

1/2

87

11. JAHRGANG

# PROOP

österreichisches  
modellflugmagazin



Hanno PRETNER

fliegt neue Dauerflug-Weltbestleistung von 12 h 05 min. 13 sec.

# GRAUPNER mc-18

**Professionelles, durch Spitzentechnologie optimiertes Fernlenk-System für höchste Ansprüche**

- Optimale Sicherheit durch Real-Time-Processing-System (RTP)
- 7 Hauptspeicher ermöglichen perfekte Programmierung und automatische Speicherung der Daten für 7 Modelle
- NAUTIC-Module aus dem System FM 6014 verwendbar
- Zwei Code-Nr.-Schlüssel schützen vor Fremdbenutzung
- Hohe Zukunftssicherheit und Universalität

## mc-18 MULTISOFT

Mikrocomputer-Fernlenkset für max. 18 Kanäle  
 Best.-Nr. 4835 für das 35-MHz-Band  
 Best.-Nr. 4840 für das 40-MHz-Band

Ausführlich beschrieben im GRAUPNER  
 Programmier-Handbuch MC 18/1

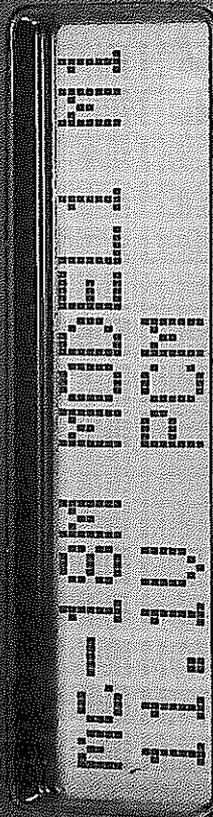
# GRAUPNER JR

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

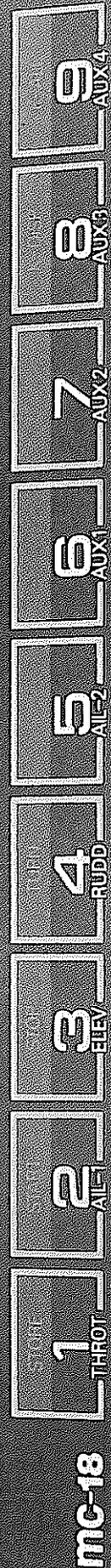


Übersichtliches, zweireihiges Multifunktions-System

COMPUTER SYSTEM



INTELLIGENT REAL TIME PROCESSING



**prop**österreichisches  
modellflugmagazin**Redaktionelles ....**

OFFIZIELLES ORGAN  
DER SEKTION MODELLFLUG  
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Lieber Leser !

**Inhalt**

1/2 - 1987

Redaktionelles .....	3
BSL Edwin Krill .....	5
Wir bedauern den Tod von Freunden .....	6
Neue Funktionäre in der BS .....	7
Die Staatsmeister 1986 .....	8
Modellflug Literatur .....	12
Dr. Georg Breiner Test's für den Hobbypiloten:	
SUPREME von Graupner .....	13
MINI-CHART von Simprop .....	14
KARO-AS von Geitner "A" .....	15
PITCH - AKTUELL	
CHAMPION von Schläuter/Robbe .....	17
Aus dem Leben eines Testers .....	19
Informationen .....	20
Ing. Karl Benes DIE OLDTIMER - ECKE .....	21
Hans Gremmer, BRD Variable Wertungen helfen überleben .....	24
Hanno Prettnner fliegt mit Wassermotormodell Dauerbestzeit von 12h 05 min 12 sec. ....	26
2. Hubschrauber Europameisterschaft .....	30
Rückblick 1986	
NATIONALE WETTBEWERBE:	
Grenzlandpokalfliegen in Waidhofen/Th. ....	32
Fürstentum Pokalfliegen im FF .....	34
LANDESMEISTERSCHAFTEN:	
Salzburg Freiflug .....	36
Tirol RC IV - Segler .....	37
ALLGEMEINE WETTBEWERBE:	
Großseglerwettbewerb Silbergrube .....	38
Alpines Segelfliegen a.d. Gerlitze .....	39
9. Kremstalpokalfliegen .....	40
Viertaktfliegen in Saalfelden .....	41
Air Fish - Sonnwendfliegen .....	41
5. Österr. Nurfügelwettbewerb .....	42
CO <sub>2</sub> - Wettbewerbe .....	42
Saalflygaktivitäten .....	43

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

**UNSER TITELFOTO:**

Hanno Prettnner und Helfer Hans Prettnner mit dem Rekordmodell EMCO - enduro.

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

**Offenlegung gemäß § 24 Mediengesetz:**

prop ist das offizielle Organ der Sektion Modellflug im O. A. C. Grundlage für die veröffentlichten Beiträge ist die Information und Schulung sämtlicher Mitglieder auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Modellfluges. Eigentümer und Herausgeber sowie Verleger ist die Sektion Modellflug, nach außen vertreten durch den Bundessektioneller.

Wieder halten Sie ein Exemplar von prop in Ihren Händen. Es ist die erste Nummer im neuen Jahr. Hoffen wir alle, daß dieses neue Jahr wieder ein gutes wird, sowohl im allgemeinen als auch in modellsportlicher Hinsicht.

Der "neue prop" hat sich ja inzwischen "eingelassen". Eine Erhöhung der Nummernanzahl nehmen wir uns - so schön es auch wäre - heuer erst gar nicht vor. Das schaffen wir finanziell ganz einfach nicht. Auch wir müssen sparen und manchmal auch den Umfang unserer Zeitung einschränken.

Als Kundendienst haben wir nun die Möglichkeit geschaffen, prop in gesammelter und gebundener Form abzugeben. Wir bieten allen "prop-Sammlern" die gebundenen Jahrgänge 1985 und 1986 zu einem Preis von S 150,- (plus Porto) an. Es handelt sich dabei um eine Klebe-Bindung mit transparentem Deckblatt. Bestellungen sind bei unserer Sekretärin, Frl. Reisinger, vorzunehmen.

Für diese Nummer war bereits die Gesamtaus-schreibung der STAATSMESTERSCHAFTEN 1987 vorge-sehen. Leider waren bis Redaktionsschluß noch 2 Ausschreibungen ausständig, sodaß wir dieses Vorhaben auf die nächste Nummer verschieben müssen. Auch der neue Terminkalender wird in der nächsten Nummer erscheinen. Der Entwurf liegt bereits bei den Landessektionsleitern, und nach dessen Korrektur und Rücksendung, kann der Terminkalender fertiggestellt werden.

Aufmerksamen Lesern wird sicherlich auffallen, daß es in dieser Nummer kein "Schaufenster" gibt. Keine Sorge, in der nächsten Nummer gibt's "Schaufenster" wieder. Unser Chef-Tester, Dr. Breiner, war inzwischen auf der Spielwarenmesse in Nürnberg, bei der ja alljährlich die große Modellbauschau der Industrie stattfindet. Was es dort alles zu sehen gab, wird er in der nächsten Nummer berichten.

Für die nächste Nummer liegen bereits wieder einige interessante Beiträge in der Redaktion, u.a. ein netter Bericht von Edi Wallner über den Lebenslauf eines Scale-Modelles und noch vieles andere. Auch einige Leserbriefe warten darauf, in der nächsten Nummer veröffentlicht zu werden.

Wir freuen uns über jede Mitarbeit und bitten auch weiterhin um Eure wertvolle Unterstützung.

Und nun nochmals die allerbesten  
Wünsche für ein erfolgreiches  
Jahr 1987 !

Die Redaktion

# webra BRINGT AUFTRIEB



DIE  
KRAFTVOLLEN  
**webra-HELI**  
MOTOREN

**webra space**  
DAS HELI  
FERNSTEUERUNGS-  
SYSTEM

**webra**  
DAMIT  
MODELLSPORT  
FREUDE MACHT

NÄHERE INFORMATION IM  
WEBRA-HAUPTKATALOG

VERTRIEB: ÖSTERREICH  
**webra**  
Modellmotoren GmbH  
A-2551 Enzesfeld

BRD  
**webra**  
Modellbau GmbH  
D-8588 Weidenberg

# HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,  
Bastler und Hobbyfreunde

Jakoministraße 11, 8010 Graz  
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
- Wir haben Erfahrung
- Täglicher Postversand

Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:

ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,  
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an  
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN  
SUPERANGEBOT: SERVO C 505



## Liebe Modellflugfreunde !

Das neue Jahr ist nun schon über einen Monat alt. Ich möchte aber trotzdem noch allen ein recht gutes und erfolgreiches neues Jahr wünschen. Mögen alle Eure Wünsche in Erfüllung gehen, und mögen alle wieder recht viel Freude und Spaß am und mit dem Modellflug haben.

Meine Grüße und Wünsche sollen aber auch alle unsere Freunde und Gönner erreichen, und ich bitte sie, uns auch in diesem Jahr wieder die Treue zu halten, denn ohne gute Freunde und Gönner kommen wir nicht gut aus, wir brauchen sie immer wieder.

In der Sektion Modellflug wird es heuer wieder rundgehen. Abgesehen davon, daß in Österreich wieder sehr viele Wettbewerbe und Veranstaltungen stattfinden werden, reisen unsere Nationalmannschaften in aller Herren Länder. Allerdings spielt sich in diesem Jahr das internationale Modellflugeschehen ausschließlich in Europa ab.

Die Weltmeisterschaften für die Hubschrauber finden in Bern statt. Die F3B-Flieger müssen nach Osnabrück und die F3A-Kunstflieger haben ihre WM in Avignon in Frankreich. Nach Frankreich müssen auch unsere Freiflieger und zwar nach Thonars.

Zu den Europameisterschaften geht es für die Elektroflieger nach Pfäffikon in der Schweiz und für die Fesselflieger nach Nyköping in Schweden. Gut haben es diesmal die Magnetflieger; ihre Europameisterschaft findet am Spitzerberg in Österreich statt.

Wo und wann die heurigen Staatsmeisterschaften stattfinden, ist in prop 11/12-1986, Seite 3 nachzulesen. Dabei wurde allerdings auf die SMS der Hubschrauber vergessen. Hier der Nachtrag:

SMS Klasse F3C - 19./20. September in Mötztal/Tirol.

Auch die Bundeslehrgänge sind im letzten prop nachzulesen. Und auch hier wurde ein Lehrgang vergessen. Vom 20.-23. August findet am Spitzerberg ein F1E-Lehrgang statt.

Nähere Auskünfte sind im Generalsekretariat des ÖAeC zu erfragen. Da für alle Lehrgänge die Teilnehmerzahlen beschränkt sind, ist eine rechtzeitige Voranmeldung unbedingt erforderlich. Die Gemeldeten erhalten dann eine persönliche Einladung mit allen näheren Hinweisen und Angaben.

Bei der letzten Sektionsleitersitzung im Dezember in Salzburg, wurden 3 neue Funktionäre vorgestellt. Es sind dies der neue Landessektionsleiter von Niederösterreich, Wolfgang Schlager und die neuen Bundesfachreferenten für RC-Hubschrauber, Manfred Dittmayer, Wien und RC/SL Schleppflug, Karl Heinz Pointner, Linz.

Wir wünschen den "Jung-Funktionären" viel Erfolg bei ihrer Arbeit !

Bei der Sektionsleitersitzung habe ich einen Entwurf für eine Geschäftsordnung für die Sektion Modellflug vorgelegt, der in den Ländern beraten werden soll. Danach sollen u.a. Bundes-Fachreferate für die einzelnen Modellkategorien geschaffen werden, dessen Mitglieder die entsprechenden Landes-Fachreferenten sein sollen. Spezielle Fachprobleme und nationale Wettbewerbsprogramme sollen dort diskutiert und das Ergebnis der Bundessektion zum Beschluß vorgelegt werden.

Es liegt nun an der Arbeit der Fachreferate, wie sich die künftige Arbeit in der Sektion Modellflug entwickeln wird. Je größer die Mitarbeit, desto besser das Ergebnis !

Die Flugsaison wird nun wieder bald beginnen. Ich hoffe, daß die winterliche Ruhezeit dazu genützt wurde, alle Modelle, Geräte und auch Liegenschaften auf Glanz zu bringen, um mit Beginn der Flugsaison einsatzbereit zu sein !

Ich wünsche allen einen guten Start 1987 !

Mit herzlichen Fliegergrüßen  
bis zum nächstenmal

Euer

Bundessektionsleiter

### ACHTUNG !

#### MODELLFLUG - HAFTPFLICHTVERSICHERUNG !

Ab Jänner 1987 werden von der Versicherung folgende Schäden nicht mehr gedeckt:

- \* Alle gegenseitige Schäden an Modellen, ausgenommen an Modellen, die im Rahmen des Flugbetriebes in den dafür abgegrenzten Zonen abgestellt sind.
- \* Schäden an Autos, die nicht auf dafür vorgesehenen Parkplätzen (Abstellflächen) geparkt sind.

Bei Schadensfällen muß ab sofort der Platzhalter den Vorfall bescheinigen und über den Landessektionsleiter an den Österreichischen Aero Club einreichen.

Um Kenntnisnahme wird ersucht !



Unfaßbar und tief erschüttert;  
für uns alle ist am  
Sonntag, dem 14. Dezember 1986

### MARTIN PONGRUBER

nach schwerem Leiden, im 30. Lebensjahr von uns gegangen. Er war ein gläubiger Mensch, der sich vor dem Tod nicht fürchtete. Martin Pongruber ist allen F3B-

Fliegern ein Begriff. Seine Modelle und das Zubehör waren so perfekt konstruiert und gebaut, daß es kaum noch eine Steigerung gegeben hätte.

Bei seiner ersten Teilnahme an der F3B-Staatsmeisterschaft wurde er auf Anhieb gleich Zweiter bei der darauffolgenden Dritter.

Er hat sich viel um den Nachwuchs in Salzburg bemüht und eine kleine Jugendgruppe aufgebaut.

Sein Tod hat nun in unserem Verein und darüber hinaus in der Klasse F3B eine große Lücke gerissen, die schwer zu schließen sein wird.

Wollen wir in seinem Sinne für die schöne, jedoch anspruchsvolle Klasse F3B weiterarbeiten, aber uns auch gegenseitig mehr achten und uns jene Liebe entgegenbringen, die wir unserem Martin nun nicht mehr geben können.

Martin Pongruber ist tot - in den Herzen aber jener, die ihn kannten, aber vor allem in unserer F3B-Jugend wird er immer als ein "leuchtendes Beispiel" weiterleben.

Ing. Ernst Reitterer  
LSV-Modellflugsektionsleiter

Mit Betroffenheit erfüllen wir die traurige Pflicht, unsere Freunde vom Ableben unseres langjährigen Mitgliedes

### WILFRIED KRASENSKY

zu unterrichten.

Jeder, der ihn kannte, weiß, welche große Lücke er nicht nur in unserem Verein, wo er sich wie

kaum ein anderer mit weit über das übliche Maß hinausgehender Bereitschaft in den Dienst der Gemeinschaft stellte, hinterläßt. Er war mehr als nur ein Vereinskollege, er war uns allen ein echter Freund mit so viel menschlicher Wärme und aufrichtiger Hilfsbereitschaft, wie man in diesem Umfang heute nur noch selten antrifft.

Jetzt, in der Stunde der Trauer wird uns voll bewußt, wie glücklich wir uns schätzen dürfen, ihn, wenn auch nur für eine viel zu kurze Zeit, zum Freund gehabt zu haben und wie groß der Schmerz ist, den wir durch jähes Herausreißen aus unserer Mitte erlitten haben.

Tieferschüttert über diesen tragischen Verlust verbleibt uns nur die Erinnerung an die gemeinsam verbrachten schönen Stunden mit unserem lieben Friedl, der uns für immer unvergessen bleiben wird.

In tiefer Trauer  
die Mitglieder des  
ASKÖ - MFC - LINZ

Hofrat

### Dr. HELMUT SCHNEIDER



hat uns im 68. Lebensjahr für immer verlassen. Im Herbst machten wir noch einen gemeinsamen Flugnachmittag in St. Pölten, dann noch ein kurzes Telefonat; es sollte sein letztes sein.

Am Morgen des 4. Jänner 1987 erreichte mich die schlimme Nachricht vom Ableben unseres Freundes "Dagobert". Mit diesem Namen war er in und außerhalb unseres Vereines bekannt. Er war ein begeisterter Modellbauer und Flieger, der immer einen Rat wußte, ob auf der Piste oder im Verein.

1970 übernahm Dr. Schneider die Obmannstelle im MFC-Vienna. Ich wurde sein Stellvertreter. Kurz danach machte er ein Lokal ausfindig, das für 16 Jahre unsere Herberge sein sollte. Er fand in Tattendorf ein Gelände für einen Modellflugplatz. Dank seiner Bemühungen und seinem Organisationstalent war es möglich, kurz danach die Piste zu asphaltieren und zu finanzieren. Er entdeckte auch den Braunsberg für den Modellflug.

Als mir Dr. Schneider seine Funktion übertrug, übernahm er in der Bundessektion die Fachreferate Scale, Flugplätze und Versicherung. Letztere betreute er bis zu seinem Tode.

Unser Verein, aber auch die Bundessektion verlieren mit Dr. Schneider einen großen Förderer des Modellfluges, einen treuen Mitarbeiter und für viele einen väterlichen Freund.

Helmut Neumann  
Obmann des MFC-Vienna



Der ASKÖ - Flugsportverband gibt die traurige Nachricht, daß unser langjähriger Präsident und Vizepräsident im Österreichischen Aero Club, unser Fliegerkamerad

### SEPP SCHLAGER Abgeordneter zum Nationalrat a.D.

am 12. Jänner 1987 nach schwerer und tapfer ertragener Krankheit im 69. Lebensjahr gestorben ist.

Sepp Schlager war einer der ganz Großen, der sich aus kleinsten Verhältnissen kommend, zäh und verbissen hochgearbeitet hat. Es merkte ihm niemand an, daß er im Krieg schwer verwundet wurde, denn er meisterte auch dieses Schicksal mit seiner ihm eigenen Zähigkeit und Beharrlichkeit.

Sepp Schlager war ein Mensch, der unter Hintanstellung seiner eigenen Person, immer für die Gemeinschaft da war und überall half, wo er nur konnte.

Die gesamte Flugsportfamilie verliert in dem Verstorbenern einer ihrer besten und treuesten Funktionäre, dem sie stets ein achtungsvolles und ehrendes Gedenken bewahren wird.

Edwin Krill  
ASKÖ-Bundesfachwart  
ÖAcC-Bundessektionsleiter

## NEUE FUNKTIONÄRE IN DER BUNDESSEKTION

**Bundesfachreferent  
für RC - Hubschrauber**

**Ing. Manfred DITTMAYER**

Geb. 2. September 1951  
Techniker



Bei der am 29./30. November 1986 stattgefundenen Sektionsleitersitzung wurde ich zum neuen Fachreferent für die Kategorie der Hubschrauber bestellt. Für alle, die mich noch nicht kennen, möchte ich mich vorerst einmal kurz vorstellen.

Ich bin 35 Jahre jung, von Beruf Techniker und in der Elektronik / EDV-Branche tätig und seit meinem 12 Lebensjahr Modellflieger. Neben dem RC-Motor- und Segelflug beschäftige ich mich seit 2 Jahren nun auch recht intensiv mit RC-Helikoptern und bin dieser Sparte voll verfallen.

Als Fachreferent sehe ich meine Hauptaufgabe nicht nur darin, für Wettbewerbsflieger aktiv zu werden, sondern auch Basisarbeit für **sämtliche** Helipiloten zu leisten. Darunter verstehe ich, mit Eurer Mithilfe möglichst viele Interessenten dieser Kategorie näher zu bringen, bereits aktive Piloten, unabhängig von ihrem Leistungsstandard, optimale Bedingungen zu schaffen und den allgemeinen Leistungsstandard anzuheben.

Um dieses Ziel erreichen zu können, werde ich verschiedene Aktionen starten. Als erstes möchte ich die meiner Ansicht nach relativ hohe Zahl der "Einzelflieger" erfassen, sie organisieren und zum gemeinsamen Training motivieren. Aus eigener Erfahrung bin ich der Überzeugung, daß man speziell in unserer Flugsportart durch gemeinsame Anstrengungen und der Unterstützung von Gleichgesinnten schneller zum Ziel kommt.

Zu diesem Zweck bitte ich alle aktiven Hubschrauberflieger (nicht nur Wettbewerbsflieger) sich über die Bundessektion bei mir zu melden. Ich werde alle bei mir eingehenden Adressen erfassen. Diese Pilotenliste soll ermöglichen, für jeden Piloten aus seiner näheren Umgebung einen Trainingspartner zu finden, denn nur durch gemeinsame Arbeit und Erfahrungsaustausch können Fortschritte rasch und optimal erzielt werden.

Ich bitte Euch alle, an dieser Aktion teilzunehmen und mich dabei zu unterstützen. Weiters plane ich für dieses Jahr die Durchführung von verlängerten Trainingswochenenden. Diese Kurzlehrgänge werden nach dem jeweiligen Leistungsstandard durchgeführt werden. Ich denke dabei an die vier Kategorien:

**Anfänger - C -, B - und A - Programmflieger.**

Termine und Lehrgangsdurchführung werden im nächsten prop veröffentlicht.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, daß bereits am 28.2./1.3.87 in der Bundessportschule SPITZERBERG ein F3C - Punkterichterlehrgang stattfindet. Dieser Lehrgang ist nicht nur für Punkterichter interessant! Interessenten bitte ehestens bei der Bundessektion anmelden !!!

Da bereits aus vielen Zuschriften und Diskussionen eine Unzufriedenheit mit einigen Regeln des C-Programmes laut wurden, bitte ich alle Interessenten um Vorschläge für die Neugestaltung dieses Programmes. Auch ich bin der Meinung, daß mehr auf die Eleganz und Präzision Wert gelegt werden sollte.

Ich hoffe auf Eure Mitarbeit und wünsche allen Helipiloten ein erfolgreiches Jahr 1987.

Manfred Dittmayer

PS: Aus Versehen wurde im letzten prop der Termin der F3C - Staatsmeisterschaft nicht angegeben. Hier ist er: 19./20. September 1987  
in Mötz - Staudach / Tirol.

□ □ □  
**Landessektionsleiter  
Niederösterreich**  
**Wolfgang SCHLAGER**

Geb. 3. August 1951  
Beamter



Am 23. November 1986 wurde ich im Rahmen des 29. ord. Landesverbandstages von NÖ zum Landessektionsleiter für Modellflug gewählt. Ich möchte an dieser Stelle Herrn OSR Dir. Felix Schobel, auf dessen Wunsch und Vorschlag ich als sein Nachfolger nominiert wurde, nochmals für seine langjährige Tätigkeit als Landessektionsleiter und für seine Bemühungen um den Modellflug in Niederösterreich, sowohl im eigenen Namen, als auch namens aller niederösterreichischen Modellflugvereine danken und unsere Anerkennung und Hochachtung aussprechen. Ich betrachte es als große Aufgabe, ein so perfekt aufgebautes Erbe zu übernehmen und weiterzuführen.

Ich bin 36 Jahre alt, verheiratet und Vater von 3 Töchtern. Als Beruf übe ich den eines Beamten beim Österreichischen Bundesheer aus.

Zum Modellflug hatte ich bereits seit meiner frühen Kindheit Beziehungen. So bastelte und flog ich schon in der Volksschule meinen ersten Freiflieger (Zögling von Sperl). Meine große Liebe galt jedoch dem RC-Flug. Nach anfänglichem "wildem Fliegen" trat ich relativ spät dem Union Modellflug Club Waidhofen/Thaya und damit auch dem ÖAeC bei. 1980 wurde ich zum Obmann des Clubs bestellt und übe dieses Amt bis dato aus. Beim Verein bemerkte ich recht bald, daß ich mich nicht zum Wettbewerbsflieger, sondern eher als Veranstalter und Organisator eigne. So erweckte ich 1983 das in der Zwischenzeit bereits recht beliebte Grenzland-Pokalfliegen für die Klasse F3A wieder zum Leben und hoffe sehr, diesen Wettbewerb international auf die Höhe zu bekommen.

Im Landesverband NÖ werde ich bestrebt sein, mich für alle Modellflugsparten gleich zu verwenden und meine Arbeitskraft als Landessektionsleiter zum Wohle des Modellsportes und für den ÖAeC zur Verfügung zu stellen.

Mit herzlichen und freundlichen Grüßen und  
Glück ab - gut Land  
Wolfgang Schlager



# Die STAATSMESTER 1986

## F3A - STAATSMESTER 1986

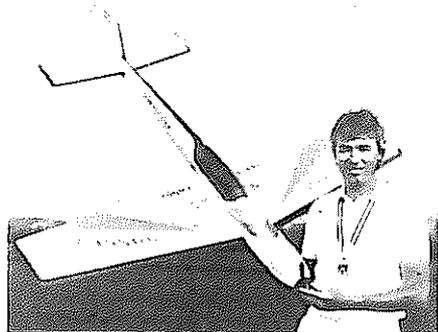
Heinz Kronlachner, geb. 1957  
UMFC - Meggenhofen



Ich betreibe seit 12 Jahren Modellflugsport in allen Kategorien. 1983 spezialisierte ich mich ausschließlich auf die internationale Kunstflugklasse F3A. Mein großes Vorbild ist dabei der mehrfache Weltmeister Hanno Prettnner. Bisher konnte ich folgende Erfolge erzielen:

1982 Staatsmeister in der nationalen Klasse RC III,  
1983 Aufnahme in die österreichische Nationalmannschaft,  
1984 9. Platz bei der Europameisterschaft in Genk (Belgien),  
1985 17. Platz bei der Weltmeisterschaft in Flevehof (NL),  
1986 9. Platz bei der Europameisterschaft in La Garde (F),  
und Staatsmeister in F3A.

Außerdem konnte ich bis jetzt 7 internationale, 26 nationale Siege sowie 10 OÖ Landesmeistertitel erringen. Ich bin Träger der höchsten Flugsportauszeichnung, der Gold-C mit 3 Diamanten.



## F1A - STAATSMESTER 1986

Erwin Pacher, geb. 1951  
ÖMV - Klagenfurt



Ich betreibe seit meinem 15. Lebensjahr den Modellflugsport. Angefangen habe ich mit dem RC - Segelflug. Vor 12 Jahren bin ich dann zum Freifliegen gekommen, das mir sehr viel Freude bereitet. Meinen ersten Landesmeistertitel holte ich mir in F1A im Jahre 1975, drei weitere folgten. Neben vier Berufungen ins Nationalteam kann ich auf viele nationale und internationale Erfolge hinweisen. Bei Staatsmeisterschaften gab es für mich noch zwei Bronzemedailen und als Draufgabe 1986 den Meistertitel. Für mich war der 14. Platz bei der Weltmeisterschaft in Australien mein größter internationaler Erfolg.



## F1B - STAATSMESTER 1986

Ing. Ernst Reitterer, geb. 1931  
LSV - Salzburg



Ich betreibe Modellflug seit 1942. 1944 war ich bereits Werkstättenleiter einer Modellbauerwerkstätte in Linz. Zur Erlangung der Gold-C begann ich 1965, als 5. Klasse, mit der internationalen Klasse F1B - Gummimotorflugmodelle. 1966 wurde ich in dieser Klasse zum 1. Mal Staatsmeister. 1984 konnte ich zum 2. Mal diesen Titel erringen und 1986 gelang mir dies zum 3. Mal.

10 Jahre lang war ich in ununterbrochener Reihenfolge Mitglied der österr. EM- und WM-Mannschaften in der Klasse F1B. In dieser Zeitspanne konnte ich auch einige Erfolge verbuchen:

1973 Weltmeisterschaftsdritter in der Mannschaftswertung,



1974 Europa-Mannschaftsmeister und 3. Platz in der Einzelwertung.

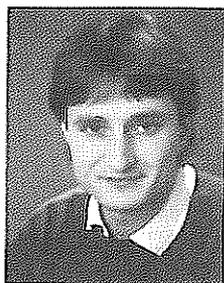
Neben F1B fliege ich auch noch andere Freiflugklassen wie F1A-Segelflugmodelle und F1B-selbstgesteuerte Hangflugmodelle. Ich bin aber auch dem RC-Hangfliegen mit Leichtwindseglern nicht abgeneigt.

1981 wurde ich vom Bundessektionsleiter zum Bundesfachreferenten für Freiflug berufen.

• • •

### RC III - STAATSMEISTER 1987

Alfred Trettenbrein, geb. 1957  
MFC St. Paul/Kärnten



Ich beschäftige mich seit 1978 mit der Modellfliegerei und bin seit 7 Jahren aktiver Wettbewerbsteilnehmer.

Nach meinen Erfolgen als 3maliger Kärntner Landesmeister und einmal Vizestaatsmeister in der Klasse RC III konnte ich nun 1986 den Staatsmeistertitel erringen.

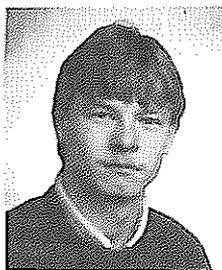
Mein Modell ORION ist eine Eigenkonstruktion mit einem 15 cm<sup>3</sup> 4Takt-Motor.



• • •

### F3F - STAATSMEISTER 1986

Alfred Hubmann, geb. 1966  
ASKÖ-Köflach



Ich betreibe seit 1981 den RC-Modellflug in den Klassen RC IV, RC III, F3A und F3F.

Da mich mein Vater von Anfang an sponserte, war es mir möglich, sowohl an den Landesmeisterschaften, Staatsmeisterschaften und nationalen Wettbewerben teilzunehmen.

Ab 1983 errang ich in den Klassen RC IV drei Landesmeistertitel, in RC III zwei und in F3A wieder drei Landesmeistertitel.

Bei nationalen Wettbewerben konnte ich ebenfalls schöne Erfolge erzielen: 1. Junioren F3F in Landskron, 1. RC IV in Schärding, aber auch etliche 2. und 3. Plätze.

Meine Teilnahme an österr. Staatsmeisterschaften blieb auch nicht ohne Erfolg. 1983 errang ich bei der Staatsmeisterschaft in F3F den 3. Platz. 1985 bei der STMS in RC IV den 4. und 1986 den Vizestaatsmeistertitel in RC III. Schließlich gewann ich 1986 die F3F - Staatsmeisterschaft in der Hangflugklasse F3F. Die STMS bestritt ich mit dem Segelflugmodell WHISPER 205, konstruiert von Herrn Masopust, Wien.



• • •

### RC/MS - STAATSMEISTER 1986

Franz Glück, geb. 1937  
MFC Salzburg



Seit den sechziger Jahren beschäftige ich mich aktiv mit dem Modellflug. Bei meinem ersten Wettbewerb 1972 konnte ich gleich die Landesmeisterschaft in der Klasse RC-Hang gewinnen. In den folgenden Jahren flog ich auch die Klassen RC/MS und RC IV.

1982 hatte ich bereits die Goldmit 3 Diamanten erfliegen. Hauptsächlich verdanke ich die Erfolge meinem Eigenbaumodell "Mistral".

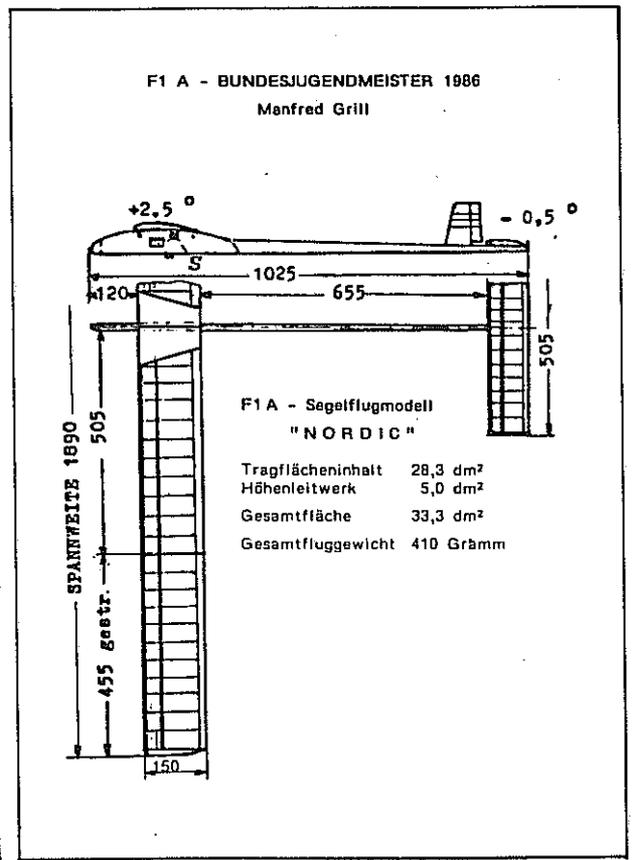
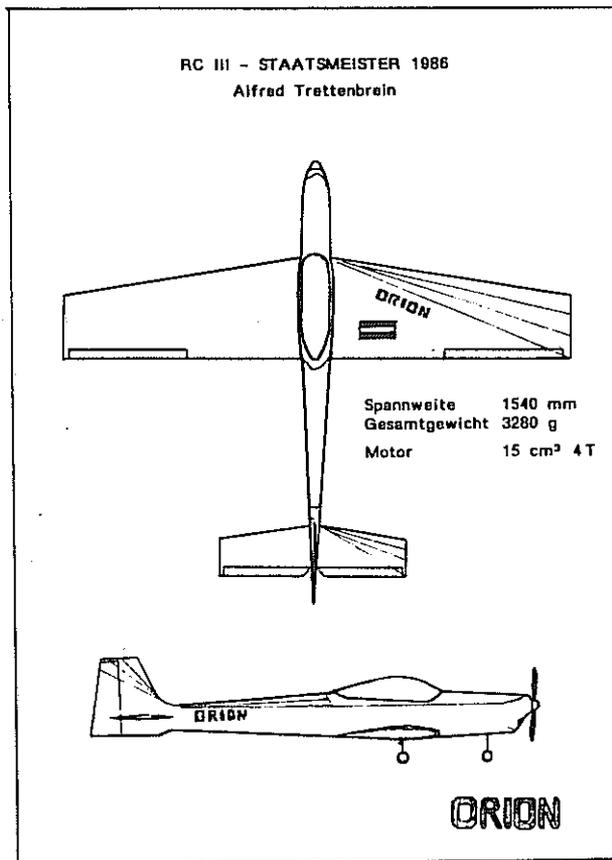
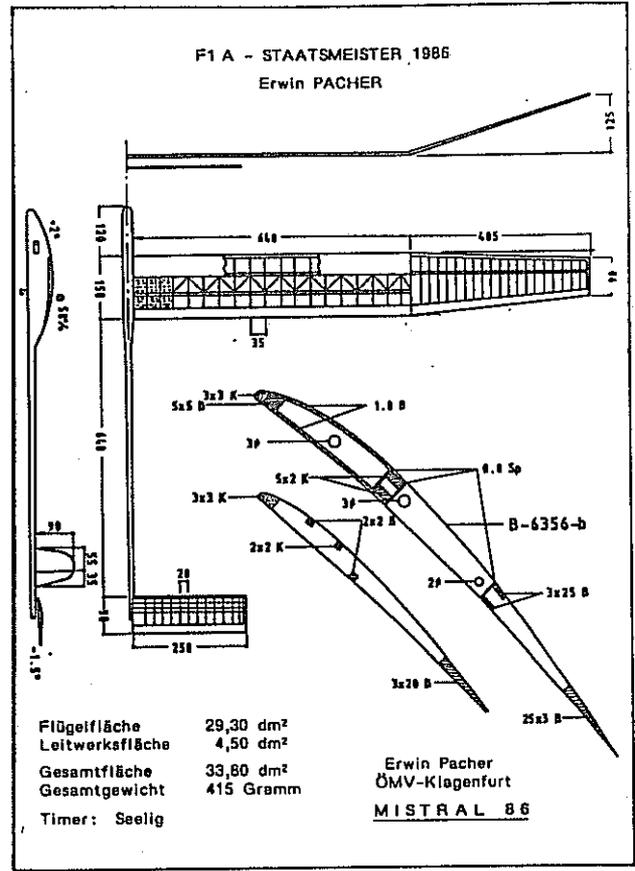
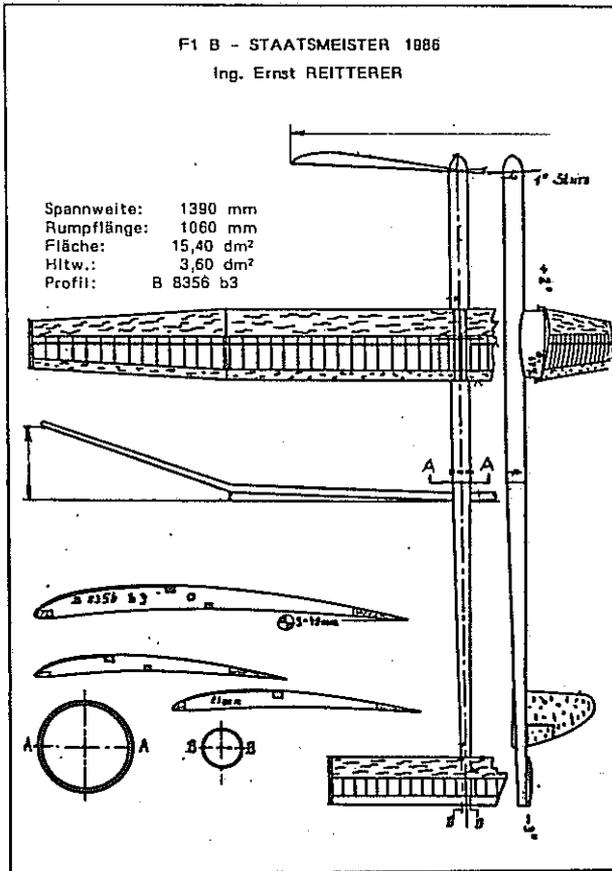


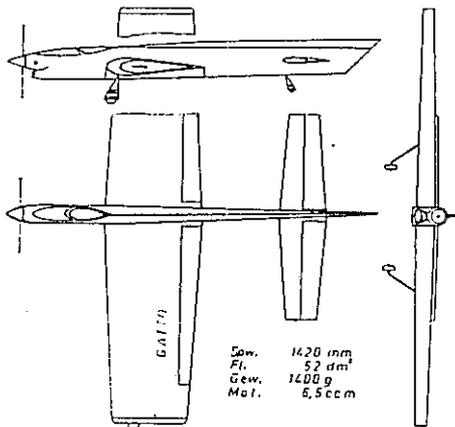
• • •

### F2B - STAATSMEISTER 1986

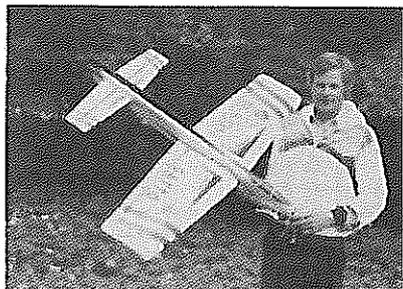
Franz Wenzel, geb. 1945  
MBC - Enzesfeld







1957 Einstieg in den Modellflug.  
Nach längerer Pause 1975 Wiederbeginn mit dem Fesselflug-Kunstflug.  
1980 F2B - STMS - 3. Platz,  
1982 F2B - STMS - 2. Platz,  
1984 F2B - STMS - 1. Platz,  
1986 F2B - STMS - 1. Platz.



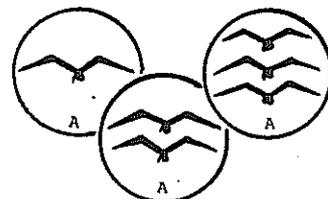
**F1A/J - JUGENDMEISTER 1986**

Manfred Grill, geb. 1972  
LSV - Salzburg



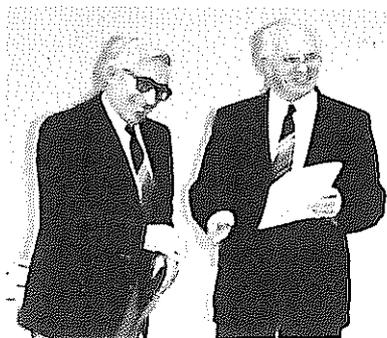
Ich beschäftige mich seit 1983 mit dem Modellflug. Seit zwei Jahren fliege ich in der Klasse RC/H und teile mir mit Michael Schider den Gesamtsieg in der Jugendwertung bei der Salzburger Hangflugtournee.

Seit Ende 1985 fliege ich auch in der Freiflugklasse F1A/J und konnte bereits beim zweiten Wettbewerb den Bundesjugendmeistertitel erringen und in der Folge auch die Jugendwertung der Salzburger Landesmeisterschaft erringen.



## Ehrungen durch den Bundesvorstand

Bei der letzten Bundesvorstandssitzung des ÖAeC wurden im Rahmen einer kleinen Feierlichkeit eine Reihe um den Luftsport verdienter Persönlichkeiten, Journalisten und Flugsportler geehrt. Bei den Geehrten waren auch 3 Modellsportler, die aus der Hand des Präsidenten, Dr. Josef Lenz, die Medaillen bzw. Ehrenzeichen erhielten.



**ROBERT GRILLMEIER**  
erhielt die

**SILBERNE SPORTMEDAILLE**

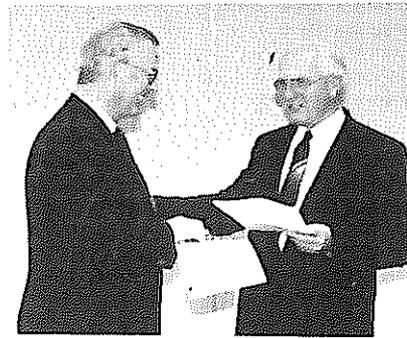
für seine langjährige Funktionärs-tätigkeit und besondere Verdienste im Rahmen seiner Arbeiten als ONF-Delegierter, Freiflug-Fachreferent und Landessektionsleiter.



**RUDOLF FREUDENTHALER**  
erhielt das

**EHRENZEICHEN IN GOLD**

für seine besonderen sportlichen Leistungen auf dem Gebiete des Elektrofluges und für seinen 1986 errungenen Titel als Weltmeister im Elektroflug.



Dir. **GEROLD HÖRMANN**  
erhielt das

**EHRENZEICHEN IN GOLD**

als einer der längsten Wettbewerbsflieger und mehrmaliger Teilnehmer an Weltmeisterschaften. Er ist immer noch gern gehört als Platzsprecher bei Modellflugveranstaltungen.

## MODELLFLUG LITERATUR

Der FRECH-VERLAG, D-7000 Stuttgart 31, Turbinenstraße 7, bringt in der TOPP-Buchreihe etliche, für den Modellbauer interessante Bücher:



Dist.-Nr. 496 DM 20,50

Durch verschiedene Tabellen, Anschlußbilder und Anschlußbelegungen wird dieses Buch zusätzlich zu einem nützlichen Nachschlagwerk.



Dist.-Nr. 420 DM 20,80

Das Buch gibt dem elektronikbegeisterten Modellbauer Anregungen, sein Modell weiter auszubauen. Es werden Schaltungen vorgestellt, die auch von Anfängern ohne viel Mühe aufgebaut werden können.

Werner Lehnert  
**Elektronische Schaltungen für den Modellbauer**

128 Seiten, 162 Abb., kart.

Die Elektronik spielt im Modellbau eine gravierende Rolle. Der Autor macht es dem interessierten Modellbauer möglich, sich sein Modell mit zusätzlichem Zubehör zu verfeinern. Der Leser kann aus 20 Bauanleitungen die Schaltung für seinen Bedarf wählen.

Lothar Schüssler  
**Fernsteuern - Zusatz- und Sonderfunktionen**

165 Seiten, 140 Abb., kart.

Das Buch gibt dem elektronikbegeisterten Modellbauer Anregungen, sein Modell weiter auszubauen. Es werden Schaltungen vorgestellt, die auch von Anfängern ohne viel Mühe aufgebaut werden können.

Ein Nachschlagwerk für alle Modellbauer, die ihr Hobby zu Lande oder zu Wasser intensiv betreiben wollen.

Der Verlag für TECHNIK und HANDWERK GmbH, Fremersbergstraße 1, D 7570 Baden-Baden, stellte kürzlich zwei Neuerscheinungen vor:



Die Modell-Bauplan-Sonderausgabe, das Standardwerk für jeden aktiven Modellsportler, ist völlig überarbeitet und wesentlich erweitert in nunmehr 7. Auflage mit einem Umfang von über 100 Seiten erschienen.

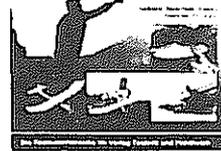
\* Auf über 1100 Baupläne für Flug-, Schiffs- und Automodelle aus dem In- und - Ausland ist das Planangebot erweitert worden.

- \* Bei jedem Bauplan sind alle technischen Daten und sonstige Besonderheiten angegeben!
- \* Das alphabetische Gesamtregister macht die Suche einfach!
- \* Redaktionelle Beiträge über die einzelnen Modellsportarten runden diese Sonderausgabe ab.

Neben den Bauplänen, unter denen sich echte "Schmankerln" befinden, gibt es noch viele praktische Tips von erfahrenen Modellbauern aller Sparten.



Freiflug-Modellsport



Dr. Ing. Heinz Eder  
**Freiflug Modellsport**  
Grundlagen, Bautechnik, Klassen

128 Seiten, 221 Abb. und Zeich.  
Format DIN A4, kart.

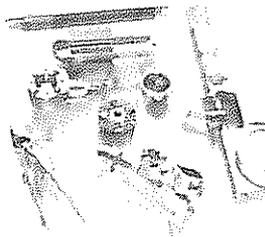
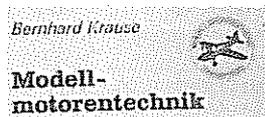
Daß sich der Freiflug als Leistungsdisziplin gegen die Konkurrenz der RC-Fliegerei bis heute halten konnte, hat seinen Grund: Es gibt keine Disziplin im Modellflug, die so hohen körperlichen Einsatz und gleichzeitig die Auseinandersetzung mit den konstruktiven und aerodynamischen Grundlagen erfordert, wie der Freiflug. Zudem ist es die idealste Sparte, für den Einsteiger in den Modellflug.

Dieser Band der Reihe "modell-technik-berater" behandelt äußerst ausführlich die Grundlagen des Baues und Fliegens von Freiflugmodellen - für Anfänger und Fortgeschrittene. Nämhafte Fachleute schreiben über ihre Sparten: Segelflugmodelle, Gummimotormodelle, Flugmodelle mit Kolbenmotor, Magnetsegler sowie Modelle mit Elektro und CO<sub>2</sub>-Antrieb. Ein Abschnitt über ultraleichte RC-Segler sowie viele Kontakt- und Bezugsadressen runden dieses Werk ab.

Eigentlich ein Buch für alle Modellflieger!

\*\*\*

Ein interessantes Buch über Modellmotorentechnik kommt diesmal aus Ostdeutschland. VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986. ISBN 3-344-00075-6, 1. Auflage



Bernhard Krause  
**Modellmotorentechnik**

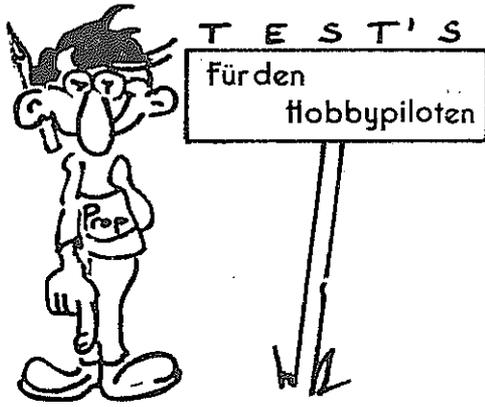
208 Seiten, 343 Abbildungen und Zeichnungen, kart.

Das umfassende Werk bietet eine interessante Behandlung dieses Themas. In 13 Abschnitten versucht der Autor dem Leser mit einfachen Worten die Technik des Modellmotors näher zu bringen. Er fängt mit den technischen Grundlagen wie einfache physikalische Beschreibungen (Energieum-

wandlung, Kräftespiel an der Kolbenmaschine) an, beschreibt die geschichtliche Entwicklung, wendet sich der konstruktiven Auslegung des Zwei- und Viertaktmotors zu, spricht über Leistungsmessungen, Motorreparaturen, Tuning, Kraftstoffe, Zubehör, und behandelt auch Rückstoßantriebe für Modelle (Gas-turbinen, Pulsotriebwerke und Impellerantriebe).

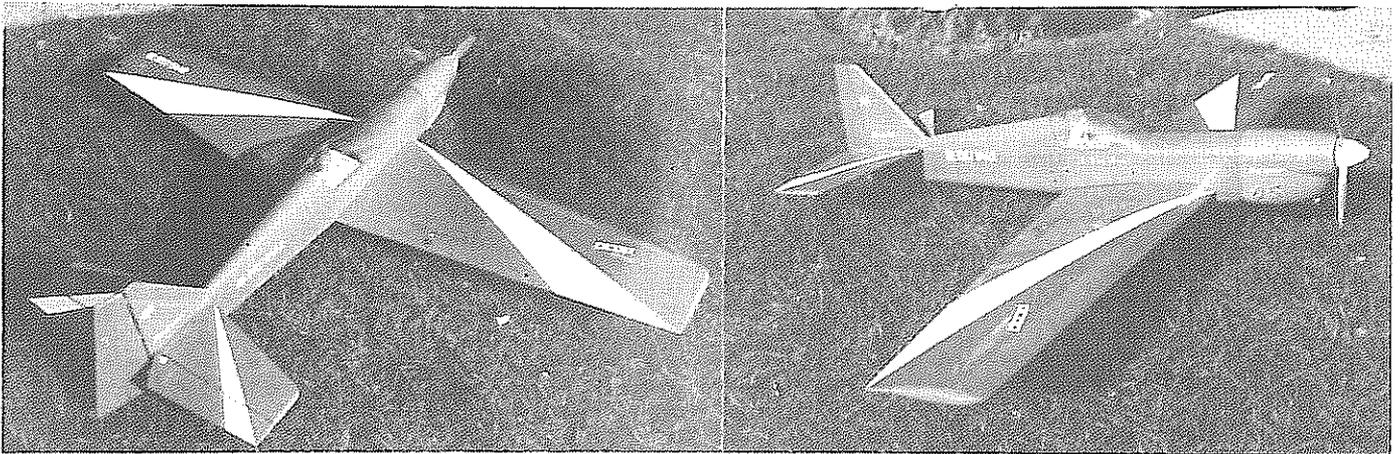
Das Buch kann jedem Modellflieger empfohlen werden und sollte in keiner "Privatbibliothek" fehlen.

□ □ □

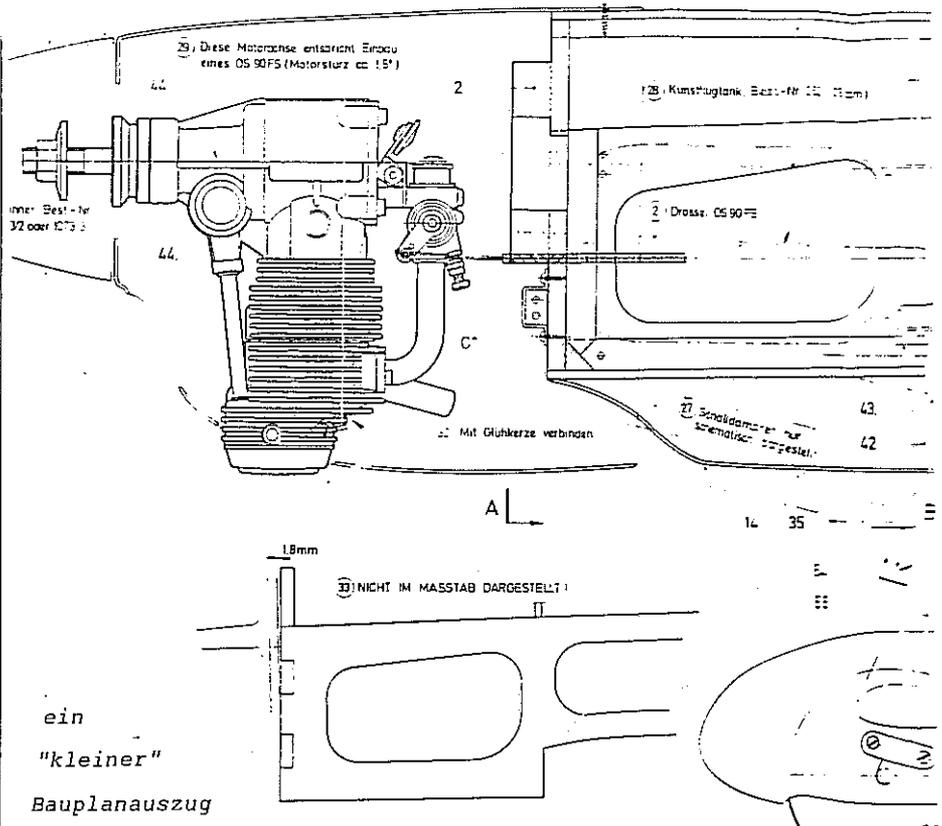


geleitet von Dr. Georg Breinot

# SUPREME 60 von Graupner



Auf dem Modellfliegermarkt gibt es eine beachtliche Anzahl von Kunstflugmaschinen aller Art. Auch Johannes Graupner schwirrt seit geraumer Zeit mit einem derartigen vorbildähnlichen Modell durch den Fliegerhimmel, mit der SUPREME 60. Das heiße Gerät, im Quick-Built-System, wird in einem Kasten geliefert, der beim ffnen die uglein aufleuchten läßt: balsabeplankte Leichtbauflichen, balsabeplanktes Leitwerk, ein fast rohbaufertiger Rumpf-Mittelteil, Kabinenhaube, ABSMotorhaube, ABS Rumpf- und Radverkleidung; alles erforderliche "Holzwurmzubehr", wie Abachis-Sperrholzbrettchen, Leisten etc. In einem eigenen Beschlagsatz (als Zubehör erhältlich) finden sich alle Kleinteile, Rder, Gestngenschlsse. Selbstverständlich liegen dem Schnellbaukasten ein Plan und eine ausgezeichnete, abgebildete Bauanleitung bei. Nur für die Neugierigen sollen im Folgenden die einzelnen Bauschritte beschrieben werden:



### Der Rumpf

Der Rumpf-Mittelteil (fast fertig) wird verschliffen und der Motor angepaßt. Der Rumpf wird beplankt (Rumpfoberteil und Rücken) und ebenfalls fein verschliffen. Der Cockpitboden wird eingeklebt und auch die Flächenhalterung. Das Spornrad wurde frei beweglich eingebaut, ohne Koppelung an das Seitenruder. Der Rumpfboden wird aus zwei Trapezleisten und einer Abdeckung aus Balsa gefertigt und - richtig geraten - verschliffen. Die Abrundung erfolgt erst nach Fertigstellung der Flächen, damit der Übergang auch *pico bello* gemacht werden kann. Der nächste Schritt ist die Anpassung der Kabinenhautbe und der Motorverkleidung.

### Die Fläche

Die Aussparungen für die Winkelsegmente werden herausgebrochen und die Öffnungen mit 2 mm Balsa ausgekleidet. Die Winkelsegmente für den Querruderantrieb werden auf die Trägerbrettchen festgeklebt und alles in die Flächenhälften eingebaut. Nasenleiste und Randbögen werden angeleimt (Weißleim) und verschliffen. Die Querruder werden herausgetrennt, verkastet und verschliffen. Ist alles geschehen, werden die Flächenhälften miteinander verbunden (Holz-Flächenverbinder, Glasgewebe und Epoxy - 30 Minuten) und alles wiederum fein säuberlich geglättet (mal ein anderes Wort!). Die Fläche wird am Rumpf angepaßt und die Flügel- und Rumpfverkleidung

aus ABS nach der Anpaßprozedur (Zeit lassen und genau arbeiten) angeklebt. Nun kann auch der Rumpf-Unterteil endgültig auf Form gebracht werden.

### Das Leitwerk

Das Höhenleitwerk wird mit Nasenleiste und Randbögen verklebt, das Höhenruder von der Höhenflosse abgetrennt, die Flossenendleiste und die Ruder - "Nasenleiste" angeleimt, angepaßt und verschliffen. Das Seitenleitwerk wird auch mit Nasenleiste und Randbogen versehen, das Ruder von der Flosse getrennt und ähnlich wie das Höhenleitwerk "behandelt". Das Leitwerk wird auf dem Rumpf (mit montierter Fläche) angepaßt und vor allem die EWD (0°) überprüft. Wenn alles roger ist, wird geklebt und ..... geschliffen.

Nach dem Einbau der Fernsteuerung, natürlich werden im Verlaufe der Bauschritte, Ruderhörner, Bowdenzug - Außenrohre etc., montiert, und nach Einbau des Motors ist der Vogel fertig zum Verschönern. Die Prop - Test - Supreme wurde schön rot mit Folie bebügelt und mit weißen Kunstflugstreifen aus Folie gefinisht. Die ABS - Teile wurden alle mit gleicher Farbe (rot) gepinselt. Abziehbilder drauf, und die Supreme 60 war fertig. Sie schaut super aus!

Fliegen tut sie prächtig! Im Testmodell wurde der 10 cm<sup>3</sup> Viertakter von OS, der OS 61 FS eingebaut und reicht für "gemütliches" Kunstfliegen (nicht unbedingt glauben) vollkommen aus.

Die Maschine will gesteuert werden und reagiert auch unverzüglich auf die Steuerkommandos. Es ist klar, daß die Supreme keine Anfängermaschine ist, und daß sie die Hand eines erfahrenen Piloten benötigt. Trotz allem ist sie keine tückische "Giftnudel", nur geflogen werden muß sie.

### Fazit:

SUPREME 60, eine Bereicherung am Kunstflughimmel. Der Schnellbaukasten besteht aus qualitativ hochwertigen Komponenten (Holzqualität, Vorfertigungsgrad) und bietet dem erfahrenen Modellbauer keine Schwierigkeiten. Es staubt zwar kräftig beim Bau des Modells, und wenn man die Nase voll hat von GFK und CFG, dann ist die Supreme genau richtig.

Vom Fliegerischen betrachtet, kann man praktisch alles machen, was nicht gerade weh tut.

Ein echter Genuß, besonders für Freund Speedy und alle Gleichgesinnten!

### TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	ca. 1650 mm
Gesamtlänge	ca. 1350 mm
Gesamtflächeninhalt	55,35 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht	ca. 3400 g

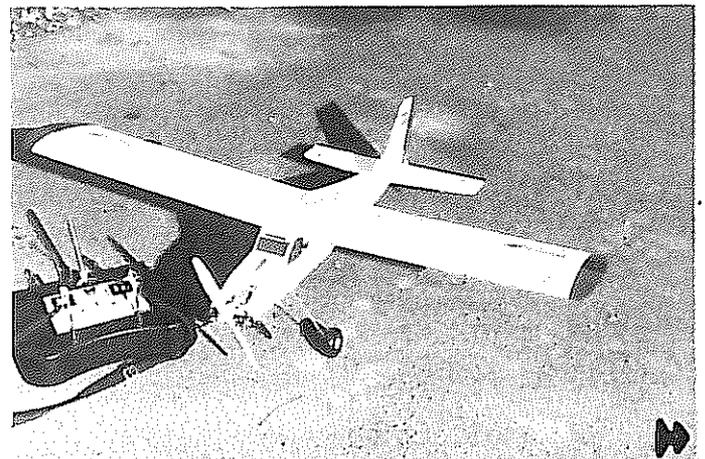
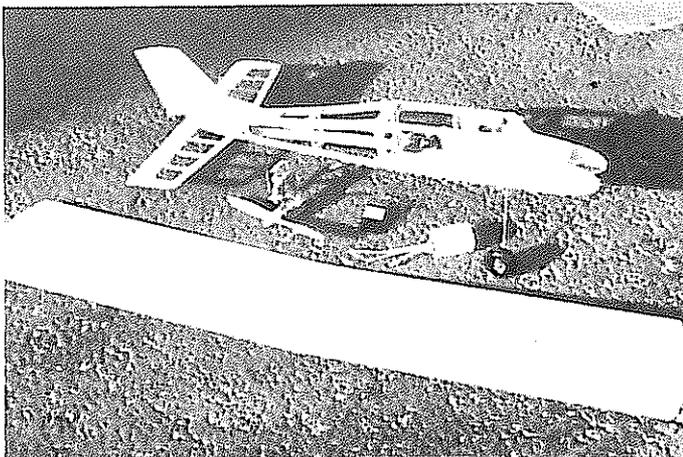
Motor	10-15 cm <sup>3</sup> Viertakt (im Testmod. OS Max FS 61) oder 8-10 cm <sup>3</sup> Zweitakt
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer, Motordrossel

Ladenrichtpreis: S 3189,-  
Beschlagsatz: S 337,-

□ □ □

## MINI - CHART

von Simprop



Der Briefträger klingelte und ein Päckchen wurde mir übergeben. Brutal wurde die Verpackung aufgerissen, und der "kleine Bruder" des Super-Chart lag im Baukasten vor mir. Schnell aufgemacht, Alarmstufe 1 in der Werkstatt gegeben, und schon wurden Plan und Bauteile auf dem Werkstisch ausgebreitet.

Wunderbar! Zwei große Blätter: eines mit klarer Bauzeichnung 1:1 und das zweite mit vielen Bauhinweisen, sowie 20 (!) Bauabschnittfotos, die einen guten Überblick über die Bauabfolge geben und vor allem dem Einsteiger die Möglichkeit bieten, problemlos ein Modellflugzeug zu bauen.

Lobenswert, weil nicht in jedem Baukasten, die ausgezeichnete und exakte Stanzung der Rumpfbauerteile. Sauber vorgefertigt sind auch die beiden holzbeplankten Styroporflächen (hier jedoch aufpassen: die Oberflächen sind rau, sie müssen mit feinem Schleifpapier geschliffen werden, sonst gibt es Schwierigkeiten mit dem Aufbringen der Folie und darüberhinaus schaut es scheußlich aus).

Aufgrund der sehr guten Vorfertigung der Bauteile stellte sich der Rumpf fast von selbst zusammen. In unwahrscheinlich kurzer Zeit war der Rumpf samt Leitwerk und den eingeleimten Bowdenzügen fertig. Die Spanten paßten genau in die Sperrholzseitenwände. Das einzige was ich

"mit scheelen Augen" betrachtete, war das für meinen Geschmack "mickrige" Fahrgestell. Aber o.k., der Hersteller hat sich ja dabei was gedacht. Die beiden Tragflächen wurden zusammengeleimt. Nach dem Austrocknen des Leimes wurde das Verstärkungsband mit Epox aufgebracht und die "Ohrwascheln" aufgeklebt. Nachdem alles aus Holz sauber verschliffen war, wurde der Mini mit weißer Folie überzogen. Nur Seiten- und Höhenruderflächen bekamen eine blaue Folie verpaßt.

Motorisiert wurde der Mini mit meinem altbewährten kleinen Viertakter HP 21 VT (3,5 cm<sup>3</sup>). Ein Pilot-Tank (125 cm<sup>3</sup>) paßte genau in den vorgesehenen Raum. Nun noch schnell die Elektronik hinein: drei Webra Sport-Servos, einen 500 mA Akku und den Empfänger. Alles hat problemlos Platz. Das ist für dieses kleine Ding erstaunlich. Die Zugänglichkeit zu den Servos und den anderen Innereien ist unwahrscheinlich, und man braucht keine Chirurgenfinger!

Schnell ein letzter Check - und ab ging's zum Flugplatz. Und siehe - er (der MINI) flog! Und wie! Der kleine Vogel zeigte trotz der verhältnismäßig geringen V-Stellung (5°) der Flächen keinerlei kritisches Verhalten, und auch die Segeleigenschaften sind tadellos in Ordnung.

□ □ □

Wichtig ist beim Einbau eines VT-Motors die Zugabe von Blei im Rumpfe, da sonst der Schwerpunkt durch das höhere Motorgewicht zu weit nach vorne rutscht. Beim Mini mit HP 21 VT waren es 15 mm (!).

Fazit :

Ein leicht und flott zu bauendes Modell mit "autofreundlichen" Größenverhältnissen. Vom Baulichen wird der Anfänger aufgrund der Bauanleitung keine Schwierigkeiten haben. Das Modell ist aber auch für den noch nicht so versierten Motorfluganfänger nach einigen Flügen voll zu beherrschen.

Der Qualitätsstandard des Bauatzes ist bis auf den viel zu weichen Fahrwerksdraht als sehr gut einzustufen.

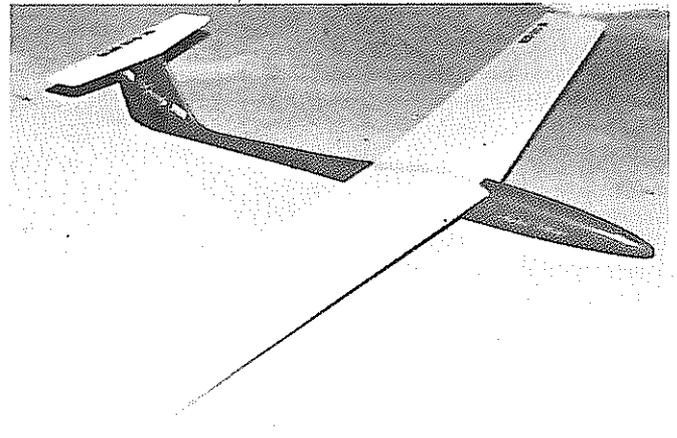
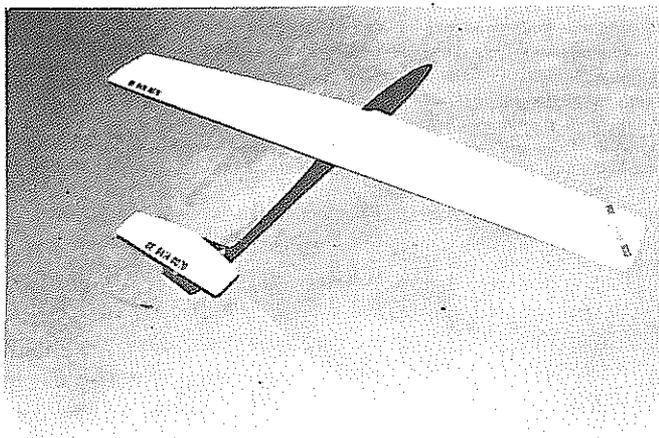
#### TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	ca. 1200 mm
Länge über alles	930 mm
Tragflächenprofil	Clark V 10,5% md.
Gesamtflächeninhalt	30,6 dm <sup>2</sup>
Gesamtgewicht	1250 g
Motor	1,5 - 2,5 cm <sup>3</sup> oder 3,5 VT
Fernsteuerung	Seite, Höhe Motor- drossel

Ladenrichtpreis ca. S 930,-

## KARO AS

## von Geitner



Die Firma Geitner-Modellbau beschäftigt sich seit ca. 4 Jahren mit der Herstellung von Segelflugmodellen in VOLL-GFK-Bauweise.

Das erste serienreife Flugmodell war die KARO-AS, die seinerzeit noch von der Firma Multiplex vertrieben wurde. Die

sehr aufwendige Bauweise von GFK-Modellen und die damit hohen Gestehungskosten zwangen den Hersteller, ein Direktvertriebs-

System zu schaffen, um noch vernünftige Endverkaufspreise zu erzielen. Seit ca. 4 Jahren verkauft die Firma Geitner direkt, und der Erfolg gibt ihr recht. Neben den bereits bekannten Hochleistungsmodellen "STARBIRD", "MINI-STARBIRD" und "OPAL", entschloß sich der Hersteller nun auch wieder die "KARO-AS", allerdings in völlig neu konzipierter Form, in sein Programm aufzunehmen. Wer die alte Karo-AS kennt und nun mit dem neuen Modell vergleicht, wird erkennen, wie viel Entwicklungsarbeit, sowohl in aerodynamischer wie fertigungstechnischer Hinsicht, vom Hersteller geleistet wurde.

Hier einige Details:

Tragfläche -

In voll-GFK-Sandwich-Bauweise mit integrierten Randbögen und Wurzelrippen aus Kunststoff, beidseitig verschieden eingefärbt. Aufnahme für Kohlefaserstab, Flächenbefestigungs-Schraube und Servoaufnahmen, inklusive Kabelschacht, bereits werkseitig gefertigt.

Querruder an der Unterseite der Tragfläche mit Silikon-Scharnieren fertig montiert.

Sowohl Tragfläche als auch Querruder im Querruderbereich verkastet.

Besonderes Augenmerk wird auf die Querruderschlitz-Abdeckung gelegt, die als absolut spaltfrei bezeichnet werden kann. Mittels eines Kunststoff-Folienbandes wird bei Querruderbetätigung der Profilverlauf immer gewährleistet.

Rumpf -

Die KARO-AS ist mit einem T-Leitwerk ausgerüstet. Das Höhenleitwerk ist in einem Stück gearbeitet und an Ober- und Unterseite verschiedenfärbig eingefärbt. Besonders hervorzuheben ist der Übergangsbereich zwischen Seitenleitwerksfläche und Höhenruder. Dieser Spalt wird mit einer auf der Unterseite des HLW angeformten Schürze abgedeckt. Das Höhenrudersegment ist bereits angeformt und mit Kohlefaser gesichert. Die Höhenruderscharniere (Pendellager) sind werkseitig montiert. Das HLW wird mittels zweier Schrauben montiert.

Alle offenen Stellen wie Servoschächte an den Tragflächen und HLW-Schraubenlöcher werden mittels selbstklebender Kunststoff

-Folien abgedeckt.

Die Bauanleitung ist äußerst präzise und übersichtlich, und viele Bauskizzen ermöglichen eine rasche Fertigstellung des Modells (ca. 10 Stunden). Das angegebene Gewicht von 2000 Gramm ist mit den handelsüblichen Fernsteuerungen und einem 1.200er Akku leicht zu erreichen. Die angegebene Schwerpunktage stimmt exakt.

Flugbericht:

Bei mittlerem Hangwind übergab ich meine neue "KARO AS" das erste Mal ihrem Element. Sie reagiert auf alle Ruderausschläge prompt und präzise. Der Geschwindigkeitsbereich ist enorm. Sämtliche am Hang möglichen Kunstflugfiguren können mit diesem Modell geflogen werden. Beim Landen sollte man etwas vorsichtig sein, da der Gleitwinkel dieser Maschine gewöhnungsbedürftig ist. Die in der Baubeschreibung empfohlene Benutzung der Querruder als Landehilfe sollte unbedingt durchgeführt werden.

Um einen umgewandelten Satz aus der Fernsehwerbung zu zitieren: Die KARO-AS ist zwar "sauteuer" aber sie fliegt und fliegt und .....

Bis zum nächstenmal, wie immer flott unterwegs

Euer Speedy !

#### TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	2100 mm
Rumpflänge	1200 mm
HLW-Spannweite	435 mm
Gewicht	2000 g

Fernsteuerung Höhe, Quer und Mischen

Preis S 3900,-



"MAN MUSS SCHON EIN ORDENTLICHER KERL SEIN; UM IHTER ZU FLIEGEN!"

Model Aviation

## Voll-GFK-Fertig-Flugmodelle

### Neuheiten 1987:

#### STARLIGHT:

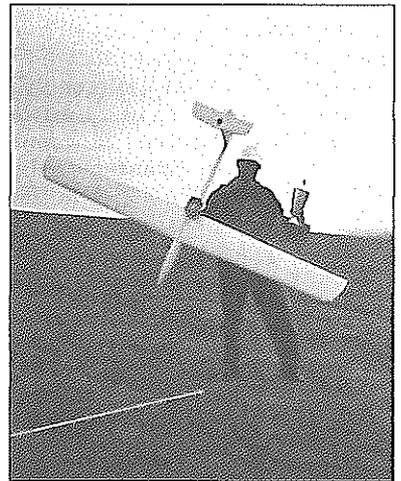
F3B+ Hang  
Spannweite: 2900 mm  
Profil: RG 14A-1, 67/9,5  
Funktionen: Quer, Wölbklappe, Höhe, Seite  
öS 6.480,- inkl. MWSt.

#### STARLIGHT:

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

#### MINI-STARBIRD:

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



### Weiterhin im Programm :

#### OPAL —

der beliebte Allroundsegler  
öS 5.880,- inkl. MWSt.

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

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

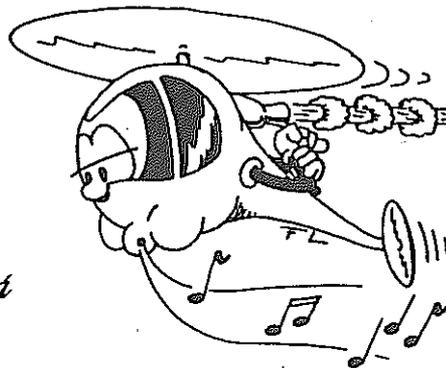
### GFK-Modellbau GEITNER

8911 ADMONT 54

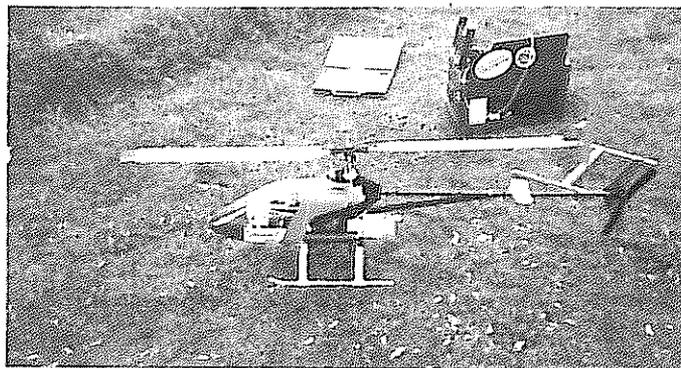
Telefon 03613/20 6 84

# Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinet



## CHAMPION von Schlüter / Robbe



Der Champion



Der neue F3C-Fachreferent macht's selber!  
Der Champion im Schwebeflug.

Die vorläufig letzte Modellhubschrauberentwicklung im Schlüterprogramm stellt der Champion dar. Dieser Heli zeichnet sich vor allem durch folgende neue Komponenten aus:

- ein neu konstruierter Rotorkopf, bei dem die Stabilisierungsstange unter den Ruderblättern angeordnet ist. Der Vorteil ist hier darin zu sehen, daß nur kurze und gerade Gestängeverbindungen von der Taumelscheibe zu den Mischhebeln bis zum Verstellarm der Stabilisierungsstange vorhanden sind. Die aus Stahl gefertigten Blattverstellhebel sind mit den Blattbefestigungen verschraubt, diese sind aus Aluminium und beherber-

gen je zwei Radiallager und ein Axiallager zur Aufnahme der auftretenden Fliehkräfte. Eine durchgehende Stahlwelle (8 mm  $\varnothing$ ) verbindet beide Blattbefestigungen und ist schwimmend und elastisch in Gummiringen in der Rotornabe gelagert. Die Rotornabe selbst ist aus Stahl bzw. Aluminium, und es wurde bewußt vom Konstrukteur auf die Verwendung von Kunststoffteilen verzichtet, vor allem in Hinblick auf die hohe Belastung im Bereich des Hauptrotors

- eine neue Taumelscheibe

- die Ansteuerung der kollektiven Blattverstellung erfolgt, wie beim Modell Superior über ein Schiebestück auf der Hauptrotorwelle.

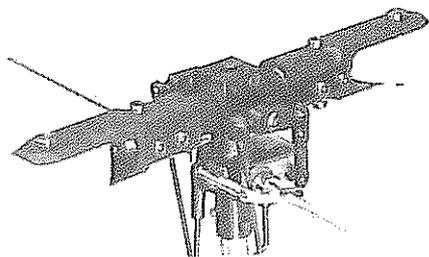
Alle übrigen Teile, wie Radialgebläse mit fertigem Gebläsegehäuse Fliehkraftkupplung, Hauptzahnrad mit Freilauf und beiderseitiger Verzahnung für den Kegelradantrieb zum Heck, Heckrohr mit Abstützung, Heckrotor und Heckflosse sowie der Holzverbau für die Fernsteuerung sind altbewährte Komponenten der Modelle Heli Star und Superior.

Das Chassis des Champion ist sehr leicht und dennoch äußerst fest. Die Festigkeit wird hier vor allem durch eine besonders hochwertige Leichtmetalllegierung, durch entsprechende Übergänge und durch sinnvolle Abstützungen erreicht.

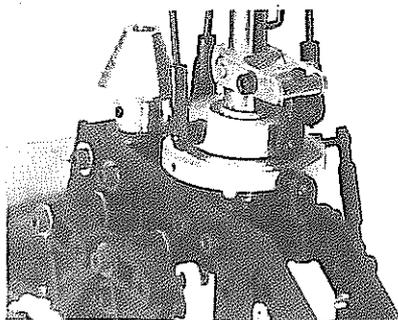
Wie der Heli gebaut wird?

Ganz einfach!

Bauanleitung an die Brust nehmen und sich Schritt für Schritt durch die einzelnen Baustufen -in Verbindung mit den ausgezeichneten

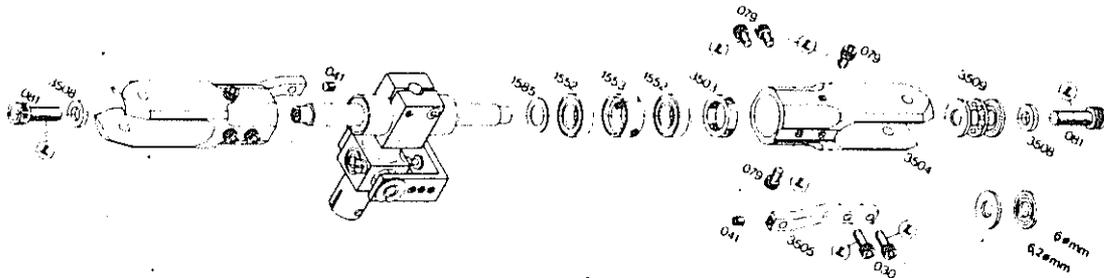


Rotorkopf



Taumelscheibe





Die Teile des Motorkopfes

Explosionszeichnungen - durchkämpfen. Die einzelnen Bauschritte sind in Plastiksackerln abgepackt. Wichtig ist, die Neugierde zu dämpfen und nicht alle Sackerln aufzumachen, ansonsten herrscht ein "Heli-Chaos". Die Bauweise entspricht den schon beschriebenen Modellen, wie Heli-Star und Superior, und ist typisch für alle Schlüter-Hubschrauber.

Im Flugverhalten zeigt der Champion besonders im Schwebeflug ein besonders "ruhiges" Verhalten. Die Steuerung ist sehr genau und weniger giftig als bei anderen Hubschraubern von Dieter Schlüter. Trotz allem ist der

Heli sehr wendig und läßt jedes Kunstflugmanöver ganz hervorragend gelingen.

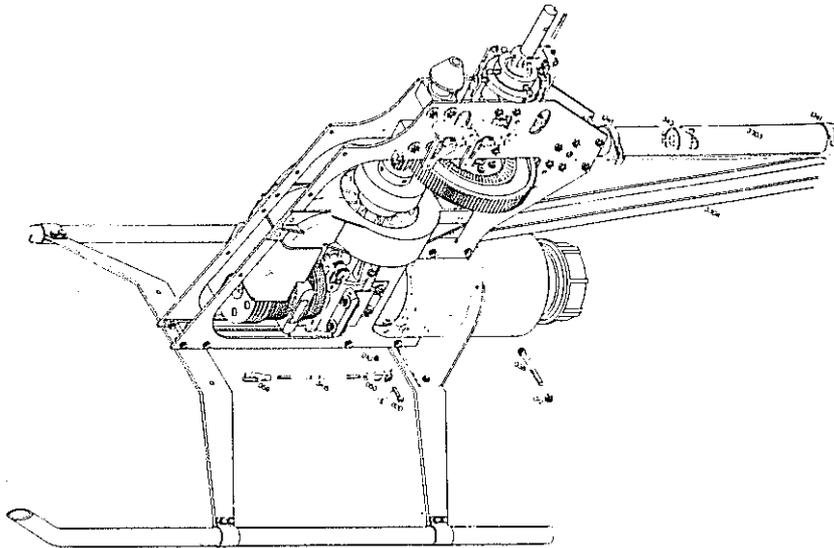
#### Zusammenfassung:

Mit dem Champion wurde ein leichter Kunstflughubschrauber konstruiert, der sowohl für den Schwebefluganfänger als auch für den rasanten Heli-Kunstflieger geeignet ist. Die Qualität der Bauteile und der Baukasten-ausstattung ist vorbildlich. Die sehr gute Paßgenauigkeit aller Teile, die Bauanleitung und die vielen Explosionszeichnungen lassen in wenigen Stunden ein Modell entstehen, welches zwar nicht billig, aber seinen Preis wert ist.

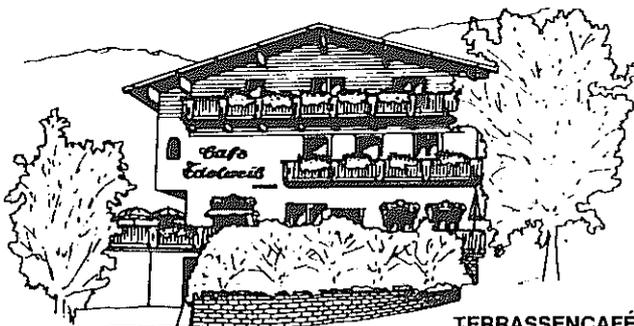
#### TECHNISCHE DATEN:

Hauptrotordurchm. 1400 mm  
 Heckrotordurchm. 265 mm  
 Fluggewicht kompl. 4500 g  
 Fernsteuerung: 5 Servos (Nick, Roll, Pitch, Heck, Motor-drossel,  
 1 Kreisel (Webra)  
 Motor: 10 cm<sup>3</sup> Zweitakt (Webra Speed 61)

Ladenrichtpreis S 10000,-



## MODELLFLUG-FERIEN IM ZILLERTAL

TERRASSENCAFÉ  
PENSION

*Edelweiß*

Sie finden bei uns einen herrlich gelegenen Modellflugplatz mit einer 90 Meter langen Graspiste sowie viele Hangflugmöglichkeiten vor. — Auch für Ihre Familie bieten sich ideale Erholungs- und Freizeiteinrichtungen an.

Z. B. gepflegte Wanderwege, Schwimmbad, Tennisplätze, Bergbahnen und gemütliche Lokale.

UNSER HAUS: Café Pension Edelweiß — alt eingeführter gemütlicher Familienbetrieb. Alle Zimmer mit Bad, Dusche, WC, Balkon. Liegewiese. Reparaturmöglichkeit und Ersatzteillager ist vorhanden.

Unsere Preise: Übernachtung mit Frühstück öS 220,—, Halbpension öS 320,—.

Familie Steger  
 A-6263 Fügen/Zillertal  
 Tel. (05288) 29 64

Vorwahl aus BRD = 00 43-52 88

## Aus dem Leben eines Testers

Viele Modellflieger glauben, daß ein Tester auf die Sonnenseite des Modellfliegerlebens gefallen ist: da gibt es einen Haufen Modelle, Zubehör etc., alles ist umsonst, es erwachsen keine Kosten, und man kann sich einen festen "Schilling" machen, wenn man das Zeug wieder verscherbelt.

Nun, so einfach ist das wirklich nicht. Fangen wir zunächst einmal mit den Kosten an. Sicher gibt es einige Firmen, die ihre Modelle kostenlos für den Test abgeben, andere verlangen einen ermäßigten Preis, und bei weiteren zahlt man wiederum die volle Länge. Folie, Lack, Leim, Motor, Rudermaschinen, Kleinteile etc. trägt selbstverständlich der Tester. Wenn man im Jahr bis zu 30 Maschinen zu "verarbeiten" hat, kann man eine ganz einfache "Milchmädchenrechnung" aufstellen und aus der man erkennen kann, daß ein Tester mit einem derartigen Modellumfang finanziell ganz erheblich belastet wird. Neben der finanziellen Seite kommt nun noch die eigentliche Testarbeit dazu: der Bau des Modells, ganz streng nach der Bauanleitung des Herstellers, das Einfliegen und dann noch die Berichterstattung. Werden große Mängel erkannt, wird unverzüglich der Hersteller davon in Kenntnis gesetzt und nicht im Bericht "zerfetzt". Aufgabe und Sinn der Test-Berichterstattung ist Information, allenfalls Aufzeigen von kleinen Schwachstellen und keine Polemik!

Wird einmal aufgrund von Platzmangel ein Modell "abgestoßen", dann praktisch nur zu den Selbstkosten.

Ich möchte da vielleicht aus der Literatur zitieren:

Kaum hat mal einer ein Bissel was,  
gleich gibt es welche, die ärgert das.

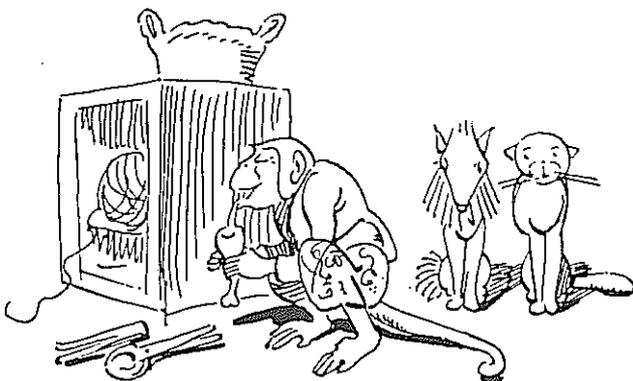
Aus W. Busch' Fips der Affe

oder Wer von niemanden beneidet wird,  
der ist nichts wert!

Aus Epichorm Fragmente 289

Testen ist eine "Hundsarbeit", aber mir macht sie Spaß!

Dr. Georg Breiner



Kaum hat mal einer ein bissel was,  
Gleich gibt es welche, die ärgert das. -

fernsteuern

# 1. Klasse

mit

## MULTIPLEX

# ROYAL mc

mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der  
**SUPER-SERIE**

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



Begrenzte Auflage mit:

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

Fragen Sie Ihren Fachhändler

**MULTIPLEX modelltechnik**

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

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

\*unverbindliche Preisempfehlung

# INFORMATIONEN

## Rödelmodell

Die Firma RÖDEL - MODELLBAU - TECHNIK hat einen neuen Hauptkatalog. Auf 56 bunten Seiten wird das gesamte Programm präsentiert, welches vom Scale-Segler, Motorseglern, Motormaschinen etc. bis zum Schalldämpfer, Bordanlasser und sonstigem Zubehör reicht.

Vom Anfänger bis zum Experten wird den Interessierten ausführlich alles gezeigt, und wie bei einem leckeren Mahl rinnt das Wasser im Mund zusammen.

Wer's nicht glaubt, soll es selber probieren!

Der Katalog ist z.Zt. exklusiv bei der Firma Rödel-Modellbau-Technik, D - 8939 Ettringen, Tel.: 06/08249/1463 erhältlich. Ein Anruf lohnt sich sicher!

**SIMPROP ELECTRONIC**

Carrera/air-jet Baukästen

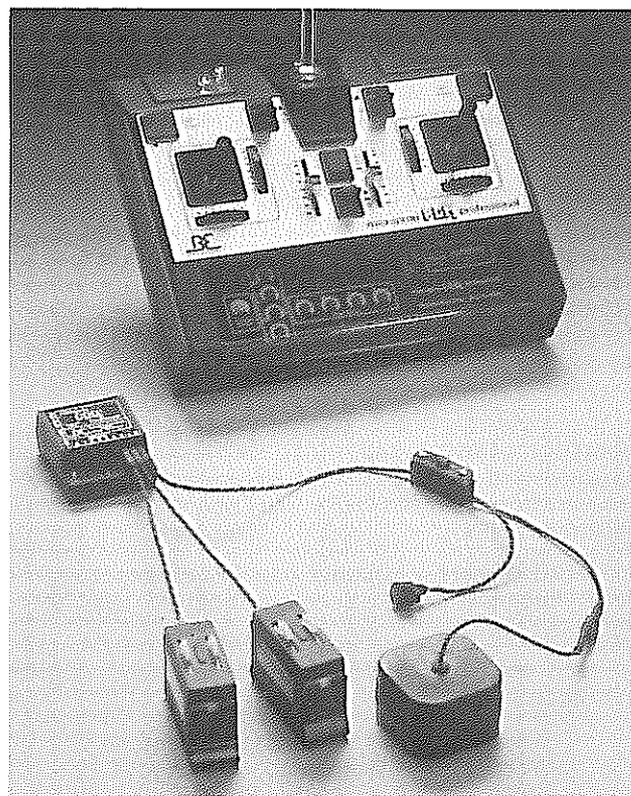
jetzt exklusiv bei SIMPROP!

Das Rätselraten um die Zukunft von air-jet und dem legendären Carrera-Flugmodellprogramm hat jetzt sein Ende.

Die Firma air-jet, die im vergangenen Jahr in finanzielle Bedrängnis geraten war, konnte durch einen Vergleich wieder auf eine solide Basis gestellt werden. Im Zuge einer notwendigen Umstrukturierung will man sich künftig bei air-jet auf die Produktion und Neuentwicklung von Baukästen konzentrieren.

Das air-jet Programm mit seinem Schwergewicht auf Segelflugmodelle ergänzt das Simprop-Angebot in idealer Weise. Neben den bereits bekannten Modellen sollen 1987 einige Neuheiten vorgestellt werden, die über den Modellbau-Fachhandel zu beziehen sind.

# 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

...da werden doch alle  
zu Modellbauern!!

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

**Cockpit**  
MODELLBAU

6020 INNSBRUCK · DEFREGGERSTR. 18  
☎ 05222 / 49 22 88



Hallo, Antik - Modellbaufreunde !

Unlängst hat mich jemand an-gerufen und gefragt, ob wir nicht einmal etwas Älteres zu bieten hätten. Meiner Meinung nach sind Modelle der 40 er und 50 er Jahre keine antiken mehr. Aus diesem Anlaß möchte ich schnell "antiker" werden.

Reigner - Eindecker :

Spannweite 500 mm, Rumpflänge 910 mm.

Auf dem Frankfurter Modell - Wettfliegen zeichnete sich das Modell durch seine vorzüglichen Flugleistungen aus. Der Reigner - Eindecker, der den Euler - Preis von 100 Mk gewann, flog außer - ordentlich stabil. Sobald der Mo - tor abgelaufen war, ging das Mo - dell in den Gleitflug über. Das Gewicht des kompletten Apparats betrug 67 g. Für die Bespannung war dünnes Pergamentpapier ver - wendet worden. Die größte Flugweite bei Boden - start betrug 45 m. Bei Probeflü - gen flog das Modell mehrfach über 50 m. (Auszug aus der Zeit - schrift Flugsport 1912).

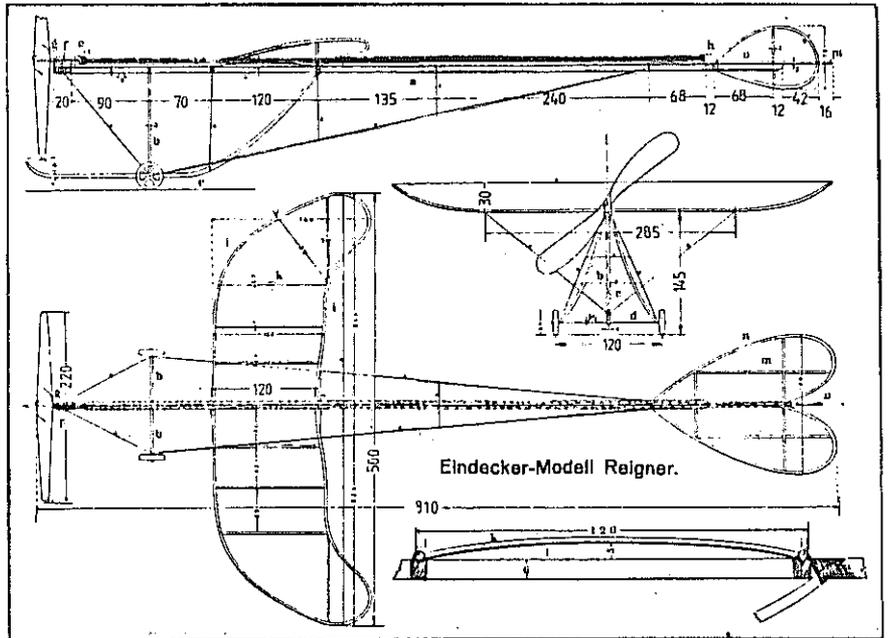
Ein neuer Modell - Benzinmotor

( anno 1913 ! ).

Einen zuverlässig arbeitenden Benzinmotor hat Max Braune, Leipzig, konstruiert. Das Gewicht des 1/2 PS Motors beträgt betriebs - fertig mit Vergaser, Zündspule und Batterie nur 2 kg. Versuche in Rußland haben folgende Um - laufzahlen mit normalen zweiflü - geligen Luftschrauben ergeben:

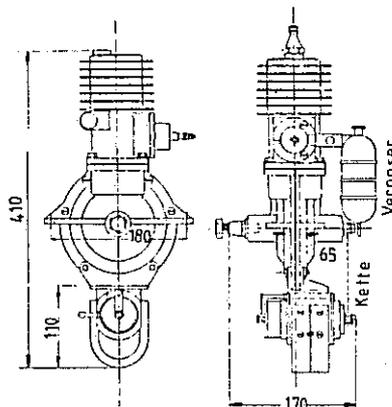
70 cm Propeller	900 Touren
60 cm Propeller	1100 Touren
50 cm Propeller	1400 Touren.

Ohne Propeller, nur mit einem Schwungrad, machte der Motor 2000 U/min. Bei 70 cm Luft - schrauben ist eine Schwundmasse nicht erforderlich, bei kleineren



Schrauben beschwert man den Propeller am besten mit kleinen Bleigewichten oder stellt ihn am besten gleich aus Aluminium her (S 489/13. Jahrgang). Der Motor arbeitet im 4 - Takt - System. Zwei Kolben in V - Form mit stehen - den Zylindern wirken auf eine gemeinsame Kurbelwelle. Die Zündung erfolgt mittels Zündspule und Taschenlampenbatterie und ist verstellbar auf Vor - und

Nachzündung. Es kann ein Kraft - hub pro Umdrehung erzielt wer - den. Die Vergasung erfolgt in einem kombinierten Tropfvergaser, welcher zugleich Benzinbehälter ist und Benzin für 15 Minuten Laufdauer aufnehmen kann. Soll der Motor für Schwingenflieger oder zum Antrieb von Schlagflä - chen dienen, so kann ein kleines Schwungrad auf die Welle gesetzt werden. Die Bedienung ist denk - bar einfach und besteht aus Ölen, Benzin einfüllen, anwerfen und Touren regulieren. Das Kurbelge - häuse besteht aus Aluminium und besitzt einen breiten Flansch, wel - cher zur Befestigung des Motors dient. Die oberste Kühlrippe ist ver - stärkt. In ihr ist eine Zünd - kerze und ein gesteuertes Auspuff - ventil untergebracht. Das Ansaug - en erfolgt durch das Kurbelge - häuse. Zwischen beiden Zylindern sitzt ein Ansaugventil. Von hier aus gelangt das Gasgemisch durch die Kolbenventile in den Explosi - onsaurn. Die Ventile werden



Einzelansicht: 1/2-PS-Modellmotor für Modelle.

durch eine Blattfeder auf den Kolbenboden gedrückt und öffnet sich automatisch beim Ansaughub. Die Ölung ist die sogenannte Schleuderölung. Der Motor kostete seinerzeit 195 Mark.

#### UNSERE DOKUMENTATIONEN

In unseren Bemühungen, eine umfassende Dokumentation zu schaffen, haben wir viele Bücher zusammengetragen, die über uns in Kopie bezogen werden können.

Hier eine kleine Auswahl:  
Benzinmotoren für Flugmodelle und ihr Selbstbau - von Ing. A. Felgiebel aus 1938. 143 Kop. Flugmodelle - von Aurelius Bisail aus 1931. Kopien. Modellflug im NS-Fliegerkorps - von Gustav Bengsch aus 1942. 288 Kopien.

Der praktische Modellflieger - von Hans Gunther und Dr. Paul Hirsch aus 1927. 335 Kopien. Die Luftschaube für Flugmodelle - Entwurf und Herstellung - von Hans Wagner. 67 Kopien. Die Modellbauweise von Flugmodellen - von Dipl. Ing. Karl Ewald. 35 Kopien.

Flugzeugmodellbau - von P. L. Biegenwald aus 1917. 100 Kopien. Handbuch des Flugmodellbaues - von Hans Winkler aus 1940. 93 Kopien.

Modellflugzeuge, deren Konstruktion und Bau - von Curt Hanfland. 56 Kopien.

Nurflügel-Flugmodelle - von Hans Ruggaber aus 1942. 27 Kopien.

Praxis des Flugmodellbaues - von Karl Müller aus 1940. 81 Kop.

Selbstbau von Benzinmotoren für Flugmodelle - von Heinz Thaler aus 1939. 30 Kopien.

Selbsterstellung wirklicher Flugmodelle - von Wilhelm Egger aus 1933. 20 Kopien.

Wir leihen auch verschiedene Fachzeitschriften und Bücher ab, die sich nicht ausschließlich mit dem Modellbau beschäftigen. Diese Unterlagen liegen bei uns auszugswise auf. Dies erscheint sinnvoll, da die Kopierkosten oft sehr stark gesenkt werden können.

FLUGSPORT - Illustrierte, technische Zeitschrift und Anzeiger für das gesamte Flugwesen. Herausgegeben von Oskar Ursinus. 1. Jahrgang 1909 bis 36. Jahrgang, zwischen 5 und 150 Kopien.

Am 6. Dezember 1986 war es so weit. Das erste Oldtimertreffen ist vorbei. Trotz kurzfristiger Planung war die Sitzung gut besucht. Ich möchte allen danken, die sich die Zeit genommen haben und mit dabei waren.

Worüber wurde gesprochen? In erster Linie über die Ausführung der Modelle und über ein erstes Schau-Vergleichs- und Wettfliegen. Ein weiterer Punkt war der Termin des nächsten Zusammentreffens.

#### Bitte notieren:

Nächstes OLD TIMER - TREFFEN: Samstag 28. Februar 1987, 10,30 h im Aero Club, 4., Prinz Eugenstr. 12, 1. Stock.

1. bis 3. Mai 1987, Zusammenkunft und 1. Flugtag am Spitzerberg. Sehr preisgünstige Unterbringung und Verpflegung möglich!

Und nun noch eine Bitte:  
Alle Modellflieger, die am Antik-Modellbau interessiert sind und bisher noch keine Einladung zu einem Treffen erhalten haben, mögen sich bitte melden!!!  
Jeder kommt dann auf die Liste

der Antik-Modellbauer und wird dann von den entsprechenden Aktivitäten verständigt.

Für alle Auskünfte stehe ich zur Verfügung:

Ing. Karl Benes, Hauptstraße 29, 2232 Deutsch-Wagram, Telefon Nr.: 02247 / 3652.

□ □ □



Wer sagt, daß es nur "Buben" gibt, die Modellfliegen? Die 13jährige Claudia Fuschlberger von den Wildkogel-Falken aus Salzburg beherrscht wirklich super ihren Motortrainer. Ein dreifach Hoch für Claudia!

□ □ □

#### VERKAUFE:

SIMPROP SSM 8-Kanal mit Servo und Akku. S 3000,-  
Auskunft: ÖAeC-Sekretariat  
Frl. Reisinger.

□ □ □

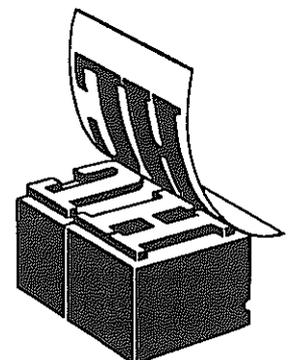
BUCH- UND  
OFFSETDRUCKEREI

*Josef Haberditzl*

GESELLSCHAFT M. B. H.

92 23 95

STURZGASSE 40  
A-1150 WIEN XV



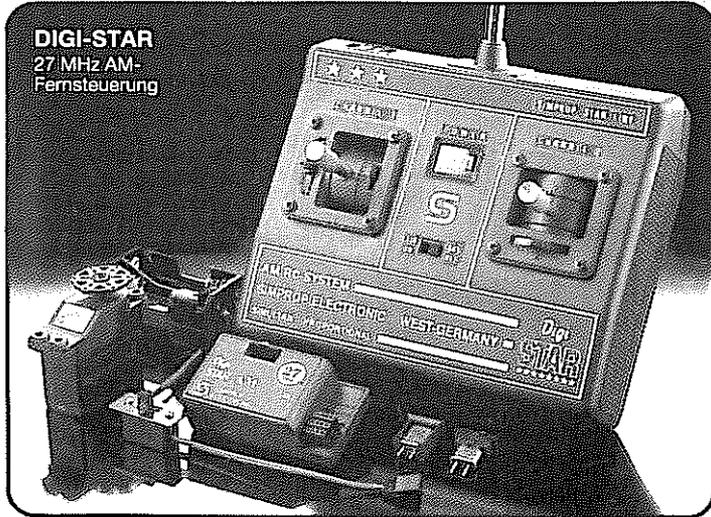
# STAR

★★★★★★

# Fernsteuerungen von SIMPROP

## Klein im Preis – groß in der Leistung

Setzen Sie Ihre Ansprüche an das, was eine Fernsteuerung können soll, ruhig hoch an. Keine Angst – bei Simprop Star Fernsteuerungen brauchen Sie dafür nicht gleich tief in die Tasche zu greifen.



Set 27 MHz Best.-Nr. 0200107

Suchen Sie eine Zweikanal-Fernsteuerung für Ihr RC-Car oder Ihr Schiffsmodell? Die **DIGI-Star 27 MHz** ist da genau das Richtige!



Set 27 MHz Best.-Nr. 0200000  
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200026

Oder möchten Sie eine zuverlässige Zweikanal-Fernsteuerung in 40 MHz, die Sie auch in einfache Flugmodelle einbauen können (es könnte ja sein, daß Sie auch diese Sparte des Modellsports kennenlernen möchten)? Dann empfehlen wir Ihnen unsere preisgünstige **Star 4 FM** Fernsteuerung. Auch in 27 MHz lieferbar.



Set 35 MHz Best.-Nr. 0200069  
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200077

Sind die Flugmodelle, die Sie bauen, bereits mit Querruder und Motordrossel ausgerüstet? Dann brauchen Sie eine zuverlässige 4-Kanal-Fernsteuerung (= 8 Funktionen) wie die **Star 8** in 35 und 40 MHz lieferbar.



Set 35 MHz Best.-Nr. 0200115  
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200123

Wenn Ihnen 4 Kanäle nicht reichen und Sie den Ehrgeiz haben, weiterzumachen, haben wir im Star-Programm für Sie genau das Richtige: Die **Super Star 12**! Mit 6 Kanälen = 12 Funktionen kann die Super Star 12 von Anfang an das, wofür Sie bei den meisten Systemen nachher viel Geld ausgeben müssen. Entscheiden Sie sich daher für Power auf 6 Kanälen – von Anfang an.

★★★★★★★★★★★★★★★★

Natürlich bieten wir Ihnen für alle Star-Fernsteuerungen (von der „kleinsten“ an) volle Werksgarantie und den prompten Simprop-Service (Reparaturen werden innerhalb von 3 Arbeitstagen ausgeführt).

Durch modernste Bauteile sind die Star-Fernsteuerungen klein und handlich. Das ist nicht nur für jugendliche Modellbauer-Einsteiger ein Vorteil. Die Empfänger sind echte Mini-Empfänger mit moderner IC-Elektronik. Natürlich bieten wir Ihnen für Ihre Star-Fernsteuerungen auch ein reichhaltiges Zubehör wie Fahrtregler, Servos, Schaltrelais usw. Fragen Sie Ihren Modellbau-Fachhändler nach STAR-Fernsteuerungen!

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC  
Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

... Partner des Modellbau-Fachhandels

# Variable Wertungen helfen überleben

Hans Gremmer, BRD

## Beispiel - Freiflug

Variable Wertungen sind das Gegenteil von starren Wertungen, wie sie im Freiflug üblich waren und zum großen Teil noch üblich sind: Bis jetzt flog man in der Ebene fast durchwegs Maximalzeiten von 3 Minuten, am Hang überwiegend 5 Minuten, ganz gleich, ob diese Zeiten überhaupt möglich und für die Siegerermittlung nötig waren. Obendrein führten sie bei ungünstigem Wind zu Verkehrsgefährdungen und Modellverlusten.

Verteidigt werden die starren Wertungen mit dem ausgeleiteten Argument der "Rechtssicherheit" und dem Hinweis auf das internationale Reglement. Daß man auch mit Zusatzregeln eine "rechtssichere" variable Wertung erzielen kann - sofern nicht schon der gesunde Menschenverstand ausreicht - sollte eigentlich auf der Hand liegen.

## Beispiel Hangflug F1E:

Nun machten wir im Hangflug mit der variablen Wertung den Anfang, 1981 bei der EM in Lofer von den anwesenden sechs Nationenvertretern einstimmig beschlossen: Fünf Durchgänge mit Maximalzeiten zwischen 2 und 5 Minuten und "durchgangsbezogener Prozentwertung", d.h. die verschiedenen Maximalzeiten sollten mit 100 % pro Durchgang umgerechnet werden, da hierbei die Leistungsschwierigkeit als annähernd gleich vorausgesetzt wird: So entsprechen 5 Minuten im idealen Aufwind der Leistungsschwierigkeit von 2 Minuten Maximalzeit bei Seitenwind oder bei sehr starkem Gegenwind, der die Modelle zu schnell abtreibt.

Buchstäblich lebensrettend erwies sich diese Wertung bei der EM 1984 am Wölkerkogel/Gaberl in der Steiermark: Zunächst flog

man beim 1. Durchgang 4 Minuten bei Wind nahe 12 m/s, bei böiger werdendem Wind anderntags noch jeweils 2 Minuten im 2. bis 5. Durchgang, "obwohl es sich um eine Europameisterschaft handelte". Ergebnis: Der Wettbewerb wurde nicht zu einer Europameisterschaft im Modellbergen umfunktioniert, denn kein Modell ging verloren, und es wurde trotzdem ein Sieger ohne Stechen ermittelt - Karl LINTNER aus Österreich.

Nun sagt ein psychologischer Lehrsatz, daß die alten Assoziationen (Gedankenverbindungen) immer wieder die Oberhand über die neuen zu gewinnen versuchen ... und wenn schon variabel, dann bräuchte man doch nur die Startstellen entsprechend höher oder tiefer zu legen und könnte zur Vermeidung der "komplizierten" Prozentumrechnung die Flugzeiten alle gleich lassen. Das hätte z.B. am Wölkerkogel bedeutet, daß man bei stärker werdendem Wind noch höher hinaufgehen hätte müssen - also sozusagen in die Sturmregion - um das am Vortage festgesetzte Maximum von 4 Minuten weiterführen zu können: Ein völlig unmögliches Unterfangen!

Nehmen wir aber einmal weniger drastische Windänderungen als Beispiel: Am frühen Vormittag, also zu Wettbewerbsbeginn geht normalerweise der Wind schwächer als untertags. Um das starre 5 Minuten-Maximum zu erreichen, müßte man also höher hinaufgehen, bei günstigerem Gegenwind dann wieder hinunter, bei Seitenwind dann wieder höher hinauf - man stelle sich vor allem bei größeren Wettbewerben die zeitraubenden Umbauten und Umzüge vor! - Nun legen manche die Startstelle gleich so hoch, daß man praktisch bei jedem Wind von dieser Höhe aus fünf Minuten erreichen kann - die Strapazen bei Seiten- oder gar Rückenwind sind vorprogrammiert...

Es gibt eben nur eine Lösung: Man legt die Startstelle auf die niedrigst zugängliche Höhe mit gutem Geländeeinblick. Bei leichtem Wind morgens setzt man dann das Maximum gemäß der Leistungserwartung fest - sagen wir einmal 3 Minuten. Bei günstiger werdender Anströmung kann man dann auf 5 Minuten erhöhen. Sollte der Wind zu stark werden, etwa über 9 m/s, wo sogar der Unterbruch des Wettbewerbes erlaubt wäre, sind 2 bis 3 Minuten durchaus gerechtfertigt, oder bei einsetzendem Seitenwind dasselbe.

Nur auf diese Weise wird das Fliegen mit kleinstem Aktionsradius - also "raumsparend" - verwirklicht.

Weil die älteren Assoziationen mit der starren 5 x 5 Minuten-Wertung sich doch wieder ins Bewußtsein drängen, sagt man sich: Kleinere Hänge - gut, aber warum die Zeiten ändern? Aber hier beschwört man geradezu den "spöttlichen Unfrieden":

Erstens gilt für alle Leistungsanforderungen der Grundsatz der "durchschnittlichen Erfolgserwartung": Wenn man 5 Minuten Maximalzeit ansetzt, muß dies auch von einem guten Teil der Wettbewerber halbwegs erreichbar sein, nicht nur von einem einzigen Glücksritter. Die Folge wäre: Die Mehrheit wäre unzufrieden, und gar manche haben bei solchen Wettbewerben schon vorzeitig eingepackt, eben weil sie keine Chance für eine "Aufholjagd" sahen. Die Illusion des "Beinahe-Sieges" wird bei solchen Wettbewerben für die Allgemeinheit zerstört. Daß bei allen Wettbewerben die Illusion des "Beinahe-Sieges" als Zielvorstellung gilt, beweist doch schon das Bestreben bei Wettbewerben nach der alten Wertung, die Starthöhe so zu legen, daß jeder die Chance für ein 5-Minuten-Maximum wahrnehmen konnte. Man mied

ängstlich Gelände, wo nur selten oder nie ein 5 Minuten-Maximum erzielt wurde.

#### Beispiel Freiflug/Ebene:

Immer 3 Minuten - wie einfach und "rechtssicher" klingt das - auch wenn dabei Modelle über Autobahnen und in Ortschaften fliegen. Nur mit 30 m Schnur starten und das Maximum auf 2 Minuten herabsetzen? Bis jetzt nicht bewährt, da in dieser Höhe noch kein Thermikanschluß mit "mittlerer Erfolgserwartung" gelingt. Lösung: Bei Thermikwetter mit 50 m Schnur 2 Minuten fliegen!

Wird nun ein Massenstechen die Folge sein? Nein! Eine absolut neue Erkenntnis besagt: Entweder geht es hinauf oder hinunter - entweder herrscht Aufwind oder Abwind - ein Zwischenzustand, also Null-Thermik - gibt es tagsüber kaum. Aufwinddiagramme beweisen dies - siehe auch Buch "Vom Balsa-Gleiter zum Hochleistungs-Segler" (Verlag FMT, D7570 Baden-Baden) Seite 258, zwar aus Messungen in Senegal stammend, aber auch neuere aus unseren Breiten beweisen dasselbe.

Daß auch im Großsegelflug ähnliches gilt, konnte ich am Beispiel eines ULF (=Ultra-Leicht-Flugzeug) auf der Wasserkuppe miterleben: Es handelte sich um einen Laufgleiter von etwa 10 m Spannweite und mit einem bespannten Gitterrumpf von etwa 6 m Länge, der am vorderen Rumpfboden mit einem Durchlaß für die "Startbeine" aufwies. Wegen des geringen Gewichtes und der damit verbundenen geringen Penetration im Abwind konnte man den Wechsel von Steigen und Sinken anschaulich verfolgen: Im Aufwind stieg das Flugzeug oft 700 bis 800 m über die Kuppe, aber nach jeder Aufwindphase folgte prompt Abwind, der den Segler oft bis unter die halbe Hanghöhe sinken ließ - da half kein Strampeln mit den Beinen mehr!

Im Modellsegelflug mußten sich die Folgen von Auf- und Abwind auch in den Ergebnislisten niederschlagen: Eine Auswertung von Dutzenden Leistungs-Kaderwettbewerben von hohem Niveau zeigte, daß es sich entweder um Aufwind- oder Abwindflüge handelte. Im Aufwind flog natürlich alles 180 sec, aber nur etwa 12 % aller Flüge darunter bewegten sich zwischen 120 und 180 sec - es waren also 88 %

aller Nicht-Maximalflüge ausgesprochene Abwindflüge mit Zeiten unter 120 sec. Mit anderen Worten: Selbst bei einem allgemeinen Maximum von 120 sec hätte es nur etwa 12 % mehr Maximalflüge gegeben - also kein Massenstechen. Morgens und abends kann man natürlich das Maximum auf 3 oder unter Umständen sogar auf 4 Minuten festsetzen. In diesen windschwächeren Tageszeiten ist die Abtrift ohnehin wesentlich geringer als tagsüber.

Natürlich brechen hier die älteren Assoziationen immer wieder durch. Nur eine radikale Änderung der Wettbewerbsgewohnheiten mit einer Art "Gehirnwäsche" kann hier endlich ein vernünftiges, raumsparendes Fliegen erzwingen. Man könnte einmal mit Wettbewerben "DER KLEINE UHU" beginnen: Statt der vielfach geforderten 3 Minuten-Maximalzeit, "weil es sich um ein A1-Modell handelt" - könnte man getrost mit 50 m Schnur nur 1 Minute fliegen und dabei sogar ohne Stechen einen Sieger ermitteln. Und kommt es trotzdem zu einem Finale mit vielen Punktgleichen - ich bezweifle das - hätten die meisten das Gefühl eines "Beinahe-Sieges".



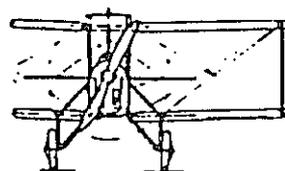
Variable Zeiten-  
charmant angeboten  
beim Kolibri-FIE-  
Wettbewerb am Spit-  
zerberg im Juli 83  
erstmalig bei einem  
intern. Wettbewerb.  
◀

Gremmer in sicherer  
Hut von Jury-Mit-  
gliedern: Dr. Mencl,  
CSSR (l) und Edwin  
Krill, A (r). ▶

Aufnahmen:  
Archiv Gremmer



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



Augustin BRABEC — MODELLBAU, A-2702 WR. NEUSTADT, Kollonitschgasse 16, Telefon 02622/36 87

# Hanno PRETTNER

## fliegt neue Dauerflug-Weltbestleistung von 12h 05 min 13 sec



Wie bereits in prop 9/10 - 1986 angekündigt, hat Hanno PRETTNER eine neue Weltbestleistung im Dauerflug für Wasserflugmodelle von 12 Stunden 05 Minuten 13 Sekunden geflogen. Diese Leistung wurde als österreichischer Rekord anerkannt und der FAI zur Bestätigung als Weltrekord eingereicht. Leider hat die FAI diesen Rekord aus formalen Gründen noch nicht bestätigt.

Hanno Prettner schreibt nun im nachfolgenden Bericht, wie es zu dieser Weltbestleistung kam.

Den Wunsch - einmal einen Weltrekord aufzustellen - hatte ich schon lange in mir. Bedingt durch unseren übvollen Terminkalender und den großen Wettkämpfen (Weltmeisterschaft od. Las Vegas TOC), die meistens im Herbst abgehalten wurden, war eine gezielte Vorbereitung auf einen Rekordflug aus zeitlichen Gründen nie möglich. Nachdem aber das Tournament of Champions in Las Vegas abgesagt wurde, gingen wir - vorerst gedanklich - daran, für heuer einen Weltrekord einzuplanen. Persönlich übt der Dauerflug auf mich einen starken Reiz aus. Es ist diese extrem lange Zeitspanne in der einfach alles perfekt funktionieren muß, da man das Modell - wenn es einmal gestartet wurde - nicht mehr zwischenlanden darf. Die Regeln besagen ferner, daß nur ein Pilot während des gesamten Fluges die Steuerung bedienen darf und es ist auch nicht erlaubt, in der Luft nachzutanken. Schade, denn wir hatten schon die abenteuerlichsten Ideen für ein Im Flug - Nachtanken.

Nach genauestem Studium des Internationalen FAI Sporting Code; wobei uns der Rekordflugreferent Dipl.-Ing. Harald Sitter entscheidend mithalf versteckte Bestimmungen zu entdecken und gleichzeitig für das FAI Protokoll alles in Englisch/Deutsch der Form entsprechend anzulegen; konnte ich mit der Gesamtbe- rechnung des Modells beginnen.

Die Anforderung war, daß es langsam fliegen sollte bei gleichzeitiger maximaler Zulademöglichkeit. Parallel dazu wurden Motor- tests gestartet; der optimale Motor, den ich dafür herausfand, war der Super Tigre S 29 mit 4,8 ccm Hubraum. Optimal in dem Sinn, da er größte Leistung bei geringstem Gewicht (alles im 3,5 ccm Gehäuse) hat. Außerdem hatte ich genügend Leistungs- reserve zur Verfügung, um das 4998 g schwere Modell vom Wasser abzuheben. Die ersten Versuche, den EMCO enduro abzuwassern, waren total ent- täuschend. Außer einem Wett- schwimmen mit einer zufällig vorbeipaddelnden Ente war nichts drinnen. Nachdem wir den Groß- teil von handelsüblichen Schwimmern probierten (mit demselben Effekt), mußten wir unsere eigenen Schwimmer ent- wickeln. Mit einer vollkommen neu gestalteten Laufflächenform und anderen Querschnitten, klappte es dann auf Anhieb. Was niemand mehr für möglich hielt, gelang: der kleine 29er Super Tigre zog den riesigen EMCO enduro aus dem Wasser; und wie auch noch. Beim Weltrekordflug hatte ich eine Abhebzeit aus dem Wasser von 7 Sekunden !!

Was sich jetzt zeitlich so gerafft liest, war eigentlich eine Ent- wicklung über insgesamt ca. 1 1/2 Jahre. Es mußte dieses EMCO enduro Entwicklungsprogramm öfters für andere Vorhaben unterbrochen werden (z.B. Vorbe-

reitung für WM 85 und internat. Wettkämpfe) und auch im heurigen Jahr gab es einen Engpaß, als mein Vater und ich wechselweise erkrankten. Ich konnte also aus gesundheitlichen Gründen an verschiedenen inter- nationalen Meetings nicht teil- nehmen; auch der Prototypenbau für den enduro verzögerte sich.

Als diese optimal flogen, wurde dann von uns in unserer Werk- stätte (in Rekordzeit) der für den Rekordversuch extrem leichte EMCO enduro gebaut. In neuester Technologie - mit Kohlefaser Steckzeug und Kevlar Verstärkung der hochbeanspruchten Teile - konnte ein Abfluggewicht (ohne Sprit) von ca. 2450 g für das knapp 3600 mm große Wasser- flugmodell erreicht werden. Das Schwimmgewicht betrug davon 300 g und die Akkus dafür ebenfalls ca. 420 g. Der Trag- flügel ist in Rippenbauweise aufgebaut; von der Firma Balsa Aigner gelang es, Balsaholz mit extrem geringem Gewicht und außerordentlich hoher Festigkeit zu bekommen - es flog beinahe schon alleine. Nur dadurch war es möglich ein minimales Gewicht der Zelle zu erzielen.

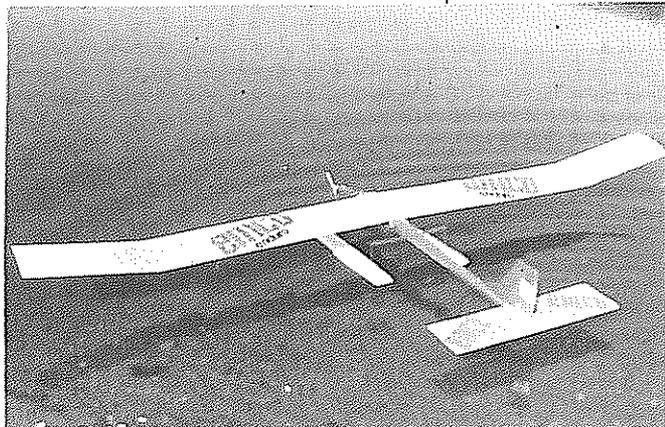
Mein Grundprinzip ist nach wie vor, das Rekordmodell und die dazu notwendige Technik so einfach als möglich zu gestalten, damit jeder, der sich interessiert, ohne großen Aufwand so ein Modell nachbauen kann. Natürlich bleiben noch etliche Kriterien

unbeantwortet, aber es gelang mir zu zeigen, daß es möglich ist, mit unveränderten Serienprodukten Weltrekordleistungen zu erzielen, sofern das Modell aerodynamisch optimiert wurde. Das tragend ausgelegte Profil, welches auch noch bei stärkerem Wind gut ankommt, wurde von mir selbst entwickelt und bringt bereits bei langsamer Fluggeschwindigkeit einen guten Auftriebswert und

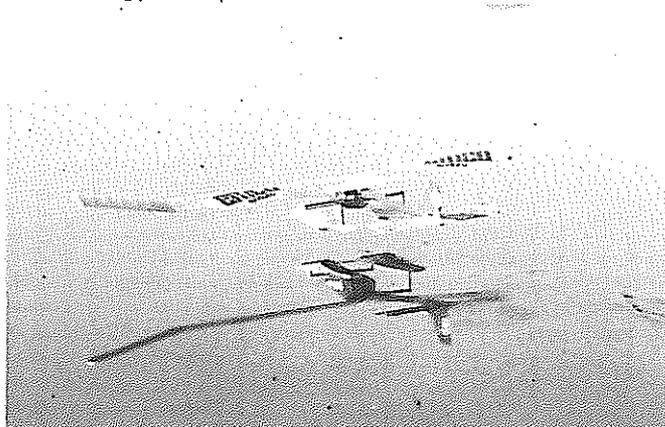
eine große Re-Zahl. Das Höhenruder ist aus Balsa/Styro vollsymmetrisch, um größtmögliche Flugstabilität zu erzielen.

Ebenso ist der Super Tigre S 29 komplett serienmäßig - wie er aus der Schachtel kommt, ohne jede Änderung. Lediglich der Vergaser wurde einer Modifikation unterzogen. Während des Fluges war lediglich eine Drehzahl von 7000 - 9000 Upm notwendig, um

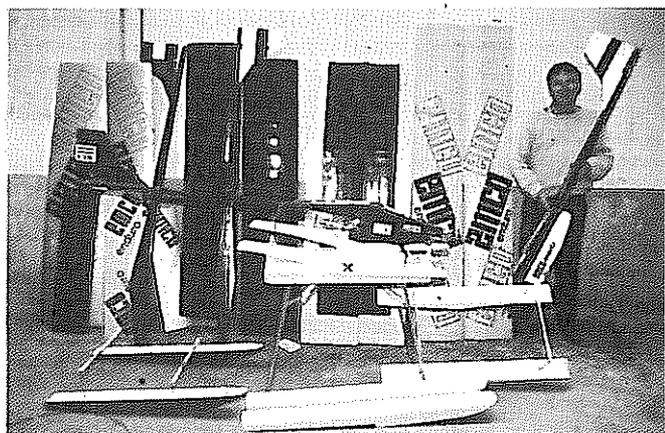
das Modell auf Höhe zu halten. Da der Motor aber bei Höchstleistung auf ca. 14 000 Upm hinaufdrehte, wurde der Vergaser-Ansaugquerschnitt drastisch reduziert. Dies konnte ich mit meiner Emco Compact 6 Drehbank mühelos erledigen. Möglichkeit 1: Eine Hülse mit 1 mm Wandstärke zu drehen und sie auf den Düsenstock schieben. Möglichkeit 2: Ich habe ein



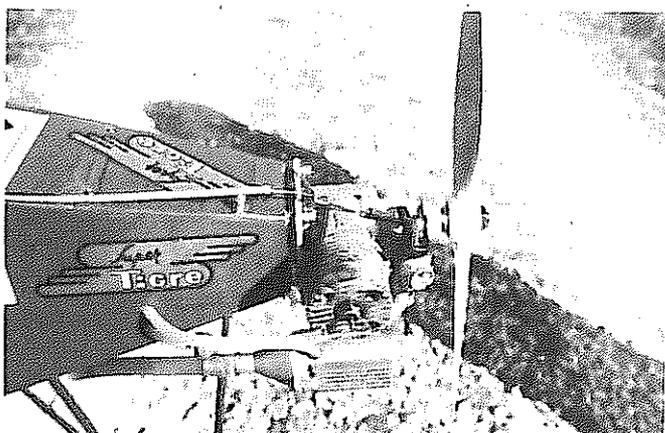
Vor dem Start mußte das Modell 1,5 min. auf die Schwimmfähigkeit getestet werden



EMCO enduro beim Start zum Rekordflug; 15 cm über dem Wasser



Diese Arbeit war notwendig zur Erringung des Rekordes: 4 komplette EMCO enduro mit Schwimmern



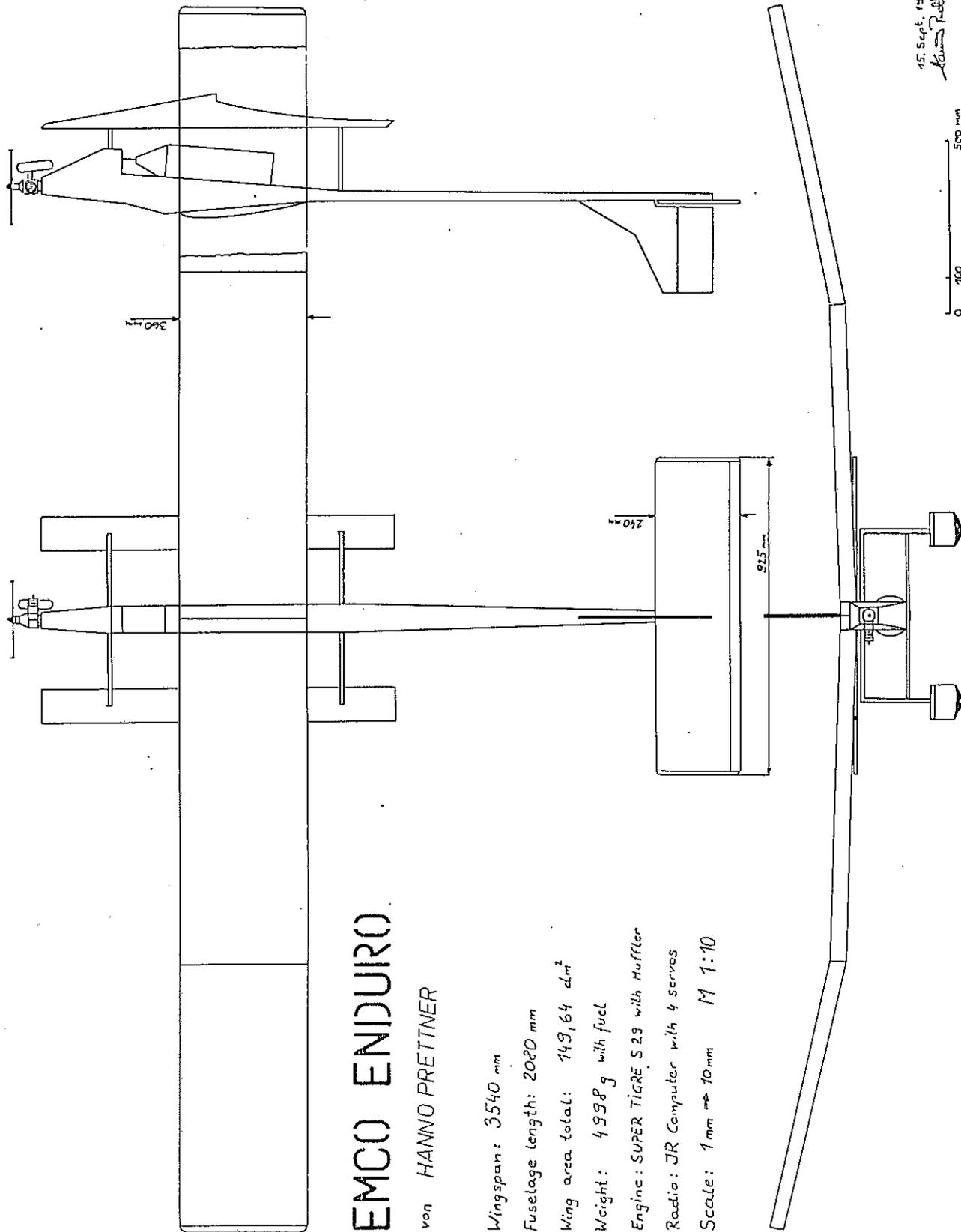
Das "Herz" des EMCO enduro: der Super Tigre S 29 mit Schalldämpfer und Spezialvergaser



Das Funktionärsteam: v.l. die Zeitnehmer Fleischhaker und Posch, Hanno Prettnner, Zeitnehmer Niederhofer und Flugdirektor Ing. Richard Gradischnig.



Live vom Rekordflug: Fleischhaker und Gradischnig beobachten und Hanno Prettnner fliegt bei 6° C am Morgen



# EMCO ENDURO

von HANNO PRETTNER

Wingspan: 3540 mm

Fuselage length: 2080 mm

Wing area total: 149,64 dm<sup>2</sup>

Weight: 4998 g with fuel

Engine: SUPER TIGRE S 23 with Huffer

Radia: JR Computer with 4 serves

Scale: 1 mm → 10 mm M 1:10

15. Sept. 1986  
Hanno Prettner

0 100 500 mm

Plättchen genau in die Ansaugöffnung eingepaßt und darin ein 3 mm Loch gebohrt. Mit der Lochgröße kann man die Enddrehzahl beeinflussen und das Saugverhalten ist auch super. Dadurch reagiert der Motor aber wesentlich empfindlicher auf die Gemischeinstellung und ich mußte - wegen des besseren Saugverhaltens - den Mittelbereich abmagern. Mit dem Emco Vertikalfräser auf meiner Compact 6 wurde in den linearen Küken - Steuerschlitz ein Radius gefräst; eine Druckfeder im Vergaser ließ nun das Küken entlang dieses Radialschlitzes gleiten und das Gemisch war immer optimal aufbereitet.

Da Super Tigre Motore auf Grund ihrer inneren thermischen Konstruktion meistens zu kühl laufen, mußte ich auf der Drehbank die Kühlrippenfläche um 50 % verkleinern, um bei den 7000 - 8000 Upm Durchschnittsdrehzahl die gewünschte Motorentemperatur zu erreichen. Außerdem habe ich beide Kohlefaser Steckstäbe auf 5 mm abgedreht, damit sie in die Aluhülse passen. Wie man sieht, ist eine Drehbank dafür unbedingt notwendig, aber es würde auch schon eine Emco Compact 5 reichen.

Fernsteuermäßig konnte ich meine neue JR/Graupner mc - 18 computer einem Dauertest unterziehen, den sie hervorragend bestand. Durch Super - Schnellladen wurde der Sender innerhalb von 12 Minuten wieder vollgepumpt. Ich konnte die Stellung des Gasservos am Senderdisplay in Zahlen ablesen. Dadurch war ich eigentlich immer relativ genau über den Treibstoffverbrauch informiert. Dazu habe ich vor dem Rekordflug am Boden die effektiven Verbrauchswerte bei bestimmten Drehzahlen (Gasstellungen) ermittelt und konnte so hochrechnen, wie lange die Tankfüllung reichen würde. Gesamt habe ich für die erzielten 12 Std 5 min ca. 2,9 l Sprit benötigt und dies ohne Thermik, wobei ich am Morgen ca. 4 Stunden im dichtesten Nebel fliegen mußte. Die Sichtweite betrug max. 100 m und ca. 10 m nach oben! Das war ein richtiger Kampf und wegen meiner großen Konzentration kann ich mich fast nicht mehr an Einzelheiten

erinnern. Die Flughöhe lag meistens bei 2 - 5 m; sogar bei den Autos wurden die hochgeklappten Hecktüren geschlossen, um weniger Flugbehinderungen zu haben. Um ca. 11 Uhr verschwand der Nebel und wir hatten ideales Flugwetter; Windstille und ca. 20 Grad. Der EMCO enduro flog zum x-ten Male seine Links- und Rechtskreise und schlagartig kam Spannung auf als wir uns der magischen 10 Std.-Marke näherten. Der Weltrekord kam in Griffweite und als der 11 Std. Weltrekord Wert des Russen Zaslavsky überschritten wurde, herrschte gespannte Stille. Würde es noch gelingen, den bestehenden Weltrekord um die geforderten 2 % zu überbieten? Der Motor wurde nun auf eine etwas höhere und sichere Drehzahl gebracht, um jedes Risiko auszuschließen; bei einem tiefen Vorbeiflug konnten wir genügend Sprit noch im Tank sehen und wir wußten, daß der Treibstoff auf jeden Fall reichen würde. Bei 11 Std. 16 min wich die Spannung unbeschreiblichem Jubel: Wir hatten es geschafft. Ich flog noch weiter, denn ich wollte unbedingt 12 Std erreichen. Dies war aber bereits nach 19:15 und es begann zu dunkeln. Kurzerhand wurde die Bordbeleuchtung eingeschaltet und nach dem Abstellen des Motors erfolgte die Landung genau am Startpunkt um exakt 19:20 und 13 Sekunden. Damit war der alte Weltrekord um über 1 Stunde überboten, obwohl der Treibstoff im Tank für ca. noch 1 Stunde Flugzeit gereicht hätte. Den Entschluß zu landen faßte ich, weil ich über die Restkapazität der Akkus nicht Bescheid wußte und warum sollte ich das Risiko eines Stromausfalles eingehen. Meine Graupner mc - 18 war mit dem battery-failsafe so programmiert, daß bei zu wenig Bordspannung das Gasservo automatisch auf Leerlauf gehen würde. Nach der Landung stellten wir fest, daß der Stromverbrauch minimal war. Der 2400er Akku hätte noch für weitere 3 Stunden gereicht. Der Grund dafür waren die neuen Graupner C 3011 Flächenservos, die höhere Kraft bei minimalstem Verbrauch haben. Gesteuert wurde der EMCO enduro nur über Seiten- und Höhenruder.

Abschließend möchte ich mich bei allen Personen bedanken, die die Voraussetzungen für diesen Rekord schufen. In erster Linie bei den Österreichischen Draukraftwerken (ÖDK), speziell bei Herrn Dir. Gregori, der uns in zuvorkommendster Weise die Genehmigung für die Ufer- und Stauseebenützung erteilte. Aber auch genauso Dank allen Bewohnern der Ortschaften St. Lorenzen und Peratschitzen, die Verständnis für unsere Tests und den Weltrekordflug zeigten.

Den wesentlichsten Anteil am Gelingen hatten aber die offiziellen Sportzeugen. Als directing official fungierte unser Kärntner Landessektionsleiter Richard Gradischnig, der sich kurzfristig für dieses Vorhaben zur Verfügung stellte. Zeitnehmer 1 war KFC Boss Fleischhacker, der auch die erforderliche geeichte Waage für den Gewichtsscheck vom Eichamt organisierte. Zeitnehmer 2 war eine steirische "Leihgabe": Gerhard Niederhofer aus Eisenerz, der den langen Weg nicht scheute, nur um ein Wochenende lang in die Luft zu sehen, um so wie seine Kollegen, den Flug des EMCO enduro optisch und akustisch zu verfolgen.

Nun, vielleicht ist es mir gelungen auch andere Modellflieger für diese Art des Flugsports zu motivieren. Neben den Erkenntnissen des Dauertests für Motor und RC Anlage mögen sich sicherlich einige fragen, was es einem mehrfachen Weltmeister bedeutet, einen ganzen Tag lang im Kreis zu fliegen; die Antwort darauf ist ganz einfach: neben der technischen Herausforderung hat es mir ganz einfach riesigen Spaß gemacht.

□ □ □

#### TEST - VORANKÜNDIGUNG

für prop 3/4 - 1987

MISTRAL - ein RC/MS-Motorsegler von Glück.

KALYX - ein Motorsegler von Ing. Rögner.

ANTARES - eine Kunstflugmaschine von Simprop.

NORDIC FLY - ein "Elektrogerät" von Freudenthaler.



## 2. Hubschrauber - Europameisterschaft

Mannschaftsführer Gerhard Lustig

Begonnen hatte alles mit dem leidigen Visaproblemen der französischen Regierung. Unser Teilnehmer Josef Brennsteiner wurde von einer Hektik gepackt und so splitterte sich unser Team bei der Anreise auf. Helfer Heinz Eckmann fuhr mit mir später nach. Nach einem kleinen Zwischenstopp bei Heli International in Lausanne erreichte man nach knapp 1800 km Autofahrt die bekannte südfranzösische Flugzeugmetropole nahe der Pyrenäen.

Im Vorort Blagnac bezogen wir nahe dem Airbus-Zentrum unsere Hotelzimmer.

Das Flugfeld befindet sich auf einer Mülldeponie. Es waren dort alle notwendigen Installationen vorhanden, sogar ein Telefon, ein Swimmingpool (wozu?) und Videostationen.

Nur auf die Toiletten hatte man vergessen, oder man dachte, keine zu brauchen. Erst herbe Proteste der Mannschaftsführer ließ die Leute von Blagnac auf heutige sanitäre Notwendigkeiten zumindest Rücksicht nehmen, und man baute eiligst ein Plums klo.

Das Wetter - sonst in ganz Europa kein Wölkchen - war ausgerechnet während der Wettbewerbsdauer miserabel. Die Temperaturen fielen auf knapp 10 Grad.

Haute cuisine de la depotoire - so konnte man die kennengelernte Feldküche bezeichnen. Eine im Grunde genommen sympathische französische Zigeunerfamilie sorgte mit deftiger lokaler Kochkunst für manches Darmgewitter bei den ausländischen Gästen.

Fette Würste, Därme und viele Schwämme aus der Umgebung waren die Begleiter auf unserem Speisezettel. Hygiene war ein Fremdwort, dafür wurde als Gegenmittel roter Tischwein im Überdruß bereit gehalten. Die Zigeuner waren aber mit so viel Freude an der Arbeit, daß sie

nie auf die Idee kamen, den Gästen vielleicht zu viel des Guten zugemutet zu haben. Ein Bankett beim Bürgermeister von Blagnac wurde ebenfalls angeboten - ein Anstrich internationalen Flairs. Überhaupt waren die Franzosen sehr freundlich und gaben sich große Mühe, einige Unzulänglichkeiten bestmöglich zu kaschieren.

### Josef Brennsteiner Die Überraschung dieser EM!

Der sympathische Bramberger hatte bekanntlich voriges Jahr große Probleme bei der WM in Kanada. Dies war für ihn wohl der Startschuß einer beachtenswerten Aufholjagd. Stundenlang und Liter um Liter Treibstoff verbrauchend, übte er - meist allein - die diversen Programmpunkte. Im Frühjahr ließ er dann erstmals aufhorchen: 5. Platz in Nizza, inmitten der Europabesten etabliert.

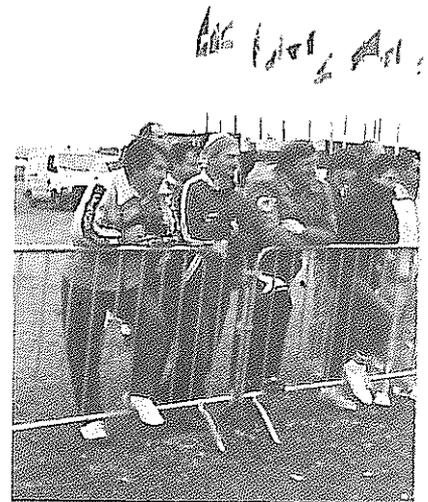
Dann wieder Training und nationale Wettbewerbe. Josef nahm seine sportlichen Ziele sehr ernst, und verbissen kämpfte er um seine Reputation im internationalen Heli-Geschehen.

In WEBRA - Österreich fand er dazu einen hochpotenten Partner. Gemeinsam mit Gerhard Kaineder wurde u.a. im F3C-Sport der Wert österreichischer Modellflugtechnologie in die Welt getragen.

Bereits am Trainingstag verfolgten die Wettbewerbsteilnehmer das Vorbereitungsprogramm des Salzburgers. Zwei optimal gestylte Schlüter-Long Ranger (lackiert von J.-Schatz) waren das äußere Zeichen eines möglichen erfolgreichen Abschneidens bei diesen Europameisterschaften.

Im ersten Durchgang gab es gleich ein paar schwierige Situationen für Wettbewerber und Teamführer zu meistern. Unterschiedliche Wind- und Wetterverhältnisse verzeichneten etwas das Wertungsbild. Die Schweizer

hatten arge Probleme. Graber und Müller wurden vorerst disqualifiziert. Ersterer wegen Zeitüberschreitung, der Zweite hinterflog die Flightlinie der Punkterichter. Peter Oberli konterte prompt mit Einsprüchen. Im Falle von Graber erhielt er berechtigten Erfolg zugesprochen, Müller blieb ohne Score. Graber nützte natürlich mit seinem Sitar-Hubschrauber die Gunst des Schicksals und belegte bei Windstille hinter Heim und Lucchi den dritten Platz.



V.l.n.r.: Wolfgang Matt, die Brüder Sitar und Josef Brennsteiner 4. Platz

Brennsteiner war Sechster und plötzlich im Kreis der Mitfavoriten.

Im zweiten Durchgang zeigte Brennsteiner auf, was er vor hatte. Die drittbeste Durchgangswertung katapultierte ihn nach Heim und Lucci auf den vierten Zwischenrang.

Die mitfavorisierten Belgier erkannten bald, daß diese EM nicht die ihre war, und auch die selbstsicheren Briten kamen letztendlich nicht zur Geltung. Auch das deutsche Team hatte sowohl vor als auch während des Wettbewerbes latente Probleme.

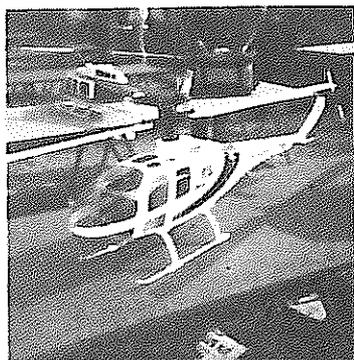


Ewald Heim bleibt weiterhin die Nummer 1 in Europa



Helicopter Flightlinie der deutschen Mannschaft; im Vordergrund die Long Ranger, dahinter die Lockheed von EM E. HEIM

Wachsmuth demissionierte vorher als Fachreferent und Teammitglied. Lediglich der Topfavorit Ewald Heim schien von diesen Vorgängen unberührt. Seine Lockheed war optimal im Einklang zum Piloten auf Sieg getrimmt worden. Der Titelverteidiger brachte auch den leichtesten Helicopter (ca. 4,10 kg) auf die Waage. Im dritten Heat änderte sich dann nichts mehr am Klassement. Josef Brennsteiner verringerte zwar ein wenig den Punkteabstand zu Daniel Graber, aber der Vorsprung des Schweizer aus dem ersten Durchgang war nicht mehr aufzuholen.



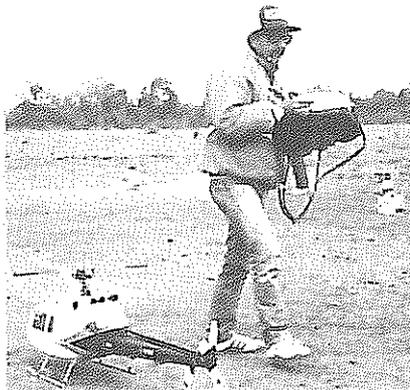
Die LOCKHEED des Europameisters E. Heim, BRD

So konnten sich zwei weitere Österreicher freuen, denn mit dem dritten Gesamtrang von Graber - auch der letzte Durchgang brachte keine Veränderungen mehr - landeten die Sitar-Brüder aus Innsbruck ihren bislang größten Erfolg.

Auch sonst änderte sich vieles: Brennsteiner war diesmal der bestgereimte Schlüter-Pilot. Der Vater des Modellhelicopters war sichtlich davon angetan. Er zollte unserem gewichtigen Modellsportler ehrliches Lob. Die ersten vier Plätze waren überhaupt von



Davidleit (l.) BRD und Deproof (Vorsitzender der SC F3C der CIAM)



S. Lucchi (I) belgte Platz 2 mit Ecureeul

verschiedenen Fabrikanten besetzt worden. Der neue und alte Europameister heißt Ewald Heim. Gratulation! Er verhalf mit seiner brillanten Vorstellung schlußendlich noch der eher enttäuschenden bundesdeutschen Mannschaft zu einem zweiten Platz in der Mannschaftswertung. Diese gewannen die Schweizer mit nur 5 Punkten Vorsprung auf Heim, Heine und Davidleit.

**Einzelwertung**

Platz	Name	Nationalität	Punkte
1.	E. Heim	D	4467,0
2.	S. Lucci	I	4357,5
3.	D. Graber	CH	4310,0
4.	S. Brennsteiner	A	4212,5
5.	U. Müller	CH	4161,0
6.	L. Mount	GB	4112,5
7.	V. Heine	D	4100,0
8.	F. Perucchi	CH	4018,0
9.	U. Johansson	S	3927,5
10.	K. Vinnianke	NL	3927,0
11.	M. Davidleit	D	3917,0
12.	J. Wallington	GB	3873,0
13.	T. Verbrugge	B	3832,0
14.	G. Saragosa	I	3767,5
15.	R. Nessen	N	3731,0
16.	J. Dupont	B	3663,5
17.	J. Amacher	F	3630,5
18.	P. Lekeien	B	3590,5
19.	M. Briggs	GB	3559,0
20.	K. Nielsen	DK	3550,5
21.	P. Mella	I	3481,5
22.	D. Chabert	F	3446,0
23.	M. Nyegaard	DK	3306,0
24.	T. Cedergren	S	3261,5
25.	J. Lent	NL	3252,5
26.	P. Nordstrom	S	3056,5
27.	L. Hoeg	DK	3024,5
28.	P. Caldenley	E	2512,0
29.	E. Hagenaars	NL	1282,0
30.	S. Dauphin	F	726,0

**Mannschaftswertung**

	Punkte
1. Schweiz	12489
2. Deutschland	12484
3. Italien	11606,5

Josef Brennsteiner war natürlich überglücklich, und er konnte mit seinem vierten Rang auch wirklich zufrieden sein, hing doch ein Platz auf dem Stockerl am berühmten seidenen Faden. Der Applaus bei der abendlichen Schlußgala zeigte den hohen Sympathiegrad des Vertreters aus Österreich. auf. Brennsteiner zeigte allen, daß er zu kämpfen versteht und er ein würdiges Beispiel für Fleiß und Einsatz darstellt.

Österreich errang in F3C damit seinen bisher größten Erfolg, und es ist nunmehr zu hoffen, daß auch andere Wettbewerbspiloten aus unserem Land zukünftig in dieser Kategorie erfolgreich

sein wollen. Breitebildende Maßnahmen müssen jetzt folgen, damit dieser Erfolg kein einzelner bleiben wird. Josef Brennsteiner wird mit dieser gezeigten Einstel-

lung sicherlich noch weiter nach vorne kommen können und wahrscheinlich einen Platz an der Sonne erkämpfen können.

Wir beglückwünschen Josef Brennsteiner zu diesem Erfolg recht herzlich und hoffen mit ihm auf eine Topplatzierung bei der nächsten Weltmeisterschaft in der Schweiz.



D. Graber (CH) mit Sitar dem Hersteller des gleichnamigen Helicopters belegte Platz 3



Josef Brennsteiner und Mannschaftsführer Gerhard Lustig und die Schlüter Long Ranger

# Rückblick 1986

## Große Ereignisse beim UMFC-Waidhofen/Thaya

Ein Bericht von Wolfgang Schlager

Ende August wurde auf der Modellfluganlage des UMFC-Waidhofen/Thaya eine Modellflugveranstaltung durchgeführt. Die LANDESMEISTERSCHAFT von NÖ in der Klasse RC III einschließlich Gästeklasse, die LM in F3A, das Grenzlandpokalfliegen (NW) in der Klasse F3A, die Jubiläumsfeierlichkeiten zum 25 jährigen Gründungsjubiläum, sowie ein Schaufliegen waren die Programmpunkte, welche an diesem Wochenende bewältigt werden mußten.

Das Wetter spielte nicht besonders mit, es war kalt und windig, doch herrschten reguläre Wettbewerbsbedingungen.

Nun aber der Reihe nach.

Zahlreiche Gäste und Wettbewerbsteilnehmer trafen bereits am Freitag abend ein. Bei Gulaschsuppe und Bier wurden Erfahrungen und Meinungen ausgetauscht und Erlebnisse erzählt, und die Stimmung war bestens. Obmann Wolfgang Schlager ehrte an diesem Abend verdiente Mitglieder des Vereines. So wurde an Erich Vlcek und Franz Bittner als erste Mitglieder die neu eingeführte Vereinsmedaille verliehen. Auch die Vorstandsmitglieder und die Damen der Kantine wurden für jahrelange Verdienste ausgezeichnet. Obmann Schlager hob in einer kurzen Ansprache die besondere Bedeutung des gemeinsamen Engagement

in einem Verein, der geographisch nicht besonders günstig für Veranstaltungen liegt, hervor. Außerdem sei es wichtig "Am Ball zu bleiben" und für einen Verein, der von Tradition spricht und diese auch hat, "Das Feuer zu schüren" und nicht die Asche von früheren Feuern aufzubewahren.

Man blieb noch lange im Clubhaus sitzen und plauderte bis spät in die Nacht hinein.

Am Samstag gings dann richtig los. Pünktlich um 9 Uhr die LM in RC III gestartet. 4 Niederösterreicher und 3 Gäste, unter ihnen der regierende Staatsmeister Trettenbrein, waren für diesen Wettbewerb genannt. Die 3 Durchgänge verliefen ohne nennenswerte Höhepunkte, und so stand bereits mittags der Sieger fest. Landesmeister von NÖ wurde mit 2347 Punkten Josef STÖIBER vom HSV Burg Kreuzenstein vor Andreas Greulberger, UMFC Waidhofen/Th. mit 2299 Punkten. Dritter wurde Walter Rekersch mit 2119 Punkten, HSV Burg Kreuzenstein.

Die Gästeklasse konnte erwartungsgemäß STM Alfred Trettenbrein vom FC St.Paul mit 2498 Punkten vor Jürgen Gstettner, FC Seeadler mit 2138 Punkten und Michael Klamecker vom ÖMV Wien mit 1858 Punkten für sich entscheiden. Wie bereits erwähnt, gab es keine besonderen Höhepunkte. Nennenswert ist die bei vielen Piloten herrschende Unzufriedenheit in dieser Klasse. Sowohl das Figurenprogramm als auch das Motorlimit

von 6,5 cm<sup>3</sup> findet keinen rechten Anklang. Ob man hier nicht doch im Hinblick auf das Umsteigen in die Klasse F3A nochmals eine Änderung in der Klasse RC III durchführen sollte? Aber auf keinen Fall jedoch nur am "Grünen Tisch".

## GRENZLANDPOKALFLIEGEN 1986

Nach einer Mittagspause gings dann weiter mit dem GRENZLANDPOKALFLIEGEN in der Klasse F3A. Es waren 15 Piloten angemeldet. 13 Piloten, unter ihnen auch 2 Piloten des Nationalkaders, gingen dann an den Start. Die Bewertung erfolgte durch fünf erfahrene Punkterichter: A.Reyer, H.Wüstenberg, A.Moser, W.Zehethofer und G.Benischke, und man konnte sicher sein, von schweren Fehlentscheidungen verschont zu bleiben, wie sie leider immer wieder vorkommen. Die Wettbewerber waren mit den Punkterichtern zufrieden, und auch der Veranstalter dankt ihnen für ihre gute Arbeit und hofft, sie auch für kommende Wettbewerbe wieder gewinnen zu können.

An diesem Nachmittag wurden 2 Durchgänge durchgeführt, und erwartungsgemäß setzten sich die beiden Piloten des Nationalteams, Heinz Kronlachner und Manfred Dworak, bereits merklich vom übrigen Starterfeld ab. Der Olympische Gedanke ist aber auch aus dieser Sportart nicht wegzudenken, und ich bewundere immer wieder Piloten, die eigentlich keine Chance auf einen

Platz haben, aber dennoch immer wieder mitfliegen. Bravo !

Am Abend wurde in der Vereinshütte, wie könnte es in Waidhofen anders sein, gefeiert. Obwohl es etwas eng wurde, man konnte wegen der kalten Witterung nicht ins Freie ausweichen, mundete der Surbraten besonders gut. Die Stimmung erreichte bald ihren Höhepunkt, was im Besonderen unserem BSL Krill zu verdanken war. Er entdeckte seine poetische Ader an diesem Abend und dichtete eine Ode auf den Verein, welche er auch in das Gästebuch übertrug. In einer so netten Gesellschaft vergeht die Zeit wie immersehr rasch, beinahe zu rasch, und so verließ man auch diesmal erst zu recht später Stunde den "Tatort".

Am Sonntag wurde das Grenzlandpokalfliegen mit dem 3. Durchgang fortgesetzt. Leider konnte der an einer Grippe erkrankte und nach 2 Durchgängen an 2. Stelle liegende M. Dworak diesen Durchgang nicht mehr bestreiten und mußte bereits am Vormittag wieder abreisen.

Sieger wurde Staatsmeister Heinz Kronlachner, UMFC Meggenhofen mit 2362 Punkten vor Manfred Dworak, ÖMV Klagenfurt mit 2203 Punkten. Den 3.

Platz erreichte Erich Filgas, ÖMV Wien mit 2141 Punkten. Unser Heimpilot, Wolfgang Lemmerhofer, belegte den 8. Platz.

Der UMFC-Waidhofen/Thaya gratuliert den Siegern, aber auch allen übrigen Piloten zu ihrem Einsatz und dankt für die Teilnahme am Grenzlandpokalfliegen.

Um 13,30 Uhr konnten dann zu den Jubiläumsfeierlichkeiten zahlreiche Ehrengäste, u.a. Abg. zum NÖ Landtag Dirnberger, der Präs. d. NÖ Aero Club, Prof. Ledl, der BSL OSR Dir. Krill, der LSL v. NÖ, OSR Dir. Schobel, der LSL v. Wien und Mitglied der ONF, Grillmeier, der LSL v. Salzburg, Niederwimmer, der Obmann des UTS Waidhofen, Dr. Wittmann und viele Gäste und Freunde des Modellflugsportes von Obmann W. Schlager begrüßt werden. Dem Bürgermeister der Stadtgemeinde Waidhofen, OSR Dir. Mayer, selbstverständlich ebenfalls anwesend und unter den Ehrengästen verweilend, wurde vom Obmann Schlager die Ehrenmitgliedschaft des UMFC Waidhofen verliehen. Auch an einen langjährigen Freund des Vereins, Dir. Hörmann, wurde die Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Nach den Ansprachen von Präs. Ledl, LSL Schobel und BM Mayer, hielt BSL Krill die Festansprache. Vor zahlreich erschienenem Publikum hob er die Verdienste des Vereines um den Modellflugsport, sowie die besondere Bedeutung des Modellflugsportes, als von der Bundessportorganisation anerkannte Sportart hervor.

Gründungsmitglied Vlcek und Altobmann Bittner bekamen aus der Hand des Präs. Ledl, für besondere Verdienste die Goldene Ehrennadel des ÖAeC überreicht.

Nach der Siegerehrung wurde dann ein Schaufliegen durchgeführt. Zahlreiche Höhepunkte wie Fallschirmspringer, Großfliegerüberflüge, die Landung eines Segelflugzeuges, Modellhubschraubervorführung und Flugmodellvorführungen begeisterten das trotz der kalten Witterung so zahlreich erschienene Publikum. Zum Ausklang des Flugtages wurde am Abend noch ein Heißluftballon gestartet.

Der UMFC Waidhofen/Thaya hofft, daß alle Teilnehmer und Gäste einen angenehmen Aufenthalt hatten, dankt nochmals für Ihr Erscheinen und würde sich freuen, Sie auch im kommenden Jahr wieder zum Grenzlandpokalfliegen in der Klasse F3A begrüßen zu dürfen.



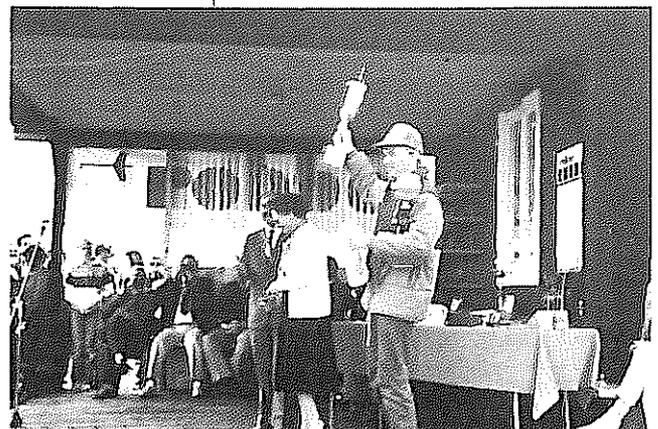
Obmann Wolfgang Schlager begrüßt alle Gäste



BSL Edwin Krill bei der Festansprache



Viele Pokale und Preise warteten auf die Sieger



Der strahlende Sieger - STM Heinz Kronlachner

## Nationales FÜRSTENFELDER POKALFLIEGEN in F1A und F1B

von FR Ing. Ernst Reitterer

Am Sportfliegerplatz FÜRSTENFELD sind wir nicht nur geduldet, sondern in erster Linie HERZLICH WILLKOMMEN !

Dies versicherte uns der Hausherr, Dipl. Arch. Hans Richter, bei der Siegerehrung in der Flugplatzkantine. Er ist auch Vizepräsident im ÖAeC Landesverband Steiermark. Es ist daher geboten, die Feststellung in meinem Bericht in prop über die F1E-EM 1986 auf der Wasserkuppe: "..... dies wäre in Österreich ein Ding der Unmöglichkeit ....." zu widerlegen !

Könnten denn nicht auch andere Sportflugplätze dem Beispiel Fürstenfelds folgen ? Es wäre dies eine Geste des guten Willens !

Die Verantwortlichen am Flugplatz Fürstenfeld und natürlich auch die Anrainer BITTE VOR DEN VORHANG !

Nun aber zum Wettbewerb.

Die Sektion Modellflug des SFC Fürstenfeld veranstaltete unter seinem Sektionsleiter für Modellflug Erich Hohenbalken den nun schon traditionellen Herbstpokal in den int. Freiflugklassen F1A und F1B am 25./26. Oktober 1986. Die Wettbewerbsaktivität des Vereines reicht bis in die 60er Jahre zurück !

Pünktlich begann am Samstag der Wettbewerb in der Klasse F1B. Sogar BSL Edwin Krill und ONF Robert Grillmeier, auf der Durchreise nach Kapfenberg, waren gekommen und konnten sich vom "friedlichen Zusammenleben" der Segelflieger, Motorflieger und Fallschirmspringer mit den Modellfliegern selbst überzeugen.

Die beiden ersten Durchgänge wurden bei nahezu Windstille geflogen - hier dominierte STM Reitterer mit 2 vollen Zeiten. Als aber während des 3. Durchganges Südwind aufkam, erwischte es das Modell von Reitterer im Fluge, da es "ausgehungert" geflogen wurde, kam es nach 1 1/2 Minuten ins "Pumpen", und nach 121 Sekunden standen die Stoppuhren. Damit war schon der Weg frei für einen späteren Sieg von Helfried Herbsthofer (SFC-Fürstenfeld). Nach Startstellenwechsel und stärker werdendem Südwind verlor Herbsthofer nach einem Max sein Modell im Wald., Reitterer dagegen hatte einen verpatzten Start, und mit 72 Sekunden war auch der 2. Platz in Frage gestellt. Franz Wutzl jun., mit dem 4. Platz bei der EM bestplatzierte Österreicher, hatte anfangs Probleme, vor allem mit dem Antriebsgummi, der dauernd riß. Als er endlich diese Schwierigkeiten meisterte, war es dann aber für eine bessere Platzierung zu spät.

Helfried Herbsthofer erzielte mit 1212 Sekunden Gesamtflugzeit eine sehr gute fliegerische Leistung und war damit ein würdiger Sieger. Helmut Pold wurde Zweiter, also ein Doppelerfolg für den SFC Fürstenfeld, sie wußten den Heimvorteil zu nützen.

War es am Samstag noch relativ schön gewesen, kam am Sonntag, dem Nationalfeiertag, der im Wetterbericht angekündigte Regen. Geflogen wurde die Klasse F1A. Es waren 22 Wettbewerber am Start.

Der erst 8-jährige Reinhold Pacher aus Finkenstein in Kärnten war der

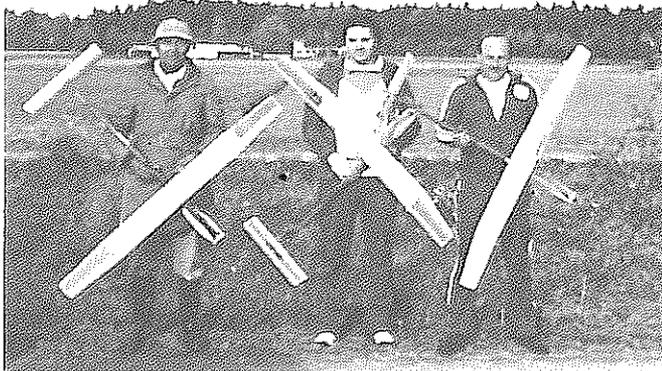
große Sieger der F1A - Jugend. Er flog auch ein mit Folie bespanntes Modell seines Vaters (? Red.) und erreichte damit nach 5 Durchgängen immerhin eine Gesamtflugzeit von 732 Sekunden.

Der Sieger in der F1A - Klasse wurde einmal mehr Klaus Salzer vom MFC-Wiener Neustadt. Er baute seine Führung von Durchgang zu Durchgang mehr aus und erreichte eine Gesamtflugzeit von 1251 Sekunden. Damit hat er seinen Platz im Nationalkader für die WM 1987 fixiert. Er war zum ersten Mal in Fürstenfeld dabei und mußte als "Deutschösterreicher" aus Obertshausen bei Frankfurt zu Hause, eine Reisedecke von insgesamt 1800 km zurücklegen, um am Wettbewerb teilnehmen zu können.

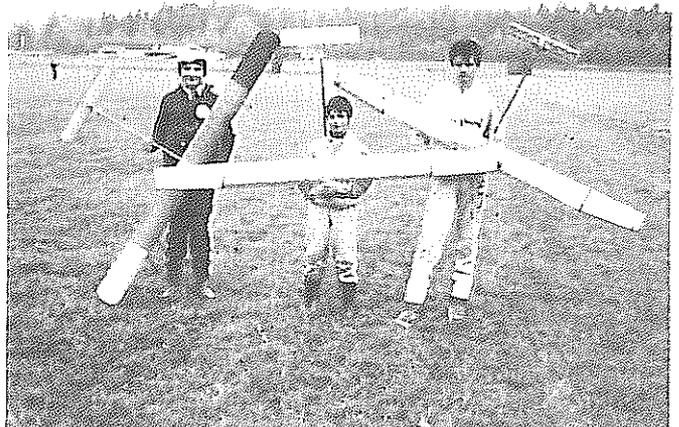
Bei der Siegerehrung konnte Salzer aus der Hand des Bürgermeisters, Herrn Dir. Erich Kospach den wohlverdienten, riesengroßen Siegerpokal der Stadt Fürstenfeld in Empfang nehmen.

Erich Hohenbalken dankte allen Helfern recht herzlich und überreichte den Damen ein nettes Blumengebinde und der einzigen weiblichen Teilnehmerin, Verena Greimel (ÖMV-St. Pölten) überdies noch einen zierlichen Glaspokal. LSI Mag. Helmut Krasser fungierte als Jury und blieb in dieser Funktion "Gott sei Dank" arbeitslos.

In der Hoffnung, es mögen 1987 noch mehr Freiflieger den Weg nach Fürstenfeld finden - denn Fürstenfeld ist eine Reise wert - ging man spät abends, nach langem Fachsimpeln auseinander.



Die Siegergruppe in F1B: 1. Helfried Herbsthofer (l.), 2. Helmut Pold (r.) und 3. Ernst Reitterer (r.)



Die Spitzengruppe der F1A-Jugend: Reinhold Pacher, der "große" Sieger - um 2 Köpfe kleiner als der 2. Heinz Nitsche und 3. Thomas Pacher



Klaus Salzer siegte mit "Lovebird" - vergl. prop 2/81



Am F1A-Tag dominierte der Regenschirm, wie hier an den Startstellen ersichtlich

#### DIE ERGEBNISSE

##### Klasse F1 A :

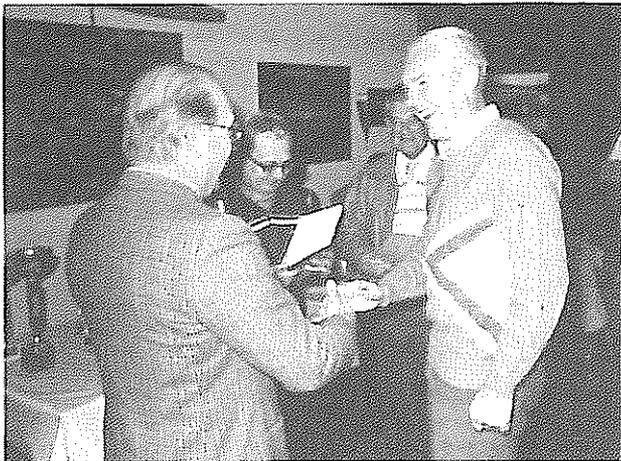
- |                       |                      |                     |
|-----------------------|----------------------|---------------------|
| 1. Salzer Klaus       | MFC Wr.Neust.        | 1251                |
| 2. Kraus Werner       | ÖMV Wien             | 1191                |
| 3. Truppe Reinhard    | ÖMV Feldk.           | 1181                |
| 4. W.Kamp 1162,       | 5. R.Kahlhofer 1150, |                     |
| 6. M.Grüneis 1094,    | 7. E.Reitterer 1081, |                     |
| 8. H.Fuss 1062,       | 10. V.Horcicka 1033, |                     |
| 11. H.Dolezal 999,    | 12. A.Zavodsky 996,  |                     |
| 13. Vera Greimel 931, | 14. R.Göd 917,       |                     |
| 15. F.Mang 907,       | 16. A.Dätzl 850,     | 17. H. Nitsche 849, |
| 18. F.Wutzl jun.      |                      | 367 Sek.            |

##### Klasse F1A - Jugend :

- |                    |               |     |
|--------------------|---------------|-----|
| 1. Pacher Reinhold | MFC Finkenst. | 732 |
| 2. Nitsche Heinz   | LSV Salzburg  | 570 |
| 3. Pacher Thomas   | MFC Finkenst. | 454 |
| 4. Horcicka Toni   | MFC Wr.Neust. | 230 |

##### Klasse F1 B :

- |                     |                 |                  |
|---------------------|-----------------|------------------|
| 1. Herbsthofer Hel. | SFC Fürstenf.   | 1212             |
| 2. Pold Helmut      | detto           | 1119             |
| 3. Reitterer Ernst  | LSV Salzburg    | 1093             |
| 4. F.Wutzl jun.     | 1050,           | 5. H.Cmelik 617, |
| 6. R.Göd 457,       | 7. F.Wutzl sen. | 255 Sek.         |



Der F1A-Sieger Klaus Salzer erhält aus der Hand des Bürgermeisters den Pokal der Stadtgemeinde Fürstenfeld. Dazwischen der rührige WL Erich Hohenbalken und Hausherr Ing. Richter



Wettbewerbs Stimmungsbild. Im Hintergrund das Flugplatzgelände Fürstenfeld

Immer eine  
Idee mehr.  
Denn wir sind  
Fachgeschäft.



## Flugmodellbau

DIE  
BESTEN  
WÜNSCHE

ZUM  
NEUEN  
JAHR

Weil nichts älter ist als ein Modell  
von gestern, bieten wir Neues am  
laufenden Band...



Spiel + Freizeit  
**SEIGERT**

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale  
Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING





## SALZBURGER FREIFLUG-LANDESMEISTERSCHAFTEN 1986

Erstmals konnten nach 10 jähriger Pause wieder 3 Freiflugklassen, nämlich F1A, F1B und F1E ausgefliegen werden.

F1E als Ersatz für die kurzfristig abgesagte Landesmeisterschaft in F3B, und da SICH ENTGEGEN UNSEREN Erwartungen gleich 5 Salzburger Modellflieger am Bundeslehrgang für F1E (selbstgesteuerte Hangflugmodelle) Ende September 1986 in Obergrafendorf beteiligten, war eine LM durchaus berechtigt, denn alle kamen zum Bewerb.

Die F1E - LM wurde am Samstag dem 18. Oktober in Lauterbach ausgetragen.

8 Teilnehmer waren gekommen, um bei wenig Wind und heiterem Himmel vom etwa 40 m hohen NW-Hang zu fliegen.

In Anbetracht der kleinen, beim Kurs gebauten Anfängermodelle "Magnetica", wurde das Maximum auf 120 Sekunden festgelegt. Die Altmeister Dokulil und Reitterer waren natürlich auch dabei, und schließlich gab es sogar zwischen ihnen und Josef Permetinger, ein Absolvent des Lehrganges, ein Stechen, wobei Gerold Kerndler - ein weiterer Absolvent - dieses Stechen nur um 1 Sekunde verfehlte. Nun wurde das Max auf 300 Sekunden hinaufgesetzt. Bei einbrechender Dunkelheit schaffte nur Reitterer 290 Sekunden und wurde Salzburger F1E-Landesmeister 1986.

Das Modell von Dokulil landete im Wald auf einer stattlichen Fichte und wurde wegen der Finsternis nicht mehr geborgen. Am nächsten Tag wurde es offenbar direkt vom Baum herunter gestohlen. Auch das gibt es und hat sicherlich nichts mehr mit fairem Sport zu tun.

Am Samstag dem 1. November wurde am Nachmittag bei mildem und beinahe bei windstillem Wetter am "Silvesterfreifluggelände" bei Nußdorf die LM in F1B ausgetragen. Am Start waren 5 Wettbewerber, die 2 Eigenkonstruktionen, einen Windy 63 und 2 Tilkas einsetzten. STM Reitterer setzte sich mit einem über 70 Jahre alten Modell durch, woran aber vorher niemand zweifelte.

Heinrich Nitsche (MFC-Salzburg) wurde Zweiter und Vorjahreszweiter Alexander Spann wurde mit Windy Dritter.

Am Sonntag dem 2. November wurde ab 12 Uhr in Anif die Segelflugklasse F1A ausgetragen, nachdem es nach stundenlangem Regnen endlich damit aufhörte. 12 Teilnehmer waren erschienen, darunter 2 Jugendliche. Der Wind war lebhaft und kam aus Südost, dadurch war auch ein Fliegen von 3 Minuten unmöglich. Während des 5. Durchganges mußte infolge eines starken Regenschauers der Bewerb abgebrochen werden. Es gab dadurch einen Überraschungs-Landesmeister durch Johann Stöllinger (MFC-Salzburg), der erst seit 2 Jahren Freiflug betreibt. Er setzte übrigens eine sehr sauber gebaute F1A - Nordic ein und verwies den heuer schon 2-fachen Landesmeister Reitterer auf Platz 2. Dritter wurde Heinrich Nitsche (MFC-Salzburg). Manfred Grill (LSV-Salzburg), 14 Jahre jung und F1A-Jugendmeister wurde auch hier 1. und hätte Reitterer



Der F1A-Landesmeister Johann Stöllinger (MFC-Salzburg) mit seiner NORDIC

um 3 Sekunden auf Platz 3 verwiesen. Auch er flog eine Nordic.

Eine Siegerehrung durch LSL Johann Niederwimmer mit Dankesworten an die Funktionäre zum Saisonabschluss beschloß den Reigen der Landesmeisterschaftler 1986 in Salzburg.



F1A-Jugendmeister Manfred Grill (LSV-Salzburg) flog ebenfalls mit dem F1A-Hochleistungssegler NORDIC

### DIE ERGEBNISSE

#### Klasse F1E :

1. Reitterer Ernst	LSV-Sbg.	600+290
2. Permetinger Jos.	detto	600
2. Dokulil Heinz	detto	600

4. G. Kerndler 599, 5. F. Samer 589, 6. E. Huber 466, 7. M. Grill 300, 8. P. Dokulil 218 Sekunden.

#### Klasse F1B

1. Reitterer Ernst	LSV-Sbg.	1049 s
2. Nitsche Heinz	MFC-Sbg.	877 s
3. Spann Alexander	LSV-Sbg.	591 s

4. F. Samer 313, 5. A. Jochan 217 Sekunden

#### Klasse F1A

1. Stöllinger Joh.	MFC-Sbg.	569 s
2. Reitterer Ernst	LSV-Sbg.	550 s
3. Nitsche Heinrich	MFC-Sbg.	546 s

4. F. Piber 510, 5. D. Piber 497, 6. J. Kreuzberger 475, 7. A. Berger 418, 8. F. Kühnegger 394 Sekunden.

#### F1A - Jugendwertung

1. Grill Manfred	LSV Sbg.	553 s
2. Nitsche Heinz	detto	509 s



Die Teilnehmer der Landesmeisterschaft in F1B.

Im Vordergrund mit Hut Staats- und Landesmeister 1986 Ernst Reitterer (LSV Salzburg)



## TIROLER LANDESMEISTERSCHAFT in RC IV in Lienz/Osttirol

**Hermann LERCHENBERGER MFC Wörgl**  
neuer Landesmeister in RC IV

Am Samstag, dem 18. Oktober 1986, wurde auf dem Modellflugplatz des ÖMV-Lienz die Tiroler Landesmeisterschaft in der Klasse RC IV durchgeführt. Bei idealem Flugwetter und somit durchwegs gleichen Bedingungen für alle Teilnehmer konnte die Veranstaltung stattfinden. Am Start waren 12 Seglerpiloten, davon 7 Nordtiroler und 5 Osttiroler.

Der Austragungsmodus war der, daß in 3 Durchgängen des RC IV-Programms, das aus 7 Figuren besteht, geflogen wurde, und davon die beiden besten Durchgänge für die Endwertung zählten. Die Ausgangshöhe für diese Flugübungen betrug ca. 150 m. Dank der versierten Schlepp-Piloten Siegfried Fehrenbach (F - Schlepp) und Adolf Lisy (Huckepack), beide vom MFC-Wörgl, war ein reibungsloser Ablauf dieser "Transporte" in der Luft für alle Teilnehmer gewährleistet.

In der Endwertung belegten sämtliche Nordtiroler Teilnehmer (bis auf einen Außenseiter) die ersten Plätze, und zwar: Platz 1 und somit LM Hermann Lerchenberger vom MFC Wörgl mit 2136 Punkten. Er bestach vor allem durch seine

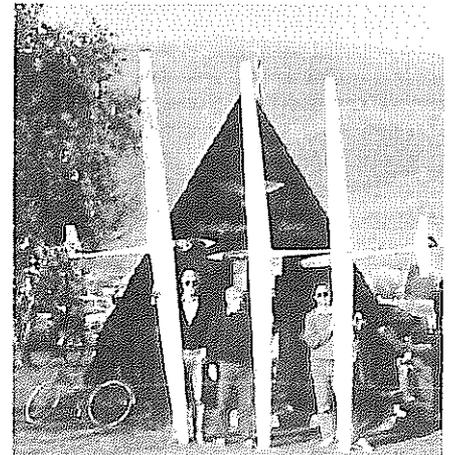
Ruhe und Gleichmäßigkeit in allen drei Durchgängen. Hart umkämpft war der 2. Platz, auf den sich schließlich Ekkehard Wieser vom gleichen Verein mit 1929 Punkten fliegen konnte. Es folgte Ulrich Weber vom MBG Hall mit 1893 Punkten. Den 4. Platz erreichte Kurt Sporer vom TMC Innsbruck, der trotz eines Null-Durchganges mit 1886 Punkten nur 7 Punkte hinter dem Drittplatzierten lag. Die Plätze 7-11 wurden "en bloc" von den Osttiroler Teilnehmern belegt, wobei der Jüngste unter ihnen, Herbert Dietrich, mit 1802 Punkten den Nordtiroler Konkurrenten am härtesten auf den Fersen war.

Für den technischen Ablauf dieser Veranstaltung sorgten mit viel Umsicht und Einsatzfreude als Wettbewerbsleiter LSI Josef Selg und als Organisationsleiter Josef Bader vom ÖMV-Lienz, sowie die Punktrichter Lassnig, Pappert und Zmölnig.

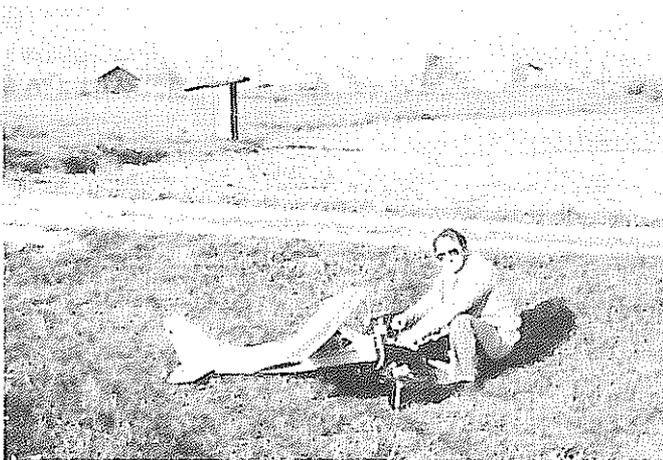
Die Veranstaltung stand unter dem Ehrenschutz von Landessportreferent Fridolin Zanon und Bgr. NF Hubert Huber von Lienz.

### DIE ERGEBNISSE :

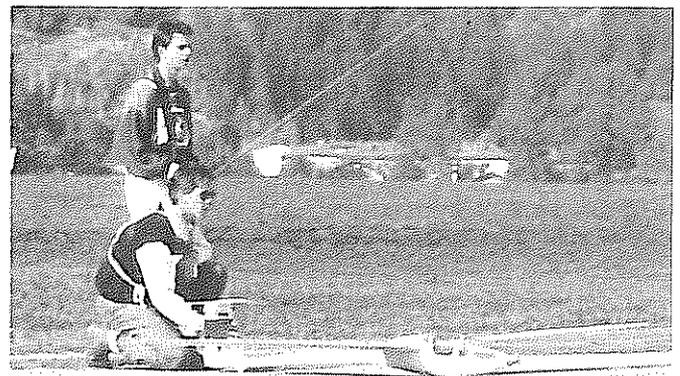
- |   |           |      |
|---|-----------|------|
| 1. Lerchenberger H.   | MFC Wörgl | 2136 |
| 2. Wieser Ekkehard  | detto     | 1929 |
| 3. Weber Ulrich   | MBG Hall  | 1893 |
| 4. K. Sporer 1886, 5. H. Kofler 1834, 6. B. Klingenschmid 1811, 7. H. Dietrich 1802, 8. K. Dalpra 1672, 9. R. Huber 1593, 10. F. Dietrich 1588, 11. E. Rainer 1522, 12. A. Lisy 1291 Punkte |           |      |



Die drei Bestplatzierten der LM vor der Vereinshütte des ÖMV-Lienz v.l.n.r.: 2. Ekkehard Wieser, 1. und LM Hermann Lerchenberger und 3. Ulrich Weber

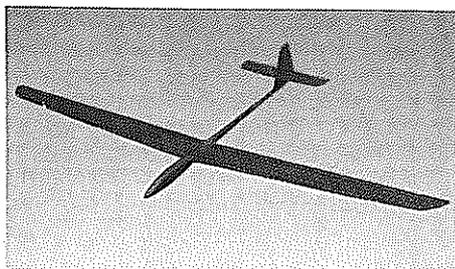


Der Schlepp-Pilot Siegfried Fehrenbach mit seiner Schleppmaschine "JUMBO"



Die Brüder Herbert und Fritz Dietrich vom ÖMV-Lienz beim F-Schlepp

Fotos: Klara Allgeier



**Katalog mit allen Neuheiten 1987**  
gegen Voreinsendung von DM 10,—, mit intern. Postcoupons  
direkt von  
**eismann** modellbau gmbh  
herzog-georg-straße 78, D-8882 lauingen/donau

## MODELLFLUGAKTIVITÄTEN auf dem Flugplatz des ÖMV-MFC-SILBERGRUBE

Dir. Gerold HÖRMANN

### 6. Großsegler-Wettbewerb um den SILBERGRUBE-WANDERPOKAL auf dem Flugplatz Stanzendorf-Kuffern am 21. September 86

Dieser schon zur Tradition gewordene Wettbewerb wurde von Anfang an für das Potential der heutigen leistungsfähigen Segelflugmodelle ausgelegt. Der Wettbewerb erfreut sich von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit und trägt dadurch zur Weiterentwicklung des modernen und attraktiven Modell-Segelfluges bei.

Diesmal waren 13 Piloten aus den Bundesländern OÖ, NÖ, Tirol und Wien vertreten. Bei herrlichem Flugwetter mit mittlerer Windstärke konnten drei Durchgänge - geprägt durch harte Positionskämpfe - geflogen werden.

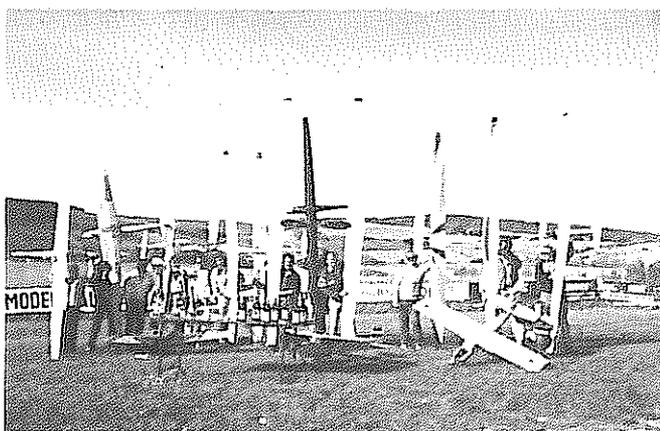
Das Programm und die reibungslose Abwicklung des Bewerbes fand begeisterte Zustimmung aller Teilnehmer. Als Preise gab es prachtvolle Pokale und wertvolle Sachpreise zu gewinnen.

Rund 200 Zuschauer zeigten großes Interesse an den fliegerischen Darbietungen; Spitzenleistungen wurden mit kräftigem Applaus belohnt.

#### DIE ERGEBNISSE:

- |                  |                        |          |
|------------------|------------------------|----------|
| 1. Hönig Georg   | MFC Silbergrube        | 269      |
| 2. Hörmann Ger.  | detto                  | 258      |
| 3. Aigner Peter  | detto                  | 256      |
| 4. R. Brditschka | 241, F. Hofbauer       | 241,     |
| 6. H. Kofler     | 239, 7. M. Presslmeyer | 232,     |
| 8. G. Dunkl      | 230, 9. R. Trogbacher  | 225, 10. |
| A. Gasteiger     | 222, 11. H. Schwaiger  | 208,     |
| 12. W. Kreiling  | 197, 13. W. Funke      | 50 Pkt   |

\*\*\*



Die Teilnehmer am 6. Großsegler-Wettbewerb auf dem Flugplatz Silbergrube kamen aus 4 Bundesländern.

### PANDA - Wettbewerb auf dem "SILBERGRUBE" - Flugplatz am 28. September 86

In unserem Modellflug-Club ist das "PANDA-Fieber" ausgebrochen. Begonnen haben die Jungen, doch bald hatten auch die "alten Hasen" dieses billige, kleine und leichte Segelflugmodell gebaut. Dann war es nur noch ein kleiner Schritt zum Wettbewerb. Einfachstes Reglement: Nur Original-Pandas zugelassen, alle fliegen mit dem selben Original-Gummiseil bei genau vorgegebener Seilspannung, Zeitnehmung ab dem Ausklinken, jede Sekunde ein Punkt, Maximum 3 Minuten (nächstes Jahr werden es 2 Minuten sein!), für Ziellandung im 30m-Feld 15 Zusatzpunkte: Landung außerhalb des Platzes Nullwertung.

Kaum zu glauben: Es waren 20 Pandas am Start und das Fliegen war ein Mords-Spaß. Ganz junge Anfänger schlugen routinierte Flieger, Söhne schlugen ihre Väter usw. Es waren auch Modellflieger von unserem Nachbarverein Weinzierl/Wald dabei und schon wurde daraus ein Cup mit Einzel- und Kombinationswertung.

Am 2. November wurde dann der 2. Teil auf dem Flugplatz "Seewiese" in Weinzierl abgewickelt. Die gleichen fröhlich-heiteren Szenen, viel Spaß am Gummischnürl und bei den Ziellandungen.

Wieder gab es wie schon beim ersten Wettbewerb große bis ganz kleine Pokale und Materialpreise.

So wird das Modellfliegen wirklich wieder zum großen Freizeit-Erlebnis, alle können mitmachen; zur Nachahmung wärmstens empfohlen!

\*\*\*

### MODELL-FLUGTAG auf dem Flugplatz des ÖMV-MFC SILBERGRUBE

Seit rund einem Jahrzehnt veranstalten wir in zweijähriger Abfolge Flug-Tage. Von Mal zu Mal nimmt die Anzahl der "Show-Piloten" zu, ebenso natürlich die Anzahl der Zuschauer.

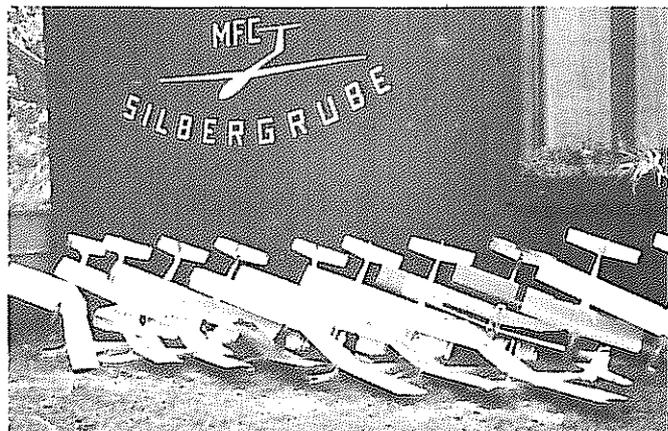
Diesmal hatten wir für den 5. Oktober eingeladen. 30 Modellflieger und etwa 800 - 1000 Zuschauer feierten mit uns dieses "Show-Spektakel". Es war wirklich ein Fest des Modellfluges, vom "Zaunkönig" bis zu extremen Großmodellen war alles vertreten, was in Österreich an Schauprogrammen geboten werden kann. Jeder Pilot ging mit seinem Können bis an die Grenze seiner Möglichkeiten. Namen will ich nicht anführen, denn ich müßte alle 30 Teilnehmer nennen!

Von allen Seiten gab es Lob für die überaus straffe und reibungslose Abwicklung der Flugschau, mit fachmännischem Kommentar dargeboten. Allen Piloten, aber auch unseren Zuschauern, sowie besonders den vielen Helfern, sei an dieser Stelle nochmals herzlichst gedankt.

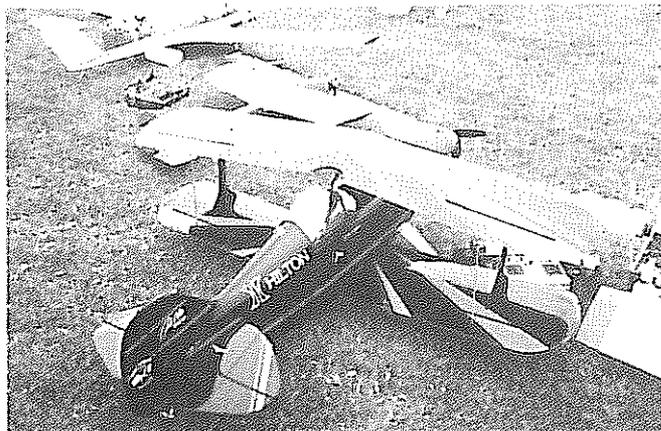


Die Teilnehmer am 1. "Panda"-Wettbewerb auf dem Modellflugplatz "Silbergrube".





Fast nicht zu glauben, in welcher bunten Palette das Finish auch an kleinen (und gleichen), Seglern gestaltet werden kann.



Eines der schönsten Flugmodelle beim Modellflugtag war die "Pitts-Spezial" von Peter Aigner



## ALPINES MODELL - SEGELFLIEGEN 1986 auf der Gerlitze/Kärnten

Mitte August 1986 veranstaltete die MBG-Feldkirchen zum 3. Mal ihren Großseglerwettbewerb auf der Gerlitze.

Bei herrlichem Wetter konnten die 34 gemeldeten Piloten in der Klasse 3m bis 3,7m und über 3,7m alle 3 Durchgänge fliegen.

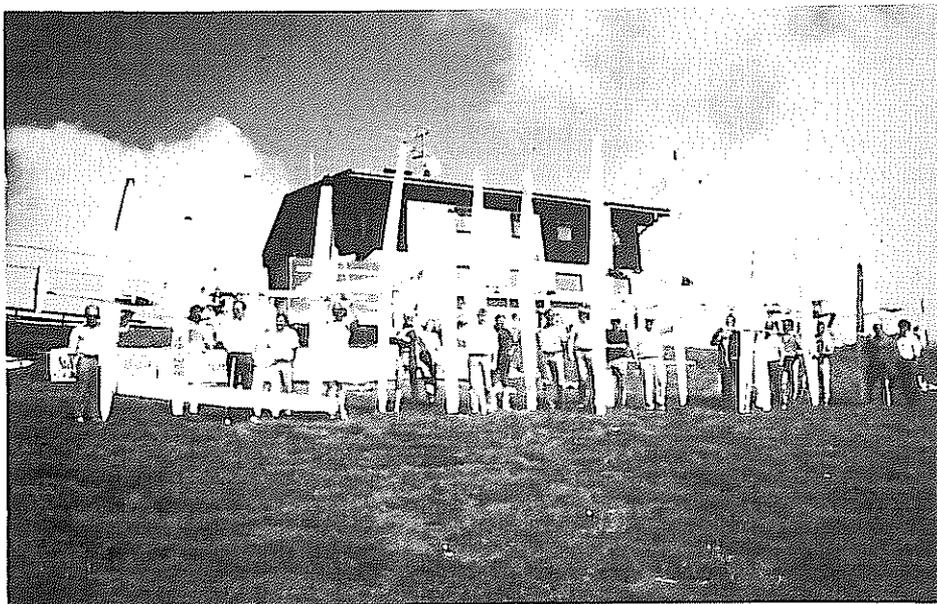
Dieser schöne Wettbewerb gewinnt immer mehr Zuspruch bei den Modellfliegern. So konnten wir eine starke Abordnung des ASKÖ-Köflach begrüßen, ebenso waren wieder die Modellflieger aus den Kärntner Vereinen anwesend. Aus der BRD beteiligten sich 4 Piloten.

Die Bedingungen waren in der Klasse bis 3,7m in allen Durchgängen meist gleich. Die Piloten der Klasse über 3,7m flogen nach der kleineren Klasse und mußten durch die Tageszeit bedingt im 3. Durchgang ihr Können voll unter Beweis stellen.

Bei der Siegerehrung im Alpengasthof Pacheiner auf der Gerlitze waren alle Mühen und Anstrengungen wieder vergessen. Die anschließende Verlosung der Sachpreise setzte nochmals alle in Spannung, denn ehe die letzte Startnummer gezogen war, wußte niemand, wer den schönen Preis der Firma Graupner gewinnt. Der Weihe-Baukasten ging nach Köflach.

Abschließend sei auch noch allen Helfern und Punkterichtern recht herzlich gedankt.

Nach dem gelungenen Bewerb verabschiedeten sich die Gäste und versprachen, auch im nächsten Jahr wieder zu kommen.



Die Teilnehmer am Großseglerfliegen auf der Gerlitze

### DIE ERGEBNISSE

#### Klasse 3 bis 3,7 Meter Spannweite:

- |                      |            |             |
|----------------------|------------|-------------|
| 1. Maurer Manfred    | MBG-Feldk. | 1111        |
| 2. Feichter Reinhold | detto      | 906         |
| 3. Sereing Josef     | detto      | 894         |
| 4. J. Rosenwirth     | 874,       |             |
| 5. W. Scheda         | 804,       |             |
| 6. W. Diehl, BRD,    | 749,       |             |
| 7. W. Schlosser,     | BRD,       | 717 Punkte. |

#### Klasse über 3,7 Meter Spannweite:

- |                      |              |      |
|----------------------|--------------|------|
| 1. Hasslacher Martin | ASKÖ-Villach | 1111 |
| 2. Struna Gerrit     | ASKÖ-Köfl.   | 1103 |
| 3. Bretterklierer G. | detto        | 1101 |
| 4. G. Bischof, BRD,  | 1097,        |      |
| 5. M. Maurer         | 1066,        |      |
| 6. E. Wallner        | 1012,        |      |
| 7. H. Richter        | 996,         |      |
| 8. H. Walder         | 992,         |      |
| 9. G. Steffan, BRD,  | 976,         |      |
| 10. R. Taussnigg     | 916,         |      |
| 11. H. Taussnigg     | 894,         |      |
| 12. G. Zobernig      | 890,         |      |
| 13. H. Lesky         | 874,         |      |
| 14. H. Greschitz     | 812,         |      |
| 15. H. Fleischhaker  | 680,         |      |
| 16. J. Rosenwirth    | 667,         |      |
| 17. C. Koellner      | 0.           |      |

## 9. KREMSTAL POKALFLIEGEN 1986 am Hochkogel bei Schlierbach / Oö

von Christian COMMENDA

Traditionsgemäß wurde auch 1986 wieder das Int. Freundschaftsfliegen am Hochkogel in der Klasse F3F ausgetragen.

Der Einladung des MFK Quax Linz folgten 70 (siebzig !) begeisterte Hangflieger aus Österreich und der BRD. Die seit Jahren so große Teilnehmerzahl ist ohne Zweifel ein Zeichen für das enorme Interesse an dieser Wettbewerbsklasse. Bedauerlich ist jedoch, daß so wenig internationale Veranstaltungen in dieser Modellflugsparte durchgeführt werden.

Auch die inländische Spaltung der Hangflieger in "Zielländer" (Salzburg) und Anhänger des rasanten Streckenprogramms (übriges Österreich) wirkt sich wahrlich nicht positiv auf die Entwicklung aus.

Doch nun zum Wettbewerbsverlauf:

Bei idealen Witterungsbedingungen und relativ gleichmäßigen SW-Wind, wurde der Wettbewerb am Samstag Vormittag begonnen. Wegen der optimalen Bedingungen hatte man sich für das offizielle F3F-Programm mit dem 1000-Meter Streckenflug entschlossen, und nach dem ersten Durchgang ergab sich folgendes Bild: Drei 1000 Punkteflüge von Gerhard Buresch, Helmut Greindl und Roman Kokely versprachen einen spannenden zweiten Durchgang, der noch am selben Tag durchgeführt wurde.

Ernst Renn aus München erreichte in diesem Durchgang das Punktemaximum. Unbestätigten Gerüchten folgend, soll es beim geselligen Beisammensein am Abend glykolfreien Wein in Hülle und Fülle gegeben haben, dem reichlich zugesprochen wurde.

Am Sonntag konnte in gewohnter Frische der dritte Durchgang geflogen werden. Dabei ergab sich wieder ein spannendes Kopf an Kopf Rennen, und während man gespannt auf die Gesamtwertung wartete, wurde das ER & SIE-Fliegen durchgeführt.

Am Nachmittag standen die Ergebnisse fest: Sieger des 9.Kremstal-Pokalfliegens wurde Gerhard Buresch vom MFC-Falke Wien. Den 2. Platz erreichte Wolfgang Thalinger vom MFK Quax Linz, und dritter Mann am Stockerl war schließlich Christian Schimanek, ebenfalls vom MFC Falke Wien.

Wie durch die guten Einzelergebnisse zu erwarten war, wurde auch die Mannschaftswertung von diesem Wiener Verein gewonnen.

Doch die Familie Buresch konnte an diesem Tag nicht genug Pokale nach Hause bringen und so gewann auch der Sohn Peter mit seiner Mutter Lieselotte das ER & SIE-Fliegen.

Abschließend möchte ich im Namen unseres Vereines alle Hangflieger recht herzlich zum 10. Jubiläumspokalfliegen am Hochkogel einladen und allen Helfern, die die Durchführung unseres Wettbewerbes Jahr für Jahr ermöglichen, danken.

### DIE ERGEBNISSE

1. Buresch Gerhard MFC Falke 1983
2. Thallinger Wolfg. MFK Quax 1968
3. Schimanek Chr. MFC Falke 1923

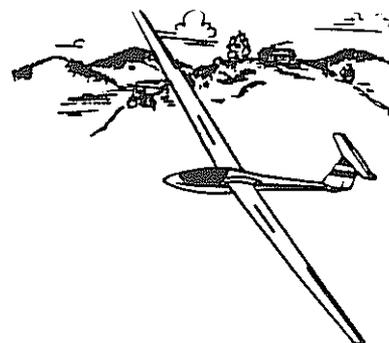
4. G.König, BRD, 1913, 5. K. Gawor 1896,
6. K. Masopust 1882, 7. W. Reiter 1878, 9. H. Greindl 1857, 9. E. Renn, BRD, 1846,
10. R. Kokely 1795, 11. H. Morschek, BRD, 1792, 12. E. Huber 1783, 13. G. Hofstätter 1778, M. Reuther, BRD 1778, 15. G. Zauner 1754, 16. O. Wachtler 1745, 17. R. Kahlhofer 1738, 18. H. Danner, BRD, 1711, 19. M. Oberleitner 1709, 20. W. Diwald 1696, 21. P. Buresch 1691, 22. M. Bene 1686, 23. G. Niederhofer 1665, 24. E. Zafoschnig 1622, 25. A. Humer 1619, 26. B. Schütz 1613, 27. G. Totter 1592, 28. N. Scheucher 1564, 29. M. Resch 1558, 30. W. Kreiling 1550, G. Steiner 1550, 32. Ch. Commenda 1540, 33. K. Felbermayr 1539, 34. R. Freimuth 1538, 35. E. Brettschneider 1528, 36. H. Koder 1521, 37. H. Wagner 1518, 38. R. Kripta 1503, 39. R. Kratky 1500, 40. M. Platzer 1486, 41. R. Dunger 1485, Ch. Schröffel 1485, 43. L. Held 1463, 44. F. Kiensberger 1462, 45. H. Mayer 1457, 46. R. Rathammer 1456, 47. E. Ofner 1440, 48. W. Wyskocil 1439, 49. R. Kosel 1429, 50. A. Greifeneder 1426 Punkte und noch weitere 20 Plazierte.

### MANNSCHAFTSWERTUNG - 15 Mannschaften

1. MFC Falke Wien I 5802 Punkte
2. MFK Quax Linz I 5541 "
3. RC München Egling II 5483 "
4. MFC Falke Wien II 4992 "
5. Weiße Möwe Wels 4940 "

### ER & SIE - Fliegen - 21 Paare

1. Buresch Lieselotte - Buresch Peter
2. Huemer Helga - Renn Ernst
3. Rathammer Renate - Wachtler Oswald



Die Sieger in der Einzelwertung:  
1. Gerhard Buresch, MFC-Falke  
2. Wolfg. Thallinger, MFK Quax,  
3. Christ. Schimanek, MFC-Falke



Die Sieger in der Mannschaftswertung: MFC - Falke - Wien



Die Bestplatzierten im ER & SIE - Rennen: Lieselotte und Peter Buresch

## VIERTAKTER - TREFFEN IN SAALFELDEN

Am 14. September 1986 führte der MFC-LSV Saalfelden bei vorbildlichen Platzverhältnissen und strahlendem Sonnenschein seinen

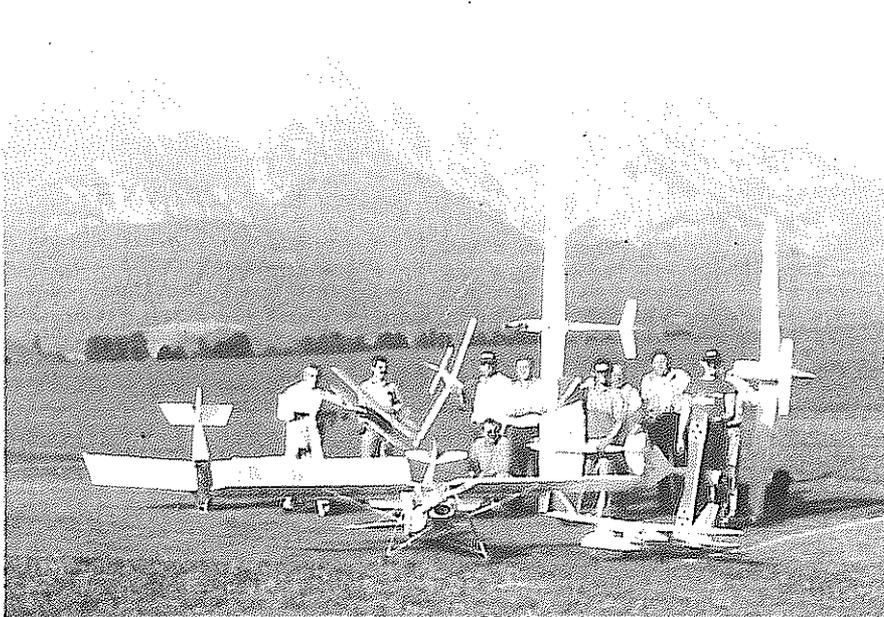
1. 4-Takt Wettbewerb durch.

Unser Ziel war es, Modellfliegern, die bis jetzt nur von PS-starken Motoren verwöhnt waren, zu beweisen, daß man auch ohne hohe Drehzahlen und beachtliche Lärmentwicklung seinem Vergnügen, dem Modellfliegen, nachkommen kann.

Um einen möglichst großen Kreis als Teilnehmer anzusprechen, wurden 4 Wettbewerbsklassen geschaffen:

1. Sportmodelle bis 1700 mm Spannweite,
2. Sportmodelle über 1700 mm Spannweite,
3. Kunstflugklasse und
4. Motorsegler.

Es wurden pro Klasse 3 Durchgänge geflogen; die dabei gezeigten Leistungen waren teilweise recht beachtlich. Daß natürlich bei einem Wett-



bewerb auch bei einzelnen Teilnehmern Streß aufkommt und nicht alles so klappt wie beim sonntäglichen Vergnügungsfliegen, wird wohl überall vorkommen - und was kann der beste Motor dafür, wenn man die Antenne beim Sender nicht auszieht.

Besonders gefreut hat uns aber die angenehme Reaktion der sehr zahlreichen Zuschauer über die neue Generation der "leisen Motoren".

PS: Im Herbst 1987 findet das 2. Saalfeldner 4-Taktfliegen statt!

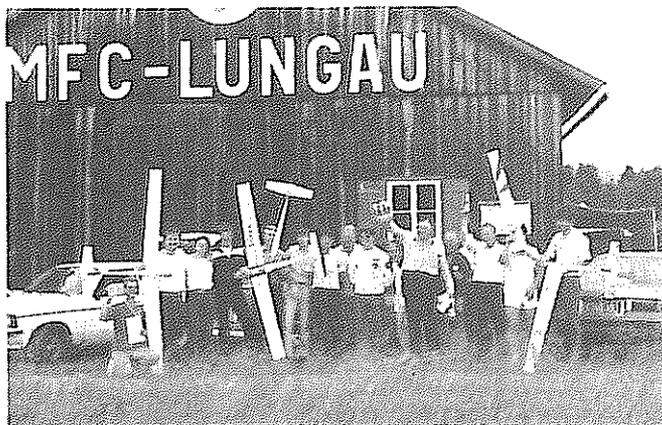
## AIR FISH - SONNWENDFLIEGEN 1986 des MFC-Lungau

Helmut Lesjak, Salzburg

Leider herrschte am Wettbewerbstermin alles andere als gutes Wetter. Entsprechend auch die Teilnehmerzahl von nur, für uns ungewohnten 16 Wettbewerbern aus immerhin 6 Vereinen.

Trüber Himmel und wechselnder starker bis böiger Wind ließen kaum Thermik aufkommen, sodaß es kaum einem gelang, die geforderte Zeit, oft auch nur annähernd zu erreichen. Lediglich unserem Nias Rottensteiner gelang es, die Zeit einmal so zu überschreiten, daß er mit 302 Sekunden bereits wieder in der 0-Wertung landete. Im Durchschnitt blies der Wind genau mit der Geschwindigkeit, daß man den AIR FISH aus größerer Höhe am Stand wie einen Hubschrauber in den Kreis setzen konnte.

Einige Verwirrung brachte uns auch plötzlich die Auslegung der an sich einfachen Regeln der Berechnung der Zeitpunkte. Gemeinsam wurde dann aber doch eine einheitliche Meinung gefaßt, nach der gewartet wurde. Der Sieger kam schließlich aus den eigenen Reihen.



Die Teilnehmer am AIR FISH - Sonnwendfliegen

Im anschließenden gemütlichen Teil, beim Sommerfest mit Sonnwendfeuer (bei Windstille!) und bis weit nach Mitternacht die einhellige Meinung: Auch nächstes Jahr wieder ein AIRFISH-SONNWENDFLIEGEN 1987!

### DIE ERGEBNISSE:

- |                     |               |      |
|---------------------|---------------|------|
| 1. Kocher Friedrich | MFC Lungau    | 1960 |
| 2. Huber Edmund     | MFC Salzburg. | 1740 |
| 3. Molzbichler Sepp | SGS Spittal   | 1540 |

- |                      |             |                |       |
|----------------------|-------------|----------------|-------|
| 4. G. Freyeremuth    | 1516,       | 5. F. Lang     | 1144, |
| 6. F. Kals           | 1084,       | 7. H. Gfrorer  | 941,  |
| 8. W. Posch          | 820,        | 9. H. Ertl     | 756,  |
| 10. E. Hofelner      | 698,        | 11. G. Piendl  | 672,  |
| 12. M. Rottensteiner | 670,        | 13. A. Turecek | 500,  |
| 14. H. Lesjak        | 458,        | 15. R. Pieber  | 412,  |
| 16. I. Krump         | 356 Punkte. |                |       |

## 5. ÖSTERREICHISCHER NURFLÜGELWETTBEWERB ZANONIA POKAL

von Gerolf Schulz

Dieser Wettbewerb geht auf die Initiative des bekannten "Nurflüglers" Curt Weller, bekannt durch seine Erfolge mit der ELFE 2 bei den Nurflügelwettbewerben in Kaltenkirchen, zurück. Dieser wird vom MBC-Vogelweide Mödling zur Förderung der RC-Nurflügelentwicklung veranstaltet, und wird seit Jahren von bundesdeutschen Gästen besucht.

Durchgeführt wurde der Wettbewerb Dank des freundlichen Entgegenkommens der Wiener Neustädter Modellflieger am traditionsreichen Flugfeld West.

Drei Bewerbe wurden ausgeschrieben:  
Programm A: 6 min Dauerflug mit Landung im Zielkreis und Streckenflug mit 9 min Rahmenzeit.

Programm B: Geschwindigkeitsfliegen - vier Strecken.

Programm C: Sunrisefliegen

Als Startarten waren wahlweise Seilhochstart mit Umlenkrolle oder Gummiseilhochstart vorgesehen.

An einem der heißesten Wochenenden des ausklingenden Jahres 1986 stellten sich 10 Bewerber mit 11 Modellen dem Wettbewerb. Sehr unterschiedliche Modelle an Nurflügeln wurden an den Start gebracht. Neben auf F3B Leistungen ausgerichteten Modellen, kamen solche mit geringster Flächenbelastung und auch 2 Nachbauten eines historischen Modells von A. Lippisch zum Einsatz. Die vorgestellte Vielfalt von Modellen zeigt das sehr breite Spektrum der Möglichkeiten mit den oft belächelten Nurflügeln (oder sind es Bumerangs?).

Sehr interessant versprach das für 6 Uhr morgens angesetzte Sunrise-Fliegen zu werden; leider machte der frisch gekelterte "Burgenländer" manchem

präsumtiven Teilnehmer einen Strich durch die guten Vorsätze - es wurde zu viel und zu lang über die Nurflügel fachgesimpelt.

Für den Verfasser des Berichtes war die Teilnahme an dem Wettbewerb durch die herrschende Kameradschaft ein wunderschönes Erlebnis und er hofft, daß diesem Bewerb mit seinem Ziel und Zweck - Belegung des RC-Nurflügelports und Leistungssteigerung dieser Modellkategorie - auch im Jahr 1987 mit dem 6. ZANONIAPOKAL ein ebenso großer Erfolg beschieden ist.

**P.S.:** Wer ist an einer Teilnahme 1987 interessiert?

Interessenten melden sich bei

Curt Weller, 2340 Mödling,  
Schubertgasse 43.

### DIE ERGEBNISSE

#### Programm A :

1. H.J. Unverferth	D	Just in time	2000 Punkte
2. W. Windhagauer	A	Windfreak	1953 "
3. W. Wiskocil	A	Amazone 1	1842 "

4. R. Werner 1751, 5. D. Perlik 1744, 6. F. Koch 1064,  
7. G. Schuh 973, 8. C. Weller 685, 9. G. Lanè sen. 584,  
10. H. Lanè jun. 451, 11. F. Koch 240 Punkte.

#### Programm B :

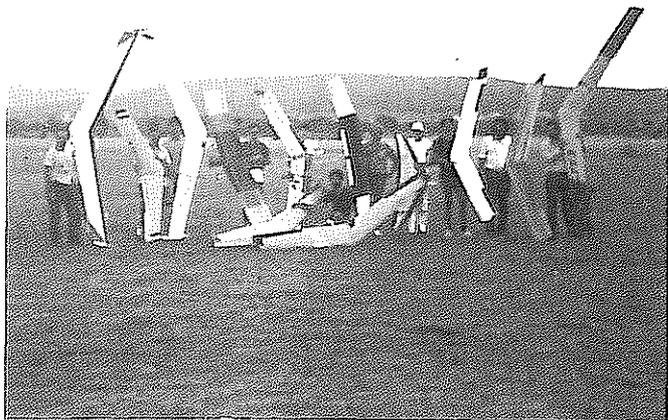
1. H.J. Unverferth	D	Just in time	2000 Punkte
2. D. Perlik	D	Amazone 2	1786 "
3. W. Windhagauer	A	Windfreak	977 "

4. F. Koch 920, 5. W. Wiskocil 574 Punkte.

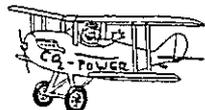
#### Programm C :

1. W. Windhagauer	A	Windfreak	2000 Punkte
2. G. Schuh	A	A. Lippisch	1700 "
3. F. Koch	A	H. Köhl	1766 "

4. W. Wiskocil 1319, 5. G. Lanè sen. 1234 Punkte.



Die Teilnehmer v.l.n.r.: Wiskocil, Schuh, Perlik, Windhagauer, Lanè sen., Unverferth, Weller und Wettbewerbsleiter Pribil



## CO<sub>2</sub> Wettbewerbe

□ □ □ □ □

**AACHEN:** Wie schon seit einigen Jahren findet auch an diesem Pfingstsonntag (7. Juni) wieder der Aachener CO<sub>2</sub>-Wettbewerb statt. Zur gleichen Zeit wird am gleichen Ort ein Vergleichsfliegen in den Klassen F1 +B, sowie A1 und CH durchgeführt, an dem die CO<sub>2</sub>-Piloten teilnehmen können. Für Unterkunft und ein Freizeitprogramm für das verlängerte Wochenende

wird gesorgt !

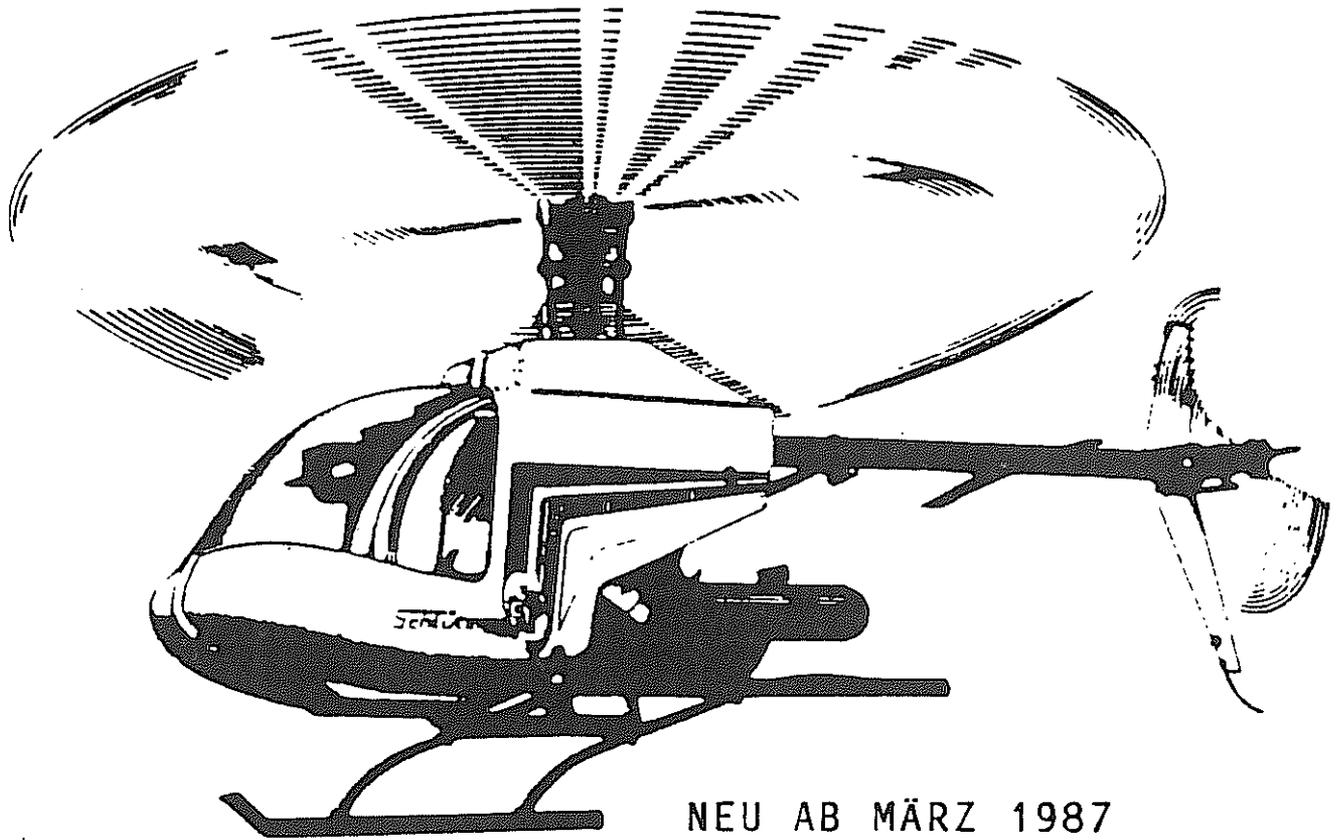
Information und Anmeldung:  
Klaus Jörg Hammerschmidt,  
Veltmanplatz 4, D-5100 Aachen.

**BUDAPEST:** Nachdem in Ungarn im letzten Jahr die ersten CO<sub>2</sub>-Wettfliegen stattfanden, wird in diesem Jahr am 2. Juni der erste internationale CO<sub>2</sub>-Einladungswettbewerb und Erfahrungsaustausch auf dem Platz

Domsod-Apaj-Puszta (ca. 60 km von Budapest entfernt) durchgeführt. Veranstalter ist der MODELLFLUGKLUB - BUDAPEST XVI, der an der gleichen Stelle seit einiger Zeit die PUZSTA-POKALFLIEGEN organisiert.

Mit dabei sein wird u.a. auch der bekannte Profilentwickler G. Benedek !

Information und Anmeldung:  
MODELLFLUGKLUB BUDAPEST XVI,  
Herr Pinkert, H-1165 Budapest  
XVI, Veress Péter-ut 157, □



NEU AB MÄRZ 1987

\*\*\*\*\*  
 \* 1. SCHLÜTER-ROBBE HELICENTER IN ÖSTERREICH \*  
 \*  
 \*\*\*\*\*

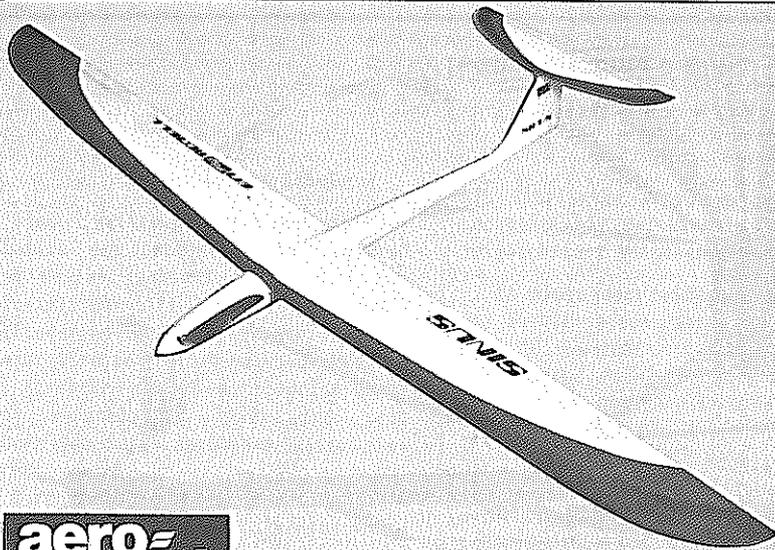
Alle 87er Modelle sowie sämtliche Ersatzteile  
 (auch GRAUPNER-HEIM Star Ranger, HIROBO Shuttle  
 und Stork). \*\*\* Expresspostversand \*\*\*

# MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN  
 HERBSTSTRASSE 63  
 TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.



## **SINUS**

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

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

**aero-  
naut**

Weitere Informationen im großen »aero-naut«-Katalog, erhältlich im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 14,— (einschl. Porto) in Briefmarken direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postfach 11 45, 7410 Reutlingen.



Styroflächen,  
GFK-Teile  
nach Plan

## **MODELLFLUGTECHNIK.**

**Helmut Caha**

**Traunfelsgasse 1 — 1200 Wien**

**Telefon 33 29 182**

**Mo bis Fr, 14 bis 18 Uhr, Sa 9 bis 12 Uhr**

**MODELLBAUARTIKEL —  
SPEZIALANFERTIGUNGEN  
Verkauf und Erzeugung**

**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

**modellbau  
p i r k e r**

**Tel. (0222) 587 31 58**

**A-1060 Wien,**

**Gumpendorferstr. 41**

# Airfly-Modelle Hobby Shop

im Alleinvertrieb von:

Maislinger  
GROSS- UND EINZELHANDEL  
BINSENGASSE 5  
A-5111 BÜRMOOS/SALZBURG  
TELEFON 06274/70 24  
TELEX 63 26 43 lob a

Händlernachfrage an Hobby Shop

Verkauf W, NÖ, BGLD, STMK, KRTN

## AEROPLAN

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

Neuheiten 1986/87 eingetroffen:

ZLIN 50, SPW 2120 mm, Superscale  
ZLIN 526, SPW 2220 mm, Superscale  
ACROLLY, SPW 1760 mm, Viertakt  
CHAMPION F3A, SPW 1720 mm, 10 cm<sup>3</sup> Zweitakt

## WIR VERKAUFEN, WAS SIE SUCHEN!

**Drehbänke für den Modellbauer und Techniker!**

Unser neuestes Modell „CT 918“ (siehe Foto)

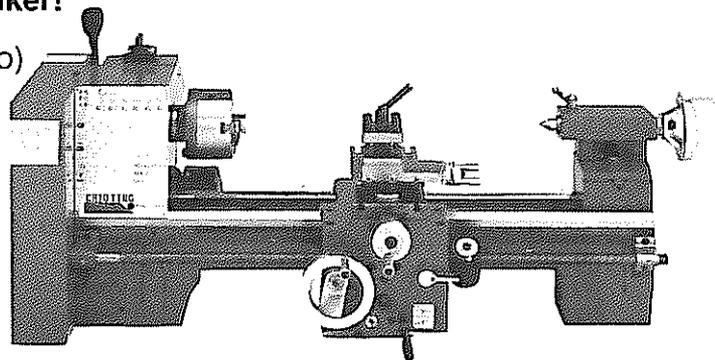
Spitzenweite 460 mm

Spitzenhöhe 115 mm

Gewicht 86 kg

Mit Spannfutter, Wechselläder,  
Mitlaufkörner, Stehlünette  
und Gewindeuhr!

Unser Preis durch Eigenimport  
nur **öS 21.469,—** inkl. MWSt.

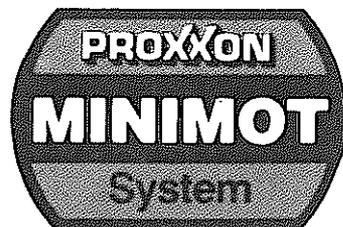


EMCO - Compact 5, mit Spannfutter, nur **öS 9.500,—**.



Täglich Post- und Bahnversand!

Bitte Spezialprospekte  
anfordern bei:



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

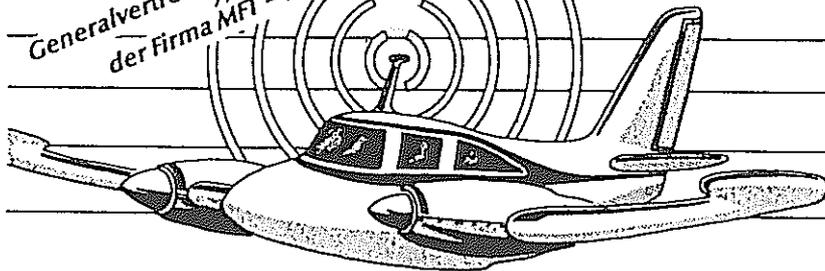
# MODELLBAUVERSAND

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

Hans Peter ÜBLACKER



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



Reichhaltiges Programm  
Große Auswahl

Bitte Preisliste anfordern!

Neu im Programm:

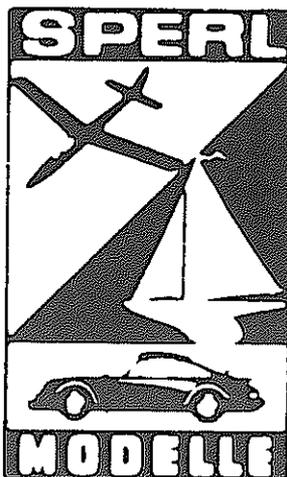
Weltmeister Rudolf Freudenthalers  
Elektroflugmodelle und Zubehör

## MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN  
HERBSTSTRASSE 63  
TEL. 0222/92 46 90



**MEHR AUSWAHL**  
**BESSERE PREISE**  
**FULL SERVICE**



**SPERL u. CO.**  
**NACHFOLGER p. freisinger**

Fachgeschäft für den  
Auto-, Flug- u. Schiffsmodellbau  
Verlag für Modellbauliteratur  
Versandhandel

1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTR. 66  
TEL.: 587 62 22

# ORACOVER

gibt es bei folgenden Firmen:

spiel + freizeit  
modellsport **karl schnabl**  
1210 Wien, Floridsdorfer Hauptstraße 29  
☎ 0222/30 56 69

**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

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

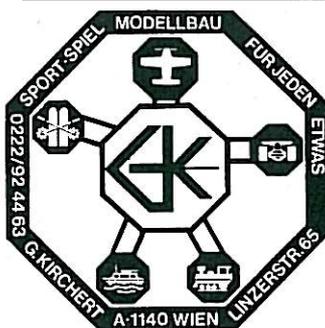
HELICOPTER-VERSAND  
**FOTO-HEINZ**  
6391 Fieberbrunn/Tirol  
Telefon 05354/63 61 oder 69 68  
Graupner-Heim-Robbe  
Ersatzteil-Schnellversand

Peter Feix,  
A-8280 Fürstenfeld, Bismarckstraße 3

Modellbau Thaller,  
A-8330 Feldbach, Hauptplatz 22-25

Üblacker Hans Peter,  
A-7000 Eisenstadt, Bahnstr. 14/11/46

Modellbau Simacek Sepp,  
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4-6



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

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

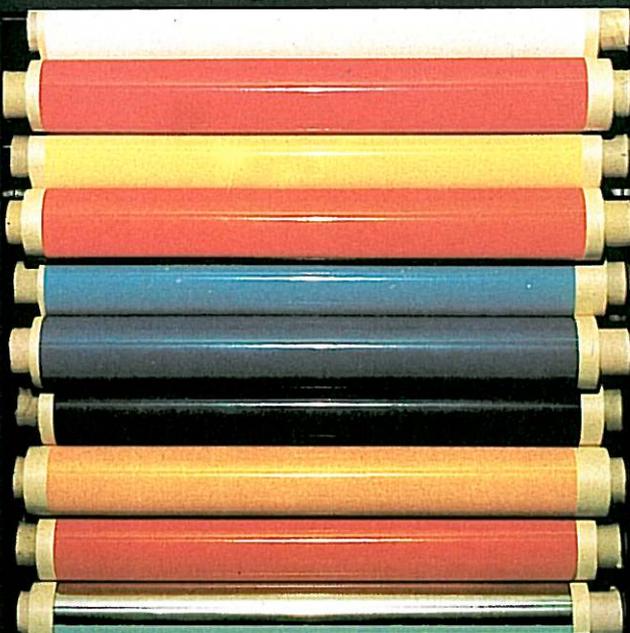
**MODELLBAU**  
**HAAS**  
A-1160 Wien, Brunnengasse 33  
Telefon 0222/95 48 225

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

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

# ORACOVER®

- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -



Welche Bügelfolie besteht aus widerstandsfähigem Polyester?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie wirft nach richtiger Verarbeitung auch bei intensiver Sonnenbestrahlung keine Falten?  
**ORACOVER®**

Bei welcher Bügelfolie läßt auch im Sommer die Spannkraft nicht nach?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie gibt es in den Tagesleuchtfarben ROT, GELB, ORANGE?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie wiegt nur 80/90 g/m<sup>2</sup>?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie ist überlackierbar?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie hat eine Zugfestigkeit von 170-220 N/mm<sup>2</sup>?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie hat eine Kanteneinrißfestigkeit von 120-140 N?  
**ORACOVER®**

Welche Bügelfolie hat ein E-Modul von 2800-3900 N/mm<sup>2</sup>?  
**ORACOVER®**

Zu welcher Bügelfolie gibt es farblich abgestimmte Polyester-Klebefolie?  
**ORACOVER®**

**ORACOVER®**  
POLYESTER-BÜGELFOLIE

**ORACOVER®**  
POLYESTER-KLEBEFOLIE

Das DEUTSCHE QUALITÄTSEIZEUGNIS  
Neu bei Ihrem Fachhändler im **ORACOVER®**  
Verkaufsstand.

Lieferrachweis für den Einzelhandel:

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

G. Kirchert —  modellbau wien

## STANDARD AIRFISH

Spannweite 2450 mm  
Rumpflänge 1130 mm  
Österreichs meistgeflogener R/C-Segler, alle Bauteile vorgeschritten, gefräst und gebohrt, Motor 1,5—2 cm<sup>3</sup>, 2-Takt, oder bis 4 cm<sup>3</sup> 4-Takt.  
Der Standard Airfish ist in original Standard-Bauweise mit Jedelsky-Profil.  
Es gibt schon einige Nachahmungen, aber der Standard Airfish ist noch immer der beliebteste unter den R/C-Seglern.  
Steuerbar über Seiten- und Höhenruder, bei Motoraufsatz eventuell mit Motordrossel.

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

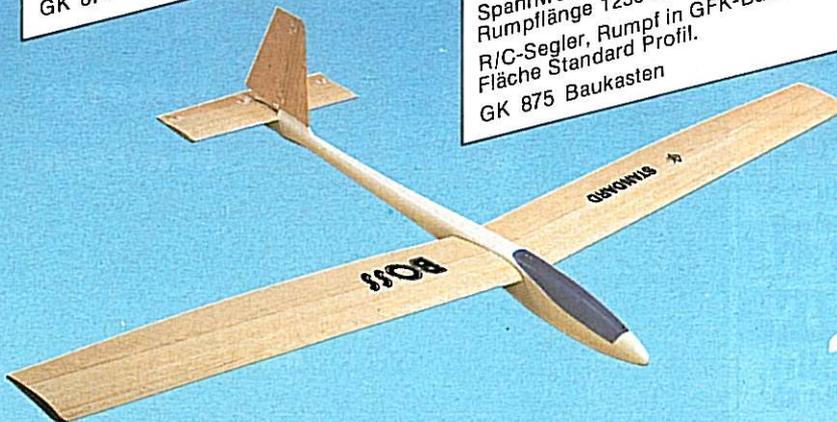
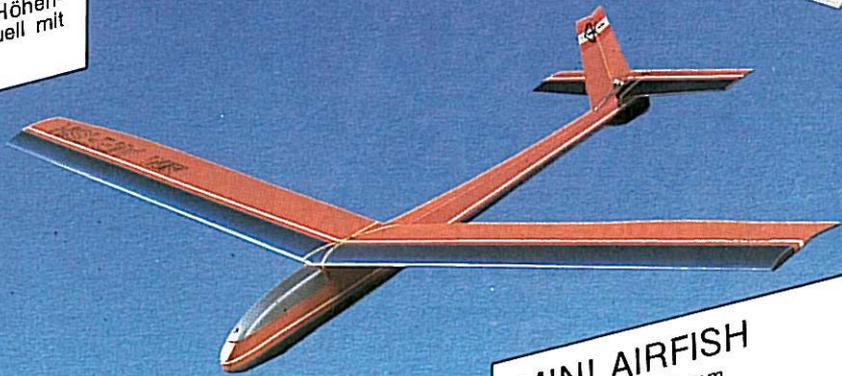
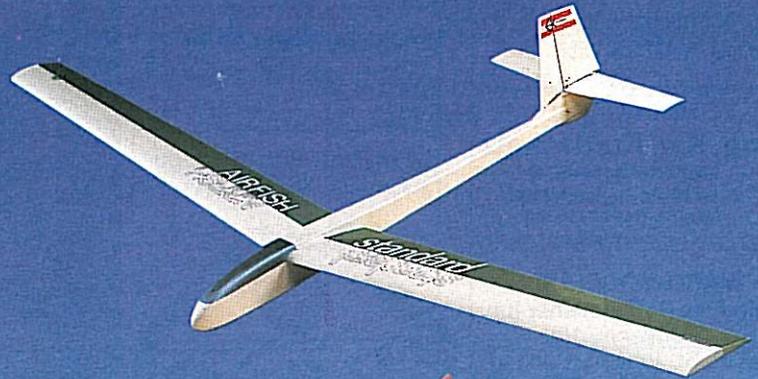
## STANDARD BOSS

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

## MINI AIRFISH

Spannweite 1800 mm  
Rumpflänge 935 mm  
Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.  
Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.  
Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8—1,5 cm<sup>3</sup>.

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



R/C-Modelle