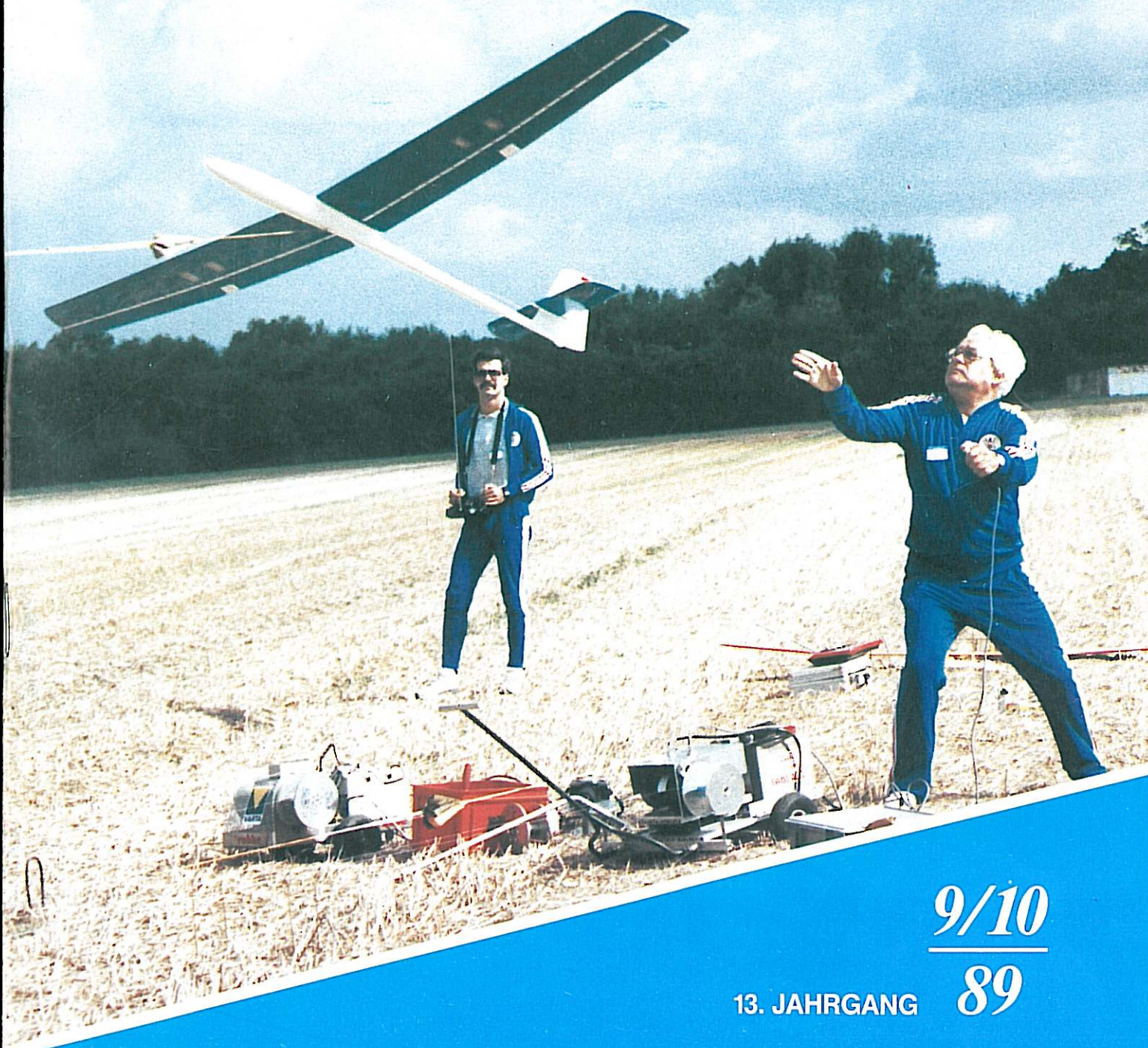


PROOP



9/10

13. JAHRGANG 89

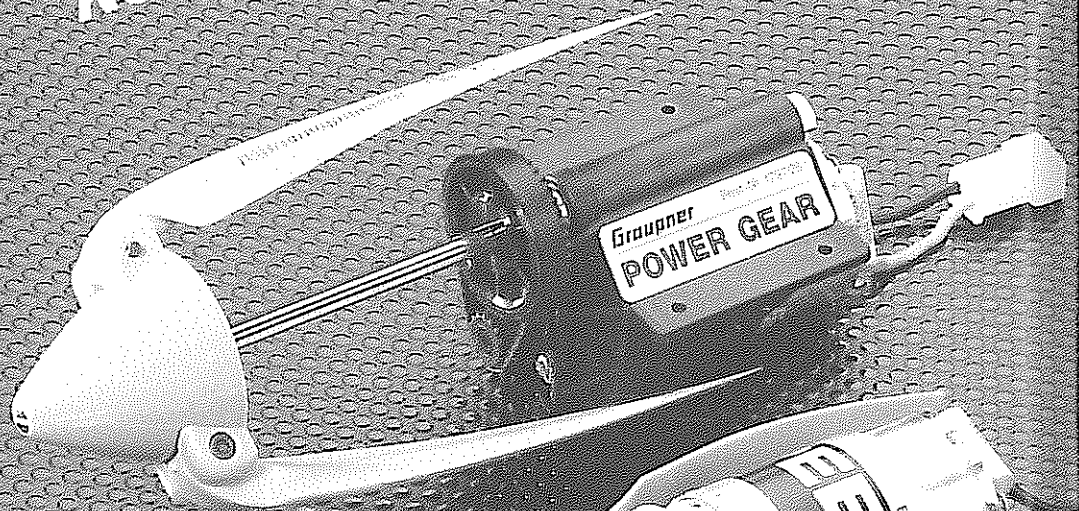
das österreichische modellflugmagazin

GRAUPNER Power für den Elektroflug

komplette Antriebssets

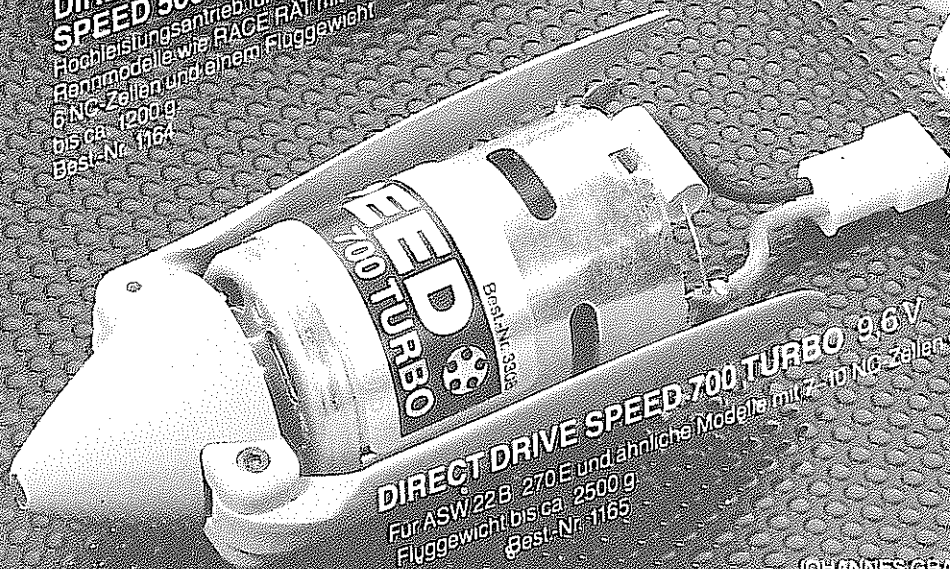
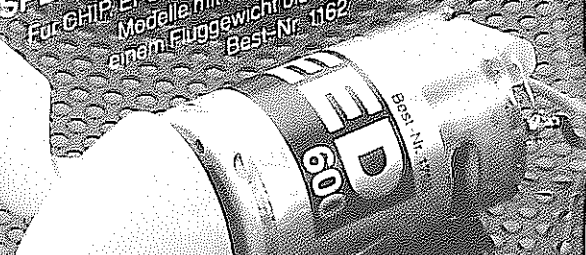
**POWER GEAR
SPEED 600 BB 7,2V**
Für PINK und ähnliche Modelle
mit 6-8 NiC-Zellen
Best-Nr. 1166

**POWER GEAR
SPEED 600 9,6V**
(Abb. wie Best-Nr. 1166)
Für ASW 22 BB oder ähnliche Modelle
mit 10-12 NiC-Zellen
Best-Nr. 287



**DIRECT DRIVE
SPEED 500 BB RACE VS 7,2V**
Hochleistungsantrieb für schnelle
Reizmodelle wie RACE RAT mit
6 NiC-Zellen und einem Fluggewicht
bis ca. 1200 g
Best-Nr. 1164

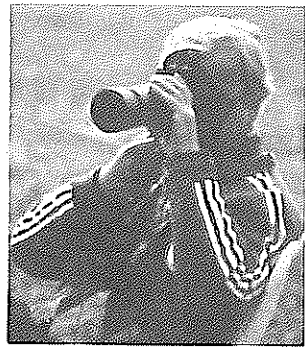
**DIRECT DRIVE
SPEED 600 8,4V**
Für GHR EPS 2000, PINK und ähnliche
Modelle mit 7-8 NiC-Zellen und
einem Fluggewicht bis ca. 2000 g
Best-Nr. 1162



DIRECT DRIVE SPEED 700 TURBO 9,6V
Für ASW 22B, 270E und ähnliche Modelle mit 7-10 NiC-Zellen und einem
Fluggewicht bis ca. 2500 g
Best-Nr. 1165

**Elektro-UHU
Antriebsset 7,2V**
Für Elektro-UHU
oder ähnliche
Modelle mit
6-7 NiC-Zellen
Best-Nr. 297

Abschlusshilfeschreiben im
GRAUPNER Hauptkatalog RS
und Neuheitenprospekt N 89



Liebe Modellflugfreunde!
6. November 1989

Diesmal kann prop wieder einigermaßen zeitgerecht erscheinen. Die nächste Nummer werdet Ihr nicht pünktlicher erhalten. Das verspreche ich feierlichst! Ihr könnt Euch dann rechtzeitig Eure Modellbau-Weihnachtsgeschenke bei unseren Inserenten aussuchen. In der Redaktion liegen noch einige Wettbewerbsberichte und auch die Berichte von den Bundeslehrgängen am Spitzerberg auf, ich konnte sie aber in dieser Nummer nicht mehr unterbringen. Sie kommen das nächste Mal dran. Bitte nicht ärgerlich sein! Worauf wir wohl vergebens warten, ist ein Bericht von der Freiflug-WM, die bereits im Mai stattgefunden hatte. Dabei hat unsere Mannschaft gar nicht so schlecht abgeschnitten. Aber auch der Bericht über die F3A-WM ist noch ausständig. Schließlich wurde neuerlich Hanno Prettnner Weltmeister. Mich berührt es als Redakteur immer sehr, - und ich mache mir dabei meine Gedanken - wenn ich in anderen Zeitungen Berichte lese, die auch für prop hätten geschrieben werden können. Zu meiner Freude haben sich aber schon einige Mitarbeiter bzw. Artikelschreiber gefunden, die gerne für prop schreiben - auch wenn ihre Arbeit ehrenamtlich und unentgeltlich erfolgt!

Dazu möchte ich einmal klarstellen: Prop wird von mir als Schreiber, Reproduktionsfotograph, Seitengestalter, Reporter und zuweilen auch als "Inseratenjäger" nahezu allein hergestellt. Die Redaktion befindet sich in meiner Wohnung, in der bis auf den Druck der 6.500 Exemplare, prop komplett entsteht. Die Redaktion ist rund um die Uhr erreichbar, es sei denn, ich befinde mich in Sachen Modellflug unterwegs. Es mutet mich deshalb manchmal auch komisch an, wenn ich Briefe erhalte, mit der Anrede: "S.g. Damen und Herrn" oder "Werter Redaktionsstab" u.ä. Wer mich nicht persönlich kennt, der schreibe meinestwegen "an die Redaktion". Das wäre aber auch schon alles. Schließlich bin ich keine Institution, sondern mache die ganze Arbeit (ich sage immer "properei") genauso ehrenamtlich wie jeder einzelne Berichterstatter bzw. Artikelschreiber. Allerdings gibt es auch manchmal Personen, die meine Arbeit so selbstverständlich und zwingend (mißachtend) nehmen, daß sie überhaupt keine Begleitzeilen verwenden, etwa nach der Methode: "da hast es - und schmecks mein Herzerl!" Na ich glaube, Ihr kennt Euch jetzt aus!

Daß "Die Ecke für die Modellfliegerfrauen" bereits Anklang gefunden hat, freut mich sehr. Nur so weiter, meine Damen, Sie können auch einmal ein Foto mitschicken.

Die Fachreferenten, aber auch die Landessektionsleiter ersuche ich, intensiver über ihre Arbeit zu schreiben.

Und das wärs für heute schon wieder!

Mitherzlichen Modellfliegergrüßen
bis zum nächstemal

Euer

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

INHALT 9/10 - 1989

Edwin Krill - Redaktionsbericht	1
Dr. Georg Breiner - INFO des Bundessektionsleiters	2
MITTEILUNGEN DER BUNDESFACHREFERENTEN:	
RC/SL - Schleppflug - Dr. Wolfgang Schober	4
RC - Radio control - Wolfgang Schlager	5
F3C - Hubschrauber - Ing. Manfred Dittmayer	5
STAATSMEISTERSCHAFTEN	
F3B - Segelflug - kein Bericht eingegangen nur Ergebnisse	6
F4C - Scale - Hannes Deutsch, NÖ	7
WELTMEISTERSCHAFTEN	
F3B in Melun/Frankreich BFR Karl F. Wasner	11
F1E in Nowy Trąg/Polen BFR OSR Felix Schobel	19
EUROPAMEISTERSCHAFTEN	
F2 Fesselflug in Wigan/GB - MF Walter Wenczel	22
OFFENE INT. FAI - WETTBEWERBE	
Mecsek - Cup in Pecs/Ungarn	26
Alle Klassen Freiflug in Livno/Jugoslawien	26
NATIONALE WETTBEWERBE	
Burgstadtliegen RC/SL in Friesach/Kärnten	27
Webra-Dürnwirth-Kipper-Kärnten-Cup	28
3. Mooshamer RC/SL Bewerb in Lungau	29
12. Innviertler Wanderpokalfliegen in RC IV	30
Bockfließer RC/SL - Wanderpokalfliegen	30
ÖSTERREICH POKAL in RC/SL	31
MODELLFLUGLITERATUR	
DIE ECKE FÜR MODELLFLIEGERFRAUEN	34
DIE OLDTIMER - ECKE	
Oldtimer - Meeting auf der Kibitzwiese	35
V. Horst Winkler Gedächtnisfliegen auf der Wasserkuppe	35
DP 03 - ein sowjetischer CO ₂ - Motor	39
Sepp Pfisterer - ein Achtziger!	41
TEST's für HOBBYFLIEGER	
"SPEED ASTIR" von Geitner	42
"SUPER CUB 25" von Graupner	43
PITCH AKTUELL	
PRO MECHANIK von Robbe	44
WEITERE WETTBEWERBSAKTIVITÄTEN	
Fesselflugwettbewerb in Wörgl	46
Wiener Neustädter Stadtpokal in F3B	47
1. Martin Pongruber Gedächtnisfliegen	48
Modellflugshow in Friesach	48
UNSER TITELFOTO: Bei der F3B - WM in Melun/Frankreich: Mannschaftsführer Karl F. Wasner startet den Quarsar seines Sohnes Karl Wasner jun.	

Im Mittelteil - zum Herausnehmen und zum Sammeln eine weitere Folge der Dokumentationen.

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich BSR Edwin Krill und die Autoren der gekennzeichneten Beiträge. Ständige Mitarbeiter BSL Dr. Georg Breiner, die Bundesfachreferenten und Landessektionsleiter, alle 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12. Redaktionsadresse: Redaktion prop, Julius Raab Straße 10, 3425 LANGENLEBARN, Tel.=auch FAX: 02272/2972. Druck: Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Ges.m.b.H., Sturzgasse 40, 1150 Wien.

Das Modellflugmagazin prop wird an alle Mitglieder des ÖAeC, Sektion MODELLFLUG kostenlos abgegeben und zugestellt. Sämtliche Autoren und Mitarbeiter an unserer Zeitung machen ihre Arbeit ehrenamtlich. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen die Meinung der Autoren dar und müssen sich nicht mit der Meinung der Redaktion decken.

Aufforderung zum Tanz



*Testen Sie
die MULTIPLEX
PROFI mc 3030
in der Praxis,
zuhause oder auf
dem Flugfeld.*

*Vereinbaren Sie
einen Termin bei
Ihrem Fachhändler!*

*Händler weisen wir
gerne nach!*

BSL-INFO



Liebe Modellflugfreunde!

Diesmal gibt es einige Informationen die für Euch sehr wichtig sind:

1. Die Bundessektion Modellflug wird bis Jahresende einen Novellierungsvorschlag für das Luftfahrtgesetz 1957 ausarbeiten und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermitteln. In diesem Entwurf soll die Gewichtsbeschränkung von bis zu 5 kg fallen und auf bis zu 20 kg ausgedehnt werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) soll ersatzlos gestrichen werden. Ich habe die ersten Gespräche mit dem Ministerium und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt geführt und dabei den Eindruck gewonnen, daß diese beiden Institutionen unseren Anträgen ein entsprechendes Wohlwollen entgegenbringen.
2. Das "Problem" Versicherung ist gelöst! Alle Modellflieger sind nun pauschal auf 5 Millionen Schilling versichert und der Selbstbehalt von S 1.000,- ist auf einen Beobachtungszeitraum von einem Jahr zunächst gefallen. Ich wiederhole deshalb meinen Aufruf an Euch: manipuliert keine Schadensfälle, es trifft uns alle. Ich versichere mit Nachdruck, daß ich bei Vorliegen eines fingierten Schadensfall alle Beteiligten unter Ausschöpfung aller Rechtsmittel zur Rechenschaft ziehen werde. Ich sehe nicht ein, daß auf unsere Kosten einige wenige "schwarze Schafe" Profit schlagen.

3. Auch die Vereinshaftpflichtversicherung schließt nunmehr alle nationalen und internationalen Veranstaltungen ein und es braucht in Zukunft keine eigene Veranstaltungshaftpflichtversicherung mit Ausnahme von Flugtagen abgeschlossen werden.

In diesem Sinne

mit besten Fliegergrüßen

Euer Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner



Die nächsten
SPRECHSTUNDEN
des Bundessektionsleiters !

Die nächsten SPRECHSTUNDEN des Bundessektionsleiters finden am

16.11.1989 von 15,30 - 17,00 Uhr
und 14.12.1989 von 15,30 - 17,00 Uhr
statt.

Telefonisch unter 0222/5051028/77 DW,
persönlich Wien 4., Prinz Eugen-Str. 12.

Macht Gebrauch davon !

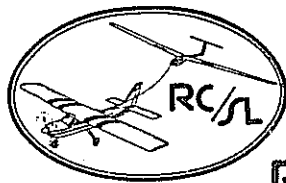


modellservice
center süd

Empfohlene Reparatur-Fachwerkstätte · Auftrags erledigung innerhalb von 10 Tagen · Überholungen · Umbauten · Reparaturen · Ersatzteildienst · Kanalerweiterungen · Frequenzwechsel · Leistungsmäßige Anpassung · 6 Monate Garantie auf Austausch-teile · Post-Markenwerkzeuge.

Diesen Service bieten wir über den guten Fachhandel
Ing. Hagen Petschar · 9500 Villach · St.-Agathen-Weg 52

Mitteilungen der Bundesfachreferenten



Dr. Wolfgang Schober
 prov.
 BFR RC/SL - Schleppflug



Zum Zeitpunkt, wo ich diese Zeilen schreibe, ist die Saison '89 beinahe gelaufen und schon wird mit der Planung der Flugsaison 1990 begonnen.

Die wichtigste Nachricht: Der Österreich Pokal wird wieder nach demselben Austragungsmodus durchgeführt werden. Das heißt, daß die 5 Veranstalter - Linz, St. Johann, Wörgl, Zwaring und Bockfließ - wieder die einzelnen Teilwettbewerbe durchführen werden.

Um eine Terminplanung von weiteren RC/SL - Wettbewerben ohne Terminkollisionen durchführen zu können, wird in der Folge ein vorläufiger Terminkalender abgedruckt. Allerdings kann ich nicht garantieren, ob sich alle Veranstalter an ihre vorläufige Terminabsprache halten werden.

Linz	NW/LM	ÖP	erste Mahälfte
St. Johann	NW	ÖP	letztes Maiwochenende
Wörgl	NW	ÖP	kein Termin bekannt
Zwaring	NW	ÖP	erste Junihälfte
Kirchschlag	NW	ÖP	zweite Augushälfte
Bockfließ	NW/LM	ÖP	2. od. 3. Sept.-Woche

Bei Wettbewerben treten immer wieder Fachfragen auf, die von allgemeinem Interesse sind. Deshalb möchte ich diese hier an dieser Stelle beantworten.

1. GEWICHTSLIMIT

Die 20 kg pro Schleppzug bleiben auch in Zukunft unverändert aufrecht. Die 20 kg gelten unbetankt, also ohne Treibstoff. Dies ist folgendermaßen begründet: Ich nehme den Fall an, daß ein Gespann nur knapp unter der 20 kg - Grenze liegt. Um nun beim Wertungsflug das Gesamtgewicht nicht zu überschreiten, würde an Treibstoff gespart werden. Dies könnte dann wegen Motorstillstandes zu gefährlichen Situationen führen (z.B. Seilabwurf). Da kein Verantwortlicher solche Notsituationen heraufbeschwören möchte, gilt das max. Gesamtgewicht von 20 kg unbetankt.

2. ABRUCH DES STEIGFLUGES:

Wird der Steigflug unfreiwillig abgebrochen, weil ein rasches Notausklinken die einzige Rettung aus einer wilden Strampelei ist, so ist die Figur mit NULL zu bewerten. Dies gilt auch dann, wenn der Schleppzug schon eine ganze Platzrunde geflogen ist. Die Erklärung dafür ist logisch: Die Figur Steigflug endet mit dem Kommando "Ausklinken". Wird vor dem Kommando ein Notausklinken durchgeführt, so ist die Figur nicht vollständig geflogen und daher mit NULL zu bewerten.

3. DIE TRAGFLÄCHE STREIFT

BEI DER LANDING DEN BODEN: Laut MSO RC/SL wird ein Streifen der Tragfläche am Boden - egal ob Motormaschine oder Segler - mit Punkteabzügen geahndet. Eine Null-Wertung gibt es nur dann, wenn sich die Maschine dabei um mehr als 180° dreht.

4. STARTEN INNERHALB VON 4 MINUTEN:

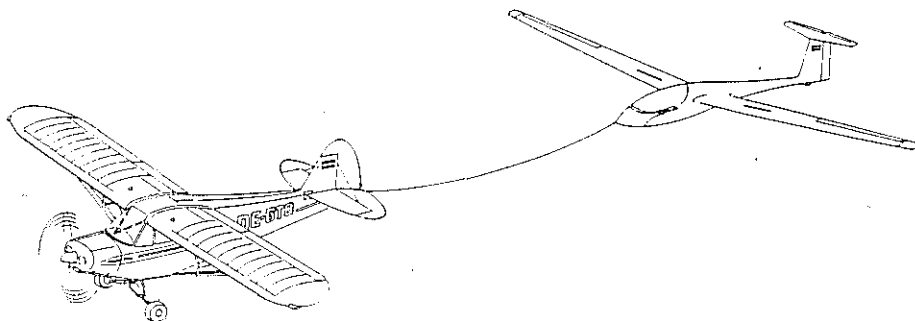
Nach dem offiziellen Startaufruf stehen 4 Minuten zur Verfügung, um den Motor anzulassen und den Start zu beginnen.

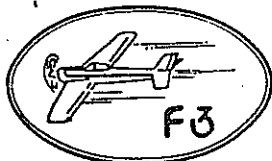
5. EINE ANREGUNG FÜR WETTBEWERBSVERANSTALTER:

Sollten die Startnummern nicht in zweifacher Ausführung vorhanden sein, so sollte der Seglerpilot die Nummer tragen, da er ja länger fliegt und sie auch länger für Punkterichter und Zuschauer sichtbar ist. Die Verwendung von Nummer 21, 31 oder 41 für den zweiten des Gespannes mit der Startnummer 1 sollte unterlassen werden, da es nur Verwirrung stiftet.

So, das wär's wieder einmal für heute. Bis zum nächsten Mal

Euer BFR Wolfgang Schober





Wolfgang Schlager

BFR Radio control



PUNKTERICHTER, WETTBEWERBSLEITER UND LANDESFACHREFERENTENLEHRGANG

AUSSCHREIBUNG

Veranstalter: ÖAeC, Sekt. Modellflug, Referat RC

Termin: 25./26. November 1989

Lehrgangsort: Modellflugzentrum Kraiwiesen /Sbg.

Teilnehmerkreis: Punkterichteranwälter (Grundkurs), Punkterichter (Auffrischkurs), Wettbewerbsleiter der Klassen F3A und RC III, Landesfachreferenten der Kl. F3A und RC III.

Lehrgangsziel: Erlangen einer Punkterichtertätigkeit für die Klassen F3A, RC III, RC IV und RC/MS. Einschulung und Auffrischung der techn. Regeln des Sporting Code, Anhang 5B - Bewertungskriterien.

Die lückenlose Kenntnis und Anwendung der Bewertungskriterien stellt die Grundlage jeder Ausübung einer Punkterichtertätigkeit dar.

Einschulung von Wettbewerbsleitern und Landesfachreferenten in die neuesten Bestimmungen des SC - Durchführung von Wettbewerben, Klasse F3A und RC III. Einheitliche Auswertung von Wettbewerben. Klärung von anfallenden Problemen bei Motorkunstflugwettbewerben.

KURSBEITRAG: S 250,- (incl. Lehrgangsunterlage

REFERENT: BFR Wolfgang Schlager

ANMELDUNG: Die Anmeldung hat an den ÖAeC, Sektion Modellflug, Prinz Eugen Straße 12, 1040 Wien, zu erfolgen.

Anmeldeschluß: 18. November 1989.

PROGRAMM: Samstag, 25. November 1989

1300 Uhr - Begrüßung, Empfang der Kursunterlagen

1315 Uhr - Einweisung in den SC - Bewertungskriterien, Figuren, Programm F3A und RC III

1600 Uhr - Praktische Flugvorführungen, Bewertungen.

1800 Uhr - Abendessen

1900 Uhr - Diskussion, Vorbereitung für den Einsatz als Punkterichter, Nationale u. Internat. F3A - Wettbewerbe, Organisationsanforderungen.

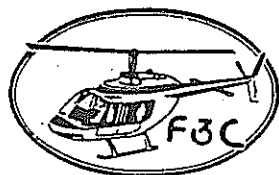
Sonntag, 26. November 1989

0900 Uhr - Durchführung von F3A und RC III Wettbewerben, Gliederung der Organisation.

Besprechungen mit den Landesfachreferenten über neueste Erkenntnisse im "Technical Sub-Committee" der CIAM.

1200 Uhr - Mittagessen, Verabschiedung.

BFR Wolfgang Schlager



Ing. Manfred Dittmayer

BFR Radio control F3C



PROTOKOLL der 3. Landesfachreferenten- sitzung in F3C 5. August 1989 in Bramberg

Anwesend: Harald Bingl, Wien, Franz Böhm, NÖ, Herbert Lukitsch, Bgld., Josef Buchner, OÖ, Adolf Ahr, Stmk., Josef Brennstener, Sbg. Ohne Entschuldigung ferngeblieben: Hermann Malicha, Krtn., Gerd Purin, Vlb.

1. Der LFR der Steiermark, Adi Ahr, gibt bekannt, daß er mit Ende 1989 sein Amt niederlegt. Als Nachfolger schlägt er Erwin Bäck vor. Dieser wird von den Referenten einstimmig gewählt.

2. Für die Finanzierung des Ö-Pokals wird festgestellt, daß ab 1990 jeder Ö-Pokal-Veranstalter S 500,- für die Finanzierung der Pokale stiftet. Die Firma Robbe,

vertreten durch Herrn Böhm, erklärte sich bereit, diese Summe jährlich zu verdoppeln, sodaß jeweils S 4.000,- (bei 4 Bewerben) zur Verfügung stehen werden.

3. Das Startgeld für Ö-Bewerbe wird einheitlich mit S 300,- pro Starter festgelegt.

4. Für das Jahr 1990 haben sich folgende Veranstalter für die Durchführung eines Ö-Pokal-Teilwettbewerbes gemeldet:

- Jennersdorf / Bgld.
- Waidhofen/Thaya / NÖ
- Bramberg/ Sbg.
- Kraiwiesen/ Sbg.
- Kapfenberg/ Stmk.

Es werden jedoch nur max. 4 Teilwettbewerbe veranstaltet, wovon 3 in die Wertung des Ö-Pokals genommen werden.

5. Aufgrund der weiterhin gestiegenen Anforderungen in der Klasse F3C wird das nat. Programm RC/HC-B ab 1.10.1990 wie folgt geändert:

Es gibt keine Wahlfiguren mehr, sondern eine vorgeschriebene Figurenfolge, bestehend aus:

1. Schwebeflug M
2. Schwebeflug - Innenkreis
3. Nasenschwebeflug
4. Pirouette
5. Hut
6. Looping
7. Turn
8. Autorotation

Die Flugzeit pro Durchgang beträgt nach wie vor 10 Minuten, die Koefizientenregelung entfällt hiemit.

6. Der bestehende Qualifikationsmodus bleibt unverändert, jedoch ist der Qualifikationstichtag jeweils der 31. Dezember des Vor-

jahres (z.B. EM - Qualifikation 1990 Stichtag 31. Dezember 1989).

Wir möchten uns an dieser Stelle bei Adi Ahr für seinen vollen Einsatz bei den Hubschrauberfliegern, recht herzlich bedanken und hoffen, daß er uns auch weiterhin und noch möglichst lange die Treue hält.

Sämtliche Änderungen, die MSO betreffend, bedürfen noch der Zustimmung durch die Bundessektionsitzung.

BFR Ing. Manfred Dittmayer

ÖSTERR. STAATSMEISTERSCHAFT

Klasse F 3 B



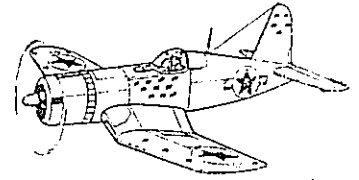
OFFIZIELLES ERGEBNIS

Rg	Teilnehmer	Club	Ld	Runde-1	Runde-2	Runde-3	Runde-4	Stechen	Summe
1	PRASCH FRANZ	ASV Puch	ST	2793,62	2927,95	2896,40	2993,41	0,00	11601,38
2	HOFFMANN PETER ING.	MFC Wr.Neustadt	N	2944,16	2601,24	2962,93	2610,00	0,00	11518,33
3	WEBER ULRICH	MBG Hall in Tirol	T	2902,91	2899,54	2997,80	2620,76	0,00	11421,01
4	HAUPT FRIEDRICH	MFC Wr.Neustadt	N	2946,26	2907,26	2666,55	2693,26	0,00	11413,33
5	ATCHHOLZER GÜNTHER	TMC Innsbruck	T	2785,01	2929,25	2850,32	2839,33	0,00	11403,95
6	HALLER MARTIN	MBG Hall in Tirol	T	2989,36	2806,80	2655,81	2644,30	0,00	11296,27
7	HALLER JOHANN	MBG Hall in Tirol	T	2876,57	2889,95	2826,69	2686,32	0,00	11279,73
8	ZACH WOLFGANG	MFC Wr.Neustadt	N	2585,40	2699,54	2683,27	2666,31	0,00	11234,60
9	HAUPLIK WALTER	FMSC Neostadia	N	2597,75	2700,92	2834,00	2742,60	0,00	10875,35
10	WASNER KARL SEN.	MSFC Rheintal	V	2564,07	2828,14	2694,03	2743,12	0,00	10829,36
11	LEEB FRIEDRICH	MSC Schwarzatal	N	2379,75	2616,15	2670,00	2724,71	0,00	10590,61
12	SCHEIDA WOLFGANG	MFC Phönix	W	2654,93	2772,50	2617,44	2312,81	0,00	10357,76
13	SEITNER ROBERT	UNION Eisenerz	ST	2714,90	2380,44	2606,33	2557,43	0,00	10261,10
14	WACHTLER OSWALD ING.	ÖMV Wien	W	2404,03	2751,04	2588,95	2485,71	0,00	10229,73
15	WEISSENBOCK ROBERT	MFC Weikersdorf	N	2551,55	2662,69	2543,21	2471,31	0,00	10229,26
16	NIEDERHOFER GERHARD	UNION Eisenerz	ST	2635,68	2654,49	2636,83	2279,24	0,00	10205,44
17	LERCHER ERICH	MSFC Rheintal	V	2013,08	2577,13	2849,32	2663,57	0,00	10103,10
18	LEX MANFRED ING.	1.MMFC Oberpullend.	B	2205,44	2666,72	2555,65	2570,37	0,00	9998,38
19	GRUBER HELMUT	MSC Schwarzatal	N	2225,26	2482,64	2468,37	2695,28	0,00	9871,55
20	DEIBL HERBERT	MFC Wr.Neustadt	N	2373,89	2433,52	2792,66	2238,97	0,00	9839,04
21	JAKSCH ANTON	FMC Seeadler	B	2500,40	2142,84	2705,69	2483,88	0,00	9832,21
22	LANG FRANZ	MFC Wr.Neustadt	N	2342,95	2739,01	2421,11	2129,62	0,00	9632,69
23	TRUTSCHNIG FERDINAND	MFC Weikersdorf	N	2154,13	2710,92	2275,49	2326,85	0,00	9467,39
24	BACHLER HERBERT	MSC Schwarzatal	N	2082,31	2283,74	2570,69	2493,09	0,00	9430,03
25	WASNER KARL ING. JUN.	MSFC Rheintal	V	2777,78	2939,95	779,78	2849,76	0,00	9397,27
26	HAAS HERMANN	UNION Eisenerz	ST	2305,85	2462,96	2160,42	2467,61	0,00	9396,84
27	HOTZ-BEHOFISITZ HARALD	1.MMFC Oberpullend.	N	2637,57	1928,50	2274,60	2387,93	0,00	9226,60
28	PISS ROBERT	MFK Breitenfurt	B	2297,77	2691,74	2522,58	1695,28	0,00	9208,37
29	PETROVIC ALEXANDER	MFC Phönix	W	1901,15	2122,36	2512,09	2554,76	0,00	9090,36
30	HESS FRIEDRICH	FMC Seeadler	B	1759,04	2349,20	2336,09	2134,02	0,00	8578,35
31	REINEGGER FRANZ	FMC Seeadler	B	735,18	2636,74	2417,44	2639,21	0,00	8478,57
32	BEDNARIK KARL	MFC Weikersdorf	N	2392,14	1967,86	2367,24	1604,63	0,00	8331,87
33	BASCH ALEXANDER	MFC Phönix	W	1799,62	2026,56	2203,51	2359,32	0,00	8262,01
34	HESS ANDREAS	FMC Seeadler	B	2216,42	1814,70	1999,17	2127,26	0,00	8157,55
35	BUXBAUM MARTIN	Akaflieg Graz	ST	1598,63	1883,43	2468,07	1966,39	0,00	7916,52
36	JANK THOMAS	Akaflieg Graz	ST	2020,25	1721,23	1997,77	2075,39	0,00	7814,64
37	PLANIZER KURT	UNION Eisenerz	ST	657,53	2346,47	2392,12	2141,82	0,00	7737,94
38	SPREITZERBÄHNER RICHARD	MSC Schwarzatal	N	0,00	2549,50	2181,86	2381,78	0,00	7113,22
39	RAGGAM OTTO	FMSC Neostadia	N	1658,61	2262,44	0,00	2122,39	0,00	6043,44
40	RETTICH JOHANN	MFC Phönix	W	2412,27	1202,51	0,00	0,00	0,00	3614,78
41	HUSER ANDREAS	MSC Schwarzatal	N	1135,24	0,00	0,00	0,00	0,00	1135,24

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. MFC WIENER NEUSTADT 1	34.166,26 Punkte	7. MFC Weikersdorf	28.028,52 Punkte
2. MBG Hall 1	33.997,01 "	8. Burgenland 1	27.805,33 "
3. Steiermark 1	32.067,92 "	9. MFC Neostadia 1	26.757,83 "
4. MFC Rheintal 1	30.329,73 "	10. FMC Seeadler 1	26.468,33 "
5. MSC Schwarzatal 1	29.892,19 "	11. Steiermark 2	25.051,30 "
6. MFC Phönix 1	29.677,85 "	12. MSC Schwarzatal 2	17801,15 "

Staatsmeisterschaft Klasse F4C



Von Hannes Deutsch, NÖ

Vor wenigen Wochen hatten die SCALE-FLIEGER in Österreich wieder ihren "Pflichttermin", die ÖST. STAATSMEISTERSCHAFTEN hinter sich gebracht.

In ruhiger und angenehmer Atmosphäre gelang es dem HSV Burg Kreuzenstein auch diesmal wieder, die für den Aero Club heikle Veranstaltung, durchzuführen. Daneben muß aber aus Gründen der Effizienz einer derartigen Veranstaltung auch eine SEMI-SCALE - Klasse geführt werden und als Hauptpunkt eine internationale Vergleichsmöglichkeit in beiden Klassen, in Form einer Vereinsmeisterschaft, zur Durchführung gelangen.

Infolge der Bemühungen des HSV auf diesem Gebiet und auch des zweiten in Österreich in diesen Klassen aktiven Vereines, dem UMFC Sparkasse Gnas, gelingt es, eine ansteigende Tendenz an in- und ausländischen Teilnehmern zu verzeichnen, was erstmals, seit den lange vergangenen Zeiten der Wettbewerbe des FMBC Austria am Rautenweg, durch eine Nennung von 32 Modellen dokumentierbar ist. Von den 32 genannten, waren schließlich 26 Modelle in der Wertung.

Die 26 genannten Modelle gliederten sich in 17 Scale-Nennungen und 9 Semi-Scale-Nennungen. In der Wertung für die heurige Österr. Staatsmeisterschaft in Scale sind letztlich nur 9 (!) Modelle verblieben. In Scale war auch die Nennung im Rahmen der NÖ-Landesmeisterschaft möglich, 2 Teilnehmer machten davon Gebrauch.

Und nun zum intern. Vergleich in der SCALE - Klasse :

Der Wettbewerb wurde vom EX-Weltmeister '86 und Dritten der WM '88, Max Merkenschlager aus der BRD, dem deutschen Meister '88, Jürgen Steinberger, dem tschechischen Meister '88, Vladek Waclawik und dem Schweizer Staatsmeister besucht. Was läge daher näher, als einen Vergleich mit den Leistungen der österreichischen Spitzenpiloten anzustellen.

Hier muß man mit Bedauern erwähnen, daß der langjährige Öst. Staatsmeister, Hermann Michelic, wegen nicht mehr rechtzeitig wieder reparabler Schäden an seinen Modellen, nicht an den Start gehen konnte. Desgleichen konnte der allseits bekannte Ex-Vizestaatsmeister Albert Novotny wegen Modellverlustes nicht mehr antreten.

Es war also ganz offen, in welche Richtung sich der Vergleich wenden würde.

Wie könnte es anders sein, es gewann diese Wertung natürlich der Ex-Weltmeister. Aber - in der Baubewertung nur 2 Punkte, in der Gesamtwertung nur 9 Punkte dahinter, der neue Österreichische Staatsmeister, Karl Petz, vom ÖMV-MFC-Salzburg (Gesamtpunkte 3361,45).

Der Abstand vom 2. zum 3. Platz, den F. Steinberger erreichen konnte, betrug immerhin 52 Punkte.

Der 4. ist der bereits mehrfach auf den Spitzenplätzen gelandete Österreicher Bernhard Klauscher. Angespornet von seiner Mechanikerin wurde Vizestaatsmeister; sein Punkterückstand auf den Vordermann Steinberger: 332 Punkte.

Hinter Klauscher der nächste Deutsche, Peter Hartwig, ein in allen Ländern bekannter und sehr hoch bewerteter Teilnehmer. Sein Punktescore ist diesmal etwas niedriger als er es gewöhnt ist, doch hatte er erstmals Probleme mit dem Motor seines Modelles, sodaß er in der Flugwertung nicht alle Figuren zeigen konnte und die Bewertung daher niedriger ausfiel - minus 70 Punkte.

Doch bald folgte der Dritte der Österr. Staatsmeisterschaft, Jürgen Tüchler, der nach dem CSSR-Meister und einem Deutschen immerhin noch 2642 Punkte erreichte. Um nun auf die innerösterreichische Situation weiter einzugehen, fällt auf, daß fast nur Steirer vom ÖMV-MFC-Leoben in der Wertungsskala aufscheinen.

Erst am 10. Platz der erste Niederösterreicher. Allen Bemühungen zum Trotz, gelingt es den Niederösterreichern nicht, einen mehr als drei Teilnehmer zählenden

Kader zusammenzubekommen - für das größte Bundesland eigentlich beschämend. Doch die Steirer, allen voran die Mannen aus Leoben, zeigen Zeitgeist und wie man's macht, daß man mit 5 Startern die Ergebnisliste der Staatsmeisterschaft aufputzt: 2., 3., 4., 6. und 8. Platz!

Zurückkommend zum internationalen Vergleich ist also zu sagen, daß wir Österreicher uns sehr gut geschlagen haben. Unsere Spitzenflieger könnten, wenn man sie lassen würde, durchaus respektable Ergebnisse bei der WM erzielen. Und wer glaubt, daß ein Max Merkenschlager nur zu einer Exhibition bei uns war, der irrt gewaltig. Man muß dem Mann einmal zusehen - da paßt alles, da sitzt jeder Handgriff - und beim Flug, kaum ein Wackler wo er nicht hingehört, - es ist so, daß man verleitet ist, bösen Zungen zu glauben, daß der Max mit einem Kreisel o.ä. fliegt - dem ist sicher nicht so, der Mann ist einfach Spitze.

Interessant ist weiters, daß die Piloten, deren Frauen den "Schmiermaxe" machten, in der Wertung ganz vorne liegen: Merkenschlager, Petz, Klauscher - manchmal sind auch Väter als Katalysator verwendbar wie im Fall Steinberger, (Prettnr, Filgas).

Nun, welche Konsequenzen sollte man ziehen, um diesen Aufwind in der Klasse auszunützen?

1. Mehrere Vereine müßten Wettbewerbe veranstalten.
2. In den Vereinen muß für die Klasse geworben werden, und die heimlichen Scalepiloten müssen aus den Bastelkellern auf die Piste geholt werden.
3. Die auch international aktiven und in der Staatsmeisterschaft an der Spitze liegenden Piloten müssen zur EM und WM gehen, ihren Standard auf höchster Ebene zu messen und um danach im Land als Motivatoren zu wirken.
4. Vom Österr. Aero Club wäre zu wünschen, daß die Leistungen der Spitzenpiloten gleich

wie in anderen Klassen zur Kenntnis genommen würden und daß die Verbreitung dieser Klasse gefördert würde. Es kann nicht behauptet werden, daß nichts geschieht, doch es ist mehr notwendig.

Ein wesentlicher Schritt betreffend der Informationen über den neuesten Stand des Reglements, Festlegung von Wettbewerbs- und Schulungsdaten und die Angaben über die Qualifikationsbewerbe für EM und WM, wäre deren Veröffentlichung in prop.

Für die nächste Zukunft wäre vom Aero Club zu wünschen, daß zur naheliegenden WM in

Polen (1990) zumindest ein Mann entsandt werden sollte, da die Aussichten auf einen der vorderen Plätze günstig scheinen. Das Image der Scale-Flieger würde dadurch sicher steigen.

Damit möchte ich meinen Beitrag für diesmal beenden und der Hoffnung Ausdruck verleihen; daß ihn viele Modellflieger lesen und damit einen Blick beinahe hinter die Kulissen machen können. Die Hoffnung, daß auch die Funktionäre des Aero Clubs diesen Artikel lesen, habe ich noch nicht aufgegeben.

Nachsatz: Es ist mir ein Bedürfnis, auf diesem Weg allen an der Durchführung der Staatsmeisterschaft F4C - Scale beteiligten Damen und Herren des HSV Burg Kreuzenstein und auch den Punktrichtern und Funktionären des ÖAeC zu danken. Ohne die vielen unentgeltlich geleisteten Arbeitsstunden kann ein Bewerb dieser Art keinesfalls durchgeführt werden.

Anmerkung der Redaktion: Wie auch allen anderen Sparten der Sektion Modellflug steht auch der Sparte Scale genügend Raum für Veröffentlichungen, Beiträge und Fachartikel zur Verfügung. Nur - schreiben muß sie wer!

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE - STAATSMEISTERSCHAFT in F 4 C (Scale) - vom 9.und 10.September 1989 - STM 4/89

Austragungsort : KORNEUBURG

Durchführender Verein: HEERESSPORTVEREIN BURG KREUZENSTEIN

Rang	StNr	NAME	VEREIN	Land	Baubew.	1.Flug	2.Flug	3.Flug	Gesamt	Modell
1	7	Petz Karl	MFC Salzburg	S	1780,2	1327,1	1495	1667,5	3361,45	Tiger Moth
2	9	Klauscher Bernhard	MFC Leoben	ST	1623,8	1215,55	1352,4	1355,85	2977,93	Fokker D VII
3	4	Tüchler Jürgen	MFC Leoben	ST	1309	1144,5	1256,85	1409,1	2641,96	Klemm 35 D
4	6	Winterleitner Walter	MFC Leoben	ST	1476	598,4	1057,1	893,2	2451,15	
5	2	Deutsch Hannes	HSV Kreuzenstein	N	695,6	1301,3	1432,2	1355,2	2089,3	PBY-5A, CATALINA
6	8	Metzger Peter	MFC Leoben	ST	696.6	--	1276,5	1417,9	2043,8	ETRICH TAUBE
7	3	Preiss Horst	MFC Hausruck	O	1371	48,3	1151,15	--	1970,73	Be 2 F
8	1	Kresse Alois	MFC Leoben	ST	1097	51,75	51,75	--	1148,75	Fokker D VII
9	5	Reinprecht Wolfgang	UMFC Gnas	ST	915	--	--	--	0	F 16

ÜBER 20.000 SACHEN, DIE SPASS MACHEN. FREUNDLICHKEIT INKLUSIVE.



Setinhalt

1 Sender Profi mc 3030, 9-Kanal mit 4 Funktionsschaltern, Universal-Einsteller, Sender-Akku 1700 mAh und Reserve-Akkusystem.

1 Sender HF-Modul
1 Empfänger UNI 9
bzw. DS 9 oder PCM-DS
2 Profi BB Servos
1 Empfänger-Akku 1200 mAh, flach
1 Quarzpaar
1 Schalterkabel
1 Satz Ladekabel
1 Satz Zubehör

Weitere Sets auf Anfrage!



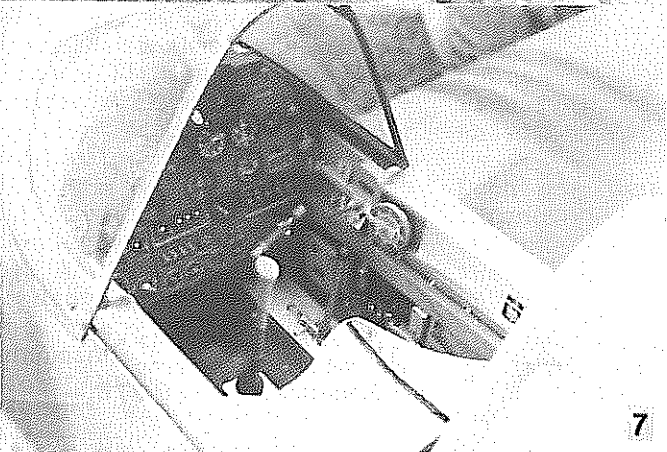
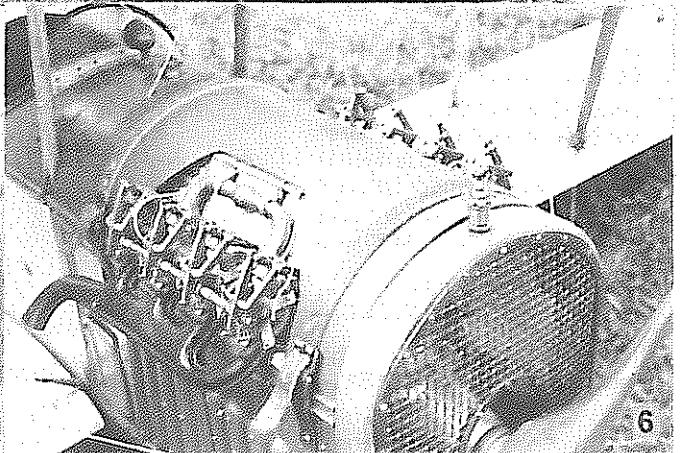
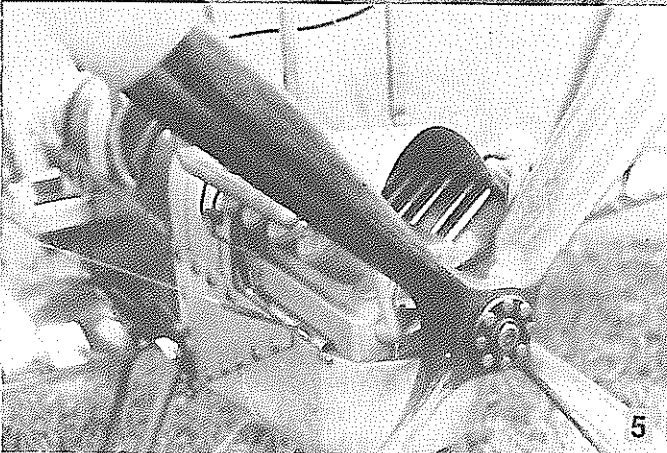
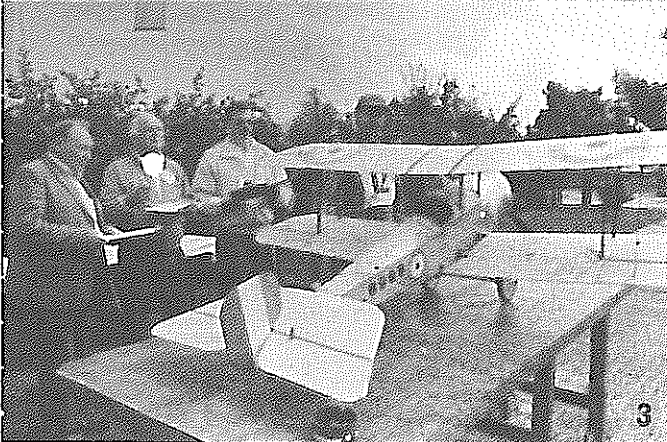
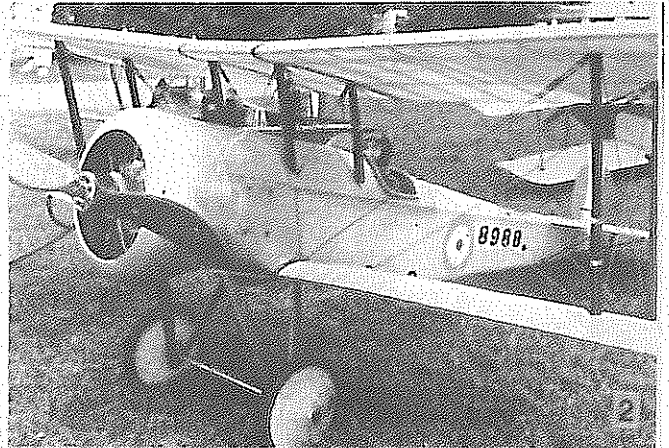
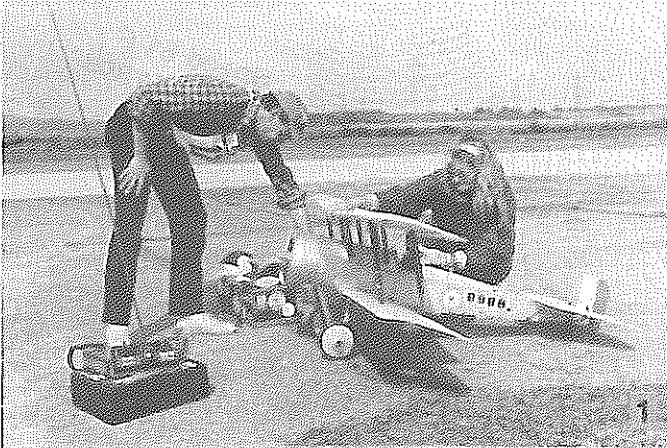
Spiel + Freizeit
SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale
Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82
D-8228 FREILASSING

WIR LASSEN MIT UNS SPIELN.

FOTOS ZUR F4C - STAATSMEISTERSCHAFT

Alle Fotos von Josef Maukner / Stockerau



- Bild 1: Weltmeister Max Merckenschlager, BRD, mit Gattin und WM - Siegermodell 1986
- Bild 2: Die BRISTOL SCOUT des Weltmeisters in Nahaufnahme
- Bild 3: Strenge Baubewertung der Bristol Scout durch die Punkterichter
- Bild 4: Be 2 F, Modell des Österreicher Peter Metzger aus Leoben
- Bild 5: Be 2 E, Modell des Deutschen Meisters, Jürgen Steinberger
- Bild 6: Detail der Motoratruppe einer CURTIS JENNY, von Max Geppert, BRD
- Bild 7: Cockpitausbau der P 40 - WARHAWK von Max Merckenschlager

webra

Helimotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle

Racing 61
Best. Nr. 1030 RCH ABC

Speed 61 F
Best. Nr. 1024 RCH

Speed 28
Best. Nr. 1029 RCH

Speed 50
Best. Nr. 1025 RCH

Lüfterrad für Speed 61

NAHERE
INFORMATIONEN IM
WEBRA
HAUPTKATALOG

Sie erhalten den
Katalog bei Ihrem
Fachhändler.

Webra Modellbau GmbH Industrie
Webra Modellmotoren GmbH & Co.

D-8588 Weidenberg
Postfach 10572 A-2551 Enzesfeld

Sondermotoren mit
hubschrauberspezifischen
Kurbelwellen

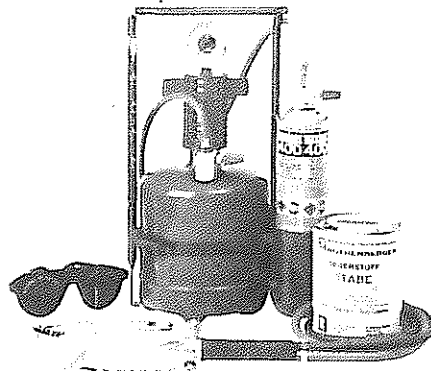
ROXIMAT 40L!

Schweißen und löten
mit Sauerstoffstäbe!

Brenndauer mit einem Satz
(8 Stück)
3 Stunden und 20 Minuten!

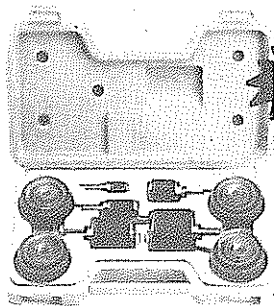
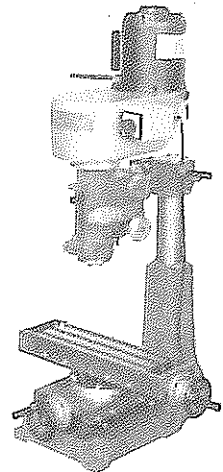
Komplette Anlage inkl.
Mikrobrenner, nur **S 2.750,-**

1 Dose
Brennstäbe, nur **S 258,-**

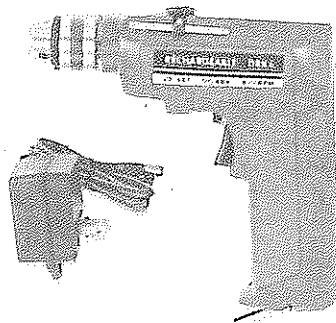


Bohr- und Fräsmaschine
mit schwenkb. Fräskopf,
5 Geschwindigkeiten,
Aufnahme MK3, nur
S 18.900,-

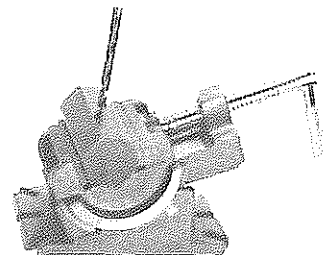
Automatischer Vorschub
mit elektronischer
Regelung, nur
S 5.780,-



Rundscheifset für Bohrmaschinen
25teilig, im Koffer!
Nur **S 348,-**



Akkubohrmaschine
mit 2 Geschwindigkeiten, Links-
Rechtslauf, 10 mm Spannfutter,
mit Ladegerät! Nur **S 680,-**



Maschinenschraubstock
mit Winkerverstellung,
mit Gradeinteilung! Nur **S 378,-**

HOBBYTECHNIK — Ried i. L., Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67



FAI-WELTMEISTERSCHAFTEN



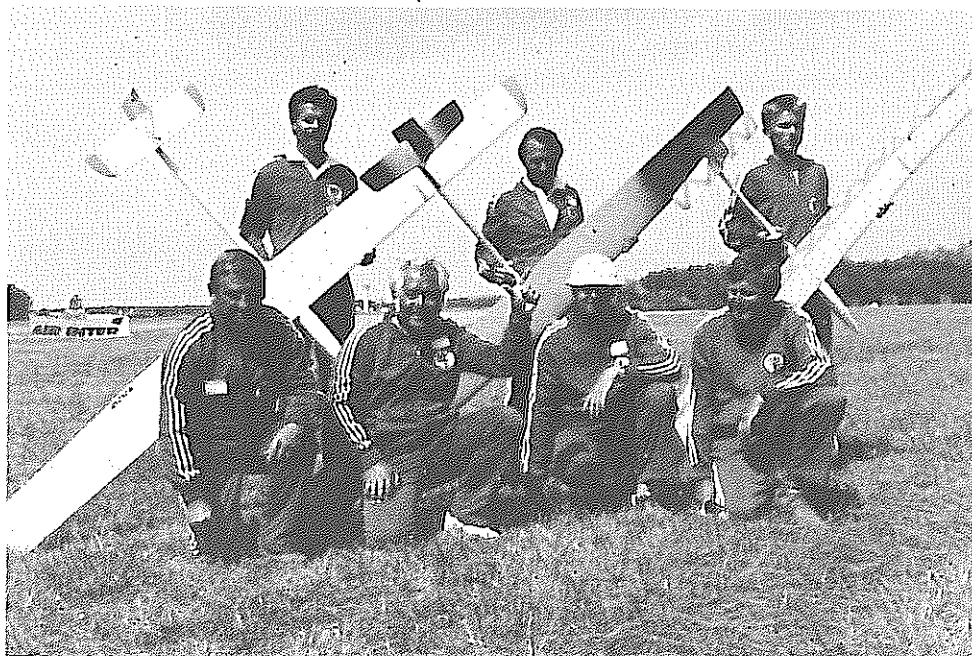
CHAMPIONNATS DU MONDE F3B . FRANCE . 1989

*ÖSTERREICHS NATIONALMANNSCHAFT
HAT ES WIEDER GESCHAFFT !*

*SEIT 1985 ALS TEAM AM "STOCKERL";
SEIT 1986 SOGAR JEWEILS GANZ OBEN.
EBENFALLS AB 1985 IMMER EINE
MEDAILLE IN DER EINZELWERTUNG*

Ein Bericht verfaßt und geschrieben von F3B-Bundesfachreferent und Mannschaftsführer

Karl F. Wasner



Die siegreiche österreichische Nationalmannschaft. Von links stehend: Karl Wasner jun., Peter Hoffmann, Fritz Haupt. Kniend die Helfer: Franz Lang, MF Karl Wasner sen., Walter Fiel und Wolfgang Zach

Wieder ist ein Marathonkampf über 6 Tage zu Ende. 56 Piloten aus 19 Nationen kämpften um Titel und Plätze - und wieder gelang es einer österreichischen Nationalmannschaft den obersten Platz am Stockerl zu erringen. Ebenfalls hervorragende Plazierungen in der Einzelwertung: Peter HOFFMANN, MFC Wr. Neustadt auf Rang zwei, Karl WASNER jun., MSFC Rheintal auf Rang vier und Fritz HAUPT, MFC Wr. Neustadt auf Rang elf. Unterstützt wurden unsere Piloten von der Bodenmannschaft Walter FIEL, Franz LANG und Wolfgang ZACH, alle MFC Wr. Neustadt. Mannschaftsführer war wieder Karl F. WASNER, MSFC Rheintal.

Dieser Sieg zählt umso bedeutender, weil in der Diskussion um die Reduzierung der Windenleistung uns oft unterstellt wurde, daß unsere Piloten nur Dank ihrer Winden gewinnen können. Wir haben mit diesen Plazierungen diese Behauptungen ad absurdum geführt.

Doch nun wieder zurück zum chronologischen Ablauf der siebten F3B - Weltmeisterschaft, ausgetragen auf dem Flugplatz in Melun - Villaroche, südöstlich von Paris. Dieser Austragungsort mag großartig klingen, die für die WM vorgesehenen Flächen neben den Pisten aber waren abgemähte Getreidefelder in denen die Erntemaschinen

30-50 cm tiefe Furchen hinterlassen hatten. Die Freude der Teilnehmer, speziell der Bodenmannschaften, die die schweren Winden über diese Mondlandschaft mehrmals täglich aufbauen mußten, können sich vorstellen.

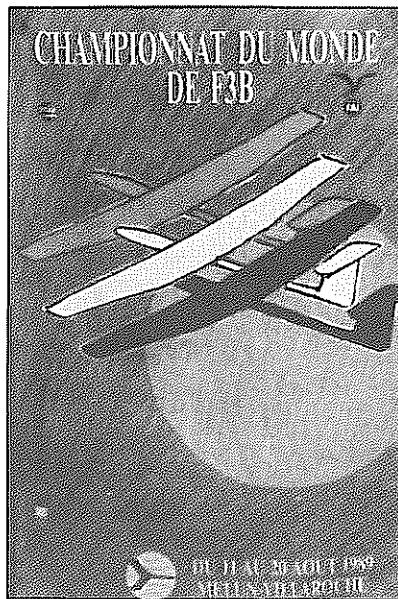
Unsere Mannschaft traf sich am Mittwoch, den 9. August zur gemeinsamen Fahrt nach Frankreich bei mir. Nach einer kleinen Stärkung für unsere, mit dem Autoreisezug angekommenen Wr. Neustädter Mitglieder, ging es mit vier vollgepackten Autos gemeinsam via Zürich und Basel nach Frankreich. Nach zügiger Fahrt trafen wir wohlbehalten in unserem Hotel in Evry, vor

den Toren der französischen Hauptstadt, ein.

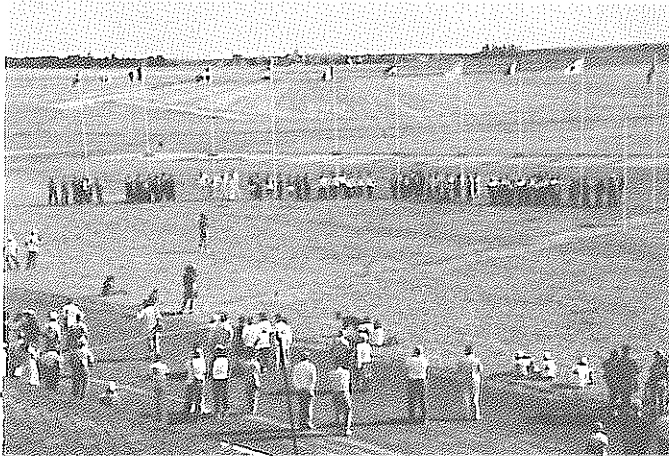
Am Donnerstag, den 10. August machten wir eine Platzbesichtigung. Dabei gab es die, allerdings nahezu einzigen negativen Überraschungen dieser WM. Die erste war der weite Anreiseweg zum Flugplatz von gut 30 km über zum Teil stark befahrene Landstrassen. Die zweite Überraschung war der bereits erwähnte Zustand des Fluggeländes. Leider war ein Training am Platz auch erst ab Samstag möglich, ein Umstand der bei unseren Piloten heftiges Knurren hervorrief. Zurück im Hotel machen wir mit dem eigenen Windentestgerät noch eine Kontrolle unserer Winden um Überraschungen bei der Windenabnahme vorzubeugen.

Freitag, 11. August. Heute ist der offizielle Anmeldetag. Wir sind die ersten beim Empfang der Unterlagen. Langsam tröpfeln auch die anderen Teams ein. Alte Bekannte werden begrüßt und wir beobachten, wie die Veranstalter die letzten Vorbereitungen treffen. Nach dem Abendessen, das während der WM in der Kantine der Provinzverwaltung eingenommen wird, die eine gute und reichliche Verpflegung liefert, gibt es gleich die erste Teammanagersitzung. Bei diesem Meeting wird klar, daß der Wettbewerbsleiter Francis Casaux sich sehr genaue Vorstellungen vom Wettbewerbsablauf gemacht hat und auch gewillt ist, diese Vorstellungen in die Tat umzusetzen.

Samstag, 12. August. Modell-, Winden- und Senderabnahme. Es wird in alphabetischer Reihenfolge vorgegangen und so müssen wir (Autriche) wieder als Erste ins Feuer. Während die Modell- und Senderkontrolle bereits Routine bei den letzten WM's geworden ist, wird die Windenkontrolle mit Spannung erwartet. Zum ersten Male wird sie an einer WM gemacht. Wie werden sich unsere heimischen Messungen bestätigen? Aber es läuft alles bestens, unser Material stimmt. Heute darf auch erstmals auf dem Wettbewerbsgelände geflogen werden und



Ein in den Landesfarben Frankreichs sehr nett gestaltetes Plakat. Leider sind trotz dieses Plakates nur relativ wenige Zuschauer zur WM gekommen



Eine Übersichtsaufnahme von der Eröffnungsfeier....

Bei dieser Gelegenheit ein Dankeschön an Freund Deibl, der sehr oft unsere Kamera umgehängt bekam

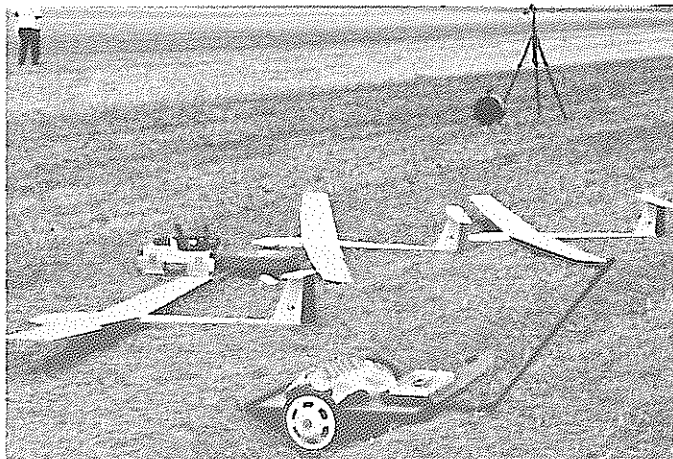
auch das nützen wir, zumindest an diesem Wochenende, als erste aus. Für 16 Uhr ist auch die feierliche Eröffnung vorgesehen. Es werden dabei die Hymnen aller teilnehmenden 19 Nationen gespielt und die nun einmal dazugehörenden Ansprachen gehalten. Auch an diesem Abend wird eine Mannschaftsführerbesprechung abgehalten. Diesmal mit Schwerpunkt Wettbewerbsablauf.

Sonntag, 13. August. Für heute ist die sogenannte Nullrunde vorgesehen, die Trainingsrunde für Veranstalter und Teilnehmer. Allerdings tun sich am Anfang offensichtlich die Organisatoren etwas schwerer als die Teilnehmer. Die Probleme

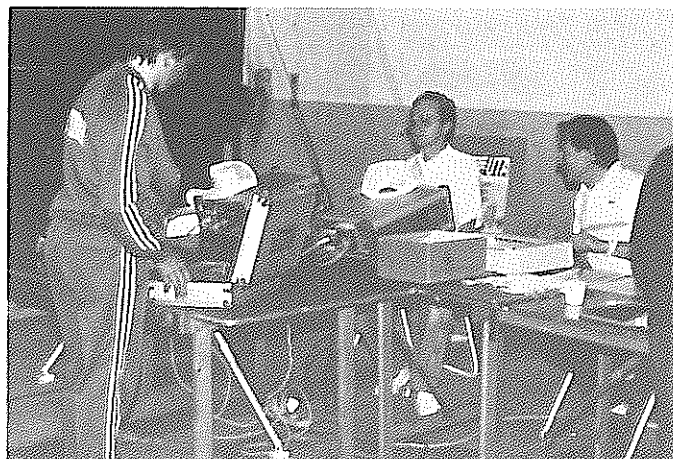
sind aber nur während der Trainingsrunde gravierend. Begonnen wird mit der Speedaufgabe. Hoffmann fliegt 20.8, Wasner jr. 18.4 und Haupt 21.1 Sekunden. In der am Nachmittag geflogenen Streckenaufgabe fliegen unsere Piloten jeweils den "Pflichttausender". Der Zeitflug wird aus Zeitgründen nur mehr für eine Gruppe gestartet, unsere Piloten sind nicht dabei. Beim abendlichen Taemanagermeeting einigt man sich auch darauf, die Winden im Distanzflug, wie bereits für den Zeitflug vorgesehen, stehen zu lassen. Eine gleichartige Einigung für den Speedflug gelingt leider nicht.

Montag, 14. August. Erster Wettbewerbstag. Die WM beginnt mit einem Zeitflug. Hoffmann erreicht 6.03 / 95, Wasner jun. 6.03 / 100, beide im ersten Versuch. Haupt macht, nach Pro-

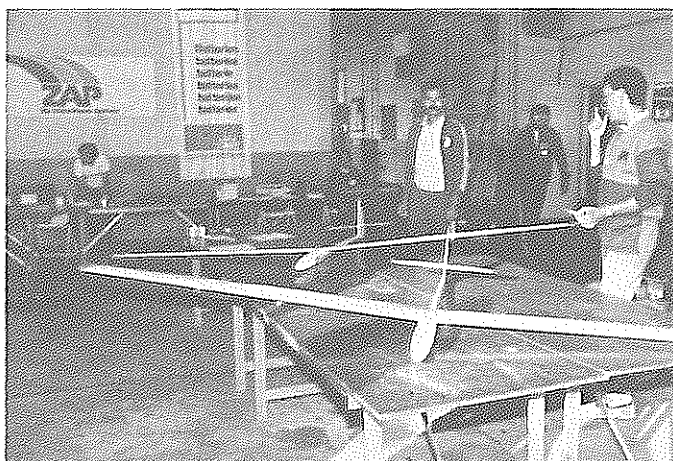
blemen mit seinem Höhenruder einen Nachstart und erfliegt 6.00 Minuten und 40 Landepunkte. Die Probleme des Höhenruders stellen sich allerdings später als eine ungewollt eingeschaltete Dual-Rate heraus. Als nächste Aufgabe folgt der Speedflug. Peter als erster unserer Mannschaft fliegt 20.5, Charly kommt auf 20.6 und Fritz erzielt 19.0 Sekunden. Den Speedtausender fliegt Liese mit 17.5 Sekunden. Zum Abschluss des ersten Durchganges folgt der Distanzflug. Hoffmann kann den Tausender mit 12 Strecken holen, Charly erreicht 22 Strecken, büßt aber auf Liese und den Amerikaner Dawson, die 23 Laps erreichen, eine Strecke ein. Haupt fliegt 23 Laps und



Beim im Vordergrund abgestellten Windwagen ist sehr gut die Tiefe der von den Erntegeräten hinterlassenen Furchen zu erkennen



Die Senderkontrolle bei der Materialprüfung. Die Piloten erhielten sogar Spektrogramme ihrer Sender



Die beiden Quasare bei der Modellabnahme



Sogar der Wettbewerbsleiter Francis Casaux (rechts außen) ist persönlich bei der Windenkontrolle anwesend

erzielt damit ebenfalls tausend Punkte. Das Ergebnis nach dem ersten Durchgang: Es führen Liese, Wright und Blanchard. Hoffmann auf dem 4., Wasner jun. auf dem 9. und Haupt auf dem 11. Rang. In der Teamwertung liegen wir hinter England und USA auf Rang drei. Die Ausgangspositionen sind bezogen.

Das Wetter bisher: Heiß und windig. Der erste Wettbewerbstag wird mit dem Streckenflug des zweiten Durchganges abgeschlossen. Unsere Piloten gewinnen ihre Streckenflüge, Charly's Modell hat allerdings im ersten Versuch in der Luft eine Kollision mit einem polnischen Modell. Der Refly bringt dann den Tausender. Der erste Wettbewerbstag endet mit einer kurzen Mannschaftsführerbesprechung am Platz, dann Essen und ins Bett.



Endlich dürfen sie fliegen. Wasner jun. startet den Target von Hoffmann

Dienstag, 15. August.

Der Feiertag beginnt für uns mit dem Zeitflug des zweiten Durchganges. In der Reihenfolge ihrer Starts haben erreicht: Haupt 6.07 / 100, Hoffmann 6.00 / 95 und Wasner jun. 6.03 / 95 Landepunkte. Die

Ergebnisse des Speedfluges: Haupt 24.0 sec., Hoffmann 20.0 und Wasner jun. 21.4 sec. Die schnellste Speedzeit dieses Durchganges flog Nic Wright mit 17.9 sec. Wright gewann auch diesen Durchgang, gefolgt von Joris ten Holt und Peter Hoffmann. Karl Wasner jun. kam in der Durchgangswertung auf den sechsten Rang und Fritz Haupt wurde 17.

Nach zwei Durchgängen (ohne Berücksichtigung des Streichresultates) gibt es folgendes Ergebnis: Der spätere Weltmeister Wright hat bereits die Spitze übernommen, Liese ist auf den zweiten Rang zurückgefallen und Hoffmann auf den dritten Rang vorgestossen. Ebenfalls verbessert hat sich Wasner jun., der auf Platz sechs vorrückte. Haupt hält seinen elften Rang. In der Teamwertung haben wir die



Hektik beim Start. Im Vordergrund wird eine Tarantula plus des Schweizer Teams gestartet



Die Spannung und das Teamwork beim Streckenflug dokumentieren die beiden folgenden Fotos eindrücklich. Hier im Vordergrund das US-Team, im Hintergrund die Tschechen



Eine glänzende Idee des Veranstalters. Anhand dieser Tafeln waren Piloten, Helfer und Zuschauer dauernd über den aktuellen Stand der "Streckenrennen" informiert. Diese Idee, kombiniert mit einem guten Platzsprecher könnte Spannung für die Zuschauer bringen. Wir könnten versuchen, dies auch bei den heimischen Wettbewerben in die Tat umzusetzen

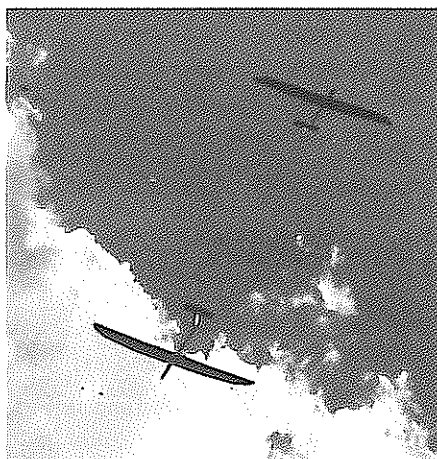


Ein Stilleben an der Umlenkrollenlinie. Hier konnte man die verschiedensten Konstruktionen sehen. Mechanisch solide und solche die nur mit Hilfen von Schnüren zusammenhielten

Führung übernommen, ge- und verfolgt von England und Holland.

Wegen des böigen und teilweise von der Seite kommenden Windes wird der dritte Durchgang mit dem Streckenflug anstelle des geplanten Speedfluges begonnen. Hoffmann in der zweiten und Wasner jun. in der achten Distanzgruppe fliegen je 12 Strecken und kommen auf 1000 Punkte. Haupt verliert seinen Streckenflug gegen den Amerikaner Dawson mit 15 zu 22 Strecken. Es wird im Streckenflug in Vierer- und im Zeitflug in Achtergruppen geflogen.

Fortgesetzt wird mit der Zeitaufgabe. Peter kommt auf 5.53 / 55. Charly erfliegt mit 6.00 und



Zwei Modelle im Streckenflug, fast auf Kollisionskurs

95 Landepunkten den Tausender, ebenso Fritz mit 6.04 / 100. Damit ist auch der zweite Wettbewerbstag beendet, für

Mittwoch morgen bleibt noch der abschließende Speedflug des dritten Durchganges.

Mittwoch, 16. August.

Der Speeddurchgang des dritten Durchganges fängt für uns "verheissungsvoll" an. Erstens ist es fast windstill, zweitens rutscht Peters Modell beim Landen zum Restart in die Sicherheitszone und er kassiert dadurch 100 Strafpunkte und drittens resultiert aus den Wetterbedingungen eine Speedzeit von 24.1. Aber ab und zu darf man auch Glück haben, nach zirka einem Drittel der Teilnehmer kommt ein heftiges Gewitter auf, aus Sicherheitsgründen muß der Speedflug abgebrochen werden und damit fallen der Malus und die 24.1 ins Wasser!

Da die Wettervorhersage keine für den Speedflug geeignet lange Gewitterpause versprach, traf Wettbewerbsleiter Francis Casaux eine vieldiskutierte, aber wie sich später herausstellte richtige, Entscheidung den Streckenflug des vierten Durchganges zu starten, ohne das der dritte Durchgang zu Ende war. Unsere Piloten fliegen ihre Streckenaufgabe voll. Die anschliessend noch geflogene Zeitflugaufgabe dieser vierten Runde bringt bei unseren Piloten jeweils einen fast vollen Tausender.

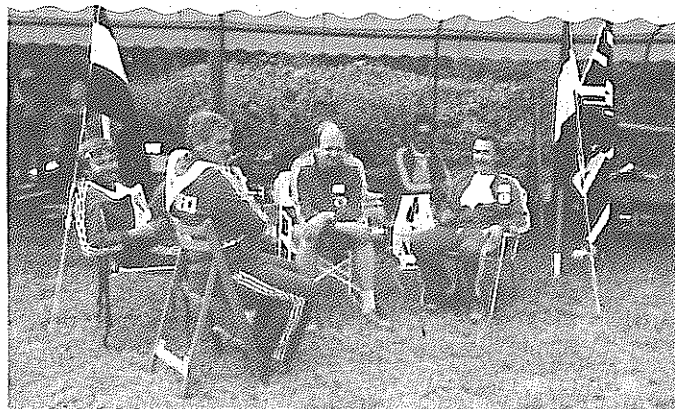
Die am Abend verteilte Liste mit dem Stand nach zwei ganzen und 2/3 des dritten Durchganges zeigt Wright vor Liese und Wasner jun. in Führung. Hoffmann liegt auf Rang fünf und Haupt auf Rang dreizehn. Im Team führen wir nach wie vor, gefolgt von England und Holland. Damit ist auch der dritte Wettbewerbstag Geschichte.

Donnerstag, 17. August.

Tiefhängende Wolken verzögern den Start der Speedaufgabe des dritten Durchganges um eine gute Stunde. Peter ist der erste von uns und fliegt 19.6 sec. Charly als nächster unseres Teams kommt auf 21.5 und Fritz auf 21.6 sec. Den schnellsten Speedflug dieser Runde flog der Schweizer Kurt Steiner mit 19.3 sec. Damit ist der dritte Durchgang abgeschlossen, die Bilanz (noch ohne Streichresultat) sieht folgendermassen aus: In der reinen Durchgangswertung führt wieder Wright, Wasner und Hoffmann belegen die Ränge sechs und sieben während Haupt auf Platz 36 liegt. In der Gesamtwertung führt der Brite Wright gefolgt vom Titelverteidiger Liese. Hoffmann und Wasner jun. belegen die Plätze drei und vier, Haupt ist auf Rang 15 zurückgefallen. In der Mannschaft führen wir noch knapp vor England und Holland.

Nach dem nachgetragenen Speedflug der dritten Runde wird auch die vierte Runde mit dem Speedflug abgeschlossen. Auch in dieser Runde fehlen Spitzenzeiten, die Wetter-

Eine der wenigen
Ruhepausen unseres
Teams während des
siebentägigen
Kampfes



einflüsse sind doch zu groß. Peter, wiedereinmal erster des Teams kommt auf 22.5, Fritz 21.0 und Charly 20.7 sec. Schnellster Pilot dieser Runde wird Liese mit 18.2 sec. Liese, Wright und Schlott heißt das Spitzentrio der vierten Runde. Wasner jun. als 10., Haupt als 11. und Hoffmann 19. sind unsere Durchgangsränge. In der Gesamtwertung nach vier Runden heißt es: 1. Wright, 2. Liese, 3. Hoffmann und 4. Wasner jun. Haupt ist auf Rang 12 und das Team führt nach wie vor.

Der fünfte Durchgang beginnt anschließend mit dem Distanzflug. Haupt mit 22 und Hoffmann mit 19 Laps erfliegen in ihrer Gruppe den Tausender. Wasner jun. fällt einer Fehleinschätzung der Thermikentwicklung zum Opfer und verliert seine Gruppe 17 zu 13 und damit wertvolle 240 Punkte. Ohne diesen verhängnisvollen Irrtum unseres, sonst mit hoher Treffsicherheit arbeitenden Wolfgang wäre (sofern die Möglichkeitsform in einem Sportbericht überhaupt gestattet ist) die Einzelwertung mit den Rängen zwei und drei für uns noch besser ausgefallen.

Der Donnerstag endet mit der Zeitflugaufgabe der fünften Runde. Haupt und Hoffmann erfliegen den Zeittausender, Wasner jun. kommt mit 978 Punkten dem Maximum sehr nahe.

Freitag, 18. August.

Der Morgen beginnt, bei klarem Wetter mit dem Speedflug der vorletzten Runde. Haupt fliegt

21.6 sec., Hoffmann 20.2 und Wasner jun. sichert sich diesmal, nach einem durch Funktionsfehler bedingten Refly, die schnellste Speedzeit mit 18.5 sec., während Hoffmann die Durchgangswertung anführt. Haupt an achter und Wasner jun. am 22. Durchgangsrang. In der Gesamtwertung, diesmal bereits unter Berücksichtigung eines Streichdurchganges liegen Wright, Liese und Hoffmann an der Spitze. Wasner jun. am fünften und Haupt am 11. Gesamtrang. In der Teamwertung führen wir weiter knapp vor England und der BRD. Der erste Platz des Briten Nic Wright ist zu diesem Zeitpunkt so gut wie sicher, um die Ränge zwei bis fünf zeichnet sich ein hautenges Rennen zwischen Hoffmann, ten Holt, Wasner und Liese ab. Auch in der Teamwertung dürfen sich die führenden Teams nichts erlauben, zu knapp sind die Abstände.

Der letzte Durchgang beginnt am Freitag mit dem Distanzflug des sechsten und letzten Durchganges. Mit 22 Strecken für Hoffmann, 20 für Haupt und 24 Strecken für Wasner jun. sichern sich unsere Piloten wieder den Distanztausender. Den Abschluß des Freitagprogrammes bildet der letzte Zeitflug der Weltmeisterschaft. Peter fliegt 6.01/95, Fritz 6.03/95 und Charly 6.00/95. Damit ist im sechsten Durchgang von unseren Piloten nichts bzw. fast nichts vergeben worden. Die Entscheidung um die Plätze zwei bis fünf fällt also morgen Samstag im abschließenden Speedflug. Allerdings hat Liese

aus Distanz und Zeitflug dieses Durchganges nur 1704 Punkte und kann sich selbst mit einem Tausender im Speedflug punktemässig nicht mehr verbessern.

Samstag, 19. August.

Heute dürfen wir endlich wieder etwas später aufstehen. Statt wie sonst um 5.30 Uhr klingelt der Teammanager erst um 7.00 seine Mannschaft aus den Betten. Hoffmann als erster unseres Teams fliegt mit 20.9 sec. eine Standardzeit dieser WM, denn Speedzeiten unter 20.0 sec. waren die Seltenheit. Im letzten Durchgang z.B. nur sechs Speedzeiten unter 20.0 sec! Aus insgesamt 336 Speedflügen dieser WM resultieren nur 42 unter der 20 sec Grenze. Haupt als nächster unseres Teams kommt auf 24.2 sec. Wasner jun. ist nicht nur in unserer internen Startreihenfolge letzter, er hat auch den letzten offiziellen Flug dieser WM zu absolvieren. Um noch Silber zu erreichen müsste er 18.5 sec fliegen, für Bronze müssten es 19.0 sec sein. Die Spannung ist fast unerträglich. Der Flug bringt 19.6 sec und damit den undankbaren vierten Rang.

Weltmeister, wie bereits erwähnt der Brite Nic WRIGHT mit 14742.12 Punkten. Silber geht wieder an Peter HOFFMANN, Österreich mit 14405.71, Bronze erringt der "fliegende Holländer" Joris ten HOLT mit 14377.44 Punkten. Vierter mit 14348.67 Punkten der zweite Österreicher Karl WASNER jun.

und auf Rang fünf der Titelverteidiger Reinhard LIESE, BRD mit 14333.93 Punkten. Österreichs dritter Pilot kommt auf den 11. Platz mit 14013.88.

Die Teamwertung gewinnt ÖSTERREICH sicher mit 42768.26 und ist damit erfolgreicher Titelverteidiger. Mannschaftsilber geht an Holland mit 42487.57 und Bronze erringt die Bundesrepublik mit 42445.71 Punkten.

Im Anschluß an den Speedflug wird das gesamte Material wieder in die Autos verpackt und wir bereiten uns auf die Siegerehrung vor, dazwischen laufen noch die Telefone am Flugplatz heiß.

Für 16 Uhr ist die Siegerehrung angesetzt, mit etwas Verspätung geht es mit den Ansprachen los. Dann die Siegerehrung in der Einzelwertung, die Piloten bis zum zehnten Rang erhalten Pokale und Medaillen des Veranstalters sowie die ersten drei natürlich die FAI - Medaillen. Zum Abschluß dann noch die Siegerehrung in der Mannschaftswertung und wieder einmal erklingt Österreichs Hymne, zum zweiten Mal erhält unser Team auch die 1987 erstmals vergebene Dan PRUSS Memorial Trophy sowie die Challenge Mike Donnet, den FAI - Teamwanderpreis. Für das Abschlußbankett haben sich die französischen Veranstalter einen besonderen Gag einfallen lassen, es findet auf einem Restaurantschiff während einer Seinfahrt quer durch Paris statt. Eine Idee, die si-

cher vieles für sich hat, aber mit je 1 1/2 Stunden Busfahrt hin- und zurück verbunden ist. Bedingt durch die Zeitknappheit, das Menu und der Fahrplan des Schiffes sind auf die Minute aufeinander abgestimmt, ist auch kaum Zeit um Kontakte zu knüpfen und Gespräche zu führen.

Eine Weltmeisterschaft ist wieder Historie geworden. Gekennzeichnet war sie von den Willen und klaren Zielsetzungen des Wettbewerbsleiters Casaux. Wenn auch manche Entscheidungen nicht immer gleich akzeptiert wurden, so gab es durch das klare Konzept weit weniger Diskussionen als früher. Zu erwähnen, und zwar mit herzlichen Dank, der rastlose Einsatz und die Freundlichkeit einer Vielzahl heimischer Helfer, zum Teil mit deren Frauen. MERCI !

Was gab es technisch Neues? Die neue Windenregelung hat sich durchgesetzt, die entsprechenden Bosch- und Lucasmotoren waren dominierend. Und die über den Winter (oder noch vorher) entwickelten Prototypen kleinerer F3B-Modelle sind in der Regel zu Hause geblieben. Durchgesetzt haben sich die Standardmodelle der letzten Saison(-en), teilweise unter Mithilfe von Kohlegeweben gewichtsmäßig abgemagert. Fernsteuerungsmäßig dominierten die Computeranlage neuester Muster wie die Graupner mc18 mit dem neuen F3B-Modul, Robbe CM-Rex sowie Futaba.

Neu eingeführt wurden, unter



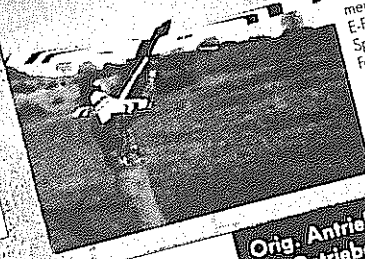
Die Mitglieder der int. Jury, v.l.: Rolf Girsberger, John Grigg und Pierre Chaussebourg



Der Sieger in der Einzelwertung, Nic WRIGHT/England

Stratos
Brett-Jet
Spw. 1030

650.-
statt 815,-



Argo
Ideales Experimentiermodell für E-Flug
Spw. 2570
Fertigteilbausatz

1550.-

Arcus

Eleganter E-Segler in Fertigbauweise, Spw. 2000

1550.-

Orig. Antriebssatz dazu:
mit Getriebemotor,
7-Zellen-Akku + Control 7,
Klappflugschraube

1450.-

Mini Panel

Automat. Einbaukerzenheizung mit Leuchtdiode

269.-

OS FS61
10 ccm 41 Motor
von 3690,-

2890.-

Magnum GP25
4 ccm Motor, komplett mit Schalldämpfer

520.-

X11 RC

1/8 ccm Super Motor mit Schalldämpfer + Drasselvergaser

689.-

Super Tigre Twin 60

2-Zylinder-60-ccm-um sagenhafte

4590.-



Webra Silver Line 50

8,3 ccm im 6,5-ccm-Gehäuse
Aktionswunder

1390.-

Silver Line 61 Longstronge

10 cm Seilenauslaß mit gewaltiger Leistung

1990.-



Sullivan Super-Power-Starters

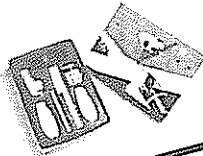
- mit Sicherheit
- der stärkste
- der qualitativ beste
- der preiswerteste
- Elektrostarter

499.-

Universal-Motorbausatz

1,5 - 3 ccm mit Tank

219.-



Warum wir so billig sind:

- kein Aufwand
- kein Verkaufspalast
- keine Dekorationen
- Großmengenkauf
- Waggonanlieferung
- Service direkt von der Industrie oder von Vertragswerkstätten
- Selbstabholung
- Zustellung durch die Post
- Barzahler in Millionenhöhe bei der Industrie
- knappe Kalkulation.

DAS SIND EINIGE GRÜNDE, WARUM WIR SO PREIS-ATTRAKTIV FÜR SIE SIND!

IMPORT - EXPORT - VERSAND

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

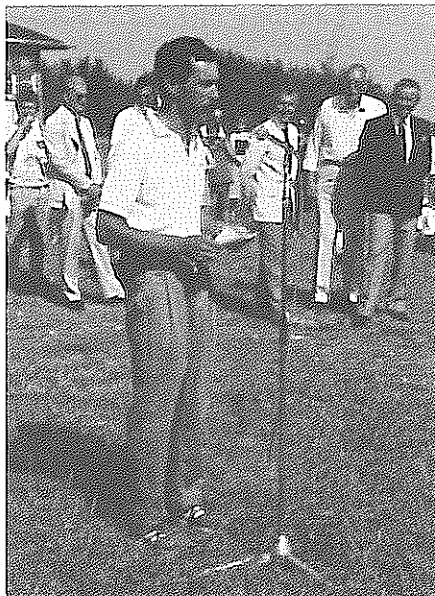
8530 DEUTSCHLANDSBERG - HAUPTPLATZ 9

TELEFON (0 34 62) 25 41 19
Montag bis Freitag von 10 bis 12.30 Uhr, 14.30 bis 18 Uhr,
Samstag von 8 bis 11 Uhr.

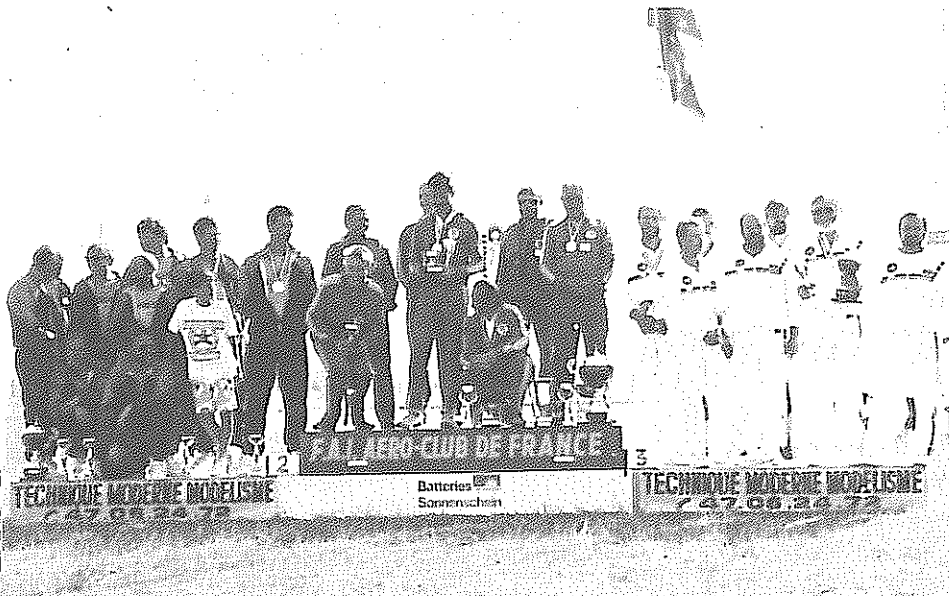
Heranziehung allgemeiner Sicherheitsparagrafen, einige der Sicherheit am Platz sehr dienliche Malusbestimmungen. Ich werde dieses Thema in einer meiner nächsten F3B-Kolumnen behandeln und auch in

einem Organisationsleitfaden für F3B - Bewerbe festhalten. Ein Großteil dieser Bestimmungen hat sich wirklich positiv auf die Sicherheit ausgewirkt.

Unser Nationalteam hat gezeigt, daß es immer wieder imstande ist mit anderen, personell und finanziell potenteren Nationen, mitzuhalten. Ich danke allen Teammitgliedern für ihren Einsatz.



Wettbewerbsleiter Francis Casaux bei seiner Schlußansprache anlässlich der Siegerehrung



Die Mannschaftssiegerehrung
2. HOLLAND
1. Titelverteidiger ÖSTERREICH
3. BR - DEUTSCHLAND

WORLD CHAMPIONSHIP "F3B"

OFFIZIELLE ERGEBNISSE

EINZELWERTUNG

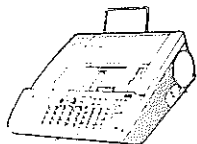
1. WRIGHT Nic	GB	14742.12 Punkte
2. HOFFMANN Peter	AUT	14405.71 "
3. TEN HOLT Joris	HOL	14377.44 "
4. WASNER Karl jun.	AUT	14348.67 "
11. Haupt Friedrich	AUT	14013.88 "

(56 Teilnehmer)

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. ÖSTERREICH	42768.26 Punkte
(Hoffmann, Wasner jun., Haupt)	
2. HOLLAND	42487.57 Punkte
(Ten Holt, Smits, Bonestro)	
3. BR DEUTSCHLAND	42445.71 Punkte

(18 Mannschaften zu 3 Teilnehmer,
1 Mannschaft zu 2 Teilnehmer <Norwegen>)



ACHTUNG

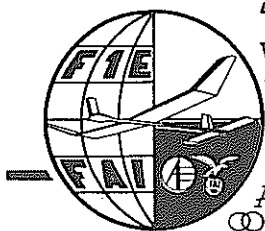
TELEFAX beim öAeC und REDAKTION "prop"



Die Sektion MODELFLUG ist unter der Nummer 02225057923 und die REDAKTION "prop" unter der Nummer 022722972

ab SOFORT rund um die Uhr anschreibbar !!!

Telefonnummern: öAeC 0222/505128/77 DW - Redaktion prop 02272/2972



1st FAI WORLD AEROMODELLING CHAMPIONSHIPS and WORLD CUP for SIDE SOARING GLIDERS CLASS F.1.E

19... 24 . SEPTEMBER 1989 . NOWY TARG . POLAND .

AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
00. 071 WARSZAWA . KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 55 00000
TELEFON 26 20 21 * TELEX 812 709 AERO PL

F1E - WM UND WELTCUP IN POLEN ZWEIMAL ÖSTERREICHISCHE BUNDESHYMNE !

Bericht von Mannschaftsführer
und BFR OSR Felix Schobel

Es ist schon ein erhebendes Gefühl, wenn man als Österreicher im Ausland einer Siegerfeier beiwohnt und zweimal erlebt, wie die österreichische Fahne während des Abspielens der Bundeshymne am Fahnenmast gehißt wird.

Dies war heuer am Ende der vom 18. bis 24. September bei Nowy Targ in Polen stattgefundenen

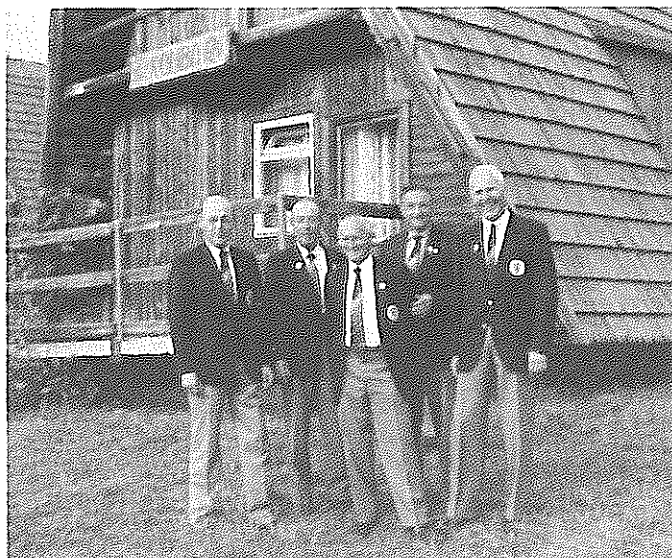
1. F1E - WELTMEISTERSCHAFTEN

und des letzten F1E - Weltcup - Bewerbes der Fall, denn beide Male stand unser Klaus Salzer am Siegerstockerl.

Es begann für Österreich überhaupt erfreulich, da meine Wenigkeit für die Weltmeisterschaften anstatt des verhinderten deutschen CIAM - Delegierten und unseres ebenfalls unabhkömmlichen österreichischen CIAM - Delegierten Edwin Krill in die internationale Jury berufen wurde.

Nach den in den Oststaaten üblichen, mit großem Aufwand (Fahnenhissung der sieben anwesenden Nationen, Musikdarbietungen einer großen Bergknappenkapelle, Fallschirmabsprung von ca. 25 Personen mit Figurendarstellung und vor Landung mit Entfaltung von Fahnen der teilnehmenden Nationen und schließlich mit folkloristischen Darbietungen) durchgeführten Begrüßungsabend auf dem Flugplatz von Nowy Targ, stand am Mittwoch der offizielle Trainingstag am Programm (Flaches Gelände und schwacher Wind).

Am Donnerstag wurde es ernst; nach einer 40 km - Fahrt zu einem neuen Startgelände verzögerte Nebel und Dunst den Startbeginn der 1. F1E - WM bis 13 Uhr.



Österreichs Nationalmannschaft SALZER, AUST und LINTNER mit Trainer Felix Schobel sen. und Mannschaftsführer Baier (v.l.n.r.) vor unseren Quartier - Hütten

Die drei Österreicher (Salzer, Aust, Lintner - Mannschaftsführer Baier) flogen im 1. Durchgang das 3-Minuten-Max, und Österreich liegt damit mit der CSSR, der Schweiz und Italien an der Spitze.

Nach dem 2. Durchgang liegen nur mehr Lintner und Salzer nach einem 4-Minuten-Max mit vier Ausländern in der Einzelwertung an der Spitze, jedoch fiel Österreich durch einen "Ausrutscher" unseres Aust's auf die 5. Stelle in der Nationenwertung ab.

Nach dem 3. Durchgang teilte sich Salzer mit zwei Tschechen und einem Briten den 1. Platz der Einzelwertung. Lintner erreichte gute 92 Prozentpunkte und fiel vorläufig nur auf den 6. Einzelrang zurück, während Aust durch einen 100 Punkteflug Österreich wieder mit 30 Punkten Vorsprung gegenüber Deutschland auf den 1. Nationenrang zurückbrachte.

4. Durchgang: Durch Windrichtungsänderung war ein Startstellenwechsel erforderlich. Lintner fällt auf den 8. Platz zurück, Aust rückt zwar auf den 12. Rang vor, aber Österreich kann nur mehr mit einem 2-Punktevorsprung vor Deutschland die Spitze halten. Neuerlicher Windrichtungswechsel erzwingt bei wieder dunstig werdendem Wetter eine Startstellenänderung für den 5. Durchgang. Mit ihren 5 Maximalzeiten von Salzer und dem Tschechen Musil erzwangen diese ein nachfolgendes Stechfliegen. Während Aust "nur" 50%-Punkte und Lintner durch einen Steuerungsdefekt gar nur 25%-Punkte erreichen, geht die Führung Österreichs verloren, und wir rutschen auf den 3. Rang ab.

EIN SPANNENDES STECHFLIEGEN

Das anschließende Stechfliegen verläuft äußerst spannend, und es dauerte bange Minuten, bis end-

gültig feststand, daß SALZER mit einem knappen 8-Sekunden-Vorsprung Sieger der 1. F1E - Weltmeisterschaften war.

GOLD in der Einzelwertung und **BRONZE** in der Mannschaftswertung!

So nahe war Österreich noch nie einem Doppelerfolg bei einer WM-trotzdem ein ausgezeichnetes Ergebnis.

F1E - WELTCUP

54 Teilnehmer aus sieben Nationen, darunter 10 Österreicher (1 Salzburger, 2 Wiener und 7 Niederösterreicher) stellten sich zum 4. und letzten Weltcup-Bewerb 1989 am Freitag auf dem Vortags-Wettbewerbsgelände ein. Wieder verzögerte Nebel bis zum Mittag einen zeitgerechten Startbeginn. Für den 1. Durchgang wurde wieder eine Maximalzeit von 3 Minuten bei leichten und richtungsschwankenden Winden festgelegt. 45 Teilnehmer (darunter alle 10 Österreicher) flo-

gen ein Max. Ab dem 2. Durchgang wurde die Maximalzeit mit 240 Sekunden festgelegt, und das geschlossene Feld fiel auseinander. Nur sieben Max im zweiten und neun im 3. Durchgang sorgten dafür, daß nachher nur noch zwei Tschechen zeitgleich an der Spitze lagen; auch sie fielen nach dem 4. Durchgang auseinander.

SALZER gewinnt auch WELTCUP!

Hier setzte sich nun Salzer mit einer 98%-Punkte-Wertung an die Spitze des Feldes, und mit seinem 2. Max im 5. Durchgang gewann er nicht nur diesen Welt-Cup-Bewerb, sondern er wurde auch Sieger im Gesamt-F1E-Weltcup 1989 mit 34 Weltcuppunkten.

Sehr gute Leistungen (diese hätten am Vortag bei der WM für einen 2. Rang der österreichischen Mannschaft gereicht) erbrachte Aust, der den 9. Platz belegte. (Österreichs F1E-Senior Schobel landete an 16. Stelle).

Einige Kuriosa:

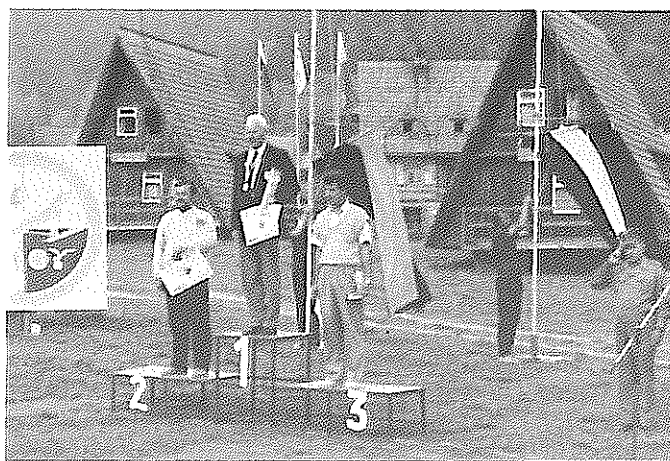
Flüge, die an der im Vorfeld befindlichen Hochspannungsleitung zum Absturz führten, durften wiederholt werden; dem einzigen weiblichen Teilnehmer, Madeleine Bodmer, CH, gelang es, dreimal hintereinander die Leitung zu treffen, was bei ihr verständlicher Weise zu einem Tränenausbruch führte. Als sie bei ihrem 4. Versuch die Leitung überflog, wurde sie mit einem spontanen Applaus bedacht.

Felix Schobel sen. erzielte im 4. Durchgang seinen schönsten Flug, hatte jedoch den Zeitschalter irrtümlich auf drei Minuten (Maximalzeit = 4 Minuten) eingestellt. Sein Modell bremste nach 180 Sekunden, benötigte aber dennoch 44 Sekunden bis zur Bodenberührung, wodurch noch 93%-Punkte erreicht wurden.

Einigen Teilnehmern versagten die Nerven, darunter einigen Österreichern, besonders Dötzl und Lintner, die mit je einem 7-Sekundenflug nur 2,9%-Punkte bekamen und von



Der 1. F1E - WELTMEISTER, Klaus SALZER; er gewann auch den F1E - WELTCUP 1989



Zur Ehrung der Nation des Weltmeisters wird die österreichische Fahne gehißt



Die 3 Siegnationen: 1. Bundesrepublik Deutschland, 2. Tschechoslovakei und 3. Österreich



Die österreichischen Teilnehmer am 4. WELTCUP - Bewerb mit Mannschaftsführer Otto Baier (r.)

einem möglichen Spitzenrang ins geschlagene Teilnehmerfeld abzurutschen.

Das leider 40 km vom Quartier entfernte Wettbewerbsgelände war sicher so strapaziös wie die Karneralm, hatte jedoch mehr Ausweichmöglichkeiten. Die Schulkinder holten am Nachmittag ungebeten die Modelle zurück, was einigen Teilnehmern gar nicht gefiel, da die Kinder die Modelle unsachgemäß trugen, was jedoch bei diesem Wind keinen Schaden verursachte.

2% aller eingesetzten Modelle flogen mit Rückwärtssteuerung, 20% der eingesetzten Modelle hatten nur einfache V-Form und 50% der Teilnehmer setzten Leichtwindmodelle ein.

Der Samstag war einer Floßfahrt auf einem Grenzfluß (zur CSSR) in einem sehr romantischen Gebiet und einer Bus-Besichtigungsfahrt durch die Tatra gewidmet.

Am späten Nachmittag fand dann die schon erwähnte Siegerehrung mit Schlußzeremonie und einem reichlichen Bankett unter freiem Himmel statt.

DIE OFFIZIELLEN WM - ERGEBNISSE

21 Teilnehmer, 7 Nationen

EINZELWERTUNG :

1. SALZER Klaus	A	500+100 Punkte
2. MUSIL Rudolf	OK	500+66,3 "
3. CRHA Ivan	OK	476,3 "
11. AUST Karl	A	403,8 "
14. LINTNER Karl	A	390,1 "

MANNSCHAFTSWERTUNG :

1. BR Deutschland	1386,8 Punkte
2. Czechoslowakia	1325,9 "
3. ÖSTERREICH	1293,9 "

DIE OFFIZIELLEN WELTCUPERGEBNIS

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES WELTCUP WETTBEWERBES

54 Teilnehmer, 18 Vereinsmannschaften

EINZELWERTUNG :

1. SALZER Klaus	A	492,5 Punkte
2. NITSCHE Horst	D	471,3 "
3. MACH Jaroslav	OK	469,6 "
9. Aust Karl	A	454,6 "
16. Schobel Felix s.	A	427,5 "
25. Heiss Norbert	A	395,4 "
34. Mang Fritz	A	368,3 "
37. Huber Edmund	A	348,8 "
43. Schobel Felix j.	A	310,8 "
47. Buchleitner Rob. A		285,8 "

VEREINSMANNSCHAFTS-WERTUNG

1. Banska Bistrica	OK	926,7 Punkte
2. JZD Troubelice	OK	910,8 "
3. MFC Dinkelsbühl	D	882,1 "
9. Kolibri 1	A	793,3 "
16. Kolibri 2	A	706,3 "
17. ÖMV Kagran	A	662,9 "

PS.: In einer Besprechung der Vertreter aller teilnehmenden Nationen wurden folgende Termine der internat. Wettbewerbe 1990 beschlossen :

03./04. Juni	1. F1E-Weltcup, D wahrsh. Wasserkuppe
22./23. Juni	2. F1E-Weltcup, I Casiglio
09./15. Juli	4. int. Modell- flugwoche auf der Kar- neralm, A
10. Juli	4.int.Freundschaftscup
12. Juli	int. Heri Kargl - Cup
14. Juli	3. Weltcup-Teilwettb.
31.7./04.8.	Europameisterschaft und F1E-WC-Teilwett- bewerb, CH am Hah- nenmoos (Adelboden)
20./23. Sep.	5. F1E-Weltcup-Teil- wettbewerb, Brezno/ CSSR.

BFR-F1E Felix Schobel



webra KRAFTSTOFF

WEBRA „SPRIT“ DER MARKENKRAFTSTOFF MIT STETS GLEICHBLEIBENDER GÜTE. VOM MOTORENHERSTELLER NACH SEINEN JAHRZEHNTELANGEN 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

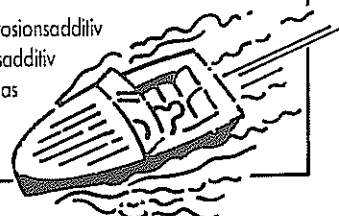
ZUM SELBERMIXEN

Webra Inhibitor das Antikorrosionsadditiv

Webra Comsol das Leistungsadditiv

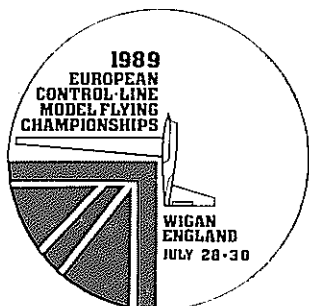
Webra Model Aircraft Oel das

Hochleistungsöl auf synthetischer Basis





FAI-EUROPAMEISTERSCHAFTEN



Fesselflug - Europameisterschaft '89
in Wigan / GB

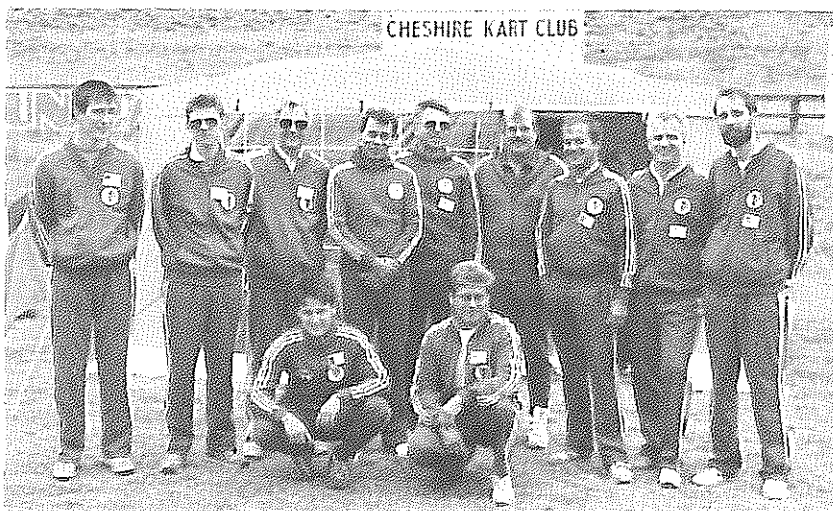
Bericht von Mannschaftsführer
Walter Wenzel

Die diesjährige EM war stark gekennzeichnet von den schlechten Wetterverhältnissen. Als wir am Three-Sisters-Site in Wigan ankamen, hatten die Engländer gerade einen Monat Hitze- und Trockenperiode hinter sich. Rechtzeitig zur Meisterschaft kam dann das Schlechtwetter. Zeitweilige Regengüsse und vor allem der starke und böige Wind machten allen zu schaffen.

Die Organisation klappte in diesem Jahr besser als bei der WM/85. Statt auf dem steinigen Campingplatz konnten wir am Flugplatz selbst campen. Sogar Duschen waren am Flugplatz verfügbar. Alle Informationen waren rasch verfügbar (vor allem wenn man Beziehungen zum Competition-Office hatte).

Es gab ausreichend Trainingsmöglichkeit abseits der offiziellen Piste.

Meinen Bericht möchte ich diesmal nicht chronologisch, sondern nach Klassen eingeteilt abfassen.



Die Österreichische Nationalmannschaft

F2A - SPEED

In dieser Klasse war Österreich diesmal nicht vertreten, dennoch als Information:

Immer mehr Teilnehmer fliegen jetzt in der Umgebung von 290 - 300 km/h. Aufgefallen waren diesmal die Engländer, die mit ihren Irvine-Motoren schon fast an die dominierenden Russen herankommen.

F2B - KUNSTFLUG

Besonders den Kunstfliegern machte der starke und böige Wind sehr zu schaffen. Dazu kam noch die Beschaffenheit des Platzes: Man fliegt die Figuren vor einer flach verlaufenden Böschung, was das Finden des Grundlevels äußerst schwierig gestaltete. (Zur Vorstellung: Das Modell kommt z.B. im Wingover im Sturzflug vom Himmel und trifft optisch auf eine Horizontlinie, die Böschung - und die Grundlinie liegt etwa 4-5 Meter tiefer).

Franz Wenzel, dessen neues Modell zu diesem Zeitpunkt gerade

15 Flüge hinter sich hatte, wurde im ersten Durchgang schwer vom Wind geschüttelt und setzte sich mit 2388 Punkten ins hintere Mittelfeld. Teamneuling Erhard Weinmann hatte arge Probleme mit den Platzverhältnissen, die Franz ja schon von der EM '85 kannte. Mit diesem Flug, der ihm 2209 Punkte brachte, war er nicht zufrieden.

Im 2. Durchgang konnte sich Erhard auf 2346 Punkte steigern, was ihm den 33. Platz einbrachte. Für seine erste Teilnahme an einer EM eine gar nicht so schlechte Leistung.

Franz Wenzel konnte sich mit einem guten 2. Durchgang und 2597 Punkten ins dichtgedrängte Mittelfeld vorschieben und belegte den 23. Platz.

Nach den ersten zwei Durchgängen war eine sehr dichte Spitze zu erkennen. Sehr stark waren die Engländer, Holländer und Franzosen. Der regierende Europameister Compostella (1) und Kolesnikov UDSSR (WM '87) lagen knapp an der Spitze.

Die Finaldurchgänge waren durch starke Windböen und gelegentliche Regengüsse gekennzeichnet. Nahezu irreguläre Verhältnisse!

Trotzdem lag das Punkteniveau sehr hoch. Die Holländer De Jong und Janssen wurden nach hinten verdrängt, neuer Europameister wurde der Engländer Bill Draper, langjähriger EM- und WM-Teilnehmer mit knappem Vorsprung vor dem regierenden Europameister Compostella und dem Weltmeister Kolesnikov.



Aufmarsch
der
Österreicher

F2C - Team Racing

Die guten Ergebnisse dieses Jahres ließen auf ein gutes Abschneiden der österreichischen Team-Racer hoffen. Doch meistens haben unsere sonst schnellen Mannschaften gerade in der letzten Zeit bei EMs und WMs die meisten Probleme. Im ersten Lauf wurde sowohl bei Nitsche/Kühnegger als auch beim Team Fischer/Straniak der Motor sauer und bedurfte einer Nachstellung. Zeiten von 4.02,2 für Heinz Nitsche und 3.59,8 für Papi Fischer waren das Ergebnis.

Unser Neulingsteam Walter Reisch/Manfred Brandl brachte mit 4.06,8 eine für sie durchschnittliche Leistung. Das wichtigste für sie war, bei einem EM-Rennen durchzukommen.

Der zweite Lauf brachte uns auch nicht die gewünschten Ergebnisse. Nitsche/Kühnegger wurden, gut im Rennen, wegen unerlaubten Startens während des Landevorganges eines anderen Modells disqualifiziert. Das Team Fischer/Straniak konnte sich im zweiten Lauf verbessern. Doch der aus Vorsicht locker eingestellte Motor schaffte nur 3.41,5 und das reichte nicht für das Semifinale. Reisch/Brandl brachten etwa dieselbe Leistung wie im ersten Durchgang.

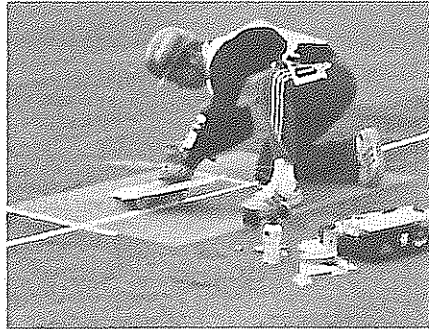
Interessant anzusehen war das Finale. Seit längerer Zeit war das erste Mal mit Barkov/Suraev nur ein sowjetisches Team im Endlauf, mit dabei waren noch Vohnera/Rossi aus Italien und Bodorkov/Popov aus Bulgarien. Diese schienen allerdings ihr Modell nicht ganz zu beherrschen und knallten ihren Kahn binnen kurzer Zeit in den Boden. Danach konnte das Rennen ganz locker dahinfliegen. Die Russen flogen gewohnt wie immer einen Lauf der exakt ging wie ein Uhrwerk. Wäre der Motor der Italiener etwas besser angesprungen, es hätte eine ganz knappe Entscheidung gegeben.

F2D - COMBAT

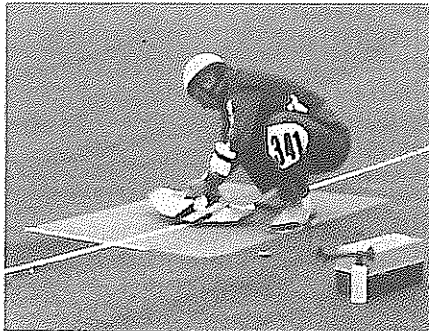
Obwohl er das erste Mal in der Nationalmannschaft war, wurde Rudolf Königshofer erfolgreichster Österreicher dieser Europameisterschaft. Mit 8 (!) neuentwickelten Modellen (bestaunt von vielen anderen Teilnehmern) und 4 russischen Compat-Motoren, denen wir erst eine Woche vor der EM den letzten Schliff gaben, stellte er sich dem starken Teilnehmerfeld.

Als Bodenmannschaft waren sein Bruder Albin als Läufer und ich selbst als Engine-Pitman eingeteilt (ein gut eingespieltes Team, wie manche feststellten).

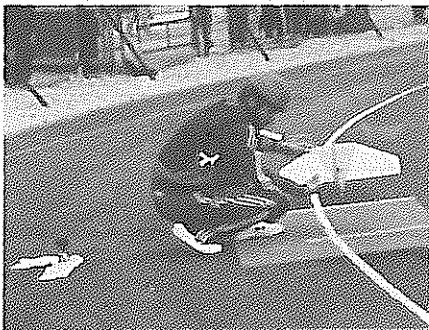
Im ersten Kampf war der Schwede Ostman zu schlagen. Ein guter Pilot mit sehr schnellem Material. Mit 3:1 Schnitten und etwas Bodenzeit war dieser erste Gegner



Teammechaniker Fritz Kühnegger beim Motorwärmelaufen



Hans Straniak 4 Sek. vor dem Start



Manfred Brandl beim Motorwärmelaufen



Combat-Flieger Rudi Königshofer bei der Startvorbereitung mit seinen Helfern

geschlagen, was den Schweden etwas ärgerlich stimmte. Gegen den Engländer James war er für den 2. Durchgang gelost. Der Flugstil der Engländer scheint holzhackermäßig. Mit hart gebauten Modellen wird nicht nur auf den Streamer sondern auch auf das gegnerische Modell geflogen. Auch Rudi mußte das erfahren. Bevor er so recht zum Kämpfen kam, waren auch schon beide Modelle zerhackt. Ein Leben war somit verloren, doch waren schon 9 Piloten aus dem Rennen. Für den 3. Kampf gab es ein besonderes Zuckerl für uns. Rudi war gegen die Holländerin Monique Wakkerman gelost worden. Ein schöner Kampf brachte uns einen knappen 6-Punkte-Sieg (ein Punkt weniger, und es wäre zu einem Reflight gekommen).

Monique nahm das locker. Im 4. Kampf wurde für Rudi ein Traum wahr. Er konnte gegen den Russen Beliaev fliegen (übrigens der spätere Europameister, der keinen einzigen seiner acht Kämpfe verloren hat). Einerseits ein großes Gefühl, bedeutete dieser Kampf den endgültigen Ausstieg Rudis. Wir suchten noch einmal unser bestes Material, würdig für diesen Kampf. Rudi lieferte Beliaev einen recht langen und harten Kampf, bis er hintereinander beide Modelle in den Boden steckte. Beliaev konnte nur einen einzigen Schnitt machen, und selbst der Circle-Marshal gratulierte Rudi zu diesem guten Kampf. Mit zwei Siegen und zwei Niederlagen platzierte sich Rudi an der 8. Stelle.

Wie schon erwähnt wurde Beliaev Europameister. Zweiter wurde diesmal einer der Holzhacker, nämlich der Engländer Whillance. Faizov, der Weltmeister von Kiew, wurde dritter.

Unsere Ergebnisse waren mittelmäßig. Sehr froh war ich über die Tatsache, daß wir heuer mit der größten F2-Mannschaft seit Jahren nach England fahren konnten. Besonders die EM-Neulinge erbrachten für ihren Standard gute Leistungen. Vielleicht ist es möglich, daß wir nächstes Jahr eine noch größere, aber auch leistungsfähigere Mannschaft zusammenbringen. Im Kunstflug hoffe ich auf ein vollständiges Team, und vielleicht gibt es auch in Speed wieder etwas zu erwarten.



Kunstflieger Franz Wenczel mit seinem neuen Modell bei der Startvorbereitung



Wohlverdiente Kaffeepause im Camp, 50 Meter neben der Piste

Beim Bankett wurden uns wie vor fünf Jahren um Punkt 23,00 Uhr die Tische abgeräumt, diesmal konnten wir jedoch noch bis 1 Uhr dableiben. Zuvor gab es ein mehrgängiges Menü mit deutscher Gemüsesuppe, Fischpastete, Koteletts mit Kartoffeln, Kaffee und Dessert zum Abschluß.

Bei der Heimfahrt hatte einige von uns, fast wie zum Hohn, wieder sonniges Wetter.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

SPEED - Geschwindigkeit - Einzelwertung

- | | | |
|--------------|------|-------------|
| 1. Kalmykov | USSR | 297,19 km/h |
| 2. Pitskalev | USSR | 296,62 km/h |
| 3. Halman | UK | 295,73 km/h |
- keine österr. Teilnehmer

Mannschaftswertung:

- | | |
|------------|---------------|
| 1. UDSSR | 885,15 Punkte |
| 2. UK | 858,10 Punkte |
| 3. HUNGARY | 857,66 Punkte |

F2 B - GESCHWINDIGKEIT - Einzelwertung

- | | | |
|----------------|-----------|-------------|
| 1. Draper | UK | 5769 Punkte |
| 2. Compostella | DEF Chanp | 5750 " |
| 3. Kolesnikov | USSR | 5737 " |
| 23. WENCZEL | A | 2597 Punkte |
| 33. WEINMANN | A | 2346 " |

(37 Teilnehmer)

Mannschaftswertung:

- | | |
|-----------------|--------------|
| 1. UK (England) | 17232 Punkte |
| 2. USSR | 16721 " |
| 3. Netherlands | 16530 " |
| 13. Austria | 9540 " |
- (14 Nationen)

F2 C - Mannschaftsrennen - Einzelwertung

- | | | |
|-----------------------|-------|-------------|
| 1. Barkov-Suraev | USSR | 7.13.0 Fin. |
| 2. Voghera-Rossi | Italy | 8.00.0 Fin. |
| 3. Bodurkov-Popov | USSR | RET. |
| 13. Fischer Straniak | A | 3.41.5 |
| 25. Nitsche-Kühnegger | A | 4.02.2. |
| 26. Reinisch-Brandl | A | 4.06.8 |
- (29 Mannschaften)

Mannschaftswertung:

- | | |
|------------|--------------|
| 1. Italy | 642.1 Punkte |
| 2. USSR | 642.9 Punkte |
| 3. UK | 651.0 Punkte |
| 7. Austria | 710.5 Punkte |
- (12 Nationen)

F2 D - COMBAT - Einzelwertung

- | | | |
|----------------|------|----------|
| 1. Beliaev | USSR | 8 Punkte |
| 2. Whillance | UK | 5 Punkte |
| 3. Faizov | USSR | 4 Punkte |
| 8. Königshofer | A | 0 Punkte |

(21 Teilnehmer)

Mannschaftswertung:

- | | |
|----------------|-----------|
| 1. USSR | 15 Punkte |
| 2. UK | 7 Punkte |
| 3. Netherlands | 2 Punkte |
| 10. Austria | 0 Punkte |
- (12 Nationen)

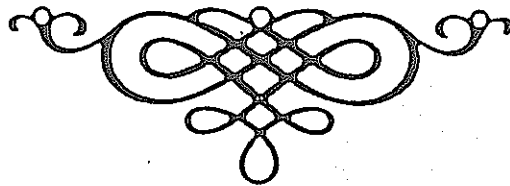
SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

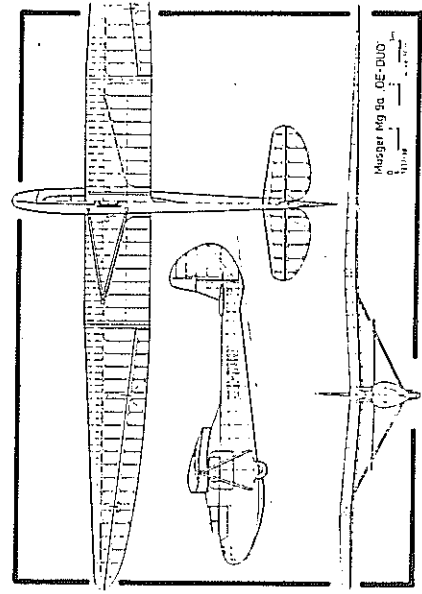
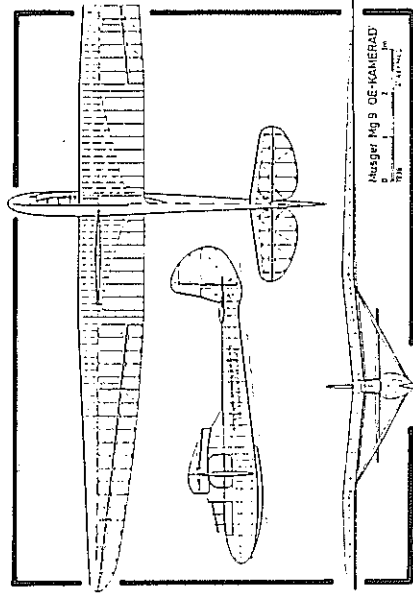
modellbau
p i r k e r

Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35

	Mg 12	Mg 12a	Blatt	ASP- Mg 12 ArchivNr
Rippenumrisse zum Höhen und Seitenleitwerk und Querruderdiagonalen	x		5	012
Höhenleitwerk zur C-Maschine	x		6	013
Höhenleitwerk		x	6	014
Seitenleitwerk	x		7	015
Seitenleitwerk		x	7	016
Flügeldiagonalen zur C-Maschine	x		8	017
Berechnung der Auftriebsverteilung über die Halbspannweite		x	8	018
Berechnung der zusätzlichen Auftriebsverteilung durch Querruderausschlag (Rollverteilung)		x	8a	019
Flügeldiagonalen zur C-Maschine		x	8	020
Berechnung der laufenden Flügellast und deren Angriffspunkte		x	9	021
Rumpf zur C-Maschine		x	9a	022
Rumpf	x		9A	023
Rumpfspanten - Umriss	x		10	024
Spantenumrisse		x	10	025
Rumpfspanten	x		-	026
Rumpfspanten		x	11	027
Pedale, Kufenabfederung und Haubenverschluß	x		12	028
Knüpelsteuerung		x	13	029
Knüpelsteuerung		x	13	030
Beschläge zur C-Maschine	x		14	031
Beschläge zum Flügel und Rumpf		x	14	032
Baldachinrippen und Rumpfaufbau	x		15	033
Stoßstangen und Ausklinkvorrichtung		x	15	034
Beschläge zum Höhen- und Seitenleitwerk		x	16	035
Beschläge zum Höhen- und Seitenleitwerk	x		16	036
Streben zur C-Maschine		x	17	037
Querruderantrieb im Rumpf	x		18	038
Kiel-Kufe und Sitz		x	18	039
Querruderdiagonalen		x	19	040
Einsitziges Übungssegelflugzeug (C-Maschine)		x	20	041
Kiel-Kufe, Sitz und Pedale zur C-Maschine	x		-	042
Stückliste, Berechnung 24 A4, 3 A3				





Musger Mg 9 / Mg 9a

Musger Mg 9 -DE-Kamerad-
Doppelsitzer-Leistungssegelflugzeug, gebaut 1935—1936.

Technische Beschreibung:
Rumpf: Zweisitziges abgestrebtes Schulterdecker-Leistungssegelflugzeug, für Kunstflug geeignet. 8-lache Sicherheit im A-Fall bei größter Zuladung. Rumpflaufbau in dreiholmiger Bauweise ausgeführt und beplankt. Der Fluggast mit Doppelleitsteuerung saß im Schwerpunkt unter der Tragfläche, Ovaler Rumpfvorderteil mit kräftigem Kiel, Starthaken und Ausklinkvorrichtung.
Tragfläche: Einholmige Holzkonstruktion mit vordrehbarer Nase aus Diagonalsperrholz, Rest mit Stoffbespannung, Flächen mit leichtem Knick, darunter Abstrebung, Querruder aus Holz und bespannt und über ca. 1/3 der Spannweite reichend. Betätigung im Rumpf durch Stoßstangen, im Flügel durch Seilzüge.
Leitwerk: Normalleitwerk aus Holz, Höhenleitwerkslosse freitragend und mit Bespannung, Sperrholznase, vor dem Kiel des Seitenleitwerks iagernd. Seitenruder ausgeglichen, bespannt und durch Seilzüge betätigt.

Technische Daten:
Besatzung: 1 Pilot/Fluglehrer, 1 Fluggast/Flugschüler
Abmessungen: Spannweite: 17,75 m Flügelfläche: 20,8 m²
Länge: 7,35 m Flächentiefe: 1,50 m
Höhe: 1,65 m Höhenleitwerksspannw.: 3,50 m
Gewichte: Leergewicht: 245 kg Flächenbelastung:
Max. Zuladung: 170 kg einsitzig: 15,8 kg/m²
Max. Fluggewicht: 415 kg zweisitzig: 19,4 kg/m²
Leistungen: V_{max} zugelassen: 102 km/h Geringstes Sinken:
Reisegeschwindigkeit: 72 km/h einsitzig bei 54 km/h: 0,73 m/s
Landeschwindigkeit: 40 km/h zweisitzig bei 61 km/h: 0,82 m/s

Flügelstreckung: 14,6
Gleitzahl: 1:23

Musger Mg 9a
Doppelsitzer-Leistungssegelflugzeug, gebaut 1936—1938.

Technische Beschreibung:
Aufbau und Ausrüstung wie bei Musger Mg 9.
Der Hauptunterschied zur Mg 9 bestand im Einrad-Landefahrwerk, das auch am Boden die Manipulation wesentlich erleichterte. Dadurch wurde statt einer Flächenstrebe ein A-förmig angebrachtes Stöbenpaar verwendet. Das Rad war im Schwerpunkt unter der Tragfläche und dem Fluggastplatz untergebracht. Die Cockpitverglasung erhielt eine bessere Konstruktion.

Technische Daten:
Besatzung: 1 Pilot/Fluglehrer, 1 Fluggast/Flugschüler
Abmessungen: Spannweite: 17,70 m Flügelfläche: 20,7 m²
Länge: 7,39 m Flächentiefe: 1,50 m
Höhe: 1,65 m Höhenleitwerksspannw.: 3,50 m
Gewichte: Leergewicht: 265 kg Flächenbelastung:
Max. Zuladung: 150 kg einsitzig: 16,2 kg/m²
Max. Fluggewicht: 415 kg zweisitzig: 19,8 kg/m²
Leistungen: V_{max} zulässig: 102 km/h Geringstes Sinken:
Reisegeschwindigkeit: 72 km/h einsitzig bei 54 km/h: 0,73 m/s
Landeschwindigkeit: 40 km/h zweisitzig bei 61 km/h: 0,82 m/s

Flügelstreckung: 14,6
Gleitzahl: 1:23

Zeichungsverzeichnis des Segelflugzeuges Mg 9 und Mg 9a	Mg 9	Mg 9a	Blatt	ASP- Mg 9 Archiv Nr.
Übersichtsskizze zur Berechnung des doppelseitigen Leistungssegelflugzeuges (M 1:50)	X		—	001
Rumpf zum Leistungs - Doppelsitzer	X		—	002
Tragdeck zum Leistungs - Doppelsitzer	X		—	003
Rippen 1:1 (15, 16, 17)	X		—	004
Rippen 1:1 (8a, 9a, 10a, 11, 11a, 13)	X		—	005
Rippen 1:1 (18, 18a, 19, 19a, 20, 21, 21a, 22)	X		—	006
Rippe 1:1 (2a)	X		—	007
Rippen 1:1 (3a, 4a, 5a, 7a)	X		—	008
Rippen 1:1 (13, 14)	X		—	009
Rippen 1:1 (12a, 13a, 14a, 15a, 16a, 17a)	X		—	010
Rippen 1:1 (1a - p, 2)	X		—	011
Rippen 1:1 (4d, 5, 5d, 6, 6d, 7)	X		—	012

Volckmanns Baupläne naturgetreuer flugfähiger Flugmodelle

Diese Bauplanreihe umfaßt bekannte Typen bemannter Flugzeuge in naturgetreuer Nachbildung. Alle Modelle weisen eine Mindestleistung von 200 m Flugstrecke auf. In dieser Reihe erschienen 11 Baupläne.

APL - D - VOLC - 001



L1/2A4 -

← "Fokker D VIII"
von H. F. A. Schelhasse
Spw: 870 mm (1937)
Gummimotorflugmodell

→ "Fieseler F5r"
von Werner Pritschow
Spw: 990 mm (1937)
Gummimotorflugmodell



L12/2A4 - 140 cm

APL - D - VOLC - 002

APL - D - VOLC - 003



L4

← "Westland - Lysander"
von H. F. A. Schelhasse
Spw: 810 mm (1939)
Gummimotorflugmodell

→ "FW 56 Stösser"
von H. F. A. Schelhasse
Spw: 1050 mm (1937)
Gummimotorflugmodell



L1/2A4 - 140 cm

APL - D - VOLC - 004

APL - D - VOLK - 005



L10/2A4 - 140 cm

← "Heinkel He 70"
von H. F. A. Schelhasse
Spw: 880 mm (1937)
Gummimotorflugmodell

→ "Fieseler Fi 97"
von Werner Pritschow
Spw: 1070 mm (1939)
Gummimotorflugmodell



APL - D - VOLC - 006

APL-D-VOLC-007



← "Bücker-Jungmeister"
 von W.E. Mittelstädt
 Spw: 770 mm (1939)
 Gummimotorflugmodell

"Bücker-Jungmeister"
 von W.E. Mittelstädt
 Spw: 770 mm (1937)
 Gummimotorflugmodell



APL-D-VOLC-008

L10/2A4-140 cm

APL-D-VOLC-009



← "Arado Ar 79"
 von H. F. A. Schelhasse
 Spw: 1000 mm (1939)
 Gummimotorflugmodell

"Messerschmitt Me 109"
 von W.E. Mittelstädt
 Spw: 970 mm (1942)
 Gummimotorflugmodell



APL-D-VOLC-010

L1/2A4-140 cm

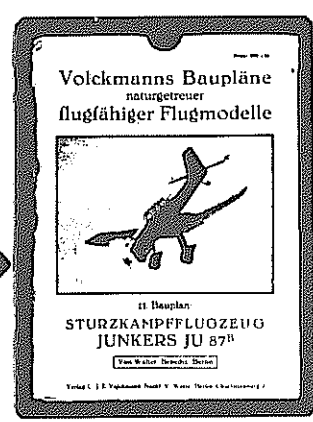
F1/2A4

APL-D-VOLC-011



← "Arado Ar 196"
 von H.F.A. Schelhasse
 Spw: 1230 mm (1942)
 Benzinmotor-
 Wasserflugmodell

"Junkers Ju 87 B"
 von Walter Benedix
 Spw. 1000 mm (1943)
 Gummimotorflugmodell



APL-D-VOLC-012

L10/3A4-2A0

L10/14A4-130 cm

Die Baupläne "Hawker - Fury" von Alfred Däumichen und "Boeing - Sturzbomber" von W. Benedix wurden geplant, diese beiden Baupläne sind jedoch nie erschienen.

Volckmanns Baupläne flugfähiger Flugmodelle

Verlag C.J. E. Volckmann Nachf. E. Wette
Berlin-Charlottenburg 2

APL - D - VOLC - 013



☛ " Os - Ge - 53 " von Oskar Gentsch
Spw: 2 200 mm (1935)
Segelflugmodell

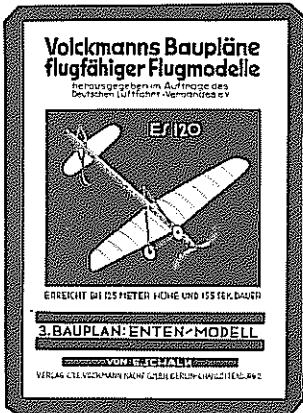
☛ "Rennflugzeug HS 33" von H.F.A. Schelhasse
Spw: ca.680 mm (1934)
Gummimotorflugmodell



APL - D - VOLC - 014

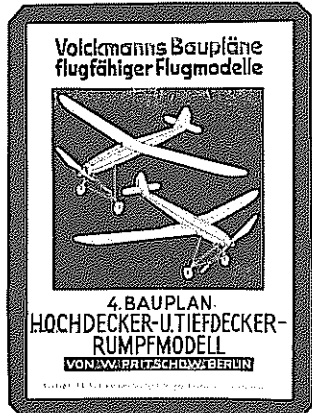
L2/2A4-2A1

APL - D - VOLC - 015



☛ Entenmodell - ES 120 von E. Schalk
Spw: 1150 mm (1932)
Entensegelflugmodell

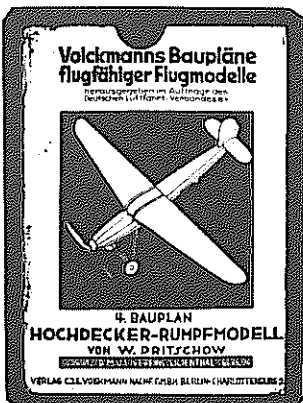
☛ " Hoch- u. Tiefdecker - Rumpfmodell " von W. Pritschow
Spw: 1380 mm (1934)
Gummimotorflugmodell



APL - D - VOLC - 016

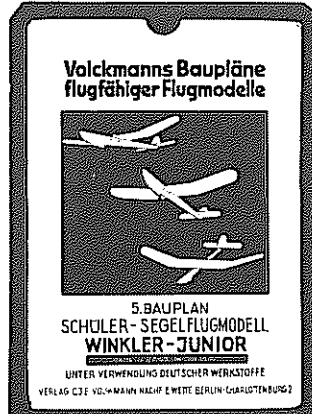
L16/2A4-1A1

APL - D - VOLC - 017



☛ Hochdecker - Rumpfmodell von Werner Pritschow
Spw: 1160 mm (1932)
Gummimotorflugmodell

☛ Winkler - Junior von Horst Winkler
Spw: 785 mm (1933)
Segelflugmodell



APL - D - VOLC - 018

L20

L13/

APL - D - VOLC - 019



◀ "Jo 40"
von Karl Müller
Spw: 800 mm (1935)
Gummimotorflugmodell

→ "Flugdrachen in Vogel und Flugzeugform"
von Paul Wächter
Spw: 2100 mm (1936)
Drachen

L22



APL - D - VOLC - 020

L7

APL - D - VOLC - 021



◀ "Schulterdecker-Rumpfmödel"
von Georg Polzin
Spw: 1940 mm (1936)
Gummimotormodell

→ "Nurflügelmodell HAW X"
von Hans Adenaw (1. Auflage)
Spw: 3020 mm (1937)
Nurflügelsegelflugmodell

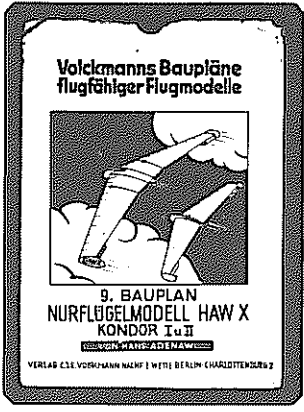
L3/2A4 - 2A1



APL - D - VOLC - 022

L9/2A4 - 3A1

APL - D - VOLC - 023



→ "Stabmodell"
von Ernst Schalk
Spw: 700 mm (1933)
Gummimotorflugmodell

◀ HAW X - Kondor I u. II
von Hans Adenaw (1939)
Spw: 2385 mm / 3070 mm
Nurflügelsegelflugmodelle

L17/2A4 - 2A1



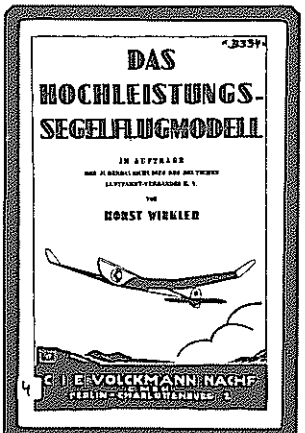
APL - D - VOLC - 024

APL - D - VOLC - 025



◀ "Drachen und Segler"
von B. Horsthenke u. P. Wächter
Spw: ca. 2100 mm (1936)

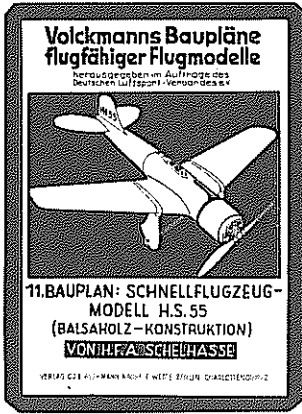
→ "Das Hochleistungs-Segelflugmodell"
von Horst Winkler
Spw: 1696 mm (1930)
Segelflugmodell



APL - D - VOLC - 026

L3/29A4 - 3A2

APL - D - VOLC - 027



☛ "**Schnellflugzeug-HS 55**"
 von H.F.A. Schelhasse
 Spw: 1000 mm (1935)
 Gummimotorflugmodelle



APL - D - VOLC - 028

☛ "**Der große Winkler**"
 von Horst Winkler
 Spw: 1728 mm (1938)
 Segelflugmodell

L10/53A4-1A0

APL - D - VOLC - 029



☛ "**Der große Winkler**"
 von Horst Winkler
 Spw: 1696 mm (1936)
 Segelflugmodell

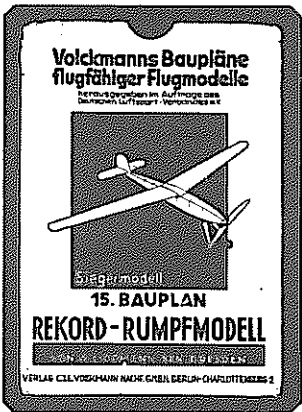


APL - D - VOLC - 030

☛ "**Grunau II**"
 von Karl Müller (1940)
 Spw: 1280 mm / 1636 mm
 Segelflugmodelle

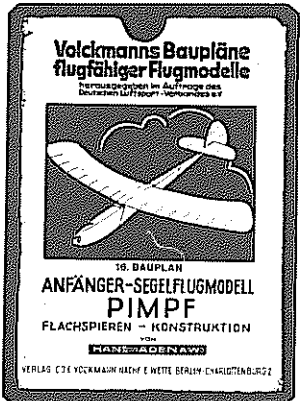
L8

APL - D - VOLC - 031



☛ "**Rekord - Rumpfmodell**"
 von A. Lippmann (sen.)
 Spw: 1710 mm (1935)
 Gummimotorflugmodell

L6

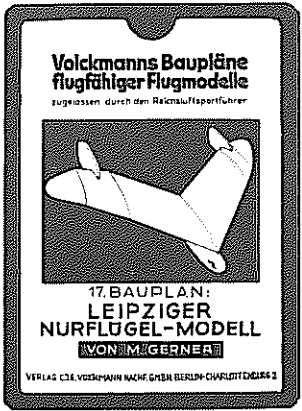


APL - D - VOLC - 032

☛ "**Pimpf**"
 von Hans Adenaw
 Spw: 1710 mm (1935)
 Segelflugmodell

L4

APL - D - VOLC - 033



☛ "**Leipziger Nurflügel - Modell**"
 von M. Gerner
 Spw: 1520 mm (1935)
 Nurflügelsegelflugmodell

L16



APL - D - VOLC - 034

☛ "**Gleitflugmodelle aus Pappe und Papier**"
 von Horst Winkler (1936)
 Gleitflugmodelle

L8

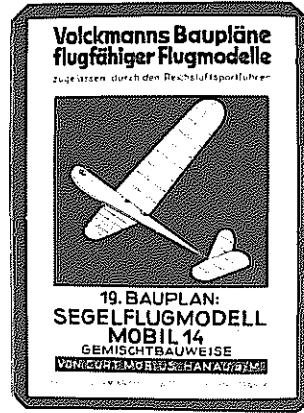
L4

APL - D - VOLC - 035



◀ "Motor-Rumpffente Jo 80"
 von Karl Müller
 Spw: 1500 mm (1936)
 Gummimotorflugmodell

"Mobil 14"
 von Curt Möbius
 Spw: 1000 mm (1937)
 Segelflugmodell



APL - D - VOLC - 036

L6

APL - D - VOLC - 037



◀ Jagdeinsitzer HSB 21
 von H. F. A. Schelhasse
 Spw: 970 mm (1936)
 Gummimotorflugmodell

"Luftikus"
 von H. Runkel
 Spw: 2100 mm (1937)
 Segelflugmodell



APL - D - VOLC - 038

L7/ 2A4 - 3A1

APL - D - VOLC - 039



◀ "Motor-Rohrrumpffmodell"
 von Georg Polzin
 Spw: 1500 mm (1936)
 Gummimotorflugmodell

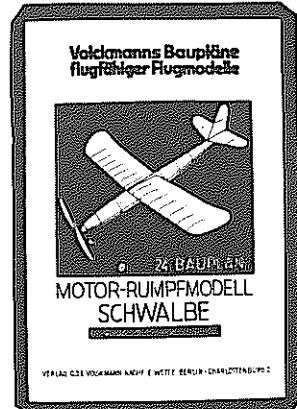
Sport einsitzer
 von H. F. A. Schelhasse
 Spw: 970 mm (1936)
 Gummimotorflugmodell



APL - D - VOLC - 040

L4

APL - D - VOLC - 041



◀ "Schwalbe"
 von Karl Böttcher
 Spw: 900 mm (1936)
 Gummimotorflugmodell

"Startdrachen, Laufkatze
 und Drachenwinde"
 "Hochstartrollen"
 von Paul Wächter und
 Hans Adenaw (1937)



L16

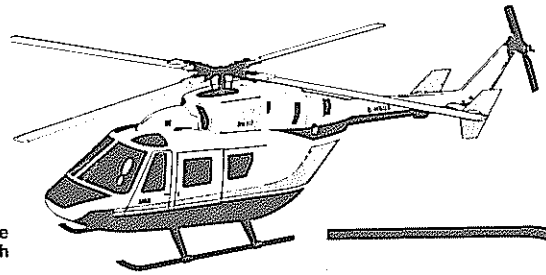


APL - D - VOLC - 042

L14/ A4 - 2A1

L2

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.

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/492 40 80

Hobby Sommer

Ignaz-Harrer-Straße 13
5020 Salzburg
Telefon 0662/34 3 47

Modellbau Pirker

Gumpendorfer Straße 35
1060 Wien
Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg
Telefon 03462/25 41 19

robbe – Heim Service Center

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/492 40 80

Modellbau Holzmann

Goldgasse 14
5020 Salzburg
Telefon 0662/84 22 59

Modellbau Neyer

Landstraße 16
6714 Nüziders
Telefon 05552/64 0 11

Modellbau Ruppig

Husselstraße 10
6130 Schwaz
Telefon 05242/53 59

Modellbau Sattler

Leibnizgasse 46
1100 Wien
Telefon 0222/60 20 970

Self-Made

Auerspergstraße 56
5021 Salzburg
Telefon 0662/76 4 32

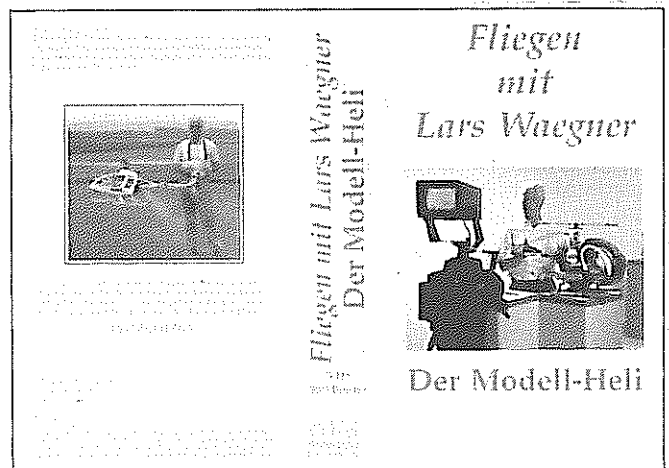
Weitere Bezugsquellennachweise: **TECHNICATOR GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien**

FLIEGEN MIT LARS WAEGNER DER MODELL - HELI

90 Minuten, lieferbar in allen Systemen, DM 129,-

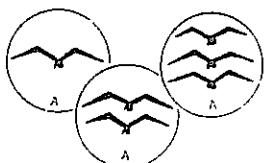
Lars WAEGNER, Chefredakteur von ROTOR, Heli-mixer und nebenbei Teamchef der deutschen Modellhubschrauber-Nationalmannschaft, hat mit dem Filmproduzenten ARES Enterprises/Köln dieses professionelle VIDEO gedreht. Es ist die ideale Hilfe für den EINSTEIGER und den, der bereits seinen ersten Trainingshubschrauber gebaut hat.

Sie finden alles Wissenswerte über die generelle Grundeinstellung, über Flugvorbereitung und technische Überprüfungen. Das Flugtraining selbst reicht von den allerersten Versuchen bis zum Fortgeschrittenen Schwebeflug mit den Vorübungen für den Rundflug. Das VIDEO dient auch der Vervollkommnung und Verfeinerung bisheriger Kenntnisse. Es hilft dem interessierten Zuschauer, den ferngelenkten Modellhubschrauber intensiv kennenzulernen und zu ergründen.



Das VIDEO "Fliegen mit Lars Waegner" ist jedem zu empfehlen, der das richtige Fliegen mit dem ferngelenkten Hubschrauber lernen möchte!

Das VIDEO ist zu beziehen über den Modellsport Verlag GmbH, D - 7570 Baden - Baden, Postfach 2109; Telefon 07221/63276; Fax 1277.



Fliegt die
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !

OFFENE INT. FAI-WETTBEWERBE

Erfolgreiches Abschneiden der Österreicher beim internationalen MECSEK - CUP in Pecs/Ungarn

Kurzbericht von Walter Wenczel

Am 16. und 17. Juni fand in Pecs/Ungarn der internationale Mecsek-Cup statt. Einst ein großes internationales Meeting, waren diesmal nur recht wenige Teilnehmer gekommen. Aus Österreich waren in Speed die Tiroler Marksteiner, Kofler und Arzberger, in Kunstflug Walter Weinsseisen und Franz Ecker, die Mannschaften Fischer/Straniak und Nitsche/Kühnegger in Team-Racing und Rudi Königshofer in Combat gekommen.

F2A - Geschwindigkeit

Um im internationalen Feld ganz vorne mitmischen zu können, muß man heutzutage schon Geschwindigkeiten von 280 - 290 km/h fliegen können. Mit 266,66 liegt Staatsmeister Franz Marksteiner, heuer wohl noch nicht so recht in Form, nur im hinteren Mittelfeld. Positiv zu bemerken ist, daß das erste Mal drei Österreicher auf einer Speed-Ergebnisliste aufscheinen. Positiv auch die Leistung von Helmut Kofler (237,62 km/h). Vielleicht schafft es Franz Marksteiner seine Tiroler Speedgruppe zum weitermachen zu motivieren, ein Grundstein ist gelegt.

F2B - Kunstflug

Regen am Freitag und böiger Wind am Samstag kennzeichneten den Kunstflugbewerb. Wie üblich ist es auf ungarischem Boden fast unmöglich, die Ungarn zu schlagen. So gewann der ungarische Meister Attila Morotz mit 250

Punkten Vorsprung. Die ungarische Phalanx konnte nur der Ex-Ungar Dr. Egervarysprengen, Walter Weinsseisen plazierte sich mit recht guten Flügen und weniger guten Punkten im Mittelfeld. Dem unverwüstlichen Franz Ecker kostete der böige Wind im zweiten Durchgang sein Modell.

F2C - Mannschaftsrennen

Aufmerksamkeit erregte das österreichische Team Fischer/Straniak im ersten Vorlauf. Mit einer Zeit von 3'27" setzten sie einen Maßstab für diesen Bewerb und einen neuen Maßstab für Team-Racing in Österreich. Diese Leistung bedeutet einen neuen nationalen Rekord! Mit 3'36" im Semi reserierten sie sich klar einen Platz im Finale. Unser zweites Team Nitsche/Kühnegger konnte sich nach viel Pech in den Vorläufen im Semifinale doch noch mit 2 sek. Vorsprung ins Finale retten. Dieses wurde ganz klar von den österreichischen Mannschaften beherrscht. Mit zweimaligem Motornachstellen flogen Fischer/Straniak mit 7'33' einem ganz klaren Sieg entgegen, Nitsche/Kühnegger belegten den zweiten Platz. Die dritten im Finale, die Ungarn Lerl/Zajak wurden mit großem Rückstand abgehängt. Besonders erfreut über den Erfolg seiner Männer war LSL Hans Niederwimmer, der in Pecs als Jurymitglied anwesend war. Vielleicht ermutigt ihn dieses Ergebnis, den Fesselflug in Kraiwiesen doch noch weiterleben zu lassen.

F2D - Combat

Zum ersten Mal wurde beim internationalen Mecsek-Cup die Combat-Klasse ausgetragen. Aus diesem Grund war auch die Teilnehmerzahl sehr gering, die Teilnehmer jedoch Weltklasse. Im ersten Kampf trafen gleich zwei starke Gegner aufeinander. Rudi Königshofer, dreifacher Staatsmeister wurde gegen Thomas Mejzlik (CSSR), 6. bei der WM in Kiew, gelöst. Mit je einem Schnitt aber weniger Bodenzeit entschied Königshofer diesen Kampf für sich. (Lob an die Bodenmannschaft) Somit war der schwerste Gegner für ihn fürs erste ausgeschaltet. Nach einem Regenschauer konnte Rudi gegen einen der Ungarn seinen zweiten Sieg landen. Am nächsten Tag war Rudi Königshofer wieder für den ersten Kampf gelöst. Diesmal gegen den WM-Teilnehmer Pessiridis aus der BRD. Mit 2:1 Schnitten und weniger Bodenzeit war dies ein sehr klarer dritter Sieg für Rudi. Er war somit der einzige, der noch seine zwei Leben hatte. Als er im vierten Kampf den zweiten Ungarn aus dem Bewerb kämpfte, war es klar: Rudi Königshofer hatte diesen Bewerb souverän, ohne einen Kampf zu verlieren, vor dem Tschechen Mejzlik gewonnen.

Die besonderen Leistungen der EM-Teilnehmer in Team-Racing und Combat lassen mit guter Hoffnung in Richtung der Ende Juli stattfindenden Europameisterschaft in Wigan/GB sehen. Der Mecsek-Cup in Pecs war wieder ein schöner Bewerb. Es bleibt zu hoffen, daß er nach der langen Pause nun doch wieder regelmäßig stattfinden kann.

• • •

17. Int. Memorial I. Kurtalic in Livno, Jugoslawien

Helmut Fuss

Am 5. August 1989 fand in Livno, YU, das 17. int. Memorial Izet Kurtalic statt, ein Freiflugwettbewerb für die Klasse F1A, F1B und F1C. Sieben Österreicher fanden den Weg nach Livno und traten zum Wettbewerb an. Dieser war in diesem Jahr relativ schwach besucht, dies dürfte meiner Meinung nach an der hohen Nenngebühr für Ausländer gelegen sein. Jugoslawische Teilnehmer zahlten ca. S 160,-, alle anderen mußten öS 670,- (!!!) bezahlen. Am Wettbewerbstag war das Wetter warm und bis zur Hälfte des 5. Durchganges fast windstill, ab diesem Zeitpunkt mäßiger Wind mit 5 - 7 m/s.

In der Klasse F1A gingen 3 Österreicher an den Start. Nach sehr gutem Beginn erwischte es im 5. Dg. Plangger mit einem bösen Absauser, dem im 6. Durchgang D. Piber mit 2 Fehlstarts folgte. Dieser gab daraufhin auf. Lediglich H. Fuss konnte 7 Volle fliegen und sich für das Stechen qualifizieren, wo er den 3. Platz belegte. In der Klasse F1B konnte sich diesmal keiner der 3 gestarteten Österreicher besonders hervortun. Bleibt noch die Klasse F1C, wo ein altbewährter R. Truppe diesmal trotz zweier kleiner Ausrutscher im 1. und 3. Durchgang den 2. Rang für sich buchen konnte.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F1A: 23 Teilnehmer

1. Rozman Brane	YU	1260+197 Sek.
2. Hebib Sabahidin	YU	1260+192 "
3. Fuss Helmut	A	1260*139 "
8. Plangger Alfons	A	1141 "
16. Piber Dietmar	A	900 "

Klasse f1B 14 Teilnehmer

1. Norman Furutani	USA	1290 Sekunden
2. Rob. Piserchio	USA	1277 "
3. Jusuf Kenan	YU	1211 "
6. Wutzl Franz jun.	A	1095 "
8. Pold Helmut	A	978 "
14. Wutzl Franz Sen.	A	275 "

Klasse F1C 7 Teilnehmer

1. Mlnar Miroslav	YU	1254 Sek.
2. Truppe Reinhard	A	1240 "
3. Pavlov Milan	YU	1170 " •

Helmut Fuss

Am 19. August 1989 wurde in Mostar der 30. Int. Soko Cup ausgetragen, das ist ein Wettbewerb für Freiflugmodelle in den Klassen F1A - B - C.

Nur drei österreichische Teilnehmer fanden sich auf dem von Bergen umgebenen Plateau ein. Das Wetter war schön, und die Temperatur erreichte mit ca. 35° nicht ganz die Werte vergangener Jahre. Leider wehte zwischen dem 2. und 4. Durchgang mäßiger Wind mit 4-7 m/s, was vielen Teilnehmern Probleme bereitete.

Leider betrafen diese Probleme auch den Österreicher A. Ploggers. Sein Modell unterschritt im 3. Durchgang nach 15. Sekunden, worauf er aufgab und in der End-

30. Int. SOKO CUP in Mostar, Jugoslawien

abrechnung nur den 40. Platz von 51 Teilnehmern erreichte. Wesentlich besser ging es Dietmar Piber aus Salzburg. Er hatte zwei kleinere Ausrutscher im 1. und 5. Durchgang zu verzeichnen, was ihm den 16. Rang einbrachte. Verbleibt noch der Autor dieses Berichtes, der sich mit 7 Vollen neben drei jugoslawischen Konkurrenten für das Stechen qualifizieren konnte. Die ersten beiden Runden zu 4 und 5 Minuten konnten noch alle "Stecher" voll fliegen, beim 6-Minuten-Stechen kam jedoch wieder etwas Wind auf, und nur H. Fuss erwischte in

einer etwas ruhigeren Phase einen schwachen "Bart", der sein Modell die vollen 6 Minuten ausfliegen ließ. Somit endete dieser Wettbewerb mit einem

ÖSTERREICHISCHEN SIEG.

Bei der anschließenden auf dem Fluggelände vorgenommenen Siegerehrung wurden den Gewinnern sehr schöne Bleikristallvasen und Urkunden überreicht.

DIE ERGEBNISSE in F1A:

1. FUSS Helmut	A	1260	240	300	360
2. DORIC Drazen	YU	1260	240	300	165
3. BAUER Darko	YU	1260	240	300	80
DRLJAN Darko	YU	1260	240	300	80
15. PIBER Dietmar	A	1162			
40. PLANGGER Al.	A	322			
(51 Teilnehmer)					

NATIONALE WETTBEWERBE



Nationales Burgstadt-Pokalfliegen und Landesmeisterschaft in Klasse RC/SL

Peter Dürnwirth

Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 19. August 1989 auf dem Modellsportzentrum Grogwies'n das

Nationale Burgstadt-Friesach-Pokalfliegen, Klasse RC/SL, bei dem auch die Kärntner Meister in dieser Klasse ermittelt wurden.

Der Start des 1. Durchganges wurde wegen starken Regens um eine Stunde verschoben, was sich als richtig erwiesen hat. Es wurde ein superschöner und heißer Wettbewerbstag.

Von 10 genannten Mannschaften gingen 7 an den Start, und das Feld konnte sich sehen lassen.

Es wurde so etwas wie eine Revanche zur ÖM zwischen den regierenden Staatsmeistern aus Salzburg Glück/Glück und den St. Veitern Schober/Tengg, den Bronzemedallengewinnern der STMS.

Wettbewerbsleiter Maier startete den Wettbewerb pünktlich um 10 Uhr, und der 1. DG begann mit einem Knalleffekt. Das Team Himmelsbach/Hoffelner jun. zerlegten ihr Gespann kurz nach dem Abheben noch auf der Piste; doch der Bewerb ging nach einer kurzen "Schockpause" weiter. Den 1. DG gewann das Team Schober/Tengg vor Glück/Glück und dem Klagenfurter Team Fleischhacker/Jandl.

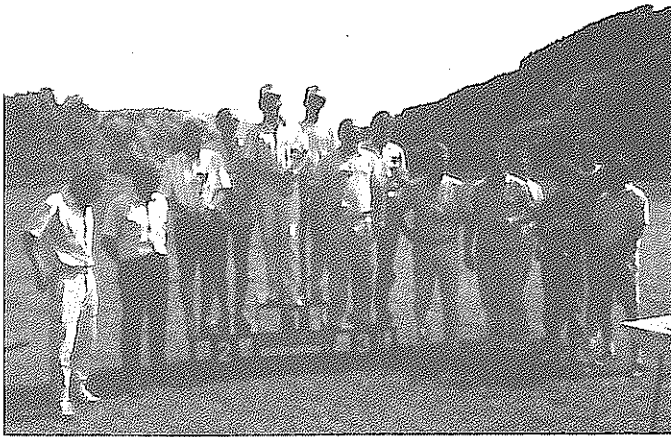
Im 2. DG setzte sich wieder das Team Schober/Tengg mit der Tageshöchstwertung an die Spitze, vor Glück/Glück und Salloker/Winkler aus Klagenfurt.

Im entscheidenden 3. DG - Großangriff des ÖM-Teams, welches in diesem Durchgang die Höchstwertung erreichen konnte und das Team Schober/Tengg mit dem 2. Platz vorlieb nehmen mußte. An dritter Stelle platzierte sich nun wieder das Team Fleischhacker/Jandl, was auch gleichzeitig Platz 2 der LM bedeutete.

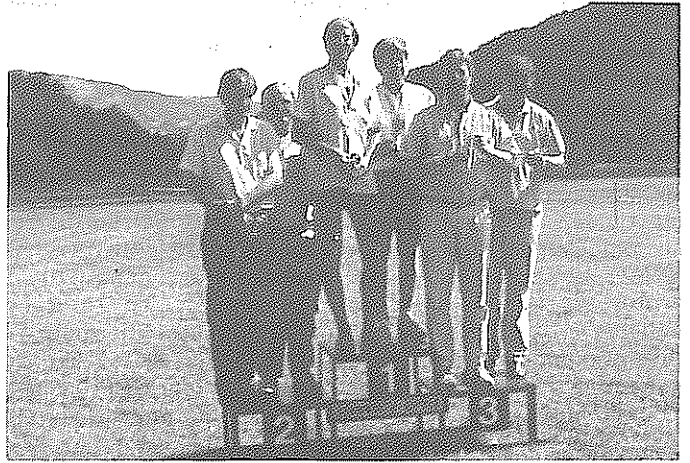
Kärntner Meister wurde das Team Schober/Tengg, MFG/St.Veit/Gl. vor Fleischhacker/Jandl, KFC Klagenfurt und Salloker/Winkler vom selben Verein.



Obmann Peter Dürnwirth
bei der Siegerehrung
in RC/SL



Die Siegerteams in RC/SL : 1. Glück/Glück, 2. Schober/Tengg, 3. Fleischhacker/Jandl



Die Sieger der Kärntner Landesmeisterschaft : 1. Schober/Tengg, 2. Fleischhacker/Jandl, 3. Salloker/Winkler

•••

WEBRA - DÜRNWIRTH - KIPPER KÄRNTEN - CUP

Teilwettbewerb Pörtschach

Peter Dürnwirth

Der im Mai 1989 abgesagte Cup-Bewerb wurde im Rahmen des Finales in Feldkirchen ausgetragen.

Bei regnerischem Wetter wurde der 1. DG um 9 Uhr gestartet.

Diesen gewann Schumach Werner aus St. Veit/Glan, vor Manfred Maurer aus Feldkirchen und Alfons Stark aus Friesach.

Im 2. DG siegt Fritz Taxer vor Walter Taxer, beide Feistritz/D und Alfons Stark.

Wegen der schlechten Witterung wurden nur 2 DG geflogen. Es siegte Manfred Maurer vor Werner Schumach und Walter Taxer, alle in Gruppe A.

In der Gruppe B siegte Franz Berger vom 1. MFV-Friesach vor

Peter Kircher, ASKÖ-Spittal/D und punktgleich der Junior des 1. MFV-Friesach, Christian Perner.

Anschließend wurde das Finale gestartet. Dem Obmann des MFG-Feldkirchen, Manfred Maurer, und seinem Team sei recht herzlich gedankt, da sie kurzfristig als Finalausrichter eingesprungen sind, da sich die MFG St. Veit als Cup-Ausrichter zurückgezogen hat.

Da die Piloten in der Gesamtwertung in den Gruppen A und B eng beieinander lagen, war ein spannendes Finale zu erwarten.

Es gewann den 1. DG in A Fritz Taxer vor Werner Schumach, der sich noch Siegeschancen in der Gesamtwertung ausrechnete, vor Walter Taxer.

Im entscheidenden 3. DG setzt sich mit einem Superflug Manfred Maurer an die Spitze, vor Walter Stroissnig, WSG/Treibach, der um das Überleben in der Gruppe A kämpfte, vor Werner Schumach.

Die Sieger des Finales :

1. Manfred Maurer, MFG-Feldk.,
2. Fritz Taxer, ÖMV-Feistritz/D
3. Walter Taxer, wie oben.

Der Titelverteidiger Alfons Stark kam nur auf Platz 6. Es wurde auch eine äußerst knappe Entscheidung in der Gesamtwertung. In der Gruppe B große Überlegenheit der Friesacher Modellsportler.

1. Stromberger A. - 1. MFV-Fries.
2. Kirchner P. - ASKÖ Spittal/D
3. Perner Wolfg. - 1. MFV-Fries.

Es gab in dieser Gruppe spannende Duelle um die Plätze, da es ja für die ersten Drei um den Aufstieg in die Gruppe A ging.

Punktemäßig gab es auch keine allzugroßen Unterschiede zur



Kärnten-Cup - Teilwettbewerb Pörtschach - von links - Gruppe A : 2. Werner Schumach, 1. Manfred Maurer, 3. Walter Taxer / Gruppe B : 2. Peter Kircher, 1. Franz Bergner, 3. Christian Perner



Kärnten-Cup - Finale Feldkirchen - von links - Gruppe A : 2. Fritz Taxer, 1. Manfred Maurer, 3. Walter Taxer / Gruppe B : 2. Peter Kircher, 1. Alexander Stromberger, 3. Wolfgang Perner

Gruppe A.

Es ist nur zu hoffen, daß 1990 noch mehr Modellsportler am Kärntner-Cup teilnehmen. Ziel dieses Cups soll nach dem Wunsch des Landesfachreferenten RC/MS Peter Dürnwirth, die Teilnahme einiger Piloten an den Nationalen Wettbewerben für Motorsegler sein. Das große Hindernis, an dem die Neulinge bisher scheitern, ist die 30 Sekunden-Motorlaufzeit. Da fast keiner die Möglichkeit hat, die Motoren umdrehungsstärker zu machen. Da müßte man sich etwas einfallen lassen.

Cup - Gesamtsieger:
 Von links - Gruppe A:
 2. Werner Schumach,
 1. Alfons Stark,
 3. Fritz Taxer.
 Gruppe B:
 2. Alex. Stromberger,
 1. Franz Berger,
 3. Wolfgang Perner

**GESAMTERGEBNIS Gruppe A:**

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1. Alfons Stark | 90 Punkte |
| 1. MFV - Friesach | |
| 2. Werner Schumach | 85 Punkte |
| MFG - St. Veit/Glan | |
| 3. Fritz Taxer | 83 Punkte |
| ÖMV - Feistritz/Drau | |
- Insgesamt kamen 10 Piloten in die Wertung. 3 Absteiger nach B.

GESAMTERGEBNIS Gruppe B:

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. Franz Berger | 88 Punkte |
| 2. Alex. Stromberger | 84 Punkte |
| 3. Wolfgang Perner | 75 Punkte |
| alle 1. MFV - Friesach | |
- 19 Piloten kamen in die Wertung.
 3 Piloten steigen auf in die Gruppe A.

• • •
MFC LUNGAU

Am 3. September 1989 wurde in Unternberg/Moosham, Land Salzburg, der 3. MOOSHAMER F - SCHLEPPWETTBEWERB durchgeführt.

Die Wettervorhersage war schlecht, der Wetterbericht in den Morgen- nachrichten berichtete vom Regen in allen Landeshauptstädten. Als es um 8 Uhr im Lungau etwas heller wurde und der Regen in leichtes Nieseln überging, beschlossen wir, den Wettbewerb durchzuführen. Tatsächlich erschienen 8 Schleppgespanne am Modellflugplatz, die anderen glaubten offenbar den Wetterfröschchen, diese wissen aber nicht, daß der

3. MOOSHAMER RC/SL BEWERB

Lungau aufgrund seiner Lage oft Ausnahmen bildet. Um ca. 10 Uhr wurde begonnen, da kein Regen mehr in Sicht war. Das Wetter während der drei Durchgänge war dann gut, lediglich im 3. Durchgang kam etwas Turbulenz auf. Um 15 Uhr konnten wir den 3. Durchgang beenden, und eine Stunde später fand am Platz die Siegerehrung statt. Bei dieser erhielt der Wettbewerbsleiter von LSL Johann Niederwimmer, das Silberne Ehrenzeichen des ÖAeC verliehen.

Der Bewerb verlief unfall- und absturzfri. Proteste gab es keine. Franz und Gerhard Glück flogen außer Konkurrenz am Bewerb mit. Sie taten dies aus sportlicher Fairneß, da sie zu spät zum Schleppbewerb kamen (Stau auf der A 10).

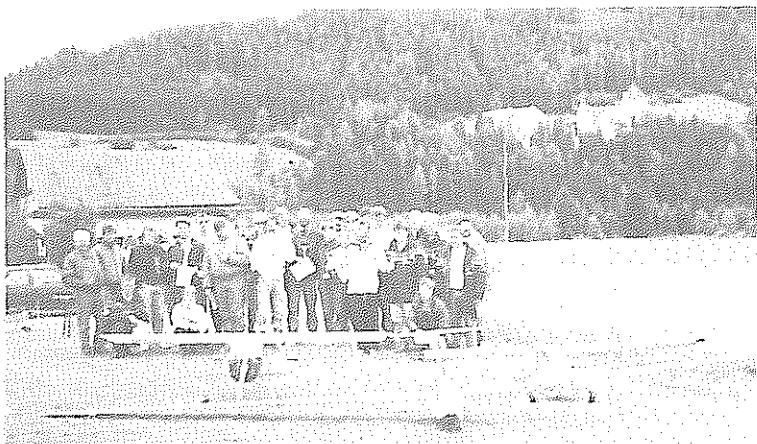
Den 3. Mooshamer F - Schleppbewerb gewann das Team Elfriede und Gerhard Bruckmann vom ÖMV Villach. 2te wurde das Team Posch/Vojta vom WSV Liezen und am 3. Platz landeten Kreuzberger/Rottensteiner vom LSV St. Johann i.Pg.

Was uns sehr freute, war, daß alle Teams und die Punkterichter versprochen, im nächsten Jahr zum 4. Mooshamer F - Schleppbewerb wieder zu kommen. Für Speis' und Trank sorgten unsere "Besseren Hälften", die sich wieder einmal sehr bewährten.

Unterschrift

DIE ERGEBNISSE - 7 Gespanne

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1. Elfriede/Gerhard Bruckmann | |
| ÖMV - Villach / Kärnten | 2156 Punkte |
| 2. W. Posch/P. Vojta | |
| WSV Liezen / Stmk. | 1996 Punkte |
| 3. P. Kreuzberger/M. Rottensteiner | |
| LSV St. Johann / Sbg. | 1756 Punkte |





12. Innviertler Wanderpokalfliegen RC IV

Günter Ebeleseder

Schon früh am Morgen erschien der erste Starter. Sonnenschein und starker Wind aus Ost versprachen anspruchsvolles Flugwetter. 22 Mann stark war schließlich das Starterfeld um 9 Uhr. Zwei Piloten mußten allerdings von Anfang an aufgeben, da ihre Huckepackmaschine kaputt war. Die dicken Pilatusrumpfe paßten auf keine andere Maschine und Schleppkupplungen waren keine eingebaut. Im ersten Durchgang setzte sich Hönig vor Stöllinger und Günther Späth an die Spitze. Dann gab es eine kurze Mittagspause. Die Versorgung mit Speis und Trank war wieder vorbildhaft, obwohl unsere allseits bekannte Kantinehelfin Resi Späth wegen einer schweren

Verletzung der rechten Hand deutlich behindert war und eine Helferin wegen Grippe ausfiel. Außerdem fiel auf, daß der Computertourneur in einen heftigen Kampf mit Grippeviren verwickelt war. Der Rechner hatte Mitleid und zeigte keinerlei böse Absichten gegen seinen Herrn.

Im 2. DG kamen Wolken auf. Der Wind flaute ab, sodaß die Wertungen höher wurden. Hönig konnte weiter seine Spitzenposition halten, und Thomas Sidler schob sich vom 4. auf den 2. Platz vor. Dank der ausgezeichneten Disziplin der Teilnehmer konnte der 3. DG zur Gänze geflogen werden. Es setzte sich Thomas Sidler an die Spitze. Die Spannung stieg buchstäblich bis zur letzten Minute. Georg Hö-

nig, der letzte Starter des Tages, behielt die Nerven und zeigte den besten Flug des Bewerbes. Damit hatte er sich den schönen Wanderpokal ergattert.

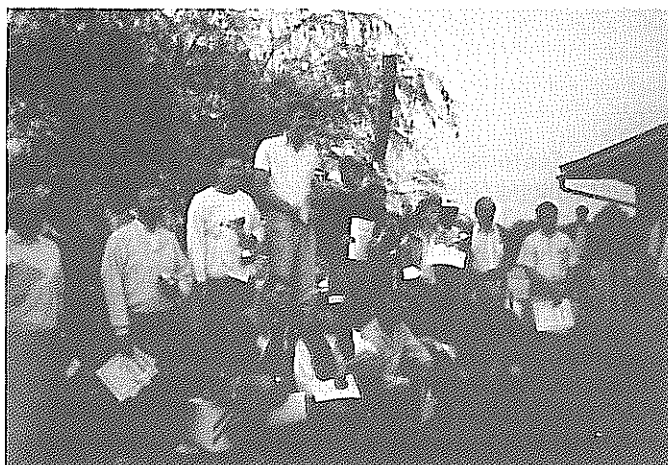
Bei der Siegerehrung gab es wieder schöne Pokale für die vorderen und Trostpreise für die hinteren der Siegerliste. Außerdem sei den Punkterichtern für ihre kritische und korrekte Arbeit gedankt. Zufrieden ging es nach Hause mit dem Vorhaben, das nächste Jahr wieder dabei zu sein.

DIE PLAZIERUNGEN:

1. Hönig Georg ÖMV Silbergr. 2109
 2. Sidler Thomas ASKÖ MFC Linz 2069
 3. Stöllinger Karl ÖMV Salzburg 1991
- 20 Wettbewerber sind gestartet.

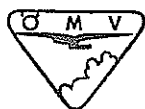


Kurze Wettbewerbsbesprechung



Das Siegerfoto mit allen Wettbewerbern

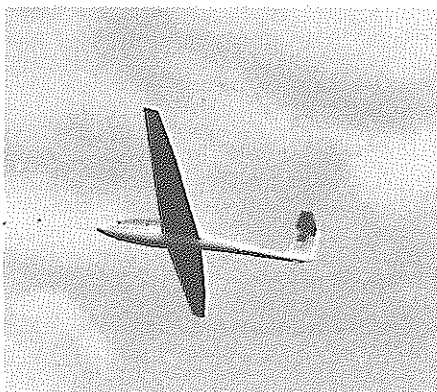
•••



Bockflieger Wanderpokalfliegen in der Klasse RC/SL ÖSTERREICH - POKAL RC/SL

Der Landesverbandsplatz des ÖMV - Wien in Bockfließ /NÖ war am 16. September 1989 Austragungsort eines Teilwettbewerbes des ÖSTERREICH POKALS in der Schleppflugklasse RC/SL.

10 Schleppflugteams waren zu diesem Wettbewerb gekommen. Sie kamen aus den Bundesländern Steiermark, Kärnten, Niederösterreich, Salzburg und Wien. Gänzlich ausgelassen haben diesmal die Oberösterreicher, kein einziges Team war gekommen, und das, obwohl es sich um den letzten Teilwettbewerb handelte, bei dem



Wie sein Vorbild segelt das Modell in den Lüften

auch die Gesamtsiegerehrung vorgenommen werden sollte.

Wenn aus diesem ÖSTERREICH POKAL etwas werden soll, dann müßten auch die Teilwettbewerbe gut besucht werden. Was würde geschehen, wenn jetzt manche sagen würden: "Wie du mir - so ich dir !!!?"

Das Wetter war recht gut, und der Wind kam aus der richtigen Richtung. Die Modelle waren "durch die Bank" gut gebaut und herrlich anzusehen, und es war ein Genuß, die Schleppzüge im Fluge zu sehen. Auch das Lei-



Das Schleppseil wurde richtig eingehängt

stungsniveau schien mir recht gut, und die Plazierungen lagen in den oberen Rängen punktemäßig knapp beieinander.

Die Siegerehrung wurde von LSL Robert Grillmeier vorgenommen, und für die Sieger gab es wieder schöne Pokale.

Die Schleppflugklasse ist so schön, daß es sich lohnen würde, sie weiter zu forcieren. Hiefür müßten aber alle Interessierten mitarbeiten.

EPI

DIE ERGEBNISSE - 10 Schleppzüge

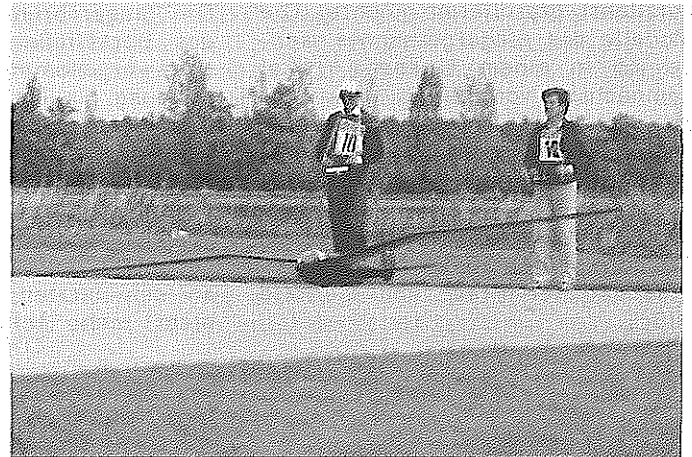
1. DÖRFLER Helmut	MBC Köflach	2041 Punkte
RÖCK Peter	"-"	"-"
2. SCHOBER Wolfgang	MFG St.Veit	1909 Punkte
TENGG Karl	"-"	"-"
3. LUEGER Peter	ÖMV Wien	1855 Punkte
KRSTIC Miroslav	"-"	"-"



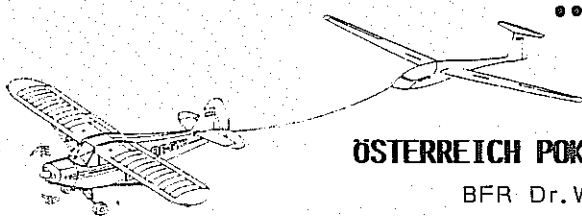
Als tüchtiger Pilot erwies sich der junge Steirer Jürgen Pölzl



BFR Dr. Wolfgang Schober mit seiner wunderbar gebauten Klemm 20. Die original 20er erlebte ihren Jungfernflug im Jahre 1928 und wurde damals von einem Mercedes 2-Zylinder -Boxermotor in 4-Taktausführung angetrieben. Dementsprechend wird das Modell von einem Kava-Boxermotor angetrieben.



Das Segelflugmodell des Schleppzuges wurde von Karl Tengg gebaut und geflogen und ist der Originalnachbau des Reihers. Das Original hatte eine Spannweite von 19 m und wurde im Jahre 1937 zum ersten Mal geflogen. Beide Modelle wurden im Maßstab 1:3,7 gebaut, um im Schleppgespann auch die richtigen Größenverhältnisse zeigen zu können.



ÖSTERREICH POKAL RC/SL 1989

BFR Dr. Wolfgang Schober

Zum zweiten Mal wurde heuer der ÖSTERREICH POKAL in der Schleppflugklasse RC/SL ausgetragen. Es handelt sich hier um eine Zusammenfassung von 5 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern, die verstreut über die ganze Saison 1989 durchgeführt wurden.

Im einzelnen waren dies folgende Wettbewerbe:

- 6. Mai das Nibelungenpokalfliegen in Linz / OÖ
- 20. Mai der 7. Pongauer Segler-schleppwettbewerb in St. Johann / Sbg.
- 10. Juni der ÖP - Wettbewerb in Wörgl/Tirol
- 23. Juli der ÖP - Wettbewerb in Zwaring / Stmk.
- 16. Sept. das Bockflieger Wanderpokalfliegen des ÖMV

Um nun in die Endwertung des ÖP zu gelangen, muß man mindestens an 3 Teilwettbewerben teilgenommen haben. Werden alle Teilwettbewerbe geflogen, so kommt es zur Streichung der schlechtesten Teilresultate, sodaß wieder nur 3 Ergebnisse zur Endwertung herangezogen werden. Dabei werden vom 1. bis zum 10. Rang Punkte vergeben. Für den 1. Platz erhält man 10 Punkte bis fallend am 10. Platz einen Punkt. Ähnlich wie beim Schi-Weltcup wird mit diesem System ein Sieger ermittelt, der über die ganze Saison konstant gute Leistungen erbracht hat. Aufgewertet wurde der Österreich Pokal noch durch

Endwertung des Österreich Pokals 1989

2 Wanderpreise, welche vom Seglerschleppteam Dörfler/Röck sowie von der Firma Modellbauzentrum Klagenfurt gespendet wurden. Um diese Wanderpreise muß jedes Jahr wieder neu gekämpft werden und sie gehen auch nie in den Besitz eines eventuellen Seriensiegers über. Zusätzlich werden natürlich Ehrenpreise vergeben, die beim Gewinner verbleiben.

Den Österreichpokal hat das Team Roman Glück/Albrecht Winter aus Salzburg gewonnen, denen ich an dieser Stelle nochmals herzlichst gratulieren möchte. Die Modelle des Siegesgespannes werde ich in einem eigenen Artikel demnächst vorstellen. An der zweiten Stelle, nur mit einem Punkt Rückstand, konnte sich das steirische Team Dörfler/Röck plazieren. Mit 26 Punkten folgt dann wieder ein Gespann aus Salzburg, nämlich die regierenden Staatsmeister Franz und Gerhard Glück.

Platzierung	Team	1. Teilwettbewerb 6.5.1989 Linz/00	2. Teilwettbewerb 20.5.1989 St. Johann/Slzbg.	3. Teilwettbewerb 10.6.1989 Wörgl/Tirol	4. Teilwettbewerb 23.7.1989 Zwaring/Stmk	5. Teilwettbewerb 16.9.1989 Bockfließ/Wien	Gesamt- punktezahl
1	R. Glück/Winter	9	10	10	8	7	29
2	Dörfler/Röck	8		8	10	10	28
3	F. Glück/G. Glück	8		9	9		26
4	Sidler/Sidler	10		5	7		22
5	Posch/Vojta	7		7	4	4	18
6	Hermanke/Birke	3			3	6	12

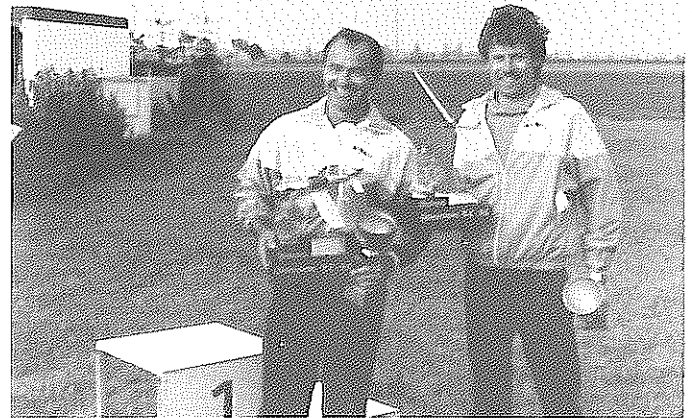
Die Siegerehrung wurde am Ende des Bockfließer Wanderpokalfliegens vorgenommen. Für die Unterstützung die ich von Seiten dieses Vereines - an der Spitze Willi Zehethofer - erhalten habe, möchte ich mich vielmals bedanken. Leider mußte ich zur Kenntnis nehmen, daß einige Teams, wenn sie nicht auf Siegeskurs liegen, an den letzten Teilwettbewerben nicht mehr teilnehmen. Das ist

schade, denn nachdem vom Bundesfachausschuß eine Aufwertung des Österreich Pokals durchgeführt wurde, wäre auch eine Aufwertung von Seiten der Piloten her erwünscht.

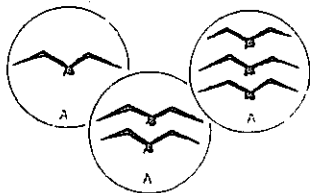
Vielleicht gelingt uns das im nächsten Jahr, wenn der Österreichpokal mit demselben Austragungsmodus und denselben Veranstaltern wieder ausgetragen wird.



Die wunderschönen Wanderpreise stellen einen Miniaturschleppzug dar. Die Jodel Robin ist für den Motorpiloten gedacht, während der Seglerpilot die DG-100 erhält. Die Preise sind ein Meisterwerk von unserem Edi Wallner



Sie können leicht lachen: das Siegerteam des ÖSTERREICH POKALS R. Glück und A. Winter

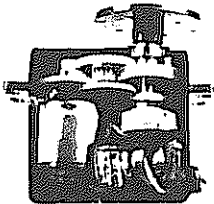


Fliegt die
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des öAeC !

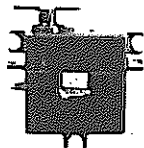
STAR-SERVOS:

MODELLBAU
LINDINGHARTZ
4591 MOLLN
07584/33180

b) Unsere STAR-Servos mit Ganzmetallgetrieben. Angeboten werden derzeit viele Servos mit sogenannten „Metallgetrieben“, diese haben jedoch in vielen Fällen Abtriebszahnäder aus Kunststoff, dagegen sind bei unseren STAR-Servos sämtliche Zahnäder aus Metall (siehe Foto unten)



MINI-STAR (Abb 3 und Schnittbild oben): Kugellagerntes Microservo mit 6-Gang-Schleifer, 30 Gramm, 34 x 16,5 x 33 mm, 3,1 cmkp bei 0,16 sec. je 45°
Preis: 4,98,-

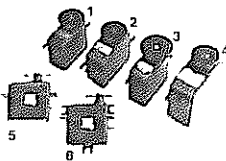


MICRO-STAR (Abb. 6 und Foto oben): Kugellagerntes Microservo mit Belastungen für stehende und laufende Montage, optimal als Flächenservo Technik wie SPEED-STAR 20 Gramm, 29,5 x 13 x 28,5 mm, Stellkraft 1,8 cmkp bei 0,16 sec.
Preis: 6,48,-

Unverbindliche Preisempfehlungen
Lieferbar für alle gängigen Anlagen,
6 Monate Garantie!



Unverschämt



VS-650 Speed (Abb. 1) sehr schnelles Mini-Servo mit Hybridelektronik, 26 Gramm, 31,5 x 16 x 30 mm, Stellkraft 2,2 cmkp bei 0,11 sec. je 45°-Ausschlag
Preis 3,99,-

VS-800 (Abb. 2) schnelles Mini-Servo auch für RC-Car 30 Gramm, 37 x 18 x 32 mm, Stellkraft 2,4 cmkp bei 0,12 sec.

AKTION: 2,99,-

günstiges Preis-/Leistungsverhältnis in unseren beiden Servoklassen

a) Die preisgünstigen VS-Servos mit kugellagerntem Abtrieb, Indirect-Drive, und Poti mit 6-Gang-Schleifer.

VS-200 (Abb. 4) kräftiges Standardservo in seiner neuesten Ausführung mit kugellagerntem Abtrieb, 48 Gramm, 40,5 x 20 x 41 mm, Stellkraft 3,4 cmkp bei 0,12 sec.

MIT KUGELLAGER 1,99,-

Aktion

9.790,-,-

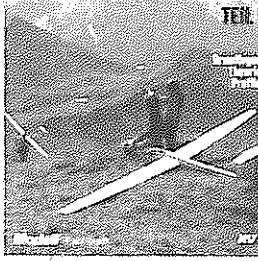
MC-18
Set:
Sender MC18
30-Speicher
Empfänger MC18
Quarzpaar n.W.

MODELLFLUG LITERATUR

Franz Perseke

DAS SEGELFLUGMODELL Teil 1

FRANZ PERSEKE DAS SEGELFLUGMODELL TEIL 1



176 Seiten, Europaformat, 80 Abb.
Best. Nr. 154, Preis ca. S 215,-
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820
D-7730 Villingen-Schwenningen

Dieses Standardwerk für den Modellsegelflieger ist von Franz Perseke überarbeitet und dem neuesten Stand der Erkenntnisse angepaßt worden.

Wie sehr die Entwicklung im Segelflugmodellbau wieder in Bewegung geraten ist, zeigen die hervorragenden Leistungen der neuen F3B-Modelle. Der Autor gibt auf 176 Seiten dieses Fachbuches in dem attraktiven Großformat ausführliche und fundierte Informationen über die Grundlagen des Modellsegelfliegens und theoretische Ausführungen über die Konstruktion von Modellen, wobei er die Erweiterungswünsche der Modellbauer weitgehend berücksichtigt und den Bedürfnissen der jüngsten Entwicklung angepaßt hat. Breiten Raum widmet er den Tragflächenprofilen und all den damit im Zusammenhang stehenden diffizilen Fragen. Konturendarstellung und Koordinaten von 140 Profilen runden diese Ausgabe zu einem Buch ab, das in die Hand eines jeden Modellsegelfliegers gehört, der in die Materie eindringen und seinen Erfolg nicht dem Zufall überlassen will.

*** -nv-

Franz Perseke

DAS SEGELFLUGMODELL Teil 2

FRANZ PERSEKE DAS SEGELFLUGMODELL TEIL 2



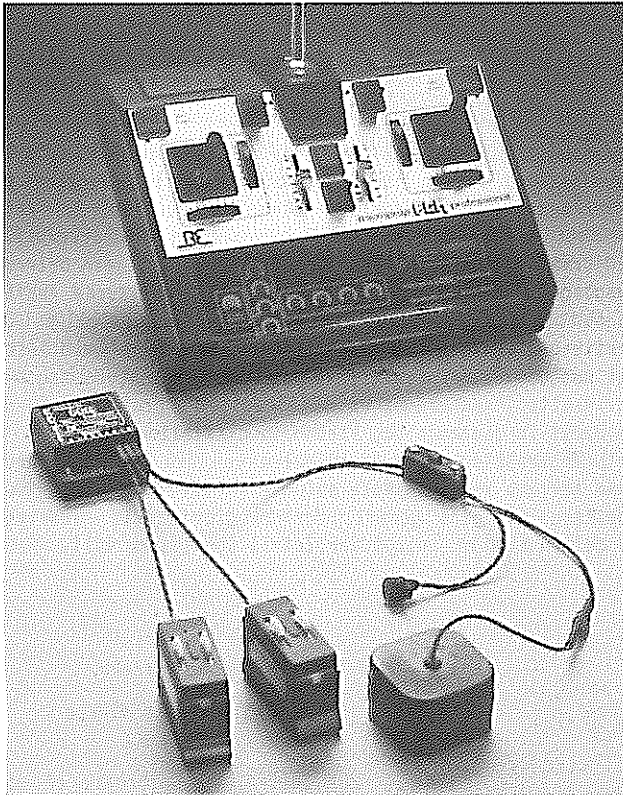
208 Seiten, Europaformat, 86 Abb.
Best. Nr. 160, Preis ca. S 270,-
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820
D-7730 Villingen-Schwenningen

Mit dem Erscheinen des MODELL-Fachbuches "Das Segelflugmodell Teil 2" wird die Schriftenreihe über den Modellsegelflug erfolgreich fortgesetzt.

Nach den Grundlagenausführungen im Teil 1 befaßt sich der weithin bekannte Autor, Franz Perseke, im Teil 2 vornehmlich mit der Praxis des Segelflugmodellbaus und des Segelfliegens. Neben sorgfältigen Lastberechnungen für die Holmengestaltung und Hinweisen für den Rohbau widmet er breiten Raum der GFK-Technik. Harzsysteme und Gewebearbeiten werden besprochen, und mit Festigkeitsberechnungen von Glas- und Kohlestofffasern informiert er den Leser über die Zug-, Druck- und Biegefestigkeit dieser Materialien. Das Vermessen und Einfliegen von Segelflugmodellen wird erklärt, und ein ganzes Kapitel widmet der Verfasser der Leistungsermittlung. Die Zusammenhänge von Fluggeschwindigkeit und Profil, Gleitzahl und Wölbklappen werden erläutert, Anwendungshinweise für Profile gegeben und die Technik des Segelfliegens anschaulich besprochen. Ein Standardwerk für den Modell-Segelflieger.

*** -nv-

microprop microprop microprop



Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

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

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

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

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

—Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

Die Ecke für Modellfliegerfrauen!

Hallo, liebe Modellfliegerfrauen und Modellfliegerfreundinnen!

Diese Spalte in "prop" finde ich echt gut! Ich habe sie mit Begeisterung gelesen und möchte sogleich meine guten Erfahrungen zum Thema

"Modellflug und Familie" einbringen.

Mein Gatte ist Modellflieger mit solcher Begeisterung, daß sie ansteckend ist und ich mich entschlossen habe, selbst zu bauen und zu fliegen.

Jetzt fliege ich schon 6 Jahre und wir sind jedes Wochenende gemeinsam in Aktion. Das kann ich nur den anderen Frauen raten. Manche Frauen werden nun denken, daß sich das alles nicht mit dem Haushalt und den Kindern vereinbaren läßt, doch mit ein bisschen Zeiteinteilung geht alles. Wir haben einen 5 Monate alten Sohn der immer dabei ist. Es ist wohl ein wenig stressig, aber die Familie ist so immer zusammen.

Vielleicht haben wir auch besonderes Glück mit unserem Club MFC-Bergfalke, der wie eine große Familie ist. Denn bei uns sind auch die "nichtfliegenden" Frauen sehr aktiv. Kaffee und Kuchen, Grillfeste mit großem Gaudifliegen - unsere Männer wissen das sehr wohl zu schätzen. Ich rate allen Modellfliegerfrauen, tut etwas!

Und - wenn sich unsere Männer zum Fliegen treffen, warum auch nicht wir Frauen zum "Fliegerkaffeekränzchen"?

In diesem Sinne, eine begeisterte Modellfliegerfrau

Doris Göller
MFC Bergfalke/Sbg.

HELICOPTERCENTER — SALZBURG

M. HOLZMANN

VARIO — STREICH — TUNINGTEAM

ROBBE HEIM SCHLÜTER

WEBRA — ROSSI

9FK — ROTORBLÄTTER + RÜMPFE

ERSATZTEILVERSAND

A-5020 SALZBURG, GOLDGASSE 14

B. RESIDENZPLATZ

TELEFON 0662/84 22 59, abends 39 6 37



ACHTUNG

TELEFAX beim OAcC und REDAKTION "prop"



Die Sektion MODELLFLUG ist unter der Nummer 02225057923 und die REDAKTION "prop" unter der Nummer 022722972 ab SOFORT rund um die Uhr anschreibbar!!!

Telefonnummern: OAcC 0222/505128/77 0H · Redaktion prop 02272/2972



Friedl Pinzolitich

OLDTIMER-MEETING auf der "Kibitzwiese" des MBC-Enzesfeld, 27./28.5.

Friedl Pinzolitich

Um auf das Treffen auf der Wasserkuppe gut vorbereitet zu sein, lud der MBC-Enzesfeld zu einem ausgiebigen Training, und tatsächlich kamen 22 aktive Flieger mit 40 Modellen.

Bei frischem Wind wurde das Gummiseil pausenlos benutzt. Zwei Big Lift standen als Huckepack-Schlepper zur Verfügung.

Alfred Jedinger bringt einen Teil seiner Neuerwerbungen von Oldtimer-Motoren mit, und so beginnt die Fachsimpelei bei Apfelsaft, Bier, Gulasch Kuchen und Kaffee. Zwischendurch ein langer Thermikflug der Austria Meise und des Adler's von je einer Stunde Dauer.

Mittagessen! Unser Koch, Punkterichter Werner Striberny sorgt für die Forellen am Grill. Er kreiert das neueste Fischgericht, genannt: "Demel-Forelle"! Zutaten: Man nehme statt Salz Zucker! und schon ist das Fischlein "süß!"

Auch am Sonntag wird fleißig geflogen, und bei wenig Wind und noch größerer Hitze schmieden wir die Pläne für unsere Fahrt zum Geburtsort der Segelfliegerei, die WASSERKUPPE in der Rhön. Was wird sie uns bringen?

V. Horst Winkler Gedächtnisfliegen auf der Wasserkuppe/Rhön

Um 5 Uhr früh verlassen wir Leobersdorf, begrüßen kurz danach die Wiener mit Karl Benes und unserem Janos aus Ungarn, und so fehlt nur mehr Alfred Haiden, der in St. Pölten zusteigt.

Gersfeld ist unser Ziel, dort wird Quartier gemacht und noch am gleichen Abend über den Südhang, den "Weltensegler-Hang", die

Wasserkuppe erstiegen. Oberhausen ist ein kleiner Ort, der den kürzesten Weg auf die WAKU aufweist, und so stehen wir nach kaum 40 Minuten auf 950 m Seehöhe.

Ein Traum ist wahr, denn viele von uns träumten schon seit Jahren, einmal den "Berg der Flieger" zu sehen und zu befliegen.

Kioske in rauen Mengen, Bierstube u.v.a. umfaßt das Auge, aber wo ist das Fliegerdenkmal?

Laut Wegweiser im Westen, und zehn Minuten später klicken bereits die Fotoapparate. Entlang der neuen "Zahnbürste" beginnt der Abstieg, und der erste Tag neigt sich dem Ende zu.

Die Frühaufsteher sind schon lange vor dem Frühstück auf den Beinen, und die Fragen und das Denken lauten: Haben wir alles mit? Ist alles geladen? Werde ich einen Bruch bauen?



Die ersten Besucher beim Fliegerdenkmal

Donnerstag und Freitag dienen dem Taining, dem Einfliegen neuer Modelle und dem Genuß des Hangfluges, den wir "Flachlandtiroler" in der Ebene so vermissen. Unsere Startstelle ist die "Abtsroddar Kuppe" in 905 m Höhe. Bei leichtem Wind aus NW starten und fliegen wir vorsichtig, um nicht die Modelle vom Tal holen zu müssen. Aber mit fortschreitendem Tagesverlauf wird die Thermik stärker und wir beim Fliegen frecher. So sind wir Österreicher fast allein und genießen den ersten Tag an der Geburtsstätte des Segelfluges. Viel zu schnell neigt sich der Tag seinem Ende, und wir sind froh, daß unsere Damen mit sind, denn 17 Piloten können keine 39 Modelle tragen, und der Weg zum Bus ist weit.

Insgesamt führen von St. Pölten 37 Interessenten mit, um das Erlebnis Wasserkuppe mitzumachen.

Der Freitag bringt den ersten Höhepunkt. Besuch des Segelflugmuseums Wasserkuppe. Für Historiker könnte man hier einen eigenen Bericht schreiben - nur soviel - Prädikat: sehenswert! Anschließend besuchen wir die "Ehrenhalle deutscher Flieger" im amerikanischen Kasernengelände, wo zum Besuch die Einwilligung der "Besitzer" erforderlich ist! "Oh, du schönes Österreich!"

Kurz zum Museum: Dieser moderne Rundbau präsentiert mit seinen übersichtlich angeordneten Exponaten, Schriften, Bildern u.v.a.m. den restaurierten Segelflugzeugen einen historisch-geschichtlichen Überblick von 1911 - 1955.

Einige GustostückerIn: Die "Besenstielkiste F.S.3" des ostpreußischen Dorfschullehrers Schulz, den "RRG-Falken", den Prüfling, die Minimoa des Schweizers von Arx, die noch 1987 am Spitzerberg im Zuge eines Oldtimer-Treffens flog, das der Salzburger Toni Kahlbacher (ehem. Weltrekordinhaber im

Dauersegelflug) organisierte und durchführte. Ferner waren noch ausgestellt der Condor, Rhönsperber, Rhönlerche, bis hin zum ersten Kunststoffsegler 1955.

Die Ehrenhalle ist allen toten deutschen Fliegern gewidmet, und ihre besondere Zier ist ein großes, buntes Glasfenster, den Ikarus darstellend.

Mittagszeit! Die Hungrigen stürmen die Bierstube, andere wieder die Verkaufsstände, um Aufkleber, Hüte, Leiberin, Bierkrüge, Ansichtskarten und was weiß Gott noch alles zu erwerben. Und alles war mit dem Wasserkuppen-Emblem versehen. Beim Rückweg noch eine kurze Rast, um ein "kühles Blondes" zu genießen, und dann schnell eine Fahrt auf der Sommerrodelbahn - und schon hören wir die erste Hiobsbotschaft. Die "Wache" bei unserem Gepäck und den Modellen berichtete, daß sich im Lee der Kuppe eine Thermikblase löste, in der das Leitwerk von Benes' Adler und der Flügel "aufstieg", wobei ersteres zirka 6 km weit entflieg, der Flügel aber nicht "zentrierte", aus dem Aufwind kam und abstürzte, sodaß eine Reparatur fällig wurde. An diesem Nachmittag zeigte die Kuppe ihre wahren Aufwindkräfte. Selbst der schwerste "Große Winkler" zeigte keine Tendenz zur Landung. Wir nützten diese Zeit für unsere 10 Minuten Hangflüge, als Prüfungsflüge für die Silber C bzw. Gold C.

Inzwischen waren auch schon einige Deutsche gekommen, und es gibt viel zu sehen, vorallem "alte Modelle".

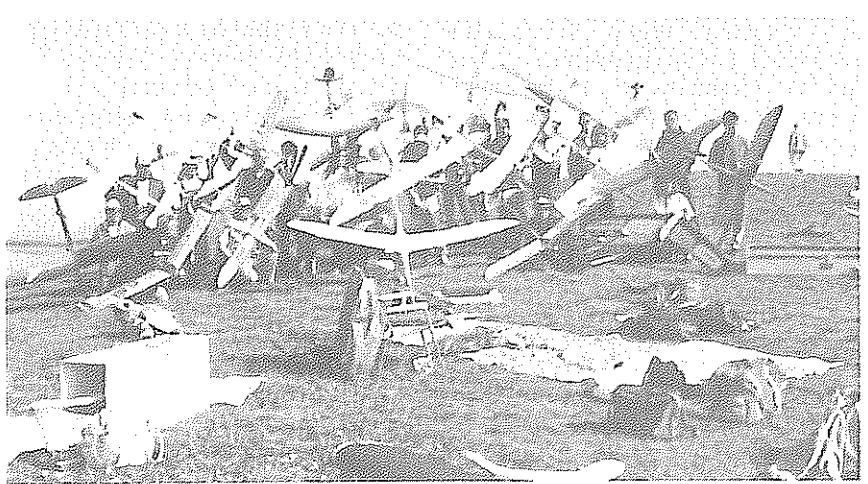
Mit Sonnenbrand, Durst, vielen 10 Minuten-Flügen und einer Menge Erlebnisse verlassen wir unsere Startstelle, um unsere Pension in Oberhausen aufzusuchen. Abends das übliche Geplänkel, um seine eigene Nervosität zu testen. Doch nach jedem Krügerl steigt das Bewußtsein, nicht hierhergekommen zu sein, Letzter zu werden, und nach dem letzten Schluck wissen wir, unser Bestes geben zu müssen, ohne um Punkte und Sekunden zittern zu müssen.

Samstag - Stunde der Wahrheit

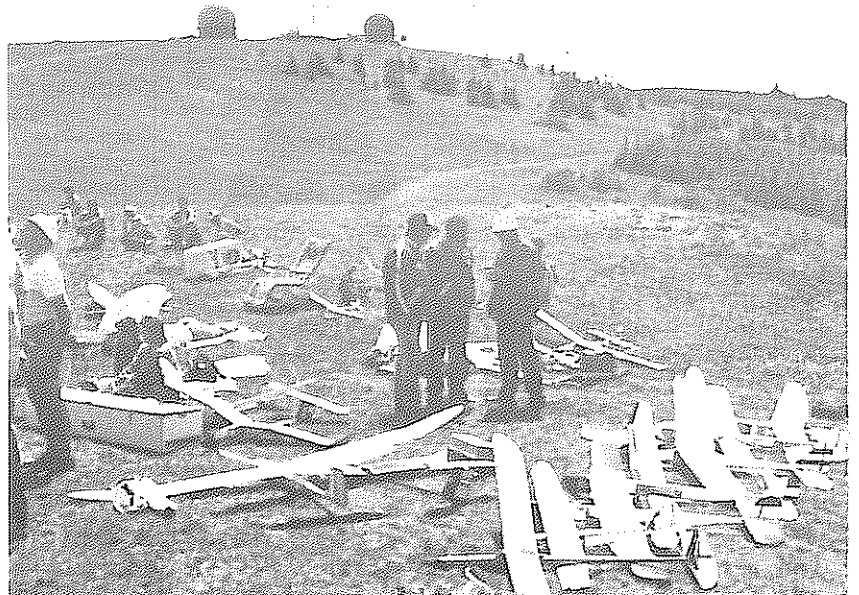
An diesem Tag ist in Deutschland der "Tag der deutschen Einheit", ein Feiertag und wahrscheinlich der Grund, daß hunderte Besucher



Das Lager der Österreicher



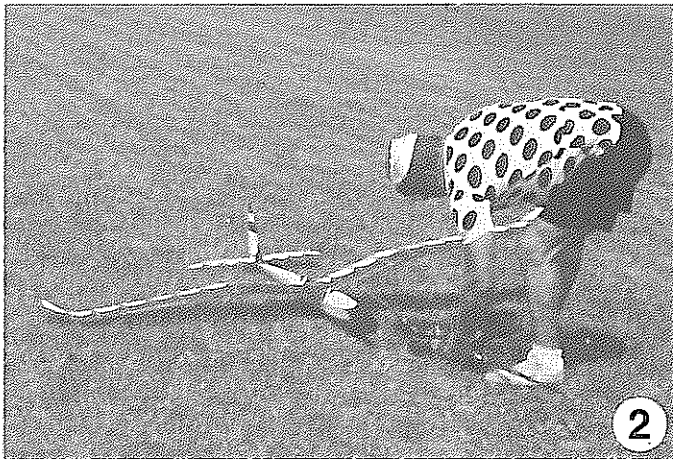
Die Österreicher auf der Abtsroder Kuppe



Taktische Anweisungen zum Start



- 1 Kaiserwetter - nicht nur beim Wettbewerb
- 2 Alfred Haiden mit Kondor 1 - 1937
- 3 Der "große Sieger" Michael Wurm, MBC-Enzesfeld mit seiner Silbermöwe We 366
- 4 Das sind Flugmodelle! Klasse Antik II
- 5 Kaum zu unterscheiden. Ist es das Original oder ein Modell?
- 6 Unsere Gruppe vor dem Deutschen Segelflugmuseum.
- 7 Warum haben wir in Österreich eigentlich keines?



auf die WAKU kamen. Von Berlin bis Nürnberg, von Hamburg bis Bonn, von überall sind die Antikmodellfreunde angereist, um ihre Modelle zu zeigen. Auch Besucher aus unserer Heimat sind da, und Geist und Auge kann nicht alles erfassen. Für das Auge jene Modelle, die in der Klasse Antik II (manntragende Segelflugzeuge bis 1945) eingesetzt werden - für den Geist die vielen Modelle in der Luft, die bereits ihren Wertungsflug absolviert haben oder noch Trainingsflüge durchführen.

Die Bewerber sind zugleich Zeitnehmer, da es offenbar unmöglich war, für 83 Wettbewerber eigene Schiedsrichter zu bestimmen. (Daher auch der Name Antikmodellflugfreunde = Freundschaftsfliegen mit Wertung und nicht beinhardt Wettbewerb!). Die österreichischen Modelle sind durch "prop" hinreichend bekannt. Die Deutschen bringen aber u.a. die Modelle:

Himmelsstürmer, Hans Huckebein, Libelle, AM 9, der Große Bruck, das amerikanische Modell RAYDIC G 84 für Tipanlagen 1947, HSB 21 von Schellhasse, den Greif, den Albsperber uva. Von den naturähnlichen Modellen gab es zu sehen: Grunau Baby in mehreren Ausführungen und Größen, DFS-Kranich, Minimoa und die Hesselberg. Alle Modelle aufzuzählen, hätte einer Gedankenstütze bedurft, doch auf die 27 Stück Großer Winkler darf nicht vergessen werden. Es waren zirka 100 Oldtimer aller Klassen am Start.

An diesem Samstag wurde die Thermik immer stärker, genauso wie der Besucherstrom, und als Draufgabe flogen über uns die Drachenflieger und darüber wieder die Schleppverbände der Segelfliewerschule Wasserkuppe. Heiß, im wahrsten Sinne des Wortes, war jedem Beteiligten, denn ab 14,30 h



Viel Schwung braucht der "Sperber We 361"



Otto Bayer mit seinem "Kniggen 1943"

war die Kuppe zum allgemeinen Fliegen für Gäste freigegeben. Nach mehreren Zusammenstößen in der Luft und dem großen Andrang von Besuchern wurde das Fliegen gefährlich so packten wir zeitig und erfrischten uns in unserer gemütlichen Pension.



Janos Hruska's "Leipziger Flügel"

Um 19 Uhr wurde in der Nachbargemeinde Ehrenberg die Siegerehrung durchgeführt. In dieser modernen Mehrzweckhalle wurde zum gemütlichen Teil übergegangen. Die Siegerehrung wurde vom 2ten Vorsitzenden der AMD durchgeführt.

Wer mehr über die Wasserkuppe erfahren möchte, dem empfehle ich die Buchreihe: "Erlebte Rhön-geschichte" von Peter Riedel, erschienen im Motorbuchverlag. Band 1 Start in den Wind
Band 2 Vom Hangflug zur Thermik
Band 3 Über sonnige Weiten.

Die Antik-Modellfreunde - Österreich hoffen, daß die weltweite Idee der "Society Antik Modeller" weiterhin Freunde finden mögen.



Die Antikbasse von Deutschland und Österreich

DIE ERGEBNISSE

Antik I:

1. Wurm Michael A 822 Punkte HEV 14
2. Wurm Michael A 814 " Silberlöwe We 366
3. Hochhofer Herb. A 811 " Kondor II

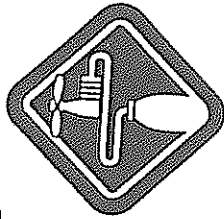
Antik II:

1. und Gewinner des Wanderpreises der Pilotenvereinigung Wasserkuppe
Langenohl Dietm. D 816 Punkte Minimoa 36
2. Herold Wolfgang D 815 " Minimoa
3. Lössl Karlheinz D 778 " Grunau Baby

Antik III:

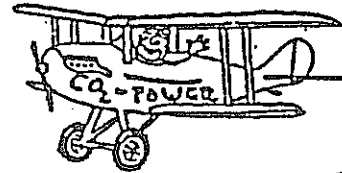
In dieser Klasse wird nur das Modell Großer Winkler in Hang- oder Thermikausführung geflogen.

1. Dietrich Julius D 794 Punkte
2. Pfanz Karl D 789 "
3. Bußmaier Leo D 782 "



Klaus Jörg Hammerschmidt
Hachen BRD

CO₂



DP 03 - ein sowjetischer CO₂ Motor

Die Teilnehmer am letzten CO₂-Wochenendkurs hatten die Gelegenheit, einen sowjetischen CO₂-Motor neuer Bauart zu sehen. heute soll dieser Antrieb allen prop-Lesern vorgestellt werden. Ich bekam im Jahre 1986 von einem tschechischen Modellflugfreund einen CO₂-Motor aus der UDSSR. Im Heft 9/1986 der MODELAR gab es über diesen Antrieb eine kurze Mitteilung, dann wurde es wieder still. Selbst intensive Bemühungen, hiervon noch weitere Exemplare in Modellbaugeschäften in Moskau und Leningrad zu erhalten, blieben erfolglos. Nun sind sie über Polen zu uns zurückgekehrt.

Der DP-03 wird in einer Schaumkunststoff-Schachtel zusammen mit dem Füllgerät, dem Propeller und einer Dose mit Ersatzteilen sowie mit einem 12 Seiten dicken Anleitungsbuch verkauft. Der Verpackung ist zu entnehmen, daß die Firma NOWOEXPORT den Vertrieb übernimmt. Auskünfte über den Hersteller und die Verkaufsbedingungen waren von NOVOEXPORT jedoch nicht zu bekommen. Beim ersten Blick in die Schachtel sowie in das Heft erkennt man gleich eine ganze Reihe von Gemeinsamkeiten mit dem MODELAR aus der CSSR sowie den englischen Antrieben: das Innenleben ist dem MODELA konstruktiv und auch in den Maßen nachempfunden, das Füllgerät erinnert an den Hersteller HARDEN.

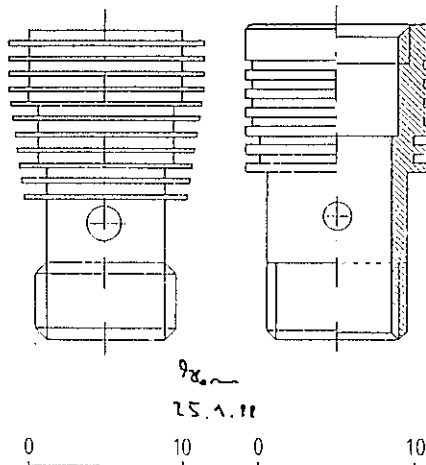
Beim genaueren Hinsehen sind dann gegenüber dem bekannten tschechischen Produkt folgende Unterschiede am Motor erkennbar:

- o Der Kunststoffpropeller hat (jetzt) einen angespritzten Spinner und keinen separaten mehr.
- o Der Propeller hat eine abgeflachte "Bohrung", wodurch er auf der dazupassenden Kurbelwelle immer eine feste Stellung einnimmt.



Der DP-03 aus der Sowjetunion

- o Das aus Kunststoff gespritzte Gehäuse verfügt über keine Gleitlager für die Kurbelwelle, sondern die Welle läuft direkt in der Bohrung.
- o Das Gehäuse verfügt (ähnlich wie es das früher kurzzeitig auch bei MODELA gab) über drei Befestigungslöcher.



Gegenüberstellung der Zylinderkonstruktion des MODELA und des DP-03

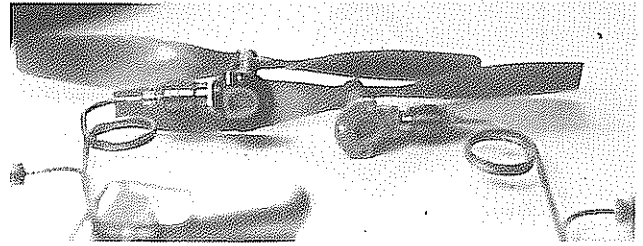
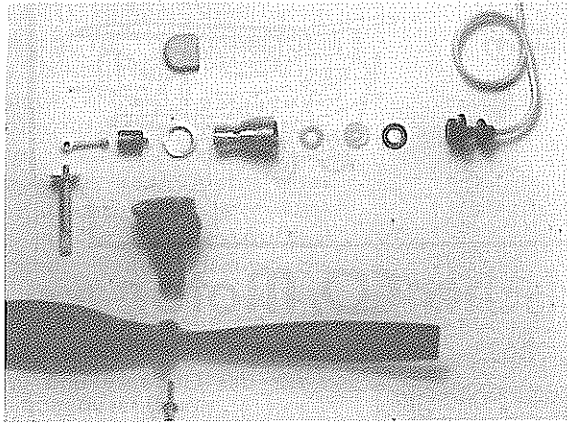
- o Es gibt keine einheitliche Farbe für das Gehäuse und die anderen Kunststoffteile. Es kamen rote, hellblaue und schwarze Exemplare zum Vorschein.
- o Der Zylinder ist mit sehr vielen Rippen versehen und höchstwahrscheinlich aus Bronze gefertigt (MODELA verwendete übrigens diesen Werkstoff in der Anfangszeit).
- o Es gibt eine Kontermutter auf dem Zylindergewinde.
- o Die Verschraubungen zur Aufnahme der Gasleitungen am Zylinderkopf sind aus Kunststoff gefertigt.

Positiv aufgefallen ist mir die Kontermutter am Zylinder, die ein unabsichtliches Verstellen der Drehzahl während des Laufens verhindert. Ob die große Anzahl der Zylinderrippen wegen der schlechteren Wärmeleiteigenschaften des gewählten Werkstoffes erforderlich ist, das konnte ich bisher nicht ermitteln. Auch bin ich mir noch nicht im Klaren, ob die senkrechte Propellerstellung bei unterer Totpunktlage des Kolbens günstig ist. Aussagen über Sinn oder Unsinn der gewählten Kurbelwellenlagerung und der Zylinderkopfverschraubung können erst nach einigen Stunden Betriebsdauer gemacht werden. Billig sind die Lösungen auf jeden Fall, ob sie auch halten, wird sich erst herausstellen.

Wenn ich vorhin schrieb, daß das Füllgerät an den englischen Produzenten HARDEN erinnert, dann soll damit folgendes gesagt werden: Es ist aus Kunststoff hergestellt, nicht sehr gut zu handhaben und verfügt über keinen Schmutzfilter. Schade!

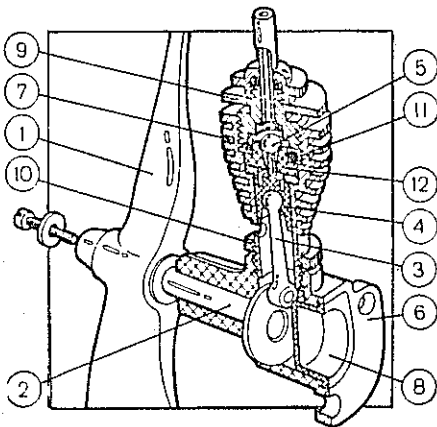
Dem beigefügten Informationsheft sind u.a. folgende technische Daten zu entnehmen:

- o Die Masse liegt zwischen 27 und 23 Gramm. (Wie man bei einem solchen Gerät zu so großen Toleranzen kommen soll, ist mir ein Rätsel!)



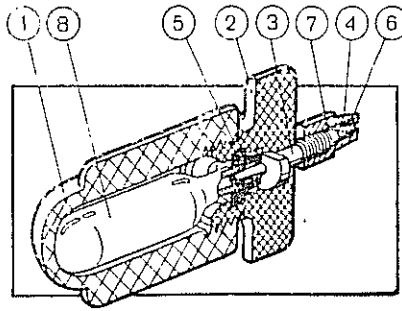
△ Die Rückseite des DP-03

◁ Der DP-03 aus der Sowjetunion

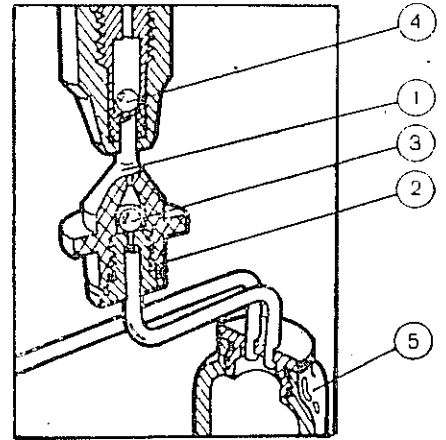


Schnittzeichnung des Motors

Zeichnungen aus dem Anleitungsheft



Aufbau des Füllgerätes



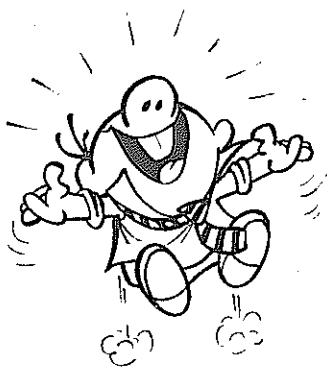
Darstellung der Füllvorgänge

- o Die Drehzahl wird mit $2500 \pm 500 \text{ min}^{-1}$ angegeben. Tests zeigten aber, daß die untere sichere Geschwindigkeit bei ca. 1200 min^{-1} liegt ... 3000 min^{-1} ist für einen CO_2 -Motor der vorliegenden Konstruktion und Größe recht schnell!
- o Als minimale Laufzeit ist der Wert 15 Sekunden zu finden. Diese Zeit dürfte bei schlechter Füllung und nicht zu hoher Geschwindigkeit erreicht wer-

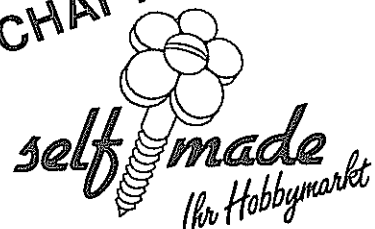
- den. Ich erzielte bei Flüssigfüllungen und einer Startdrehzahl von 1200 min^{-1} immer über 1 Minute, bei 2000 min^{-1} zu Beginn der Messung waren es über 45 Sekunden ...und unser Testobjekt lief am Spitzerberg noch besser.
- o Auch hier war als tiefste Arbeitstemperatur $+10^\circ$ zu finden. Sicherlich gibt es keinen Kontakt mit Ungarn!
- Abschließend läßt sich sagen, daß der $0,27 \text{ cm}^3$ große CO_2 -Motor aus der Sowjetunion äußerst sau-

ber gefertigt wird und die Aufmachung den westlichen Standard übertrifft - fraglich ist z.Zt. die gesicherte Bezugsmöglichkeit und die Ersatzteilversorgung. Auf jeden Fall ist der DP-03 es wert, sich mit ihm zu befassen. Die Zukunft wird zeigen, ob dieser Antrieb zu einem Beginn der CO_2 -Fliegerei in der Sowjetunion führt oder ob er nur ein kurzzeitiges Produkt staatlicher Planung in Richtung "Konsumgüter - Fertigung" war.

...

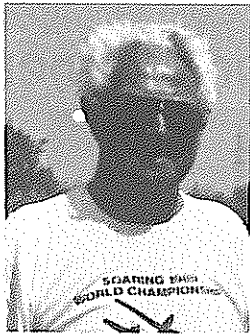


HURRA!!
ENDLICH GIBT'S EIN ECHTES
MODELLBAUFACHGESCHÄFT
IN SALZBURG



self made · Bastelwaren Vertriebsgesellschaft m.b.H.
 Salzburg · Auerspergstraße 56 · ☎ 76432

Sepp Pfisterer ein Achtziger!



Einer unserer ältesten und treuesten Modellflieger und Funktionär

Sepp PFISTERER

feiert am 29. November 1989 seinen 80. GEBURTSTAG.

Sepp war lange Jahre Modellflug Landessektionsleiter vom Burgenland und viele Jahre Bundesfachreferent für Freiflug. Beide Funktionen hat er

immer mit viel Einsatz und Idealismus ausgeübt. Bei den großen Freiflug-Weltmeisterschaften 1963, 1967 und 1973 in Wiener Neustadt war er als Wettbewerbsleiter tätig und hat bei den Vorbereitungsarbeiten tatkräftig mitgearbeitet.

Aber neben diesen Funktionen war er noch aktiv als Freiflieger. So hält er heute noch den nationalen Dauerflugrekord für Segelflugmodelle von 1 h 51 min, den er bereits im Jahre 1957 (!) geflogen hat und den bisher noch niemand überbieten konnte, trotz allen technischen Errungenschaften und Weiterentwicklungen der Modelle.

Sepp ist heute noch aktiv tätig, fliegt RC-Segler und betreut den Modellflugplatz des MBC Vienna in Tattendorf/NÖ. Er ist noch immer mit Herz und Seele beim Modellflug, und alle die ihn kennen, schätzen ihn als liebenswürdigen, zuweilen auch polternden Freund und Kameraden.

Mit seinem Einsatz für den Modellflug und seiner Treue zum Aero Club kann er vielen Modellfliegern leuchtendes Vorbild sein.

Lieber Sepp, alle die Dich kennen wünschen Dir alles Gute zu Deinem ACHTZIGER und danken Dir für Deine Freundschaft und Deinen Einsatz für den Modellflug und wünschen Dir noch viele, viele Jahre ungetrübter Modellfliegerfreude in voller Gesundheit.

Bleibe so wie Du bist !

Edwin Krill
Alt-Bundessektionsleiter

GEITNER-GFK-MODELLBAU

Voll-GfK-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche

Wir bieten perfekte GfK-Technik zu fairen Preisen!
Der Erfolg gibt uns recht – und Ihnen bleibt mehr Zeit zum Fliegen! Vom rasanten Hangflitzer über den formschönen Hochleistungssegler bis zum eleganten Großsegler – wir haben für jeden Geschmack etwas dabei!

Aus unserem Lieferprogramm:

PILATUS B 4:

Großsegler der Superlative – M 1:4, Spw. 3,75 m; stark in der Thermik; unübertroffen am Hang; uneingeschränkt kunstflugtauglich!

SPEED ASTIR:

Allroundmodell, semi-scale, M. 1:4,75, Spw. 3,2 m; für leistungsstarkes Fliegen in der Ebene und am Hang

KARO AS:

Das meistgeflogene GfK-Modell der Welt – Spw. 2,1 m, Profil E 180 mod.; schneller Hangsegler mit excellenten Flugeigenschaften!

OPAL:

Das vielfach bewährte Modell – elegantes, zelloloses Styling, absolut unkritisches Flugverhalten, überragende Flugeigenschaften; jetzt in überarbeiteter Form und in 2 Versionen lieferbar – OPAL royal: Profil E 205, Spw. 2,8 m; Streckung 14 – OPAL competition: Profil RG 14, Spw. 3,5 m; Streckung 21

STARLIGHT:

Die klassische F3B-Kampfmachine; international erfolgreich; Spw. 2,9 m; Profil RG 14 A; Quado Flaps; auch als Hangversion (ohne Wölbklappen, mit Störklappen) lieferbar!

STARFIRE VARIO:

Der neue F3B-Kampfmogel für die Normwinde – dreiteiliger Flügel; fünf verschiedene Rümpfe zur Auswahl; Profil RG 14; Spw. 2,6 – 2,8 m; T- oder Kreuzleitwerk; ab sofort lieferbar!

GEITNER-GFK-MODELLBAU: Qualität und Leistung überzeugen!

Ausführliche Produktinformationen gegen DM 9,- bzw. ÖS 50,- (Marken oder Schein)

Alleinvertreib Bundesrepublik:
Rudi Breier-Flugmodellbau
D-7407 Rottenburg-S. | In den Wehrgarten 14
Telefon 07457/4727

Vertrieb Österreich/Schweiz:
Geitner-GfK-Modellbau
A-8911 Admont 54
Telefon 03613/3408

Technische Beratung:

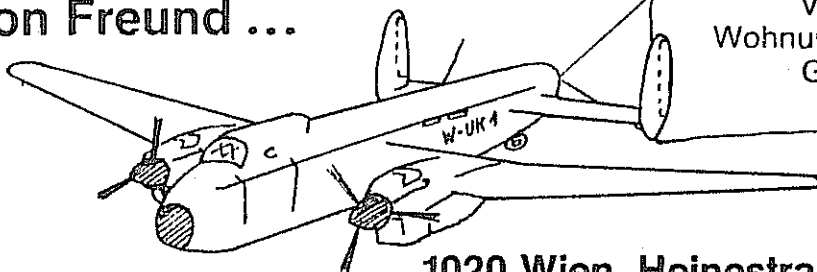
Wolfgang Zach, Flugschule Puchberg

2801 Katzelsdorf, Pürnergasse 5, Tel. 02622/78 36 83

Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

Von Freund ...



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

... zu Freund

1020 Wien, Heinestraße 1

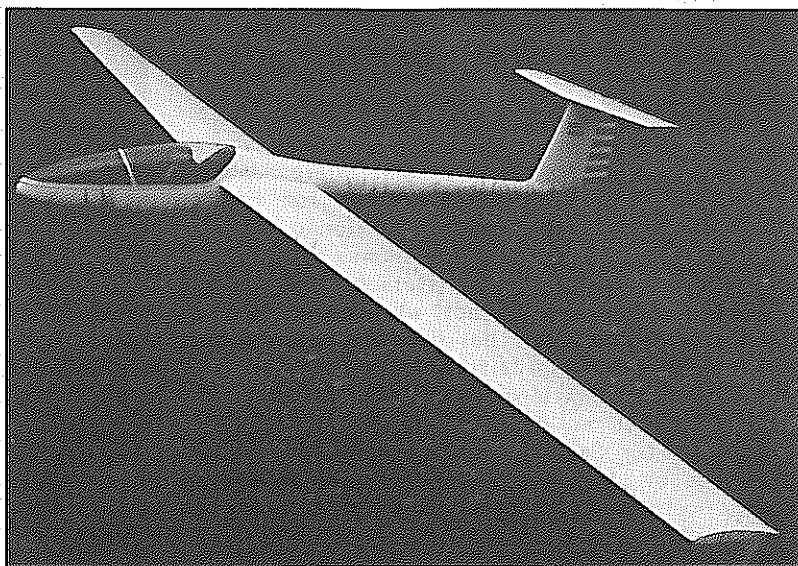
☎ 214 25 42 — 214 25 41 — 26 22 92 — 26 51 56



TEST'S
Für den
Hobbypiloten

«SPEED ASTIR»

von Geitner



Die Speed Astir wurde bei der deutschen Firma Grob in Mindelheim gefertigt. Etliche Firmen bieten diese Maschine als Modell an. Auch der österreichische GFK-Papst Geitner in Admont schien an diesem Segler Gefallen gefunden zu haben, denn er hat sie in sein umfangreiches Programm an Voll-GFK-Modellen aufgenommen. Der Bausatz besteht aus einem Paar GFK-Flächen mit hervorragender Oberflächengüte und fertigen Querruder mit Silikon-scharnieren sowie ausgenommenen Störklappenschächten; einem fertigen Höhen- und Seitenruder aus GFK; dem sehr schönen GFK-Rumpf; GFK-Kabinenrahmen; Störklappen (MPX), Astralonkabinenhaube, Servobrettchen, Alu-Rundstab zur Flächenaufnahme, Umlenkhebel und Anlenkungsteile (Alu-Schubstangen zur Leitwerksanlenkung etc.), Dekorbogen und eine kurze Anleitung mit Skizzen. Ergänzend wird noch bemerkt, daß jede Flächenhälfte eine eigene Schutztasche mitbekommt. Der Arbeitsumfang, um das Modell fertigzustellen, beschränkt sich auf wenige Bauschritte, die aber doch ein wenig Zeit in Anspruch nehmen, wenn man sorgfältig arbeitet:

1. Fläche:

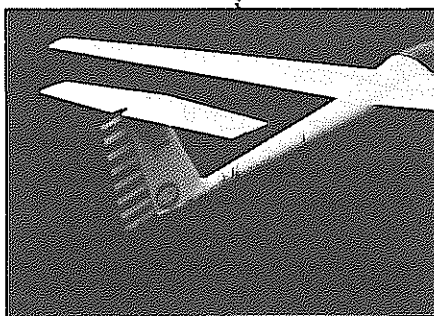
die Störklappen werden im dafür vorgesehenem Schacht mit einem sehr dünnen doppelseitigen Klebeband befestigt (hält bombenfest), genauso wird mit der Klappenabdeckung aus weißem ABS verfahren. Die Umlenkhebel werden auf einem Sperrholzbrettchen montiert und in die bereits vorgesehene Öffnung eingeharzt. Mit dem Einharzen des Ruderhornes (Augbolzen) ist die Fläche fertig.

2. Rumpf:

Die Aufnahme für den Alu-rundstab ist bereits fix und fertig und umständliche Verarbeiten können daher entfallen. Der Umlenkhebel für das Höhenruder wird auf einem Holzstück montiert und im Rumpf eingeharzt, die Aluschubstangen fertiggestellt, das Seitenleitwerk- und das Höhenleitwerk angepaßt (Bohrungen, Führungen), die Servobrettchen eingeharzt und allenfalls noch eine Schleppkupplung eingebaut. Nur mehr Kabinenrahmen und Haube anpassen und die Haubenverriegelung einharzen. Fertig!

3. Leitwerk:

Das Höhenruder ist einteilig und wird als gedämpftes Ruder angelenkt. Auch das Ruder verfügt über ein Silikon-scharnier. Alles fertig bis auf das Messingruderhorn!



Hochgestelltes Höhenleitwerk

Das Seitenruder wird, wie oben angeführt am Rumpf angepaßt, das Ruderhorn eingeharzt und das war's!

An einem sanftem Hänglein wurde die Geitner-Orchidee das erste Mal gecheckt. Ein herrlicher Gleitwinkel, ausgezeichnete Langsamflugeigenschaften, voll kunstflugtauglich und ein prima Flugbild erfreuten des Testers Herz. Die Thermikempfindlichkeit konnte leider noch nicht getestet werden, wir holen dies aber in der nächsten Flugsaison nach.

Zusammenfassend möchte ich bemerken, daß Geitner nicht nur eine sehr gute Qualität liefert, sondern seine Maschinen auch sehr gut fliegen wie im gegenständlichen Fall bei der Speed-Astir!

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	3200 mm
Rumpflänge:	1420 mm
Profil:	HQ 3/12
Fluggewicht:	2950 g
Fernsteuerung:	Querruder, Störklappen, Seite, Höhen, allenf. Schleppkupplung

Ladenrichtpreis: S 4.770,-
+ MWST

«SUPER CUB 25» von Graupner



Exklusiv wird von der japanischen Firma EZ für Graupner ein Fast-Fertig-Modell die Super Cub 25 gefertigt.

Das weitgehend vorgefertigtes Modell benötigt nur noch wenig Bauzeit. Vorerst ein paar Modellinformationen:

Das Motormodell basiert auf einer Holzkonstruktion mit einer in einer Art Sandwich-Bauweise erstellten Außenhaut (Kunststoffschaum-farbig bedruckte Schicht-durchsichtige kraftstoffeste Folie). Die Hauptteile, wie Rumpf, Flächenhälften und Leitwerk sind fast fertig und desweiteren sind alle Kleinteile (Kraftstofftank, fertig gestanzte Holzteile, Anlenkungs-komponenten etc.) sowie eine ausführliche bebilderte Bauanleitung im Kasten drinnen. Der Fertigbau beginnt mit

1. Tragflächen:

verkleben von zwei Mittelrippen
Herstellen der Flächenverbinder
Verkleben der beiden Flächenhälften
Anbringen der oberen und unteren Mittelabdeckung
Montage der Flächenbefestigung im Rumpf
Einbau der Querruderservoauflage in der Fläche

2. Rumpf und Leitwerk:

2.1 Montage und Anbau des Hauptfahrwerks an Rumpf

- 2.2 Anbau des Motorträgers
- 2.3 Einbau des Tanks
- 2.4 Montage des Motors (im Testmodell wurde ein OS-MAX 25FP mit 4,07 cm³ eingebaut)
- 2.5 Einbau des Servobrettchens
- 2.6 Einbau der Servos und der Anlenkungen
- 2.7 Anpassen der Motorhaube
- 2.8 Ankleben des Höhenleitwerks
Ankleben der Seitenflosse
Zusammenbau des Spornrades
Einkleben des Ruders mit den Scharnieren
Montage der Ruderhörner
Anbringen der Dekorfolie

Fliegerisch ist das Modell von einem fortgeschrittenen Anfänger als Querrudertrainer, mit der untersten vom Hersteller angegebenen Motorisierung, bereits zu beherrschen, obwohl unter Umständen Probleme beim Bodenstart entstehen können (Zweibeinwerk). Mit einem 4 cm³ Motor fliegt die Super Cub 25 schon recht flott und es muß eine entsprechende Querrudererfahrung vorhanden sein. Ansonsten ist das Modell ein sehr hübsch aussehendes und vor allem: ein ungeheuer transportfreundliches Fluggerät, welches beim Bauen aufgrund der ausgezeichneten Bauanleitung und des hohen Vorferti-

gungsgrades keine Schwierigkeiten bereitet. Zum Fliegen soll man unbedingt die in der Bauanleitung angegebenen Ruderausschläge verwenden. Dies ist vor allem: besonders beim Höhenruder wichtig, weil ansonsten unbeabsichtigte Strömungsabrissse oder unkontrollierte Rollbewegungen eingeleitet werden könnten. Nachdem bei einem Crash die Fertigteile, vor allem vom Finish her gesehen, schlecht repariert werden können, gibt es bei Graupner alle Ersatzteile (Tragflächensatz, Rumpfsatz, Höhenleitwerk etc.).

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	ca. 1360 mm
Länge:	ca. 900 mm
Tragflächeninhalt:	ca. 27 dm ²
Gewicht:	1800 g (Testmodell)
Motor:	3,2-4,1 cm ³ Zweitakt, 6,5 cm ³ Viertakt
Fernsteuerung:	Seite, Höhe, Quer, Motor-drossel

Landenrichtpreis: ca. S 2.700,-

• • •

S

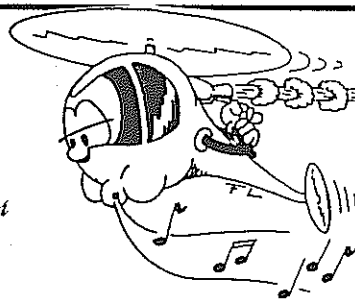
Das internationale Modellbauprogramm

Simprop Electronic

Postfach 14 40
D-4834 HARSEWINKEL 1
Telefon 05247/604-10
Telefax 05247/604-53
Telex 933 745 simp d

Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinet



Pro Mechanik von Robbe



Diese Heim-Hubschraubermechanik stellt eine interessante Weiterentwicklung der Robbe-Heim-Mechaniken I und II dar und weist folgende Konstruktionsmerkmale auf:

Befestigung der Mechanik im Rumpf durch 6 Schrauben an speziellen Adapterstücken. Dadurch sicherer und schwingungsfreier Sitz

hochwirksames Radialgebläse mit integriertem Kühlgehäuse

Einbau von leistungsstarken Heckauslaßmotoren möglich, mit in der Mitte liegendem Resonanzschalldämpfer

Motoranlassen von oben

Krümmen und Resonanzschalldämpfer liegen gut zugänglich in der Mittelachse des Rumpfes

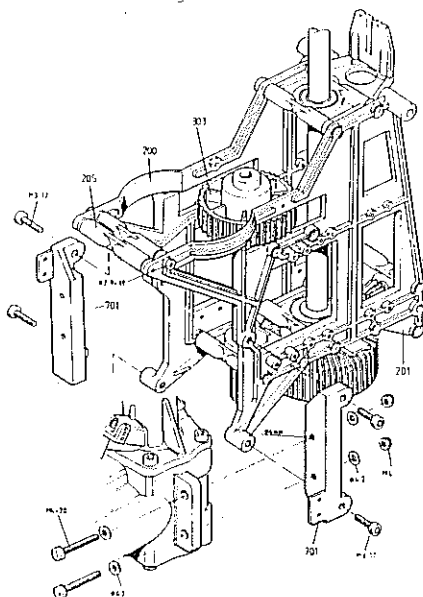
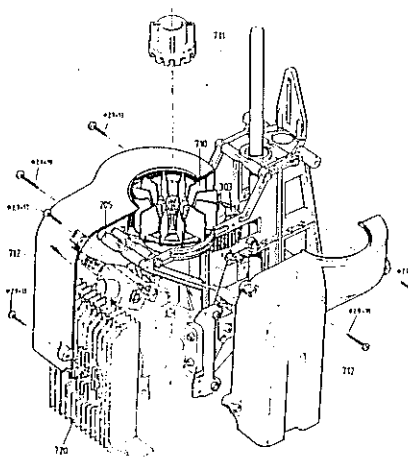
Einbau von herkömmlichen Seitenauslaßmotoren ebenfalls möglich

Hochliegender Schwerpunkt ergibt ausgezeichnetes Rollverhalten des Hubschraubers

Obenliegendes Radialgebläse mit integriertem Kühlgehäuse sorgt für optimale Kühlung des Motors

Fortfall eines speziellen Rumpfkühlschachtes. Dadurch wesentlich vereinfachter Einbau der Mechanik in die Hubschrauberzelle

Einbau des Motors mit nach oben gerichteter Kurbelwelle und Auslaß nach unten; günstiges Ansaug- und Startverhalten.



Bequemes Anlassen von oben über formschlüssiges Adapterstück. Zur Kraftübertragung ist kein axialer Druck des Starters gegen die Mechanik nötig

Zweistufiges Getriebe von hohem Wirkungsgrad zum Antrieb der Hauptrotorwelle

Autorotationsfreilauf in der ersten Getriebestufe. Im Falle des Autorotationsens bleibt der Kraftfluß vom Hauptrotor zum Heckrotor erhalten. Der Heckrotor dreht mit, so daß der Hubschrauber vollsteuerbar um die Hochachse bleibt.

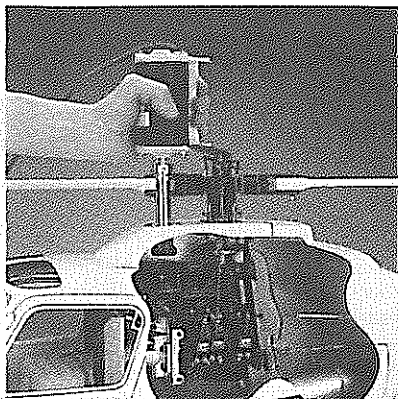
In der Mechanik integrierte Servos. Einbau bis zu 6 Servos in den Chassis-Seitenteilen zur Aussteuerung der Taumelscheibe, des Heckrotors, der Motordrossel und der Gemischverstellung

Stahl/Kunststoff-Fliehkraftkupplung für zuverlässige Kraftübertragung

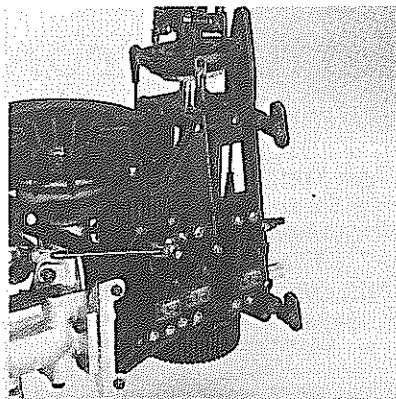
Der Hauptrotorkopf und die Heckrotormechanik entspricht den bisherigen technischen Merkmalen.

Die sehr ausführliche und mit vielen Baustufenzeichnungen versehene Bauanleitung ermöglicht einen raschen Aufbau dieser Mechanik. Der Bauablauf beinhaltet folgende Bauschritte:

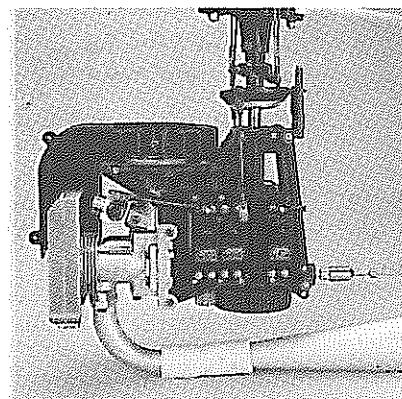
- Baustufe 1 Getriebe für Haupt- und Heckrotormechanik
- Baustufe 2 Einbau des Verbrennungsmotors



Motorstart von oben

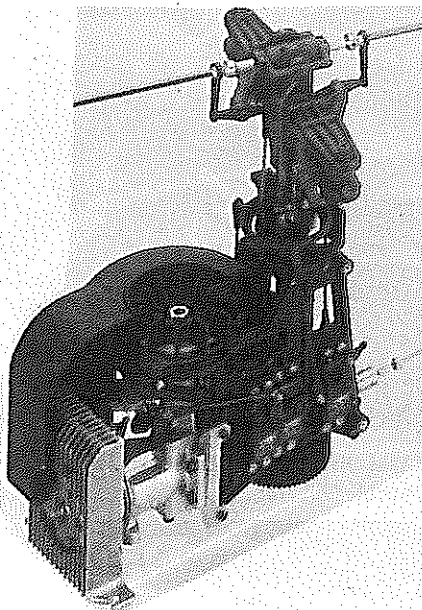


Sichere Montage über Adapterwinkel



Heckauslaßmotor mit in der Mitte liegendem Resonanzrohr

- Baustufe 3 Taumelschelbe und Pitchkompensator
- Baustufe 4 Rotorkopf
- Baustufe 5 Hieprotor und Steuerpaddel
- Baustufe 6 Servoeinbau
- Baustufe 7 Feinjustieren der Roll- bzw. Nickgestänge
- Baustufe 8 Heckrotormechanik
- Baustufe 9 Hauptrotorblätter



Für die Pro-Mechanik hat Robbe einen Rumpfbausatz der Ecureuil im Programm, der die für den Einbau ausgestanzten Sperrholzteile enthält. Darüberhinaus gibt es sicherlich noch andere Heli-Rumpfe, die nach entsprechender Adaptierung (Spanntenausbau) für die Pro-Mechanik geeignet sind.

Landenrichtpreise

Pro-Mechanik	S 6.990,-
Rumpfbausatz	S 3.300,-

MODELL - IMPORT

A. Redtenbacher A-4905 Thomasroith 69 07676/6161



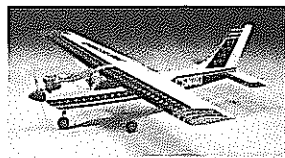
ÖSTEREICH

... heute kaufen, morgen fliegen mit JAMARA FERTIGMODELLEN fix fertig bespannt - 1a Finish

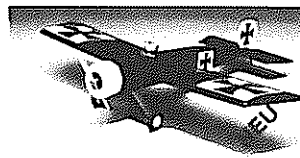
Feste zum Fliegen - Stabile Flügelspannschalen - Leichtes Gewicht aufgrund anliegender Balsaholz/Hirsenbauweise.



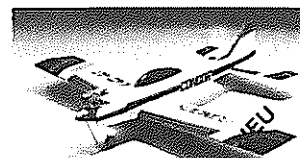
PIPER-CHEROKEE
Spannweite 1300 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm



CESSNA
Spannweite 1270 mm
Motor 3,5 ccm
Spannweite 1600 mm
Motor 6,5 ccm



Fokker E III-45
Spannweite 1500 mm
Motor 6-10 ccm

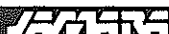


CONDOR 25,40
Spannweite 1290 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm

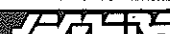


Viel Zubehör, Motorträger, Tank, Gestänge, Räder, teilweise mit Radverkleidung

Neu: Katalog '89 S 40 anfordern mit über 135 Flugmodellen, Motoren und Zubehör. - Neu: Farbprospekt FLUGFERTIGMODELLE gegen S 7,- anfordern.



im guten Fachhandel



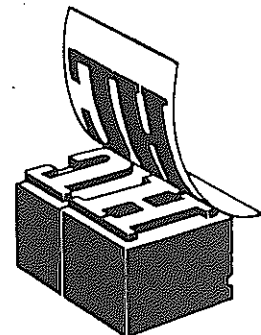
BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



Weitere Wettbewerbsaktivitäten

F2A, F2B-Wettbewerb am 28. Mai 1989 in Wörgl

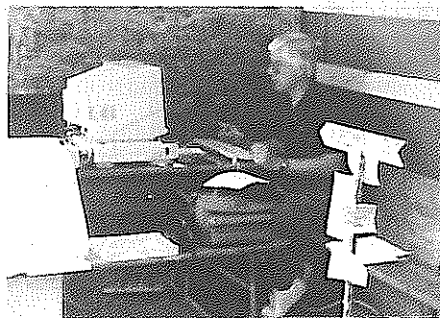
Dipl. Ing. Walter Reinisch

Nicht von ungefähr kam es wieder einmal zu einem gut besuchten Fesselflugwettbewerb in Wörgl in Tirol, diesmal mit int. Beteiligung. Der Modellflugclub MBG-Radfeld/Brandenburg lud ein und schaffte wieder einen Wettbewerbsrahmen, der im "Familienbetrieb" neben der freundschaftlichen Atmosphäre, einen gut organisierten Wettbewerbsablauf garantiert. Dzu noch stark heimische Beteiligung, und alles zusammen ergibt einen weiteren Stein zur "Tiroler Fesselflughochburg".

Zum Wettbewerb: Bei besten äußeren Bedingungen ging es los, und mit größtem Einsatz wurde um Punkte und Zehntelsekunden gekämpft.

Platzregen gab es nur abends für den Gaumen beim gemütlichen Beisammensein, um die hitzigen Diskussionen etwas zu kühlen.

DER KUNSTFLUG - F2B - brachte neben einer regen Beteiligung (16 Teilnehmer) einen ausgeglichenen Kampf im Vorfeld, den Klaus Maikis aus der BRD mit seinem Doppeldecker knapp aber verdient für sich entscheiden konnte. Im internen Kräfteressen rütteln Walter Weinseisen und Erhard Weinmann kräftig an der Vorherrschaft von Franz Wenzel, der diesmal das bessere Ende für sich hatte; kein Wunder bei dem eigens für ihn errichteten Wegweiser (Insider wissen Bescheid!).

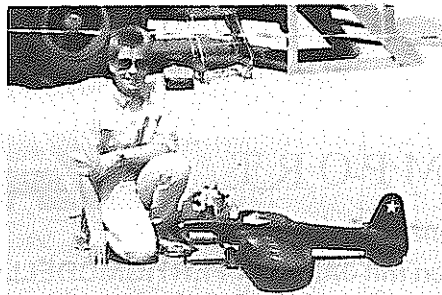


LSL Wieser beim Auswerten

In der GESCHWINDIGKEITSKLASSE - F2A - war eindeutig Franz Marksteiner der "Chef" im Ring". Die Aufwärtstendenz von Helmut Kofler und Arzberger lassen für die Zukunft hoffen.



Claus Maikis, D, Sieger in F2B mit dem Modell "DUETTO"



Christoph Bitterle, der Sieger in der Anfängerklasse

Daß der Fesselflug nicht gerade vom Nachwuchs überrollt wird ist bekannt. Umso erfreulicher war die Teilnahme und die Leistungen beim Jugendwettbewerb. Sieger Christof Bitterle zeigte, daß er alles fest im (Fesselflug-) Griff hatte und Markus Mühlparzer (9 Jahre), daß es keine Altersgrenze nach unten gibt.

In allgemeiner Zufriedenheit ging der Wettbewerb zu Ende. Fehlende Punkte und Zehntelsekunden wurden durch die fürsorgliche Betreuung vergessen gemacht, wobei der Einsatz aller Beteiligten besondere Anerkennung verdient.

Wir kommen wieder, denn es ist unmöglich, vom Fesselflug nicht gefesselt zu sein!

ERGEBNISSE

Klasse F2B - KUNSTFLUG

- | | | |
|------------------|-----|-------------|
| 1. Maikis Klaus | BRD | 6249 Punkte |
| 2. Wenzel Franz | OE | 6183 " |
| 3. Weinseisen W. | OE | 6178 " |
| 16 Teilnehmer | | |

Klasse F2A - GESCHWINDIGKEIT

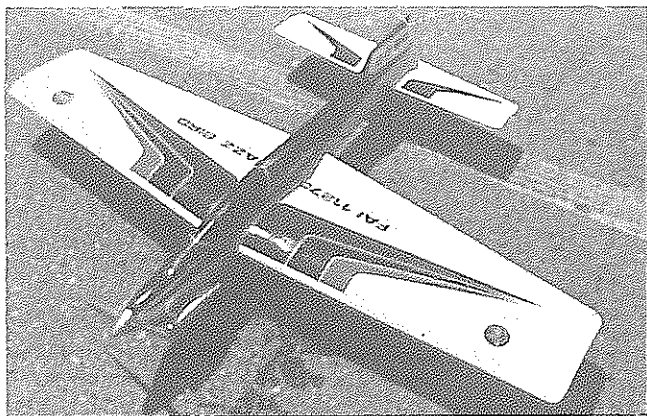
- | | | |
|-------------------|-------|------------|
| 1. Marksteiner F. | Brbg. | 268,6 km/h |
| 2. Kofler Helmut | Wörgl | 225,0 km/h |
| 3. Arzberger R. | Brbg. | 215,5 km/h |
| 5 Teilnehmer | | |

ERGEBNISSE - der JUGENDMEISTERSCHAFT

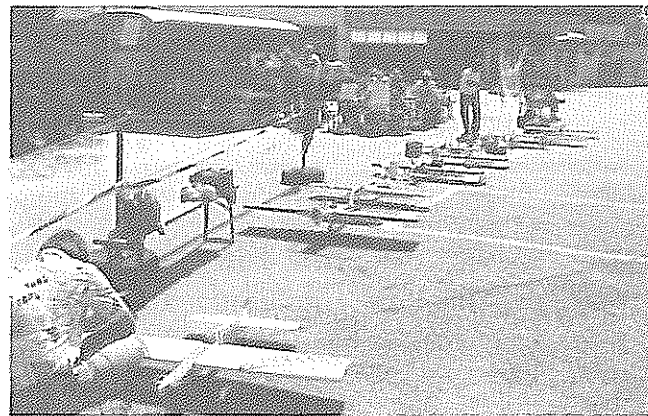
- | | | |
|-------------------|-------|------------|
| 1. Bitterle Ch. | Tirol | 161 Punkte |
| 2. Thaler Josef | Tirol | 154 " |
| 3. Grabner Thomas | OÖ | 148 " |
| 4. Mühlparzer M. | OÖ | 126 " |



Die Sieger und Plazierten der 3 geflogenen Klassen



Das Modell "JAZZ BIRD" des Schweizers Peter German



Vorbereitungsraum und Kantine



Warten auf den Start

AIRCRAFT - G. LANDMANN

Modelle und Zubehör

4451 GARSTEN, Dambachstraße 12

Telefon 07252/24 6 80

LANDESMEISTERSCHAFT F3 B UND WIENER NEUSTÄDTER STADTPOKAL

Am 8. und 9. Juli 1989 fanden in Wiener Neustadt die NÖ Landesmeisterschaften in der Klasse F3 B sowie das Nationale Wiener Neustädter Stadtpokalfliegen unter der bewährten Wettbewerbsleitung von Obmann Franz Horvath statt.

19 Teilnehmer kamen aus NÖ, 5 aus Wien, 6 aus der Steiermark, 4 aus Tirol und 2 aus dem Burgenland.

NÖ - LANDESMEISTER und STADTPOKALSIEGER wurde Peter Hoffmann vom MFC Wiener Neustadt.

Am Samstag, dem 8. Juli, konnten bei schönem Wetter 2 1/2 Durchgänge bis in den späten Abend hinein geflogen werden.

Am Sonntag wurden dann die restlichen 1 1/2 Durchgänge fertig geflogen werden.

Gegen 14 Uhr ging der Wettbewerb zu Ende, und anschließend fand die Siegerehrung statt.

NS.: Leider muß festgestellt werden, daß immer weniger Funktionäre bereit sind, sich für diese Wettbewerbe zur Verfügung zu stellen.

Der Vorstand

DIE ERGEBNISSE - STADTPOKAL

1. Hoffman Peter	NÖ	11802	Punkte
2. Haller Johann	T	11727	"
3. Haupt Friedrich	NÖ	11574	"
36 Teilnehmer			

Mannschaftswertung:

1. Tirol	33843	Punkte
2. MSK Schwarzatal I	30522	"
3. MFC Weikersdorf	29645	"
7 Mannschaften		

NIED.ÖSTERR. LANDESMEISTERSCHAFTEN

1. Hoffmann Peter	MFC Wr. N.	11802 P
2. Haupt Friedrich	detto	11574 P
3. Trutschnig F.	MFC Weik.	10807 P
19 Teilnehmer		

WIENER LANDESMEISTERSCHAFTEN F3 B

1. Sceda Wolfgang	Phönix	10571 P
2. Wachtler Oswald	ÖMV-Wien	10275 P
3. Rettich Johann	Phönix	8217 P
5 Teilnehmer		

Die Wiener- und NÖ Landesmeisterschaften wurden im Rahmen des Wiener Neustädter Stadtpokal-Fliegens herausgewertet.



1. Martin Pongruber Gedächtnisfliegen am Dax Lueg

Am 5. August 1989 fand das 1. Martin Pongruber Gedächtnisfliegen am Dax Lueg statt.

Martin Pongruber war einer der besten F3B-Piloten Österreichs. Er starb sehr früh. Ihm wurde dieses Fliegen gewidmet.

23 Piloten waren am Start. Zwei aus der BRD. Das Wetter war gut. Der Wind kam leider aus der falschen Richtung. Die Flugzeit wurde mit 120 Sekunden reduziert.

Nach dem 1. DG wurde der Wettbewerb unterbrochen. Die Thermik war aus. Nach einem Probeflug unseres erfahrensten Piloten Norbert Schwab, der sehr oft am Dax Lueg trainiert, ging es weiter.

Walter Schmutzhart legte im 2. DG den Grundstein für seinen Sieg. Eine Überraschung. Ernst Zürcher festigte im 3. DG seinen 2. Rang. Hausherr Norbert Schwab wurde dritter.



Wolfgang Grill

Die Favoriten zeigten schon im 1. Durchgang ihr Können. Walter Schmutzhart (Arriva Anderle), Ernst Zürcher und Norbert Schwab (beide LSV Salzburg) führten das Feld an. Es gab schon im 1. DG viele Baumlandungen. Der Dax Lueg zeigte seine Gefährlichkeit. Das schwierige Gelände ist nicht für jeden Modellflieger geeignet. Viele können ein Lied davon singen.

Bei der Siegerehrung fehlten einige Piloten. Sie suchten ihre Modelle im Wald.



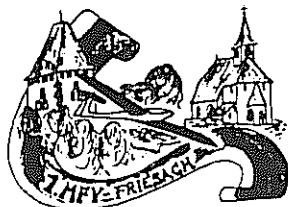
Wettbewerbidityli beim Wettbewerb. Der Sieger inspiziert mit seinem Sohn die Flugmodelle

Die Modellfluggruppe Dax Lueg hofft, daß das Martin Pongruber Gedächtnisfliegen eine bleibende Einrichtung wird und sich im nächsten Jahr wieder zahlreiche Piloten, vielleicht an einem weniger schwierigen Gelände, daran beteiligen werden.

ERGEBNISSE

1. Schmutzhart Walter Arr.And. 514 P
 2. Zürcher Ernst LSV Salzb. 507 P
 3. Schwab Norbert - detto 499 P
- 21 gewertete Teilnehmer

MODELLFLUGSHOW 1989 Ein Riesenerfolg für den 1. MFV-Friesach



Die Modellflugshow am 20. August 1989 begann mit einer Feldmesse mit rhythmischer Musik und anschließendem Fröhlichschoppen und dem original Edelweiß-Trio aus Friesach.

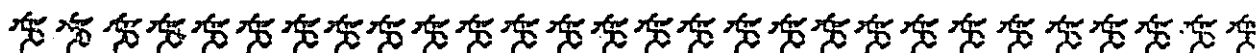
Um 12 Uhr ging es so richtig mit den Flugvorführungen los. Alles machte mit: Drachenflieger, Ultraleicht, Großflieger mit Motorfliegern, Seglern und Motorseglern. Sie alle begeisterten die über 1.000 Zuschauer, die auf das Modellflugzentrum Groggerwies'n gekommen waren. Es war eine richtige südländische Stimmung mit Wohnmobilen und Zelten, sowie Grillwürstel und Bier u.v.a.

35 Modellflugpiloten, 27 Hängegleiterpiloten und Piloten mit Großflugzeugen waren im Einsatz und versetzten die Modellflugbegeisterten Zuschauer, die aus Kärnten, aber auch aus Oberösterreich und der Steiermark gekommen waren, aber auch viele Zuschauer aus der BRD in höchste Begeisterung. Dazu trug aber der Platzsprecher Peter Dürnwirth bei, der immer wieder die Fans in Hochstimmung brachte.


Herr Lechner aus Niederösterreich ist ja schon lange aktiver Ehrengast und wird es hoffentlich auch weiterhin bleiben.


Zwei Piloten aus Kärnten mit der Me 109 mit 2,5m Spannweite zeigten Super-Flugvorführungen, aber auch die einzelnen Staffeln, z.B. die MBZ-Staffel aus Klagenfurt und die Oldtimer-Staffel aus Kühnsdorf zeigten spektakuläre Luftkämpfe. Es war eben alles was bei dieser Show gezeigt wurde ganz einfach SUPER. Der Dank ergeht besonders an die Kantinenmannschaft, die bis zum Umfallen arbeiteten. Aber auch an alle anderen, die bei der Veranstaltung mitgewirkt haben. Dankeschön auch an Gendarmerie und Rotes Kreuz, die Gottseidank nicht eingreifen mußten. Auch Rundfunk und Fernsehen waren mit dabei, und vom RC - Seglerschlepp wurde eine Aufzeichnung gezeigt.

Peter Dürnwirth



Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

 self made · Bastelwaren
Vertriebsgesellschaft m. b. H.
A-5021 Salzburg · Auerspergstraße 56
Telefon: 0662/76 4 32, 72 3 62

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

HAAS
RC MODEL SHOP 
Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/3188

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
Telefon 06412/78 37

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

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

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

MODELLBAU
PETER FEIX
Bismarckstraße 3
A-8280 Fürstenfeld
Telefon 03382/52 6 17

Modellbau Überlacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt,
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26
Modellbau Simacek Sepp
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4—6
Modellbau Postl
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66

IHR SPEZIALIST
IM - PINZGAU -
ROBBE, Schlüter,
Webra, Graupner,
KDH, Kavan,
Avio usw.

 **S-P-I-E-L**
M-O-D-E-L-L-B-A-U
Scholz
BAHNHOFSTRASSE 13
ZELL AM SEE
TELEFON 0 65 42 / 26 06
TELEFAX 0 65 42 / 26 13

ST **MODELLBAU**
STERNECKER
NIGLWEG 65
3500 KREMS-REHBERG
Tel.: 02732/70656

ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör


EZ  **SPORTS AVIATION**

Fast-Fertig-Modelle

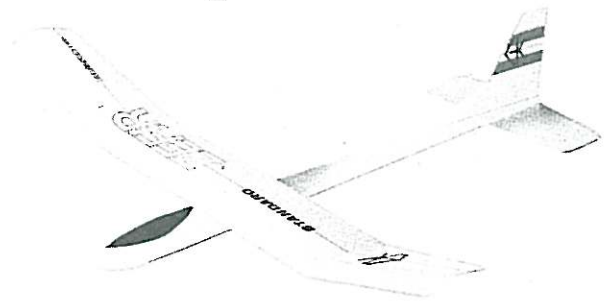
PILOT

Modellbaukästen + Zubehör


RPM
IT'S ABOUT TIME!

Elektro-
Motore
Zubehör 

Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

G. Kirchert  **modellbau wien**
A-1140 Wien, Linzerstraße 65
Tel. 0222/92 44 63
(Ecke Beckmanngasse)

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

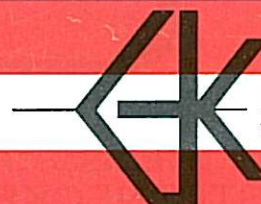
Spannweite 1800 mm
Rumpffläche 935 mm
Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.
Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.
Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8—1,5 cm³.

- GK 872 Baukasten
- GK 872 F Rohbau Fertigmodell
- GK 872 R Ersatzrumpf
- GK 872 MA Motoraufsatz

R/C-Modelle

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

G. Kirchert



modellbau
wien