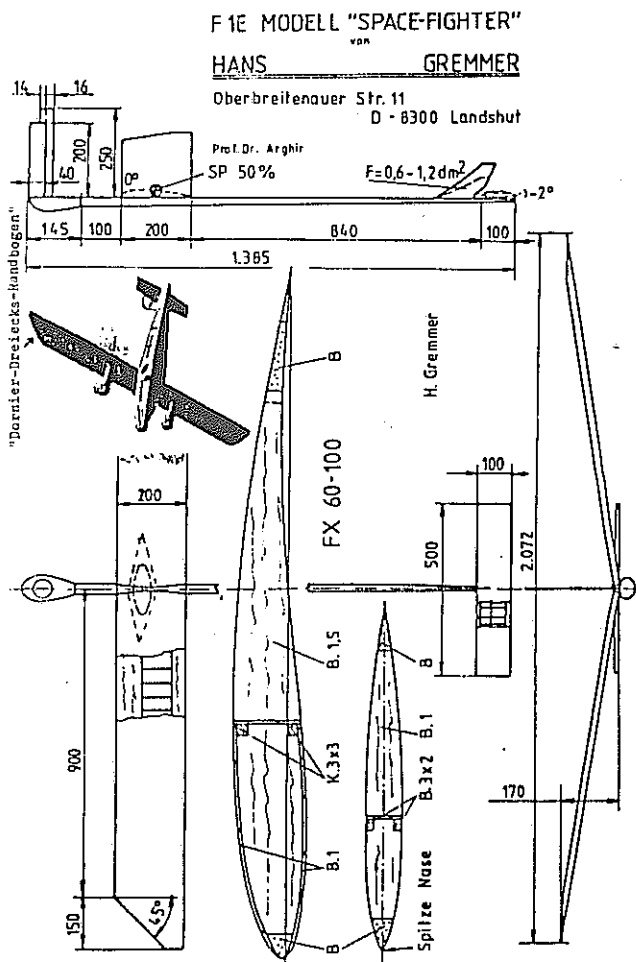


Abbildung 6

Wanderalbatros (Diomedea exulans)
3450 mm Spannweite, mit zugespitzten
Flügelenden im schnellen Segelflug



Sicher wird dabei der induzierte Widerstand noch etwas weiter gesenkt, aber noch weit mehr der schädliche Einfluß von vorzeitigen Unterseitenablösungen vermieden: Die Natur hat sozusagen die Außenteile mit den Unterseitenwirbeln "herausgeschnitten", wichtig vor allem bei Konkavprofilen!

Wenn wir bei unseren Modellen nicht zu einer so rigoros perfekten Randverjüngung gelangten, dann sprechen dafür einige Gründe:

- * Das Problem der Re-Zahl an längeren Randverjüngungen
- * Das bei unseren Schnellseglern vollere Profil zögert die Unterseitenablösung länger als ein Vogelprofil hinaus.
- * Bei langsamerer Einstellung arbeitet unser etwas voller Randabschluß länger ablösungsfrei an den Oberseitenenden.
- * Für unsere etwas breiteren Flügel können wir bei stumpferer Randfeilung noch einen Stabilisierungseffekt herausholen: Die Schrägränder bieten bei seitlicher Anströmung unterschiedlichen Auftrieb - siehe dazu Abbildung 7!

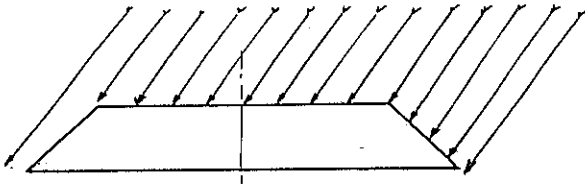


Abbildung 7

Schrägrand bietet bei seitlicher Anströmung größere "Angriffsfläche"

Durch relativ breite Schrägränder ersparen wir uns also Flügelknicke mit den bekannten Bruchrisiken - einfache V-Form genügt! Es kommt bei diesem Randabschluß noch ein weiterer baulicher Vorteil hinzu: Die Rippen können alle bis zum Randabschluß gleich bleiben. Für die Dreiecksränder verwenden wir am besten Hartstyropor mit Balsamrandung. Das geht am schnellsten und ist mit Klebebandflügelverbindung am bruchsichersten.

KEULENPROFIL WORTMANN FX 60-100 DER DURCHBRUCH!

Offen gestanden, war der kurzflügelige "Slope-Shuttle" noch nicht schnell genug - er schob trotz 400g Bleizusatz 10 mm vor dem Schwerpunkt bei 10 m/s Wind noch zurück. Das Profil - obwohl für Allround-Zwecke gutgeheiß - war eben doch nicht windschlüpfri-
gig genug.

Der langflügelige "Space-Fighter" mit seiner entsprechend größeren Fläche und wesentlich geringeren Flächenbelastung schaffte es - dies war ausschließlich dem hervorragenden Schnellflugprofil FX 60-100 zu verdanken. Es mußte jedoch mit 0,3mm dünnen Turbulatoren in 20% Flügeltiefe versehen werden.

Nur ein Nachteil dieses Modelltyps: Die Wendigkeit war gegenüber dem "Slope Shuttle" naturbedingt geringer.



fernsteuern

1. Klasse

mit

MULTIPLEX

ROYAL mc
mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der
SUPER-SERIE

Best.-Nr. 35728 35 MHz
Best.-Nr. 35729 40/41 MHz



Begrenzte Auflage mit:

- Namensgravur und folgender Zusatzausstattung:
- 1 zusätzliches Memory-Softmodul nach Wahl
- Jet-Box
- Kreuztrageriemen

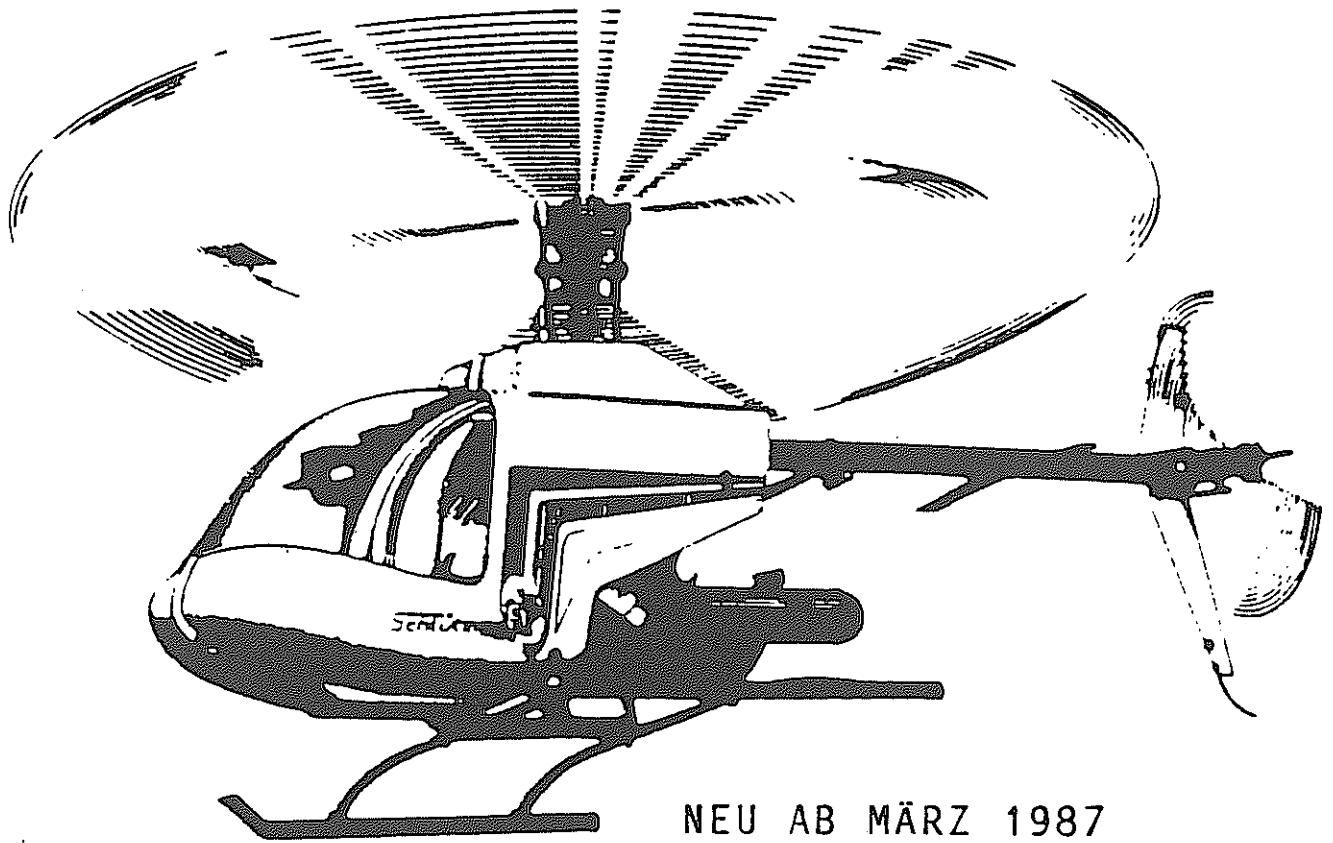
Fragen Sie Ihren Fachhändler

MULTIPLEX modelltechnik

Neuer Weg 15 · Telefon 07233/1051-55 · 7532 Niefern · W. Germany

Gegen
Einsendung
dieses Coupons
bzw. Abgabe bei Ihrem
Fachhändler erhalten Sie ein
Handbuch ROYAL mc

*unverbindliche Preisempfehlung



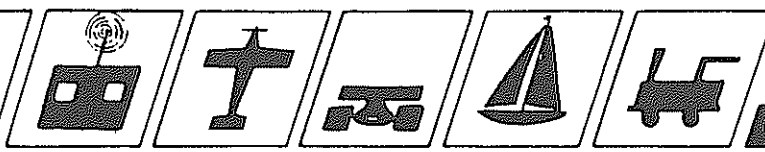
NEU AB MÄRZ 1987

 * 1. SCHLÜTER-ROBBE HELICENTER IN ÖSTERREICH *
 *

Alle 87er Modelle sowie sämtliche Ersatzteile
 (auch GRAUPNER-HEIM Star Ranger, HIROBO Shuttle
 und Stork). *** Expresspostversand ***

MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
 HERBSTSTRASSE 63
 TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.

SEGELFLUGPROFILE

von Norbert Habe

Norbert Habe, z. Zt. in der BRD, lieferte uns wieder einige Profile für den Segelflug.

148-884: ein sehr schnelles Profil, besonders für Hangsegler. Mit Wölbklappen bringt es auch gute Steigleistungen. Die Re-Zahl soll sicher über 85.000 liegen.

175-978: ist wohl eines der z. Zt. besten Profile für F3B. Sehr schnell. Mit Wölbklappen sehr gute Steigleistungen. Re-Zahl ab 85.000.

1885-1055: Dieses Profil ist wegen seiner Gesamtleistung gut für F3B und für Elektro-Segler geeignet. Für F3B besonders in höheren Lagen (ab 1500 m über NN) wegen der geringen Luftdichte! Für Hobby-Flieger besonders zu empfehlen. Mit Wölbklappen gute Langsamflugeigenschaften. Wegen der Profildicke ($d=10,55\%$) kann leicht und stabil gebaut werden.

ALLE Profile sind für den Kunstflug bestens geeignet!

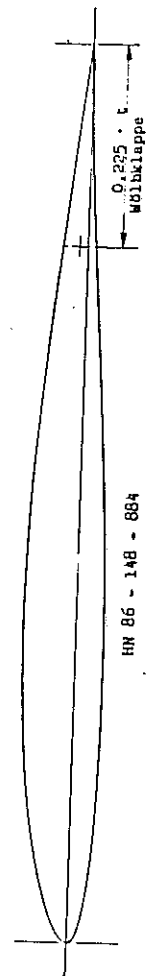
Leider ist es mir nicht mehr möglich, auch Profildaten dazu zu liefern. Der Student, der mir anfangs helfen konnte, hat sein Studium abgeschlossen und nun keinen Zugang zu Rechner- oder Meßanlagen. In der Praxis haben sich alle drei Profile bereits bewährt. Interessant ist dabei, daß das 1885-1055 in Südafrika (!) zwei Meisterschaften in F3B gewonnen hat. Für unsere Verhältnisse würde ich das 175-978 für F3B verwenden. Für den Hangsegler kommt nur das 148-884 in Frage.

Sollte jemand diese Profile verwenden, so wäre ich über jede Information darüber sehr dankbar.

Meine Adresse: Norbert Habe, Laacher Weg 63
D-4005 Meerbusch 1, BRD. Tel. 02105-8464 oder
0211-587/2678.

Koordinaten zu Profil = HN 86 - 148 - 884 =

Nr.	X	Ya	Yu
0	0,000	0,00000	0,00000
1	,003	,00563	-,00383
2	,006	,00905	-,00645
3	,010	,01178	-,00832
4	,015	,01448	-,01008
5	,025	,01923	-,01295
6	,040	,02485	-,01605
7	,060	,03086	-,01924
8	,085	,03699	-,02241
9	,115	,04259	-,02495
10	,150	,04769	-,02689
11	,200	,05303	-,02909
12	,250	,05658	-,02980
13	,300	,05821	-,03003
14	,350	,05857	-,02967
15	,400	,05817	-,02881
16	,450	,05682	-,02722
17	,500	,05416	-,02518
18	,550	,05089	-,02309
19	,600	,04608	-,01978
20	,650	,04107	-,01649
21	,700	,03589	-,01329
22	,750	,03040	-,00998
23	,800	,02466	-,00668
24	,840	,02013	-,00483
25	,880	,01508	-,00268
26	,920	,00968	-,00154
27	,950	,00610	-,00052
28	,975	,00292	-,00010
29	1,000	,00000	,00000



Profildicke $d = ,0884 \cdot t$, Rücklage = $,335 \cdot t$,
Wölbung $f = ,0148 \cdot t$, Rücklage = $,450 \cdot t$,
 $C_{mo} = 0,040$, $C_{Aopt} = 0,60$, $X_2 = 0,315 \cdot t$,
Klappentiefe $,225 \cdot t$.

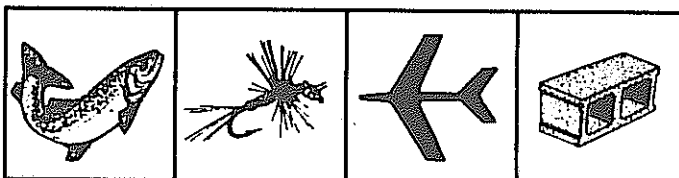
Mb. Mai 1986

Fortsetzung nächste Seite

FILIFLEX Hochstartschnur

F3B-taugliches, zugfestes, UV-beständiges Monofil, entwickelt für den Modellflugbau. Hohe Abriebfestigkeit und Geschmeidigkeit gewährleisten sicheren Einsatz im Wettkampf.

Ab öS 800,— Warenwert portofrei — täglicher Postversand.



Angelschnure

Fliegenschnüre

Hochstartschnure

Handwerksschnüre

Best. Nr.	Test kg	Ø mm	Länge m	ös inkl. MWSt.
HS 1,4	56	1,0	1 x .400	463,—
HS 1,20	56	1,0	1 x 2.000	1.940,—
HS 1,54	85	1,5	1 x .400	828,—

SPEZIALSCHNÜRE

FILIVERSAND

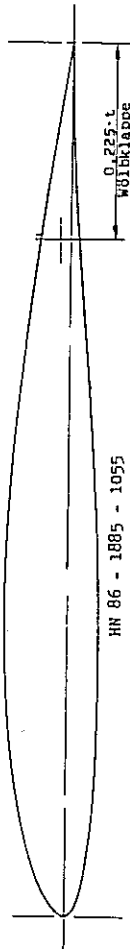
SIGRID PLATZER - 2620 Neunkirchen, PF 71 - Tel. 02635/2457

Koordinaten zu Profil - HN 86 - 1885 - 1055 -

Nr.	X	Yo	Yu
0	0,000	0,00000	0,00000
1	,003	,00680	-,00450
2	,006	,01090	-,00760
3	,010	,01420	-,00980
4	,015	,01745	-,01185
5	,025	,02320	-,01520
6	,040	,03000	-,01880
7	,060	,03730	-,02250
8	,085	,04473	-,02617
9	,115	,05153	-,02907
10	,150	,05775	-,03125
11	,200	,06425	-,03375
12	,250	,06860	-,03450
13	,300	,07060	-,03470
14	,350	,07105	-,03425
15	,400	,07060	-,03320
16	,450	,06900	-,03130
17	,500	,06580	-,02890
18	,550	,06185	-,02645
19	,600	,05605	-,02255
20	,650	,05000	-,01870
21	,700	,04375	-,01495
22	,750	,03710	-,01110
23	,800	,03015	-,00725
24	,840	,02465	-,00515
25	,880	,01850	-,00270
26	,920	,01210	-,00150
27	,950	,00750	-,00040
28	,975	,00360	-,00000
29	1,000	,00000	,00000

Koordinaten zu Profil - HN 86 - 175 - 978 -

Nr.	X	Yo	Yu
0	0,000	0,00000	0,00000
1	,003	,00632	-,00418
2	,006	,01012	-,00706
3	,010	,01319	-,00910
4	,015	,01621	-,01101
5	,025	,02155	-,01412
6	,040	,02786	-,01746
7	,060	,03464	-,02090
8	,085	,04155	-,02431
9	,115	,04786	-,02700
10	,150	,05364	-,02902
11	,200	,05968	-,03135
12	,250	,06372	-,03204
13	,300	,06558	-,03223
14	,350	,06600	-,03181
15	,400	,06558	-,03084
16	,450	,06409	-,02907
17	,500	,06112	-,02684
18	,550	,05745	-,02457
19	,600	,05206	-,02095
20	,650	,04644	-,01737
21	,700	,04064	-,01388
22	,750	,03446	-,01031
23	,800	,02800	-,00673
24	,840	,02289	-,00478
25	,880	,01718	-,00250
26	,920	,01124	-,00139
27	,950	,00696	-,00037
28	,975	,00334	-,00000
29	1,000	,00000	,00000

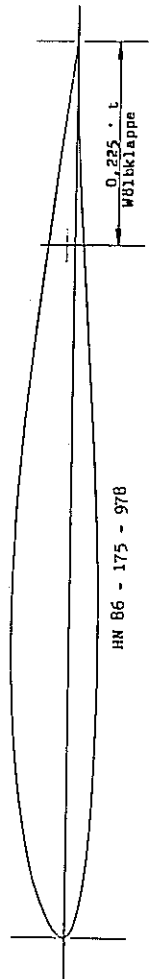


Profildicke $d = ,1055 \cdot t$, Rücklage = $,335 \cdot t$,
 Wölbung $f = ,01885 \cdot t$, Rücklage = $,450 \cdot t$,
 $C_{mo} = 0,085$, $C_{aopt} = 0,85$, $X_G = 0,350 \cdot t$,
 Klappentiefe $,225 \cdot t$.

Mb. Feber 1986

Profildicke $d = ,09785 \cdot t$, Rücklage = $,335 \cdot t$,
 Wölbung $f = ,01751 \cdot t$, Rücklage = $,450 \cdot t$,
 $C_{mo} = 0,070$, $C_{aopt} = 0,80$, $X_G = 0,335 \cdot t$,
 Klappentiefe $,225 \cdot t$.

Mb. Mai 1986



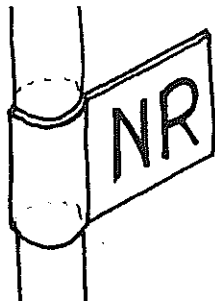
"PLÖTZLICHE STÖRUNG" ?

Lösung : FREQUENZFAHNEN !

Als regelmäßiger Leser von prop erlaube ich mir, zum Thema RC - FLUGSICHERHEIT eine kleine Anregung.

Trotz Frequenztafeln und Quarzmarken, welche ja nicht allzu groß sind, kommt es immer wieder vor, daß fliegende Modelle durch "plötzliche Störungen" gestört oder sogar zum Absturz gebracht werden.

Durch Anbringung einer gut sichtbaren FREQUENZFAHNE an jedem Sender mit der Nummer des



Quarzes (siehe Abbildungen), kann man schon aus größerer Entfernung erkennen, welcher Quarz bereits "besetzt" ist.

Ich habe aus einer roten Selbstklebefolie und einem Stück Isolierrohr, welches über die Antenne geschoben wird, eine solche "FREQUENZFAHNE" angefertigt. Wenn diese eventuell auch noch in der jeweiligen Frequenzfarbe gehalten ist, erübrigt sich unter Umständen sogar die Anbringung der Frequenznummer !



Und noch eine weitere Anregung hätte ich für Veranstalter: Fügt bitte der Wettbewerbsausschreibung einen Lageplan bzw. Skizze Eures Fluggeländes bei. Insider kennen sicherlich den Platz, aber wer erstmals den Platz erst lange suchen muß, wird sicherlich nicht erfreut sein. Mit einer einfachen Skizze findet man das Fluggelände bestimmt leichter.

Josef Türk, Krems

MODELLFLUG LITERATUR

Helmut Hausner

Mein erstes RC-Flugmodell

Ein Lehrgang für den Selbstbau nach Bauplan.

112 Seiten, Format 16 x 23 cm, 100 Abb. und Zeichnungen, Broschur, kartoniert, S 230,- Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, 7570 Baden - Baden.

Mit diesem Buch erhält der jugendliche Leser und Einsteiger in den Modellflugsport eine Anleitung an die Hand, wie er sein erstes Flugmodell selbst bauen kann. Lektion für Lektion, also Schritt für Schritt, wird anhand des beiliegenden Bauplans das Modell "Fredy" erstellt.

"Fredy" ist ein leicht zu bauender, stabil fliegender RC-Motorsegler. "Fredy" ist aber auch ein kleiner Junge, mit dem der Autor in leicht verständlicher Sprache den Werdegang des Modells erklärt und erzählt. Viele Tips helfen zum tieferen Verstehen und lassen dieses vth-Fachbuch zu einem echten Nachschlagwerk werden.

Der Autor ist bekannt durch seine Einsteiger-Serie mit "Emil und Otto" aus der Zeitschrift "Flug- und Modelltechnik". Er schreibt mit sehr viel Einfühlungsvermögen und schafft es mit seinem Stil, das Interesse am Lesen aufrecht zu halten.

Das Buch wird empfohlen für Jugendliche ab etwa 12 Jahren - nach oben gibt es keine Altersbegrenzung!

F.W. Hofstede

Großflugmodelle

Anregungen * Tips * Praxis

120 Seiten, Format 13 x 19 cm, 63 Abb. und Zeichnungen, Broschur, kartoniert, S 145,-, Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, Baden-Baden.

Als Großflugmodelle gelten solche ab etwa 2 m Spannweite und einem Gewicht, das zwischen 5 und 20 kg liegt. Daß man diese Modelle nicht mit allen Maßstäben der "Normalen" messen kann ist klar.

F.W. Hofstede, langjähriger Experte des Großmodellfluges, zeigt in diesem Band der "modellbau-reihe", auf was man achten muß, wo es Unterschiede zu den "kleinen" Modellen gibt. Zahlreiche Tips aus der Praxis des Autors sind in den Text eingeflossen.

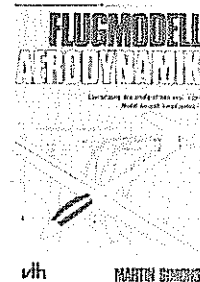
Schwerpunkte des Inhalts sind: Der Bau der Modelle, die Triebwerksanlage, die Empfangsanlage

und natürlich das Fliegen. Der Leser erhält viele Anregungen für den Selbstbau oder die Ausrüstung eines Baukastenmodells. Ein Bezugsquellenverzeichnis rundet das Buch ab.

Martin Simons

Flugmodell - Aerodynamik

256 Seiten, Format DIN A5, 166 Zeichnungen, Broschur kartoniert, S 260,- Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, 7570 Baden-Baden.



Dieses Buch stellt einiges aus der allgemeinen Theorie der Aerodynamik in praxisbezogener Weise dar und wie es auf Modellflugzeuge, insbesondere Segler anwendbar ist.

Jedem, dessen Interesse am Modellflug nicht nur beiläufig ist, wird das bessere Verständnis des Verhaltens seines Modells nützen. Er wird weniger gravierende Fehler bei der Austrimmung oder Steuerung seines Modells machen, wird besser bauen und mag auch die konstruktive Auslegung seines Modells verbessern. Abgesehen davon ist aber die Aerodynamik an sich ein interessantes Wissensgebiet und vermittelt zusätzliche Faszination beim Modellflug.

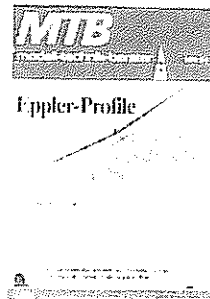
Martin Simons ist anerkannter Fachmann auf diesem Gebiet und beschäftigt sich mit Modellflug und Segelflug. Übersetzt wurde die erfolgreiche englische Version von Hans Walter Bender, auch kein Unbekannter in Sachen Flugmodell-Aerodynamik. Somit ist die Gewähr gegeben, daß das Buch mit großem Sachverstand ins Deutsche übertragen wurde.

Prof. Dr. Richard Eppler
Werner Thies
Dipl. Ing. Martin Hepperle

Eppler - Profile

10., überarbeitete und erweiterte Auflage

136 Seiten, Format DIN A4, 44 Profil-Strakzeichnungen, Broschur, kartoniert, S 200,- Verlag für Technik und Handwerk GmbH.



Dieses Standardwerk erscheint nunmehr in bereits 10. Auflage, völlig überarbeitet und mit dem bisherigen Band 2 der Eppler-Profile vereint.

Damit sind alle Eppler-Profile mit Strakzeichnungen in verschiedenen Tiefen und den zugehörigen Koordinaten enthalten. Ebenfalls neu sind die Polardiagramme. Aufgrund einer Erweiterung des Rechenprogramms von Prof. Dr. Richard Eppler ent-

MODELLFLUG LITERATUR

halten nun alle Diagramme Blasenwarnungen.

Die Anleitung wurde vollständig überarbeitet und auf den neuesten Stand gebracht. Darin enthalten sind viele Tips aus Theorie und Praxis sowie Anwendungshinweise für die einzelnen Profile. Selbstverständlich fehlt auch eine ausführliche Anleitung zum Zeichnen der Profile nicht.

Neu aufgenommene Profile, vor allem für den Einsatz bei Großmodellseglern sind E 66, E 67, E 68.



Helmut Drexler

Ruderanlenkung im Flugmodell

Praktische Lösungsvorschläge

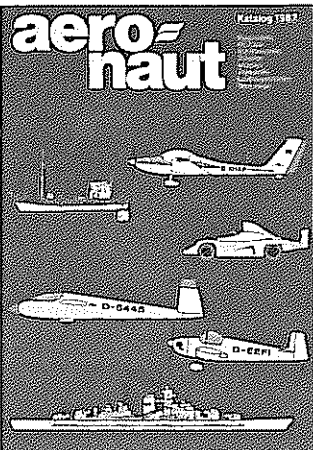
76 Seiten, Form. 13 x 19 cm.
Broschur, kartoniert, S 120,-
Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Baden-Baden.

Oft sind es die auf den ersten Blick unwichtig erscheinenden Dinge, die beim Bau eines Flugmodells Probleme bereiten können.

Schon allein durch Verwendung einer anderen Fernsteueranlage kann unter Umständen die vorgesehene Ruderanlenkung nicht realisiert werden. Oder man hat sich zum Eigenbau entschlossen, einem Umbau oder gar zu einer Eigenkonstruktion.

Der langjährige, erfahrene Modellflieger wird wahrscheinlich eine Lösungsmöglichkeit kennen. Der weniger Erfahrene findet in diesem Band einige Variationen der Ruderanlenkung, die ihm weiterhelfen. Daneben erfährt er Tips, um die Verbindung zwischen Servo und Ruder noch besser werden zu lassen.

Durch seine Tätigkeit als Modellbau-Fachverkäufer kennt der Autor die möglichen Probleme sehr genau und hat seine Beschreibung direkt darauf abgestimmt.



Katalog '87

mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von

»aero-naut«-Modellbau

Postfach 11 45

D-7410 Reutlingen 1

gegen Voreinsendung

von DM 14,- (einschl.

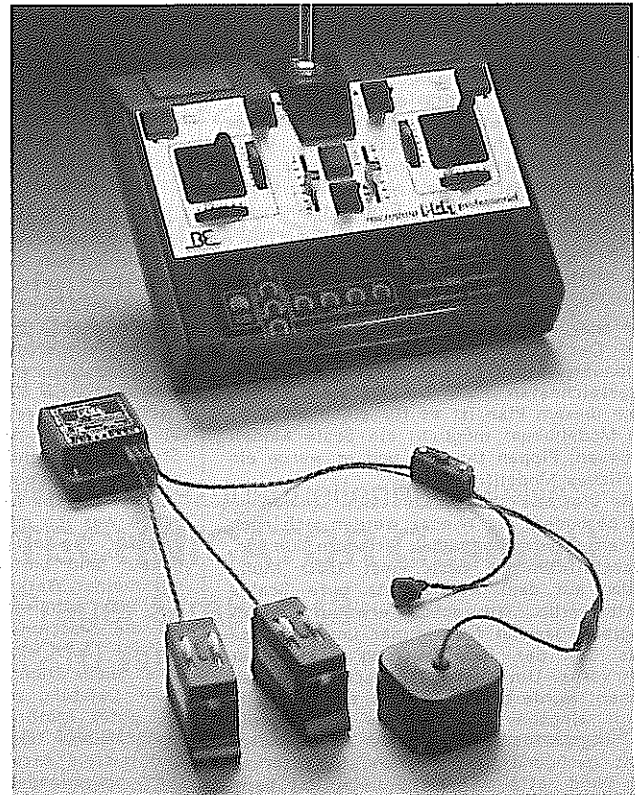
DM 3,- Porto) in Brief-

marken, vom Ausland

DM 16,- mit intern. Post-

coupons.

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.

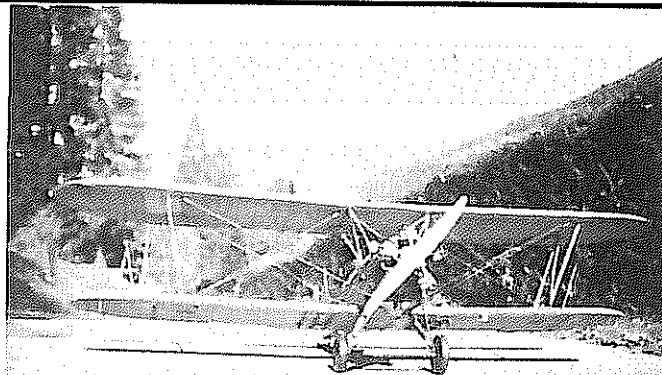
—Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

„POLIKARPOV“ der Lebenslauf eines Flugmodells

von Edi Wallner



Nahezu 10 Jahre ist es her, daß mein Freund Pippan ein Flugmodell baute, das alle Erwartungen übertraf. Es war ein Nachbau des legendären russischen Doppeldeckers POLIKARPOV PO II.

Welcher Flieger kennt nicht dieses Flugzeug? 42.000 Stück wurden von der großen Maschine gebaut, ständig in der gleichen Sperrholz-, Spanten-, Leinenbauweise mit nur kleinen Änderungen. Viele ehemalige Soldaten des 2. Weltkrieges, die an der Ostfront eingesetzt waren, haben dieses Flugzeug in "schlechter" Erinnerung. Viele Spitznamen hatte es erhalten, wie zum Beispiel "Blindschleiche, Abendstern, UVD, Leukoplastbomber" u.a. Eingesetzt wurde die POLIKARPOV für nahezu alle Zwecke, im Kriegs- wie auch im zivilen Bereich und viele fliegen auch heute noch, wenn auch nur in den Oststaaten.

Nun aber wieder zurück zum Modell-Nachbau. Der bekannte schweizer Scale-Modellbauer, Franz Meier, zeichnete einen ausgezeichneten Plan im Maßstab 1:6,5. Nach diesem Plan ist es für einen erfahrenen Modellbauer möglich, ein Scale Modell zu bauen. Pippan tat das, und es wurde ein herrliches Modellflugzeug.

Viele Wettbewerbe wurden damit gewonnen, und besonders die Wiener werden sich noch gut an dieses Flugmodell erinnern können, veranstalteten sie doch einst trotz Müllhalden auf dem Austriaplatz gute Scale-Wettbewerbe. Wie schon erwähnt, dieses Flugzeug gewann fast immer und war bereits bei der Baubewertung uneinholbar weit vorne. Um auch realistisch fliegen zu können, wurde bereits damals ein Viertaktmotor eingebaut, ich glaube es war ein Schilling Motor. Leider hatte dieser Motor nicht genügend Leistung, und bei stärkerem Wind hatte man seine liebe Not beim Fliegen. Aber trotz des schwachen Motors genügte fast immer nur ein einziger Flug für den Sieg. Vier Jahre hindurch fuhren wir quer durch Österreich und auch durch Italien und errangen Sieg um Sieg.

Aber einst kam der Tag, den das Modell nicht überlebte, und das war so: Kurz vor einem Wettbewerb wurde noch schnell etwas am Modell verändert und noch fleissig trainiert, doch plötzlich streikte die RC-Anlage. Jeder Modellflieger kennt das Geräusch, wenn plötzlich der Motor aufheult und dann völlige Stille erfolgt. Wir eilten

zur Stelle, wo das Modell unsanft mit dem Boden Bekanntschaft machte, und dort sah es gar nicht gut aus. Um die Reste nicht gleich dem Feuergott zu übergeben, dazu bedurfte es meinerseits großer Überredungskunst. So wurde dann alles in eine Obststeige verstaubt und "Ende des 1. Aktes".

Der 2. Akt begann zirka ein Jahr später. Als ich wieder einmal bei Freund Pippan zu Besuch war und wir, wie so üblich, fachsimpelten, kam das Gespräch wieder auf die Polikarpov. Nach kurzem Hin und Her einigten wir uns, daß die Maschine von mir wieder aufgerüstet wird. Ich nahm also die Obststeige samt Inhalt und fuhr nach Hause. Lange Zeit traute ich mich nicht darüber, denn es war einfach zu viel kaputt an dem Vogel. Aber dann rückte die F4C-Staatsmeisterschaft immer näher heran, und ich hatte noch immer kein Modell. Jetzt aber packte es mich - Ihr wißt schon was ich meine!

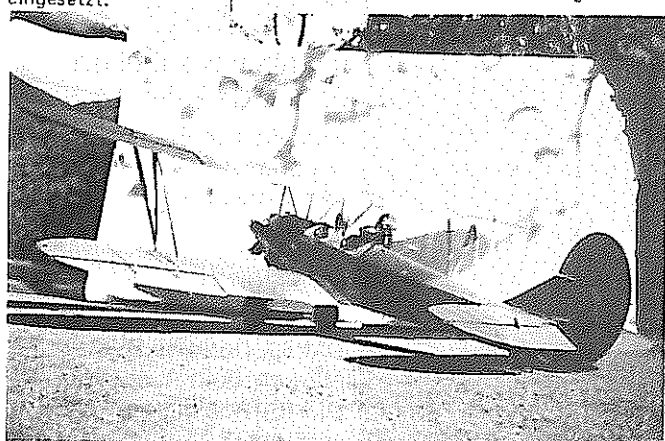
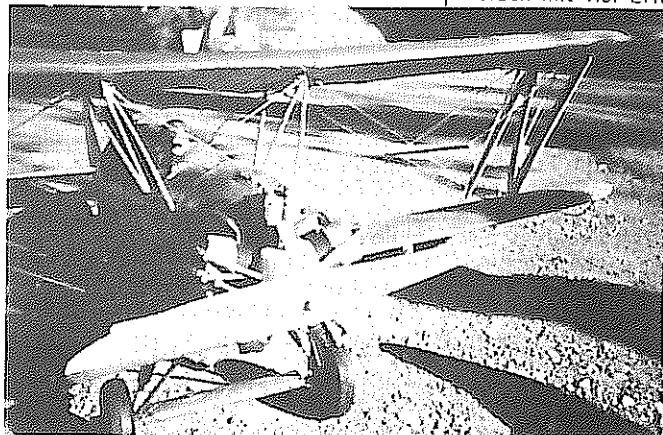
Tag für Tag und auch in der Nacht wurde gebaut und umfunktioniert, und ich kam aus meiner Werkstatt nicht mehr raus. An die 200 Arbeitsstunden waren notwendig, bis die Maschine fertig war. Das Modell bekam auch einen 10er Webra Motor mit einer super Dämpfung verpaßt. Erstens, um mehr Leistung zu bekommen und 2., um ein gutes Motorgeräusch zu erzielen. Der Motor wurde noch in mühevoller Kleinarbeit mittels Atrappen zu einem "Sternmotor" umgewandelt, mit Ventilkippebeln, Ventilstangen, Auspuffrohren u.a. Er sieht heute noch gut aus. Und mit diesem Modell wurde ich auf Anhieb Staatsmeister in F4C. Was mich aber besonders freute war, daß ich meine Punkte zum Sieg erfliegen mußte, denn bei der Baubewertung lag ich noch an 6. Stelle, und das trotz des besseren Aussehens des Modells, aber die anderen Modellflieger haben auch nicht geschlafen und brachten hervorragende Modelle an den Start.

In der darauffolgenden Zeit wurde das Modell noch oft bei Schaufliegen und Wettbewerben mit viel Erfolg eingesetzt.

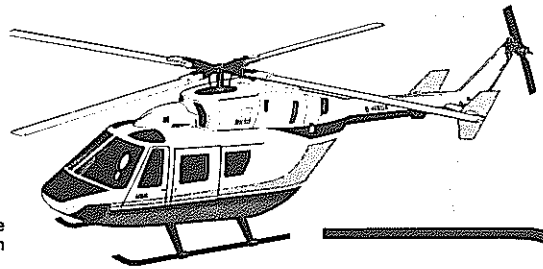
Bei einem Schaufliegen in Lienz erwachte mich wieder der "Absturzteufel". Ein neuer Empfänger war schuld an dem Unfall und der Wurm drin war so kompliziert, daß nur mein Freund Helmut Kirsch mit seiner großen Erfahrung (er betreute auch Hanno Prettnner) auf den Fehler draufgekommen ist.

Nun aber wieder zurück zum Modell, es bohrte vergeblich im harten Osttiroler Boden nach Öl, aber ein Haufen Balsamöl hatte es gegeben. 2. Akt zu Ende!

Der 3. Akt! Jetzt hatte ich bereits die Idee, über das Flugmodell zu schreiben. Es kommt aber noch dicker. Da läutet eines Abends das Telefon. Wer ist am anderen Ende? Hört und staunt! - eine Filmgesellschaft. Der Herr am anderen Ende sagte, daß er gehört habe, ich hätte das Modell eines alten russischen Doppeldeckers und soetwas würden sie für einen Film brauchen. Da hat es bei mir aber gefunkt und meine grauen Zellen wurden da aber lebendig. "Natürlich besitze ich so ein Modell", war meine Antwort, und ich bin gerade dabei einige Umbauten zu machen." Der Herr am anderen Ende, "bitte geben Sie mir in 3 Wochen Bescheid, ob das Flugmodell flugfertig ist". Hörer aufgelegt, und wie ein geölter Blitz hinunter in den Keller. Da schaute ich mich erst einmal um und suchte in der "Wrackecke". O weh, da mußte ich zuerst die Schubkarre weggeben und darunter kam dann etwas zum Vorschein. Ich hatte das Modell bereits abgeschrieben und zu meiner Frau gesagt, daß sie beim nächsten Laubheizen alles mit verbrennen solle. Dank der klugen Voraussicht meiner Frau, wurden lose Teile in einer Schachtel aufbewahrt, und nachdem ich davon unterrichtet war, habe ich noch am gleichen Abend meinen Arbeitskittel über den Pyjama gezogen, und es wurde sofort sondiert und überlegt, was alles neu herzustellen ist. Ans Schlafen wurde nicht mehr gedacht, und die Nacht wurde zu kurz. Viele Modellflieger werden



Schlüter HUBSCHRAUBER Service Center



Verwenden Sie für Ihren Schlüter-Hubschrauber nur Schlüter-Originalteile. Fragen Sie danach bei Ihrem Fachhändler, bei dem Sie das Modell gekauft haben oder wenden Sie sich an eines der Schlüter-Service-Center.

Christian Buchgeher

Via Lentia 2/Lentia 2000
4040 Linz
Telefon 0732/23 05 61

Modellbau Pirker

Gumpendorfer Straße 41
1060 Wien
Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg
Telefon 03462/25 41 19

Modellbauzentrum Klarn

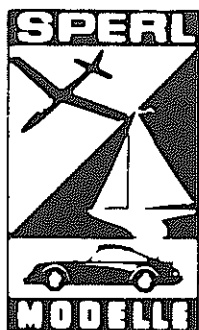
Pischeldorfer Straße 61
9020 Klagenfurt
Telefon 04222/44 2 44

Weitere Bezugsquellennachweise:

TECHNICATOR GesMBH

Prager Straße 142
1210 Wien

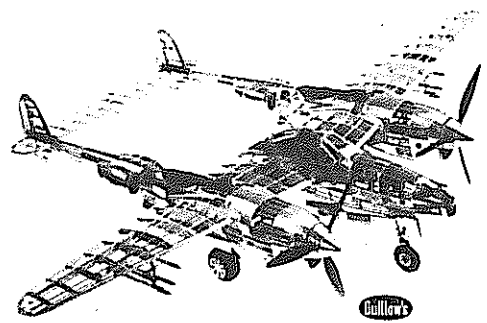
TECHNICATOR GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien



-Nachfolger p. freisinger

So Bei uns gibt's außer der Fachberatung viele
Preiswert Baupläne — auch Oldtimer, jede Menge Balsa-
Einkaufen! Baukästen für:
Richtig! Frei- und Gummiflug sowie SCALE-, Fessel-
Lohnend! und Motorflugmodelle. Außerdem viele Zubehör-
teile, Balsa- und Flugzeugsperrholz (Zuschnitte,
Fernsteuerungen, Schiffe, auch historische,
Autos und v. a. m.)

Fachgeschäft für den Auto-,
Flug- und Schiffmodellbau
Verlag für Modellbauliteratur, Versand-
handel



No. 2001 LOCKHEED P-38 LIGHTNING
BALSA-FLYING MODEL KIT
Wingspan—42" Scale—1/32"
PAUL K. GUSLOW, INC. WAREFIELD MASS 01880

30 Sekunden zur Fa. SPERL von der Station
Wiedner Hauptstraße—Klagbaumgasse, mit Straßen-
bahn 62 und 65, Bus 13A und Badner Bahn

1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTRASSE 66
TELEFON 0222/587 62 22, 57 30 682

mich verstehen, wenn ich von einem "Baukoller" spreche. Zeit spielte für mich keine Rolle, denn ich war gerade in den Ruhestand getreten.

Nach zwei Wochen war die Polikarpov wieder fertig und um 0,5 kg schwerer. Es ging viel Leim und Epoxy drauf. Viel Arbeit kosteten die beiden Piloten, welche in Leder mit Pelzhaube und Brille und der Bord-schütze mit einem Maschinengewehr ausgestattet sein sollten. Aber ich bekam die Piloten ganz prima hin.

Durch verschiedene Umstände verzögerten sich die Filmaufnahmen, und es wurde bereits empfindlich kalt. Durch diese Verzögerung hatte ich aber genug Gelegenheit, die Polikarpov bestens einzufliegen, und ich kann behaupten, daß das Flugzeug mit allem Drum und Dran sehr gut aussah.

Anfangs Dezember kam dann die Order, ab nach Wien zu den Filmaufnahmen. Ich verstaute alles in meinem PKW-Anhänger, und ab ging die Post. In Wien angekommen tat ich mich schon etwas schwer mit dem Verkehr, und es war nicht leicht, meinen PKW samt Anhänger gut einzuparken. Aber mit Hilfe guter Freunde, ist dann doch alles gut gegangen. Ganz besonders möchte

ich mich bei meinem Freund Fereinng bedanken. Der Name des Filmes war "Flucht ohne Ende" und wurde in 3 Folgen im Sommer 1985 vom ORF ausgestrahlt. Der Streifen mit dem Flugzeug zeigte den Hauptdarsteller auf der Flucht und wie dieser aus dem Flugzeug mit dem Maschinengewehr beschossen wird.

Die ersten Probeaufnahmen und Flüge wurden am ÖMV-Modellflugplatz in Bockfließ durchgeführt. Nach drei Tagen Flugan-griffen war alles im Kasten. Alles hatte wunderbar geklappt. Je näher das Modell zur Kamera kam, umso besser war es, und keiner hatte Angst, denn alle dachten, ich beherrsche das Modell aus dem FF. Aber einen Schutzengel hatte ich schon! Am Ende waren alle sehr zufrieden, nur meine Finger waren bereits steifgefroren. Wenn ich heute daran zurückdenke, war es für mich ein wunderschönes Erlebnis. Zum ersten Mal bekam ich Einblick in die Filmbranche, und das verdanke ich meinem Flugmodell. Ende des 3. Aktes!

Auch heute ist dieses Flugmodell noch bestens intakt. Mittlerweile hat dieses Modell mein Enkel Carsten übernommen



und mischt bei F4C-Wettbewerben schon recht kräftig mit. Auch in Italien waren wir im Vorjahr an 2 Wettbewerben beteiligt, und Carsten konnte mit der Polikarpov die beste Flugwertung für Oldtimer erzielen. Die Freude war natürlich groß, und so häufen sich die Pokale und Medaillen, die mit diesem Modell gewonnen wurden.

Manche Leser werden jetzt wahrscheinlich denken, der Wallner schreibt nun einen Blödsinn über ein Flugmodell, da könnten wir ja auch von unseren Modellen allerhand erzählen. Davon bin ich auch überzeugt. Aber glaubt mir, Freunde, ein Alter von 10 Jahren für ein Flugmodell mit sowjetischen Starts und Flugstunden, und so erfolgreich und in diesem guten Zustand, das ist schon ein "salomonisches" Alter für ein Flugmodell. Es wird von meinem Enkel Carsten aber auch peinlichst gepflegt und nur mehr für besondere Anlässe hervorgeholt.

Wir hoffen, daß uns dieses Flugmodell noch viel Freude bereiten wird, und daß wir damit noch tolle Erlebnisse haben werden. Es möge diesem Flugzeug das übliche Schicksal aller anderen Flugmodelle erpart bleiben.

Das Tournament of Champions kommt wieder !

Das alle zwei Jahre stattfindende TOC wird wieder durch Circus Circus veranstaltet werden, nachdem das für 1986 vorgesehene Treffen abgesagt worden ist.

Das 9. Int. Tournament of Champions wird von 9. bis 13. November 1988 mit einer Börse von \$ 100.000,- stattfinden.

Das TOC wurde 1974 durch G. Bennet, dem Vorsitzenden des Circus Circus Enterprises Inc. in Zusammenarbeit mit Model Airplane News ins Leben gerufen. Nachdem CC einem raschen Wachstum unterliegt, konnte diesem Wettbewerb nicht genug Aufmerksamkeit gewidmet werden, und man entschloß sich 1985, die Sponsorenschaft niederzuliegen, sagte G. Bennet und meinte, daß er erwartet hätte, daß andere Clubs oder Gesellschaften die Sponsorenschaft übernehmen würden. Das sei aber nicht geschehen.

Nachdem jetzt die Expansion von Circus Circus in Las Vegas und Laughlin bald abgeschlossen sein wird, wird das Hotel Casino das TOC wieder durchführen, meinte Bennet.

Die Teilnehmer repräsentieren die Besten der jeweiligen Nationen. Die Veranstaltung findet am RC-Model Airfield in North Las Vegas Regionalpark statt, das ist ein Flughafen im Kleinformat.

(Gelesen in Los Angeles Times vom 17. Mai 1987)

Zur Erinnerung: Hanno Prettnner hat diesen Wettbewerb bereits 7 x gewonnen!

Aus dem "Modellfluglager" gibt es wieder einmal neue bzw. neuwertige Flugmodelle:

- * TELEMMASTER -
180 cm Spannweite und
Querruder, OS 6,5 cm³
Viertakt - neu S 3.000,-
- * CESSNA L 19 Bird Dog
mit 22 cm³ Tartan S 5000,-
- * AVRO 504, Doppeldecker
mit 4 cm³ Zweitakter,
neu S 3.000,-
- * UDET FLAMINGO;
Doppeldecker mit 1,5 cm³
neu - S 2.000,-
- * CARRERA ASW 17
(klein) - S 1.000,-
- * MISS PHILADELPHIA IV
Old timer Motormaschine
210 cm Spannweite - die
Maschine für den Oldie-
Fan S 3.000,-
- * ELEKTROWINDE QUICK-
START, mit Umlenkrolle
neu - S 4.000,-
- * ROBBE PIPER SUPER CUB
mit 10 cm³ Viertakter und
zwei Flächenservos - neu
S 4.000,-
- * BAUKASTEN ROBBE
DRIFTER - ULTRALIGHT
S 1.500,-

Anfragen an die Modellflug-
sekretärin: 0222/651128/77.

SPEZIALSCHNÜRE

FILIVERSAND

F3B - HOCHSTARTSCHNUR

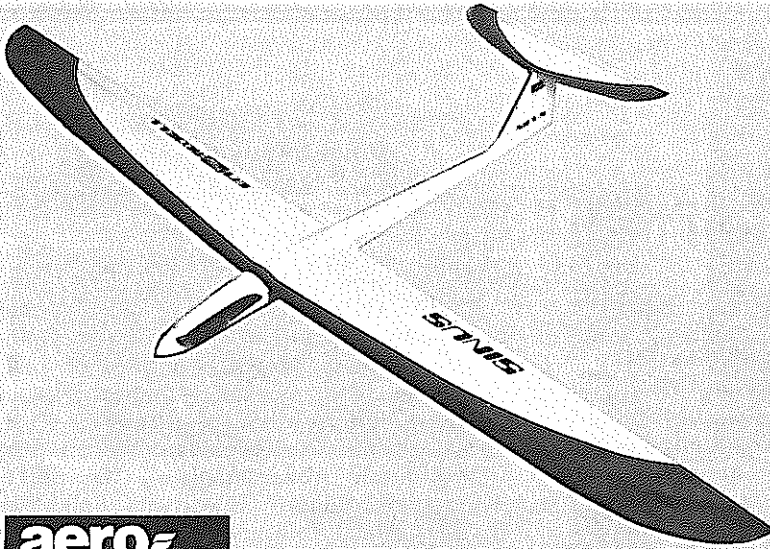
FILIFLEX, eine Hochstartschnur, die speziell für die Anforderungen im Flugmodellbau entwickelt wurde, ist seit kurzem für die F3B-Klasse am Markt.

Die Schnur ist in 2 Durchmessern, 1,0 und 1,3 mm erhältlich, die trotz des geringen Querschnitts mit der beachtlichen Reißkraft von 65 kg bzw. 85 kg aufhorchen läßt.

FILIFLEX ist dabei weitgehend temperaturunabhängig, flexibel und geschmeidig, was die Knotenbildung erleichtert. Trotz rauher Wettkampfbedingungen wird sie selbst nicht rau, sondern entwickelt hohe Abriebsfestigkeit. Die Lauflängen wurden den Wettkampfbestimmungen genau angepaßt: 400 m oder für Bestellgemeinschaften 2000, lassen keinen Meter ungenützt.

FILIFLEX Hochstartschnur kommt exklusiv von FILI Versand, 2620 Neunkirchen, Postfach 71, Tel. 02635/2457 und kann telefonisch oder schriftlich bestellt werden.

Siehe auch Inserat Seite 32



SINUS

RC-Segelflugmodell
mit Elektroantrieb von 7 – 10 Zellen
Baukasten mit GfK-Fertigrumpf
und Leichtflügel

Spannweite ca. 1800 – 2000 mm
Länge ca. 930 mm

**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, Postfach 11 45, 7410 Reutlingen.

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
pirker**

Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien,

Gumpendorferstr. 41

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.

vedes
Fachgeschäft

Flugmodellbau

Graupner | JR
REMOTE CONTROL

COMPUTER-SYSTEM

mc-16

mit ROTARYSELECT-Programmierung

Spiel + Freizeit

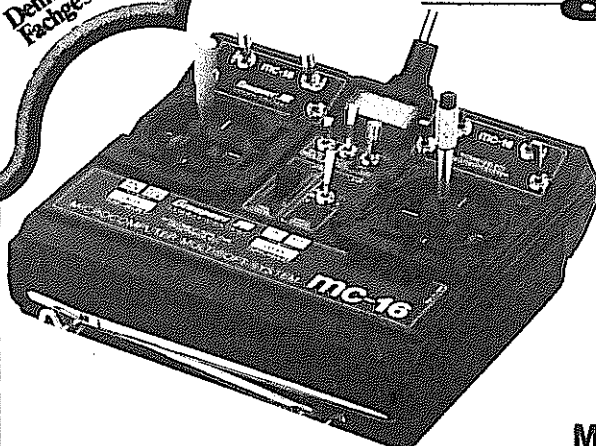
SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale

Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING

Messeneuheit '87



FLIEGERTRAUM oder SCALEFLIEGERS SCHLARAFFENLAND

Bericht von
Dr. Thomas Loebenstein

Am 19. März 1987 sind wir sehr zeitig in der Früh in Schwachat zusammengekommen, um nach London zu fliegen. Denn dort und in der näheren Umgebung gibt es etwas, was uns hier in Österreich völlig fehlt: Flugzeugsammlungen, welche aus einem stark verwurzelten Traditionsbewußtsein entstanden sind, und so einen wichtigen Teil der Geschichte unseres Jahrhunderts für die Nachwelt erhalten.

Angeblich extra für uns wurde über London noch eine Warteschleife gedreht, so konnten wir die wichtigsten Baudenkmäler gleich von oben besichtigen. 62 Mann (und Frau) waren schließlich im Luxushotel versammelt. Über die Schwierigkeiten vorher steht alles schon im OeAeC info geschrieben. Schwamm drüber.

Am Nachmittag war Stadtrundfahrt.

Richtig losgegangen ist es dann am Freitag mit dem Besuch des RAF Museums in Hendon. Von der Bleriot bis zum Avro Vulcan ist dort die gesamte Flugzeugentwicklung auf dem militärischen Sektor ausgestellt. Und zwar in makellosen Exemplaren. Wir waren erschlagen. Gleich daneben das Bomber Command Museum und das Battle of Britain Museum mit zum Teil auf der Welt einzigartigen Maschinen. Wir waren überwältigt.

Samstag vormittags Shuttleworth Collection. Von der Deperdussin aus dem Jahre 1909 bis zum D.H. Dragon Rapide aus den Dreißigern ist alles da, und alles wird geflogen! Als wir da waren, sind allerdings nur zwei Ultralights in der Luft gewesen. Für uns Österreicher auch Raritäten. Am Nachmittag dann der Höhepunkt der Reise: Die Sammlung des Imperial War Museums in Duxford. Von Sopwith Tabloid über B 17, B 25, B 29 und Vulcan bis zur B 52, vom Sopwith Camel über Spitfire, Mustang und Bearcat bis zur BAC Lightning, von der DC 3 bis zur Concorde ist einfach alles da.

Und in den Werkstätten wird eifrig restauriert. Weil das Wetter so schön war wurde auch geflogen: PT 17 Stearman, AT 6 Texan (Harvard), Chipmuk, Percival Provost, und als Krönung, wie für uns bestellt, eine Mustang. Die zu sehen und zu hören war alleine schon die Reise wert.

Das Fleet Air Arms Museum in Yeovilton brachte am Sonntag noch den Rest jener Art von Flugzeugen, der bis dahin noch gefehlt hatte: die Marineflieger. Ein AVRO Schwimmerflugzeug aus dem Jahr 1915 begrüßt die Besucher, fast 70 Jahre jünger sind die Reste aus dem Falklandkrieg. Und was es dazwischen gegeben hat ist auch dort vertreten. Daneben auch noch einer der Concorde Prototypen. Auf dem Heimweg haben wir dann noch in Kultur gemacht - Stonehenge, das geheimnisvolle Steinrondeau lag an der Strecke.

Wer noch Geld hatte gab es dann am Montag beim freien Stadtbummel aus, am Nachmittag war Abflug nach Wien, die Reise in die Vergangenheit der Fliegerei war zu Ende.

Vorläufig !!!!!

Denn es sind geplant:

1. Zürich - Dübendorf mit Ju 52-Flug, Verkehrshaus Luzern und Schweizerische Flugzeugwerke in Stans (Pilatus).

2. Paris Le Bourget - Musee de l'Air und Sammlung Jean Salis, Die größte (?) Privatsammlung der Welt.

Preise etwa wieder im gleichen Bereich wie London. Zeitpunkt Herbst bzw. Frühjahr, je nach Interesse.

Es wird wieder in prop und ÖAeC-info bzw. in den Flugnachrichten rechtzeitig ausgeschrieben, bitte dann rasch melden, auf Grund des Erfolges der Londonreise erwarten wir noch mehr Teilnehmer!

P.S.: Bitte um Überlassung (wie versprochen) des Videos und Fotos (Negative) der B 17 und DC 3 in Duxford!

Dr. Thomas Loebenstein

Zu diesem Bericht paßt folgender

KOMMENTAR

aus dem Luftfahrt - Pressedienst
Nummer 8 vom 19. Mai 1987:

In Linköping, wo vor drei Wochen österreichische Journalisten Gelegenheit hatten, sich über alle den Draken betreffenden Fragen zu informieren, glänzten die steirischen Kollegen trotz Einladung durch Abwesenheit - da dürfte wohl höhere Gewalt im Spiel gewesen sein...Nun aber gibt es eine Kontroverse zwischen Verteidigungsminister Robert Lichal und Krainer-Intimus Paul Burgstaller im Parlament. Daß dabei auch die "Grünen" mitspielen, versteht sich von selbst.

Die Herren Mitglieder im Draken Unterausschuß, auch eine Abnormalität wenn es um Landesverteidigung geht, wünschen von Minister Lichal Informationen über technische Daten des von Österreich gekauften Draken. Natürlich handelt es sich dabei um militärisch geheimes Material und der Verteidigungsminister lehnte das Ansinnen ab.

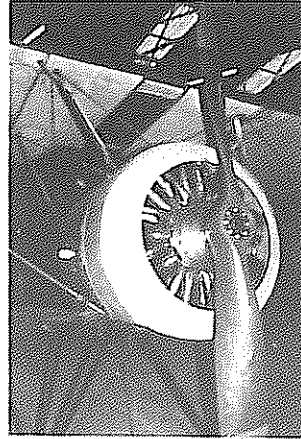
Minister Lichal ist dabei gedeckt durch die Bundesverfassung, diese kennt zwar eine Entbindung von der Amtsverschwiegenheit, was aber gegenüber dem Parlament nicht zutrifft. Also hat Robert Lichal völlig zu Recht gehandelt, auch wenn er dabei Parteifreund Burgstaller, der das Ansinnen gestellt hatte, sicherlich empfindlich auf die Zehen trat.

Wenn nun Abgeordneter Paul Burgstaller aus dem Unterausschuß zurücktreten will, so ist das seine Sache. Eines aber steht mit Sicherheit bereits fest: Österreich wird die 24 Draken bekommen und das Land ist damit in der Lage, erstmals seit 1945 in der Luft mit einem ausgezeichneten Fluggerät - siehe Schweden, Finnen - Flagge zu zeigen. Mit oder ohne die Steirer.

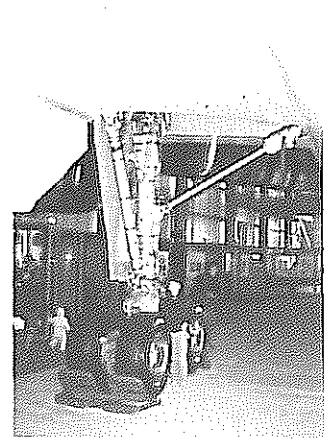
Nach wie vor ist es uns unverstündlich, wie sehr einzelne Politiker aus der grünen Mark in Sachen Draken an Profilierungsneurose leiden, besonders schlimm jetzt, wo Österreich wahrlich andere Sorgen hat, als gültige Verträge in Frage zu stellen!



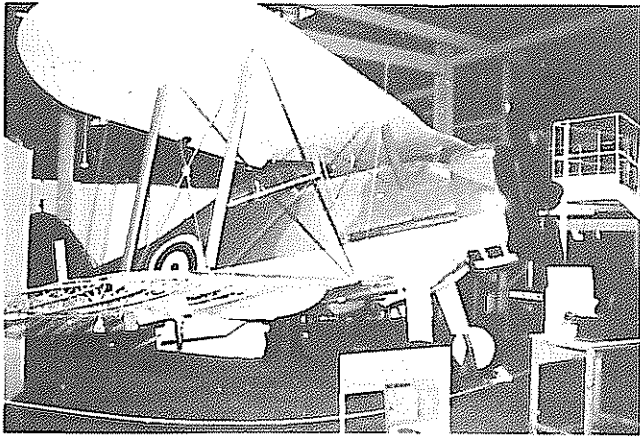
Alle 62 mit BUCCANEER



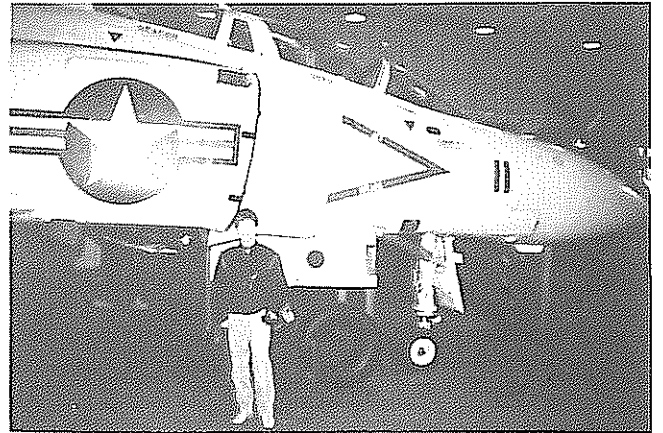
SOPWITH PUB



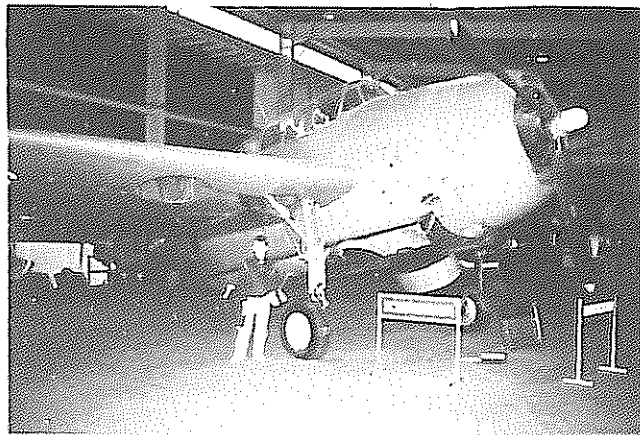
Concorde - Fahrwerk



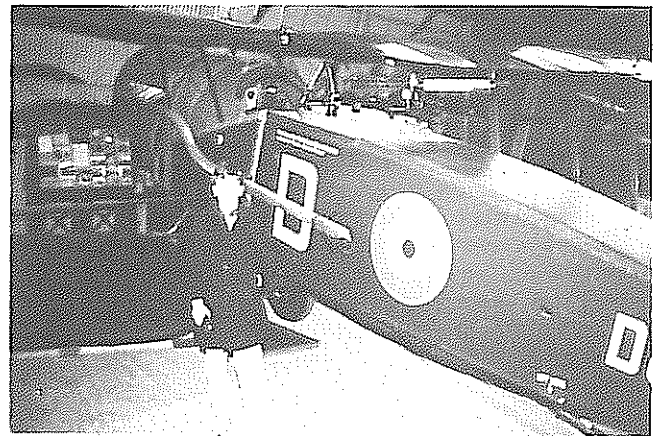
GLOSTER "SEA GLADIATOR"



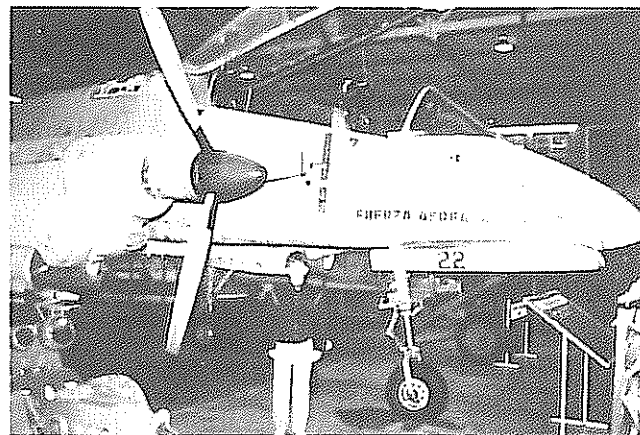
Stolzer Junglöwe mit F4-PHANTOM



Grumman "AVENGER"



Junglöwe mit Bristol "FIGHTER"



Beute - PUCARA von den Falklands



Wie bei einem Modellflieger - nur größer. Werkstatt der Shuttleworth - Collection

WETTBEWERBSBERICHTE

SILVESTER (POKAL) FLIEGEN

1986 in Salzburg

Ein verspäteter Bericht
von Verena Greimel

FREIFLUG im NASS-SCHNEE

Mit Naßschnee, Wind und leichtem Schneetreiben wurden einige nimmermüde Modellflieger am Sonntag, dem 28. Dezember 1986 in Nußdorf am Haunsberg zum schon traditionellen Silvesterpokalfliegen begrüßt.

Nach 1985, wo Regen in Schnee überging, meinte es auch diesmal der Wettergott nicht gut mit uns. Viele bekannte Modellflieger kamen zwar zum Treffpunkt, aber die Lust zu fliegen war bei den meisten zu Hause geblieben.

Gegen 10,30 Uhr beschlossen wir, 5 Durchgänge zu 120 Sekunden zu fliegen, und acht Teilnehmer - darunter 2 Jugendliche - meine Hochachtung für ihren Einsatz, ich hoffe, daß diese Begeisterung erhalten bleibt - erklärten sich damit einverstanden.

Am Flugfeld (ein Bauer hatte uns eine schöne Startpiste geräumt) stieß noch Klaus Salzer zu uns, der sich weder vom schlechten Wetter noch durch eine leichte Havarie vom Fliegen abhalten ließ, sodaß sich nun 9 Konkurrenten dem Wettkampf in der Klasse F1A stellten.

Die Durchgänge wurden auf drei reduziert, und wir begannen endlich um 11 Uhr mit dem Wettbewerb.

An dieser Stelle möchte ich allen Kollegen, die sich als Zeitnehmer und Funktionäre zur Verfügung gestellt hatten, ganz herzlich danken.

Doch nun zum Wettkampf selber. Mein erster Startversuch endete mit einem Bruch, der nächste Versuch gelang besser, ich erwischte eine gute Strömung, doch

leider bremste ich zu früh ab. Truppe und Salzer hatten es besser, sie flogen jeder gekonnt ein Max, die anderen wurden vom Wind verblasen.

Im zweiten Durchgang setzte sich Salzer klar an die Spitze, landete jedoch auf einem Scheunendach (die Bergung dauerte nahezu eine Stunde, und das Modell wurde leicht beschädigt). Die beiden Jugendlichen boten eine ausgezeichnete Leistung mit 105 und 120 Sekunden. Ich selbst verbremste mich wieder. Freynhofer schaffte im dritten Durchgang den längsten Flug, da er den Zeitschalter nicht eingeschaltet hatte. Salzer landete mit seinem zweiten Modell schon nach 42 Sekunden, und ich erwischte endlich ein Max.

Bei der Siegerehrung kam die Überraschung für mich: ich hatte mit einer Sekunde Vorsprung auf Salzer gewonnen. Den dritten Platz belegte Freynhofer.

Veranstalter Reitterer gratulierte herzlich und versprach, daß der Wettbewerb wahrscheinlich im November 1987 bei hoffentlich besserem Wetter nachgeholt werden wird. LSL Niederwimmer hielt eine kleine Ansprache und freute sich, daß sich die Modellflieger auch von solchen schlechten Witterungsbedingungen nicht abhalten lassen und dankte dem Veranstalter, den Zeitnehmern und den Teilnehmern.

DIE ERGEBNISSE:

1. GREIMEL Verena ESV-ÖMV St.Pölten
075 088 120 283 Sekunden
2. SALZER Klaus MFC Wr.Neustadt
120 120 042 282 Sekunden
3. Freynhofer Rud. ASKöIkarus Enns
072 087 120 279 Sekunden

4. R.Truppe 259, 5. F.Kühnegger 155,
6. J.Stöllinger 130, 7. F.Oberrather
105, 8. H.Nitsche 0 Sekunden.

Jugendwertung: 1. Heinz Nitsche,
277", 2. Manfred Grill 242",
beide LSV Salzburg.



Ein Stimmungsbild der "vermummten Modellflieger".



Die Siegerin, Verena Greimel, mit dem weitest angereisten Klaus Salzer aus der BRD.



Rudolf Freynhofer, Ikarus Enns, 3. Platz, flog im 3. Durchgang den längsten Flug des Tages, weil er den Zeitschalter nicht eingeschaltet hatte.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

Wie es scheint, sind die FREIFLIEGER die letzten im alten Jahr und die ersten im neuen Jahr, die ihre Wettbewerbe durchführen - und das bei jedem Wetter !

16. HERI-KARGL - CUP in der Klasse F1E

Am Samstag, dem 28. März 87 (knapp nach einem Zwischenhoch aber auch knapp vor Beginn des Schlechtwetters) fand auf einem 15 m hohen Wiesenhang bei Obergrafendorf der nationale Wettbewerb um den **16. Heri-Kargl-Cup** statt. Die 17 Teilnehmer (ein neuer Teilnehmerrekord !) empfing sehr trübes Wetter mit nördlichem Wind, der dann vor dem letzten Durchgang über Süd nach West drehte und eine Startstellenverlegung im letzten Durchgang erzwang. Für alle Teilnehmer war es ein schwieriger Wettbewerb (morastiger Boden, Schneefelder am Hang, ungünstige Windrichtung und Kälte), und dementsprechend spannend verlief der Wettkampf für die Teilnehmer aus Wien, Salzburg und Niederösterreich. Dies beweist schon allein die Tatsache, daß insgesamt nur 2 Max erflogen wurden, obwohl die vom Wettbewerbsleiter festgelegte Maximalzeit für alle 5 Durchgänge "nur" 180" Sekunden pro Durchgang betrug.

Nach dem 1. Durchgang lag Dötzl (Wien) mit einem Max vor

Schobel sen., der sein Modell um 4 Sekunden zu früh bremste. Mit einer Zeit von 2 1/2 Minuten rangierte Schneck (St. Pölten) vorerst an 3. Stelle. Der Schnitt im 2. Durchgang lag bei einer Minute, nur Wutzl sen. erreichte 1 1/2 Minuten und schob sich hinter Schobel sen. (der den Spitzenplatz belegte) an die 2. Stelle. Schneck blieb Dritter.

Mit einem 2. erfolgten Max erkämpfte Schneck sich den 1. Platz nach dem 3. Durchgang, und sein Vereinskollege Hlavka mit einem 2 1/2 Minuten-Flug den 2. Platz. Lintner (Obergrafendorf) schob sich knapp vor Schobel an den 3. Platz. Während sich an der Spitze keine Rangverschiebung mehr ergab, holte Schobel seinen Clubkollegen mit dem 4. Durchgang wieder ein (beide belegten zeitgleich den 3. Rang). Für viele überraschend, verdrängte dann im 5. Durchgang Reitterer (Salzburg) mit einer Durchgangsbestzeit von 77 Sekunden die beiden Kolibri-ner durch einen Sprung vom 6. auf den 3. Rang.



Nach Worten der Anerkennung durch den als Gast anwesenden LSL Wolfgang Schlager, nahm der Wettbewerbsleiter die Siegerehrung im nahe gelegenen Gasthaus vor. Dabei wurde erwähnt, daß der Sieger Rupert Schneck schon dreimal nach einem Heri-Kargl-Cup "nur" den 2. Rang erreichte und daher sicherlich hochverdienter Sieger wurde.

DIE ERGEBNISSE :

1. Rupert Schneck ESV-ÖMV-St. Pölten
82,22 36,11 100,00 67,78 311 Pkte.
2. Hans Hlavka ESV-ÖMV-St. Pölten
73,89 41,67 81,11 51,11 267 Pkte.
3. Ernst Reitterer LSV-Salzburg
45,55 45,00 55,00 75,00 263 Pkte.
4. K. Lintner 258, 5. F. Schobel sen. 252, 6. K. Almesberger 244, 7. R. Buchleitner 205, 8. F. Mang 201, 9. A. Dötzl 176, 10. F. Wutzl sen. 170, 11. J. Permetinger 166, 12. G. Pfeffer 157, 13. W. Heiss 144, 14. Verena Greimel 142, 15. F. Schobel jun. 135, 16. Andrea Schobel 131, 17. E. Haberl 97 Punkte.

OSR Felix Schobel
F1E - Fachreferent



ASKÖ - Sportgemein-
schaft Spittal / Drauzug

WETTBEWERB in der Klasse fernge- steuerte Segler am Hang RC/H

Anlässlich des 10-jährigen Bestehens der Modellfliegergruppe Spittal wurde zum ersten Mal ein Hangflugwettbewerb durchgeführt, der kärntenweit ausgeschrieben wurde. Es kamen genau 30 Teilnehmer aus Feldkirchen, Villach, Radenthein, Feistritz und dem veranstaltenden Verein auf den Insberg oberhalb von Ferndorf. Dieses Hangfluggelände liegt auf einem wunderschönen Südhang über dem Drautal und kann durch das Entgegenkommen der Besitzer das ganze Jahr benützt werden. Dazu kommt noch, daß die Besitzerin, Frau E. Lagger, gleich daneben einen gemütlichen Gasthof betreibt, sodaß auch für das

leibliche Wohl bestens gesorgt wird.

Seit den Osterfeiertagen herrschte ausgezeichnetes Flugwetter und immer günstiger Wind, und ausgerechnet am Wettbewerbstag zog Bewölkung auf, und der Wind kam, wenn überhaupt, von hinten. Trotzdem ließen sich die Teilnehmer nicht entmutigen, und durch die straffe Wettbewerbsführung von Edi Wallner, konnten 3 Durchgänge problemlos durchgeführt werden.

Gegen 15 Uhr war der Wettbewerb zu Ende, und es wurde zum ersten Mal mit Hilfe eines tragbaren Personalcomputers, der im Besitze des SGS ist, die Auswertung durchgeführt.

Es fand dann anschließend im Gasthof die Siegerehrung statt, bei der den drei Besten sehr schöne Pokale überreicht wurden, gesponsert von Herrn H. Steiner, Jagawirt in Spittal.

DIE ERGEBNISSE :

1. Kircher Peter ASKÖ Spittal
1000 869 000 1869 Punkte
2. Taxer Fritz ÖMV Feistritz
663 723 118 1386 Punkte
3. Moser Johann G. ASKÖ Spittal
448 766 600 1366 Punkte
4. J. Molzbichler jun. 1315, 5. H. Liensberger 1268, 6. A. Unterlercher 1236, 7. R. Feichter 1180, 8. G. Fradl 1176, 9. J. Rosenwirth 1140, 10. F. Lang 1135, 11. W. Taxer 1084, 12. M. Maurer 1017, 13. R. Feichter 913, 14. H. Lagger 902, 15. A. Bliem 898, 16. G. Freiermuth 850, 17. M. Feichter 836, 18. M. Kogelnig 679, 19. W. Gärtner 669, 20. M. Schwarz 625, 21. H. Ertl 587, 22. G. Himmelsbach 532, 23. H. Joschak 523, 24. G. Pierer 495, 25. H. Molzbichler 425, 26. E. Hoffelner 398, 27. C. Cöllner 360, 28. H. Krampfl 273, 29. M. Moser 166, 30. R. Meißnitzer 88 Punkte.



An dieser Stelle soll auch noch allen Funktionären, die zum guten Gelingen des Wettbewerbes beigetragen haben, herzlich gedankt werden, und es kann damit gerechnet werden, daß dieser Wettbewerb zu einem festen Bestandteil des Modellfliegerterminkalenders wird.

Die wunderschönen Pokale werden von Edi Wallner handgefertigt und sind mit Magnesitkristallen versehen.

G. Freiermuth
W. Neidhart

3. BURGSTADT - FRIESACH POKALFLIEGEN in RC/MS

3. BURGENSTADT - FRIESACH POKALFLIEGEN in Kl. RC/MS

Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 3. Mai 1987, am Modellflugzentrum "Groggerwies'n", das 3. Burgenstadt-Friesach-Pokalfliegen.

Bei gutem Wettbewerbswetter und einer beachtlich großen Zuschauerzahl, sind von 15 gemeldeten, 11 Modellflugpiloten beim Wettbewerb angetreten.

Der 1. Durchgang wurde um 8,30 Uhr vom Wettbewerbsleiter Erich Dürnwirth gestartet. Den Durchgang gewann bei spannedem Verlauf, Werner Schumacher, von der Modellfluggruppe St. Veit a.d. Glan, vor Peter Dürnwirth vom 1. Modellflugverein Friesach und Sand Johan, vom HSV Feldbach.

Im 2. Durchgang hatte der führende St. Veiter einen "Absauer", und es übernahm der Friesacher Dürnwirth die Führung, vor Presserl Norbert aus Feldbach und Dunger Roland aus Mödling.

Im 3. Durchgang erreichten Schumacher Werner aus St. Veit und Hödl Werner aus Feldbach, die meisten Punkte, vor den angreifenden Friesacher Stark Alfons und Dunger Roland, Mödling. Damit stand es fest, Schumacher setzte sich damit an die Spitze und gewann den 3. Burgenstadt-Friesach-Pokal, vor Peter Dürnwirth und Stark Alfons.

Im Anschluß an den Nationalen Wettbewerb wurde der 1. Durchgang des



V.l.n.r.: Unser Sponsor, Herr Hermann Steiner, 2. Fritz Taxer, bester Jugendlicher Mark Kogelnig, 1. Peter Kircher, Sektionsleiter Georg Freiermuth und 3. Johann G. Moser.

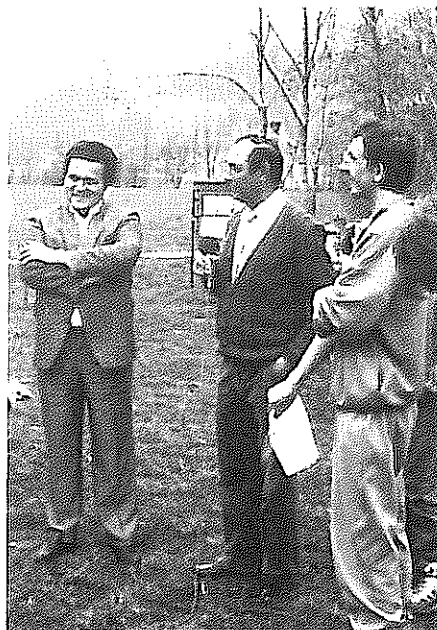


DÜRNWIRTH-KIPPER-WEBRA KÄRNTEN-CUP

der 2. Teilwettbewerb gestartet. Der Gründer und Vater des Kärnten-Cup, Peter Dürnwirth, konnte wieder sehr zufrieden sein. Der Zuspruch wird immer größer. Von 20 genannten Piloten gingen 16 an den Start, und es zeigt sich immer mehr, daß sich das neue, speziell für diesen Cup zugeschnittene Reglement, bestens bewährt.

Zum Abschluß sei noch allen, die bei dieser Veranstaltung mitwirkten, sowie den Punkterichtern und Piloten recht herzlich für ihren Einsatz gedankt.

Erich Dürnwirth



Ehrenmitglied, Herr Ernst Zussner, bei seiner Ansprache. BM Ressler (links), Wettbewerbsleiter, E. Dürnwirth (rechts)

SIEGERTROPHÄEN!

Die Flugsaison dieses Jahres hat bereits wieder begonnen und damit auch der Wettbewerbsbetrieb.

Es gibt bei uns in Kärnten fast keinen Verein, welcher nicht die eine oder andere Veranstaltung durchführt.

Sorgen bereiten den Veranstaltern meistens die Beschaffung von Pokalen. Abgesehen davon, daß die Flut von Pokalen diese fast schon wertlos macht, betreiben wir mit den üblichen Aufschriften auch noch Werbung.

Ich habe mir deshalb für die Modellflieger eine Art von "POKAL" ausgedacht. Ich fertige maßstabgetreue Segelflieger mit ca. 30 cm Spannweite. Die verschiedensten Typen bestehen aus Ahornholz, die abgesetzte Kabine aus Nußbaum und Natur lackiert.

Der Sockel ist ebenfalls aus Ahornholz poliert und mit einem echten Berg- oder Magnesitkristall verschönert. Sieht wunderschön aus und ist als Symbol und Ehrenpreis hervorragend geeignet. Auch als Ehrengeschenk besonders passend.

Der Preis richtet sich nach Größe und Reinheit des Kristalles, ist aber bereits pro Stück ab S 350,- erhältlich.

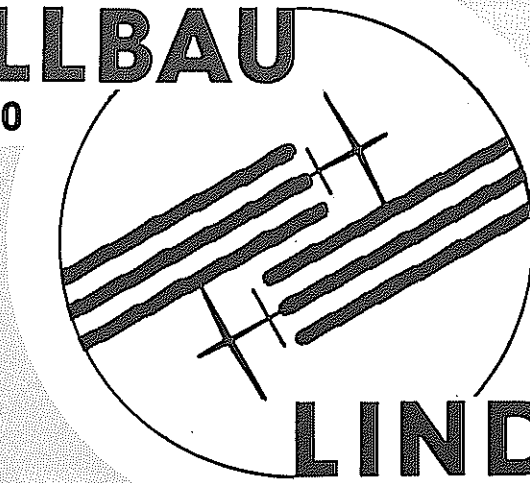
Ich hoffe, daß Ihr von meinem Angebot Gebrauch macht.

Anfragen sind zu richten an:
Edi Wallner, Seeblickweg 30
9544 Feld am See,
Tel. 04246 / 2532

MODELLBAU

Telefon 07584/33 180

Wußten
Sie schon?



... daß wir
zu Tiefpreisen
Servos,
Flugmodelle und
Zubehörteile
anbieten?

Überzeugen Sie sich. Bestellen Sie unseren
60-Seiten-Katalog Schutzgebühr S 10,—

4591 Molln 131

LINDINGER

Neben unserem bewährten **SYNTH GLOW** Synthetisches Hochleistungs-Leichtlauföl für alle Motorentypen liefern wir jetzt auch technisch-reines **METHANOL** 99,8 % zum Preis von ÖS 10,80 per Liter inklusive Gebinde, sowie fertig-gemischte **SYNTH GLOW TREIBSTOFFE** zu Herstellerpreisen.

2 Taktgemisch 17 % SYNTH GLOW ÖL

4 Taktgemisch 14 % SYNTH GLOW ÖL
7 % Nitromethan

9 % SYNTH GLOW
Grossmotoren

1 Liter ÖS 36,50
10 Liter ÖS 35,00

1 Liter ÖS 58,50
10 Liter ÖS 57,00

1 Liter ÖS 32,50
10 Liter ÖS 32,00

Außerdem halten wir für Sie Original **OS-Motoren** und **JR-SERVOS** zu Niedrigpreisen auf Lager.

Preislisten und Mischtabellen sowie weitere Informationen erhalten Sie auf Anfrage. Ein kurzer Anruf genügt!

MAGAN Handelsgesellschaft m.b.H., Import-Export, Raxerstraße 6, A-8380 Jennersdorf
Tel.: 03154/381 Telex: 17609

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

Beh. konz. Immobilien

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

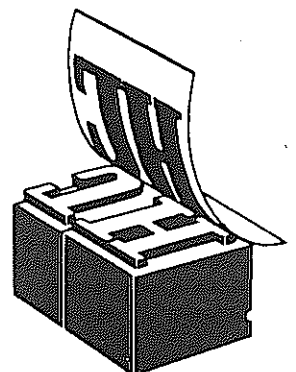
1020 Wien, Heinestraße 1
☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42
Alles aus dem Immobilienmarkt

B U C H - U N D
O F F S E T D R U C K E R E I

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95
STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



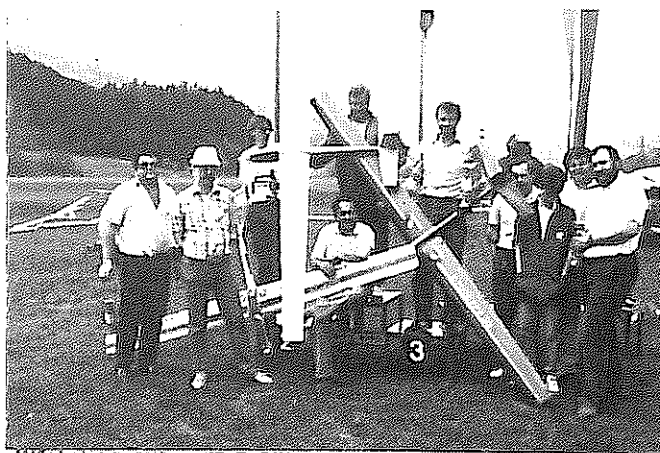
DIE ERGEBNISSE :

NAT. BURGENSTADT - FRIESACH - POKALFLIEGEN

1. Schumach Werner MFG-St.Veit/Glan
2332 1143 2351 4683 Punkte
2. Dürnwirth Peter 1.MFV-Friesach
2296 2328 2180 4624 Punkte
3. Stark Alfons 1.MFV-Friesach
2261 1534 2341 4602 Punkte
4. W. Hoedl 4600, 5. N. Pesslerl, 6. R. Dvinger 4556, 7. J. Sand 4500, 8. F. Lang 4470, 9. J. Eder 4094, 10. W. Hoedl 3197, 11. P. Feix 3182 Punkte.

DUERNWIRTH - KIPPER KÄRNTEN-CUP

1. Taxer Walter ÖMV-Feistritz/D.
749 740 1489 Punkte
2. Maurer Manfred Feldkirchen
698 734 1432 Punkte
3. Kreschitz Hans Treibach
582 576 1158 Punkte
4. A. Stark 1022, 5. A. Ebner 1000,
6. B. Wagner 828, 7. F. Lang 784, 8. W. Schumach 770, 9. R. Bezdir 722, 10. W. Hoi 684, 11. K. Tengg 564, 12. F. Taxer 478, 13. A. Greifenender 364, 14. E. Riepl 256, 15. F. Bergner 144,
15. R. Dunger und 16. J. Berndt je 0 Pkte.



Die Teilnehmer am 3. Nationalen Burgstadt - Friesach - Pokalfliegen.



Der Bürgermeister der Stadtgemeinde Friesach, Gildwin Ressler, bei der Siegerehrung.



3. NEUSIEDLER POKALFLIEGEN

und burgenländische
LANDESMEISTERSCHAFT
in der Klasse RC III

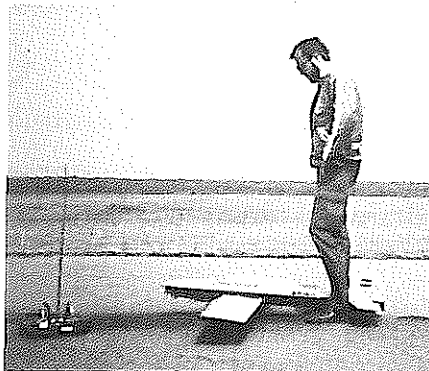
Nachdem dieser Wettbewerb in den vergangenen zwei Jahren vom veranstaltenden Verein, FMC "See-adler", Neusiedel/See, klaglos abgewickelt wurde, bekam die Veranstaltung heuer erstmals den Status "Nationaler Wettbewerb" von der ONF zuerkannt.

Der Wettbewerbseinladung leisteten insgesamt 13 Modellflieger aus 5 Bundesländern folge. Leider waren nur 4 Burgenländer am Start, da drei einheimische Piloten am Vortag beim letzten Training zu tief geflogen sind

Bei idealen Wetterbedingungen, welche während der gesamten Veranstaltung anhielten, absolvierte der regierende Staatsmeister, Alfred Trettenbrein, einen Abstimmungsflug für die Punkterichter.

Apropos Punkterichter: Nach steirischem Vorbild werden diese heuer vom LSL zu den burgenländischen Wettbewerben zugeteilt. In allen Klassen, in denen eine subjektive Bewertung erfolgt,

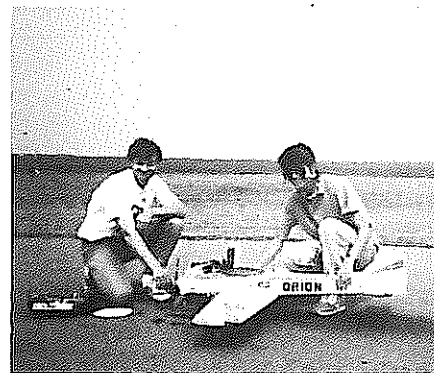
punkten fünf Unparteiische, wobei die höchste und niedrigste Wertung gestrichen wird.



Erich Filgas beim Warmlaufen seines Motors

Bei den Erstplatzierten nach dem 1. Durchgang behielten ihre Plätze bis zuletzt: Erich Filgas (ÖMV-Wien) vor Alfred Trettenbrein (MFC St. Paul). Lediglich der 3. Platz war hart umkämpft. Beanspruchten im 1. Durchgang Josef Stoiber (HSV Burg Kreuzenstein) und im 2. Heat Helmut Danksagmüller (ÖMV Wien) diesen Rang für sich, so hatte letztlich Gerald Zikulnig (MFC Kühnsdorf) die Nase deutlich vorne.

Das Rennen unter den Burgenländern machte schließlich Dieter Kugler (ÖMV-MFC Hirm-Antau), der nach einem mäßigen 1. Durchgang sich von Flug zu Flug steigerte und neuer Burgenländischer Landesmeister wurde. Nur knapp dahinter wurde der "Newcomer" Johann Schmid (UMFC St. Georgen) 2. und Jürgen Gstettner 3. in der Landesmeisterschaftswertung.



Die Trettenbreins vor dem Start

Großes Lob gebührt auch den fleißigen "Bienen" des austragenen Vereines. Organisation, Durchführung und die Küche waren perfekt. Eine Empfehlung für höhere

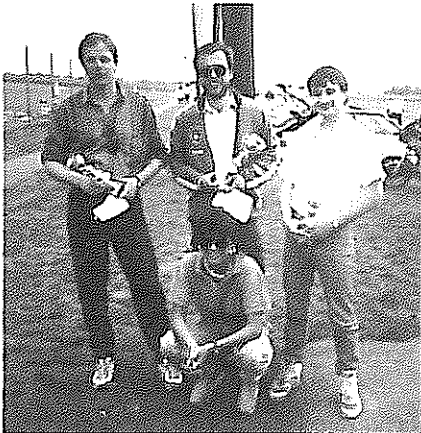
Aufgaben ! Nach der Siegerehrung freuten sich alle bereits auf das 4. Neusiedler Pokalfliegen 1988 !

P.S.: Herzliche Glückwünsche an den regierenden Staatsmeister, Alfred Trettenbrein und seine charmante Begleitung. Die beiden sind zwei Tage vor dem Wettbewerb zum "Synchronflug" durch ihr weiteres Leben gestartet.

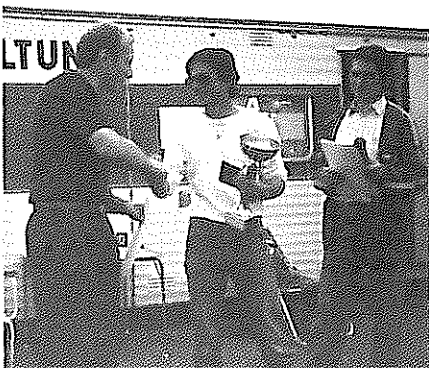
DIE ERGEBNISSE :

3. NEUSIEDLER POKALFLIEGEN :

- | | | | | | |
|------------------------|---------------|------|------|------|-------------|
| 1. Filgas Erich | ÖMV-Wien | 1336 | 1398 | 1483 | 2881 Punkte |
| 2. Trettenbrein Alfred | MFC St. Paul | 1308 | 1359 | 1489 | 2848 Punkte |
| 3. Zikulnig Gerald | MFC Kühnsdorf | 1270 | 1286 | 1449 | 2735 Punkte |
4. J. Stoiber 2687, 5. H. Danksagmüller 2686, 6. A. Hunnmann 2675, 7. D. Kugler 2650, 8. J. Schmid 2639, 9. J. Gstettner 2613, 10. N. Weninger 2591, 11. W. Mayer 2319, 12. E. Muik 1990, 13. M. Klamecker 1953 Punkte.



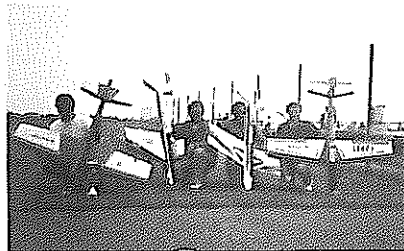
Die Sieger des Neusiedler Pokalfliegens v.l.n.r.: 3. Gerald Zikulnig, der Sieger Erich Filgas, 2. Alfred Trettenbrein, vorne Frau Trettenbrein.



LSL Ing. Franz Pentek überreicht an Dieter Kugler den Landesmeistertrophäe, im Hintergrund Toni Kiss

Burgenländische Landesmeisterschaft :

- | | | | |
|----------------------|------------------|--------------------|-------------|
| 1. und Landesmeister | Kugler Dieter | ÖMV MFC Hirm-Antau | 2650 Punkte |
| 2. Schmid Johan | UMFC St. Georgen | 2639 Punkte | |
| 3. Gstettner Jürgen | FMC Seeadler | 2613 Punkte | |
| 4. Weninger Norbert | FMC Seeadler | 2591 Punkte | |



Die burgenländischen Teilnehmer v.l.n.r.: Landesmeister Dieter Kugler, 3. Jürgen Gstettner, 4. Norbert Weninger, 2. Johann Schmid.

NÖ-LANDESMEISTERSCHAFT Klasse RC IV, am 17. Mai 1987

Auf dem Modellflugplatz des MFC-Silbergrube in Stanzendorf-Kuffern, NÖ, fand nach einem total verregneten Samstag ein traumhafter Sonntag statt, an dem die Landesmeisterschaft ausgetragen wurde.

Beim 1. Durchgang mäßiger Westwind, beim 2. und 3. Durchgang Ostwind. Wie bestellt ! Das 18 Mann starke Teilnehmerfeld wurde durch einige Abstürze etwas gelichtet. Die verbliebenen Piloten zeigten ausgezeichnetes Können, ja, es gab ein richtiges "Rennen" um den Sieg.

Die Meisterschaft verlief reibungslos, und es sei besonders auf die gute Fliegerkameradschaft hingewiesen !

Im Ganzen gesehen: Eine gelungene Veranstaltung !

DIE ERGEBNISSE :

- | | | | | | | |
|----------------------|-----------------|-----------------|-----|------|------------|------------|
| 1. und Landesmeister | Hönig Georg | MFC Silbergrube | 994 | 1043 | 1023 | 2066 Pkte. |
| 2. Hofbauer Manfred | MFC Silbergrube | 1012 | 941 | 935 | 1953 Pkte. | |
| 3. Fiedler Peter | MFC-Amstetten | 585 | 887 | 1034 | 1921 Pkte. | |
4. K. Leeb 1900, 5. P. Aigner 1882, 6. W. Presslmeyer 1879, 7. M. Fiedler 1845, 8. M. Presslmeyer 1833, 9. K.H. Leeb 1776, 10. J. Sohner 1703, 11. G. Hörmann 1702, 12. H. Eigner 1501, 13. M. Schiefert 1492, 15. G. Rieger 725, 16. F. Berch 96, 17. F. Kiesling, 18. W. Funke beide 0 Punkte.

Voll-GFK-Fertig-Flugmodelle

Neuheiten 1987 :

STARLIGHT :

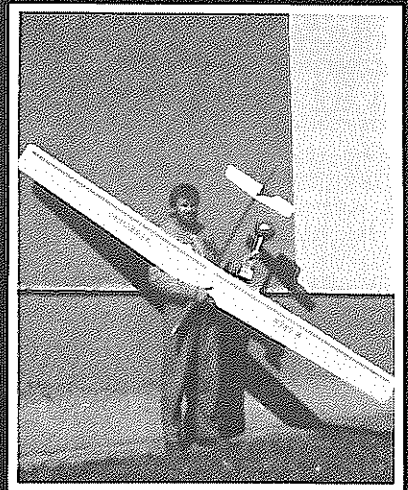
F3B + Hang
Spannweite: 2900 mm
Profil: RG 14A-1.67/9,5
Funktionen: Quer, Wölbklappe, Höhe, Seite
öS 6.480,— inkl. MWSt

STARLIGHT :

Hang + Kunstflug
Spannweite: 2900 mm
Profil: RG 14A-1.67/9,5
Funktionen: Querruder, Höhe, Seite, Bremsspoiler,
öS 6.480,— inkl. MWSt

MINI-STAR BIRD :

Hang + Kunstflug
Spannweite: 2600 mm
Profil: HQ-2/9
Funktionen: Querruder, Bremsspoiler, Höhe, Seite
öS 5.400,— inkl. MWSt



Weiterhin im Programm :

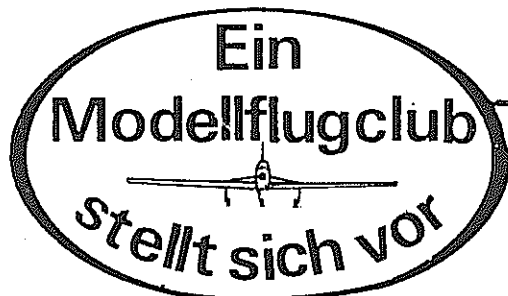
OPAL —

der beliebte Allroundsegler
öS 5.880,— inkl. MWSt.

KARO-AS: Hang + Kunstflug
öS 3.840,— inkl. MWSt.

Produkt-Information erhältlich gegen Einsendung von öS 50,—.

GFK-Modellbau GEITNER
8911 ADMONT 54
Telefon 03613/20 6 84
Telefon ab September 1987
03613/34 06



30 JAHRE VEREINSTÄTIGKEIT
25 JAHRE RC-PISTE

"Quartier und Essen für Teilnehmer kostenlos !"

Der Verein wurde im Jahre 1957 als ÖMV-Modellbaugruppe Lienz im Landesverband Tirol gegründet.

Bereits drei Jahre später, 1960, starteten wir eine Serie von internationalen Wettbewerben, das weit über die Grenzen unseres Landes bekannte

DOLOMITEN-POKALFLIEGEN.

Dieser Wettbewerb war übrigens der erste internationale RC-Wettbewerb in Österreich und blieb auch lange Zeit der einzige.

Zuerst gab es nur eine Graspiste und mit Handstart im Motorflug und Segelflug. Mit einfachen zerbrechlichen Röhrengeräten wurde versucht, die damaligen Programme zu bewältigen.

Als Kuriosum konnte man damals in der Ausschreibung lesen:

"Quartier und Essen für Teilnehmer kostenlos" !!!

Mit dem 3. Pokalfliegen wurde die neue Startbahn eröffnet. Zu den beiden bestehenden Klassen kam noch die Klasse RC I (heute F3 A) dazu - ein wahres Monsterprogramm. Beim ersten Treffen kamen die Bewerber aus Deutschland und Österreich, aber bereits im nächsten Jahr kamen die Schweizer und zum Schluß, im Jahre 1972, beim 13. und letzten Wettbewerb, waren die Teilnehmer aus 6 Nationen vertreten.

Die Wettbewerbsleitung lag in all den Jahren in den bewährten Händen unseres Bundessektionsleiters Edwin Krill. Der treueste Teilnehmer war der Kärntner Edi Wallner, der an allen Wettbewerben mitgemacht hatte.

Der Wettbewerb mit der größten Teilnehmerzahl war 1966 mit 92 Wettbewerbern, und das nur auf einer Asphaltstartbahn. Zur Abwicklung des Wettbewerbes be-

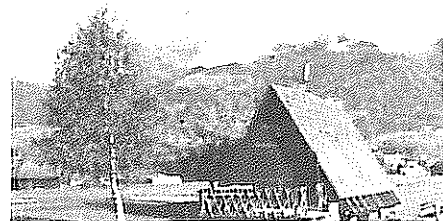
nötigten wir damals 4 Tage. Die offiziellen Empfangsabende, die wir immer am Samstag veranstalteten, werden mit Sicherheit noch allen die dabei waren in allerbesten Erinnerung sein.



einst

Im Jahre 1969 wurden wir ein eigenständiger Verein und zwar der MFC Lienz. In den 30 Jahren wurde natürlich auch noch vieles andere geleistet. Zuerst hatten wir einen ausgedienten Schaustellerwagen als "Vereinschütte", dann im Jahre 1967 wurde das noch heute stehende Klubheim gebaut. Die Startbahn wurde saniert und nach dem letzten Dolomitenpokalfliegen im Jahre 1972, wurde die Vereinsarbeit intensiviert. Vereinsmeisterschaften wurden alljährlich durchgeführt, Landesmeisterschaften organisiert, und am 1. Mai veranstalteten wir immer unser Schaufliegen, das stets großen Anklang bei der Bevölkerung findet.

Zurückblickend muß ich mir sagen, eigentlich schade, daß das Dolomitenpokalfliegen nicht weitergeführt wurde, aber diverse Abnützungerscheinungen beim Verein und ein sehr schlechtes Benehmen einiger mitfliegenden Gäste veranlaßte uns, den Wettbewerb einzustellen.



und heute

Ich möchte nicht verabsäumen, allen für ihre wertvolle Mitarbeit zu danken, besonders unserem Bundessektionsleiter Edwin Krill, der immer zur Wettbewerbszeit seinen Geburtstag feierte und dessen Anwesenheit immer ein Quell voller Freude und Humor war.

Carl Semrad



Der letzte Dank
an Herrn

FRANZ ORTNER

Unser Obmann hat uns nach 20 Jahren, in denen er uns Vorstand, Freund und Helfer war, für immer verlassen.

Franz, in unserer Runde bleibst Du unvergessen !

Deine Freunde der Modellbaugruppe Greifenburg / Berg.

Modellbaufirmen die gemeinsam den Modellsport fördern

**Bastlerzentrum
Gebrüder Engl** Ihr Spezialist für Modellbau und Basteln
Auerspergstraße 56
A-5020 Salzburg
Tel. 0 62 22/7 64 32, 7 23 62

**MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO
RÖBER**
Laxenburger Str. 12
1100 Wien 62 15 45

Seit 11 Jahren
HAAS
RC MODEL SHOP
Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/31 88

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

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

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

MARO-MODELLBAU
Mathias Rottensteiner jun.
Plankenau 128
5600 St. Johann/Pongau

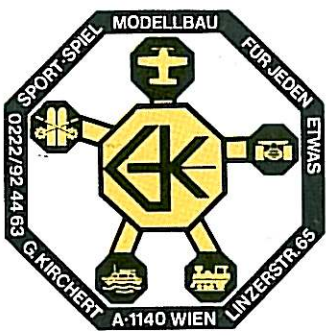
**MODELLBAU
HAAS**
A-1160 Wien, Brunnengasse 33
Telefon 0222/95 48 225

**FLUG — SCHIFF — AUTO
M W M**
A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Tel. 02752/24 32
Modellbau Wagner Melk

**MODELLBAU-AKTIV
Lindinger** 4591 Molln
Tel. 07584/33 1 80

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

Modellbau Peter Feix,
A-8280 Fürstenfeld, Bismarckstraße 3
Modellbau Thaller,
A-8330 Feldbach, Hauptplatz 22-25
Üblacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt, Bahnstr. 14/11/46
Modellbau Simacek Sepp,
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4-6
Modellbau Postl,
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66



ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN
RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör
EZ SPORTS AVIATION
Fast-Fertig-Modelle

PILOT
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
IT'S ABOUT TIME!

Elektro-
Motore
Zubehör
MARX

Mit Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

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

G. Kirchert modellbau wien

Feiern Sie mit uns am 7. 7. 1987 10 Jahre im neuen Geschäft

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

STANDARD AIRFISH

Spannweite 2450 mm
Rumpflänge 1130 mm
Österreichs meistgeflogener R/C-Segler, alle Bauteile vorgeschritten, gefräst und gebohrt, Motor 1,5—2 cm³, 2-Takt, oder bis 4 cm³ 4-Takt.
Der Standard Airfish ist in original Standard-Bauweise mit Jedelsky-Profil.
Es gibt schon einige Nachahmungen, aber der Standard Airfish ist noch immer der beliebteste unter den R/C-Seglern.
Steuerbar über Seiten- und Höhenruder, bei Motoraufsatz eventuell mit Motordrossel.

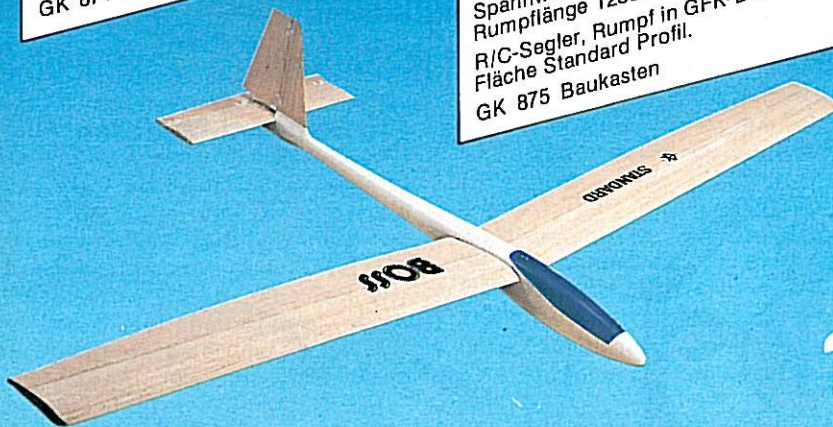
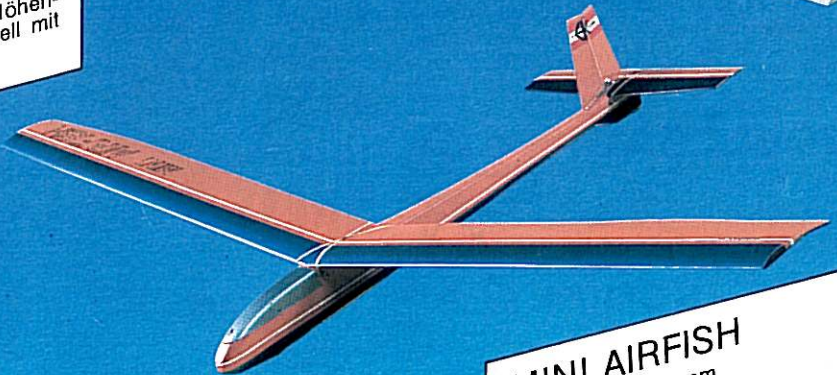
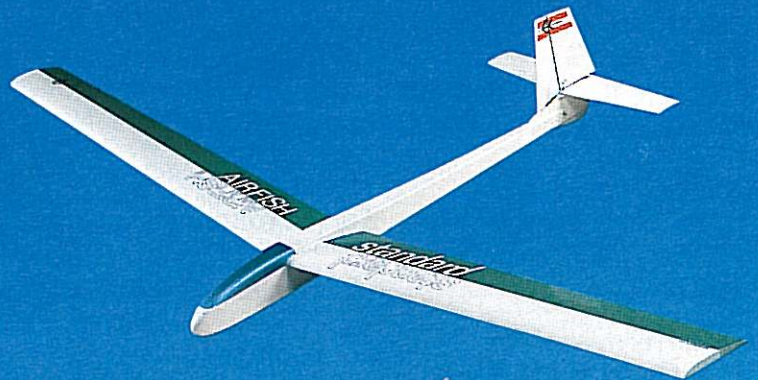
- GK 874 Baukasten
- GK 874/F Rohbau Fertigmodell
- GK 874 MA Motoraufsatz Alu für Standard Airfish und ähnliche Modelle
- GK 1001 GK Multitank, Tank und Motorträger in einem
- GK 874 180 Ersatzfläche für Airfish 1800 mm Spannweite ideal für Wind und am Hang
- GK 874 240 Ersatzfläche Standard Airfish wie im Baukasten 2400 mm
- GK 874 270 Ersatzfläche für Airfish 2700 mm Spannweite für ruhiges Wetter und Thermikflüge
- GK 874 R Ersatzrumpf

STANDARD BOSS

Spannweite 2400 mm
Rumpflänge 1250 mm
R/C-Segler, Rumpf in GFK-Bauweise, Fläche Standard Profil.
GK 875 Baukasten

MINI AIRFISH

Spannweite 1800 mm
Rumpflänge 935 mm
Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.
Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.
Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8—1,5 cm³.
GK 872 Baukasten
GK 872 F Rohbau Fertigmodell
GK 872 R Ersatzrumpf
GK 872 MA Motoraufsatz



R/C-Modelle