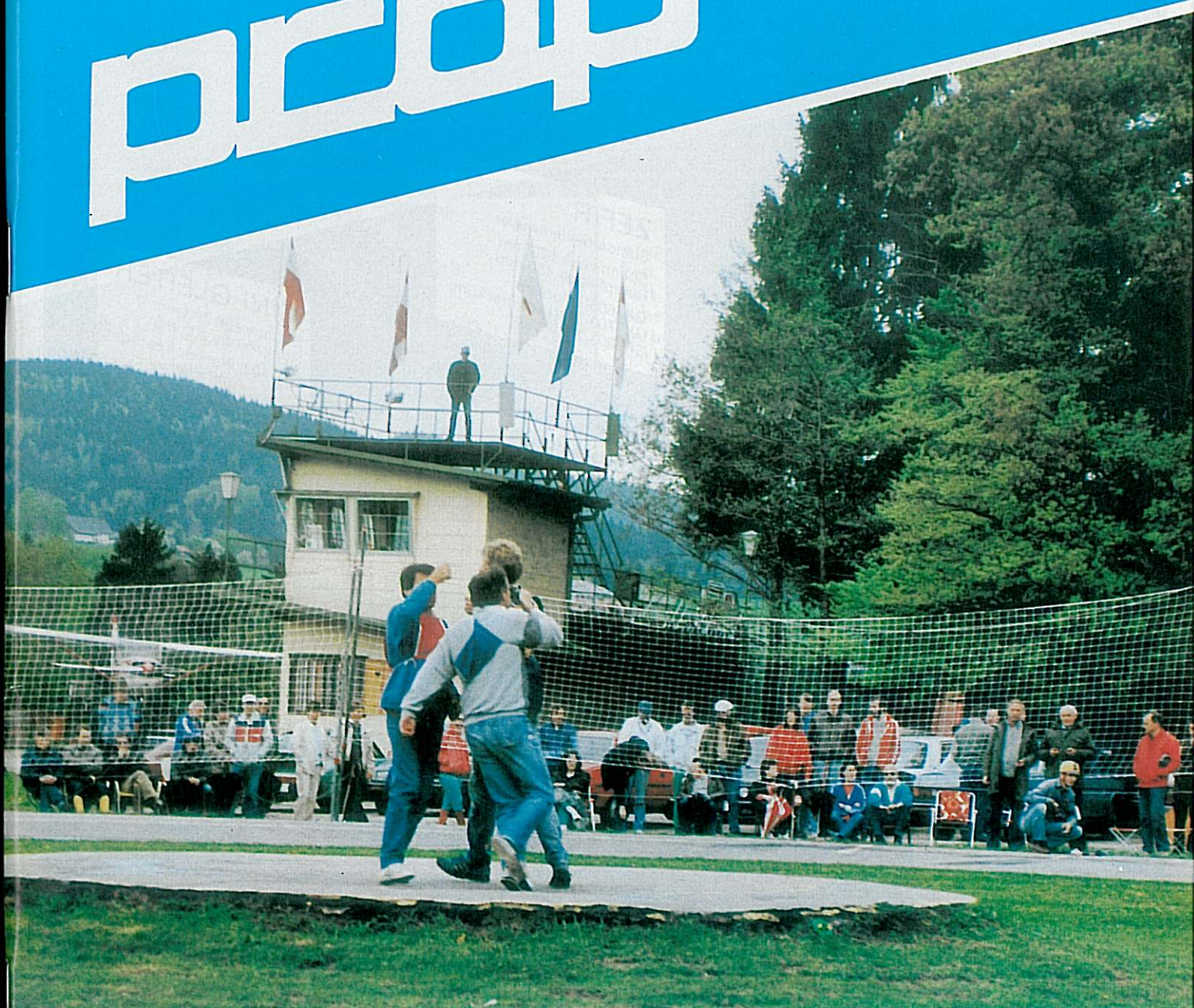


PROOP



**Österreich wieder
Weltmeister im Elektroflug!**

7/8

88

12. JAHRGANG

das österreichische modellflugmagazin

NEU BEI G.K.: FARBKOPPIEN BIS A 3

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21



ZEFIR

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

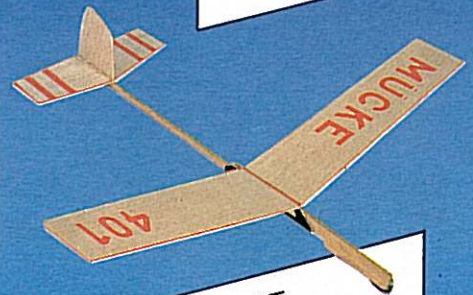


MINI GLEITER

Spannweite 220 mm
Rumpflänge 200 mm
GK 400 Werkstoffpackung
mit Plan

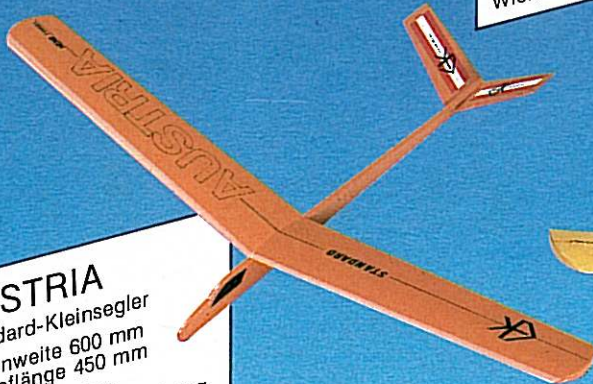
Gleiter

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



MÜCKE

Spannweite 420 mm
Rumpflänge 320 mm
GK 401 Werkstoffpackung
mit Plan



AUSTRIA

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



WEIHE

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

FOKA

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



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

G. Kirchert



modellbau
wien



OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

INHALT 7/8 1988

| | |
|---|----|
| BSL Edwin Krill | 1 |
| Es berichten die Fachreferenten: | |
| Wolfgang Schlager - Radio control | 3 |
| RC - Punkterichterlehrgang | 4 |
| Ing. Manfred Dittmayer | 5 |
| Mitteilungen der Bundesfachreferenten: | |
| Karl Wasner - F3B - RC-Segler | 6 |
| Ing. Ernst Reitterer - Freiflug | 6 |
| Ing. Ernst Reitterer | |
| Freiflug Europameisterschaften in Jugoslawien | 8 |
| STAATSMEISTERSCHAFTEN | |
| Elektroflug - Klasse F3E + ÖM F3E/10 Z | 10 |
| Fesselflug - Klassen F2A, F2B | 12 |
| MODELLFLUGLITERATUR | 16 |
| TEST's für den HOBBYPILOTEN Dr. Georg Breiner | |
| "WACO T 10 TAPERWING" - von WIK | 17 |
| "ARIANE" - von SIMPROP | 18 |
| "MC 16" Fernsteuerung von GRAUPNER | 19 |
| "RHONBUSSARD" - von KRICK (Peter Tollerian) | 21 |
| PITCH AKTUELL: | |
| "X - CELL 60" - von WEBRA | 22 |
| IM SCHAUFENSTER: | |
| Webra, Simprop, Stoiber, Kirchert | 24 |
| INTERNATIONALE WETTBEWERBE: | |
| 30 Jahre Fesselflug in Salzburg | 25 |
| 22. Rheintalpokalfliegen in Koblach /Vbg. | 28 |
| Bavaria-Cup F3A in Ansbach /BRD | 29 |
| Int. F1E-Modellflugwoche | 31 |
| NATIONALE WETTBEWERBE und VERANSTALTUNGEN | |
| 5. Tiroler Adler - RC III | 32 |
| 9. Tiroler Großseglerwettbewerb | 33 |
| 19. Innvierthler Wandpokalfliegen in RC III + F3A | 34 |
| Modellsporttage in Friesach /Krtn. | 35 |
| 1. Steirischer ASKO Jugendwettbewerb | 36 |
| 2. Antikmodell - Freundschaftstreffen am Spitzerberg | 37 |
| 2. CO ² - Wochenendlehrgang am Spitzerberg | 41 |
| ... aus den Vereinen | |
| 5. Int. Modellsportwoche in Pörschach | 44 |
| 8. Freistädter Elektroflugwettbewerbe | 45 |
| Steirische Landesmeisterschaft im Elektroflug | 46 |
| 2. St. Georgifliegen im Burgenland und LM | 46 |
| Hangflugwettbewerb am Schlenken | 47 |
| Große Modellflugschau in Wiener Neustadt | 48 |
| 4. Modellflugtag des MFC Leutasch | 49 |
| 7. Zanoniapokal für Nurflügler | 50 |
| Das V - Leitwerk - mehr als nur eine Alternative | 51 |
| Die F3B - Flächenbelastung | 52 |
| Die "überperfekte Konstruktion" von Ing. Toman | 53 |

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich BSL OSR Dir. Edwin Krill.
Ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzel Gesellschaft m.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

Liebe Modellflugfreunde !

Endlich ist es soweit, daß Ihr den schon lange fälligen prop in Händen habt. Ich muß mich wegen des späten Erscheinungstermins entschuldigen, aber ich war seit Mitte Juni ununterbrochen im "modellfliegerischen Einsatz": Mehrere Bundeslehrgänge am Spitzerberg und in Weer in Tirol, und dazwischen auch noch bei diversen nationalen und internationalen Wettbewerben als Jurymitglied tätig. Und in dieser Zeit konnte ich keine einzige Zeile für prop schreiben, und es kam eben diese Verspätung zustande. Dafür aber ist diesmal der Umfang wieder stärker geworden.

Im Mittelteil befindet sich diesmal die schon überfällige Liste aller Punkterichter für die Periode 1988/89.

Inzwischen hat sich ja auf den Flugplätzen eine Menge getan. Besonders erfolgreich waren wieder unsere Elektroflieger, denen es bei der WM in St. Louis zum zweiten Mal gelang, den Weltmeistertitel zu erringen, sowohl mit Rudolf Freudenthaler in der Einzelwertung als auch mit dem Team Freudenthaler - Kirsch und Hauer in der Mannschaftswertung. Wir freuen uns über diesen Erfolg ganz besonders und gratulieren recht herzlich! Ein Bericht über diese WM erfolgt in der nächsten Nummer. Unsere anderen Nationalmannschaften waren in diesem Jahr nicht so erfolgreich, daß sie auf's Stockerl gekommen sind, sie waren aber trotzdem recht tüchtig.

Die Staatsmeisterschaften und Österreichischen Meisterschaften sind bis auf zwei alle gelaufen und ohne Schwierigkeiten abgeschlossen worden, und wir gratulieren auch hier den Siegern und Preisträgern recht herzlich zu ihrem Erfolg.

Laut dem allgemeinen Teil der offiziellen Ausschreibungen müssen die Nenngebühren von allen bezahlt werden, die ihre abgegebene Nennung bis zum Nennungsschluß nicht widerrufen haben. Nun gibt es Modellflieger, die wohl genannt hatten, dann aber nicht zum Wettbewerb angetreten sind. Bei der Nachforderung der Nenngebühren erfanden manche von ihnen alle möglichen Ausreden, um ihrer Zahlungspflicht nicht nachkommen zu müssen. Freunde, so kann's doch nicht gehen! Jeder hat sich durch Abgabe seiner Nennung verpflichtet, die Bedingungen der offiziellen Ausschreibung anzuerkennen und dies mit seiner Unterschrift bekräftigt! Was soll's also?

Die Flugsaison geht nun bald ihrem Ende entgegen, und in der nächsten Ausgabe wird von den Veranstaltungen berichtet werden, von denen bisher nichts zu lesen war - und die nächste Nummer kommt diesmal wieder pünktlich zu Euch!

Bis dahin recht herzliche Fliegergrüße

von Eurem

Edwin Krill

GRAUPNER JR

EXPERT SYSTEM

mc-18 das »wachsende« System

- unbegrenzte Möglichkeiten durch auswechselbare SOFT-Module
- einfache Handhabung mit übersichtlichem Multidata-Terminal

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

Auswechselbare PROFI-SOFT-Module

PROFI-Helisoft ROM 256K
36 verschiedene Programme
mit allen zur Zeit
denkbaren Funktionen
auch aufwendiger
Hubschrauber-Modelle.
Best.-Nr. 4800/32

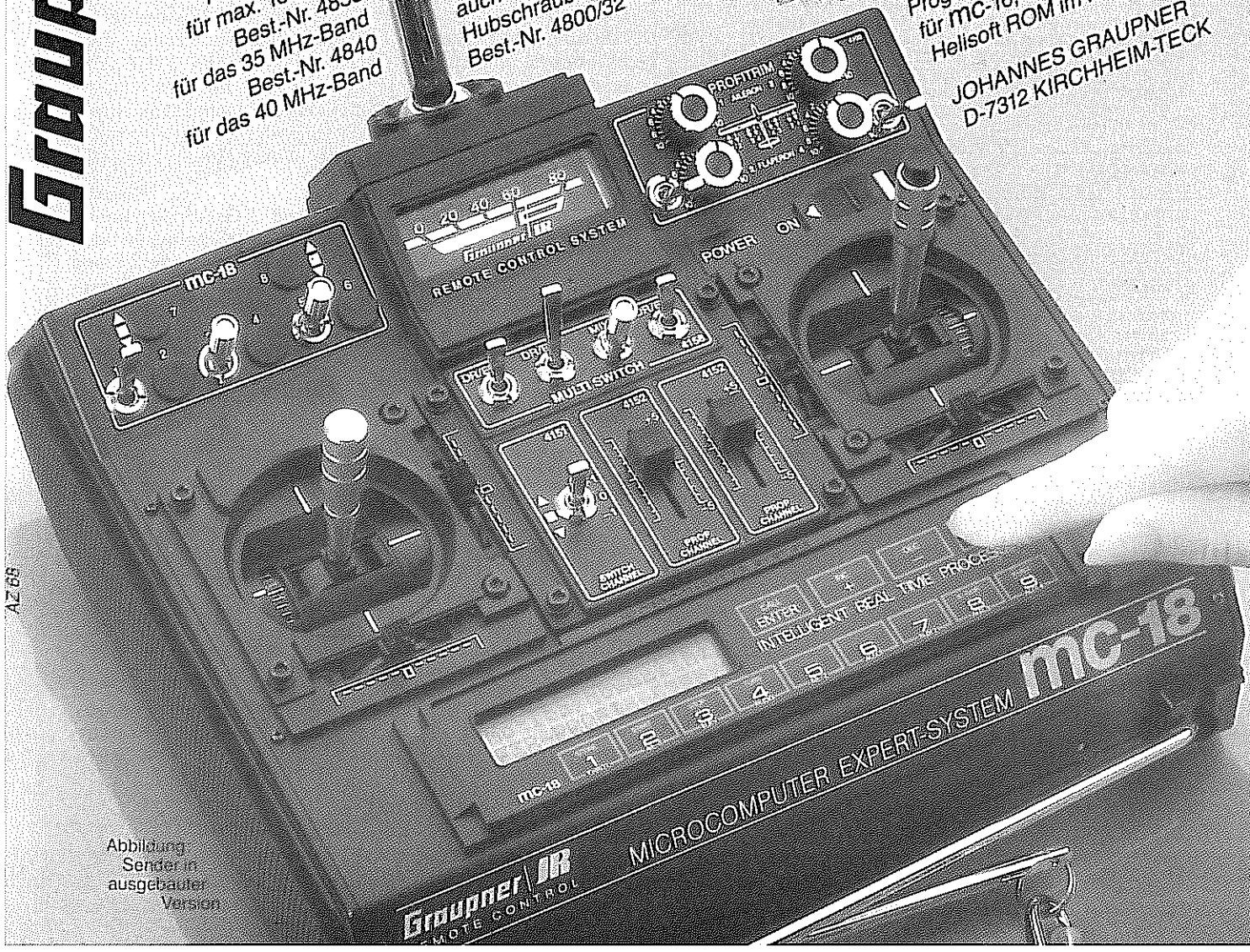


NEU Jetzt lieferbar!
PROFI-SUPERSOFT ROM 256K
für das F3B-Programm
neuester Fassung und
Großmodelle.
Best.-Nr. 4800/33

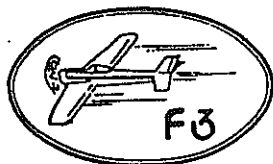
Programmier-Handbücher
für MC-16, MC-18 und
Helisoft ROM im Fachhandel
JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

AZ 68

Abbildung
Sender in
ausgebauter
Version



Es berichten die Bundesfachreferenten



Wolfgang Schlager
BFR Radio control



Hallo RC-Freunde

Die Flug- und Wettbewerbssaison 1988 ist nun fast vorbei - für einige ein recht erfolgreiches, für andere ein weniger erfolgreiches Jahr. Für mich als Bundesfachreferent war es auf alle Fälle ein sehr turbulentes Jahr, galt es doch ein neues Programm in F3A und RCIII einzuführen, Österreichische Meisterschaften und eine Staatsmeisterschaft, sowie drei Internationale Wettbewerbe zu leiten, Sportzeugenschulung durchzuführen und die Österr. Nationalmannschaft in der Klasse F3A zur Europameisterschaft nach Schweden zu führen.

Dabei sammelten sich eine Unmenge von Eindrücken an, die ich nun im Telegrammstil zum Teil wiedergeben möchte.

Das neue Wendefigurenprogramm in der internationalen Motorkunstflugklasse F3A wurde von den Piloten, bis auf einige Kritikpunkte auf die ich noch eingehen werde, recht gut aufgenommen. Bei der Österr. Staatsmeisterschaft in Waidhofen/Thaya waren 19 Teilnehmer am Start - ein recht schönes Teilnehmerfeld. Kritik und die nicht nur im nationalen, sondern auch im internationalen Lager, gab es teilweise bei der Start- und Landesequenz, beim Trudeln $1\frac{1}{2}$ Umdrehungen (Wendefigur wird mit dem Wind geflogen, zuviel Höhe muß abgebaut werden usw.), beim "M" (Figur wäre mit $\frac{1}{4}$ Rollen schöner und besser zu beurteilen und vor allem bei den durch die Sportzeugen zu vergebenden Lärrpunkte. Dieser zuletzt genannte Punkt gab des öfteren Anlaß zu Streitgesprächen und Uneinstimmigkeiten zumal auch die Sportzeugen bei der Vergabe dieser Bonus- oder Maluspunkte oft sehr launisch waren. Meiner Meinung nach gehört diese Bestimmung des Sporting Code aus den Durchführungsbestimmungen herausgenommen, der Pilot muß sich ohnehin der Lärmmessung unterziehen und ein Lärmbonus oder Malus hat nichts in den Leistungspunkten zu suchen. Man könnte doch auch einen Piloten, der ein besonders leises Modell hat, anders belohnen - zum Beispiel ein Geschenk bei der Siegerehrung überreicht und besonders hervorgehoben.

Bei der Österr. Meisterschaft in der nationalen Motorkunstflugklasse RC III waren ebenfalls von 33 gemeldeten 24 Teilnehmer am Start. Trotz neuen Programm ein zufriedenstellendes Starterfeld. Einige Teilnehmer demonstrierten, daß man dieses Programm auch mit 6,5 ccm Motoren fliegen kann. Trainiert muß aber so oder so werden - eine 10 ccm Maschine fliegt auch nicht alleine durch das Programm. International betrachtet liegen

wir aber in Österreich mit der Einführung dieses Programms sicher richtig. Die BRD, Schweiz, Italien fliegen ähnliche und Frankreich sogar fast das selbe Programm als nationale Qualifikationsprogramme und Vorbereitungsprogramme für F3A.

Das man die eine oder andere Figur einfügen oder austauschen könnte stelle ich nicht in Abrede. Wenn ich aber alle Figurenvorschläge berücksichtigen sollte, würde ich vor lauter Wunschfiguren kein Programm zustande bringen.

Es muß doch für einen Piloten ein überwältigendes Gefühl sein, wenn er sich sagen kann, diese Figur oder jene beherrsche ich so gut, weil ich hart trainiert habe, Ausdauer gehabt habe und nicht weil das Figurenprogramm auf mich zugeschnitten war.

Also " An alle Piloten - Durchführungsbestimmungen lernen - Bewertungskriterien lernen - Flugkomponenten, Figuren, Programm, Platzierung, Einteilung des Flugraumes - t r a i n i e r e n .

Über RC-MS möchte ich nur berichten, daß die Österr. Meisterschaft zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch nicht ausgetragen war. Im Lager der RC-MSler kamen mir während der Saison einige Abänderungsvorschläge zu Ohren, ich möchte aber auf alle Fälle die Meisterschaft abwarten und bei dieser Gelegenheit eine Diskussion anregen. Persönlich erscheint mir eine Abänderung des Programms nicht notwendig, sondern eher eine korrekte Durchführung der MS-Wettbewerbe - vor allem die Lärmmessung und die Bewertung der Punkte Landeanflug und Landung betreffend.

Während eines Besuches bei einem MS-Bewerb sah ich einen Teilnehmer beim Landeanflug und bei der Landung zu. Es war nicht nur dieser Teilnehmer, aber die Bewertung behielt ich besonders in Erinnerung. Der Teilnehmer mußte, weil Gesamtanflug schlecht eingeteilt, den Landeanflug ab Ankündigung 3 mal korrigieren, übersteuerte dabei jede Richtungsänderung, knallte das Modell, weil Geschwindigkeit zu hoch, auf den Punkt, wobei sich das Modell anschließend fast überschlug. Das Modell kam, obwohl auf dem Punkt aufgeschlagen, außerhalb des Kreises zum Liegen - zufällig in Landerichtung. Als ich nachher die Bewertungen sah, mußte ich kontrollieren ob es wirklich die richtigen waren. Für den Landeanflug bekam er von den beiden Sportzeugen eine 7 und eine 8 und für die Landung zwei mal die 8.

Ich bin daher der Meinung, daß in dieser Klasse zum Einen bei jedem Wettbewerb wie vorgeschrieben der Lärm zu messen ist und zum Anderen die beiden

Komponenten, welche zu bewerten sind, exakt bewertet werden.

Zukünftig werde ich solche Fehlbewertungen an die ONF weitermelden und die betroffenen Sportzeugen zur Verantwortung ziehen. Jeder Wettbewerbspilot hat ein Recht auf möglichst korrekte Bewertung und ein guter Pilot hat es nicht nötig sich "Hinaufpunkten" zu lassen.

Es kommt auch immer wieder vor, daß ein guter Pilot einmal eine Figur verhaut und ein noch nicht so guter Pilot über sich hinauswächst und eine sehr gute Figur fliegt.

Der Sportzeuge sollte natürlich möglichst objektiv beurteilen und nur das Gesehene bewerten. Der Name des Piloten, das Zwischenergebnis und sonstige Meinungen haben ihn überhaupt nicht zu interessieren.

Es soll aber nicht der Eindruck entstehen, daß ich über die Sportzeugen nur negativ berichte. Die Mehrzahl der Sportzeugen geben sicher ihr Bestes. Oft muß man sie auch in Schutz nehmen, vor allem wenn der Veranstalter für schlechte Platzierung der Sportzeugen am Fluggelände sorgte, wenn die Piloten, Zuseher oder sonstige beteiligte oder unbeteiligte Personen zu nahe bei den Sportzeugen stehen, wenn es zu laut in der Umgebung der Sportzeugen wird usw. - eine Vielzahl von Einflüssen, welche die Sportzeugen ablenken. Auf diesem Gebiet steht noch einige Arbeit bevor, um möglichst gute Arbeitsbedingungen für die Sportzeugen zu schaffen.

In der Klasse RC-IV wurde in diesem Jahr keine Österr. Meisterschaft durchgeführt. Einige Uneinstimmigkeiten gab es bei der Haarnadel. Diese

kann nach Wahl des Piloten sowohl wie bisher mit vorangehenden Lehrflug in Richtung der 1. Figur, oder ohne Lehrflug gegen die Richtung der 1. Figur geflogen werden.

Der Sportzeuge ist hierbei sicher nicht mit der Bewertung überfordert, zumal es bei anderen Programmen auch Wahlmöglichkeiten gibt.

Der Querflug - das ist die Strecke weg und zur Piste, soll ca. 50 Meter betragen. (Kreisdurchmesser) Der Kurvenradius in allen Teilkreisen muß gleich sein (eine Wende um die Flächenspitze ist nicht richtig und führt zu Punkteabzügen).

Die Bewertung der Flugfiguren in RC-IV richtet sich nach den Bewertungskriterien des Sporting Code. Diese können in deutscher Übersetzung beim ÖAeC, Sektion Modellflug, oder bei mir angefordert werden. Die Durchführung eines Sportzeugenlehrganges am Spitzerberg noch in diesem Jahr ist beabsichtigt und sollte sowohl von Sportzeugen, als auch von Piloten besucht werden.

Die Schulung der Sportzeugen wird zu Beginn der Flugsaison 1989 ein Hauptpunkt des Referates Radio Control sein. Es gilt hier viel nachzuholen um eine einheitliche Bewertung durch Sportzeugen sicherzustellen. Die Aussage - früher haben wir es auch so oder so gemacht - darf und kann heute keine Gültigkeit haben. Es müssen alle Sportzeugen aktiv mitarbeiten und an einem Seilende ziehen. Die Grundlage kann nur der Sporting Code sein, ob es uns paßt oder nicht.

In diesem Sinne wünsche ich noch einen schönen Saisonausklang - auf Wiedersehen bei irgendeiner Sportveranstaltung.

ACHTUNG ! PUNKTERICHTERLEHRGANG

RC - Allgemein , RC III, F3A

Auf vielfachen Wunsch schreibt das RC-Fachreferat noch in diesem Jahr einen RC - Wochenend - Punkterichterlehrgang in den o.a. RC-Klassen aus.

Termin : 5. und 6. November 1988

Ort : Bundessportschule SPITZERBERG

Teilnehmerkreis: Punkterichteranwälter (Grundkurs) Punkterichter der Klassen RC III und F3A (Auffrischungskurs).

Die Teilnahme der RC-Landesfachreferenten ist erwünscht !

Nennungsschluß: 31. Oktober 1988

Wegen der Quartierreservierung bitten wir, diesen Termin unbedingt einzuhalten !

Lehrgangsziel: Erlangen einer Punkterichtlizenz für die Klassen RC - Allgemein (RC IV, RC/MS, Grundkurs), Erweiterung der Lizenz auf die Klassen RC III + F3A bei bereits absolvierter Grundschulung, Einschulung in die techn. Regeln des Sporting Code, Anhang 5B - Bewertungskriterien. Die lückenlose Kenntnis und Anwendung der Bewertungskriterien (Anhang 5B) ist die Grundlage bei der Ausübung jeder Sportzeugentätigkeit in den Klassen RC IV, RC/MS, RC III und F3A.

Kursbeitrag: 200,-. In dieser Gebühr sind enthalten: Abendessen, Nächtigung, Frühstück, Mittagessen sowie diverse Lehrgangsunter-

lagen. Wer eine MSO wünscht muß dafür \$ 100,- bezahlen.

Referent: BFR Wolfgang Schlager

Anmeldung: Die Anmeldung zum Lehrgang hat bis spätestens 31. Oktober 1988 (s.o.) an den ÖAeC, Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12, zu erfolgen (Postkarte).

PROGRAMM

Samstag, 5. November 1988

13,00 Uhr - Anmeldung und Begrüßung

13,30 Uhr - Einweisung in die Bewertungskriterien

15,00 Uhr - Theorie RC - allgemein

16,30 Uhr - Theorie Wendefigurenprogramme

17,30 Uhr - Abendessen

18,30 Uhr - Fortsetzung

19,00 Uhr - Motorkunstflug - Jugendförderung - Ausbildung - Diskussion bis ca. 21,00 Uhr

Sonntag, 6. November 1988

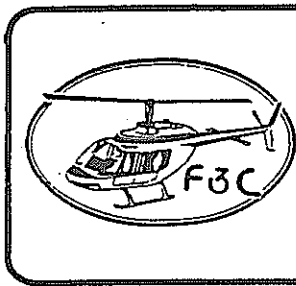
7,30 Uhr - Frühstück

8,30 Uhr - PRAKTISCHE FLUGVORFÜHRUNGEN

Schulung in Erkennung und richtiger Bewertung von Fehlern in Flugkomponenten und Figuren - Bewertung der gesamten Programme in Bezug auf Darbietung, Größe und Platzierung.

11,00 Uhr - Nachbesprechung

12,00 Uhr - Mittagessen und Ende des Lehrganges



Ing. Manfred Dittmayer

BFR Radio control F3C



Liebe Hubifreunde !

Bei der F3C Fachreferentensitzung am 6. August 1988 wurde von den Landesfachreferenten einstimmig ein neuer Qualifikationsmodus für Europa- und Weltmeisterschaften beschlossen. Dieser Beschluß bedarf allerdings noch der Sanktionierung durch die Sektionsleitersitzung im November 1988.

QUALIFIKATIONSMODUS für EUROPA- und WELTMEISTERSCHAFTEN IN DER Klasse F3C :

Die Einführung des neuen F3C-Programms hat gezeigt, daß die Leistungsdichte der Spitzenpiloten enorm hoch ist, und daß eine ausschließliche Bewertung der Plazierungen in zwei internationalen Wettbewerben nicht ausreichend sind, um den wahren Leistungsstandard eines Piloten aussagekräftig bewerten zu können.

Es gilt daher folgender Qualifikationsmodus :

- * Der Qualifikationszeitraum wird für jeweils zwei Jahre (zwei Wettbewerbssaisonen) festgelegt.
Zum Beispiel:
+ für EM 1988 = Qualifikationsjahre 1987/88
+ für WM 1989 = Qualifikationsjahre 1988/89
- * Zur Qualifikation werden Qualifikationspunkte wie folgt vergeben:

| | |
|---------------------|---------------------|
| Staatsmeisterschaft | 1. Platz - 3 Punkte |
| | 2. Platz - 2 Punkte |
| | 3. Platz - 1 Punkte |

Die Teilnahme eines zu qualifizierenden Piloten an der Staatsmeisterschaft wird zwingend vorgeschrieben.

| | |
|----------------------------------|---------------------|
| Levens : | 1. Platz - 3 Punkte |
| 85%-95% der Punktezah d. Siegers | - 2 Punkte |
| 75%-84% der Punktezah d. Siegers | - 1 Punkt |
| 60%-74% der Punktezah d. Siegers | - 0,5 Punkte |
| ab 0,5% wird aufgerundet | |

Internationale (*) Wettbewerbe (freier Wahl) :

- * = mit mindestens zwei Fremdnationen als Teilnehm.
- 90% - 100% der Punktezah des Siegers 2 Punkte
- 75% - 89% der Punktezah des Siegers 1 Punkt
- unter 75% der Punktezah des Siegers 0 Punkte

Das zu erreichende Punkteminimum zur Qualifikation für eine EM oder WM beträgt im Qualifikationszeitraum (von 2 Jahren) **vier Punkte**. Die Startplätze im Nationalteam (drei Plätze) werden nach der Höhe der erreichten Punkteanzahl vergeben. D.h., wenn ein Pilot das Minium von vier Punkten erreicht, es jedoch mit Piloten mit höherer Punkteanzahl gibt, so werden diese bevorzugt.

Gibt es mehrere Piloten mit gleicher Punkteanzahl, so wird ein Qualifikationsfliegen im Rahmen eines nationalen Wettbewerbes durchgeführt. Die jeweils erreichten Qualifikationspunkte werden anhand der vom Piloten an das Fachreferat zu übersendende offizielle Ergebnisliste des jeweiligen Wettbewerbes vergeben. Der einreichende Pilot erhält eine Bestätigung durch das Bundesfachreferat mit dem jeweils aktuellen Stand seiner Punkteanzahl.

Der Nominierungsvorschlag zur Nationalmannschaft erfolgt durch das Bundesfachreferat und muß von der Bundessektion bestätigt werden.

Manfred Dittmayer

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.



modellbau

Graupner | JR
REMOTE CONTROL

COMPUTER-SYSTEM

MC-17

mit ROTARYSELECT-Programmierung

Spiel + Freizeit

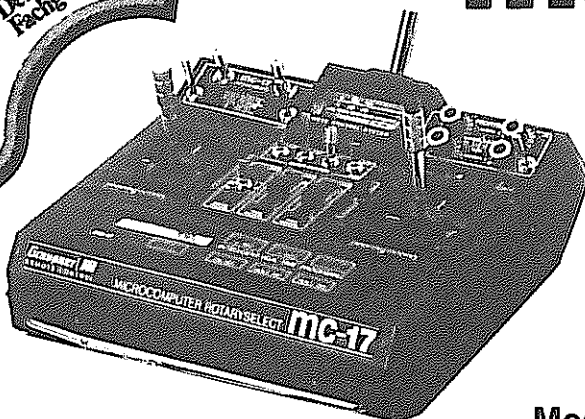
SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale

Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING

Messeneuheit '88



COMBI 90

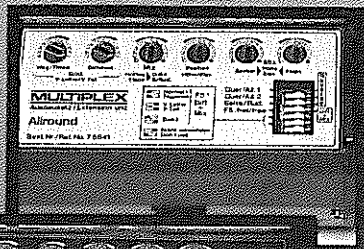
-die vielseitige, komfortable Fernsteuerung



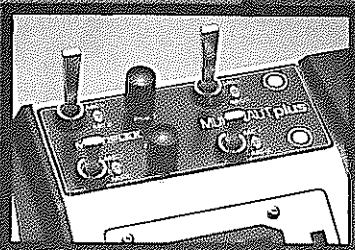
Die wichtigsten Fakten:

- 4-Kanal-Anlage, hochrüstbar auf 7 Kanäle
- Schmalbandiges FM-System
- Servoreverse für alle Kanäle
- Ausbaumöglichkeiten

Allround-Ausbausatz



Helicopter-Ausbausatz C/C



MULTINAUT-plus-System

MULTI-PLEX

modelltechnik gmbh

Neuer Weg 15 · 7532 Niefern-Öschelbronn 1

Mitteilungen der Bundesfachreferenten

Karl F. Wasner
BFR Radio control F3B

ACHTUNG - ACHTUNG - ACHTUNG
WICHTIGES F3B - TELEGRAMM

Mit Schreiben vom 19. August 1988 hat CIAM-Präsident Sandy Pimenoff die bei der CIAM-Tagung vom April 1988 beschlossene Windenregelung außer Kraft gesetzt.

Gemäß diesem Schreiben kann über eine Inkraftsetzung erst mit Vorliegen eines genau definierten Regelvorschlages neu beschlossen werden.

Die F3B-WM 1989 wird daher mit den derzeit gültigen Windenregeln geflogen, das betrifft auch die Wettbewerbe der Saison 1989 !

Karl F. Wasner, BFR F3B

* * *

Ing. Ernst Reitterer BFR Freiflug

Hallo Freiflugfreunde !

Einer der wenigen nationalen Freiflugwettbewerbe in Österreich und der letzte der heurigen Saison, findet, wenn auch spät im Jahr, am 1. Adventsonntag, dem 27. November 1988, in Nußdorf am Haunsberg bei Salzburg statt. Geflogen werden die Klassen F1A, F1A/J und F1B.

Anmeldungen können ab sofort, auch telefonisch unter der Nummer 0662/8418465 (Reitterer) erfolgen. Die Meldung der Teilnehmer, Bezahlung der Nenngebühr, Abgabe der Sportlizenz und des Aeroclubausweises erfolgt ausnahmslos am 27. November ab 9,00 Uhr bis 9,45 Uhr im Gasthof Langwallner (Altwirt) in Nußdorf am Haunsberg.

AUSSCHREIBUNGEN können unter obiger Telefonnummer oder über die Adresse: Ing. Ernst Reitterer, Mohrstraße 13, 5020 Salzburg angefordert werden.

AUF EURE GESCHÄTZTE UND LÜCKENLOSE TEILNAHME FREUT SICH HEUTE SCHON EUER BUNDESFACHREFERENT FÜR FREIFLUG

Ernst Reitterer

* * *

ACHTUNG, TELEFAX BEIM ÖSTERR. AEROCLUB !

Der ÖAcC ist ab sofort über die Bundessportorganisation (BSO) mittels
TELEFAX erreichbar:
Telefax Nummer : 0222/5050845

Er ist da!



Der neue WEBRA Katalog

- 120 Seiten aktueller Modellbau
- Modellmotoren
 - Fernsteueranlagen
 - Modelle
 - Modellbauartikel



WEBRA MODELLMOTOREN
GmbH & Co.KG ÖSTERREICH

A-2551 ENZESFELD

WEBRA MODELLBAU
GMBH DEUTSCHLAND

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



EUROPEAN CHAMPIONSHIPS★ FREE FLIGHT★ YUGOSLAVIA★ZRENJANIN '88★



Vom 3. bis 9. Juli 1988 fand in Zrenjanin/Jugoslawien, 90 km nördlich von Belgrad, die Freiflug-EM statt.

Die Sportler aus 19 Nationen mit insgesamt 140 Teilnehmern kämpften um 6 EM-Titel in der Einzel- und Nationenwertung in den Freiflugklassen F1A, B und C. Sportler aus der DDR waren zwar gemeldet, sind dann aber nicht gekommen. Österreich war mit je einer kompletten Mannschaft in F1A und F1B bzw. einem Einzelstarter in der Klasse F1C vertreten.

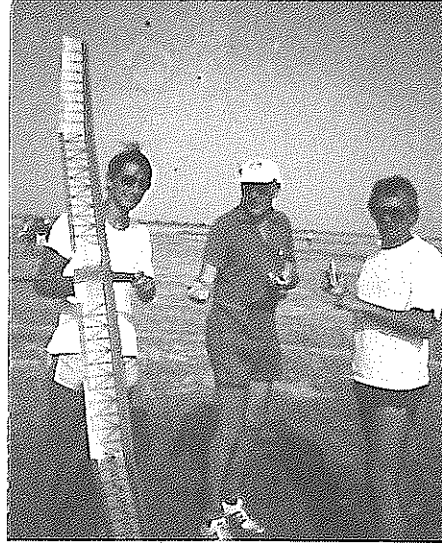
Das Fluggelände liegt ca. 10 km außerhalb Zrenjanin's, nahe dem Dorf Aradac und dem Fluß Theiß. Der Platz ist sicherlich kleiner als in der Ausschreibung angegeben, ca. 4x5 km und begrenzt in nordwestlicher Richtung durch Sümpfe, ansonsten nur mit kurzem Steppengras bewachsen und manchmal sehr uneben.

Ausgerechnet innerhalb der 3 Wettbewerbstage kam die Hitzewelle nach Südosteuropa mit Höchsttemperaturen von 43° C im Schatten, seit 72 Jahren war es hier nicht mehr so heiß! Ausgerechnet am F1C-Tag flogen wir bei glühender Tropensonne, was vor allem von der Rückholmannschaft übermenschliche Anstrengungen verlangte, hatten wir doch aus Ersparnisgründen auf einen Mannschaftsbetreuer verzichtet.

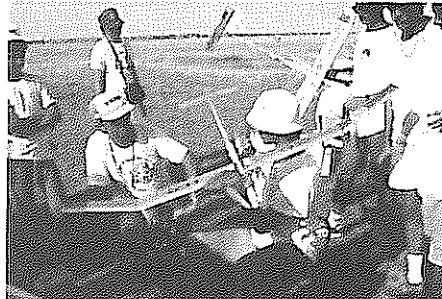
Unsere Teamneulinge Alfons Plangger (ein Sportler vom Scheitel bis zur Sohle!) kam sogar mit 15 anderen Konkurrenten in F1A ins Stechen. Nur ein Sturz während des Kreisschlepps im 1. Stechen wegen einer Bodenmulde, verhinderte eine bessere Platzierung als den sowieso schon guten 13. Platz unter 54 Teilnehmern. Auch Helmut Pold erbrachte mit 6 vollen Zeiten und 145 Sek. eine recht gute Leistung und wurde 22. unter 50. Schließlich konnte Reinhard Truppe wie bisher immer ins Stechen kommen. Er "überlebte" das 2. Stechen und wurde 9. und somit bestplatzierte Österreicher bei dieser EM.

Für Verena Greimel, Teamneuling und einzige weibliche Konkurrentin auf dieser EM, war die Hitze dann doch zu viel. Obwohl unser F1A-

Experte Klaus Salzer eifrig mit ihr trainierte und bei den Durchgängen den Startzeitpunkt ansagte, kam sie nur auf den viertletzten Platz in der Klasse F1B.



Alfons Plangger (SV-Eternit), Teamneuling in F1A mit doppelter Unterstützung durch Wutzl (l) und Salzer (m) vor dem schon alles entscheidenden Stechen



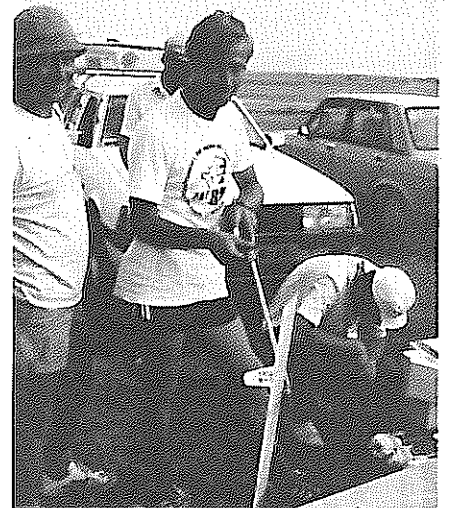
F1B-Europameister aus der UDSSR Alexander Andrjukov, (sitzend) vor dem 3. Stechen bereitet sich sehr sorgfältig vor. Seine Steigflüge waren wirklich "europameisterlich" und liegen sicherlich über 90 Meter!



Andrjukov zieht seinen Gummimotor auf

Es dominierten wieder einmal die Modellflieger aus der UDSSR mit 4 von 6 möglichen Titeln, nur Italien in F1A und Frankreich in F1B konnten die Russen in der Mannschaftswertung auf die Plätze verweisen.

Unserer Mannschaft möchte ich an dieser Stelle nochmals für ihren Einsatz danken. Wenn es auch keinem von uns gelungen ist auf das "Stockerl" zu kommen, sie alle waren mit Eifer dabei, obwohl es auch manchmal Mängel gegeben hat.

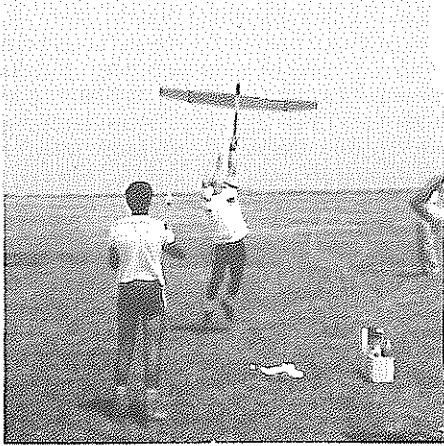


Der Europameister in F1A, Viktor Chop, UDSSR, mit dem Rumpf seiner erfolgreichen Maschine in der Hand, kann nun leicht lachen



F1B-Teamneuling und einzige teilnehmende Dame dieser EM, Verena Greimel (ÖMV St.Pölten) vor dem 1. Durchgang mit dem "emsigen Trainer" Klaus Salzer

Ehe mein Kurzbericht zu Ende geht, denn ein ausführlicher und detaillierter Bericht von Franz Wutzel jun. unter dem Titel: "Die Freiflug-EM aus der Sicht eines Teilnehmers" kommt ja noch, muß ich den Besuch als Schlachtenbummler von Manfred Grüneis und Rupert Göd mit Begleitung erwähnen, sie standen uns oft hilfreich zur Seite - vielen Dank!



Reinhard Truppe startet zum 2. Stechen, sein Helfer Erwin Pacher. Pacher war extra auf eigene Kosten nach Zrenjanin angereist, drückt hier ganz fest die Daumen

DIE ERGEBNISSE - Klasse F1A - 54 Starter:

- 1. Chop Viktor UDSSR 1260+850 Sek.
- 2. Kochkarev Mihail UDSSR 1260+799 Sek.
- 3. Horejsi Ivan CSSR 1260+768 Sek.

- 13. Plangger Alrons OE 1260+166 Sek.
- 20. Salzer Klaus OE 1247 Sek.
- 50. Fuss Helmut OE 1001 Sek.

Klasse F1B - 50 Starter :

- 1. Andrejukov Alex. UDSSR 1260+530 Sek.
- 2. Leif Erikson SE 1260+486 Sek.
- 3. Krzysztof Rocycki SP 1260+470 Sek.
- 22. Pold Helmut OE 1225 Sek.
- 37. Wutzl Franz jun. OE 1163 Sek.
- 47. Greimel Verena OE 1001 Sek.

Klasse F1C - 36 Starter

- 1. Strukov Valerij UDSSR 1260+1312 Sek.
- 2. Verbicki Evgenij UDSSR 1260+1308 Sek.
- 3. Muhin Alexander UDSSR 1260+939 Sek.
- 9. Truppe Reinhard OE 1260+520 Sek.

Mannschaftswertungen :

- F1 A
 - 1. Italien 3777 Sekunden
 - 2. BRD 3761 "
 - 3. Polen 3743 "
 - 12. Österreich 3519 "
- F1 B
 - 1. UDSSR 11213 Sekunden
 - 2. BRD 11093 "
 - 3. CSSR 11003 "
 - 13. Österreich 8157 "
- F1 C
 - 1. UDSSR 3780 Sekunden
 - 2. BRD 3734 "
 - 3. CSSR 3670 "

Österreich stellte keine Mannschaft

In der Gesamtwertung lagen die Österreicher unter 19 Nationen an 13. Stelle.
1. UDSSR, 2. BRD, 3. CSSR.



Bei der Siegerehrung im Stadion von Zrenjanin trägt Reinhard Truppe als bestplatzierter Österreicher (F1C - 9. Platz) die Österr. Fahne. Die Hitze war noch um 17 h so groß, daß jeder Schatten ausgenützt wurde.

V.l.: Helmut Pold F1B, Alfons Plangger F1A, Verena Greimel F1B, Ernst Reitterer TM, Klaus Salzer F1A, Franz Wutzl F1B und Helmut FuB F1A.

Geitner-GfK-Modellbau

Voll-GfK-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche
Kenner, Könner und helle Köpfe wissen längst, warum Hochleistungssegler bei GEITNER gekauft werden:

Wo sonst erhalten Sie robuste, alltagstaugliche Fertigmodelle mit perfektem Oberflächenfinish und überragenden Flugleistungen???

Wer sonst bietet die Vorzüge exzellenter GfK-Fertigbauweise, den Hauch von Exklusivität zu solch fairen Preisen???

GEITNER-GfK-MODELLE kosten ein bißchen weniger als vergleichbare Spitzenprodukte, dafür leisten sie ein bißchen mehr!!!

Die neue Flugzeug-Generation von Geitner-GfK-Modellbau:

Speed-Astir

- Voll-GfK-Allroundmodell, semi-scale M 1:4,75
- Spannweite 3,20 m
- leistungsstark in der Thermik
- überzeugend am Hang
- gutmütige Flugeigenschaften
- kunstflugtauglich
- doppelstöckige Schempp-Hirth-Klappen

pilatus B4

- Voll-GfK-Großsegler der Superlative
- Scale M 1:4, Spw. 3,75 m
- stark in der Thermik
- unübertroffen am Hang
- uneingeschränkt kunstflugtauglich
- doppelstöckige Schempp-Hirth-Klappen
- lieferbar ab Mitte März 1988

überzeugend: STARLIGHT - Spannweite 2,90 m, Profil Girsberger
Die F3B-Kampfmachine, Siegermodell des Teck-Pokals 1987 und zahlreicher F3B-Weltbewerbe. Auch in Hangflug-Version lieferbar
erregend: KARO AS - Spannweite 2,10 m, Profil E-180, mod. schneller Hangsegler mit exzellenten Flugleistungen.

und weitere Modelle im Lieferprogramm.
Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr GEITNER-Modell für die Saison '88!

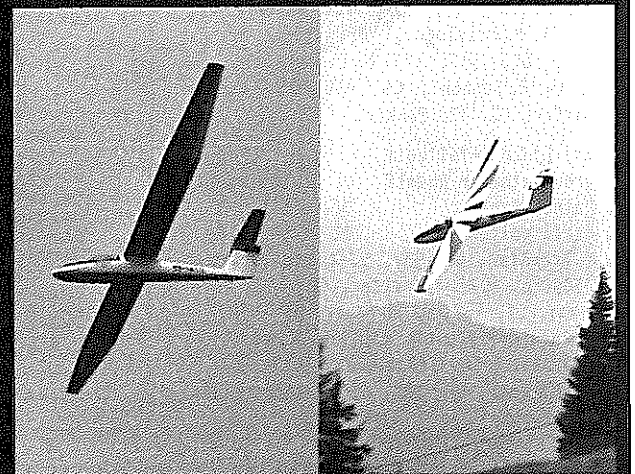
GEITNER-GfK-MODELLBAU: Qualität und Leistung überzeugen!

Unsere ausführliche Produktinformation erhalten Sie gegen DM 5,- bzw. öS 50,-

(Briefmarken oder Schein)
Alleinvertrieb Bundesrepublik
Rudi Dreier-Flugmodellbau
D-7407 Rottenburg/Seeborn
In den Wehrgärten 14
Tel. 07457/4727

Vertrieb Österreich, Schweiz:
Geitner-GfK-Modellbau
A-8911 Admont 54

Tel. 03613/3406





Staatsmeisterschaft Österr. Meisterschaft 73E 73E/10



Der Modellbaugruppe Feldkirchen wurde die ehrenvolle Aufgabe zugesprochen, die diesjährigen Staatsmeisterschaften im Elektroflug zu organisieren und durchzuführen.

Am Freitag, dem 3. Juni 1988, waren bereits die meisten Teilnehmer angereist. Die Wettbewerbspiloten nutzten diesen Tag für Trainingsflüge. Schon bei diesen Trainingsflügen und dann auch später beim Wettkampf waren sich die Piloten einig, daß die neuen Bestimmungen der CIAM in der FAI-Klasse, mit mehreren Steigflügen, eine vernünftige Lösung ist.

Am Samstag, dem 4. Juni, nach der Begrüßung anwesender Politiker und Teilnehmer, begann pünktlich um 9.00 Uhr die ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT in der Klasse F3E/E. Es herrschte hervorragendes Flugwetter, und es begann ein spannender Kampf zwischen Rudi Freudenthaler und Roman Kokely. Aufgrund seiner größeren Routine konnte Freudenthaler mit einigen Punkten Vorsprung den Meistertitel erringen.

Bei den F3E - Fliegern war nach dem 1. Durchgang die schon gewohnte Reihung. Doch im 2. und 3. Durchgang kam plötzlich Westwind auf. Dieser löste Thermik aber auch

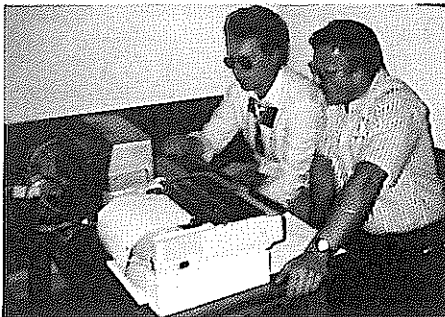
ERGEBNISSE des NWI - Klasse F3E

1. Freudenthaler Rudolf OE 634 Punkte
2. Hübner Norbert D 603 "
3. Hauer Werner OE 598 "
4. H. Kirsch, OE, 591, 5. H. Krampl, OE, 589, 6. U. Leodolter, CH, 587, 7. R. Brditschka, OE, 583, 8. M. Geringer, OE, 582, 9. H.R. Luedi, CH, 554, 10. K. Neu, OE, 553, 11. P. Meisinger, OE, 539, 12. K. Hainzl, OE, 537, 13. M. Ceccarelli, I, 518, 14. R. Strebel, CH, 448, 15. W. Pesendorfer, OE, 120. Punkte.

Klasse F3E/10 Zellen :

1. Freudenthaler Rudolf OE 561 Punkte
2. Hainzl Kurt OE 549 "
3. Hartl Wolfgang OE 544 "
4. A. Schuller, OE, 537, 5. R. Brditschka, OE, 509, 6. H. Aigelsreiter, OE, 497, 7. K. Hakam, OE, 447, 9. W. Hauer, OE, 439, 9. W. Pesendorfer, OE, 430, 10. F. Lang, D, 339, 11. Heimo Stadelbauer, OE, 297, 12. J. Mascher, OE, 227, 13. M. Ceccarelli, I, 180 Punkte

Abwinde aus. Der Lokalmatador Michael Geringer kam mit diesen Bedingungen aufgrund seiner Ortskenntnisse besser zurecht, und die Sensation war perfekt! Er flog 21 Strecken, und der regierende Welt- und Europameister, Rudolf Freudenthaler, aber auch der F3E Fachreferent Helmut Kirsch mußten sich geschlagen geben. Michael Geringer wurde Staatsmeister im Elektroflug. Der stellvertretende Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner konnte um 16,00 Uhr die Siegerehrung vornehmen.



Die Auswertung erfolgte durch Helmut Kirsch, interessierter Beobachter, Dr. Georg Breiner

Um 16,30 begann gleich der 1. Durchgang des NWI Bewerbes. Man flog in weiser Voraussicht jeweils einen Durchgang in F3E und F3E/E. Zu dieser Veranstaltung konnte der Obmann Manfred Maurer Teilnehmer aus der BRD, Schweiz, Italien und Österreich begrüßen.

Am späteren Abend kamen die Wettbewerber mit ihren Angehörigen in der vorzüglich geführten Kantine zusammen, und es wurde bis spät in die Nacht hinein diskutiert und gefeiert.

Am nächsten Tag machte ein großes Italien-Tief der Veranstaltung einen bösen Strich durch das Programm. Es regnete in Strömen, sodaß nach einigem Zuwarten der Wettbewerb abgebrochen werden mußte.

Der NWI konnte daher nur mit einem Durchgang gewertet werden.

Nach abschließender Siegerehrung wurde den Wettbewerbspiloten für ihre Teilnahme herzlich gedankt.

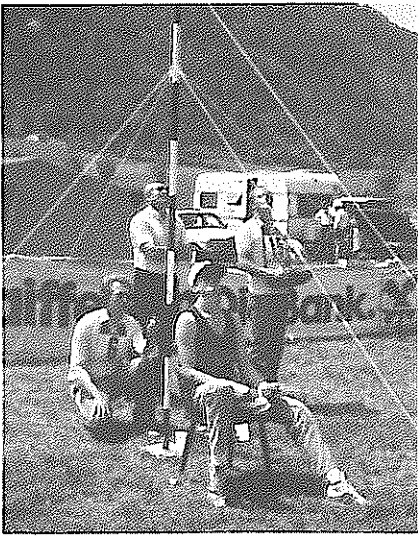
Obmann Manfred Maurer

Staatsmeisterschaft Klasse F3E

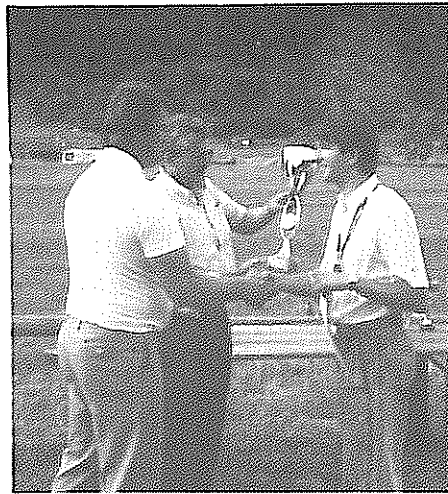
| | | | | | | | |
|----|----------------------|-----------------|----|-----|-----|-----|------|
| 1 | Geringer Michael | MBG Feldkirchen | K | 630 | 586 | 629 | 1259 |
| 2 | Freudenthaler Rudolf | MFC Freistadt | Oo | 638 | 600 | 618 | 1256 |
| 3 | Kirsch Helmut | MFG St. Veit | K | 635 | 581 | 603 | 1238 |
| 4 | Hauer Werner | ASKDe MFC Linz | Oo | 616 | 587 | 595 | 1211 |
| 5 | Brditschka Ralf | UMFC Neuhofen | Oo | 590 | 577 | 564 | 1167 |
| 6 | Safarik Dieter | MBC Brigantium | V | 563 | 565 | 581 | 1146 |
| 7 | Krampl Harald | MBG Feldkirchen | K | 554 | 490 | 582 | 1136 |
| 8 | Meisinger Peter | MFC Linz | Oo | 575 | 487 | 525 | 1100 |
| 9 | Hainzl Kurt | MFC Freistadt | Oo | 532 | 510 | 498 | 1042 |
| 10 | Hartl Wolfgang | MFC Freistadt | Oo | 490 | 482 | 0 | 972 |
| 11 | Steiner Gerhard | FMSC Muerzzusch | St | 498 | 474 | 0 | 972 |
| 12 | Safarik Konstantin | MBC Brigantium | V | 526 | 278 | 0 | 804 |
| 13 | Pesendorfer Walter | FMSC Muerzzusch | St | 150 | 60 | 376 | 526 |
| 14 | Schuller Alfred | FMSC Muerzzusch | St | 287 | 0 | 0 | 287 |
| 15 | Weiss Wolfgang | MBC Brigantium | V | 225 | 0 | 0 | 225 |
| 16 | Aigelsreiter Herbert | MFC Freistadt | Oo | 30 | 0 | 0 | 30 |

Oest Meisterschaft Klasse 10Ze

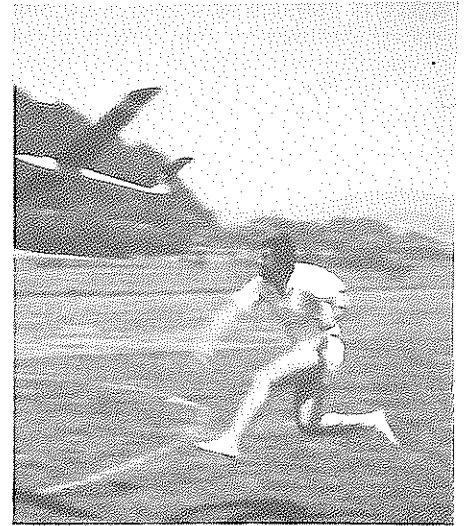
| | | | | | | | |
|----|----------------------|--------------------|----|-----|-----|-----|------|
| 1 | Freudenthaler Rudolf | UMFC Freistadt | Oo | 606 | 548 | 557 | 1163 |
| 2 | Kokely Roman | MFC Quax Linz | Oo | 577 | 585 | 495 | 1162 |
| 3 | Aigelsreiter Herbert | UMFC Freistadt | Oo | 605 | 528 | 365 | 1133 |
| 4 | Schuller Alfred | FMSC Muerzzuschlag | St | 547 | 503 | 489 | 1050 |
| 5 | Hakam Karl | MBC Koeflach | Oo | 568 | 460 | 481 | 1049 |
| 6 | Hainzl Kurt | UMFC Freistadt | Oo | 534 | 472 | 514 | 1048 |
| 7 | Atzwanger Michael | MFC Quax Linz | Oo | 523 | 480 | 0 | 1003 |
| 8 | Hartl Wolfgang | MFC Quax Linz | Oo | 540 | 326 | 423 | 963 |
| 9 | Steiner Gerhard | FMSC Muerzzuschlag | St | 466 | 460 | 328 | 926 |
| 10 | Safarik Konstantin | MBC Brigantium | V | 507 | 372 | 316 | 879 |
| 11 | Brditschka Ralf | UMFC Neuhofen | Oo | 588 | 236 | 270 | 858 |
| 12 | Pesendorfer Walter | FMSC Muerzzuschlag | St | 445 | 135 | 343 | 788 |
| 13 | Stadelbauer Heimo | FMSC Muerzzuschlag | St | 419 | 348 | 360 | 779 |
| 14 | Mascher Josef | MBC Koeflach | St | 195 | 388 | 300 | 688 |
| 15 | Weiss Wolfgang | MBC Brigantium | V | 258 | 75 | 258 | 516 |
| 16 | | | | 0 | 0 | 0 | 0 |



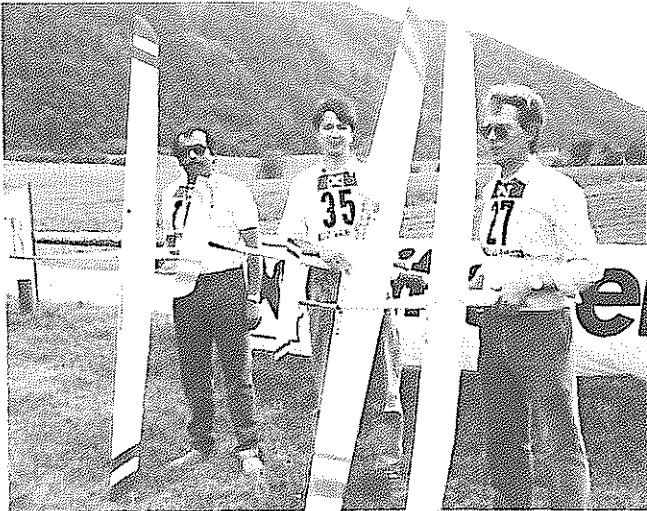
Vollste Konzentration bei der Wendemarke A



Dr. Breiner überreicht dem neuen Staatsmeister Michael Geringer den Siegerpokal. Links Obmann Maurer



Peter Meisinger startet das Modell von Staatsmeister Geringer

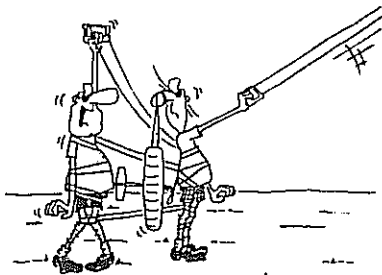


Die Sieger der Staatsmeisterschaft - v.l.: 2. Freudenthaler, 1. Geringer, 3. Kirsch



Die Sieger der Österr. Meisterschaft - v.l.: Obmann Maurer, 3. Aigelsreiter, 1. Freudenthaler, 2. Kokely, Dr. Breiner

Österreich wieder
Weltmeister im Elektroflug!
Wir gratulieren Weltmeister
Rudolf Freudenthaler
und der
Österr. Nationalmannschaft



Staatsmeisterschaft

F2A, B



Die ÖMV-Gruppe Brandenburg führte am 4./5. Juni auf dem für eine derartige Veranstaltung idealen Parkplatz der Firma Delta die Staatsmeisterschaft in den Klassen F2A (Speed) und F2B (Kunstflug) durch.

Die Wettbewerbsleitung übernahm kurzfristig LSL Wieser und bewies damit, daß auch unübliche Modellflugklassen wie der Fesselflug mit seiner aktiven Unterstützung rechnen können. Als Jury fungierte umsichtig und souverän LSL Niederwimmer. Nicht verschweigen möchten wir, daß uns der derzeit "vom Dienst suspendierte" Erwin Mühlparzer bei dieser Veranstaltung mit Rat und Tat zur Seite stand.

Das Wetter :

Natürlich beschäftigte auch uns das zentrale Thema vor so einer Modellflugveranstaltung: Wie wird wohl das Wetter ? Nun, es wurde ausnahmsweise der Vorhersage entsprechend: Sau-schlecht! Am Samstag war es sehr windig, aber noch trocken, am Sonntag dann pausenloser Regen und wie zum Trost nur schwach windig.

Daß sich alle Wettbewerber, Funktionäre und sonst an dieser Veranstaltung Beteiligten trotz dieser widrigen Umstände, man kann ohne weiteres sagen vorbildlich verhielten, ist für den durchführenden Verein mehr als nur ein schwacher Trost. Es vermittelt einem das Gefühl, mit einer verschworenen Gemeinschaft zu arbeiten.

So war es irgendwie bezeichnend, daß am Samstag abend auf dem zum Festzelt umfunktionierten LKW-Anhänger eine großartige Stimmung herrschte, obwohl gerade in diesen Stunden das vorhergesagte Tief eintrudelte. Als dann noch zur fortgeschrittenen Stunde jeder Funktionär und Teilnehmer als Präsent des Veranstalters einen orig. Brandenberger "Prigltuschn" erhielt, redete keiner mehr vom Wetter

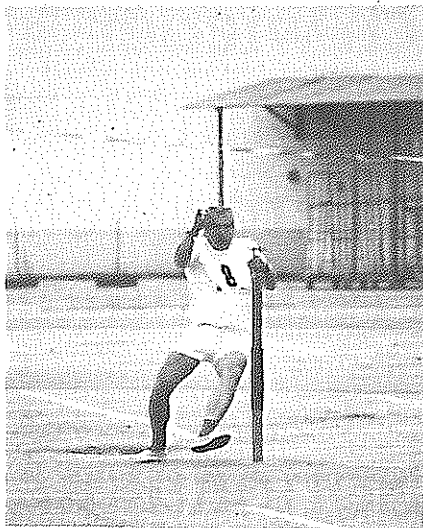
(Erst am nächsten Tag erfuhren wir, daß unser BSL mit seiner Gattin nicht mehr ins Hotel konnte und beide im Auto vor dem Hotel schlafen mußten).

Der Wettbewerb :

Die Staatsmeisterschaften wurden von unserem Ehrengast BSL Edwin Krill nach netten, einführenden Worten mit einiger Verspätung eröffnet. Mit Verspätung deshalb, weil gerade zum Zeitpunkt der geplanten Eröffnung ein Kamerateam des ORF eintraf. Um diesem die Möglichkeit zu geben, in möglichst kurzer Zeit alle drei geflogenen Fesselflugklassen bei Demonstrationsflügen zu filmen, wurde kurzerhand ein um eine Stunde späterer Beginn in Kauf genommen. Ein zwei Minuten dauernder Bericht über Fesselflug mit tollen Aufnahmen hat diese Verzögerung sicher gerechtfertigt.

Klasse F2A - 7 Teilnehmer :

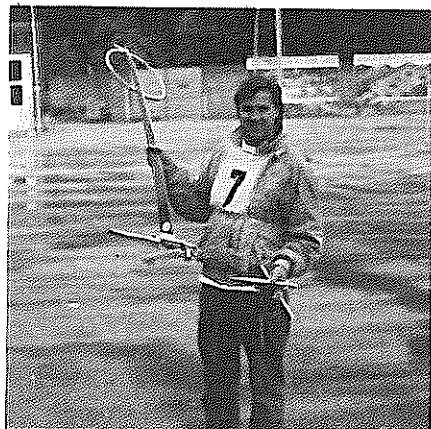
Franz Marksteiner wurde seiner Favoritenrolle gerecht und "legte" bereits im ersten Durchgang sichere 262,7 km/h hin. Die ganze Angelegenheit wirkt bei ihm immer irgendwie einfach und so als ob's gar nichts Besonderes wäre. Daß hinter dieser Klasse mehr steckt, merkt man erst, wenn man seine Konkurrenten betrachtet. Günther Kirchler und Helmut Kofler brachten zwei nagelneue und sehr interessante Modelle an den Start - Flügel und Leitwerk wurden als CfK-Schalen gebaut.



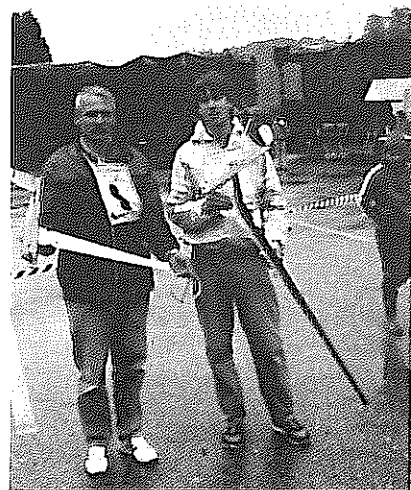
F2A - Staatsmeister Franz Marksteiner in Aktion



Der junge Günther Kirchler wurde Vize



Helmut Kofler mit seinem zerstörten Modell



Staatsmeister und Vizestaatsmeister

Während Kirchler im ersten Durchgang 206,7 km/h erreichte und damit Vizestaatsmeister wurde, hatte Kofler permanent mit Motor- bzw. Tankproblemen zu kämpfen. Im dritten Durchgang war es schließlich ein Flugfehler, bei dem das Modell zwar nicht restlos, aber doch einigermaßen zerstört wurde. So war es dann Franz Wenzel, der mit seinem alten, oder schöner gesagt, klassischen Speedmodell den dritten Platz belegte.

F2B - 10 Teilnehmer :

Mit hauchdünnem 3-Punkte-Vorsprung führte nach dem ersten Durchgang Walter Weinseisen vor Franz Wenzel und Erhard Weimann. Walter Reinisch und der nach der Trainingsleistung zu den Favoriten zählende Fritz Kühnegger wurden Opfer der unberechenbaren Windböen und beschädigten ihre Modelle. Kühneggers Modell war derart ramponiert, daß er sich sogar dazu entschloß, über Nacht sein Ersatzmodell aus Salzburg zu holen.

Bei Fritz setzte sich, nachdem er einen tollen Einstellflug zeigte, die Pechsträhne im zweiten Durchgang fort: Startprobleme führten zu einer zweimaligen Zeitüberschreitung - also wieder keine Wertung. Um es

vorwegzunehmen - im dritten Durchgang läßt ein viel zu schnell laufender Motor Fritz Kühnegger schließlich resignieren - es wollte einfach nicht sein.

Mit Ausnahme von Weinseisen konnten die meisten im zweiten Durchgang ihren Punktestand verbessern. So war anzunehmen, daß der Flug von Franz Wenzel reine Routine-

OESTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT

am 04./05.06.1988 Parkplatz Firma Telta Woergl

Offizielle Ergebnisliste:

KLASSE F2B

| | | | | | | | |
|-----|--------------------|----------------------|----|------|------|------|------|
| 1. | Wenzel Franz | MBC Enzesfeld | 9 | 2527 | 2713 | 2751 | 5464 |
| 2. | Weinseisen Walter | OEMV-MBG Brandenburg | 5 | 2530 | 2462 | 2825 | 5355 |
| 3. | Weimann Erhard | MBC Eferding | 3 | 2169 | 2614 | 2724 | 5338 |
| 4. | Wenzel Walter | MBC Enzesfeld | 6 | 2192 | 2422 | 1801 | 4614 |
| 5. | Reinisch Walter | MBG Akafflieg | 1 | 1926 | 2180 | 2170 | 4350 |
| 6. | Hansemann Adolf | MBG Akafflieg | 10 | 2142 | 1948 | 2206 | 4348 |
| 7. | Kofler Helmut | MFC Woergl | 7 | 1232 | 1614 | 0000 | 2846 |
| 8. | Kuehnegger Friedr. | MFC Salzburg | 2 | 916 | 0000 | 1719 | 2635 |
| 9. | Ecker Franz | OEMV Wien | 4 | 1087 | 241 | 623 | 1710 |
| 10. | Marksteiner Franz | OEMV-MBG Brandenburg | 8 | 86 | 0000 | 0000 | 86 |

KLASSE F2A

| | | | | | | | |
|----|-------------------|----------------------|---|-------|-------|-------|-------|
| 1. | Marksteiner Franz | OEMV-MBG Brandenburg | 2 | 262.7 | 000.0 | 000.0 | 262.7 |
| 2. | Kirchler Guenther | MFC Woergl | 3 | 206.7 | 000.0 | 000.0 | 206.7 |
| 3. | Wenzel Franz | MBC Enzesfeld | 7 | 195.6 | 000.0 | 192.5 | 195.6 |
| 4. | Wenzel Walter | MBC Enzesfeld | 5 | 162.1 | 000.0 | 165.0 | 165.0 |
| 5. | Weinseisen Walter | OEMV-MBG Brandenburg | 1 | 000.0 | 000.0 | 000.0 | 000.0 |
| 6. | Ecker Franz | OEMV Wien | 6 | 000.0 | 000.0 | 000.0 | 000.0 |
| 7. | Kofler Helmut | MFC Woergl | 4 | 000.0 | 000.0 | 000.0 | 000.0 |



Die Tiroler Speedler: Kofler, Marksteiner, Kirchler



F2B - Vize Weinseisen bei der Startvorbereitung

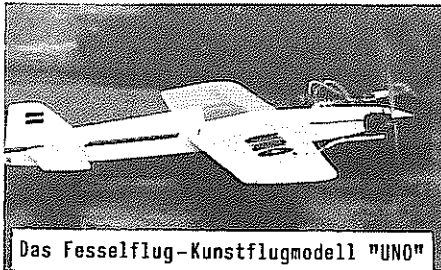


F2B - Staatsmeister Franz Wenzel und Franz Ecker mit Tochter Belinda, Siegerin in FKJ-Jugend



Die Kunstflieger suchen Schutz vor dem Regen

sache sein würde.... Es sollte aber anders kommen! Beim Starten lockerte sich der Propeller - Fehlstart. Beim zweiten Versuch klappt es zwar auf Anhieb, aber nach einer halben Runde blieb zum Entsetzen aller das Modell im Sicherheitsnetz hängen und wurde dabei schwer beschädigt. Keine Nerven zeigte Franz, als ihm von der Jury ein weiterer Versuch zuerkannt wurde, und flog mit seinem Ersatzmodell die höchste Wertung dieses Durchganges. Am Anfang des letzten Durchganges machte Franz mit einem optimalen Flug alles klar - der neue Staatsmeister hieß einmal mehr - Franz Wenzel. Bis zum allerletzten Flug blieb offen, wer Vize wird - Weinmann oder Weinseisen. Weinmann konnte sich nochmals steigern und legte damit die Latte ziemlich hoch. Eine marode Glühkerze war die Ursache für einen Fehlstart, und auch im zweiten Versuch wollte der Motor im Modell von Weinseisen nicht anspringen. Erst ein nochmaliger, diesmal rekordverdächtiger, Kerzenwechsel brachte praktisch in letzter Sekunde die erlösende Zündung. Unbeirrt dieser brenzlichen Situation flog er seinen allerbesten Durchgang und konnte damit Erhard Weinmann um knappe 17 Punkte distanzieren.



Das Fesselflug-Kunstflugmodell "UNO"

F2C - Rahmenwettbewerb

Es wurde leider wieder nicht geschafft, die für eine Staatsmeisterschaft nötigen sechs Teams auf die Beine zu stellen. Doppelt schade, wenn man bedenkt, daß wir doch



Das Siegerteam in F2C erhielt einen schönen, mit Brandschrift versehenen Holzteller als Trost dafür, weil ihre Klasse wegen zu geringer Nennungen offiziell nicht geflogen werden konnte

mit Nitsche/Kühnegger und Fischer/Stranjak zwei Teams in unseren Reihen haben, die zur internationalen Spitze gehören. Neu hinzugekommen ist zur Freude aller das Team Reinisch/Brandl aus Graz. Diese drei Teams ließen es sich dann nicht nehmen, erstmals auf Tiroler Boden ein spannendes Rennen über 100 Runden zu fliegen. Nitsche/Kühnegger siegten mit der ausgezeichneten Zeit von 3 min 39 sek vor Fischer/Stranjak; die 3 min 49 sek benötigten. Dritte wurden Reinisch/Brandl.

FKC - Rahmenbewerb - 7 Teilnehmer

Da in dieser Klasse erfreulicherweise sieben Teilnehmer ihre Nennung abgaben, konnten wir eine Alters-einteilung in Jugendliche (bis 15 Jahre) und Spätberufene vornehmen.

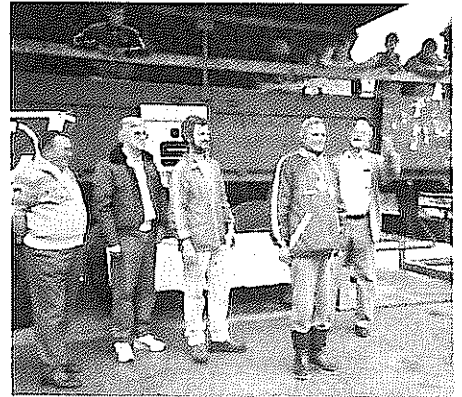
- Jugendliche: 1. Ecker Belinda
2. Arzberger Mario
3. Moser Hannes
- Spätberufene: 1. Striberny Werner
2. Drechsler Eduard
3. Arzberger Johann
4. Thaler Johann

Die Leistungen und die uneingeschränkte Begeisterung, die in dieser Klasse gezeigt wurde, läßt die Hoffnung aufkommen, daß die nächste Staatsmeisterschaft im Fesselflug mit einer ähnlich guten, wenn nicht sogar mit einem noch besseren Starterfeld durchgeführt werden kann.

Die abschließende Siegerehrung wurde von BSL Edwin Krill unter Assistenz von LSL Wieser und dem Obmann der MBG Brandenburg Walter Weinseisen durchgeführt. Die Sieger erhielten die Staatsmeisterschaftsmedaillen, die Jugendlichen der Klasse FKC Pokale und die Spätberufenen - wie sollte es anders sein - Brandenberger "Priglituschn".

Heerst Wimmel in Tirol da sen de Nächte besonders lang - ja ja Edwin - jetzt schief aus!

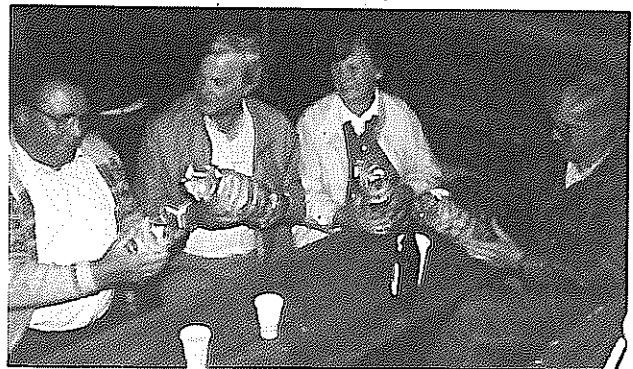
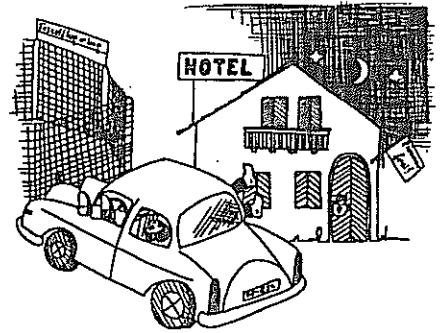
Bleibt nur noch, uns bei allen, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben, zu bedanken.



Bei der Siegerehrung: LSL Niederwimmer, LSL Tirol Ekkehard Wieser, Walter Weinseisen, F2B - Staatsmeister Franz Wenzel und BSL Edwin Krill



Wettbewerbsleiter, Jury und Punktrichter bei der Arbeit



Obmann Weinseisen und STM Marksteiner überreichen und erklären dem BSL und seiner Gattin die Brandenberger Priglituschn"

2 aktuelle Modelle der Spitzenklasse

in den Dolomiten getestet

**GROB G 103 A
TWIN III AGRO**

M 1, 45, Spannweite 4000 mm
Best-Nr. 4214 Schnellbaukasten

Best-Nr. 586 Radsatz

Best-Nr. 587 Cockpit-/Ausbau

neu

und bereits
im Fachhandel

**GROB G 103 A
TWIN III AGRO 340**

Spannweite 3340 mm
Best-Nr. 4212

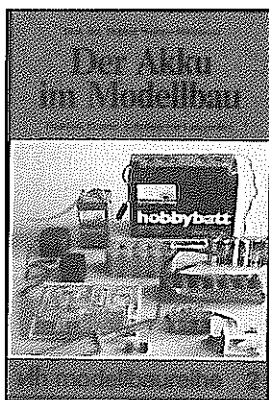
Schnellbaukasten
Ausführlich beschrieben
im GRAUPNER
Neuhelfenprospekt N 88.

GRAUPNER

JOHANNES GRAUPNER, D-7412 KIRCHHEIMTECK

AZ 48

MODELLFLUG LITERATUR



Dipl.-Ing. Helmut Wolken-Möhlmann

DER AKKU IM MODELLBAU

Funktion, Einsatz, Selbstbau von Ladegeräten.

2. Überarbeitete Auflage

96 Seiten, Format 13 x 19 cm, ca. 60 Abbildungen und Zeichnungen
Broschur, kartoniert, ca. öS 140,-
Verlag für Technik und Handwerk
Postfach 1128, D 7570 Baden-Baden

Ohne Akkus ist Modellsport mit ferngesteuerten Flugmodellen nicht denkbar. Eingesetzt werden

sie als Sender- und Empfänger-Akku, zum Antrieb von Modellen und als Starter- und Anlasser-Akku.

Gut gewartete Akkus tragen durch ihre längere Lebensdauer gewiß zum Schutz unserer Umwelt bei und schonen außerdem den Geldbeutel des Modellbauers. Nicht vergessen sollte man in erster Linie, daß schlecht gewartete oder defekte Akkus immer eine erhebliche Gefahrenquelle für Mensch und Modell darstellen.

Breiten Raum widmet der Autor in diesem Buch dem Selbstbau von Ladegeräten, da das Laden der wichtigste Punkt der Akkupflege darstellt. Die kompletten Bauanleitungen enthalten bis zum Platinenlayout alle Vorgaben, die man zum Nachbau braucht. Darüber hinaus sind fertige Platinen beim Verlag für Technik und Handwerk zu allen Schaltungen zu beziehen.



Hermann Wiekling

IMPELLER-PRAXIS FÜR FLUGMODELLE

64 Seiten, Format DIN A4.
179 Abbildungen und Zeichnungen,
Broschur, kartoniert, ca. öS 130,-
Verlag für Technik und Handwerk
Postfach 1128, D 7570 Baden-Baden

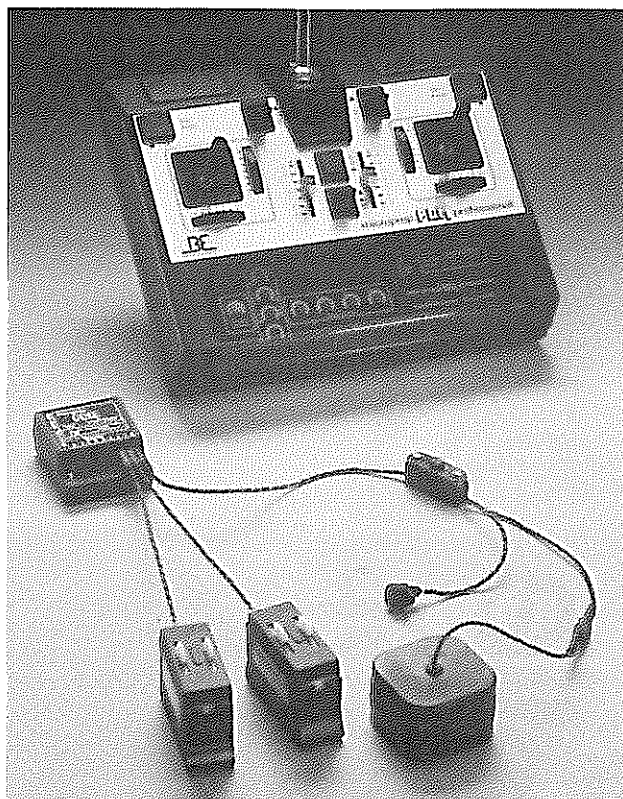
Diese Broschüre zeigt die mittlerweile vielfältigen Möglichkeiten des Einsatzes von Impeller-Antrieben und stellt die erhältlichen Impeller, Motoren und Modelle vor.

Der recht hohe Entwicklungs- und Leistungsstand der industriell gefertigten Impeller und Antriebsmotoren eröffnet die Möglichkeit des Scale- oder Semi-Scale-Nachbaus von turbinengetriebenen Großflugzeugen. Durch Optimierung von Impellerantriebssystemen, Lufteinlauf-führung und Luftauslaß sind hohe Schubleistungen von über 5 kp zu erzielen.

Eine entsprechende Bauweise der Flugmodellzelle wie z.B. leichte GfK-Bauweise oder Balsasperrholz-Integralbauweise, öffnen den Weg zur Erstellung von leichten und stabilen Impellerflugmodellen. Resultierend aus hoher Schubleistung und niedrigem Zellengewicht ergeben sich, wie in dem Buch aufgezeigt wird, viele Möglichkeiten für den Modellbauer, von denen er vor einigen Jahren nicht zu träumen wagte: Das Fliegen von Jet-Modellen ohne Propeller.

Die wesentlichen Kapitel dieser Broschüre sind: Der Impeller, der Impellermotor, das Abgas- und Kraftstoffsystem, das Impellermodell, Sicherheitsvorschriften, das Pulverstrahltriebwerk und die Strahltrieb-turbine.

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.

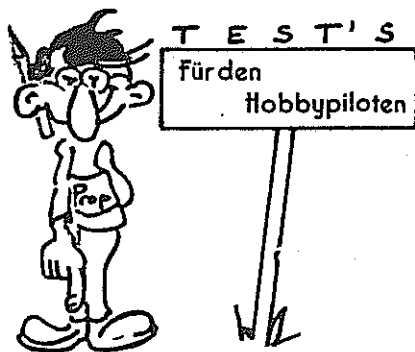
—Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassetten für Sonderfunktionen.

—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



geleitet von Dr. Georg Breinet

«WACO T10 Taperwing»

von Wik

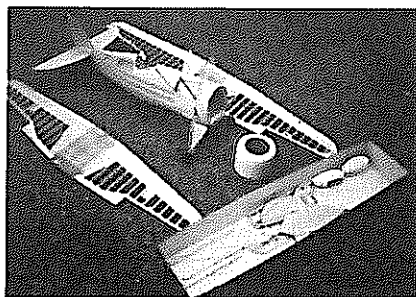


Die Waco T-10 war der bekannteste Flugzeugtyp von Waco-Aircraft Company in den USA. "T" steht für Taperwing, damit sind Flächen gemeint, die zum Flächenende hin schmaler werden, "10" bedeutet die Modellreihe Nummer 10. Das Modell ist ein Semi-Scale-Nachbau im Maßstab 1:6,15 und ist, wie sein großes Vorbild, als Kunstflug-Doppeldecker konstruiert. Die Flächen haben ein vollsymmetrisches Profil und eine EWD von null Grad (die untere Fläche wird 1/2 Grad positiv und die obere Fläche -1/2 Grad negativ angestellt = Gesamt EWD von null Grad + eine Vorspurwirkung). Der Baukasteninhalt läßt die Herzen aller "Holzwürmer" rasanter schlagen, den die Waco ist in Ganz-Holzausführung zu bauen. In der Schachtel finden sich Holzteile in jeder Konfiguration, Alu-Hauptfahrwerk, Heckfahrwerk mit Rädchen, Motorhaube, Radverkleidungen, Kleinteile (Scharniere, Ruderhörner etc.), Plan und eine ausführliche Bauanleitung mit Baustufenfotos. Zunächst eine kurze Beschreibung der Bauweise: der Rumpf ist ein Kasten, der seine endgültige Form durch aufgeleimte und danach bespannte Balsaleisten erhält. Ober- und Unterfläche sind, jeweils ungeteilt, in Rippenbauweise aufgebaut und sind in der Form gleich, wobei die größere Spannweite des Oberflügels durch ein eigenes Mittelstück erreicht wird. Die Flächen sind im vorderen Drittel vollbeplankt und daher recht stabil. Die

Flügelstreben bestehen aus gezogenen Aluprofilen genauso wie die gefederten Fahrwerksstreben.

Nun zum Bauen selbst:

Flächen: diese werden als erste gefertigt, da sie für den Rumpfbau erforderlich sind. Beide Flächen werden auf einer Art Helling gebaut, das heißt, daß der Holm und die Endleiste mit konischen Leisten unterlegt werden, um einen Verzug zu verhindern. Damit die EWD "hinhaut" ist dem Baukasten eine eigene auf Sperrholz gedruckte Streben-schablone beige-packt. Ein "alter Hut" ist das Verkleben und Verstärken des Stoßes der Flächenhälften mit Glasgewebe und Epoxy.



Rumpf: wie schon festgestellt, ein an und für sich einfacher Kasten-rumpf, der bald gebaut ist.

Leitwerk: dieses ist aus Balsa und muß nur mehr auf Profil verschliffen werden.

zusätzliche Arbeiten: die Radverkleidungen und die Motorhaube bestehen aus Kunststoff-Halb-schalen, die miteinander verklebt

werden. Die Verspannung der Flächen ist kein "Drahtverhau", man muß aber sehr sorgfältig die Streben und die Spanndrähte anpassen. Also im Prinzip keine Hexerei. Die Montage des Hauptfahrwerkes ist ebenfalls einfach, es wird mit Eisenschrauben und Zackenmuttern am Rumpf befestigt. Nach Montage der "Stoßdämpfer" haben wir auch diesen Bauabschnitt geschafft.

Das Finish erfolgte mit Bügelfolie und nachdem die Rudermaschinen und alle Anlenkungsteile eingebaut waren, konnte die Waco loslegen. Beim Bodenstart traten keine Probleme auf und nach 20 m Rollstrecke, wo sie mit Seitenruder plus Spornrad und der Vorspur der Räder, schön gerade gehalten werden konnte, war der Doppeldecker in der Luft. Wichtig ist, daß besonders am Anfang, wenn man mit dem Vogel noch nicht so gut vertraut ist, vor allem der Höhenruderausschlag nicht zu groß gemacht wird. Alle, aber auch wirklich alle Kunstflugfiguren können mit der Waco in den Himmel gezaubert werden. Erstaunlich waren auch die guten Langsamflugeigenschaften und deshalb gab es auch bei der Landung keine zitternden Knie und keine geborstenen Holztrümmer. Trotzdem heißt es aufpassen, damit die Maschine nicht zu langsam hereinkommt (hoher Stirnwiderstand!). Sollte die Latte einmal stehen bleiben, ist darauf zu

achten, daß das Modell einen relativ steilen Gleitwinkel hat. Beachtet man aber alle dies kleinen "Eigenheiten" der Waco, ist das Vergnügen fast grenzenlos.

Abschließend möchte ich bemerken, daß die Waco T 10 ein prima Kunstflugdoppeldecker mit ausge-

zeichneten Flugeigenschaften ist. Das Bauen und Fliegen verlangt einen geübten Piloten, der überdies ein begeisterter "Holzwurm" sein muß. Die Qualität des Baukastens und vor allem die der beigefügten Holzteile ist als sehr gut zu bezeichnen. Waco T 10 ein "Genußvogel" von Wik!

TECHNISCHE DATEN:

| | |
|----------------|---|
| Spannweite: | 1500/1270 mm |
| Rumpflänge: | 1115 mm |
| Fluggewicht: | ca. 36,50 g |
| Motor: | 10 cm ³ Zweitakt 15 - 20 cm ³ Viertakt |
| Fernsteuerung: | Seite, Höhe, Quer, Motordrossel |

Ladenrichtpreis ca. S 3.500,-

«ARIANE» von Simprop

Vor einigen Jahren sah ich auf der Mailänder-Spielwarenmesse den Prototyp des Motorseglers "Ariane" von Aviomodelli. Dieser Prototyp wurde komplett überarbeitet und ist nun seit einiger Zeit im Programm der Firma Simprop. Der Baukasten beinhaltet einen sehr stabilen Duraflex-Rumpf mit Motorhaube und allen notwendigen Bohrungen bzw. Ausfräsungen; furnierbeplante Styro-Flächenhälften mit Kunststoff-Wurzelrippen; furnierbeplante Styro-Höhenleitwerkshälften; ein bereits profiliertes Balsa-Seitenruder; Kunststoff-Fahrwerk und eine Menge Kleinteile (Schrauben, Motorträger, Radverkleidungen, Holzteile für Servoeinbauten etc., Spornrad, Ruderhörner, Anlenkungs-komponenten Scharniere und und ...); desweiteren eine fix und fertige Kabinenhaube (eine Wohltat, da das zumeist mühevoll Anpassen entfällt), eine italienische Bauanleitung mit zahlreichen Bauskizzen und eine dazu passende deutsche Anleitung.

Zum Bau des Motorseglers einige Informationen, die sich in erster Linie auf den tatsächlichen Bauaufwand beschränken werden.

Rumpf:

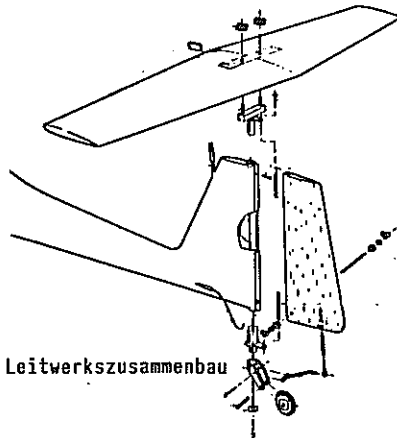
- Einkleben der Fahrwerksver-stärkung aus Sperrholz
- Anpassen des Kunststoff-Fahrwerkes und verschrauben desselben
- Anpassen und Einarzen des massiven Motorspantes
- Montage des Motorträgers
- Einbau des Tanks
- Einkleben des Bowdenzugrohres für die Anlenkung des Höhenleitwerkes
- Anpassen des Servoauflegebrettchens
- Einbau des Motors und Anpassen der Motorhaube

Flächen:

- Gewichtskontrolle der beiden Flächenhälften durchführen

(wichtig) und allenfalls mit Blei korrigieren

- Nasenleisten und Randbogen "draufpicken" und verschleifen
- Querruder (vorgeschritten) heraustrennen und verkasten
- Querruderanlenkungen (Torsionsanlenkungen) einbauen bzw. einharzen (Scharnierstifte)
- Verstärkungs- und Tragflächenverriegelungsstifte einkleben



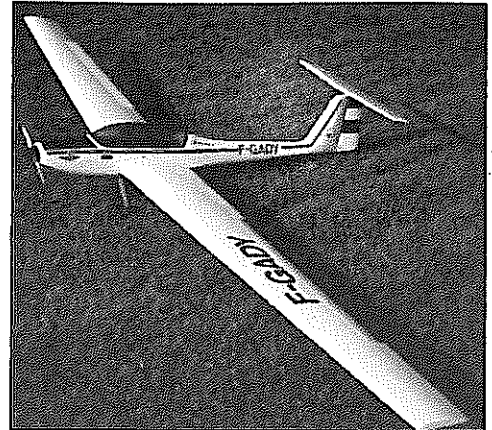
Leitwerkszusammenbau

Seitenruder:

- Scharnieraufnahmen in den Rumpf einkleben
- Alurohr in die Rumpfflosse einkleben
- Spornradscharnier in die Scharnieraufnahme einkleben
- Spornrad zusammenbauen und in die Aufnahme einschrauben
- einkleben der Scharnier-röhren in das Seitenruderblatt (Schlitze bereits gefräst)

Höhenleitwerk:

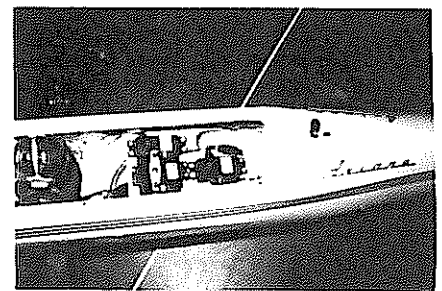
- das HLW-Scharnier wird in die Scharnieraufnahme (Alurohr) eingeklebt
- an die beiden Höhenleitwerks-hälften werden Nasenleisten und Randbogen angeklebt und verschleifen



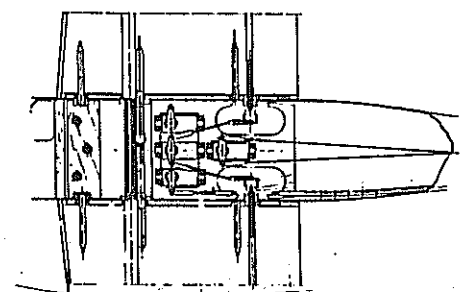
- beide Hälften werden mit Hilfe des hölzernen Scharnierkastens miteinander verklebt
- nach dem Einbau der Scharnierkastenbegrenzung wird alles fein säuberlich verschliffen

Das war in knappen Sätzen der Arbeitsaufwand.

Zum Finish: der Rumpf wurde in der "Urfarbe" belassen und alle übrigen Bauteile mit Bügelfolie verschönert. Nach dem alle Servos eingebaut waren und der Motor (Webra 6,5 cm³ Viertakter) brav eingelaufen wurde, ging es zur Flugerprobung. Da ich gerne von Rasenflächen starte wurde die Radverkleidung



RC - Einbau



weggelassen und etwas größere Räder eingesetzt. Abgesehen vom Bodenstart, läßt sich die Ariane auch aus der Hand starten, genug Grifffläche ist jedenfalls vorhanden. Die Ariane ist sehr gutmütig, zeigt keinerlei Abschmiertendenzen und kann sehr langsam geflogen werden. Die Ruderreaktionen kommen sehr gut, ohne daß der Vogel giftig wird.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß der Motorsegler Ariane von Simprop bereits für den leicht fortgeschrittenen Modellbauer bestens geeignet ist. Ich bin jedoch der Meinung, daß auch der Experte viel Freude mit dieser schönen Maschine haben kann.

TECHNISCHE DATEN:

| | |
|----------------|--|
| Spannweite: | 2920 mm |
| Gesamtlänge: | 1270 mm |
| Fluggewicht: | ca. 3050 g |
| Motor: | Zweitakt 4,5 cm ³ Viertakt 6,5 cm ³ |
| Fernsteuerung: | Höhe, Seite, Quer, Motordrossel |

Ladenrichtpreis ca. \$

MC-16 Grundset

MC 16 von Graupner

Diesmal soll eine "Computeranlage" beschrieben werden, die auch für den etwas weniger "betuchten" Modellflieger erschwinglich ist, ohne auf Sicherheit und High-Tech-Vorteil verzichten zu müssen, die MC-16 von Graupner!

Was kann diese Anlage, die es nun auf dem österreichischen Markt gibt? Zunächst einmal in einfacher Auflistung:

Komfortable Komplex-Multifunktions-Tragflächen-Soft-Programme (fertig programmierte Multimixer-Einheiten) für V-Leitwerk, Delta, Flaperon, Großsegler, Taumelscheiben-Mixer usw.

Vereinfachte Programmierung durch vielseitige und komfortable Multifunktions- und Multisoft-Menüs, in Kombination mit dem neuen 2-Weg-Rotaryselect-System (RSS) Normalrotation bei Standardprogrammierung und Expressrotation (FSS) Fast-Select-System.

Batterieloser Langzeitspeicher (EEP-ROM) bis max. 4 Modelle nachrüstbar.

Real-Time-Processing-System (RTP) Echtzeitprogrammierung mit Direktanzeige. Gegenüber der bisherigen Technik entfallen alle Einstellregler und Trimmer für Mixer, Kopplungs-Wege- und Spezialfunktionen.

Dual-Rate auf 2 Wegpositionen mit Wegexpander zwischen 5 und 125 % für 3 Servofunktionen programmierbar.

Exponential, zwei Werte von linear bis 100 % programmierbar.

Sub-Trim-Memory-System zur Mittenverstellung aller Servos. Neuartige Software-Trimung zum Anpassen älterer Fabrikate oder Servos mit ungenormter Mitte. Verstellbereich +/- 75 %.

Single-Side-Servo-Throw (getrennte Wegverstellung für beide Endauschläge aller Servos). Vertellbereich von 0 - 160 %. Mit dieser neuartigen Einrichtung ist es möglich, symmetrische und asymmetrische Servowege zu programmieren z.B. bei Verzug einer Tragfläche oder ähnlichen Anwendungsfällen.

Reverse-Funktion für alle Servos programmierbar.

Differential-Mixer für Querruder (3 eingespeicherte Werte abrufbar).

Komfort-Mode-Selector zur einfachen Umstellung des Betriebs-Mode 1-4 (Gas rechts/links) durch Computer-Mode-Selector (alle Mixer-, Einstell-, Reverse- und Speicherdaten werden automatisch umgestellt).

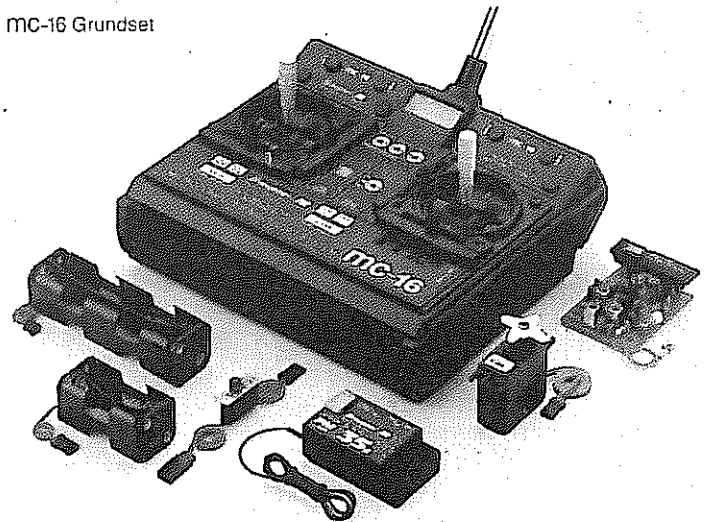
Kompatibilität mit anderen FM/FMsss-Fernlenksystemen durch die neuartige Sub-Trim-Software-Verstellung mit komfortabler Weganpassung der Servos (Single-Side-Travel-Adjust).

Umschaltbares Modulationssystem PPM/PCM.

Hohe Sicherheit durch präzise Digital-Anzeige der Betriebsspannung.

Integriertes Computer-Alarmsystem.

Alle Prop- und Schaltmodule sowie Externschalter des Systems FM 6014/4014 verwendbar.



Schaltermimales Computer-Konzept. Das System schaltet automatisch Funktionen, falls der Modellbauer aus Sicherheitsgründen auf den Schalter verzichtet.

PCM-Betrieb mit Empfänger mc-18 möglich.

Nun ein wenig ins Detail! Was heißt eigentlich Rotaryselect-System. Am einfachsten läßt sich dies durch nachstehende Skizze erläutern.

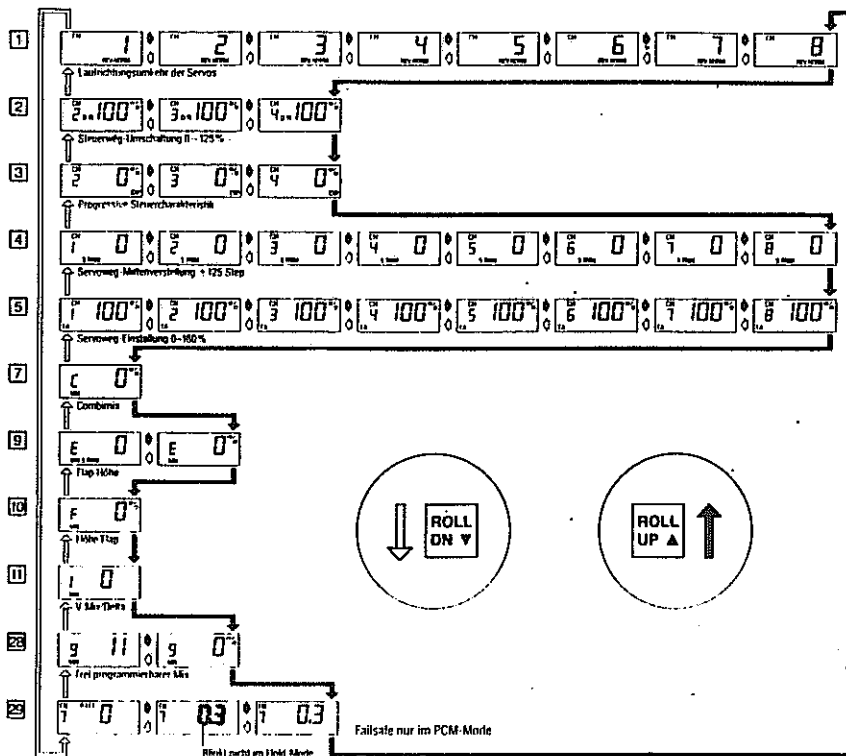
(siehe nächste Seite!).

Schauen Sie sich die Skizze an und Sie können feststellen, daß wir zwei Möglichkeiten haben, um eine Funktion aufzurufen, nämlich "roll up" und "roll down". Mit der Taste "roll up" wird die gewünschte Funktion und mit der Taste "roll down" auf den jeweiligen Kanal eingestellt. Wird anschließend die Taste "enter" (= roll up + roll down gleichzeitig) betätigt, werden die eingestellten Werte automatisch in den Speicher übernommen.

Die MC 16 bietet dem Modellflieger folgende Fertig-Programme an:

1. Standardprogramm: Combimix, Flap - Höhe, Höhe - Flap, V-Leitwerk, Deltamix, frei programmierbarer Mixer





2. Uniflyprogramm:

Flap/Flaperon, Combimix, Differentialmix, Flap - Höhe, Höhe - Flap, V-Leitwerk, Spoiler - Höhe, frei programmierbarer Mixer

3. F3B/Butterfly-Programm:

Flap/Flaperon, Combimix, Differentialmix, Flap - Höhe, Höhe - Flap, V-Leitwerk, Butterfly - Flaperon, Butterfly - Höhe, Butterfly - Flap, frei programmierbarer Mixer

4. Acrobatic-Programm:

Autolanding, Snap-Roll, Combimix, Höhe - Flap, V-Leitwerk, Deltamix, frei programmierbarer Mixer

5. Helicopter-Programm:

Autorotation, Drossel-Kurve, Pitch-Kurve, statischer Mixer, dynamischer Mixer, Taumelscheiben-Typ (3 Versionen: 1 Nickservo, 1 Rollservo; 2 Rollservos; 2 Rollservos; 1 Nickservo - 120° Anlenkung), Gyro Control, frei programmierbarer Mixer

Bevor wir zur Inbetriebnahme der MC-16 schreiten noch einige Bemerkungen zur Anlage. Die mechanischen und elektronischen Elemente sind in einem schwarz eingefärbtem Kunststoffgehäuse (recht stabil) "untergebracht". Das Gehäuse ist etwas kleiner als das des "großen Bruders" der MC-18,

wobei aber die gleiche Senderaufhängung verwendet wird. Das Display ist auch wesentlich kleiner (Kostengründe), aber auch bei schlechten Lichtverhältnissen sehr gut ablesbar. Wie schon in der "Einstiegsauflistung" beschrieben, sind alle Prop- und Schaltmodule und natürlich auch alle Externschalter aus der Graupner-Fernsteuerungsserie FM 6014/4014 verwendbar.

Nehmen wir die MC-16 nun in Betrieb. Nach dem Umstellen der Proportionalgeber (Gas), dem Einbau allfälliger Oplionsmodule und dem Laden des Senderakkus drücken wir die Taste "enter" (= roll up + roll down) und schalten den Sender ein. Damit wird das Basicsystem zur Programmierung aktiviert. Zur Beseitigung von kleinen Toleranzen der Steuerknüppelwege ist der Sender mit einem automatischen Steuerungsweg-Einsteller ausgestattet. Die gewünschte Modulationsart (FM/PPM oder PCM) wird festgelegt. Vor einer Neuprogrammierung wird eine Datenlöschung durchgeführt. Alle diese Vorgänge werden durch die Rotaryselect-System-Rotation eingeleitet und das Anwählen der Funktionen erfolgt mit den Tasten "roll up" und "roll down".

Zum Programmieren: nach einschalten und anschließendem Drücken der Taste "enter" wird der Funktions-Mode-Selector eingeschaltet. Das Multi data-Info-Display wechselt von der Grundinformation auf die Select-Info und es erscheint die zuletzt angewählte Funktion. Will man es ändern, muß man "roll up" betätigen. Die Einstellung des gewünschten Kanals erfolgt, wie schon gesagt, durch "roll down" und die Verstellung der Werte durch die Taste "inc" und "dec". Die Abspeicherung geschieht mit "enter".

Wir haben folgende Möglichkeiten:

- * Servo-Reverse
- * Dual-Rate
- * Exponential
- * Expo-/Dualrate
- * Sub Trim
- * Throw Adjust
- * Flap/Flaperon
- * Combimix
- * Differentialmix
- * Flap-Mix
- * V-Mix, Deltamix
- * Spoiler/Höhe
- * Butterfly/Flaperon
- * Butterfly/Höhe
- * Butterfly/Flap
- * Dual-Rate-Autokopplung
- * Autolanding
- * Snap Roll
- * Autorotation
- * Drossel Kurve
- * Pitch Kurve
- * Static Mix
- * Dynamic Mix
- * Taumelscheibentyp
- * Gyro Control
- * frei programmierbarer Mix
- * Fail Safe Memory und Empfängerbatterie Fail Safe

Deliefert wird die MC-16 für das 27, 35 und 40 MHz-Band. Die jeweiligen Sets enthalten:

- * 8-Kanal Microcomputer-Rotarysafe-Sender, ausbaufähig auf 16 Kanäle
- * 16-Kanal Mini-Superset (16 S Empfänger)
- * 1 Stück Servo C 507
- * 1 Stück Schalterkabel
- * Quarzpaar aus dem entsprechenden Frequenzband

Fazit: eine unheimlich leistungsfähige und vor allem preisgünstige Fernsteuerungsanlage, die praktisch alle Anwender (von Anfänger bis zum Experten) zufriedenstellen kann.

ACHTUNG, NEUE TELEFONNUMMER DES ÖAeC-BUNDESSEKRETARIATES !

Ab 23. September 1988 ist das ÖAeC-Bundessekretariat unter der neuen Rufnummer 0222/5051028 od. 029 /DW 77 (Modellflug) erreichbar !

RHÖNBUSSARD von Krick

Von Peter Tollerian

Wer den klassischen Modellbau liebt und zudem ein Anhänger von "Oldies" ist, der ist bei Krick immer gut bedient.

Auch wir hatten wieder einmal das Verlangen nach einem typischen Vertreter der so reichen Segelfluggeschichte aus den Glanzjahren der Rhön. Beim Studium der entsprechenden Literatur kommt man darauf, daß dieses Baumuster auch in der Geschichte des österreichischen Segelfluges eine nicht unwesentliche Rolle spielt.

Peter Riedel schreibt in seinem Buch "Über sonnige Weiten" (Band 3 der Rhöngeschichte, erschienen im Motor-Buchverlag), daß gerade die Typen "Rhönadler" und ein Jahr später der "Rhönbussard", eine Konstruktion von Hans Jacobs, neben den Baumustern "Fafnir" von Lippisch und "Condor" von Dieltmar entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung des Segelfluges nach einem Stillstand im Jahre 1930 gegeben haben.

Doch zurück zum Bau und den Flugerfahrungen mit diesem herrlichen Modell.

Der Nachbau ist im Maßstab 1:4 gehalten, sodaß sich folgende Abmessungen ergeben:

Spannweite = 3575 mm, Länge 1450 mm, Flügelfläche 88 dm² und Gewicht zwischen 3,5 und 3,8 kg.

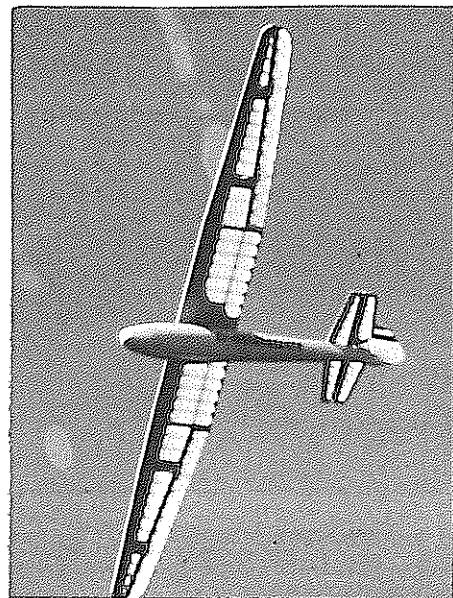
Der Aufbau des Modells ist von Krick sehr gut gelöst. Der Rumpf wird in zwei Halbtteilen auf einem ebenen Baubrett gebaut. Diese Bauweise kennen wir bereits vom "Reiher" her und hat sich gut bewährt. Ebenso sind die Flächen und Leitwerke sehr gut zu bauen, wenn man auch bedenken muß,

daß dieser Bausatz sicher kein Thema für Anfänger ist. Krick setzt hier eine gewisse Bau Erfahrung voraus, doch tun eine sehr ausführliche Bauanleitung und sehr gute Pläne sehr wesentliches dazu, um keine Schwierigkeiten auftreten zu lassen. Man muß sich bei so einem Bau Zeit lassen, heute kaufen und morgen fliegen, das läuft hier nicht. Doch so ein Bau ganz aus Holz macht viel Freude, und das fertige Produkt entschädigt für viele viele Stunden in der Bastelstube.

Zwei Änderungen gegenüber der Bauanleitung haben wir vorgenommen. Einmal haben wir die Scharniere für Querruder und Höhenruder nicht mittig eingesetzt, sondern schräg von oben her. Damit haben wir einen nicht sehr schönen Spalt an der Flügeloberseite vermieden.

Die zweite Änderung betraf den RC-Einbau, den wir nach rückwärts, hinter den vierten Spant verlegt haben. So erreicht man eine bessere Zugänglichkeit für den Raum von Akku und Trimmblei und schafft zusätzlich Raum für den Einbau einer Schleppkupplung.

Seglerschlepp wurde damals bereits praktiziert. Einziges Manko ist das Fehlen von Störklappen. Im Bausatz ist eine derartige Möglichkeit nicht vorgesehen, obwohl das Original bereits Klappen hatte. Wir würden daher vorschlagen, Klappen vorzusehen, wenn es auch nur um den Preis von zwei zusätzlichen Servos in den Flächen geht.

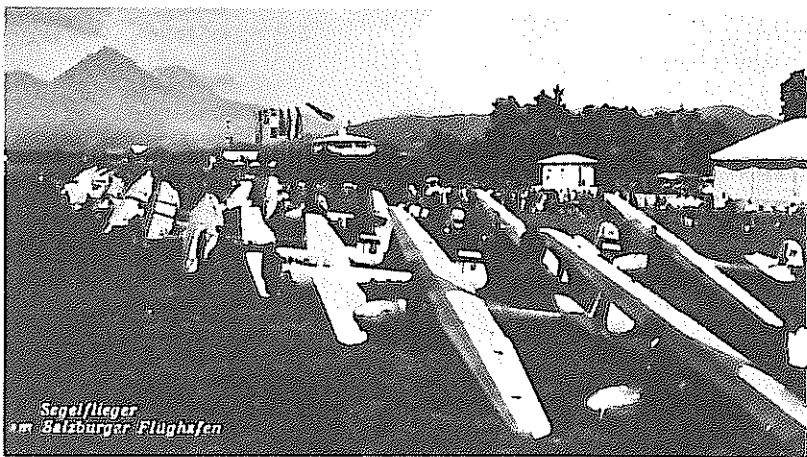


Ein herrliches Flugbild dieser "Rhönbussard", daran wird sich wohl jeder Liebhaber von Segelflugmodellen begeistern, da ist nichts mehr hinzuzufügen.

Unsere Flugerfahrungen kann man bisher nur mit "bestens" einstufen. Übertugend ist natürlich das Flugbild. Durch die mit Solartex-antik bespannten Flächen scheint das Licht so schön durch, daß alle Rippen und Spanten gut sichtbar werden. Der Gleitwinkel ist sehr gut, die Leistungen in der Thermik ebenfalls. Zum "Hangbolzen" ist das Modell sowieso nicht gedacht, also wird sich der engagierte Seglerpilot am Flugbild und an den guten Leistungen des Rhönbussards bei schwachen Winden und Thermik erfreuen.

Wir hatten bisher auf jeden Fall eine Menge Spaß mit dem Rhönbussard. Zuerst schon beim Bau und dann erst recht beim Fliegen!

☆☆☆



Eine Aufnahme des Flughafens Salzburg, offensichtlich aufgenommen während der ISTUS-Tagung im Jahre 1936. Zu diesem Datum wurden auch die erste Alpenüberquerung mit dem Segelflugzeug von Reitsch, Dieltmar u.a. erreicht. Auch im Bild zu sehen, das Baumuster "RHÖNBUSSARD".

...da werden doch alle zu Modellbauern!!

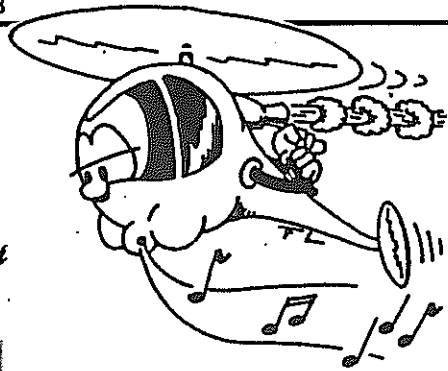
MO-FR: 9-12 - 16-19
SA: 9-12

Cockpit
MODELLBAU

6020 INNSBRUCK · DEFREGGERSTR. 18
☎ 05222 / 492288

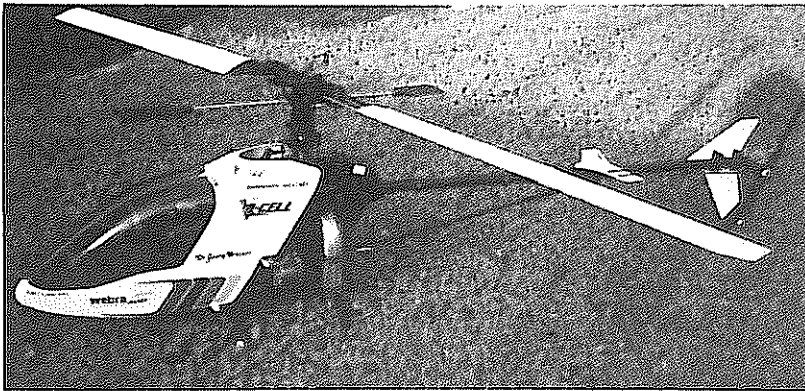
Pitch - aktuell

von Dr. Georg Breinert



« X-CELL 60 »

von Webra



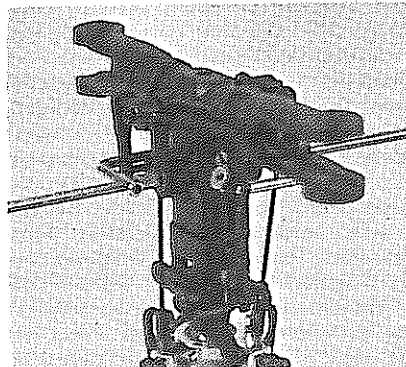
Der Amerikaner Walt Schoonard hat auf der Basis der Heim- und Schlüterhubschraubermodelle einen eigenen Heli entwickelt, der auf alle Bedürfnisse des Anfängers bis hin zum Wettbewerbspiloten ausgelegt ist. Eine nun folgende allgemeine Beschreibung soll diesen neuen Hubschrauber skizzieren:

1. Hauptmechanik

- Seitenteile der Mechanik und Halterungen sind aus 2 mm Dur-Aluminium gefertigt.
- Es wurden nur Kugellager von höchster Güte verwendet.
- Der qualitativ hochwertige Freilauf ermöglicht einwandfreie und exakte Autorotationslandungen.
- Das GFK-Landegestell ist nahezu unzerbrechlich.
- Schrauben und Muttern sind von hochwertiger Qualität.
- Tank ca. 450 ccm
- Stabile Kabinenhaube aus Lexan-Kunststoff
- Aluminium-Motorträger für 7,5 - 12 ccm
- Geeignet für Motore mit Heck- und Seitenauslaß
- Die Kupplungseinheit ist kugellagert, leicht zu montieren und paßt auf jeden Motor. Sie zentriert sich automatisch, so daß ein absolut vibrationsfreier Lauf garantiert werden kann.
- Das Gebläsegehäuse ist aus schlagfestem Kunststoff.
- Untersetzung 9:1
- Die Hauptrotorwelle ist gehärtet (69 Rockwell)
- Die Taumelscheibe ist absolut spielfrei und hat eine sehr hohe Lebensdauer.

2. Rotorsystem (Bell/Hiller)

- Der Rotorkopf wird serienmäßig mit zwei Drucklagern und vier Axiallagern geliefert.
- Spezielle Expert-Paddel für Kunstflug sind im Bausatz enthalten.



Der Rotorkopf

3. Heck-Rotor

- Kugelgelagertes Winkelgetriebe mit Stahlkegelrädern
- Kugelgelagerte und gedämpfte Heckrotorblatthalter
- Die GFK-Heckrotorblätter sind sehr leicht und haben einen günstigen Wirkungsgrad.

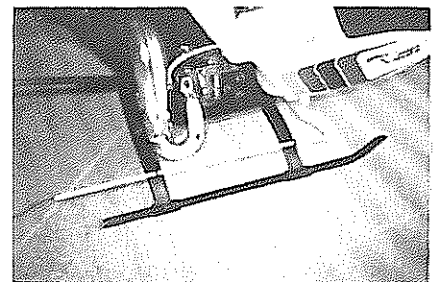
Die beige packte deutschsprachige Bauanleitung ist 50 Seiten stark und beschreibt absolut genau die einzelnen Bauabschnitte. In Verbindung mit den Explosionszeichnungen kann beim Bau wirklich nichts schief laufen, vorausgesetzt man hält sich an die Anleitung. Ich möchte nicht detailliert auf die Bau- bzw. Montageschritte eingehen, sondern lediglich die Reihenfolge der "Geburt" des X-Cell-Hubschraubers beschreiben:

1. Montage des Rotorkopfes

- | | |
|-----------|--|
| Schritt 1 | Montage von Nabe und Stabilisatorwippe |
| 2 | Montage und Anbau der Blatthalter |
| 3 | Anbau der Mischhebel |
| 4 | Einbau der Stabilisatorstange mit Steuerflügeln, Gewichten und Steuerhebelr. |
| 5 | Fertigstellung der Hauptrotorblätter, Anbau |
| 6 | Auswiegen des Hauptrotors |

2. Chassis

- | | |
|-----------|--|
| Schritt 1 | Zusammenbau des Landegestells |
| 2 | Montage der Nickhebelmechanik |
| 3 | Anbau der Roll-Umlenkhebel |
| 4 | Zusammenbau der Chassisrahmen mit Versteifungen und Landegestell |
| 5 | Montage von Hauptrotorwelle, Taumelscheibe und Pitchkompensator |
| 6 | Montage des Heckrotorantriebs |
| 7 | Zusammenbau von Motor und Kupplung |
| 8 | Endmontage des Chassis |



Ein Detail der Auspuffanlage

3. RC-Konsole

- Schritt 1 Holzteile
- 2 Einpassen der Servos
- 3 Lackieren

4. Heckausleger

- Schritt 1 Zusammenbau von Heckrotorgetriebe und Ansteuerung
- 2 Montage von Heckrohr, Antriebswelle und Leitwerken
- 3 Anbau des Heckrotorgetriebes

5. Einbau von RC-Konsole und Tank

- Schritt 1 Einbau von Konsole und Tank in das Chassis
- 2 Einbau der RC-Empfangsanlage komplett

6. Anbau von Rotorkopf und Heckausleger

- Schritt 1 Anbau des Rotorkopfes
- 2 Anbau des Heckrohres
- 3 Anbau der Schubstange mit Führungen

7. Kabinenhaube

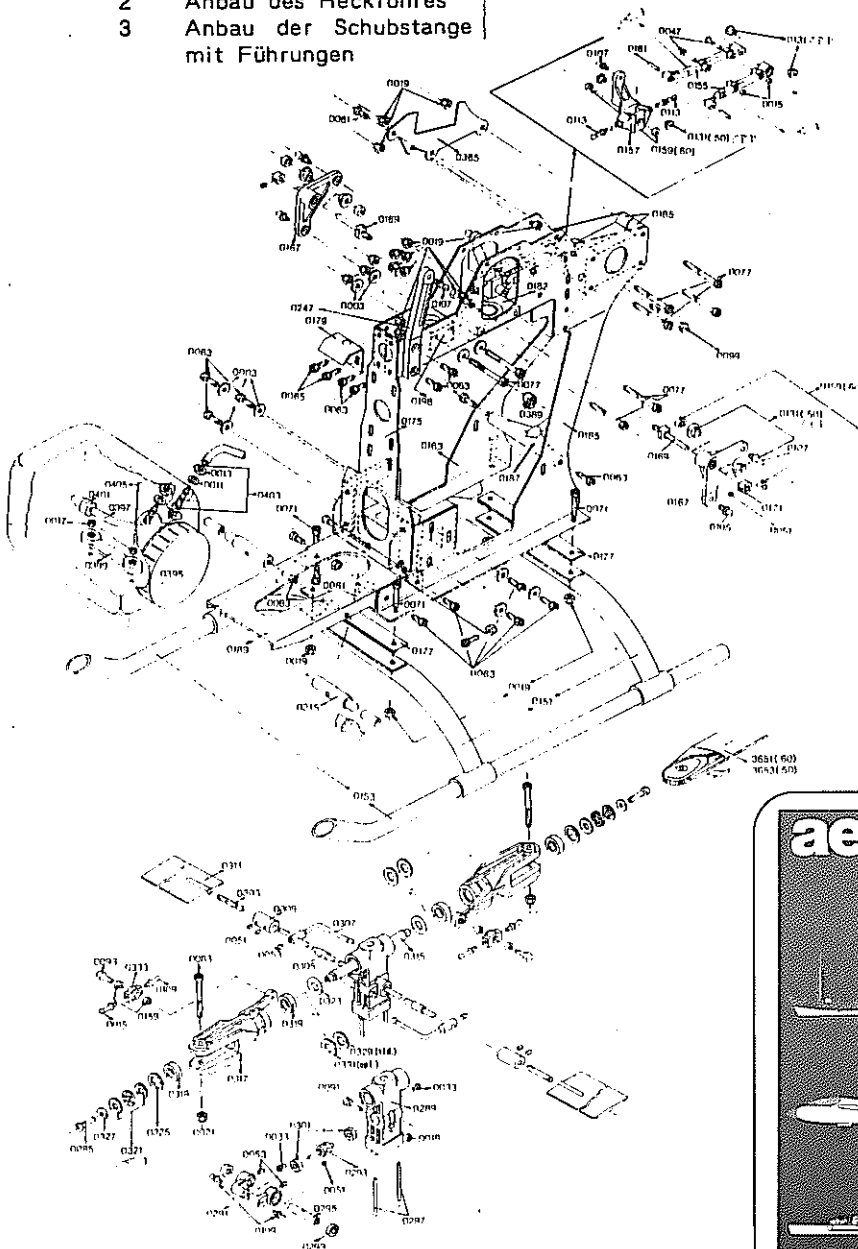
- Schritt 1 Zusammenbau und Lackierung

8. Endzusammenbau und Einstellen

- Schritt 1 Neutralstellungen am Sender
- 2 Montage der Servohebel oder -scheiben
- 3 Steuergestänge
- 4 Endarbeiten, Auswiegen
- 5 Justagen des Senders
- 6 Zusätzliche Einstellungen des Senders
- 7 Endkontrolle
- 8 Flugausrüstung
- 9 Erstflugeinstellungen

Erfreulich ist die Tatsache, daß die Einstellarbeiten genauestens beschrieben werden. Dies ist vor allem für den Einsteiger ungeheuer wichtig, da ja bekanntlich ein falsch eingestellter Modellhubschrauber

alles andere als fliegen tut. Ein interessantes Detail am Rande: die Firma Webra bietet für den X-Cell auch einen speziellen Motor (in 10 cm³ und 13 cm³ Version) an. Zusammenfassung: der X-Cell 60 ist ein Modellhubschrauber, der aus einem qualitativ hervorragenden Bausatz entsteht und sehr viele Innovationen beinhaltet. Dank der exzellenten Bau- und Betriebsanleitung, die fast ein eigenes Handbuch darstellt, werden Baufehler vermieden und das Einstellen erleichtert. Vom Fliegerischen her ist der Heli sowohl für den Anfänger als auch für den Experten bestens geeignet und kann gemütlich und bis hin zu den rasantesten Flugfiguren geflogen werden. Es stellt sich eigentlich nur mehr die Frage: wann kommt ein geeignetes "Kastel", um aus einer Art Trainerversion einen Vollrumpfhubschrauber zu bauen?



Ein faszinierendes Erlebnis:
Fliegen mit
OF - Rotorköpfen

TECHNISCHE DATEN:

| | |
|------------------------|---|
| Hauptrotordurchmesser: | 1455 mm |
| Fluggewicht: | ca. 3,8 kg |
| Länge: | 1346 mm |
| Höhe: | 412 mm |
| Anzahl der Kugellager: | 46 Stück |
| Motor: | 10 cm ³ oder 13 cm ³ Zwei- takt |
| Fernsteuerung: | Heck, Nick, Roll, Drossel, Pitch, Kreisel |

Ladenrichtpreis ca. S 10.000,-

aero-naut LEBENS 1988

Katalog '88
mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

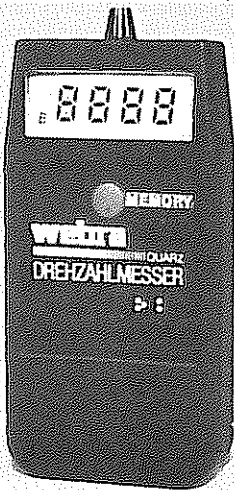
Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von
»aero-naut«-Modellbau
Postfach 11 45
D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 15,- (einschl.
DM 3,- Porto) in Brief-
marken, vom Ausland
DM 17,- mit intern. Post-
coupons.

Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



webra



Elektronischer Drehzahlmesser "MEMO"

Nach Einschaltung des Gerätes in Stellung 2-Blatt oder 3-Blatt wird durch einen Tastendruck (in Gehäusemitte angebracht) der Meßvorgang aktiviert.

Nach Auslassen des Tasters werden die letzten Werte gespeichert und bleiben im Display gut sichtbar. Erst bei

nochmaliger Bedienung der Taste verlöschen die alten Werte und neue werden zur Anzeige gebracht.

Abmessung: 110 x 56 x 22 mm

Gewicht: 100 g

Versorgungsspannung: 9 V (Batterie oder Blockakku)

Display: 4 DIGIT

Meßbereich: 100 - 100.000 U/min

Meßgenauigkeit: 30 U/min durch Quarzstabilisierung

Meßabstand: bis zu 1 m, je nach Lichtverhältnissen

Wahlschalter: EIN/AUS, 2-Blatt, 3-Blatt

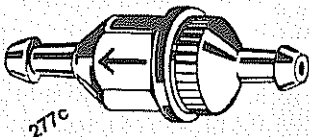
Taste: für Messung und Memory

Ladenrichtpreis S 1282,-

Ebenfalls eine recht praktische Neuheit ist das Rückschlagventil von KAVAN, welches den Rückfluß von Kraftstoff verhindert.

Ein Einsatzvorschlag: Zwischen Druckanschluß des Schalldämpfers und dem Tank. Resultat: Der Druck im Tank und auch der Sprit können nicht mehr durch den Schalldämpferanschluß entweichen.

Preis S 87,-



SIMPROP ELECTRONIC

PRESTO PLUG PLUS

Neu von SIMPROP gibt es jetzt das zweiteilige Glühkerzenanschlußkabel mit Buchsenstecker zum Verbinden von Startakku und Glühkerze.

Der Glühkerzenanschluß wird als Pluspol auf die Kerze gesteckt. Er paßt auf alle Glühkerzen mit einem Durchmesser von maximal 3,5 mm. Durch eine Sicherungsfeder läßt sich der Anschluß leicht, schnell und fest auf die Glühkerze setzen und sichert einen zuverlässigen Kontakt. Dabei ist die Verbindung jedoch jederzeit leicht über eine Zugfeder zu lösen.

Nachdem das Massekabel angeschlossen worden ist, kann man nun die Buchse am Glühkerzenanschluß mit zwei Schrauben fest im Rumpf an einer gut zugänglichen Stelle installieren. Ist dann auch das Stromversorgungskabel am Startakku befestigt, braucht zum Starten des Motors nur noch die Steckverbindung zwischen Glühkerzenanschlußkabel und Stromversorgungskabel hergestellt werden.

Ladenrichtpreis ca. S 200,-

SUPERFINISH MULTI HD TEFLON ÖL

Dieses hochwertige Teflon-Sprühöl wurde speziell für die Reinigung von verschmutzten und verharzten Motoren und anderen Metallgetrieben entwickelt.

Mit dem Sprühöl können Rost und Verharzungen gelöst, Motoren und andere Metallgetriebe geölt werden. Das SUPERFINISH MULTI HD TEFLON ÖL wirkt auch wasserabweisend.

Ladenrichtpreis ca. S 110,-

STOIBER's SCHRIFTZÜGE

Nach wie vor aktuell sind Stoiber's Selbstklebe-Schriftzüge. Für sonstige (Hasiputz etc.).

STOIBER Tel.: 0222/4295662



NEUIGKEITEN AUS DEM HAUSE GK

Seit kurzer Zeit gibt es extra lange Stoßnadeln aus der CSSR bei Firma Kirchert.

Besonders ideal für den Modellbauer!

Preis S 50,-

Der DRUCKFEHLERTEUFEL hat bei der PILATUS 4 von KOCH-MODELLBAU zugeschlagen.

Daher eine ausführliche Berichtigung und Ergänzung im nächsten prop!

DER TESTER RÄUMT

ACHTUNG!

Super Flugmodelle günstigst abzugeben! Wir haben:

Rödl Emma IV, Tiefdecker mit Querruder, 1700 mm Spwte., Oldie sehr gutmütig, neuwärtig und wunderschön. S 3000,-

Maxi-Baron (ähnlich Fokker Eindecker), 2050 mm Spwte., Querruder, Webra Speed 60 mit Dynamik-Vergaser und Resosilentauspuff, neuwertig S 3500,-

Heli Star mit Superiorkopf, OS 10er Heli-Motor, Resorohr, gebraucht aber optisch und mechanisch super. S 6000,-

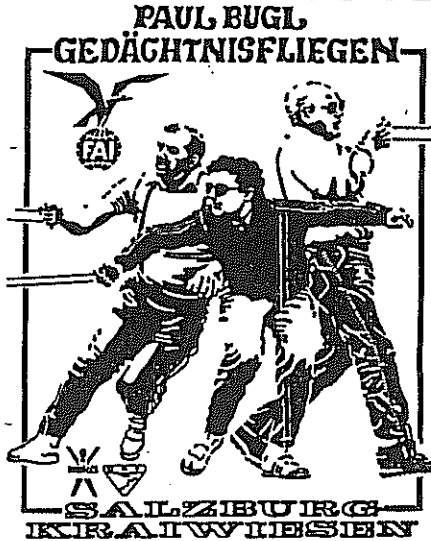
Grunau Baby, Krick, Semi-Scale neuwertig S 2500,-

Silver Bird, Tiefdecker in Ganzmetall-Bauweise, Querruder, 2000 Spw. rohbaufertig für das Finish S 3000,-

Miss Vintage, Oldie mit 1500 mm Spw., Querruder, sehr gutmütig (für 6,5 cm³ Viertakter) S 2000,-

Anfragen an die Modellbausekretärin, Fr. Lieb, Tel.: 0222/5051028/77 DW

INTERNAT.
FESSFLUG-
CUP 1988



Von mir ein Bericht, das ist eine Seltenheit, aber in diesem Falle werde ich über meinen Schatten springen und einige Worte verfassen, wenn auch sehr ungern, denn wenn ein Veranstalter selber über seinen Wettbewerb schreibt, so riecht das immer nach Eigenlob, und das ist unschön - trotz allem, ich versuche es.

Zur Veranstaltung werde ich ganz zum Schluß kommen und muß eingangs etwas zur NOSTALGIE greifen, und das ist sicherlich auch ganz schön, wenn man 30 Jahre zurückblicken kann. 30 Jahre ist eine Zeit, fast ein Leben im Sport und immer bedacht für Erfolg und Arbeit für die Gemeinschaft. Vor 33 Jahren hat sich in Salzburg eine kleine Gruppe von Fesselfliegern, damals so wie heute die "Lassogeier" genannt, zusammengefunden und dem damals sehr interessanten "Hobby" - heute "Sport" zugewandt und gebaut und geflogen und organisiert, denn es gab damals keinerlei Flugplätze oder Anlagen wie heute. Wir versammelten uns im Kugelhof auf einer Betonplatte und versuchten das Fesselfliegen zu erlernen. Es dauerte nicht allzu lange, und wir konnten bald ganz passabel fliegen, wenn auch nicht immer ohne Abstürze. Die Gruppe hatte sich dann zur Vereinsbildung entschlossen, und es entstand der "Salzburger Modellflug-Club für Fesselflug- und Fernsteuermodelle, der sich dann im Luftsportverband Salzburg eingeschrieben hatte. Damals war das Fesselfliegen "in", nicht so wie heute, wo sich die Fesselflieger von damals schämen, dieses je einmal getan zu haben. - aber das nur so nebenbei! Ich versuchte eine Fesselfluggpiste zu bekommen und "belagerte" die Stadtverwaltung mit meinen fast täglichen Besuchen. Im Stadtbauamt hatte ich wohl Gehör gefunden aber kein Geld. Und woher hätten wir auch Geld bekommen können, denn selbst die Motoren hatten

30 Jahre Fesselflug in Salzburg

Von Landessektionsleiter Johann Niederwimmer

damals sehr viel gekostet. Und so sind wir halt im Kugelhof weitergeflogen, bis jemand den Gedanken hatte, daß wir doch im Motorpool eine Heimstätte finden könnten, und wir haben damals von Hannes Wolf die Zusicherung bekommen, daß wir uns dort selbst "entfalten" könnten. Gesagt, getan, und die Arbeit begann. Wir haben geschuftet und "organisiert" alles ist gebracht worden, und der Erfolg kam in greifbare Nähe. Wir waren schon so gut, daß wir in Wien bei der Bundessektion einen Termin für die Durchführung einer Staatsmeisterschaft im Fesselflug festgelegt hatten. Gut gesagt, aber dazu brauchten wir eine Piste. Mit dem Argument der Staatsmeisterschaft konnte ich von der Stadt Salzburg fast den Bau einer Piste fordern. Ich erhielt die Zusicherung, und der notwendige Asphalt wurde irgendwo von Straßenbaustellen abgezweigt und mit Biegen und Brechen ist diese Anlage noch knapp vor Durchführung der Staatsmeisterschaft fertig geworden. Dies war eine Freude - aber auch eine Sorge, denn wir hatten schlechtes Wetter - aber geflogen wurde trotzdem. Die Veranstaltung war von zwei Musikkapellen umrahmt, und für alle war es ein Fest der Freude. Es gibt noch einige wenige Personen, die sich noch an diese Staatsmeisterschaft erinnern können.

Die Zeit verging, und der Lärm im Motorpool wurde immer größer, und eines Tages mußten wir das Feld räumen, aber das war nicht so schlimm, denn die Anrainer hatten dafür bezahlt, wenn wir vom Motorpool ausziehen. Ob's heute auch noch so ist?

Da wir inzwischen auch schon für die Fernsteuerer einen Platz benötigten, hatten wir uns unter dem Namen "Modellflug Club Salzburg" in Kraiwiesen angesiedelt und auch gleich die Fesselflieger mit einbezogen.

Und so ist es nun fast genau auf den Tag 30 Jahre her, daß es Fesselflugwettbewerbe in Salzburg gibt. Die Staatsmeisterschaft wurde vom 12. - 15. Mai 1958 durchgeführt, und vom 12. - 15. Mai 1988 der letzte intern. Fesselflugwettbewerb, der in meiner Organisation gestanden hat.

Leider muß ich auch dazu einige Worte festhalten: Ich hatte mich gefreut, daß so viele Teilnehmer gekommen sind und die sich auch alle freuen, aber die Einstellung zum Fesselflug

in den eigenen Reihen war niederschmetternd und nicht für diese Kategorie. Obwohl beim Bewerb selber es nicht an Helfern fehlte und wie immer die "Alten" sich zur Arbeit bereitfanden, so ist es nicht mehr möglich, meinerseits die Veranstaltung weiterzuführen.

So, und nun auch einige Zeilen zum diesjährigen Wettbewerb.

Das Nennergebnis war wie immer sehr gut, und es hatten sich 10 Nationen angemeldet, und nur die Engländer und 4 italienische Teams sind nicht gekommen. Im Kunstflug waren es diesmal die Ungarn, die die ersten Plätze belegten und die "alten Knaben" wie Klaus Meikis, Toni Salathe und Geza Egervary auf die Plätze verwiesen. Das Wetter war ganz ausgezeichnet, kein Wölkchen trübte den Himmel.

In jeder Klasse wurden 3 Durchgänge geflogen, und jeder war zufrieden.

Das Speedfliegen war etwas "mager" besetzt; aber trotzdem genug, denn gerade diese Klasse verzögert mit den vielen Wiederholungen immerwieder den Ablauf des Bewerbes. Es gab einen eindeutigen Ungarnerfolg. Im Team racing war so wie immer eine gute Besetzung, und keiner wagte vorzusagen, wer wohl das Rennen machen wird. Sicherlich, nach dem ersten Vorlauf legten die beiden Metkemeiers eine Zeit vor, die zu denken gab und bis ins Finale reichte.

Ich befasse mich natürlich mit den Salzburgern, die wiedereinmal vom Pech verfolgt waren. So viel Pech gibt es nicht oft, wie es das Team Nitsche-Kühnegger hatte und damit auf den letzten Rang gefallen ist. Unser zweites Team, Fischer-Stranjak, hatte auch zu kämpfen und flog sich bis ins Semi und war der Annahme, daß es schon reichen wird. Aber geschenkt wird nichts. In der Hitze des Gefechtes geschah ein Fehler, der einem so "alten" Team nicht passieren dürfte. Aber geschehen ist geschehen und das ist schade, und das war das Ende der Erfolgssträhne in Salzburg.

Wollen wir hoffen, daß es in Kiew besser geht und dort der Faden nicht reißt!

Dieser Bewerb war im sportlichen wie auch im gesellschaftlichem Belange ein wahrer Erfolg, und ich danke allen Piloten des In- und Auslandes für ihre Mitwirkung und allen



Die Eröffnungszeremonie erfolgte durch eine Militärkapelle



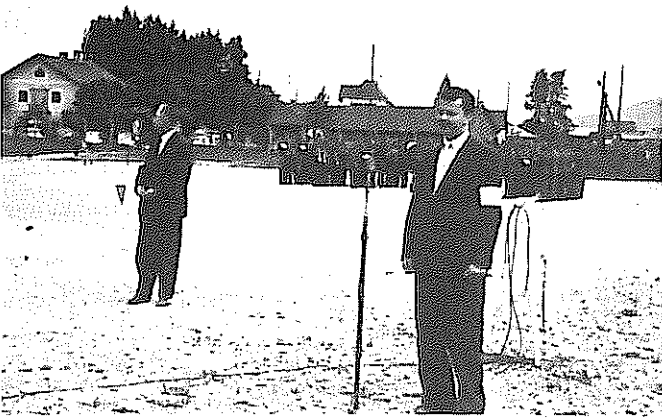
LV-Präsident Hannes Wolf begrüßt die zahlreichen Ehrengäste



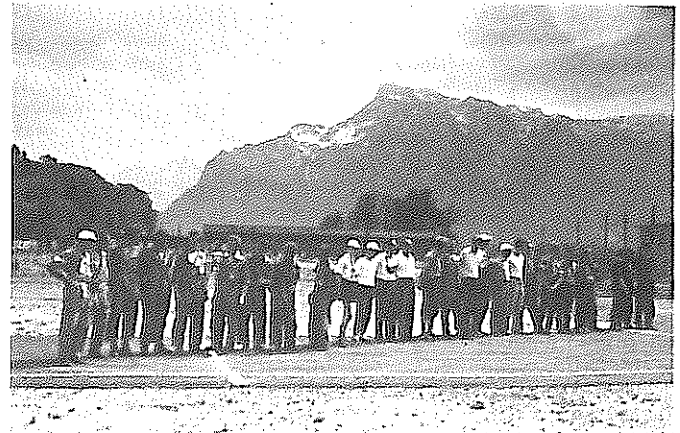
Soviele interessierte Zuschauer gibt es heute nicht mehr



Landeshptm. Beyerl eröffnet die Staatsmeisterschaft



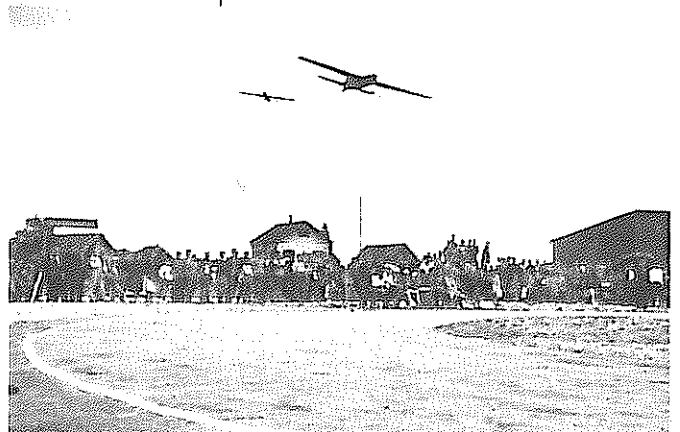
Die Festrede von Bundessektionsleiter Edwin Krill



Die teilnehmenden Wettbewerber in allen F2-Klassen



BSL und Wettbewerbsleiter Krill gibt den Start frei



..... und schon läuft das F2C-Rennen

Helfern für ihren Einsatz und den Damen für die große Arbeit, die sie zu zweit bewältigt haben.

Es war ein schöner Erfolg, und es gebührt auch der Dank an unsere Auswertung, unserem Ossi Hajek, der auch für unsere Fesselflieger die Zeit gefunden hatte und die Auswertung durchführte.

Der Dank geht auch an die Spender der schönen Ehrenpreise, die sicherlich diese Veranstaltung lange in Erinnerung halten.

Abschließend noch ein Wort zum Weiterbestehen der Veranstaltung, wobei ich nicht sage, es soll und muß das letzte Mal sein. Sollte sich jemand finden, der sich für den Fesselflug weiter "abgiert" so bin ich der letzte, der nicht hilft.

Aber alleine und vom guten Glück der Mithilfe kann dieser Bewerb nicht weiterbestehen - noch dazu, wenn es Fesselflug ist und einige sich schämen, diese Sparte je betrieben zu haben.

Es war eine schöne Zeit mit schönen Erfolgen, und diese hält fit, und ich wünsche allen die weiter Fesselflug betreiben, viel Erfolg und Freude - es war wieder ein schöner Bewerb, aber der letzte in Kraiwiesen.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

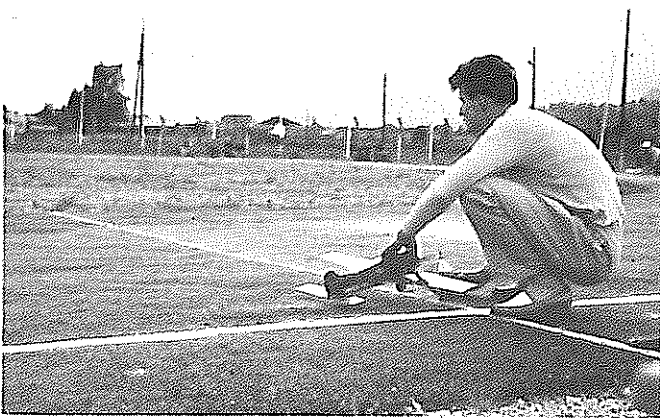
| Klasse F2 A - Speed - 5 Starter | | km/h |
|---------------------------------|---------------|-----------|
| 1. Nagy Lajos | MHSZ-Dobos | HA 277,99 |
| 2. Christen Wal. | MFG Breitenb. | HB 270,67 |
| 3. Marksteiner F. | ÖMV Brand. | A 263,00 |

Klasse F2 B - Kunstflug - 26 Starter

| | | |
|--------------------|--------------|-----------|
| 1. Marotz Attila | Pecs | HA 6087 P |
| 2. Tokaji Tamas | Salgotaran | HA 5970 P |
| 3. Andras Juhasz | detto | HA 5905 P |
| 8. Wenczel Franz | MBC Enzesf. | OE 5341 P |
| 16. Weinselisen W. | ÖMV Brandbg. | OE 4887 P |
| 17. Wenczel Walter | MBC Enzesfd. | OE 4878 P |
| 23. Hansemann Ad. | Akaflieg G. | OE 3275 P |
| 25. Reinisch Walt. | detto | OE 1943 P |
| 26. Kofler Helmut | MFC Wörgl | OE 1486 P |

Klasse F2 C - Team racing - 15 Mannschaften

| | |
|----------------------------|-----------|
| 1. Metkemeier - Metkemeier | PH 7.16.8 |
| 2. Mohai - Scacsek | HA 7.49.9 |
| 3. Martini - Pirazzini | I 134 Rd. |
| 4. Fischer - Stranjak | OE 3.46.2 |
| 12. Heinisch - Brandl | OE 4.10.5 |
| 15. Nitsche - Kohnegger | OE 91 Rd. |



Bereit zum Auftanken



Bereit zum Start



Mitten im Rennen

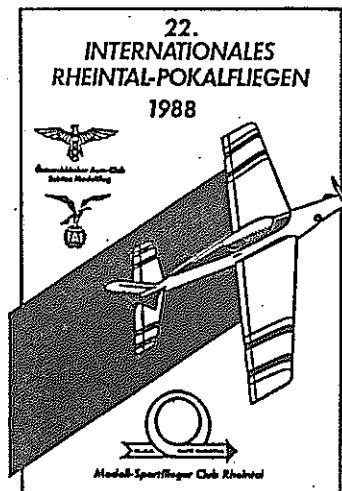


Ein naturgetreues zweimotoriges Fesselfluomodell

ACHTUNG, TELEFAX BEIM ÖSTERR. AEROCLUB !

Der ÖAeC ist ab sofort über die Bundessportorganisation (BSO) mittels
TELEFAX erreichbar:

Telefax Nummer : 0222 / 5050845



Von Karl F. Wasner

Nach dem feuchten Pfingstwetter des Vorjahres verwöhnte uns heuer Petrus beim 22. INT. RHEINTALPOKAL mit dem Wetter und mit diesem Grundstein war bereits die Basis für einen harmonischen Ablauf des Bewerbes gelegt.

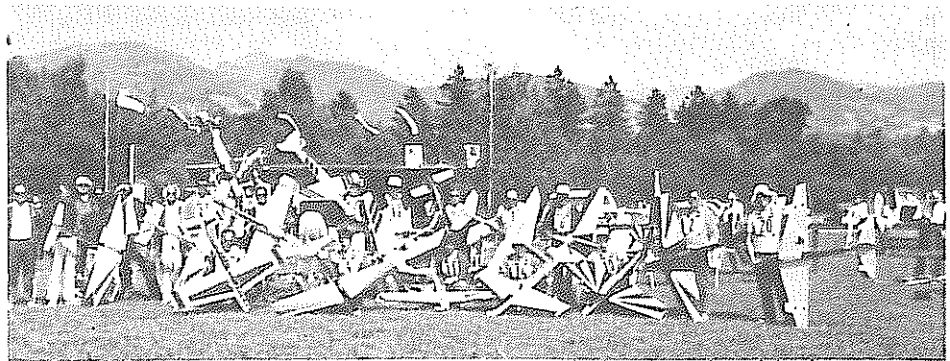
Dem neuen BFR F3A Wolfgang Schlager stellten sich 19 Starter aus insgesamt fünf Nationen, darunter sechs Mitglieder von Nationalteams.

Bestens vorbereitet für die kommende Europameisterschaft zeigten sich Wolfgang MATT, FL und Heinz KRONLACHNER, OE. Beide liessen keinen Zweifel über die Vergabe der beiden ersten Ränge.

Bereits im ersten Durchgang setzten sich die beiden Favoriten mit 1446 bzw. 1385 Punkten an die Spitze. Mit jeweils 1279 Punkten lagen Andre Laffite, französischer Meister und Hans Emmenegger von der Schweizer Nationalmannschaft auf Platz drei. Vier Punkte dahinter platzierten sich nach dem ersten Durchgang Karl Wasner jun. auf Rang vier und Ernst Lipperer aus der BRD mit 1241 Punkten auf Rang fünf.

Der ebenfalls am Pfingstsonntag ausgetragene zweite Durchgang brachte für die ersten vier der Endwertung eine Sicherung der Plätze. Matt belegte mit 1440 Punkten wieder den ersten Platz, Kronlachner folgte mit 1375 auf Rang zwei, Beide flogen übrigens damit ihr Streichresultat. Frankreichs Meister Laffite verbesserte sich auf 1332 und Wasner jun. auf 1312 Punkte. In der reinen Durchgangswertung folgen Bernhard Schaden, CH mit 1280, Manfred Dworak mit 1262 und der Niederösterreicher Wolfgang Lemmerhofer mit 1249 Punkten.

Bevor es am Pfingstmontag zum entscheidenden dritten Durchgang kam, gab es den traditionellen Empfangsabend. Das phantastische Wetter wirkte auch hier nach und so sah eine

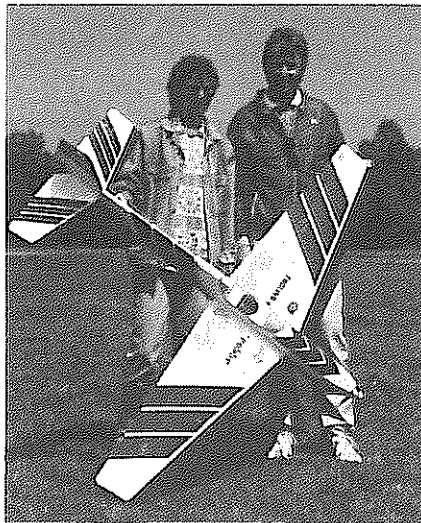


Prächtiges Wetter und eine wunderschöne Umgebung geben eine prächtige Kulisse für die Teilnehmer des 22. Internationalen Rheintal-Pokalfliegens

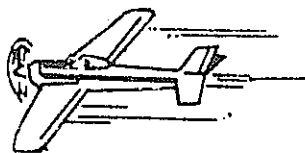
grossen Anzahl von Gästen einen fröhlichen Abend mit viel Musik und Tanz.

Den Punkten nach hat dieser gemütliche Abend nur positive Auswirkungen, Zusammen mit besten Wetterbedingungen konnten fast alle Piloten ihr Punkte-maximum erfliegen. Das Endergebnis ist bitte der Ergebnisliste zu entnehmen.

Die mit Werner Koelliker als Vorsitzenden, "Jonny" Brand und Karl F. Wasner besetzte Jury war, ausser der FAI-konform durchgeführten Schallpegelmessung, arbeitslos. Allen Funktionären und Mitarbeitern für ihren restlosen Einsatz sei hier noch herzlich gedankt.

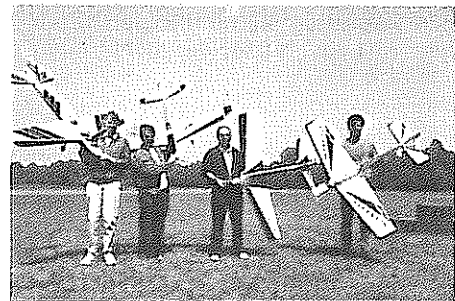


Heinz Kronlachner, OE, der Zweitplatzierte mit Gattin als "Schmiermaxe" und Modell STARFLY

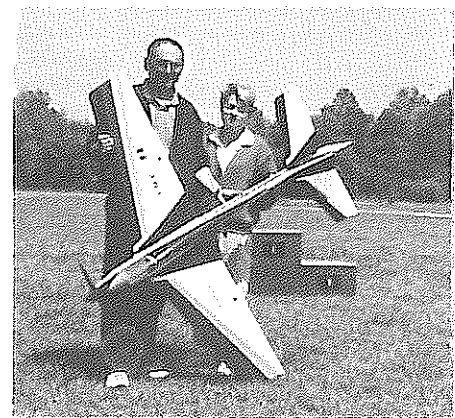


DIE ERGEBNISSE :

| | | |
|----------------------|----|-------------|
| 1. MATT Wolfgang | FL | 2901 Punkte |
| 2. KRONLACHNER Heinz | OE | 2794 " |
| 3. LAFFITE Andre | F | 2622 " |



Die vier erstplatzierten mit ihren Modellen - v.l.: 2. H. Kronlachner, 1. W. Matt, 3. A. Laffite und 4. K. Wasner jun.



Auch der drittplatzierte Andre Laffite, F, wird von seiner Gattin als "Schmiermaxe" betreut. Sein Modell: AURORA. Sowohl Kronlachner als auch Laffite flogen "Viertakt"

4. K. Wasner jun. OE 2594, 5. H. Emmenegger HB 2564, 6. B. Schaden HB 2557, 7. M. Dworak OE 2539, 8. E. Lipperer D 2537, 9. F. Hoeller OE 2477, 10. L. Berger OE 2461, 11. W. Lemmerhofer OE 2430, R. Matt FL 2358, 13. B. Scheifele D 2283, 14. W. Weichau OE 2256, 15. HR. Zwingli HB 2243, 16. St. Hüllein D 2041, 17. G. Caduff HB 1391, 18. A. Knobel HB 1863, 19. D. Born HB 1723 Punkte.

Mannschaftswertung:

| | |
|------------------|-------------|
| 1. Österreich I | 7810 Punkte |
| 2. Schweiz I | 7364 " |
| 3. Österreich II | 7174 " |
| 4. Deutschland | 6861 " |
| 5. Schweiz II | 5477 " |

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F9A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int PR |
|------------|----|--|----------------|----------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 84 0024 | 87 | SCHIMAK Rudolf, Galvanistraße 24, 4040 Linz | 0732/23 68 065 | ASKÖ MFC Linz | | x | x | x | x | | | |
| 81 0073 | 84 | SCHIDLEITNER Paul, Schwaben 13, 4752 Riedau | 07764/65 71 | Schärdinger FU | | x | x | x | x | | | |
| 84 0020 | 84 | SPÄTH Günther, Südtiroler Platz 3, 5020 Salzburg | 0662/74 7 45 | Schärdinger FU | | x | x | x | x | | | |
| 79 0017 | 84 | SPÄTH Karl, Kainzbauerweg 107, 4780 Schärding | 07712/39 3 83 | Schärdinger FU | | x | x | x | x | | | |
| 72 0001 | 84 | TRAGWEINDL Leopold, Kieferstraße 39, 4484 Kronstorf | | ASKÖ Klaus Ems | | x | x | x | x | | | |
| 84 0032 | 84 | WEICHAUS Wolfgang, Soldenperterweg 26, D-3890 Passau | | Schärdinger FU | | x | x | x | x | | | |

7A

Salzburg

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F9A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int PR |
|------------|----|---|----------------------|--------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 86 0010 | 84 | ACHATZ Heinz, Postlach 440, 5071 Wals | | LSV Salzburg | | x | x | x | x | | | |
| 78 0031 | 84 | ECKMANN Heinrich, Ferd.-v.-Porsche-Straße 2, 5020 Salzburg | | OMV Salzburg | | x | x | x | x | | | |
| 87 0007 | 84 | EGGER Fritz, Hirschhausstraße 3, 5640 Badgastein | 06434/47 48 | MFG SL Johann/P. | | | | | x | | | |
| 72 0002 | 87 | FREUNDT Heinz, Billrothstraße 28, 5020 Salzburg | 06434/26 12 16 Büro | MFC Salzburg | | x | | | | | | |
| 85 0036 | 87 | GASSER Anton, Hauptstraße 56, 5600 St. Johann/Pongau | 06412/237 | LSV SL Johann/P. | | | | | x | | | |
| 81 0062 | 86 | HELLER Hans Peter, Langgasse 135, 5400 Vigau | | OMV MFG Berglake | | x | | | | | | |
| 78 0013 | 86 | KOWARZ Hermann, Merkenstraße 13, 5020 Salzburg | | OMV MFG Salzburg | | x | | | | | | |
| 79 0022 | 84 | LESJAK Helmut, Bahnhofstraße 298, 5580 Tamsweg | | OMV MFC Lungau | | x | | | | | | |
| 87 0009 | 86 | NEUBAUER Peter, 5733 Bramberg 53 | | MFC Wildkogelalpen | | x | | | | | | |
| 86 0009 | 86 | PERMUTINGER Josef, Ursprung 18, 5161 Elixhausen | 06413/84 77 | LSV Salzburg | | | | | x | | | |
| 85 0028 | 85 | PLESSEIS Manfred, Hof 94, 5802 Wagrain | 06566/365 | LSV Salzburg | | | | | x | | | |
| 85 0031 | 85 | RAINER Josef, 5733 Bramberg 82 | 0662/28 5 06/15 Büro | MFC Wildkogelalpen | | | | | | | | |
| 84 0022 | 84 | Ing. RENOLDNER Franz, Rollmayrgasse 35, 5020 Salzburg | | OMV MFC Salzburg | | x | | | | | | |
| 78 0056 | 87 | REYER August, Ludwigstraße 27, 5020 Salzburg | 0662/84 80 285 | OMV MFC Salzburg | | x | | | | | | |
| 85 0034 | 87 | SCHNEEBERGER Peter, Hof 94, 5602 Wagrain | 06413/81 79 | MFG SL Johann/P. | | | | | | | | |
| 81 0070 | 87 | SCHNEIBERN Rudolf, Hans-Sachs-Gasse 31, 5020 Salzburg | | MFC Salzburg | | | | | | | | |
| 85 0026 | 85 | STEGER Christian, 5723 Utendorf 134 | | MFC Wildkogelalpen | | | | | | | | |
| 86 0015 | 86 | STROBL Josef, Weingartenstraße 8, 5201 Seekirchen | | LSV Salzburg | | | | | | | | |
| 85 0027 | 86 | TURCZEK Alfred, Poststraße 18, 5730 Mittersill | 06562/387 | MFG Mittersill | | | | | | | | |
| 78 0079 | 87 | WÜSTENBERG Heinz, Goethestraße 16, 5020 Salzburg | 06432/86 61 | OMV MFC Salzburg | | | | | | | | |
| 87 0006 | 87 | ZEHETBAUER Franz, Kürgartenstraße 28 A, 5630 Bad Hofgastein | | MFC SL Johann/P. | | | | | | | | |

Steiermark

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int PR |
|------------|----|---|--|---------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 82 0017 | 86 | APPEL Hans, Dr.-Karl-Renner-Ring 38, 8940 Liezen | | ASKÖ MFC Liezen | | | x | x | | x | | |
| 85 0029 | 88 | ARR Adoll, 8775 Kalwang 60 | | Union Eisenerz | | | | | x | | | |
| 84 0027 | | BRUNNER Eduard, Feldriegelstraße 15, 8501 Lieboch | | ASKÖ Köflach | | x | x | x | | | | |
| 87 0014 | | BRUNNER Gerhard, Ungargasse 40, 8020 Graz | | MFC ASKÖ Köflach | | x | x | x | | | x | |
| 84 0009 | | CHALUPA Friedrich, Schloßstraße 16, 3500 Krems | 02732/63 7 74 | MFC Leoben | | x | x | x | | | | |
| 88 0007 | | DISSAUER Helmut, Unteralm 16, 8653 Stanz | | ÖMV Steiermark | | | | | x | | | |
| 85 0001 | 87 | DÖRFLER Helmut, Wachtelgasse 5, 8052 Graz | | ASKÖ Köflach | | | x | x | | | x | |
| 87 0003 | | DRECHSLER Eduard, Ludwig-Tuller-Gasse 37, 8605 Kapfenberg | | KSV VEW | x | | | | | | | |
| 85 0018 | | ELSNIGG Josef, Kirchweg 26, 8101 Gralkorn | 03124/24 18 24 | UMFG Gratwein | | x | x | x | | | | |
| 85 0012 | | ERTL Peter Oliver, Hörgas 182, 8103 Rein | 03124/51 4 87 | UMFG Gratwein | x | x | x | x | | x | | |
| 79 0011 | 84 | FELKL Norbert, Leitersdorf 61, 8330 Feldbach | 0316/91 60 70/209 Büro 03152/47 54 | HSV Feldbach | | | x | x | | | | |
| 79 0019 | 84 | FÖSZL Johann, Mühlendorf 106, 8330 Feldbach | 03152/34 90/200, 202 Büro 03152/39 5 74 | HSV Feldbach | | x | x | | | | | |
| 85 0002 | | HAUBNER Oihmar, Schießstaltgasse 5/52, 8010 Graz | | ASKÖ Köflach | | x | x | x | | | | |
| 84 0029 | | HUBMANN Alfred, Neubauerweg 81, 8052 Graz | | ASKÖ Köflach | | x | x | x | | | | |
| 85 0004 | | HÜTTER Karl, August-Krispel-Gasse 38, 8047 Graz | | UMFG Gnas | | x | x | | | | | |
| 81 0014 | 83 | KALASCHEK Johannes, Bruckmühl 55, 8786 Rottenmann | | ASKÖ MFC Rottenmann | | | | x | | x | | |
| 88 0005 | | KOVACIC Gertrude, 8775 Kalwang 60 | | Union Eisenerz | | | | | x | | | |
| 85 0014 | | MAIER Franz, Glatzau 44, 8082 Kirchbach | | UMFG Gnas | | x | x | x | | | | |
| 87 0025 | | MAJERON Herbert, Schöggelstraße 3, 8665 Langenwang | | FMC Mürtzschlag | | x | x | x | | | | |
| 85 0011 | | MANDL Erich, Frankstraße 19, 8010 Graz | | UMFG Gnas | | x | x | x | | | | |
| 82 0027 | 86 | MERL Emil, 8962 Gröbming 294 | | ASKÖ MFC Liezen | | | x | x | | x | | |
| 85 0016 | | MICHELIC Hermann, Reininghausstraße 47, 8020 Graz | 0316/56 2 80 0316/52400/16,8-16 h Büro 03151/83 78 | UMFG Gnas | x | x | x | x | | | | |
| 85 0006 | | MONSCHEN Franz, Burgfried 132, 8342 Gnas | | UMFG Gnas | | x | x | x | | | | |
| 85 0021 | | NIEDERHOFER Gerhard, Radmeistersstraße 3, 8790 Eisenerz | | Union Eisenerz | | x | x | x | | | | |
| 83 0025 | | PFORTNER Eduard, K.-Wallisch-Straße 146, 8786 Rottenmann | 03614/21 9 25 | ASKÖ MFC Rottenmann | | x | x | | | | | |

9

Oberösterreich

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int PR |
|------------|----|--|--------------------------------------|------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 86 0012 | 86 | ARNOLDER Wilhelm, Baumgarten 2A, 4040 Linz | | ASKÖ MFC Linz | | | x | x | | | | |
| 81 0035 | | BAUMANN Walter, Rauchstraße 1, 4840 Vöcklabruck | | MFC Hausruck | | | | x | | | | |
| 84 0030 | | BENISCHKE Gottfried, A.-Bruckner-Ring 12, D-8399 Rothalmünster | 06/08533/12 57 | Schärdinger FU | | x | x | x | | | | |
| 86 0013 | | BERNER Herbert, Werfeldstraße 6, 4614 Marchtrenk | | ASKÖ MFC Linz | | | x | x | | | | |
| 87 0019 | | BRESLMAYR Waller, Fuchsenhofstraße 20, 4240 Freistadt | 07942/37 5 25 | UMFG Freistadt | | | x | x | | | | |
| 88 0001 | | BUCHNER Josef, Im Blumengrund 19, 4020 Linz | | ASKÖ MFC Linz | | | | | x | | | |
| 81 0002 | 84 | CHLADEK Engelbert, Freistädter Straße 241, 4020 Linz | | ASKÖ MFC Linz | | | | x | | | x | |
| 82 0028 | 86 | DIETINGER Werner, Remser Dorfweg 12, 4300 St. Valentin | | ASKÖ Ikarus Wels | x | x | x | | | | | |
| 86 0011 | | DOMSCHA Peter, Eichendorferstraße 22, 4020 Linz | | ASKÖ MFC Linz | | | x | x | | | | |
| 77 0009 | 86 | ENSER Jonny, Hausruckedl 35, 4905 Thomasroith | 07676/77 02 07674/28 03/262 | MFC Hausruck | | x | x | x | | | | |
| 87 0028 | | FRICK Diemar, Magerweg 16, 4020 Linz | 0732/30 17 55 | ASKÖ MFC Linz | | | x | x | | | | |
| 84 0021 | | HITZL Michael, Josef-Haydn-Straße 23, 5280 Braunau | | Schärdinger FU | | x | x | x | | | x | |
| 84 0028 | | HÖLLER Franz, Ringstraße 21, 4600 Wels | | UMFG Meggenh. | | x | x | x | | | | |
| 84 0031 | | HÖLZL Hermann, Nizfeldweg 32, 5280 Braunau | 07722/36 0 35 | Schärdinger FU | | x | x | x | | | | |
| 84 0036 | 87 | JANSCHKEK Walter, Kronbergerstraße 7, 4240 Freistadt | 07942/26 25 | UMFG Freistadt | | | x | x | | | x | |
| 83 0007 | | KAMENEK Walter, Weidfeldstraße 46/4, 4050 Traun | | MFC Concorde | | | x | x | | | | |
| 86 0014 | | MEISINGER Peter, Bulgariplatz 5, 4020 Linz | | ASKÖ MFC Linz | | | x | x | | | | |
| 78 0029 | 84 | ing. MOSER Anton, Niederrottang 57, 4901 Ollnang | 07676/73 04 07672/25 11/3124 Büro | UMFG Meggenh. | | x | x | x | | x | | x |
| 77 0007 | 88 | OBERRATHER Friedrich, Dammstraße 115, 4484 Kronstorf | | ASKÖ Ikarus Enns | | x | x | x | | | | |
| 81 0036 | 86 | OTT Edwin, Hausruckedl 20, 4905 Thomasroith | | MFC Hausruck | | | x | x | | | | |
| 84 0033 | | PARZER Josef, St. Florian 14, 4780 Schärding | 07712/22 02 | Schärdinger FU | | x | x | x | | | | |
| 81 0012 | 84 | PFNÜR Thomas, Vogelweiderstraße 23, D-8390 Passau | 06/0851/79 10 | Schärdinger FU | | x | x | x | | | | |
| 88 0013 | | POINTNER Karl H., Lannergasse 3, 4020 Linz, FR RC/SL | | ASKÖ MFC Linz | | | | | | | x | |
| 88 0003 | | PRUSCHA Siegfried, 4531 Piberbach 95 | | ASKÖ MFC Linz | | | | | x | | | |
| 86 0019 | | REDTENBACHER Willibald, 4905 Thomasroith 89 | | MFC Hausruck | | | x | x | | | | |

7

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Inl PR |
|------------|----|--|----------------|----------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 87 0037 | | ATTENEDER Siegfried, Johannsweg 2, 3340 Waidhofen/Ybbs | | UMBC Waidhofen/Y. | | x | x | x | | | | |
| 85 0010 | | BUCHMAYER Kurt, Mühlstraße 10, 3340 Waidhofen/Ybbs | | UMBC Waidhofen/Y. | | x | x | x | | | | |
| 84 0018 | | DORNBER Wollfgang, Hirtenberger Straße 16, 2560 Berndorf II | 0222/30 32 365 | MBC Enzesfeld | x | | | | | | | |
| 77 0013 | 87 | GIEFING Walter, Schenkendorfergasse 63, 1210 Wien | | HSV Bg. Kreuzenstein | | x | x | x | | | | |
| 84 0015 | 87 | HÄUER Franz, Am Huppeltich 20, 3812 Groß-Siegharts | | UMFC Waidhofen/Y. | | x | x | x | | | | |
| 87 0015 | | HÖNING Rainer, Solitznergasse 36B, 3511 Fufth | | MFC Silbergrube | | x | x | x | | | | |
| 85 0003 | | HUBNER Robert, Karl-Diener-Gasse 17, 1100 Wien | 02646/23 32 | HSV Bg. Kreuzenstein | | x | x | x | | | | |
| 87 0013 | | KOGBLAUER Josef, Hauptplatz 26, 2860 Kirchschlag | | MFC Kirchschlag | | x | x | x | | | | |
| 82 0010 | 86 | KREJCI Udo, Josefsstraße 113/III/30, 3100 St. Pölten | | BSV Voith St. Pölten | | x | x | x | | | | |
| 77 0015 | 84 | MACHATSCH Heinrich, Gironnergasse 3/1/3/14, 1060 Wien | 5620/283 | HSV Bg. Kreuzenstein | | x | x | x | | x | | |
| 85 0008 | | ORTNER Peter, Höhenstraße 5, 3340 Waidhofen/Ybbs | | UMBC Waidhofen/Y. | | x | x | x | | | | |
| 84 0005 | | PETSCHER Erich, Davidgasse 76-80, 1100 Wien | | MFC Welkersdorf | | x | x | x | | | | |
| 88 0014 | | Dr. POLLEDNAR Ladislaus, Allee-gasse 4, 2130 Mieselbach | | UMFC Ikarus Weinland | | x | x | x | | | | |
| 87 0036 | | RECINSKY Gerhard, Vitzthumsstraße 4, 3340 Waidhofen/Ybbs | | MFC Waidhofen/Y. | | x | x | x | | | | |
| 82 0007 | 86 | RIESS Johannes, Josefsstraße 100, 3100 St. Pölten | | RC-Fachreferent | | x | x | x | | | | |
| 81 0048 | 88 | SCHILLAGER Wollfgang, Magischitzgasse 1/1/6, 3830 Waidhofen/Thaya, LSL | | MFC Weikersdorf | | x | x | x | | | | |
| 84 0003 | | SCHMATT Erich, Markomannenstraße 28/10/22, 1220 Wien | | MFC Weikersdorf | | x | x | x | | | | |
| 87 0012 | 84 | SCHODL Hans, Mühlgasse 4/11, 2660 Kirchschlag | | MFC Kirchschlag | x | | | | | | | |
| 78 0035 | 84 | STRIEBERNY Werner, Schubertgasse 20, 2544 Leobersdorf | | MFC Enzesfeld | x | | | | | | | |
| 84 0002 | | TÜRJK Josef, Stralzing 143, 3500 Krems | 02732/39 97 | ÖMV MFG Silbergrube | | x | | | | | | |
| 78 0003 | 87 | WENZEL Franz, Aile Gasse 20/4/3, 2552 Hirtenberg | | MFC Enzesfeld | x | | | | | | | |
| 87 0005 | | WENZEL Walter, Aile Gasse 20/4/3, 2552 Hirtenberg | | MFC Enzesfeld | x | | | | | | | |

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Inl PR |
|------------|----|---|-------------------------|------------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 85 0020 | | POSCH Wollgang, Landesschultheim, 8911 Admont | 03613/28 28 | ASKÖ MFC Rothenmann | | x | x | x | | | | |
| 85 0013 | | FAUCH Alfred, Sepp-Amsch-Straße 9, 8480 Mureck | 03613/24 85 | UMFC Mureck | | x | x | x | | | | |
| 85 0017 | 85 | Ing. SCHIFFER Gotfried, Münzgrabensstraße 54, 8010 Graz | 0316/69 27 28/51 od. 52 | MFC Grashüpfer Andritz | | x | x | x | | | | |
| 85 0019 | | Ing. SCHIMPEL Hans, Flüddemanngasse 83a, 8010 Graz | | MFC Grashüpfer Andritz | | x | x | x | | | | |
| 84 0017 | | SCHLACHER Harben, Grazer Straße 325, 7411 Althau | | UMFC Harberg | | x | x | x | | | | |
| 88 0002 | | SCHÖNEGGER Siegfried, Barbarastraße 13, 8605 Kapfenberg | | ÖMV Steiermark | | x | | | x | | | |
| 87 0024 | | SCHÜLLER Alfred, Strabäcker-gasse 10, 8665 Langenwang | 03854/25 7 42 | Mürzanschlag | | x | x | x | | | | |
| 85 0017 | | SCHWEIFER Peter, Kehr 12, 8103 Rem | | UMFC Gnas | | x | x | x | | | | |
| 79 0021 | 85 | Dipl.-Ing. SITTNER Harald, Neudorfer Straße 44, 8041 Graz | | MFC Grashüpfer Andritz | | x | x | x | | | | |
| 85 0039 | | SOMMER Johann, Wagner-Jauregg-Straße 2, 8041 Graz | | ASV Puch | | | | | x | | | |
| 85 0032 | | SOMMER Peter, Liebenauer Hauptstraße 306A, 8055 Graz | | ASV Puch | | | | | x | | | |
| 85 0005 | | SUDI Anton, St. Peter Hauptstraße 41, 8042 Graz | 0316/45 48 02 | UMFC Graz | | x | x | x | | | | |
| 84 0016 | | TRAUSSNIGG Rupert, Anger Straße, 8230 Hartberg | | UMFC Hartberg | | x | x | x | | | | |
| 88 0006 | | THOMANN Harald, Wähmng 3, 8410 Wildon | | Steir. FSU-Modell | | x | x | x | | | | |
| 84 0012 | | USCHNIG Valentin, Schillierstraße 12, 8605 Kapfenberg | | ÖMV KSV VEW | | x | x | x | | | | |
| 85 0015 | | URL Werner, 8083 St. Stefan i. R. 19 | 03116/85 41 | UMFC Gnas | | x | x | x | | | | |
| 85 0022 | | WEIDINGER Fritz, Fluiergasse 12, 8790 Eisenitz | | Union Eisenitz | | x | x | x | | | | |
| 85 0038 | | ZIMMERMANN Ench, Neudorfer Straße 30, 8041 Graz | | ASV Puch | | | | | x | | | |

Tirol

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int. PR |
|------------|----|---|---------------------------------|---------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|---------|
| 87 0031 | | ACHRAINER Johann, Pfarrgasse 15, 6363 Westendorf | | MFC Brixental | | | x | x | | | x | |
| 87 0034 | | AGOSTINI Johann, Feistenbergerstraße 17, 6060 Hall | | MBG Hall | | | x | x | | | x | |
| 88 0011 | | EDER Johann, 9900 Leisach 95 | | ÖMV Tirol | | x | x | | | | | |
| 78 0073 | 84 | Dr. FRITZ Dieter, Schusterbergweg 34F, 6020 Innsbruck | | TMC Tirol | | x | | x | | | | |
| 79 0036 | 87 | GASTEIGER Sebastian, Schönau 177, 6323 Bad Häring | | MFC Wörgl | | | x | x | | | x | |
| 87 0032 | | HIRZINGER Hubert, Brixen im Thale, 6364 Westendorf | | MFC Brixental | | | x | x | | | x | |
| 81 0017 | 87 | KIRCHLER Karl, Salzburger Straße 33, 6300 Wörgl | | MFC Wörgl | | | x | x | | | x | |
| 83 0022 | 87 | KLINGENSCHMIED Bruno, Hörtnaglstraße 49, 6020 Innsbruck | | MBG Hall | | | x | x | | | x | |
| 87 0038 | | KOFLER Helmut, Sportplatz 260, 6250 Kundl | | MFC Wörgl | | | x | x | | | x | |
| 78 0081 | 88 | LASSNIG Wilhelm, Kranewitzweg 7, 9900 Lienz | | ÖMV Tirol | | x | x | x | | | | |
| 84 0046 | 87 | LERCHENBERGER Hermann, Schubertstraße 11, 6300 Wörgl | | MFC Wörgl | x | | x | x | | | x | |
| 87 0040 | | LOTTERSBERGER Adolf, 6234 Brandenburg 162A | 05331/53 02 05332/23 73 Büro | ÖMV MGB | | | x | x | | | x | |
| 83 0021 | 87 | MUIGG Hermann, Untere Lend 30, 6060 Hall | | MGB Hall | | | x | x | | | x | |
| 79 0040 | 87 | PAPPERT Karl, Siebenburger Straße 6, 6330 Kufstein | | MFC Wörgl | | x | x | x | | | x | |
| 88 0010 | | PATTERER Bernhard, Virgener Straße 19, 9971 Matrei | | ÖMV Tirol | | x | x | | | | | |
| 87 0033 | | PLUNSER Helmut, Ziegelweg 6, 6060 Hall | | MGB Hall | | | x | | | | x | |
| 85 0030 | | SCHATZ Josef, Südtiroler Straße 23, 6410 Telfs | | MBV Sparkasse Telfs | | | | | x | | | x |
| 88 0013 | | SELG Josef, Siedlung Pax 33, 6130 Fiecht bei Schwaz | | ÖMV Tirol | | x | x | x | x | | | |
| 87 0039 | | WEINSEISEN Waller, Fachtal 64B, 6233 Kramsach | 05337/28 6 83 | ÖMV MBG | | | x | x | | | x | |
| 78 0056 | 87 | WIESER Ekkehard, Augasse 28a, 6300 Wörgl, LSL | | MFC Wörgl | x | x | x | x | | | x | |
| 87 0030 | | WIESNER Herbert, Trautweinstraße 10, 6330 Kufstein | | MFC Wörgl | | | x | x | | | x | |

11

Kärnten

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int. PR |
|------------|----|--|--|---------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|---------|
| 83 0016 | 87 | ALLESCH Erhard, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit | | ÖMV MFG St. Veit | | | x | x | | | x | |
| 83 0017 | 87 | ALLESCH Ortwin, Magdalensbergblick 20, 9300 St. Veit | | ÖMV MFG St. Veit | | | x | x | | | x | |
| 76 0001 | 84 | FLEISCHHACKER Josef, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt | 0463/51 51 34 0463/54545/840 - 15h Büro | Klagenfurt FSC | | x | x | x | x | x | x | |
| 86 0017 | | GÄRTNER Wilfried, Korngasse 3, 9560 Feldkirchen | | MBG Feldkirchen | | x | x | x | | | | |
| 88 0012 | | Ing. GRADISCHNIG Richard, Stelan-Moser-Straße 6, 9500 Villach, LSL | | ÖMV Kärnten | | | | | | x | x | x |
| 83 0002 | 87 | HOFFELNER Erich, Wüstenrotstraße 7, 9500 Villach | 04242/27 0 13 | ÖMV ASKÖ Villach | | | x | x | | x | x | |
| 83 0003 | 87 | HOFFELNER Renate, Wüstenrotstraße 7, 9500 Villach | 04242/27 0 13 | ÖMV ASKÖ Villach | | | x | x | | | x | |
| 86 0016 | | MAURER Manfred, Hölling 70, 9560 Feldkirchen | | MBG Feldkirchen | | x | x | x | | | | |
| 86 0018 | | ROSENWIRTH Josef, Muldenweg 5, 9560 Feldkirchen | | MBG Feldkirchen | | x | x | x | | | | |
| 83 0015 | | Dr. SCHOBER Wolfgang, Pulst, Birkenweg 2, 9556 Liebenfels | | ÖMV MFG St. Veit | | | | | | | x | |
| 82 0023 | 87 | WEIHS Werner, St.-Stelaner-Weg 23, 9330 Treibach | | ÖMV MFG Kappel/Tr. | | | x | x | | | x | |
| 77 0004 | 84 | ZMÖLING Fritz, 9761 Greifenburg 207 | | ÖMV MFG Greifenburg | | | | x | | | | |

5

Burgenland

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Inl PR |
|------------|----|--|------------------------|------------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 84 0014 | 88 | BUCHTA Alfred, Alte Wiener Strabe 400, | | FMC Seeadler | | x | x | x | | | | |
| 87 0020 | 88 | EGRMANN Josef, Josefl-Haydn-Gasse 9, | 02167/87 23 | UMFC Jenersdorf | | x | x | x | | | | |
| 87 0021 | 88 | FEIX Peter, Bismarckstrabe 3, 8280 Fursfeld | 02162/25 27 223 Büro | FMC Seeadler | | x | x | x | | | | |
| 87 0027 | 88 | HUNKA Ingrid, Mchngasse 6/3, 2860 Fursfeld | | 1. MMFC Oberpullendorf | | x | x | x | | | | |
| 84 0013 | 88 | KOSTRQUJN Josef, | 0222/64 87 535 | FMC Seeadler | | x | x | x | | | | |
| 84 0006 | 87 | KRQPF Franz, Faxe'r Strabe 9, 8380 Jenersdorf | 03154/84 19 | UMFC Jenersdorf | | x | x | x | | | | |
| 81 0053 | 86 | LANG Wilhelm, Schuberstrabe 57, 7210 Mallersburg | 02656/37 5 04 | QMV MFC Hirm-Antau | | x | x | x | | | | |
| 87 0023 | 86 | Ing. LEBB Josef, Brundlledwieg 15/2/3/10, | 02682/44 88 | MFC St. Georgen | | x | x | x | | | | |
| 87 0018 | 88 | LEX Manfred, Ungargasse 84, 7350 Oberpullendorf | 8615 49 32 | MMBC Oberpullendorf | | x | x | x | | | | |
| 87 0017 | 88 | MEINDL Renate, Wollganggasse 2/8/2, 1120 Wien | 0222/87 17 83 | FMC Seeadler | | x | x | x | | | | |
| 81 0072 | 87 | MILD Robert, Fuckerergasse 53/9, 1120 Wien | 0222/87 17 83 | MBC Oberwart | | x | x | x | | | | |
| 88 0008 | 87 | PARITSCH Peter, Possingergasse 27/10, 1150 Wien | 0222/95 72 40 | QMV MFC Hirm-Antau | | x | x | x | | | | |
| 87 0041 | 87 | Ing. TOTH Ewald, Kirchackergasse 4/9, | 0222/83 26 11/248 Büro | UMFC St. Georgen | | x | x | x | | | | |
| 88 0009 | 88 | WAGNER Johann, Weiszprachstrabe 33, | 02682/40 9 05 | QMV MFC Hirm-Antau | | x | x | x | | | | |
| 87 0016 | 87 | WENIGER Norbert, Wassergasse 15/4, 1030 Wien | | FMC Seeadler | | x | x | x | | | | |
| 87 0022 | 87 | Ing. WESCHITZ Walter, Kasernenstrabe 7 A/7, | | MFC St. Georgen | | x | x | x | | | | |

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Inl PR |
|------------|----|--|----------------|---------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 82 0033 | 88 | Ing. BAUER Wolfgang, Paspelweg 13, 6880 Rankweil | 05522/25 08 04 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 78 0043 | 88 | BLUM Eugen, im Forach 25, 6850 Dornbirn | 05572/67 24 45 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 86 0008 | 88 | BOHLER Einar, Wichnerstrabe 36, 6890 Lusienau | 05577/30 83 | MSFC Dornbirn | | x | x | x | | | | |
| 78 0027 | 88 | BREIER Diemar, Hallerstrabe 17, 6850 Dornbirn | 05572/61 04 25 | MSFC Dornbirn | | x | x | x | | | | |
| 86 0005 | 88 | BURKHART Hans, Kaiser-Franz-Josef-Strabe 20A, | 05577/34 4 75 | MSFC Dornbirn | | x | x | x | | | | |
| 87 0035 | 88 | DICKIE James, Munitix 265, 6832 Sulz-Roelms | 05522/41 5 21 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 86 0006 | 88 | FRIEDL Karl, F6merstrabe 28A, 6900 Bregenz | 05574/26 4 67 | MSFC Dornbirn | | x | x | x | | | | |
| 82 0036 | 84 | GRABNER Walter, Raichstrabe 62, 6890 Lusienau | 05577/23 54 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 87 0058 | 84 | HUBER Othmar, Waldburgrstrabe 44, 6714 Nuziders | 05574/26 4 67 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 83 0029 | 85 | JANNER Harald, Bahnhofstrabe 149, 6870 Bezaun | 05519/23 17 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 66 0001 | 86 | KALTERS Harald, Am Birkengraben 5, 6971 Hard | | MGB Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 82 0037 | 86 | MAHR Harald, Sagerstrabe 8, 6805 Gaisingen | | MGB Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 82 0031 | 86 | MEYER Gerhard, Oberweilhausenerstrabe 6, | | MGB Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 84 0042 | 86 | PLANGGER Peter, Rüdigerstrabe 8, 6800 Feldkirch | | MGB Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 86 0004 | 86 | REITER Albert, Rheimstrabe 47, 6900 Bregenz | | MBC Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 86 0003 | 86 | SAFARIK Konstanlin, Riedgasse 39, 6850 Dornbirn | | MBC Bregenz | | x | x | x | | | | |
| 78 0045 | 88 | SCHLATTER Johannes, F6kensestrabe 9, 6973 H6chst | | MSFC Dornbirn | | x | x | x | | | | |
| 76 0007 | 86 | STEFANON Helmut, Lerchenstrabe 4, 6922 Wollfurt | | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 78 0010 | 88 | WASNER Karl sen., Santsstrabe 6, CH-9435 Heerbrugg | 05071/72 15 41 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 86 0040 | 88 | WASNER Karl Jun., Widnerstrabe 22, CH-9443 Widnau | 05071/72 71 84 | MSFC Rheimtal | | x | x | x | | | | |
| 82 0039 | 86 | WIEHL Gerhard, Achsiedlungsstrabe 13, 6900 Bregenz | | MBC Bregenz | | x | x | x | | | | |

Vorarlberg

| Lizenz-Nr. | AF | Name und Adresse | Telefon | Verein | F2 | F3A | RC III | RC IV | F3C | F4C | SL | Int PR |
|------------|----|--|------------------------|-------------------|----|-----|--------|-------|-----|-----|----|--------|
| 87 0011 | | AMBROS Georg, Greinergasse 44/2, 1190 Wien | | FMBC Austria | | | | | x | | | |
| 85 0024 | 87 | Dr. BREINER Georg, Eschenstraße 5, 3032 Eichgraben | | ÖMV Fühlhaus | | | | | x | | | |
| 81 0058 | 85 | CAHA Helmut, Ruhnnergasse 91/8/29, 1210 Wien | | MFC Phönix | | x | x | x | | | x | |
| 87 0029 | 88 | DANKSAGMÜLLER Helmut, Gudrunstraße 19/7/24, 1100 Wien | | ÖMV Wien | | x | x | x | | | | |
| 87 0001 | | Ing. DITTMAYER Manfred, Jedlersdorfer Straße 99/33/23, 1210 Wien, FR | | MFC Phönix | | | | | x | | | |
| 79 0014 | 88 | HELLER Eduard, Robert-Lach-Gasse 42/43/1, 1210 Wien | | ÖMV Fühlhaus | | x | x | x | | | x | |
| 88 0004 | | HOFBAUER Gerhard, Leopoldauer Straße 119/2/5, 1210 Wien | | FMBC Austria | | | | | x | | | |
| 87 0004 | | IVANCSICH Franz, Rummelhardgasse 2/2, 1090 Wien | 0222/42 40 635 | ÖMV Jugendzentrum | x | | | | | | | |
| 87 0002 | | KÖNIGSHOFER Rudolf, Plarrholberg 4, 3350 Stadt Haag | 0222/514 44 21/85 Büro | ÖMV Wien | x | | | | | | | |
| 80 0001 | 87 | Dr. LOEBENSTEIN Thomas, Pilgramgasse 4, 1050 Wien | | Fachreferent | | x | x | x | | x | x | x |
| 87 0026 | | PALECEK Martin, Angeligasse 83/5/1/7, 1100 Wien | | FMBC Vienna | | | x | x | | | | |
| 81 0051 | 87 | SCHNEIDER Ernst, Oskar-Grissemann-Straße 2/7/6, 1222 Wien | | MFC Phönix | | | | | x | | | |
| 87 0008 | | SWATEK Hans, Hartlgasse 37—39/2/14, 1200 Wien | 0222/54 25 27 | MFC Phönix | | x | x | x | x | | | |
| 84 0011 | 88 | ZEHETHOFER Wilhelm, Reinprechtsdorfer Straße 7/38, 1050 Wien | 0222/71 31 524/24 Büro | ÖMV Jugendzentrum | x | x | x | x | | | x | x |

Liebe Modellflugfreunde!

Wir legen heuer die 4. Auflage unserer Punkterichterliste vor. Es ist nicht immer leicht, diese exakt zu führen, weil ja in der Zwischenzeit verschiedene Punkterichter nicht nur nicht punkten, sondern vom Österr. Aero-Club ausgetreten sind. Wir würden daher allen Veranstatlern von Wettbewerben empfehlen, neben der Punkterichterlizenz auch den Zahlscheine (Mitgliedsausweis) zu verlangen, um festzustellen, ob der Punkterichter Aero-Club-Mitglied ist.

Die Punkterichterliste hat die Gültigkeit 1988/89 bis zum Erscheinen der Punkterichterliste 1989/90.

Nun zu den einzelnen Angaben:

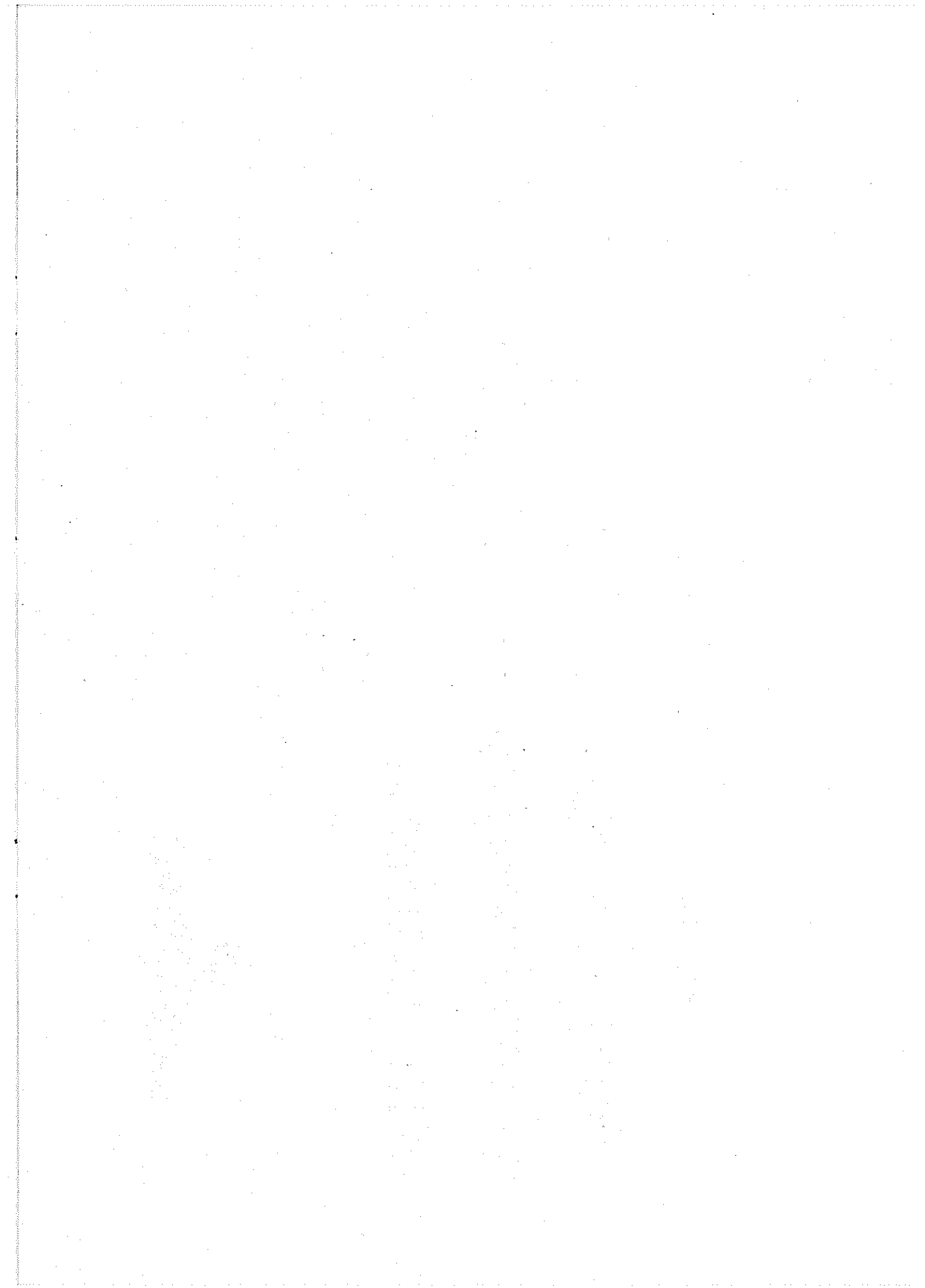
- Die Punkterichter sind nach Bundesländern, alphabetisch geordnet.
- In der ersten Spalte ist die Lizenznummer angegeben. Die ersten beiden Ziffern geben das Jahr des besuchten Erstlehrganges an, die Vierergruppe dahinter die Nummer des laufenden Jahres, in dem der erste Kurs besucht wird.
- Die zweite Spalte gibt das Jahr des letzten Auftrichungslehrganges bekannt.
- Die dritte Spalte Name und Adresse des Punkterichters.
- Die vierte Spalte Tel.-Nr. des Punkterichters.
- Vereinszugehörigkeit zur Zeit des letztesuchten Kurses.
- Die Klassen, in denen der Punkterichter eingesetzt werden darf.

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

Wir hoffen, mit dieser 4. Auflage eine brauchbare Unterlage für die Veranstalter von Wettbewerben geschaffen zu haben und wünschen Ihnen viel Erfolg.

Robert Grillmeier
ONF-Delegierter

Edwin Krill
Bundessektionsleiter





PUNKTERICHTER

des Österr. Aero-Clubs

Sektion Modellflug

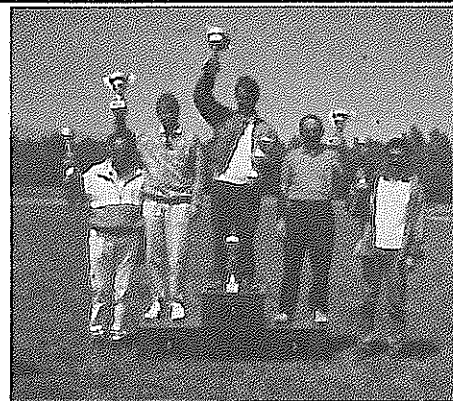
1988/89



Punktericher, Wettbewerbsleiter und Jury



Der Sieger Wolfgang Matt, FL, läßt sich von seinem Sohn Roland assistieren. Das Modell ist der auch an der EM 1988 siegreiche SAPHIR

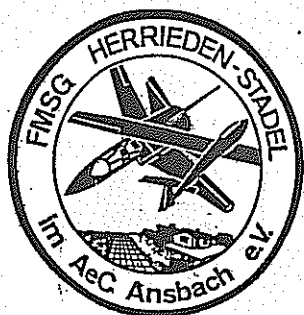


Die Sieger mit ihren Pokalen



Bavaria-Cup Ansbach

Internationaler Wettbewerb F3 A
09./10. Juli 1988



Nach dem Motto: "Jedes Jahr wo anders", wurde heuer der BAVARIA CUP auf dem Modellflugplatz des FMSG Herrieden-Stadl ausgetragen. Der in der Nähe von Ansbach liegende Platz liegt etwas erhöht im freien Gelände mit weiter Sicht nach allen Seiten. Im "Tal" des Platzes befindet sich ein sehr schönes gemauertes und unterkellertes Clubhaus in welchem sich auch die Computerauswertung befand. Bestens betreut von den Frauen der Mitglieder wurde die Kantine, die einem "gewachsenen" Café um nichts nachsteht. Immer wieder wurden Torten und Mehlspeisen herangebracht, die von den Frauen selbst gebacken und in den Glasvitrinen zur Schau gestellt wurden, wo sie aber nur ein kurzes Dasein fristeten.



Diese fleissige "Besatzung" sorgte jederzeit für unser aller Wohlergehen

Zusätzlich zur Kantine war ein grosses Festzelt aufgestellt worden, in dem es allerlei Grillspezialitäten und natürlich auch Getränke zu kaufen gab - und das bei äußerst niedrigen Preisen. Diese gastliche Stätte war sehr frequentiert, und das nicht nur von den Wettbewerbsmitgliedern.

Zum diesem F3 A-Wettbewerb waren 43 Wettbewerber gemeldet, von denen 37 dann tatsächlich zum Start angetreten sind. Allein 22 kamen von der BRD, 7 aus Österreich, 5 aus der Schweiz, 2 aus Liechtenstein und einer aus Holland; sicherlich trug zu dieser Nennungszahl auch die niedrige Nenngebühr von lediglich DM 40,- bei.

Den letzten Bavaria Cup in Weilheim gewann der Österreicher Heinz Kronlachner, dicht gefolgt von Peter Erang aus der BRD. Diesmal stand allerdings der zweifache Weltmeister und mehrfache Europameister, der Liechtensteiner Wolfgang Matt, als Favorit absolut fest, aber auch die jungen deutschen Nachwuchspiloten waren nicht zu übersehen.

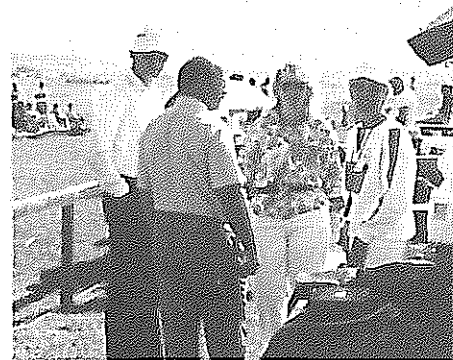
Immer wieder werden wir Österreicher gefragt, warum der fünffache Weltmeister, unser Hanno Prettnner; so selten bei den Wettbewerben im mitteleuropäischen Raum zu sehen ist. Leider können wir diese Frage selbst nicht beantworten.

Im 1. Durchgang setzte sich erwartungsgemäß Wolfgang Matt an die Spitze, gefolgt von dem jungen Deutschen Ewald Trumpp und dem Österreicher Heinz Kronlachner.



Die Modellparade auf dem wunderschönen Modellflugplatz

Eine kleine Aufregung gab es um die Bonuspunkte. Entgegen der üblichen Wertungsmethode, die Punkte der Sportzeugen zu addieren, wurden dort diese addierten Ergebnisse nachher wieder gedrittelt, die Bonuspunkte allerdings nicht. Der Beschwerdeführer brachte sein Anliegen der Jury derart erregt vor, daß es anfangs unklar war, um was es eigentlich ging. Das führte sogar soweit, daß der Beschwerdeführer ein Jurymitglied und langjährigen internationalen Punkterichter persönlich beleidigte und ihm empfahl,



BFR Wolfgang Schlager im Gespräch mit der bayerischen Modellflugreferentin und Wettbewerbsleiterin Ursula Berthold (r.). V.l.: Berthold's Stellvertreter Walter Hildel, Wolfgang Schlager, Frau Schlager

einen Punkterichterkurs zu besuchen! Nach Beruhigung und Aufklärung, wurde dann der Fall für den Beschwerdeführer positiv erledigt.

Im zweiten Durchgang änderte sich aber das Spitzenfeld. Matt und Trumpp behielten zwar ihre Plätze 1 + 2, aber Kronlachner fiel auf den 5. Rang zurück, Peter Uhlig und Peter Erang, beide BRD, schoben sich auf die Plätze 3 und 4.

Am Abend gab es ein gemütliches Beisammensein im Festzelt, bei dem es gemütlich und bayerisch zuging. Mit einer kurzen Ansprache begrüßte der Obmann des Vereins, Günter Wisgickl, alle Wettbewerber und Gäste, und der Vorsitzende der deutschen Modellflieger, Willi Wahl, sprach aufmunternde und kameradschaftliche Worte und bedankte sich für die gute Organisation bei den Veranstaltern.

Eine bayerische Musikkapelle sorgte mit echt bayerischer Musik für die Unterhaltung (eine Schallpegelmessung lt. FAI hätte sie aber bestimmt nicht überstanden).

Bis spät in die Nacht (Frühe) hinein wurde noch gefeiert, und trotzdem waren aber alle am nächsten Morgen pünktlich und fit beim Wettbewerb.

Im 3. Durchgang ging es ja jetzt um die Wurst. Doch das Glück war diesmal unserem regierenden Staatsmeister nicht hold. Heinz Kronlachner sackte auf den 7. Rang ab, während die beiden Deutschen Erang und Schulz den 2. bzw. 3. Platz belegten. Der bisher an 2. Stelle stehende Ewald Trumpp fiel ebenfalls zurück und belegte noch vor Kronlachner den 6. Platz. Zweitbesten Österreicher wurde Leopold Berger vor Franz Höller (12. + 13.). Auch für die anderen Österreicher waren ihre Plazierungen eher enttäuschend, doch müssen gute Sportler auch solche Ergebnisse hinnehmen können.



Stolz trägt der kleine Schweizer Emmenegger das Modell seines Vaters

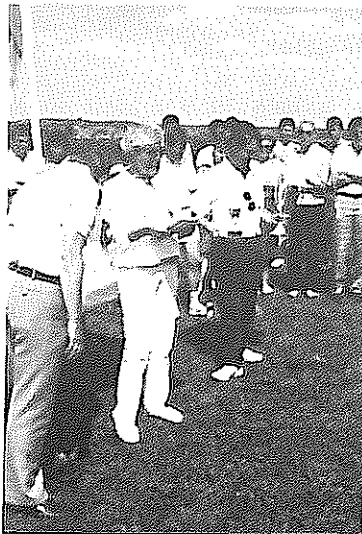


Die Österreicher im Gespräch: Fam. Schlager und Kronlachner

Der Wettbewerb wurde von der bayerischen Modellflugreferentin, Ursula Berthold, bestens geleitet, und es gab weder Hektik noch Leerlauf, und sowas macht einen Wettbewerb besonders angenehm. Auch auf die internationale Jury kann positiv hingewiesen werden.

Für die internationale Jury (Kern CH, Brand D und Krill OE) gab es außer dem vorher erwähnten Zwischenfall keinerlei Arbeit, was einer Veranstaltung immer ein gutes Zeugnis ausstellt.

Die Siegerehrung wurde vom Clubobmann des FMSG eingeleitet und von Ursula Berthold durchgeführt, assistiert vom Vorstand des Ansbacher Flugsportvereines.



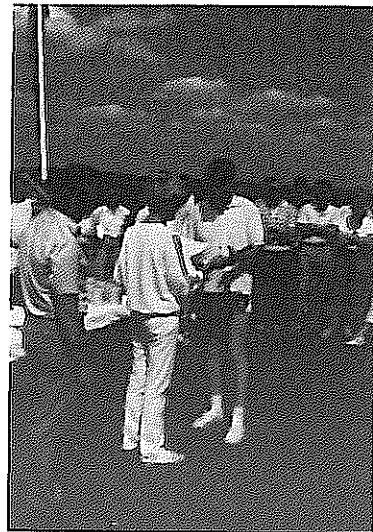
Programmgemäß wurde der zweifache Welt- und mehrmaliger Europameister, der Liechtensteiner Wolfgang Matt, Sieger des Wettbewerbes (r.)

Es war ein schöner Wettbewerb, und man hatte jederzeit das Gefühl, unter Freunden zu sein.

Wann und wo der nächste BAVARIA CUP ausgetragen wird, steht noch nicht fest, aber es wird sich sicherlich lohnen, wieder dabei zu sein.

Wer noch etwas Zeit hatte, der konnte sich die wunderschönen mittelalterlichen Städte Ansbach, Dinkelsbühl und Rothenburg ob der Tauber ansehen.

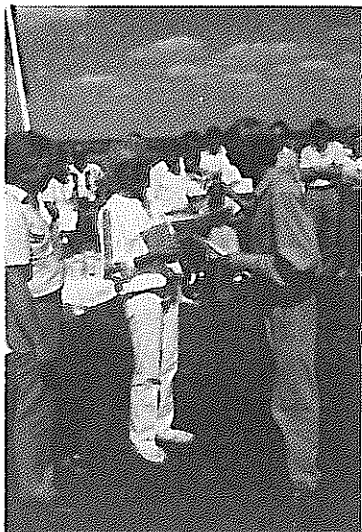
-ek-



Der Sieger des Vorjahres, Heinz Kronlachner, mußte sich diesmal mit dem 7. Platz zufriedengeben



Der wohl älteste aktive Wettbewerber, der immer wieder bei den Wettbewerben anzutreffen ist, auch bei den österreichischen Wettbewerben, ist der Deutsche Harald Budy, er belegte den 19. Platz



D. Tooren belegte als einziger holländischer Teilnehmer den 17. Platz. (r.). Mitte Ursula Berthold und links der Vereinsvorstand der Flugsportgruppe Ansbach, Winkler

DIE ERGEBNISSE :

| | | |
|---------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1. Wolfgang Matt | FL | 970,7 Punkte |
| 2. Erang Peter | D | 912,3 " |
| 3. Schulz Tobias | D | 902,3 " |
| 4. H. Payer HB | 902,0, | 5. P. Uhlig D 900,3, |
| 6. E. Ewald D | 898, | 7. H. Kronlachner OE |
| 896,3, | 8. R. Matt FL | 873,0, |
| 8. B. Schaden | HB | 873,0, |
| 10. G. Ulsamer D | 867,3, | 11. St. |
| Sattler D | 847,3, | 12. L. Berger OE |
| 836,3, | 13. F. Höller OE | 834,7, |
| 14. H. Emmenegger | HB | 834, |
| 15. B. Hauschild D | 825,3, | 16. E. |
| Lipperer D | 822,7, | 17. D. Tooren PH |
| 815,7, | 18. W. Lemmerhofer OE | 813,7, |
| 19. H. Budy D, | 20. M. Kuestner D, | 810,3, |
| 21. H. Hoffmann D | 794,7, | 22. W. Weichaus OE, |
| 783,3, | 23. W. Christian D, | 769,3, |
| 24. A. Witt D, | 764,7, | 25. A. Künzel D, |
| 758,0, | 26. J. Steinmeier D, | 754,7, |
| 27. H. Richter D, | 752,3, | 28. H. Hölzl OE, |
| 748,0, | 29. A. Müller D, | 731,0, |
| 30. B. Scheifele D, | 700,0, | 31. G. Caduff HB |
| 699,0, | 32. Stefan Höllein D, | 696,3, |
| 33. HJ Studer | 683,3, | 34. P. Heinzel D, |
| 682,7, | 35. Th. Ott D, | 606,3, |
| 36. G. Luff D, | 280,3, | 37. P. Schmidleitner OE, |
| 155,3 Punkte. | | |



Die abschließenden Worte sprach der Obmann des Modellflugclubs und Veranstalters, Günther Wisgickl. Sie haben ihre Sache recht gut gemacht !

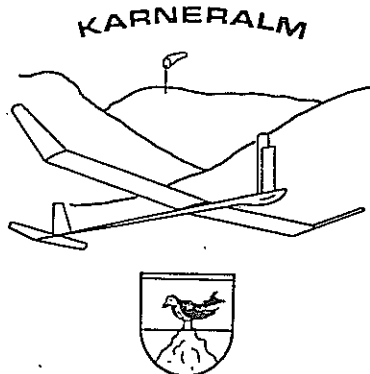


2. INTERNATIONALE MODELL-FLUGWOCHE

11. bis 17. Juli 1988

2. Freundschaftscup 17. Heri-Kargl-Cup 8. Europacup-Austria

Von OSR Dir. Felix Schöbel



Ein Nachtgewitter und Nebel und Regen am Vormittag des 12. Juli ließen die 19 Teilnehmer am 2. Internationalen Freundschaftscup auf der Karneralm vorerst etwas bangen, ob die Durchführung des Wettbewerbs möglich sei. Noch am Vormittag klarte das Wetter auf, und so konnte Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier um 14 Uhr pünktlich eröffnen.

Die Maximalzeit wurde mit 180 Sekunden festgelegt, und nach dem 3. Durchgang lagen noch 8 Teilnehmer zeitgleich an der Spitze. Nach dem 4. Durchgang waren nur mehr Jandt (D) und Bochanski (Polen) zeitgleich in Führung, während Felix Schöbel jun. (OE) um 3 Sekunden sein 4. Max verpaßte. Es folgten knapp dahinter Lintner (OE), Pawlik (Polen) und Schneck (OE).

Der 5. Durchgang endete dann aber überraschend: während Jandt sein 5. Max und sich schon auf ein Stechen mit dem Polen vorbereitete, beendete dieser seinen 5. Flug mit nur 130 Sekunden. Da jedoch Schöbel, Lintner und Schneck ein Max

erflogen, rutschte der Pole sogar an die 5. Stelle ab.

Für die Mannschaftswertung wurde jedem Ausländer ein Österreicher zugelost. Siegermannschaft wurden der 1. und 3., 2. Mannschaft der 7. und 8. und 3. Mannschaft der 4. und 11. in der Einzelwertung.

Nach einem Ruhetag mit etwas Training bei südlichen Winden und einem Grillabend mit Kegeln und Bogenschießen in Ramingstein "begrüßte" am 14. Juli die 23 Teilnehmer aus 6 Nationen zum Frühstück starker Wind aus südlicher Richtung mit Nebel und Regen, der zwar zur Ideallrichtung auf NW am Vormittag umschlug, aber durch anhaltenden Nebel und Regen den Startbeginn des 17. Int. Heri Kargl-Cups bis 16,00 Uhr hinauszögerte. Ein großes Lob verdient Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier für seinen Entschluß, so spät, bei etwas unsicherer Wetterlage noch den Wettbewerb zu beginnen. Ebenso sollen auch die Teilnehmer noch gelobt werden, die von Stunde zu Stunde auf den Beginn des Wettbewerbes warteten, und zum Teil etwas unmutig dem Ruf des Wettbewerbsleiters folgten.

Als Lohn klarte das Wetter dann etwas auf, und es wurden ganz ausgezeichnete Leistungen erzielt. Mit gleichmäßigen Flügen erreichten Musil (OK), Lintner (OE) und Mach (OK) - in dieser Reihenfolge auch Europameister 1981, 1984, und 1987 die 500%-Marke, wodurch ein Stechfliegen notwendig wurde. Diese 3 waren dafür, das Stechfliegen trotz des seit dem 5. Durchgang wieder beginnenden Regens noch um 20,25 Uhr !!! durchzuführen, welches Mach vor Lintner und Musil für sich entschied. (Zum Glück, wie sich am Freitag früh herausstellte - dichter Schneefall verwandelte während des Frühstücks die Karneralm in eine Winterlandschaft). Da an diesem Tag kein Training möglich war - der Schneefall dauerte bis in die Nachmittagsstunden - nutzten die Teilnehmer die Zeit zu Fahrten in die Talregion Ramingstein. Am frühen Abend trafen dann alle Teilnehmer mit ihren Angehörigen und Funktionären zu einem Grillfest auf der Karneralm wieder ein. Hier konnte Wettbewerbsleiter Baier den vorsitzenden der int. Jury, Otto-kar Saffek (CS) herzlichst

begrüßen und sich auch dafür bedanken daß die Interessen der F1E-flieger so verdienstvoll vertreten hat. Nach den Bemühungen des Vaters des Hangfluges, Hans Gremmer, sowie des F1-E BFR Felix Schobel, ist es letztlich Saffeks Verdienst, daß ab 1989 in der Klasse F1E Weltmeisterschaften durchgeführt werden können.

Je ein Fäßchen Freibier spendeten der Bürgermeister, der Fremdenverkehrsobmann von Ramingstein und der Gastwirt, der auch eine Einmann-Band mit Helmut Kühr organisierte und dadurch ermöglichte, daß nach dem Abendessen fleißig das Tanzbein geschwungen wurde, was die gute Laune wesentlich erhöhte. Erst in den frühen Morgenstunden kehrte in dem Hause Ruhe ein.

Relativ schönes Wetter mit günstigen Winden aus NW begrüßte das auf 29 Personen angewachsene Teilnehmerfeld beim

8. EUROPA CUP AUSTRIA.

Den Ehrenschatz hatten die Landeshauptleute aus Salzburg und Niederösterreich übernommen.

Pünktlich um 10,30 konnte der Wettbewerbsleiter den Wettbewerb eröffnen.

Die Teilnehmer hatten unter wechselnden und stark turbulenten Windverhältnissen zu kämpfen, was schon durch die Tatsache ersichtlich ist, daß nach dem 3. Durchgang ein Österreicher, ein Pole, ein Tscheche und ein Deutscher zeitgleich in Führung lagen. Im 4. Durchgang erzielte aber keiner von ihnen ein Max, wodurch ein Stechen unwahrscheinlich wurde. Mit einem Max sicherte sich schließlich Musil (OK) vor seinem Clubkollegen Mach nicht nur den Meistertitel, sondern auch souverän die Clubwertung. Daß ein Neuling, F. Koch (OE),



an dritter Stelle landete, ist sehr erfreulich.

Zur Siegerehrung richtete vorerst der F1E-Bundesfachreferent, OSR Felix Schobel, Worte des Dankes an die Teilnehmer, für ihr Kommen und für ihren Einsatz, an die Funktionäre, insbesondere an WL Wolfgang Baier, der alle Bewerbe der Flugwoche protestlos über die Bühne brachte; ganz besonders hob er den Einsatz des Rückholdienstes (Jugendliche des USC Ramingstein) hervor, der den Teilnehmern viele Mühen des Rückholens der Modelle ersparte. Er bedankte sich auch bei der Gemeinde und dem Fremdenverkehrsverband Ramingstein für die großzügige finanzielle Unterstützung und bei den Stiftern der vielen Ehrenpreise (Landesregierungen von Salzburg und NÖ, Union Bundes- und Landesleitung NÖ, Gemeinde Ramingstein und Obergrafendorf, Fremdenverkehrsverband Ramingstein, Raiffei-

senbank Obergrafendorf und Ramingstein und viele andere).

Nach Worten der Anerkennung der Leistungen der Modellsportler durch den Bürgermeister von Ramingstein, Richard Maier und einer Kurzsprache des Vorsitzenden der int.Jury, Ottokar Saffek, nahm der Wettbewerbsleiter Major Wolfgang Baier die Siegerehrung vor.

Mit dem Austausch von Erinnerungsgeschenken, Ehrennadeln und stimungsvoller Tanzmusik endete die 2. internationale Modellflugwoche auf der Karneralm.

DIE ERGEBNISSE

2. Int. Freundschaftscup F1E

Einzelwertung - 19 Teilnehmer

- | | | |
|--------------------|----|------------|
| 1. Jandt F. | D | 500 Punkte |
| 2. Schobel F. jun. | OE | 498 " |
| 3. Lintner K. | OE | 493 " |

Mannschaftswertung - 9 Mannschaften

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Jandt - Lintner | 993,89 Punkte |
| 2. Athes - Aust | 906,11 " |
| 3. Leja - Schneck | 878,33 " |

17. Int. Heri Kargl Cup F1E

1. Mach J. OK 500 + 225 Punkte

2. Lintner K. OE 500 + 140 "

3. Musil R. OE 500 + 51 "

8. EUROPA CUP AUSTRIA in F1E

Einzelwertung - 29 Teilnehmer

1. Musil R. OK 491,67 Punkte

2. Mach J. OK 481,11 "

3. Koch F. OE 477,23 "

Clubwertung - 9 Mannschaften

1. LMK Dobre OK 972,78 Punkte

2. MBC Vogelweide OE 831,68 "

3. Tatrazanski SP 831,11 "

Nationenwertung

1. Österreich 1368,34 Punkte

2. Deutschland 1162,22 "

3. Polen 1111,11 "



Hermann Lerchenberger

Am 15. Mai 1988 fand auf dem Modellflugplatz Wörgl-Kundl der 5. Nationale "Tiroler Adler" RC III-Wettbewerb statt. 14 Teilnehmer aus Oberösterreich, Kärnten, Vorarlberg und Tirol nahmen daran teil. Zum ersten Mal wurde das neue RC III-Programm geflogen, welches nicht gerade von allen Teilnehmern kommentarlos aufgenommen wurde. Besonders kritisiert wurde der Zeitpunkt der Programmstellung, in einem Jahr, in dem Staatsmeisterschaften in dieser Klasse stattfinden. Es mußten neue Modelle gebaut werden bzw. waren jene im Vorteil, die sich bereits mit F3A befaßt haben.

Aber nun zum Wettbewerb. Bei sehr schönem, fast windstillem Wetter wurde pünktlich um 1/2 10 Uhr begonnen. Natürlich setzte sich der regierende Staatsmeister Alfred Trettenbrein mit 751 Punkten vor Thomas Voltleitner mit 713 Punkten an die Spitze.

Im zweiten Durchgang konnte sich jedoch Wolfgang Weichaus mit einem 771 Punkte-Flug zwischen diese beiden hineinschieben.

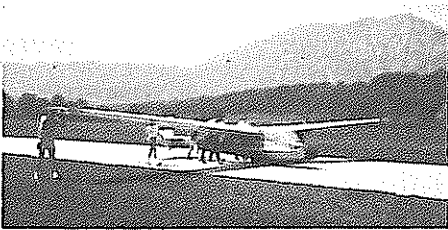
Im dritten Durchgang frischte der Wind etwas auf. Die Entscheidung fiel erst nach dem letzten Flug. Wolfgang Weichaus konnte den Staatsmeister Alfred Trettenbrein mit einem großartigen Flug auf den 2. Platz verweisen.



Die gleichzeitig gewertete Tiroler Landesmeisterschaft konnte der Vorjahresmeister Hermann Lerchenberger vor dem jungen Lienzer Friedrich Dietrich für sich entscheiden. Der dritte Durchgang mußte kurz unterbrochen werden, weil ein bemann-

- DIE ERGEBNISSE :**
1. Weichaus Wolfgang SFU Schärding 1544 P
 2. Trettenbrein Alfr. MFC St. Paul 1499 P
 3. Voitleitner Thom. Ikarus Enns 1445 P
 4. M. Weigl 1342, 5. H. Lerchenberger 1291,
 6. F. Dietrich 1257, 7. E. Wultsch 1247, 8. U. Scherling 1235, 9. H. Halbreiner 1213, 10. A. Ledermüller 1203, 11. J. Ledermüller 1139, 12. K. Bertschler 1059, 13. R. Huber 1027, 14. J. Arzberger 834 Punkte.

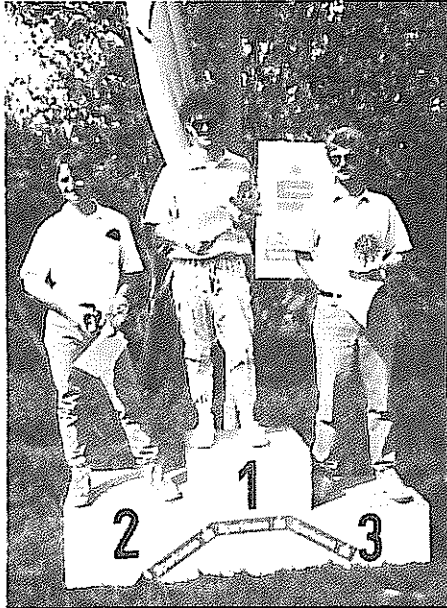
- RC III Landesmeisterschaft - Tirol**
1. H. Lerchenberger MFC Wörgl 1291 P
 2. Friedr. Dietrich ÖMV Lienz 1257 P
 3. A. Ledermüller MFC Wörgl 1203 P
 4. J. Ledermüller 1139, 5. R. Huber 1027, 6. J. Arzberger 834 Punkte.



Besuch des "Großen Bruders"

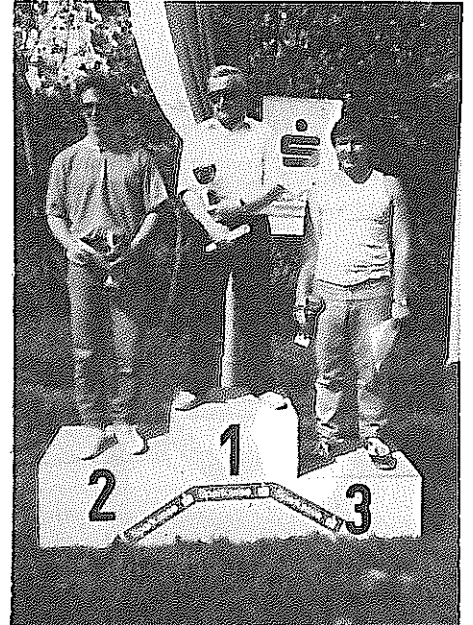
tes Segelflugzeug sich mit Flügelwackeln zur Landung anmeldete. Mit einem schönen Slip setzte der Pilot seine Maschine auf den Platz.

Unser Modellflugplatz wurde schon oft von "abgesoffenen" Seglern zur Landung ausgesucht. Die großen Brüder sind uns immer willkommen.



Die Sieger des "Tiroler Adler" :
1. W. Weichaus, 2. A. Trettenbrein, 3. Th. Voitleitner

Abschließend wollen wir den angereisten Teilnehmern für ihr Kommen danken. Herzlichen Dank auch den Punkterichtern und allen Helfern. Herzlichen Dank auch der "Damenriege", welche für das leibliche Wohl gesorgt hat.



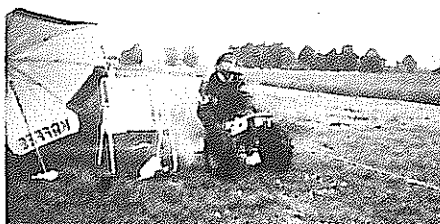
Die Tiroler Meister in RC III :
1. H. Lerchenberger, 2. F. Dietrich, 3. A. Ledermüller



Das Wetter spielte einigermaßen mit, und es besserte sich während des Wettbewerbes bis zur Windstille. Nur im 3. Durchgang wurden die Teilnehmer mit den Startnummern 11 bis 18 vom Wind etwas "verblasen".

Zum ersten Mal wurde eine Durchgangsbezogene Wertung durchgeführt. Da der bisherige Wanderpokal voriges Jahr zum dritten Mal von Ekkehard Wieser gewonnen wurde und damit in seinen Besitz übergang, gab es heuer einen neuen Wanderpokal, der dann auch gleich vom glücklichen Sieger 1988, Kurt Sporer vom TMC-Innsbruck, entführt wurde. Zweiter wurde Bruno Klingenschmid von der MBG Hall vor dem Wörgler Werner Ehrenstraßer.

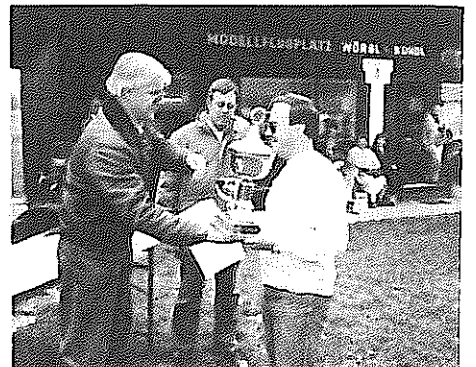
An dieser Stelle wollen wir allen Funktionären, angefangen beim Wettbewerbsleiter bis zum Zettelträger, vor allem aber unseren Damen in der Küche, ein ganz dickes "Dankeschön" sagen, für ihre großartige Mitarbeit.



Der Windenfahrer Karl Kirchner

DIE ERGEBNISSE :

1. Sporer Kurt TMC-IBK 1989 P
2. Klingenschmid Br. MBG Hall 1968 P
3. Ehrenstraßer Wer. MFC Wörgl. 1930 P
4. U. Weber 1902, 5. J. Ehrenstraßer 1892, 6. H. Lerchenberger 1873, 7. N. Jenny 1857, 8. W. Eckel 1830, 9. W. Ramsteiner 1762, 10. E. Maderthanner 1730, 11. B. Zumstein 1716, 12. H. Gebhardt 1698, 13. W. Kirchner 1630, 14. A. Walter 1624, H. Gölz 1619, 16. Th. Kurz 1581, 17. B. Oberlin 1570, 18. E. Wieser 1556, 19. S. Berger 1553, 20. M. Saurwein 1457, 21. K. Wendel 1441, 22. G. Koch 1112 Punkte.



LSL Ekkehard Wieser und Wettbewerbsleiter Wastl Gasteiger beglückwünschten den Sieger Kurt Sporer, v.l.n.r.

Modellfliegerclub
Wörgl

8. Tiroler Großseglerwettbewerb
um den
Sparkassen Wanderpokal

Wettbewerbsleiter Kurt Sporer
Punkterichter: Ekkehard Wieser, Werner Ehrenstraßer, Bruno Klingenschmid, Werner Ehrenstraßer, Kurt Sporer

Modellflugplatz Wörgl - Burgl
am Samstag dem 21. Mai 1988 - 9 Uhr

Wettbewerbsleiter: Kurt Sporer
Punkterichter: Ekkehard Wieser, Werner Ehrenstraßer, Bruno Klingenschmid, Werner Ehrenstraßer, Kurt Sporer

Hermann Lerchenberger

Am Pfingstsonntag, dem 21. Mai 1988, führte der MFC-Wörgl zum neunten Mal seinen Großseglerwettbewerb um den Sparkassen-Wanderpokal durch.

Von 30 gemeldeten Teilnehmern aus Deutschland, der Schweiz und Österreich stellten sich 22 den Punkterichtern. Geflogen wurde wie immer mit Seglern ab 4 m Spannweite oder 90 dm² Flächeninhalt.

Das Programm beginnt mit Windenhochstart, Ausklinken, Verfahrenskurve, Dreieck, Horizontale Acht, Landeanflug und Landung.



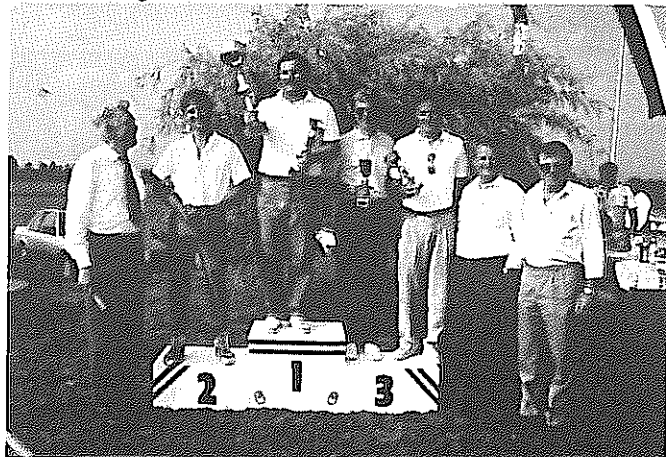
Mit strengem Blick: Wettbewerbsleiter Wastl Gasteiger



19. INNVIERTLER WANDER- POKALFLIEGEN in den Klassen RC III + F3A

Günter Ebeleseder

Den jährlichen Höhepunkt im Vereinsleben der Schäringer Modellflieger stellt zweifellos das Innviertler Wanderpokalfliegen in den Klassen RC III und F3A dar. Unter Leitung von Karl und Resi Späth organisierte ein routiniertes Team das Ereignis. Die größte Frage lautete: Wird die berühmte Leitung zum Wettermacher funktionieren? Die Wetterfrösche sprachen von Gewittern und Regenschauern.



Gruppenfoto in der Klasse RC III v.l.: LA Johann Buchinger, 2. A. Trettenbrein, 1. Ernst Durst, zweimal 3. H. Danksagmüller + P. Ortner, Obmann der FU Schärding Josef Gruber und SL der Modellflieger Schärding, Karl Späth

Rödelmodell

Die Hang-Fighter kommen!!!
Hawker Hunter

1200 mm
1050 mm

Hunter Schnellbausatz
Best.-Nr. 011430
unverbindl.
Preiseempf. DM 245.—

In Kürze lieferbar
Fragen Sie Ihren
Fachhändler

Hunter Schnellbausatz +
Fertigfläche
Best.-Nr. 011440
unverbindl.
Preiseempf. DM 325.—

Rödel Modellbau Technik
D 8220 Schönggen/Tel. 03649/1222



Die ersten Gäste erschienen am Freitag Abend. Ihr Training wurde von einer herannahenden Gewitterfront unterbrochen. Die ganze Nacht war die Hölle los. Am Samstag fuhr die Teilnehmer in teilweise strömendem Regen Richtung Ranseredt. Unglaublich, aber wahr: um 8 Uhr fielen die letzten Tropfen, eine Brise von Ost vertrieb die Wolken, und die Spannung verlagerte sich vom Veranstalter auf die Piloten. 13 wackere Kämpfer aus 7 Bundesländern traten an. Den weitesten Weg hatten zwei "Seedler" hinter sich (ca. 350 km).

Nach dem ersten Durchgang trennten den Führenden Durst vom 4. bloß 19 Punkte! Im zweiten Durchgang wechselten dauernd die Positionen: Durst, Trettenbrein, Weichaus, Danksagmüller und Ortner folgten dicht auf dicht.

Vor dem 3. Durchgang gab es eine ordentliche Stärkung. 2 Mann am Grill und 3 bis 4 Damen in der



Die Sieger: 1. Kurt Sporer, 2. Bruno Klingenschmid, 3. Werner Ehrenstrasser

Kantine sorgten für abwehlungsreiches Essen und den nötigen "Sprit". Der letzte Durchgang war wieder spannend. Durst konnte seine Position behaupten. Neuhaus verfehlte das neu errichtete Stockerl knapp.

Am Abend gab es ein gemütliches Beisammensein mit Musik. Unser besorgter Blick zum Himmel war berechtigt. Die Nacht brachte uns wieder Regen. Der Sonntag war grau und trüb. Wieder waren etliche Piloten im Regen angeereit. 18 Teilnehmer aus 6 Bundesländern und zwei Gastpiloten aus der benachbarten Bundesrepublik traten in F3A an. Laut Papierform mußte der Sieg

zwischen Kronlachner und Kowarz entschieden werden. Um das ganze durchsichtig zu machen, hatte unser "Computer-Dompteur" und Chefauswerter Konrad Weixelbaumer, ein vielen noch bekannter Ex-F3A-Spitzenpilot, sich was ausgedacht: Jeder Teilnehmer konnte nach sei-



Gruppenfoto in der Klasse F3A v.l.: LSL Johann Niederwimmer, 2. H. Kowarz, 1. Heinz Kronlachner, 3. A. Trettenbrein, Karl Späth und BSL Edwin Krill

nem Flug die Eingabe der Punkte mitverfolgen, wobei namentlich die Punkterichter am Bildschirm erschienen, da diese nichts gegen eine Offenlegung hatten. Diese Art der Auswertung wurde von den Teilnehmern mit Begeisterung verfolgt. Es gab keinerlei Unstimmigkeiten.

Den ersten Durchgang entschied Kronlachner für sich, gefolgt von Kowarz. In einem Respektabstand tummelte sich dicht an dicht das Feld.

Voitleitner war mit einem Motorabsteller im 1. und 3. Durchgang der Pechvogel des Tages. In einem ausgezeichneten 2. Durchgang zeigt er, was er wirklich kann.

Das Wetter hielt wider Erwarten durch. Ein Gewitter war am Ende des 2. Durchganges so nahe, daß man den Regen sehen konnte. Am Platz aber blieb es trocken.



MODELLSPORTTAGE in Friesach / Kärnten

Den Start machte am Samstag, dem 7. Mai 1988 der 3. Teilwettbewerb des Dürnwirth-Kipper-Webra-Kärnten-Cup, Klasse RC/MS.

Bei sehr angenehmen Witterungsbedingungen wurde der 1. Durchgang vom Organisator und Cup-Gründer, Peter Dürnwirth, um 9,30 Uhr gestartet.

Von den 14 gemeldeten traten 11 Teilnehmer zum Wettbewerb an.

Den 1. Durchgang gewann Werner Schumach von der MFG-St.Veit/Glan, vor Friedrich Taxer und Werner Taxer, beide ÖMV Feistritz/Drau.

Im 2. Durchgang setzte sich mit einem sehr guten Flug Walter Taxer an die Spitze, vor Franz Lang, ASKÖ/Spittal/Drau und Alfons Stark, 1. MFV Friesach. (Er ist der Führende des Kärntner Cup 1988, nach zwei Teilwettbewerben und zwei Siegen - Finckenstein und Feistritz.

Der 3. Durchgang verlief ganz im Zeichen von Walter Taxer, der sich mit einem Superflug und mit der Tageshöchstnote an die Spitze setzte, gefolgt von dem sehr gut fliegenden Franz Lang und dem zweiten Friesacher, der heuer seine erste Cup-Saison bestreitet, Wolfgang Perner.

Die Endwertung lautete daher:

1. und Sieger des 3. Teilwettbewerbs Walter Taxer, ÖMV Feistritz
2. Franz Lang, ASKÖ Spittal/Drau
3. Werner Schumach, MFG St. Veit.

Der 3. Durchgang brachte einen spannenden Kampf um Platz 3. Der junge Augsburger Menzinger flog gut. Trettenbrein hatte beim Start seines Motors Probleme. Dann wuchs er aber im Flug über sich selbst hinaus und erkämpfte sich den noch verbliebenen Platz am Stockerl.

Die Jury, bestehend aus BSL Krill, LSL Niederwimmer und LSL Wöger war bis zur Siegerehrung arbeitslos. Es wurde auch gleichzeitig die OÖ Landesmeisterschaft in der Klasse F3A herausgewertet. Die Meggenhofer hatten anscheinend das ganze Siegerstockerl gepachtet.

Wie schon bei RC III bekamen auch alle F3A-Piloten einen Sachpreis oder Pokal. Dafür sei allen Spendern recht herzlich gedankt. Einhellig war man der Meinung, daß man auch nächstes Jahr beim 20-jährigen Jubiläum wieder dabei sein werde.



Kärntner Landesmeisterschaft RC/MS

Bei schwierigen Witterungsbedingungen wurde der Wettbewerb pünktlich von Wettbewerbsleiter Erich Dürnwirth pünktlich um 9 Uhr gestartet.

Von den 10 genannten Modellflugpiloten gingen 8 an den Start.

Den Sieg im 1. Durchgang holte sich der regierende Kärntner Meister, Alfons Stark, vor Franz Lang und Peter Dürnwirth.

Im 2. Durchgang setzte sich der "Hausherr" Peter Dürnwirth, vor Werner Schumach (Abo-Meister der letzten Jahre) und den stark aufgehenden Steierer Werner Hödl an die Spitze.

Der 3. Durchgang war ein richtiger Finaldurchgang. Es ging ja auch um den sehr begehrten Sieg in der Kärntner Meisterschaft.

Diesen Durchgang gewann Wolfgang Hödl knapp vor dem in dieser Saison sehr gut fliegenden Peter Dürnwirth, gefolgt von Werner Schumach.

Damit stand fest:

1. Peter Dürnwirth vom 1. MFV-Friesach, verteidigte die Führung und siegte beim Nationalen Burgstadt-Friesach-Pokalfliegen vor Werner Schumach, MFG St.Veit und Franz Lang, ASKÖ - Spittal/Drau.

Bei der Landesmeisterschaft lautete die Endreihung:

1. Peter Dürnwirth 1. MFV-Friesach
2. Werner Schumach MFG St. Veit
3. Franz Lang ASKÖ-Spittal/Drau

Zum Abschluß sei noch allen, die bei diesen Modellsporttagen im Einsatz waren, besonders den Frauen der einzelnen Mitglieder sowie den Punkterichtern und Piloten aufs herzlichste gedankt.

DIE OFFIZIELLE ERGEBNISSE

Klasse RC III - Nat. Kunstflug:

1. Durst Ernst UMBC Waidh./Y 1494 P
2. Trettenbrein A. MFC St. Paul 1473 P
3. Ortner Peter UMFC Waidh./Y 1455 P
- Danksagmüller H. ÖMV Wien 1455 P
5. W. Weichhaus 1444, 6. A. Hubmann 1433,
7. Josef Stoiber 1367, 8. H.J. Gstettner 1360,
9. H. Hölzl 1359, 10. N. Weniger 1337
11. M. Weigl 1264, 12. Th. Voitleitner 1245
13. J. Parzer 1205 Punkte.

Klasse F3A - FAI - Kunstflug:

1. Kronlachner H. UMFC Meggenhofen 2879 P
2. Kowarz Hermann ÖMV Salzburg 2719 P
3. Trettenbrein A. MFC St. Paul 2623 P
4. R. Menzinger (D) 2604, 5. E. Durst 2603 P
6. L. Berger 2585, 7. F. Höller 2538, 8. P. Schmidleitner 2468,
9. H. Danksagmüller 2465, 10. W. Weichhaus 2417,
11. J. Stoiber 2409, 12. P. Ortner 2408, 13. H. Hölzl 2376
14. W. Rekersch 2321, 15. J. Gstettner 2283
16. N. Weniger 2264, 17. Th. Pfnür 2248,
18. A. Müller (D) 2236 Punkte.



1. STEIRISCHER ASKÖ - JUGENDWETTBEWERB

Von Willibald Stocker

Nach langjährigen Anlaufversuchen war es endlich soweit.

Der 1. Steirische ASKÖ-Jugendwettbewerb wurde am 15. Mai 1988 auf unserem Modellflugplatz in Eppenstein durchgeführt. Zuerst war geplant, zwei Jugendgruppen zu werten (bis 14 und von 14-18 Jahre).

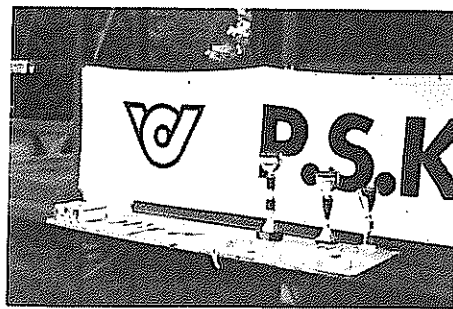
Nach etlichen telefonischen Rücksprachen mit anderen Vereinen mußte dieser Gedanke fallengelassen werden, und es wurde nur eine Wertung bis 18 Jahre vorgesehen. Hier sei kritisch angemerkt, daß wirklich wenig Jugendaufwuchs in den Vereinen vorhanden ist.

Die Wettbewerbsaufgabe war nach F3B-Muster - Zeitfliegen - Limit 3 Minuten und Ziellandung.

Geflogen wurden 3 Durchgänge, wobei der schlechteste gestrichen wurde. Die Teilnehmer kamen aus 4 Vereinen. Das augenscheinlichste Merkmal während des Wettbewerbes war, daß die jugendlichen Teilnehmer äußerst fair und kameradschaftlich hilfsbereit waren, was bei sonstigen Wettbewerben nicht immer feststellbar ist. Proteste gab es keine.

Die Siegerehrung wurde nach Beendigung des 3. Durchganges auf unserem Modellflugplatz durchgeführt, und Pokale und Sachpreise, gespendet von der PSK, überreicht. Einen Sachpreis erhielt jeder Teilnehmer.

Unser Verein beabsichtigt im kommenden Jahr wieder einen Jugendwettbewerb durchzuführen, und ich rufe alle steirischen Vereine auf (warum nur die Steirer? Red.), mit ihren jugendlichen Mitgliedern bei diesem Wettbewerb mitzumachen!



Der Gabentisch



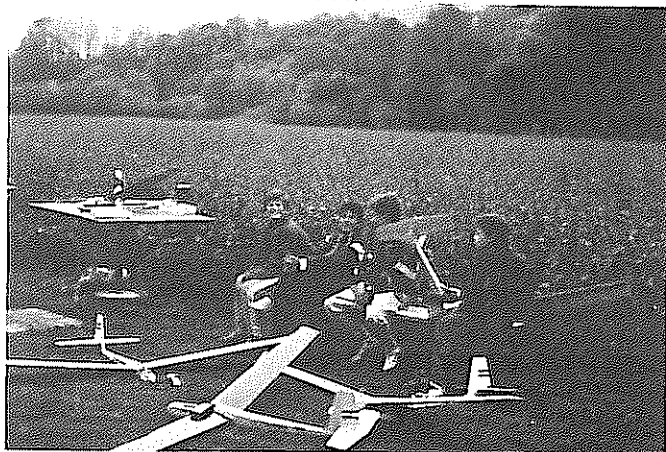
Funktionäre in Tätigkeit



Aufmerksame Beobachter und Jury



Am Rande des Geschehens



Fachgespräche unter den Wettbewerben



Teilnehmer und Funktionäre

DIE ERGEBNISSE - Gesamtwertung :

| 1. und Gesamtsieger | | |
|---------------------|-------------------|------|
| GABRIEL Meiko | PSK-ASKÖ Judenbg. | 2000 |
| 2. EITLMAYR Mark | WSV Liezen | 1962 |
| 3. HAAS Hermann | Union Eisenerz | 1958 |
| 4. BINDER Ronald | MFC Leoben | 1920 |
| 5. ETLINGER Manfr. | WSV Liezen | 1855 |
| 6. AIGNER Andreas | Union Eisenerz | 1851 |
| 7. SCARDELLY Thom. | PSK ASKÖ Judenbg. | 1823 |
| 8. SCHACHNER Mart. | WSV-Liezen | 1750 |
| 9. HEITZER Mark | PSK ASKÖ Judenbg. | 1558 |
| 10. FRAISSL Kurt | detto | 1535 |
| 11. LECHNER Georg | Union Eisenerz | 1371 |
| 12. BIRNSTINGL Ch. | detto | 1359 |
| 13. WALLNER Robert | UMFC Zeltweg | 1356 |

ASKÖ - Wertung :

| | | |
|--------------------|-------------------|------|
| 1. Gabriel Meiko | PSK-ASKÖ Judenbg. | 2000 |
| 2. EITLMAYR Mark | WSV Liezen | 1962 |
| 3. BINDER Ronald | MFC Leoben | 1920 |
| 4. ETLINGER Manfr. | WSV Liezen | 1855 |
| 5. SCARDELLY Th. | PSK-ASKÖ Judenbg. | 1823 |
| 6. SCHACHNER Mart. | WSV Liezen | 1750 |
| 7. HEITZER Mark | PSK-ASKÖ Judenbg. | 1585 |
| 8. FRAISSL Kurt | detto | 1535 |

Rödelmodell

Laser 200

Best.-Nr. 01 1420

Endlich ist es soweit.
Für alle geübten Flieger,
die ein kleines
handliches Flugzeug
wünschen, ist



unsere spritzige
und wendige Laser 200
das richtige Flugzeug.
Spannweite: 1100 mm; Länge: 650 mm
Ebenfalls im Baukasten beinhaltet
ist der aufwendige Decorsatz, der Ihrem
Modell das richtige Finish gibt.

In Kürze lieferbar
Fragen Sie Ihren
Fachhändler

noch 33 Modelle in unserem
farbigen Hauptkatalog. Sie erhalten
ihn von uns für DM 8,- in Briefmarken.

Unverbindliche Preisempf: 155,- DM
Fragen Sie Ihren Fachhändler
Rödel Modellbau Technik
D 6260 Strömmen, Tel. 02263-1423



2. Antikmodell-Freundschaftsfliegen am Spitzerberg, 24.-28. Mai 1988

Teilnehmer aus vier Nationen folgen dem Aufruf der Antik-Modellflugfreunde von Österreich. Karl Benes ruft, und Freunde aus Ungarn, Italien, BRD und Österreicher kommen, um ca. 50 alte Modelle (Gummi-, Motor- und Segelflugmodelle) aus den Jahren 1930 - 1957 zu zeigen und vorzuführen.

In jeder Klasse wird ein Wertungsfliegen abgehalten, wobei die Segelflugmodelle das Hauptfeld bilden.

Die Deutschen sind mit Motormaschinen vertreten; und die Italiener sind Meister in der Gummiklasse. Die Wertung bestand wie in F4 C aus einer Bau- und Flugwertung.

Trotzdem dient dieses Fliegen und Zusammensein mehr der Freundschaft als dem unbedingten Siegen!

Die Österreicher kamen in der Mehrzahl mit Modellen der sogenannten Sperr-Reihe. Vom Specht über die Albatrosse zur Austria Meise ist alles vertreten. Als Gustostückerl nenne ich den Condor 1937 von Alfred Haiden aus Groß Sierning in NÖ, die Leipziger-Flügel-Ente von J. Hruska, sowie die Erwa 8 von P. Wurm, alle aus Österreich.

So besteigen am 2. Tag Sherpa's mit Flugmodellen den "Berg der Flieger", um ihre Modelle zu starten. Sieht man den Berg zum erstenmal, so glaubt jeder, schnell am Gipfel zu sein, aber wenn man einmal dran ist, erkennt man, daß man mehrmals rasten muß, um Puls und Atem zu beruhigen, denn nicht nur die Modelle sind Oldies, auch die Piloten zählen zu den älteren Semestern.

Unter dem großen Windsack richten wir unser Lager ein, und die Trainingsflüge beginnen. Der Wind paßt wie selten, und so kreisen bald, vom Baby bis zur Westmark, die Modelle im Hangaufwind. Keiner denkt an das Wertungsfliegen, bis schließlich

"zur Pflicht" gerufen wird. Die Enzesfelder nehmen die Durchführung in die Hand, und das Stoppen beginnt.

Viele Modelle schaffen das Maximum von 200 Sekunden, doch sind auch Absafer keine Seltenheit. Der Condor II, der Adler und die Austria Meise schaffen es, wieder zur Startstelle zurückzukommen.



Einer der "Alten", Alfred Haiden mit seiner Gattin

Applaus für jene, die das Glück hatten, ihre Modelle wieder am Startplatz landen zu können, lange Gesichter bei den weniger Glücklichen, die ihre Modelle von Witzen der anderen begleitet, mehr oder weniger weit zurückholen mußten.

Mittags bringt Herr Benes die Lunchpakete und Kühles zum Trinken. Gestärkt wird zum 3. und 4. Durchgang aufgerufen, und jene Teilnehmer, die an diesem Tag ihre vier Flüge absolvieren können haben großes Glück - aber davon noch später.

Müde, aber zufrieden, verlassen wir den Gipfel und streben der Schule zu. Hier begrüßen uns der Bundessektionsleiter Edwin Krill mit Gattin und all jene Oldies mit ihren Modellen, die nicht zum Hangfliegen geeignet waren. Bis zum Einbruch der Dunkelheit

fliegen die Gummi- und Motormodelle. Bewundert werden die Ungarn mit ihren exzellent ausgeführten Modellen und deren Finish, so hat das ungarische Rekordmodell OTOKA 1939 bei 160 cm Spannweite nur 120 Gramm! Die Italiener mit ihrem SAM-Präsidenten an der Spitze werden mit dem Aufziehen der Gummimotore kaum fertig, ununterbrochen sind Modelle in der Luft. (SAM = Society - Antik - Modell).

Das amerikanische Rekordmodell DICK KORDA 1939 setzte damals die Gummimotorflieger vor neue Maßstäbe: Einblattluftschraube mit kurzer Motorlaufzeit aber großer Höhe. Es flog auch am "Spitz" die größte Zeit. Doppeldecker waren die Stärke der Südländer. Ihre Motormodelle, bestückt mit 1 cm³ Taifun bis zum modernen Viertakter fliegen in dieser windstillen Abendstimmung bis zum Einbruch der Dunkelheit. Der Geruch des Dieseltreibstoffes erweckt in manchem von uns alte Erinnerungen, und die Fachsimpelei erreicht ihren Höhepunkt. Die "Hummel" kommt kaum über die Grasspitzen hinaus, während "Ben Buckle" wie wild durch die Gegend braust und die italienische Motorente "Experiment!" fast im Himmel verschwindet. An diesem lauen Abend sind die meisten Zuschauer da. Ehemalige Modellflieger und solche, die in ihrer Jugend Modelle bauten und flogen, heute aber nur mehr der Erinnerung fröhnen - auch sie kommen auf ihre Rechnung!

Der Sieger des 1. internationalen Seglerwettbewerbes 1937 am Spitzerberg begleitet uns alle 3 Tage! Ein rüstiger Mann, unser "Ehrenmitglied" Leopold Scheuer aus Wien. Bravo, daß Sie noch in Ihrem hohen Alter soviel Energie mitbringen!

Die alten "Fliegerherzen" schlugen an diesem Abend höher als sonst, und da es inzwischen Nacht wurde, war die Devise "einpacken und schlagen"!

Etliche Besucher wollten noch in der Schule übernachten, doch dort war schon alles belegt, und es gab

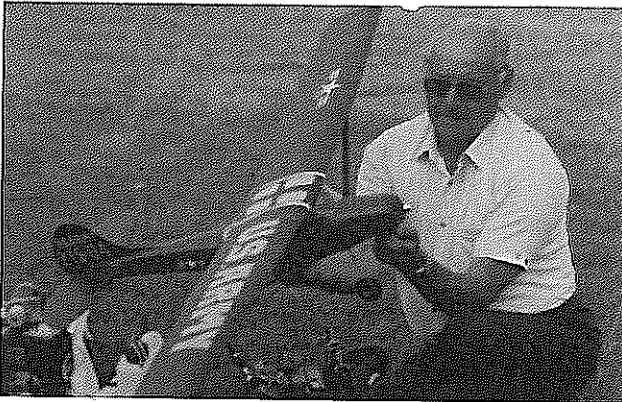
kein freies Bett mehr - und so mußte halt das Auto herhalten.

Am nächsten Morgen werden zwei Gruppen eingeteilt. In der Ebene fliegen die "Baby's", am Hang die Segler, um ihre restlichen Wertungen zu erhalten. Doch am bläst der Wind am Hang entlang, und so kann das Hangfliegen nicht durchgeführt werden. Probeflüge mittels Gummiseil verkürzen die Zeit, doch der Berg bleibt weiterhin unbefliegbar.

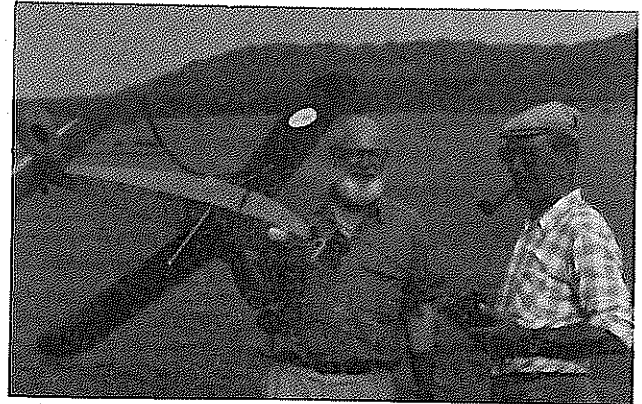
Die Deutschen liegen mit ihrem Chef Paul Hucke am Fuße des Ber-

ges im Schatten der Büsche, und Paulchen erzählt. ER, ein lebendes Kalendarium, weiß vieles von Modellen Erbauern, Konstrukteuren, Bewerben und Anekdoten, die sich alle um die Modellfliegerei drehen. Es ist interessant, ihm zuzuhören und man möchte an diesem Tag gar nicht mehr "aufsteigen".

Karl Benes konstruierte ein gar "wunderliches Fluggerät". Die Wiener kommen von den Hallen her, mit drei großen Luftballons, die ein Traggestell für den Babyschlepp tragen. Die Hitze ist groß, und



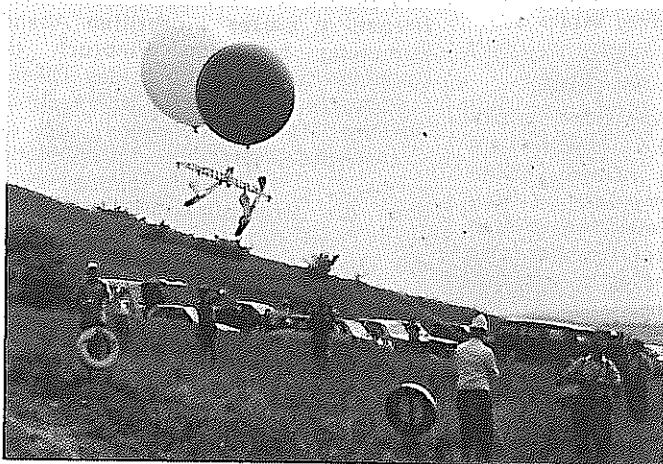
Wolfgang Sörgl, BRD macht seinen "BIRD-DOG" startfertig



Ob der auch fliegen wird? Er tat es!



Pausenlos wurden die Oldtimer von der Kuppe des Spitzerberges aus gestartet



"Schnick-Schnack", die Hochstartmaschine sollte gleich zwei Baby hochbringen



Die Italiener hatten auch viele Motormodelle mit

kaum am Startplatz angekommen geht es rumms, und ein Ballon gibt seinen Geist auf. Die gefesselte "Startrampe" wird mit zwei Baby's bestückt, um diese auf etwa 100 m Höhe zu bringen. Nach dem gemeinsamen funkgesteuerten Ausklinken fliegen die zwei Modelle um die längere Flugzeit. Leider stört der starke Wind dieses Vorhaben, und der große bauliche Aufwand erbrachte leider nicht den gewünschten Erfolg.

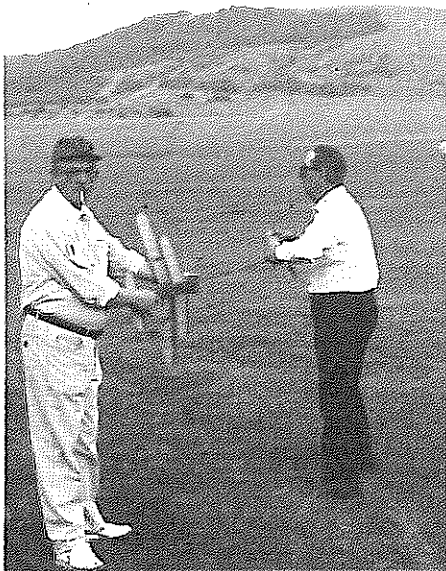
Dem "einstimmigen Beschluß" für heute aufzuhören wird Folge geleistet, und im nahen Prellenkirchen wird ein Keller-Heuriger besucht. Dieser Heurigenabend darf als "voller Erfolg" gemeldet werden.

Der letzte Tag bricht an, und beim Frühstück erkennt man jene "Weinbeisser", die zu lange dem Freundschaftstreffen huldigten; sie trinken zwei bis vier Tassen Kaffee - obwohl sie noch zwei Wertungsflüge ausständig haben und der Wind aus der falschen Richtung weht. Lagebesprechung am Parkplatz und die Bemerkung, der Wind sei "braunsbergverdächtig"! So zieht eine lange Autokolonne über Hainburg zum östlichsten Fluggelände von Österreich. Hier oben angekommen, ist der Himmel grau und ein Gewitter bei und über uns. Doch unsere Zähigkeit trägt Früchte. Nach kurzer Zeit wird ausgepackt und zusammengebaut, denn die restlichen Flüge müssen stattfinden. Die Sonne trocknet die Nässe, und die Thermik wird immer stärker. Ein wahres Vergnügen, die Modelle zu beobachten, selbst die kleinsten Modelle zeigen keine Tendenz, landen zu wollen. Alle die auf diesen herrlichen Aussichtsberg kamen werden nun belohnt. In der Ferne Bratislava, die Marchmündung und ihre Auen. Unmittelbar um uns die Donau, die Stadt Hainburg mit dem Burgberg und ... Maxzeiten bei jedem Flug. Freund, was willst Du mehr?

Strahlende Gesichter bei allen Teilnehmern - zurück zur BSS, und nach dem Essen die Siegerehrung. In der Modellbauwerkstätte hält Karl Benes die Laudatio, danach der ital. SAM-Präsident. Es werden vier 1. Preise vergeben, einer geht in die BRD, drei bleiben in unserer Heimat.

Ganz groß wurde auch heuer wieder das Damenprogramm von Frau Erika Benes, der Mutter von Karl Benes, durchgeführt.

Die Damen wurden am 1. Tag zu den Marchfeldschlössern gefahren, wo schon erfahrene Führer bereitstanden.



.... aber auch Gummimotormodelle brachten die Italiener mit

Die Begeisterung war groß, denn am 2. Tag konnte es Frau Benes kaum glauben, denn es hatten sich nicht nur die Damen, sondern auch 9 Herrn zur Abfahrt nach Wien eingefunden.

Der Stephansdom, Kärntnerstraße, Oper, Sacher-Mittagessen, Hofburg, Graben und das Riesenrad wurde von unseren Gästen anerkennend genossen. Der 3. Tag war mit einer Fahrt nach Schönbrunn belegt. Wieder waren es nicht nur die Damen, nein, auch die Herren wurden ganz still beim Anblick und der sachkundigen Führung durch das wunderschöne Schloß. Doch den Blick von der Gloriette über Wien nahmen unsere ausländischen Freunde mit nach Hause, als eine Erinnerung an unsere schöne Heimat Österreich.

Es hat sich wieder bestätigt, wie wichtig ein Damenprogramm ist, denn alle am Spitzerberg gebliebenen Modellflieger konnten sich beruhigt ihrem Hobby hingeben, denn sie wußten, daß ihre Damen mit guter Laune wieder kamen.

Die Verabschiedung der Teilnehmer war herzlich, und der Beschluß, sich 1989 wieder zu treffen, wurde mit Applaus begrüßt.

Den Akteuren, der Familie Jedingger, Frau Benes und Herrn Bober darf an dieser Stelle gedankt werden, besonders aber dem Initiator dieses Treffens, Karl Benes.

Die Teilnehmer des MBC-Enzesfeld

PS: Es gab weder Hektik noch Streß, und die Bezeichnung "Freundschaftsfliegen" findet volle Berechtigung.

Wieder zeigte die Bundessportschule Spitzerberg ihre Verbundenheit und Kooperationsbereitschaft mit den Modellfliegern!

Ein herzliches Dankeschön an den Schulleiter Erich Gindl sowie dem gesamten Schulpersonal!

Die Teilnehmer und ihre Modelle :

| | | |
|---------------|----|--|
| HUCKE Paul | D | Ursinus, "leb. Kalend." |
| HUCKE Andreas | D | Stiegker '39 |
| BÄYER Herbert | D | Strolch '37, BII '49 |
| PFANZ Karl | D | Strolch '37, Playboy '46 |
| SÖRDEL Wlfg. | D | Bergfalke '57, Junior 60 Bird Dog '57 |
| TRÖBS Volmar | D | Westmark '38, Hast, Baby Siral 4 |
| LENGYEL Otto | HA | Großer Winkler '30 |
| JUHASZ Ferenc | HA | OTOKA '39 |
| BENINI Alex. | I | Ao1a 22 '39, M 12 '36, D.G. 47 '41 |
| DORIO Gulio | I | CANARDICI '46, D.G. 163 BIPLANO '43 |

VITTORIO Paolo I ZEFFIRIO 1949
 TAVOLATO Franko Lulu MK II '49, Habicht
 TOMMEI Bruno I Dick Korda 1939
 MICHELI Luigi I D.G. 27 1936
 MARTINELLO Mar.I Ben Buckle 1937
 DRESSLER Hans OE Baby 1936
 ANTONI Hans OE Großer Reiher, Ströchl,
 Baby
 HAIDEN Alfred OE Kondor I '38, Baby,
 Hummel 1937

HLAVKA Hans OE Jaguar, Kl. Albatros
 BAYER Otto OE Jaguar, Kiggen, Baby
 BROSCHE Josef OE Großer Albatros 1938
 HOCHOFER Herb. OE Kondor II, Bergfalke '57
 HRUSKA Josef OE Leip.Flügel-Ente, Zugvog.
 ELLMAUTHALER OE Austria Meise
 BAIL Arthur OE Sperber W371, Ströchl
 STRIBERNY W. OE Großer Reiher
 WURM Martin OE Großer Albatros
 WURM Peter OE Erwa 8, Gr. Winkler '35

SALZMANN Rud. OE Austria Meise
 KLIENSKY Otto OE Baby
 PROSCHER Jul. OE Baby
 MACHO Johann OE Baby
 ENGEL Josef OE Sperber W 371
 JEDELSKY Er. OE Specht, Baby
 PFISTERER S. OE Austria Meise
 PINZOLITSCH F. OE Adler
 GASTEIGER F. OE Rhönsperber, Weihe 50
 BENES Karl OE Kondor II, Storch

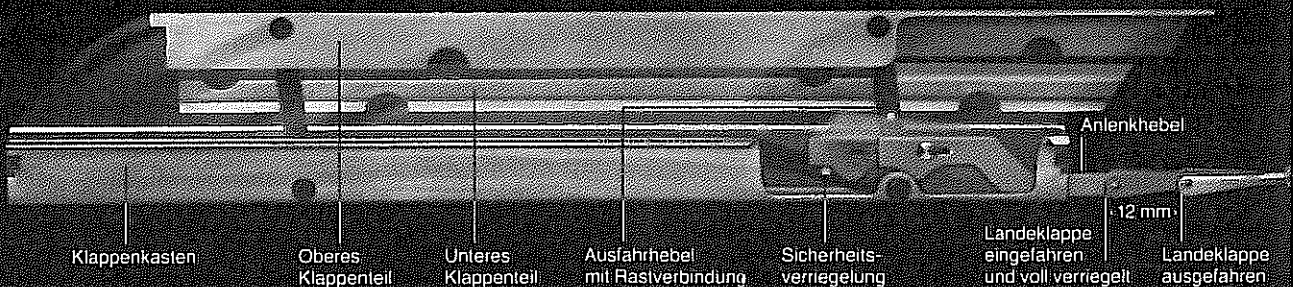


Der "Damenbetreuung" schlossen sich auch einige Herren an. Die Schlachtenbummler durch Wien vor Oper und Kärntnerstraße und dem Stefandsdom

Gruppenbild der "Schönsten". In der Mitte die "WEIHE" des Tirolers Gasteigner

Teck-Doppel-Landeklappen

für den Leistungsflug



GRAUPNER

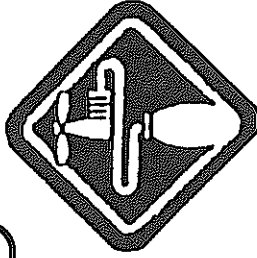
- groß dimensioniert • verwindungsfreie Metall-Kunststoff-Konstruktion • leichtgängig • Sicherheitsverriegelung
- leicht demontierbar

1 Paar Landeklappen 250 mm lang für Segler bis ca. 3,50 m Spannweite
 Best.-Nr. 1000/25

1 Paar Landeklappen 370 mm lang für Segler bis ca. 5 m Spannweite
 Best.-Nr. 1000/37

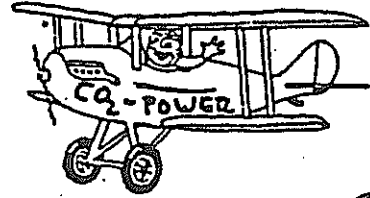
J. GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

K 38



*Klaus Jörg Hammerschmidt
Aachen BRD*

CO₂



2. CO₂-Wochenendlehrgang am Spitzerberg

Im Januar 1988 wies in Ungarn György BENEDEK praktisch nach, daß der CO₂-Modellflug auch bei Minusgraden betrieben werden kann, am 20. März 1988 erreichte René Buty als erster Schweizer während eines Wettbewerbes das Maximum von 600 Sekunden Flugzeit, zu Pfingsten dieses Jahres gab es zum ersten Mal in der BRD CO₂-Starter bei der Deutschen Meisterschaft, bei der der Sieger Klaus Eschweiler ebenfalls 600 Sekunden erreichte. Und was tat sich in Österreich?

Hier fand in der Zeit von 12. bis 15. Mai 1988 der 2. CO₂-Wochenend-Lehrgang statt.

Bevor nun etwas über dieses Treffen berichtet werden soll, möchte ich zuerst ganz herzlich "DANKES" sagen beim Personal der Bundessportschule, bei Edwin Krill und Robert Grillmeier, den Teilnehmern aus Österreich und der BRD sowie dem Überraschungsgast aus Ungarn, Herrn György Benedek. Nur durch deren aller Mithilfe konnte der Kurs so erfolgreich werden, wie er es war!

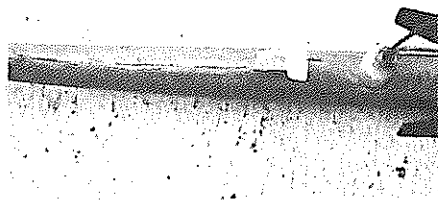
Vor Lehrgangsbeginn bekamen alle Interessenten das Programm zugeschickt. So wußten sie, daß während der drei Tage am Spitzerberg ein Rippenmodell gebaut werden sollte, daß es etwas über neue Füllmethoden zu lernen gäbe, daß Versuche mit unterschiedlichen Propellern stattfinden sollten, daß Zeit für Flugübungen vorgesehen war, daß über Wettbewerbsregeln diskutiert werden sollte und man schließlich über die Weiterentwicklung dieser Modellflugsparte in Österreich zu reden hätte.

An dieser Stelle sollen die daheimgebliebenen über die wichtigsten Ergebnisse unterrichtet werden.

BAU EINES NEUEN MODELLS

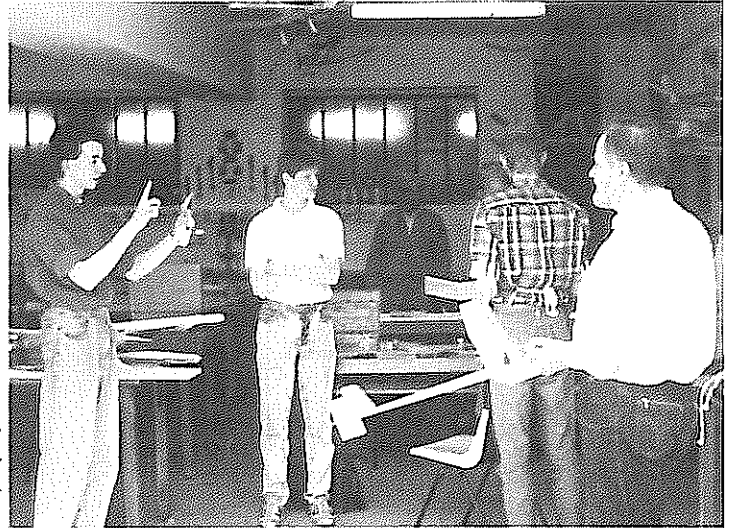
Nachdem im letzten Jahr das Anfängermodell HEXE mit der gewölbten Platte als Profil entstanden war, sollte nun ein leistungsfähigeres Flugzeug gebaut werden. In der Zwischenzeit

waren jedoch einige Sportfreunde schon recht fleissig, bauten neue Modelle oder Teile dafür und brachten diese dann zum Lehrgang mit. Besonders Franz Cerny überraschte die Anwesenden durch verschiedene Produkte, wie zum Beispiel zwei Rümpfen aus Papprohr, zwei wunderschöne CO₂-Modelle aus Modellbaubögen usw. Während die Rümpfe bei einer Länge von 700 mm und einem Gewicht mit Seitenleitwerk von 20 Gramm bei großer Festigkeit) gewichtsmäßig im Rahmen des Erlaubten lagen, befürchte ich, daß die beiden Scale-Modelle (Spannweite ca. 420 mm, Gewicht etwa 80 Gramm) mit den 0,06 cm³ Motoren nicht über genügend Kraft verfügen und möglicherweise nicht fliegen. Auf jeden Fall handelt es sich um neue Entwicklungen, die weiter zu verfolgen wären.

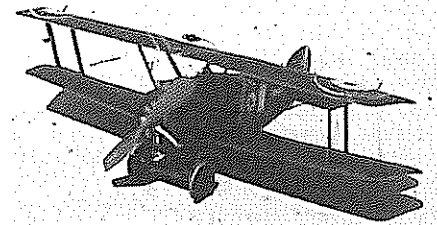


Ein CO₂-Rumpf aus Pappe

Beim letzten CO₂-Lehrgang entstanden die Modelle sehr schnell, da wir

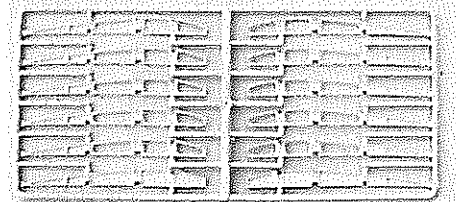


Wieder
ein Lehrgang
am Spitzerberg



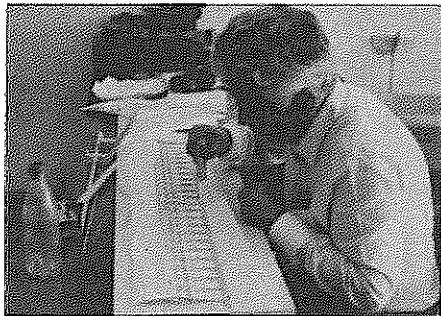
Ein CO₂-Modell, das aus einem
Bastelbogen entstand

Baukästen zur Verfügung hatten. In diesem Jahr verhalf etwas anderes zum schnellen Vorankommen: Siegfried Swoboda hatte aus der CSSR Kunststoffrippen mitgebracht. Die Rippen stammen von MODELA, haben die Bestellnummer 4132, und für 6 Kcs sind 24 Stück erhältlich.



Kunststoffrippen aus der CSSR verkürzen die Bauzeit

Hiermit lassen sich 100 mm tiefe Flächen bauen, die etwa 2 bis 3 g schwerer werden, als das beim Einsatz von Balsarippen der Fall ist. Eine fertige Tragfläche mit einer Spannweite von 880 mm wog 23 g. Dafür entfällt die mühsame Herstellung der Muster- und Balsarippen, und durch die große Festigkeit des Werkstoffes ist ein Rippenbruch beim Bau und fliegen so gut wie ausgeschlossen.



Fleißig am Bauen - Franz Cerny

Alle neuen Flugzeuge werden mit der bekannten Japanpapierbespannung versehen - es gab nur eine Ausnahme: Klaus Eschweiler verwendete metallbedampfte Kunststoff-Folie, wie sie als Rettungsfolie im Handel erhältlich ist. Um diese auf das Modell zu bringen, muß die Oberfläche zuerst mit verdünntem Kontakkleber versehen werden. Nach dem Trocknen des Klebstoffes erfolgt bei mittlerer Temperatur das Aufbügeln der Folie und anschließend das Spannen mit etwas höherer Wärmeeinstellung. Dieses Bspannmaterial hat einige Vorteile (wasserfest, leichter als Papier und Lack, es lassen sich gewünschte Verzüge einbügeln, gute Sicht am Boden und am Himmel), aber auch einige Nachteile (bei stark konkaven Teilen fehlt die gewünschte Profiltreue, Reparaturen sind schwieriger ausführbar, bei starker Sonneneinstrahlung wirft sich die Folie).

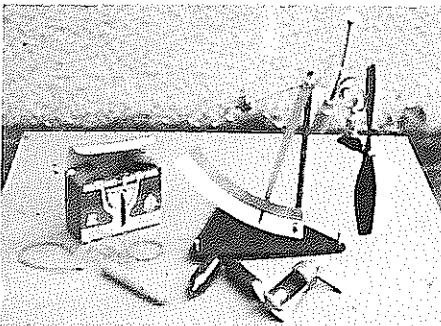
Bisher wurde schon wiederholt das Wort "Gewicht" gebraucht. Dieses ist ein Schlüsselwort für den erfolgreichen CO₂-Modellflug! Da die gesamte Zelle nur zwischen 30 und 40 g wiegen darf, bzw. sollte, ist es enorm schwer, 5 g einzusparen. Das schafft man nur, wenn es einem gelingt, überall Bruchteile von einem Gramm zu sparen. So wiegt zum Beispiel Herr Benedek alle fertigen Rippen und sortiert zu schwere vor dem Zusammenleimen des Flügels aus! (Anmerkung: Anfänger sollten sich aber dadurch nicht schocken lassen, denn auch ein etwas schwereres Modell fliegt - halt nur nicht ganz so gut).

NEUE FÜLLMETHODEN

Ein leichtes Modell ist, wie eben beschrieben, wichtig. Noch bedeutungsvoller ist der Umgang mit dem Motor und hierbei besonders der Tankvorgang. Über das Gas-, Flüssig- und Super Charge-Füllen ist in der Vergangen-

heit in prop schon berichtet worden. Innerhalb der letzten 1 1/2 Jahren fand Herr Benedek eine Reihe neuer Erkenntnisse, durch die die Flugleistungen ohne weiteres um 50 Prozent und mehr zu steigern sind. Hierüber berichtete er, der als Gast für zwei Tage aus Budapest angereist war, anhand praktischer Vorführungen.

Bekanntlich hängt die Motorlaufzeit von der Menge des getankten CO₂ ab. Diese läßt sich durch Wiegen ermitteln. Genaue Meßergebnisse sind aber nur dann zu erreichen, wenn die Differenz verhältnismäßig groß zum Gesamtgewicht ist. Aus diesem Grunde stellt Herr Benedek auch nicht die Gewichtszunahme des gesamten Modells während des Tankvorganges fest, sondern er nimmt den Motor mit dem Tank aus dem Modell und überprüft dann nur die Gewichtsveränderung der Antriebseinheit. Zum schnellen Montieren des Motors dienen zwei Rändelschrauben aus Aluminium.



Die Differenzwaage von G. Benedek

Durch das Supercharge-Füllen lassen sich ohne weiteres zwei Gramm Kohlendioxid in den Flugtank bringen. Noch mehr CO₂ läßt sich dann einfüllen, wenn nach einer ersten Flüssigbetankung durch eine Nadel das Tankventil kurzzeitig geöffnet wird und das Gas entweichen kann. Durch dieses Ausströmen kommt es zu einer starken Abkühlung im Aluminiumtank.. und das darin befindliche restliche Kohlendioxid stellt einen Kältespeicher dar. Wenn der Tankprozeß aus der gleichen Kapsel nun fortgesetzt wird, dann lassen sich Flüssigkeitsmengen von 3 ... 4 g erreichen!

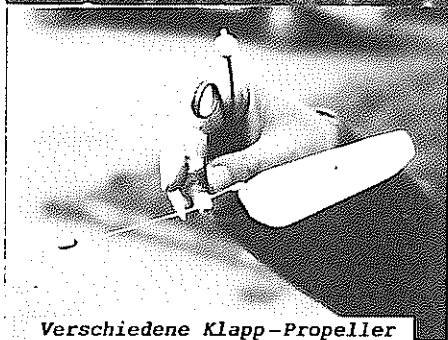
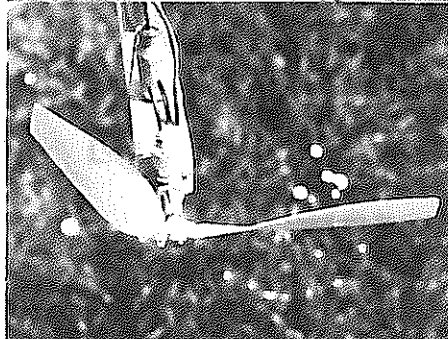
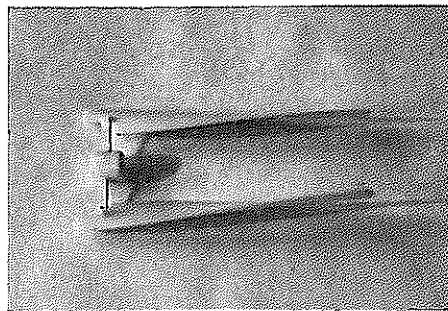
Um Gas und damit Geld zu sparen entwickelte Herr Benedek noch ein weiteres Verfahren. Hierzu ist eine Alkohol-Wasser-Kältemischung erforderlich, die zuerst im Kühl- oder Gefrierschrank stark abgekühlt und dann in eine Thermoskanne gefüllt wird. Am Einsatzort ist vor und während des Tankprozesses der Kraftstoffbehälter in die Kühlflüssigkeit zu halten. Hierdurch können leicht bis zu 4 Gramm flüssiges Kohlendioxid umgefüllt werden. Dabei halten die gebräuchlichen Thermoskannen die erforderliche Mindesttemperatur von -10° C wenigstens einen Tag. Versuche zeigten, daß ein mit der MODELA-Latte ausgerüsteter MODELA 0,27 Motor bei einer Drehzahl

von 1400 min⁻¹ Laufzeiten von über drei Minuten erreichen kann ... somit sind bei guter Füllung ohne Problem die gewünschten 120 Sekunden Flugzeit auch für etwas schwerere Modelle realisierbar. (Anmerkung: An dieser Stelle soll noch einmal erwähnt werden, daß große Füllmengen nur dann zu langen Laufzeiten führen, wenn der Kolben in einwandfreiem Zustand ist! Wissenswertes über den CO₂-Motor-Kolben ist der Zeitschrift Modellflugsport 2/1988 zu entnehmen.

PROPELLER

Ein weiterer wichtiger Teil am CO₂-Modell ist der Propeller. So sollen zum Beispiel klappbare Propeller gegenüber starren eine um etwa 25 % bessere Gleitflugleistungen erbringen. Um das zu überprüfen, brachte Herr Cerny einen Propeller englischer Bauart (Einblatt mit Ausgleichsgewicht) mit, fertigte Andreas Eßmajor eine ganze Reihe von F1C-ähnlichen Klapp-latten aus Propellerresten verschiedener Abmessungen und Formen an und stand uns noch ein Muster von Manfred Schwierz zur Verfügung.

(Anmerkung: Vergleichsmessungen mit starren und klappbaren Propellern sollten nur im Gleitflug von einem Hügel aus und bei Windstille durchgeführt werden - der vorherige Motorlauf ergäbe zu große Ungenauigkeiten).



Verschiedene Klapp-Propeller

Weiterhin sollten Flugversuche mit Luftschauben unterschiedlicher Durchmesser und Steigung zeigen, welche Ausführung wann zu wählen ist. Propeller guter Qualität und günstigere Preise werden in Österreich und dem Ausland angeboten, und so dürfen entsprechende Test's leicht realisierbar sein. Auf jeden Fall gibt es hier noch viel Arbeit zu leisten, denn wenn einige CO₂-Flieger der Meinung sind, daß sich größere Propeller mit einer stärkeren Steigung besser für den CO₂-Flug eignen, sind andere der Auffassung, daß der MODELA-Prop der optimale sei. (Anmerkung: Um aussagefähige Ergebnisse bezüglich der Luftschauben auswahl zu erhalten, sind immer konstante Füllmengen von CO₂ und gleiche Umgebungstemperaturen erforderlich. Auch die Startdrehzahl des Motors sollte notiert werden!).

ZEITSCHALTER

Abschließend ist zu erwähnen, daß in der bestens ausgerüsteten Werkstatt (es fehlt nur noch eine Weinleitung zu den umliegenden Winzern !) am SPITZERBERG nicht nur Flugmodelle und Propeller entstanden, sondern auch einige leichte Zeitschalter. Diese basierten auf Spielzeuguhrwerken aus Kunststoff, wogen etwa 3 Gramm und liefen sicher 4 Minuten. Sie sind ähnlich der Bauform, wie sie vor einiger Zeit von Gerhard Wöbbeking in der VOL LIBRE und von Dave Hipper-son im AEROMODELLER beschrieben wurden.

FLUGTRAINING UND WETTBEWERB

Die ersten neuen Modelle lagen bereits am Freitagabend vor, dazu kamen noch die größtenteils gut erhaltenen Flugzeuge vom letzten Jahr und bis zum Ende des Lehrganges hatten alle



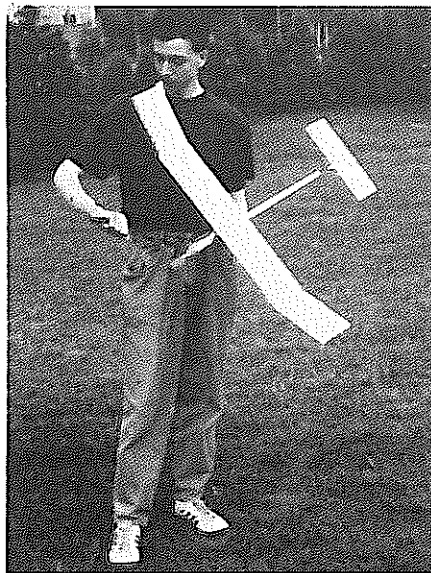
Keine gestellte Aufnahme - so hoch kann ein CO₂-Modell wirklich steigen



Teilnehmer mindestens zwei flugfähige Geräte. Außerdem standen eine Gasflasche von Herrn Swoboda und viele von der Firma HEIMSYPHON gespendete Kapseln zur Verfügung. Anders als im letzten Jahr war ausreichend Kraftstoff vorhanden.

Aber noch etwas anderes gab es im Überschuß - nämlich Wind! So konnten wir nur am Freitag zwischen 21 und 22 Uhr etwas trainieren, an Versuche mit unterschiedlichen Latten war nicht im Traum zu denken. Das positivste Ergebnis beim Training war die Feststellung, daß die Modelle beim kurveninneren Ohr eine negative Schränkung nötig haben. Anderenfalls ist nur unbefriedigendes Steigen und möglicherweise der Spiralsturz zu beobachten!

Am Samstag führten wir von 19 bis 21 Uhr unseren Wettbewerb in der Dämmerung durch. Hierzu waren acht Teilnehmer angetreten, die durch Herrn Benedek fachmännisch beraten und vom "Oberschiedsrichter" Robert Grillmeier gewertet wurden.



Der Sieger des Wettbewerbes : Klaus Eschweiler

Alle Modellflieger starteten zu sechs Wertungsflügen und erreichten dabei folgende Ergebnisse :

| | | | | | | | |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----|----------------|-----|
| Klaus Eschweiler | 119 | 117 | 120 | 120 | 109 | 107 | 585 |
| K.J. Hammerschmidt | 84 | 67 | 120 | 106 | 120 | 114 | 544 |
| Gerold Kirchert | 55 | 86 | 74 | 90 | 72 | 109 | 431 |
| Siegfried Swoboda | 96 | 67 | 71 | 45 | 83 | 86 | 403 |
| Andreas Edmajor | 65 | 83 | 71 | 98 | 71 | 36 | 388 |
| Norbert Jantscher | 78 | 67 | 58 | 73 | 67 | 68 | 353 |
| Gerd Kirchert | 51 | 24 | 43 | 45 | 54 | 100 | 293 |
| Franz Cerny | 42 | 30 | 42 | 64 | 68 | 26 | 246 |

Der Sieger verwendete ein Folienbespanntes Modell mit einer Spannweite von 970 mm (!), einer Flügelfläche von 14 dm² und einem Gewicht von 73 Gramm. Das recht große Modell zeigte mit einer IGRA Ø 240-Latte ab 1200 min⁻¹ sichere Øigflüge.

Zu den hier aufgeführten Ergebnissen sind noch folgende Ergänzungen notwendig: * keines der eingesetzten Flugmodelle war nur annähernd ausreichend eingeflogen

* es herrschte keine Thermikbeeinflussung mehr, und wir starteten im Lee des Spitzerberges.

Der Vergleich dieser Flugzeiten mit denen vom letzten Jahr zeigte eine deutliche Leistungssteigerung - dieses Mal war der vorletzte mit 293 Sekunden um 10 Sekunden besser als 1987 der Sieger, der 283 Sekunden bei fast gleichen Wetterverhältnissen erzielte. Der diesjährige Sieger und Zweite flogen mehr als doppelt so lang als die beiden ersten von 1987!

VORSCHLÄGE FÜR ÖSTERREICHISCHE CO₂-REGELN:

Durch die hohe Baugeschwindigkeit und die geringen Flugmöglichkeiten hatten wir genug Zeit, um uns Gedanken zur Gestaltung der Wettbewerbsregeln und über die Weiterentwicklung des CO₂-Fluges in Österreich zu machen.

Dabei kamen wir zu folgenden Regelvorstellungen, die sehr eng an die der anderen mitteleuropäischen Länder an grenzen :

- * Es gibt keinerlei Beschränkungen der Modelle in Bezug auf die Flächengröße und das Fluggewicht. Einzige Beschränkung ist, daß ein Serienmotor mit einem Tank von maximal 5 cm³ eingesetzt werden muß. Auch der Propeller ist frei wählbar. (Wer in der CSSR oder in Ungarn starten will, der hat nur den Original-MODELA-Propeller gegen einen möglicherweise anderen auszutauschen).
- * Es werden 6 Start durchgeführt, wobei das schlechteste Resultat gestrichen wird. Die Maximalflugzeit beträgt 120 Sekunden. (Größere Zeiten wären möglich, aber diese

kleinen Modelle lassen sich nur schwer von den Zeitnehmern verfolgen). Im Falle des Stechens entscheidet das Ergebnis des Streichresultates. Bei weiterer Zeitgleichheit erfolgen erneut Flüge, die jeweils um 30 Sekunden verlängert werden.

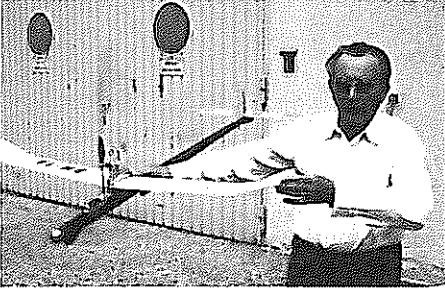
- * Je nach Wetterbedingungen und der Zahl der vorhandenen Teilnehmer liegt die Wettbewerbsdauer zwischen 3 und 5 Stunden. Innerhalb der vor Wettbewerbsbeginn anzusetzenden Zeit sind die 6 Starts sowie mögliche Wiederholungen durchzuführen - es gibt also keine Durchgänge.

- * Die Zeitmessung und Fehlstartregulierung ist mit der Klasse F1B identisch.

Die vorliegenden Regeln wurden bewußt so gewählt, daß es zwar eine wettbewerbsmäßige Fliegerei mit dem

Ziel der Leistungsfeststellung gibt, aber auf der anderen Seite Hektik, Ärger und Modellverluste möglichst vermieden werden. Modellflug soll Spaß machen und nicht zu verbiß-nem Leistungssport führen!

Von Herrn Benedek bekamen wir noch Informationen über eine sogenannte "Freie Kategorie", die es neben der MODELA-Klasse in Ungarn gibt. Hier ist die einzige Vorschrift, daß der Motor von einer mitfliegenden 8 g - Kapsel angetrieben wird. Somit hat jeder Sportler die gleiche Energiemenge zum Antrieb seines Modells zur Verfügung.

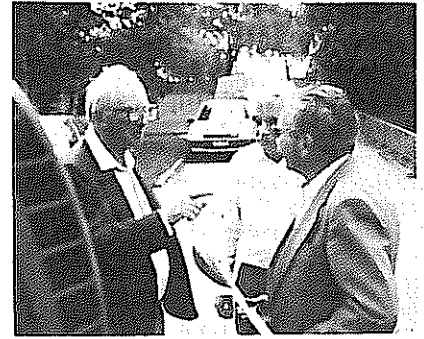


Ein 30 Jahre altes F1B-Modell von György Benedek, das er für die "Freie Kategorie" umrüstete.

Mit solchen Antrieben ließen sich Flugmodelle der Größenordnung F1B und F1H ausrüsten, die dann auch bei stärkerem Wind erfolgreicher geflogen werden könnten. Da es in Österreich und den angrenzenden westlichen Ländern jedoch nur sehr wenige CO₂-Flieger gibt, wollen wir diesen Vorschlag vorerst nicht aufgreifen.

DER BLICK IN DIE ZUKUNFT !

- * Wir möchten sehr gern im nächsten Frühjahr (möglichst wieder über Himmelfahrt) den 3. CO₂-KURS durchführen und würden uns freuen, wenn neben den alten auch ein paar neue Gesichter auftauchen.
- * Es soll auch weiterhin in prop immer etwas über den CO₂-Flug berichtet werden, um Informationen zu vermitteln und mögliche Interessenten anzusprechen.
- * Man sollte mit den bisher gebauten Modellen an Freiflugwettbewerben teilnehmen, um anderen zu zeigen, wie das mit den CO₂-Modellen funktioniert, um Wertungsflüge für den "Fernwettbewerb" der THERMIKSENSE zu tun, um zu trainieren.
- * Dieses Training kann wichtig sein für die Teilnahme an Wettbewerben im benachbarten Ausland. Hier boten sich im Juni 1988 das Fliegen in Dömösöd/Ungarn an, und am 4. September 1988 gibt es zum 9. Mal das MEMORIAL J. SMOLY (Information über: Redakteur MODELAR, Jungmannova 24, CS-11266 PRAHA 1 Oder Klaus Jörg Hammer schmidt, Veltmanplatz 4, D-5100 AACHEN).
- * Am Ende des nächsten CO₂-Lehrganges sollte dann der bereits für 1988 geplante Wettbewerb mit Teilnehmern aus Österreich, Ungarn, der CSSR, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland stattfinden.
- * Schließlich wird es demnächst auch materiell besser in Österreich aussehen: Die Firma Gerd Kirchert -



Es gab viel zu erzählen - die Herren Benedek, Cerny und Jedelsky im Gespräch

Wien, nimmt Baukästen des Anfängermodells HEXE sowie die CO₂-Motoren von MODELA in ihr Programm auf. Da beide Kircherts an den letzten Wochenendkursen teilgenommen haben, kann man davon ausgehen, von ihnen auch fachgerecht beraten zu werden ...und das ist hierbei besonders wichtig!

Bestimmt ist es einfacher, sich ein Videospiel "Freiflug" zu kaufen und dann per Knopfdruck im trockenen und windgeschützten Wohnzimmer auf dem Bildschirm das Modell in den Himmel zu ziehen, als sich mit einem richtigen Modell in der wirklichen Umwelt mit einem kleinen Motor zu begnügen.

Ich würde mich trotzdem sehr freuen, im nächsten Jahr ein paar mehr CO₂-Freunde beim 3. WOCHENENDKURS begrüßen zu können.

Bis dahin wünsche ich wie immer "Viel Spaß bei der Fliegerei mit CO₂!"

Klaus Jörg Hammerschmidt



aus den Vereinen . . .

5. Int. Modellsportwochen Pörtschach am Wörthersee

Vom 13. bis 29. Mai 1988 war die Kurgemeinde Pörtschach Treffpunkt der Modellsportler Europas. Zahlreiche spannende Wettbewerbe faszinierten Zuschauer wie Teilnehmer gleichermaßen. Dabei wurde die aktive Kurgemeinde wieder einmal ihrem Ruf als perfekter Veranstalter, der ganz besonders auf die Wünsche der Teilnehmer eingeht, gerecht.

Dem Beginn der diesjährigen Modellsportwochen machten die ferngesteuerten Modellrennwagen und die Modellhubschrauber. Eigentlich hätten auch die Segelflugmodelle mit Hilfsmotor um den WEBRA-Dürnwirth-Kipper-Cup fliegen sollen. Aus Witterungsgründen mußte der Wettbewerb aber leider verschoben werden. Dies sollte aber der einzige negative Aspekt der Modellsportwochen bleiben.

Beim int. F3C-Wettbewerb/GRAUPNER kämpften 19 Piloten aus der BRD und Österreich mit ihren Modellhubschraubern in drei Klassen um den Sieg. Nach drei Durchgängen ging der erste Platz in der Klasse RC/HC-C mit 209,5 Punkten an Franz Brennstener (MFC-Wildkogelfalke), in der Klasse RC/HC-B mit 20,73,5 Punkten an Harald Thomann (UMFG Leibnitz) und in der int. Klasse F3C siegte Josef Brennstener (MFC Wildkogelfalke) mit 646 Punkten.



Wettbewerber und Funktionäre am Hubschrauberwettbewerb

Das letzte Wochenende der 5. Int. Modellsportwochen sah wieder die Modellflieger in Aktion, die sich in den Klassen F3F und RC/H bei den Pörtschacher Hangflugwettbewerben/SIMPROP trafen. Die Klasse F3F gewann G. Niederhofer (Union Eisenerz) und in der Klasse RC/H war Mathias Wass (LSV Abtenau) erfolgreich.



Ein Riesenhubschrauber der Firma Heid aus der BRD



Der große und der kleine Modellhubschrauber

Es wird in Pörschach aber nicht nur für die aktiven Modellsportler etwas geboten, sondern auch die Zuschauer zum Mitmachen angeregt. Bei einem Bastelwettbewerb welcher unter der Patronanz der Firmen GRAUPNER und AERO NAUT stand, fanden 500 Wurfgleiter einen stolzen Besitzer.

Für das nächste Jahr hat man sich in Pörschach wieder einiges vorgenommen: Es steht die EM für Elektroautos auf dem Programm. Schwerpunkt aber werden auch die bei den Teilnehmern so beliebten Rahmenveranstaltungen sein. Deshalb werden wohl auch im nächsten Jahr wieder mehrere hundert Modellsportler den Weg nach Pörschach finden, wenn es heißt, "Auf zu den 6. Internationalen Modellsportwochen Pörschach am Wörthersee".

PD Pörschach

* * *

8. Freistädter ELEKTROFLUG-WETTBEWERB

O.Ö. LANDESMEISTERSCHAFTEN F3F

oder die FREUDENTHALER FESTSPIELE

Ein Bericht von R. Brditschka

Die Überschrift hat schon einiges vorweggenommen, alledem möchte ich euch von dem Rest auch noch etwas berichten. Samstag morgens Regenschauer, steifer NW-Wind, +4°C. Alle Camper frieren und können die Zitterfrequenz an die Körpertemperaturen nicht mehr anpassen. Das Wetter bessert sich, was bleibt ist der Wind, mit dem die 18 Starterin F3E/10 Z und 16 Starter F3E-FAI, bei Pylon und Kunstflug zu kämpfen haben. Die Durchgänge wurden abwechselnd in F3E und F3E/10 Z geflogen, damit genügend Zeit zum Landen zur Verfügung stand. Da die meisten Piloten in beiden Segelflugglassen antraten, zudem auch die Kunstflug- und Pylonpiloten aus den Reihen der Segelflieger kamen.

Eine Bemerkung am Rande: Ich bin gespannt, wann einmal die RC III und F3A-Piloten draufkommen, daß hier eine Wettbewerbsklasse existiert, bei der noch alles Mögliche abzuräumen ist.

Nun aber zum Wettbewerbsverlauf: Klasse F3E: Die Wettbewerbsleitung beschloß vor Beginn des Wettbewerbes, den Wettbewerb nach den neuen FAI-Regeln mit mindestens zwei Steigflügen durchzuführen. Somit gab es auch mit der sehr niedrig hängenden Wolkendecke keine Probleme. Es zeigte sich, daß kein Pilot mit dieser neuen Regelung Probleme hat. Die seit Anfang des Jahres bestehende Regelung, der 1100 g-Flugakku, die in Österreich zum ersten Mal geflogen wurde, brachte etwas Bewegung in die FAI-Klasse. Jeder mit neuen Modellen, die meistens so um 2400 mm Spannweite und 3-3,5 kg Gewicht. Am häufigsten wurden die Motoren Keller 100, Geist 150 und Hektoplett eingesetzt. Als Energieträger waren 20 Stück 1,2 Ah oder 27 Stück 0,9 Ah Sanyo Cutoff ("die Rote"), aber auch 30 Stück 0,8 Ah in Verwendung.

Freudenthaler setzte sich von Beginn an an die Spitze. Auf die Plätze 2-4 folgte der Rest der Nationalmannschaft. Der beste Nichtösterreicher waren Frank Schwartz, BRD mit dem 6. und Hans Lüdi, CH mit dem 8. Platz.

1. Freudenthaler 1225, 2. Geringer, 3. Kirsch 1191, 4. Hauer 1158, Brditschka 1138 Punkte. Insgesamt 16 Teilnehmer.



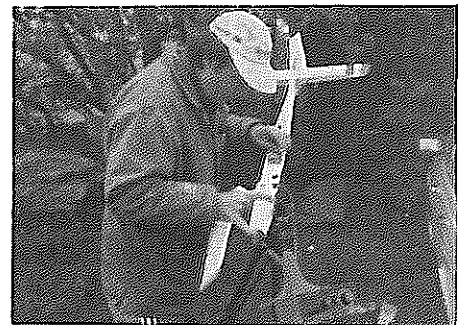
Weltmeister Rudolf Freudenthaler der erfolgreichste Teilnehmer. Er zeigte allen sein großartiges Können

F3E/ 10 Zellen:

Im Gegensatz zu unseren Nachbarländern, wird heuer noch das alte, verlängerte F3E-E Programm angewendet. Dadurch keine wesentliche Änderung des Materials gegenüber dem Vorjahr. Modelle mit etwas höherer Flächenbelastung waren bei

dem kräftigen Wind etwas im Vorteil. Den ersten Durchgang konnte ich klar für mich entscheiden, im zweiten und 3. Durchgang zeigte unser Weltmeister aber seine Routine und nahm mir in der Endabrechnung 9 Punkte ab. Frank Schwartz rückte noch 4 Punkte knapp an den 2. Platz heran.

1. Rudolf Freudenthaler 1167, 2. Ralf Brditschka 1158, Frank Schwartz, BRD 1154, 4. Herbert Aigelsritter 1089, 5. Michael Atzwanger 1084 Punkte, alle OE.



Fotostative im Einsatz als geduldiger Helfer, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit

Snupi 7 Zellen :

Leider eine Klasse, die sich in Österreich nicht so richtig durchsetzt. Nur einige Spezialisten, die zwar nicht viel investieren brauchen, aber mit den Miniflitzen zurecht kommen müssen.

60-80 cm Spannweite und 1 kg Gewicht benötigen eben absolute Konzentration und Fingerspitzengefühl. Schade, man bräuchte neue Leute, die Spaß daran finden, hier mitzumachen.

1. Freudenthaler, 2. Schwartz, 3. Brditschka. Insgesamt 5 Teilnehmer.

Kunstflug :

Einfache, aber schöne Modelle, ohne Fahrwerk mit ca. 1400 mm Spannweite.

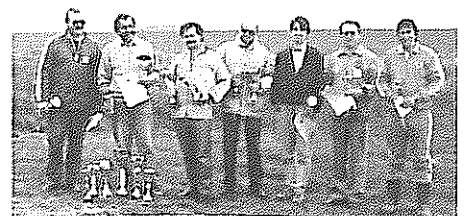
Ausgerüstet mit 14 Zellen, als Motor wurde der preiswerte Keller 40/10 "Volksmotor" verwendet. Alles zusammen erbringt eine gute Flugleistung.

1. Freudenthaler, 2. Hauer und 3. Peter Meisinger, alle wieder Österreich. Das waren aber auch leider die einzigen Teilnehmer.

Aus dem Wettbewerb F3E/FAI wurden die O.Ö. Landesmeisterschaften herausgewertet. Freudenthaler, Hauer und Brditschka bekamen vom Landesleistungsleiter die neugestaltete LM-Medaille überreicht. Pokale gab es für die Erstplatzierten aller Klassen

Mit dankenden Worten des Obmannes Walter Preslmeier an alle Beteiligten, ging der Wettbewerb zu Ende.

Im Namen aller Aktiven möchte ich mich bei allen Freistädtern, die zum Gelingen des Elektroflugwettbewerbes beigetragen haben, recht herzlich bedanken. Als Lohn für ihre Arbeit versprechen wir, nächstes Jahr alle wiederzukommen.



Die Sieger von Freistadt:

V.L.: Hauer, Freudenthaler, Brditschka, Schartz, Geringer, Kirsch, Meisinger

* * *

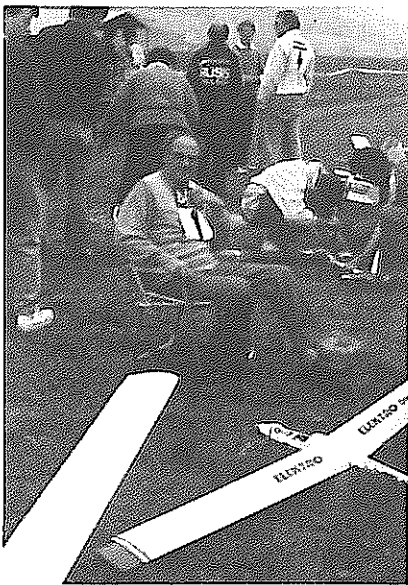
Steirische Landesmeisterschaft im Elektroflug

Von Alfred Schuller

Der FMC-Mürzzuschlag veranstaltete am 15. Mai 1988 auf dem Fluggelände in Schwöbing-Krieglach die erste Steirische Landesmeisterschaft in den Klassen Elektroflug.

Nach Rücksprache mit dem Bundesfachreferenten Helmut Kirsch wurde sowohl das neue FAI-Programm mit max. 1,1 kg Antriebs Akku, als auch das österreichische F3E/E 10 Zellen Programm geflogen.

Da nur 7 Piloten starteten, war für den Verein die Veranstaltung kein finanzieller Erfolg. Andererseits konnte die Landesmeisterschaft mit ca. 36 Starts ohne Zeitdruck durchgeführt werden. Angenehm zu vermerken ist, daß der Wettbewerb ohne Proteste sowie in freundschaftlicher Atmosphäre abgelaufen ist. Einige fleißige Kolleginnen und Kollegen hatten ein kleines Buffet zusammengestellt, welches nicht nur dem leiblichen Wohle sondern auch der Vereinskassa gut tat.



Nachdenklicher Alfred Schlaipfer

Das Wetter war am Sonntag gut, d.h., wenig Wind und hohe Bewölkung, daher gute Sicht der Modelle auch in großer Höhe.

Obwohl der Flugplatz nicht allzu groß ist, konnten die Wendemarken in einem Abstand von 150 m aufgestellt werden. Beim Bewerb zeigte sich bald, daß neben einem guten Modell in erster Linie ein starker Motor, nach Möglichkeit ein noch stärkerer von Vorteil ist. Es wurden die vorderen Plätze alle mit großen KELLER- bzw. GEIST-Antrieben gewonnen.



Die Teilnehmer und Funktionäre

Bei der Siegerehrung konnten in beiden Klassen die drei Erstplatzierten neben der Steirischen Medaille je einen schönen Pokal in Empfang nehmen. Auch die folgenden Plätze wurden mit einer kleinen Sachspende der Firma Freudenthaler bedacht.

Zusammenfassend kann man sagen, daß der Elektroflug schon aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes sicher an Bedeutung gewinnen wird.

Die Ergebnisse :

Klasse F3E/FAI

1. Schuller Alfred FMC Mürzz. 1237 P.
2. Harkam Karl ASKÖ Köfl. 1032 P.
3. Schiffer Gottf. Grash.Andr. 811 P.
4. A. Schlaipfer 770, 5. W. Pesendorfer 766, 6. G. Steiner 540 Punkte.

Klasse F3E E 10 Zellen:

1. Schuller Alfred FMC Mürzz. 1233 P.
2. Harkam Karl ASÖ Köfl. 1109 P.
3. Steiner Gerhard FMC Mürzz. 1062 P.
4. W. Pesendorfer 1025, 5. A. Schlaipfer 892, 6. G. Schiffer 854, 7. J. Auer 586 Punkte.

* * *



2. St. GEORGIFLIEGEN

Am Sonntag, dem 19. Juni 1988 veranstaltete der UNION-Modellflug Club St. Georgen im Rahmen des 2. Georgifliegens die Landesmeisterschaft in RC IV durch, an der insgesamt 22 Teilnehmer aus den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich, Wien und Burgenland teilgenommen haben.

Die LANDESMEISTERSCHAFT 1988 gewann Josef Haas vom ÖMV-MFC Hirm, den 2. Rang erzielte Josef Leeb vom gleichen Verein, und 3. wurde Anton Jaksch vom FMC Seeadler, Neusiedl/See.



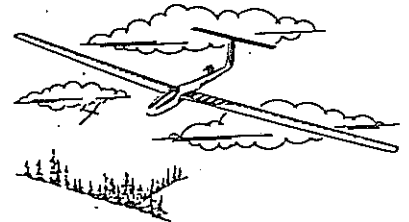
Der gleichzeitig als 2. GEORGIFLIEGEN ausgeschriebene Nationale Wettbewerb ergab folgende Reihung:

1. Hönig Georg MFC Silbergrube
2. Josef Haas MFC Hirm
3. Josef Leeb MFC Hirm

Die Auswertung dieses Wettbewerbes erfolgte mit einem leihweisen zur Verfügung gestellten Computer der Firma Terpotiz Büromechanik /Eisenstadt.

Die Pokale für die Siegerehrung wurden von den Mitgliedern der Bgld. Landesregierung, Landeshauptmann Sipötz, Stellvertreter Dr. Sauerzopf und den Landesräten Rittsteuer und Ehrenhöfer gestiftet.

* * *



3. HANGFLUGTOURNEEBEWERB um den Salzburger ASVÖ-Karalmpokal

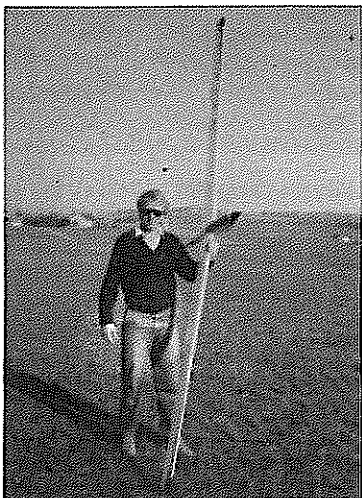
Ing. Ernst Reitterer

Der 3. Salzburger RC-Hangflugtourneebewerb am 18. Juni war mit 43 Teilnehmern recht gut besucht. Nicht nur Modellflieger aus den Salzburger Vereinen, sondern auch aus Kärnten und Bayern waren am Start.

Ursprünglich sollte dieser Wettbewerb am Dax-Lueg zum 3. Mal ausgetragen werden. Da aber diesmal niemand mehr von den auswärtigen Vereinen Teilnehmer entsandt hätte, da es am "Dax" manchmal arge Schwierigkeiten bereitet auf den kleinen, mit Wäldern umrahmten Platz unbehindert zu landen, mußte über Vereinsbeschuß der Wettbewerbsort verlegt werden. Es ist dies ein wunderschönes Almgelände, weitläufig und übersichtlich, welches nun in die Tournee "eingebunden" wurde. Bekannt ist diese Alm als Schigelände und Austragungsort des FIS-Riesentorlaufes am Stefanitag.

Wenn dann ausgerechnet aus dem Veranstalterverein Teilnehmer aus Protest, weil nicht am Dax Lueg geflogen wurde, dem Wettbewerb fern geblieben sind, so ist dies nicht nur unsportlich, sondern auch eines Fliegerkameraden unwürdig!! Trotz allem, oder gerade deswegen, war diese Veranstaltung auf der Karalm ein voller Erfolg. Nicht nur, weil alle Bedingungen ideal waren (Wetter, Wind, Organisation und Teilnehmer), sondern weil die LSV-Modellfluggruppe Abtenau durch ihre Hauptarbeit beim Aufbau und lückenlosen Mitarbeit z.B. als Zeitnehmer, erst diese idealen Voraussetzungen für einen RC-Hangflugwettbewerb auf der Karalm geschaffen haben. An dieser Stelle, stellvertretend für alle, insbesondere den 3 Damen Barbara Wass, Silvia Gsenger und Gudrun Kössner nochmals herzlichen Dank für ihren Einsatz. Auch der ORF hatte für einen Beitrag im Lokalfernsehen "Salzburg Heute" viele schöne Aufnahmen vom Wettbewerbsgeschehen gedreht, obwohl dann nur 30 Sekunden gesendet wurde, haben wir uns doch darüber sehr gefreut.

Geflogen wurde wieder nach den Salzburger Hangflugregeln, welche auch in der MSO im RC-Hangflugprogramm II - Zeitfliegen verankert werden wird, falls eine Einigung bei der 1. Sitzung der RC-Hangflug Landesreferenten erfolgt.



Lokalmatador Matthias Wass nützte den Heimvorteil voll aus und siegte mit 632 von 660 möglichen Punkten

Folgende Regeln waren zu beachten: Zeitflug über max. 3 Minuten, Landung in einen 30 m Landekreis, wobei der Anflug 5 Sekunden in gerader Linie erfolgen muß, dann gibt es für 10 cm Zielnäherung zum Mittelpunkt 1 Punkt, also kann man 150 Punkte maximal erreichen. Bei Zeitüberschreitung werden 2 Strafpunkte abgezogen. Demnach sind pro Durchgang max. 330 Punkte erreichbar. 3 Durchgänge werden geflogen, die 2 besten Ergebnisse kommen in die End-

wertung.

Als Sieger durchgesetzt hat sich wieder einmal der Lokalmatador Matthias Wass vom LSV-Abtenau mit 632 Punkten vor dem beständig gut fliegenden Karl Stöllinger vom ÖMV Salzburg mit 626 Punkten und Meinrad Plaikner (LSV Kaprun), der 623 Punkte erreichte.

Die Leistungen der Piloten sind hervorragend dies zeigt die Ergebnisliste, denn der 8. flog noch immer über 600 Punkte.

Die Mannschaftswertung sah den MFC Bergfalke an der Spitze, auch die Jugendwertung gewann Thomas Sturm der Bergfalke mit 594 Punkten.

Zur Siegerehrung konnte Organisationsleiter Ernst Reitterer den Vizepräsidenten des ÖAeC LV Salzburg, RR Georg Kopp, LSL Niederwimmer, der trotz seiner Bandscheiben-Schmerzen den mühevollen Aufstieg zur Startstelle unternahm, schließlich den Obmann des Salzburger LSV, Ing. Rudolf Neubacher begrüßen.

Nun zum Abschluß des Berichtes seien mir ein paar Worte in eigener Sache gestattet: 1974 habe ich in Abtenau - Sonnleiten mit den Hangflugwettbewerben begonnen. Damals kamen 15 (!) Teilnehmer. Ab 1976 wurde der Bewerb in die damalige Deutsch-Österreichische Hangflugtournee aufgenommen. 1978 konnten wir 82 Teilnehmer in Abtenau begrüßen. Dies stellt noch immer einen Teilnehmerrekord dar, der bisher noch nicht überboten wurde! 1980 wurde die Durchführung der Hangflugtourneebewerbe an die damals schon rührige LSV-Modellfluggruppe übertragen. Die LSV MFG Salzburg beteiligte sich dann einige Jahre nicht mehr an einer Durchführung. Erst 1986 begannen sie am Dax Lueg wieder mit einem Tourneebewerb. 1988 nun nach Abtenau zurückgekehrt, hat sich der Kreis geschlossen, denn ich möchte mich hiermit von allen Teilnehmern als Organisations- und Wettbewerbsleiter von RC- Hangflugtourneebewerben verabschieden.



Die Spitzengruppe beim 3. RC-Salzburg-er Hangflugtourneebewerb auf der Karalm in Abtenau, v.l.: 2. Karl Stöllinger, 1. Matthias Wass und 3. Meinrad Plaikner

Allen denen recht herzlichen Dank, die mir viele Jahre die Treue gehalten haben, ihnen allen wünsche ich viel fliegerischen Erfolg für die Zukunft und ein herzliches GLÜCK AB - GUT LAND!

1. Wass Matthias LSV Abtenau 632 P.
2. Stöllinger Karl MFC Salzbg. 626 P.
3. Plaikner Meinr. LSV Kaprun 625 P.
4. G. Eisl 623, 5. S. Promok 618, 6. G. Höll 616, 7. H. Reuer 611, 8. M. Hager (Gast) 606, 9. Th. Sturm 594 (1. Jug.), 10. F. Niedermayr 589, 11. M. Grill 577, 12. J. Gsenger 571, 13. K. Gappmaier 570, 14. A. Winter 568, 15. P. Buchegger 567, 16. F. Glück 564, 17. M. Dygruber 563, 18. M. Schwarz 557, 19. Th. Kleineisen 551 (3. Jug.), 20. P. Schneeberger 540 Punkte - und weitere 23 Teilnehmer.
Mannschaftswertung:
1. MFC - Bergfalke 1828 Punkte
2. LSV - Abtenau I 1811 "
3. LV Salzburg A 1779 "
und weitere 8 Mannschaften.



HANGFLUGBEWERB SCHLENKEN Klasse RC/H, Programm 2

Klaus Gappmaier

Der ÖMV-MFC Bergfalke veranstaltete am 31. Juli in Schlenken-Zillreith einen nationalen RC/H-Wettbewerb. Es meldeten sich 40 Teilnehmer an, darunter 5 Jugendliche und 2 Damen. Das Wetter zeigte sich prachtvoll, der eine oder andere wird wohl einen leichten Sonnenbrand eingehandelt haben. Die Versorgung der Teilnehmer übernahm in bewährter Weise unser Damenteam; sie servierten kühle Getränke und resche Grillwürste.

Als Wettbewerbsbeginn war 13,00 Uhr festgelegt. Um 10,00 Uhr trafen schon die ersten Teilnehmer ein, um zu trainieren, nur nützte es wenig, da der Wind erst ab 12 Uhr in die passende Richtung zu drehen begann. So blieb er auch für den Rest des Tages. Aufgrund der idealen äußeren Bedingungen gab es dann auch fast keine Absauffer.

Bereits in den ersten beiden Durchgängen kristallisierte sich Gerhard Glück mit zwei sehr schönen Flügen und noch schöneren Landungen (je ein 1000er) als Sieger heraus.

Ennikl Josef wurde zweiter, der Vater des Siegers, Franz Glück, erreichte den 3. Platz.



Das Wettbewerbsgelände



Der jüngste Teilnehmer



Eine der startenden Damen mit Assistent

stätter besorgte die Auswertung mit Hilfe eines PCs in souveräner Art und Weise. Mit der Landung des letzten Piloten war auch praktisch das Endergebnis fix und fertig.

Die Siegerehrung nahm LSL Niederwimmer vor. Zum Abschluß möchte ich noch die Mannschaft des MFC-Salzburg erwähnen, die uns bei der Durchführung des Wettbewerbes sehr geholfen hat. Danke!



Die Damen sorgten für unser leibliches Wohl

DIE ERGEBNISSE :

1. Glück Gerhard MFC Salzbg. 2000 P.
2. Ennikl Josef LSV Salzbg. 1969 P.
3. Glück Franz MFC Salzbg. 1944 P.
4. E. Brandstätter 1935, 5. G. Höll 1932,
6. K. Gappmaier 1920, 7. H. Kössner 1916,
8. G. Eisl 1910, 9. A. Schider 1905 (1. Jgd.),
10. K. Stöllinger 1895, 11. M. Dygruber 1891,
12. J. Glatz 1882, 13. Th. Sturm 1846 (2. Jgd.),
14. P. Göllner 1823,
15. H. Reuer 1815, 16. A. Schider Sen. 1807,
17. V. Maresch 1802, 18. KD. Hosp 1762,
19. A. Winter 1743, 20. M. Plaikner 1693,
21. J. Gsenger 1671, 22. E. Wimmereder 1638,
- M. Hager 1590 (Gast),
- A. Mayer 1575, H. Ellwanger (Gast),
24. K. Plaickner 1490, 25. K. Gsenger 1487,
26. S. Ottino 1485, 27. Th. Kleineisen 1464 (3. Jgd.),
28. Ch. Windhofer 1431 (4. Jgd.),
29. Doris Göllner 1416,
30. L. Gsenger 1411, 31. W. Grill 1385,
32. P. Müller 1358, 33. J. Stöllinger 1305,
34. F. Schlager 1299, 35. M. Plaickner 1121 (5. Jgd.),
36. Evelyn Weiss 1107,
37. J. Schwarzenbacher 992,
38. G. Steinert 800, 39. M. Grill 543 Punkte.

Mannschaftswertung:

1. MFC Salzburg 5839 Punkte
 2. LSV Abtenau I 5730 "
 3. MFC Bergfalke 5657 "
- und 7 weitere Mannschaften.

* * *



Große Modellflugschau in Wiener Neustadt

Leopold Hageneder

Der Modellflugclub Wiener Neustadt veranstaltete auch heuer wieder seine große MODELLFLUGSCHAU.

Bei herrlichem Wetter zeigten an beiden Tagen Modellflieger aus der BRD, Ungarn, Italien und Österreich mit einmalig schönen Modellen, die man sonst nirgends zu sehen bekommt, ihr großes fliegerisches Können.

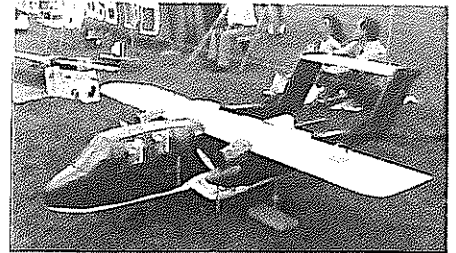
Besondere Höhepunkte für das zahlreich erschienene Publikum waren der Flug der BOEING 747 mit dem SPACE SHUTTLE, die original nachgebaute BURDASTAFFEL, eine viermotorige ILJUSCHIN, Doppelseglereschlepps, eine PHANTOMSTAFFEL sowie weitere Großmodelle.

Der Höhepunkt der Veranstaltung war zweifellos der Überflug der aus Zeltweg kommenden original BD 5 und der anschließende Verbandsflug des gleichnamigen Modells.

Als Beiprogramm für diese Modellflugschau unterstützten uns unsere "Großen Brüder" vom Flugring Austria mit diversen Vorbeiflügen von Seglerschlepps und andern Großflugzeugen.

Ebenso beteiligten sich die Fallschirmspringer des Paracclubs Wiener Neustadt an unserem Flugtag.

Den Abschluß dieses großartigen Flugtages bildeten ein Riesenfeuerwerk, und mit dem Start eines Heißluftballons gingen diese zwei herrlichen Flugtage zu Ende.



Der Obmann des MFC Wiener Neustadt, Herr Franz Horvath, bedankte sich bei dem zahlreich erschienenen Publikum für ihr Kommen. Ebenso ein Dank an die sehr zahlreich vertretenen Ehrengäste, an der Spitze Bürgermeister Gustav Kraupa und Vertreter des Stadtensats, des Aero Clubs, des ASVÖ sowie Altbürgermeister Hans Barvicius, die durch ihr Erscheinen unseren Flugtag besonders auszeichneten.

* * *

Kurz nach dieser Flugschau fand die N.Ö. LANDESMEISTERSCHAFT in der Klasse F3B statt sowie das Wiener Neustädter STADTPOKALFLIEGEN.

Unter der bewährten Wettbewerbsleitung von Obmann Franz Horvath wurde diese Veranstaltung wieder durchgeführt.

Es kamen 19 Teilnehmer aus NÖ, 6 aus Wien, 2 aus dem Burgenland und sogar zwei Gäste aus Ungarn.

Erstmals wurde bei diesem Wettbewerb die von uns neuangefertigte Meßeinrichtung mit 4 Signal- und Kontrolllichter

zwecks Gruppenwertung erprobt und hat den Test bestanden.

Am Samstag konnten nur 11/2 Durchgänge geflogen werden, da durch eine Gewitterfront der Wettbewerb abgebrochen werden mußte. Am Sonntag war am frühen Morgen das Wetter gut, erst gegen Mittag begann ein sehr lebhafter und boeiger Wind, dem einige Modelle nicht standhielten.

Bemerkenswert war die geflogene Speedzeit des Ungarn Horvath mit 15,3 Sek. sowie die Art der Modelle der ungarischen Teilnehmer. Gegen 15,00 Uhr ging der Wettbewerb zu Ende.

Anschließend fand die Siegerehrung der NÖ-LANDESMEISTERSCHAFTEN statt.

Landesmeister wurde Peter Hoffmann vom MFC Wiener Neustadt, er gewann auch den STADTPOKAL von Wiener Neustadt. Platz 2 belegte Raimund Kosel und Karl Bednarik wurde 3.

* * *

4. MODELLFLUGTAG des MFC Leutasch

Franz Metzger

Am 10. Juli 1988 veranstaltete der MFC Leutasch seinen 4. Modellflugtag. Unser Verein wurde erst 1983 gegründet und ist seit dieser Zeit jedes Jahr sehr aktiv. Wir haben immer am 2. Sonntag im Juli Modellflugtag. Dieser Termin ist fix, da die Bauern dann ihr Heu eingebracht haben und die Wiesen rund um unseren Flugplatz gemäht sind.

Außerdem sind die meisten aktiven Modellflieger noch da, denn dann beginnt ja die Urlaubszeit. Unser zweiter wichtiger Termin ist dann das Silvesterfliegen am 31. Dezember mit Winterausrüstung. Dieser Termin ist bei den Gästen sehr beliebt, da am Silvestertag alle Feiern erst am Abend sind, und unsere Veranstaltung daher tagsüber gut besucht ist.

Unser Club wurde 1983 mit 8 Mitgliedern gegründet und ist bis heute auf 30 Mitglieder angewachsen.

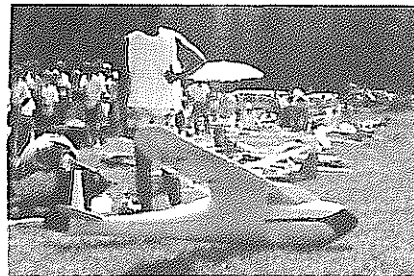
Nun zurück zu diesem Jahr, zu unserem 4. MODELLFLUGTAG. Er fand heuer bei Kaiserwetter statt. Am Samstag regnete es noch in Strömen, und am Sonntag war schönstes Wetter und das den ganzen Tag lang. Mit dem Wetter hatten wir allerdings jedes Jahr Glück, und jeder Flugtag konnte programmgemäß durchgeführt werden. Wir haben auch nie einen Ausweichtermin festgelegt, da hiezu terminlich auch keine Möglichkeit wäre. Das Programm begann um 9,00 Uhr morgens mit Anmeldung, Absprache, Einfliegen, Erfahrungsaustausch, Einteilung und

Aufnahme aller technischen Daten. Hierbei gab es keinerlei Probleme, nur bei einigen "Flachlandfliegern" hatten die Motore Schwierigkeiten mit der Gebirgsluft bei uns, denn der Flugplatz liegt doch 1200 m hoch, und da ist der Sauerstoff schon dünner. Nachdem diese Einstellungen alle erledigt waren konnte es um 13,00 Uhr los gehen.

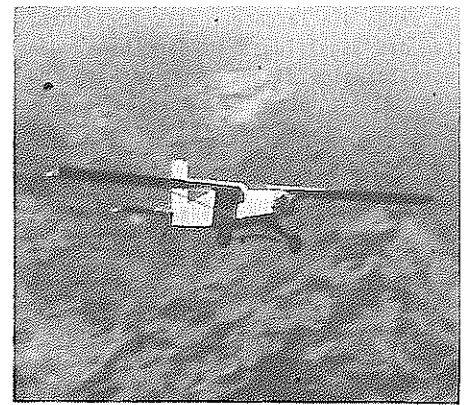
Ein Bannerschlepp begrüßte die Zuschauer und es folgten dann alle größeren und leichteren Motormodelle. Mittags ist hierzu bei uns der beste Augenblick, da später immer Wind aufkommt und dies auf unserem kleinen Grasflugplatz, 80 m lang, problematisch wird. Nach dem Bannerschlepp folgte dann ein Augenschmauß für die Zuschauer. Eine Caravelle in Semi-Scale Bauweise im Maßstab 1:11,5 wurde von einem Gast aus Deutschland vorgeführt. Rumpflänge 2,50 m, Spannweite 2,80 m und Leitwerkshöhe 0,7 m.



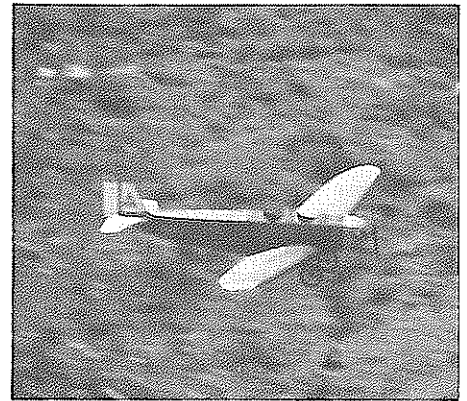
Zuschauer mit Flugzeugpark



Dieses Modell zog wunderbar seine Runden, sogar Loopings und andere Kunststücke (? Red.) wurden vorgeführt. Weitere Großmodelle waren: 2 Mot Eigenbau mit 2 x 6,5 cm³, Pilatus Turbo Porter, Airlift, Biglift und eine wunderschöne Klemm mit 3,25 m Spannweite. Diese Klemm war motorisiert mit einem 4 Takt Boxermotor. Dieses Modell gehörte übrigens unserem weitest angereisten Gast, der aus Norddeutschland vom Verein MC Albatros Vechta kam. Nach diesen Raritäten kam Hubschrauberzeit. Wir hatten 4 Hubschrauber hier, die alle ihre Kunststücke vorführten. Es war ein Sita-Modell und weitere Schlüter Helis zu sehen. Hier mußte ich doch einmal unseren Schorsch namentlich erwähnen, der mit dem Hubschrauber alles aufführte. Vom Grüßen der Zuschauer bis zum vollen Kunstflugprogramm (Looping, Rollen, Turn ...). Man merkte am Applaus der Zuschauer, daß dies sehr gut ankam.



Pilatus Turbo Porter, 325 m Spannweite, Motor 62 cm³, 4 Ps



Klemm L 25 D, 3,20 m Spannweite, Motor 4 Takt-Boxer mit 1,8 PS



Jet Ranger mit Schlütermechanik Scout 60, Rotor 1,40 m, Motor 10 cm³

Anschließend mußte unser Zuckerlembomber für die Kinder kommen. Der große Airlift startete mit 1 kg Karamellen an Bord und warf dann die Ladung ab. Da gab es für alle Kinder große Aufregung, damit jeder etwas bekam. Inzwischen bereiteten sich die Piloten auf das Ballonstechen vor. Dieses braucht wohl keiner Erklärung, nur einige Piloten dachten, sie müßten unter den Ballons durch! Hierbei hatten wir leider 2 Ausfälle. Danach wurde es ruhiger, jedoch nur akustisch gesehen, denn es kamen die Segelflieger dran. Es wurde eine Seilwinde aufgebaut und schon ging es los. Es wurden Seilwinde, Schlepp, Huckepack und Motorsgler vorgestellt.

So sahen die Zuschauer alle Möglichkeiten des Segelfluges in der Ebene, denn normalerweise fliegen wir am Hang, dafür ist ja hier im Gebirge genügend Möglichkeit. Es waren Segler von klein (1,60m) bis groß (4,5m) zu sehen. Die Krönung hier dürfte sicherlich die 4,5m Diamant von Herrn Koch aus Reutte gewesen sein, die er selbst herstellt und vertreibt.

Nach dem Seglerprogramm standen alle Speedmodelle am Programm. Wir hatten 2 Me 163 von den Außerferner Falken, eine Riesen-Me 163 mit über 2m Spannweite und einem Rossi Rennmotor 15 cm³ mit 4,5 PS! vom schon bekannten Thomas aus Garmisch-Partenkirchen vom MFG Zugspitze. Tiefdecker Sandy, Tango und Super Laser haben natürlich auch nicht gefehlt! Auch Elektro-Motor-Speedmodelle haben hier nicht gefehlt, und es wurden erstaunliche Kunststücke hier vorgeführt von unseren Gästen aus Deutschland in Oberammergau. Es wurde Elektrospeedflug mit nahezu 200 km/h gezeigt, und wir waren sichtlich beeindruckt, daß dies mit Elektromodellen erreicht werden kann. Schade, daß dies nur so kurze Zeit geht, denn dann sind die Akkus leer.

Den Abschluß stellte dann die Fuchsjagd dar. Hier kamen nochmals alle dran, die noch fliegen wollten, und damit beendeten wir den offiziellen Teil des Flugtages.

Ich möchte hiermit allen aktiven Teilnehmern nochmals danken und alle teilgenommene Vereine gerne namentlich erwähnen. Aus der BRD: MFG Zugspitze aus Garmisch Partenkirchen, MC Albatros Vechta, Modellflugjugendgruppe München, MFC Augsburg und Einzelkämpfer aus Wallgau. Aus Österreich: Außerferner Falken, MFC Arlberg, MBG Hall, TMC Innsbruck. Also nochmals vielen Dank und auf Wiedersehen im nächsten Jahr beim 5. Flugtag, wieder am 2. Sonntag im Juli!

* * *

7. ZANONIAPOKAL

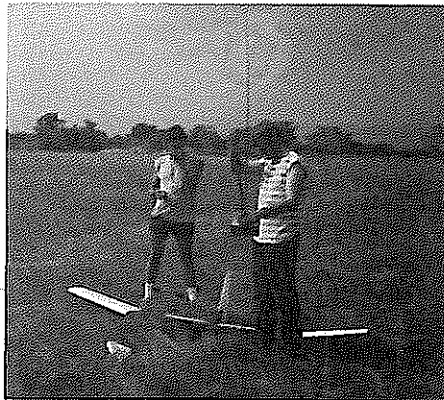
Dipl.Ing. Gerold Schah

Ort der Handlung : Flugfeld in Wiener Neustadt, 13. August 1988, 5,30 Uhr morgens. Das Häuflein der 8 Unentwegten fand sich trotz der sich hinziehenden nächtlichen Diskussion über die Probleme der Nurflügelei (was denn sonst?) zum SUNRISE-FLIEGEN ein. Wie den ganzen Sommer über lag auch an diesem Tag schon so zeitig am Morgen die Außentemperatur bei etwa +25° bei 0/0 Bedeckung und Windstille, es war kein Thermikeinfluß vorhanden. Startart: Hochstart mit Gummiseil bei freier Wahl des Startzeitpunktes. Nach dem Motto:

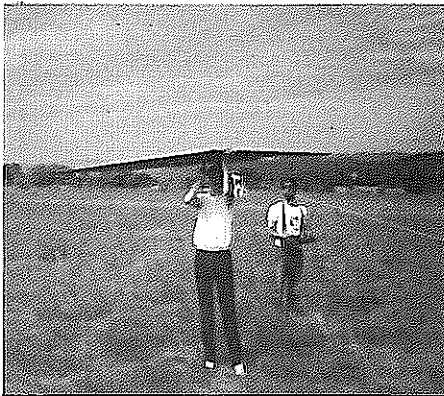
Jeder suche sich einen Zeitnehmer und fliege los!



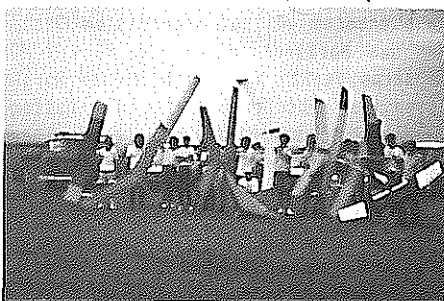
Curt Weller



Reinhard Werner vor dem Start



F. Koch mit Hortentyp ARN IV



Parade der Starter

ERGEBNISSE DES SUNRISEFLIEGENS :

| | | |
|---------------------------|---|-------|
| 1. Reinhard Werner | D | 5'26" |
| 2. Walter Windhagauer | A | 4'07" |
| 3. Rudi Wichette | D | 3'55" |
| 4. Dieter Perlick | D | 3'32" |
| 5. Curt Weller | A | 3'13" |
| 6. Alexander Bergmann | D | 2'35" |
| 7. Hans Jürgen Unverferth | D | 2'07" |
| 8. Andreas Haming | D | 2'02" |

Um 9,00 Uhr begannen die Nennungen zum Zanoniapokal, um 10,00 Uhr war dann der Beginn des Wettbewerbes. Folgende Aufgaben waren traditionellerweise gestellt:

- ein Zeitfliegen mit Landung in einem Zielkreis, ohne Wertung der Entfernung zum Kreismittelpunkt.
- Streckenflug

Als Startart war Laufstart mit Umlenckrolle und 175 m Seillänge vorgesehen. Sowohl bei Aufgabe a, als auch bei Aufgabe b war innerhalb einer vorgegebenen Rahmenzeit die Anzahl der Starts nicht beschränkt. Durch das daraus folgende Taktieren verschiedener Piloten wurden vor allem die Läufer bei der herrschenden Hitze sehr stark beansprucht. Jede Aufgabe war dreimal zu fliegen. Die beiden besseren Durchgänge kamen in die Endwertung. Die Wertung erfolgte Gruppenbezogen. Jede Gruppe bestand aus zwei Piloten. Je Durchgang wurde die Gruppe neu zusammengelost.

ERGEBNISSE ZANONIAPOKAL :

| | | |
|-----------------------|---|-------------|
| 1. Reinhard Werner | D | 4000 Pkte. |
| * Michael Mann | A | 4000 " |
| 2. Rudi Wichette | D | 3938 " |
| 3. Hans J. Unverferth | D | 3933 " |
| 4. C. Weller | A | 3896, |
| 5. A. Haming | D | 3613, |
| 6. D. Perlick | D | 3514, |
| 7. W. Windhagauer | A | 3465, |
| 8. A. Bergmann | D | 3421, |
| 9. F. Koch | A | 2700, |
| 10. G. Lane | A | 1981, |
| 11. R. Pribyl | A | 333 Punkte. |

* Michael Mann flog zum Vergleich den Wettbewerb mit einem Normalmodell mit. Um 18,00 Uhr endete der Wettbewerb.

Bei der anschließenden Siegerehrung konnte der Initiator des Wettbewerbes, Curt Weller, den Wanderpokal unserem deutschen Freund Reinhard Werner und die von der Firma FINDEISEN, Wien 16., gestifteten Pokale an die drei Erstplatzierten überreichen. Zum Ausklang des doch sehr heißen Tages lud der Veranstalter, MBC Vogelweide Mödling, zum Heurigen nach Gumpoldskirchen ein, bei dem die Ereignisse des Tages natürlich weiterbesprochen wurden. Am Sonntag, dem 14. August 1988, fand dann entgegen der Ankündigung um 13,00 Uhr das Workshop in Sittendorf statt. Die Terminverschiebung erfolgte kurzfristig, und der veranstaltende Verein bittet alle jene, welche, so wie angekündigt, um 9,30 Uhr beim Treffpunkt Fluggelände Sittendorfer Heide vergänglich warteten

um Verzeihung. In teilweise sehr guter Thermik konnten alle Anwesenden vergnüglih fliegen. Ein reger Gedankenaustausch beendete die Veranstaltung.

Fazit des Wettbewerbes:

Welche Modelltypen wurden eingesetzt? Neben den bekannten Brettern mit geringer Flächenbelastung kamen die F3B Kreationen von H.J. Unverferth an den Start. Curt Weller flog seine neuesten Pfeilflügler. Auch ein Modell mit einem hortentypischen Schränkungsverlauf - keine Winglets - kam zum Einsatz.

Wie verhielten sich die Flugzeuge im Hochstart?

Gegenüber dem vorjährigen Wettbewerb konnte eine deutliche Verbesserung der Hochstarteigenschaften erreicht werden, bei den gefeilten Typen mit elliptischer Auftriebsverteilung werden wieder, wenn auch minimale, geometrische Schränkungen eingebaut. Mehrere Starter verwendeten Gabelseile. Beim hortent-

typisch geschränkten Flugzeug wurde der Hochstartthaken direkt unter dem Schwerpunkt angebracht.

Landehilfen sind bei den gefeilten Typen bereits Standard. Es werden nur Landeklappen, welche im Mittenbereich angeordnet sind, verwendet, diese werden minimal beim Hochstart zur Auftriebserhöhung gesetzt. Zum Landeanflug dann ganz ausfahren.

Welche Flugzeugtypen lagen in der Spitzengruppe?

Auf Grund der heurigen Wetterverhältnisse - den ganzen Tag über herrschte Windstille und praktisch keine Thermik - lag der Vorteil eindeutig bei den Flugzeugen mit geringer Flächenbelastung. Wir finden sie in der Endwertung sowohl des Sunrisefliegens als auch des Zanoniapokals in den vorderen Rängen.

Erfreulich war das Erscheinen sehr vieler Zuschauer, welche den weiten Weg nach Wiener Neustadt nicht scheuten.

Am Ende des Wettbewerbes konnten mehrere Wettbewerber und auch interessierte Zuseher ein von Robert Schweissgut - siehe PROP 1/2-1988 - mitgebrachtes Nurflügelflugzeug, Modell ADLER, probe-fliegen. Auch Ihr Berichterstatter konnte sich, nur eigenhändig fliegend, von den ausgezeichneten Flugeigenschaften dieses Hortentyps überzeugen. Obwohl winglettlos, tritt kein negatives Wendemoment, auch beim Kurvenwechsel-flug, auf. Eine wirklich gelungene Konstruktion.

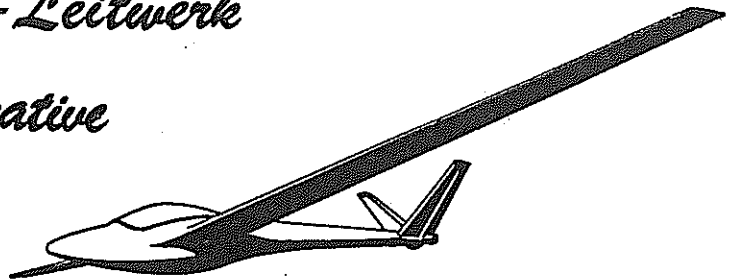
Zum Schluß erlaubt sich der Veranstalter MBC Mödling dem Platzhalter, MFC Wiener Neustadt, für die Überlassung des Modellfluggeländes herzlich zu danken. Wir hoffen auch im Jahr 1989 den Bewerb hier wieder veranstalten zu können und laden alle österreichischen Nurflügler herzlich ein, uns im kommenden Jahr gegen die bundesdeutsche Phalanx zu verstärken.



Das V-Leitwerk

mehr als nur eine Alternative

Robert Schweissgut



Für viele Modellflieger ist das V-Leitwerk die eleganteste Leitwerksform überhaupt. Den wenigsten ist aber bekannt, wieviele Vorteile diese Leitwerksform bietet. Darin ist ganz sicher auch der Hauptgrund zu suchen, daß diese Leitwerksform noch immer nicht weiter verbreitet ist. Eine Ursache dafür, daß sich nur wenige bei Eigenkonstruktionen an den Einsatz eines V-Leitwerkes wagen, ist wohl, daß in der Fachliteratur nur spärliche Hinweise zur Dimensionierung zu finden sind. Da heißt es meist, daß eben die in der senkrechten Projektion sichtbare Fläche als Höhenleitwerk wirksam ist und die seitlich sichtbare Fläche eben als Seitenleitwerk. Dann gibt's meist noch den einfachen aber guten Rat, daß die Flächen jeweils gleich groß festzulegen sind wie bei einem vergleichbaren Modell mit Normalleitwerk. Das klingt also wirklich alles sehr einfach, und ob Sie es glauben oder nicht - es ist auch so. Sehen wir uns einmal bei den großen Vorbildern um. Dabei kann man immer lernen.

Da gibt's mal den Salto, eine hervorragende Konstruktion von Ursula Hänle, ausgelegt für alle Belastungen, die beim Kunstflug auftreten können. Damit ist schon ein Schlagwort gefallen:

KUNSTFLUG! Warum wohl hat Ursula Hänle ihrem Salto ein V-Leitwerk verpaßt? Kunstflugsegler müssen um alle Achsen sehr wendig sein. Gerade hier liegt eine Stärke des V-Leitwerkes. Es kann wesentlich leichter gebaut sein, das heißt, es muß weniger Massenträgheit überwunden werden. Ein weiterer großer Vorteil: die fehlende dritte Flosse kann natürlich auch keinen Widerstand erzeugen. Beim Hochleistungssegler "Orlice" und bei den Seglern der "HKS"-Reihe wird dieser Vorteil ganz bewußt genutzt. Auch die "SHK", eine Weiterentwicklung der "Standard Austria" des Österreicher Rüdiger Kunz, flog mit V-Leitwerk. Ebenso der Prototyp des "Cirrus", eine Konstruktion von Klaus Holighaus, der auch bei der Konstruktion der "SHK" maßgeblich beteiligt war, flog mit V-Leitwerk. Alle diese Maschinen haben für den Segelflugzeugbau Maßstäbe gesetzt, sowohl was die Leistungsfähigkeit angeht, als auch was die Bauweise betrifft. Wo also konsequent Höchstleistung angestrebt wird, da kann es doch unmöglich ein Zufall sein, daß das V-Leitwerk gewählt wurde. Es läßt sich also feststellen, daß das V-Leitwerk besonders dann sinnvoll ist, wenn es auf das letzte Quentchen

Leistung ankommt. Bei Allroundseglern, die nur den Durchschnittspiloten zufriedenstellen sollen, hat das Normal- oder T-Leitwerk durchaus eine Berechtigung.

Nun frage ich mich schon lange, warum die hochgezüchteten F3B-Modelle noch immer nicht mit V-Leitwerk fliegen. Es ist klar, daß die Lagerung bei der Ausführung als Pendelruder schon einige Probleme aufwerfen kann. Deswegen ist man ja bei dem Normal- oder T-Leitwerk geblieben. Bei diesen Leitwerksformen ist die Ausführung als Pendelruder



unproblematisch. Neuere Windkanal-messungen haben aber gezeigt, daß die Ausführung der Leitwerke als Flossen und Ruder widerstandsmäßig weitaus günstiger abschneiden als das Pendelruder. Ich muß allerdings erwähnen, daß diese Erscheinung auf moderne Leitwerksprofile beschränkt ist. Aber solche werden bei F3B-Modellen ja eh verwendet. Das V-Leitwerk bietet sich also geradezu an.

Meine Experimente mit dem V-Leitwerk beschränken sich aber auf Leichtwindsegler. Aber ich wollte es genau wissen, also baute ich zweimal das gleiche Modell: eines mit V-Leitwerk, das andere mit Normalleitwerk. Diese leichten Segler müssen enge, zerrissene Thermik, wie sie meist in Bodennähe gestaltet ist, noch ausfliegen können. Hier ist Wendigkeit sehr gefragt. Diese Eigenschaft

ist aber bei einem langsamen Segler gewiß nicht selbstverständlich, weil sich die Re-Zahl an den Leitwerken in einer Größenordnung von 20.000 bis 30.000 bewegt, es können natürlich nur sehr bescheidene Leitwerkskräfte entstehen. Das fordert Leichtbau, damit ein kleines Trägheitsmoment überwunden werden muß. Die Gegenüberstellung der beiden Leitwerksformen hat eindeutig gezeigt: das Modell mit V-Leitwerk fliegt eigenstabiler und ist wendiger. Die größere Stabilität kommt dadurch zustande, weil mit jeder Gewichtseinsparung am Leitwerk auch eine Verbesserung der dynamischen Längsstabilität verbunden ist. Die Flugeigenschaften werden also auch positiv beeinflußt.

Ein Vorteil, der vor allem in der rauen Flugpraxis besonders angenehm

auffällt: die Bodenfreiheit. Wer oft in hohem oder halbhochem Gras landen muß, weiß, wie schnell ein Leitwerk zerstört ist.

Diese Aufzählung beinhaltet bestimmt nicht alle Vorteile (auch nicht alle Nachteile), die vom V-Leitwerk bekannt sind und bestimmt wird sie nur wenig dazu beitragen, daß es weitere Verbreitung findet. Der eine oder andere Modellflieger wird aber vielleicht angeregt, einmal bei einer Eigenkonstruktion das V-Leitwerk einzuplanen.

Beim Fliegen ist absolut kein Unterschied festzustellen, wenn man auch noch so sehr auf irgendwelche Macken gefaßt ist. Ein Modell mit V-Leitwerk läßt sich genauso steuern wie eines mit Normalleitwerk, wenn es richtig dimensioniert ist.

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!

DIE F3B-FLÄCHENBELASTUNG

Von Karl Bednarik

Wie jeder weiß, muß eine Tragfläche nicht nur sich selbst tragen, sondern auch den Rumpf und das Leitwerk.

Dieses Gewicht kann sich vervielfachen durch Flugmanöver und Windböen. Man spricht von "Manöर्वervielfachen" und "Böenvervielfachen".

Nachdem ein Flugmodell möglichst leicht sein soll, geht man auch mit den Verstärkungen im Tragflügel sehr sparsam um. Spätestens bei einem zu stark gezogenen Looping erkennt man das Unheil, und man steht vor dem Haufen von Trümmern, was einmal das geliebte Modell war.

Durch mehrere solche unangenehme Erfahrungen belehrt, entschloß ich mich, die Sache vorher zu prüfen, damit man eine Garantie abgeben

kann, welche Lastvielfache ein Modell aushält.

Nachdem in diversen Berichten von F3B-Spezialisten das Lastvielfache mit $n = 40$ angegeben wurde, war mir klar, daß dann das Modellflugzeug eigentlich seinen Piloten tragen müßte.

Die Belastungstest's steigerten sich langsam von 20 kg auf 30 kg. Nach einem Jahr sogar auf 40 kg. Durch die Verwendung von Kohlefasern war dann die Erreichung der 50 kg-Grenze bei sogar leichter Bauweise als vorher möglich. Diese Test's wurden aber immer nur auf einer Flügelhälfte durchgeführt. Da es aber, wie die Praxis bewies, auch andere Teile gab, die in den Test mit einbezogen werden mußten, baute ich ein "LASTGESCHIRR" (siehe Foto) in welches das gesamte Flugmodell eingelegt wird.

So kann man auch die Ruderkontrolle bei durchgebogenem Flügel beobachten und die Festigkeit des Hochstarthakens und der Befestigungsschrauben.

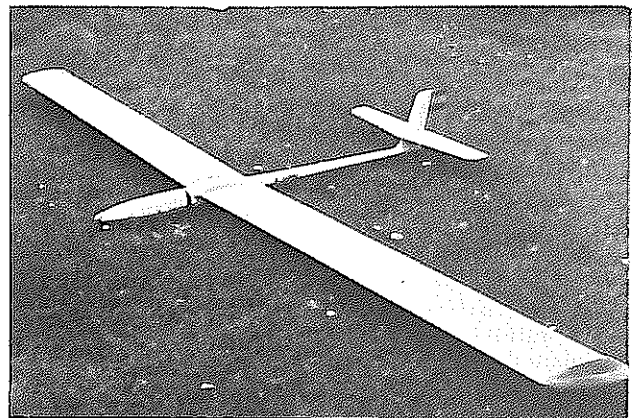
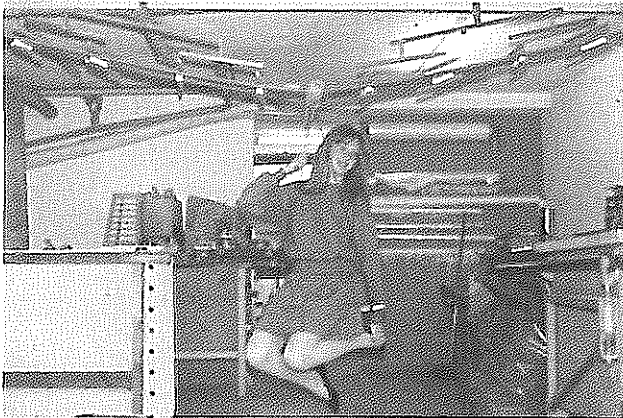
Nun bin ich stolz, daß ich nach 4 jährigen Versuchen ein Flugzeug habe, von dem ich sicher bin, daß es den stärksten Wettbewerbsbelastungen standhält.

Die Daten zu den beiden Fotos:
Modellflugzeug Gewicht 3 kg
Gewicht meiner Tochter 55 kg

Die Durchbiegung beträgt bei 3 m Spannweite 15 cm.

Wer glaubt, es ist eine Trickaufnahme, dem kann ich diesen Versuch jederzeit persönlich vorführen.

Karl Bednarik, Flurweg 13
2700 Wiener Neustadt



Die «überperfekte Konstruktion»

Von Ing. Hans Tomann, Linz

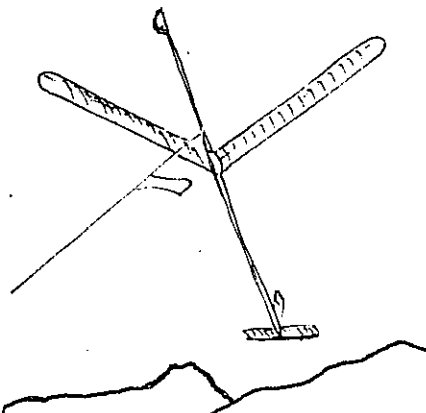
Im Jahre 1954, gerade als auf dem Gebiet der Freiflug-Segler in der Klasse A2 neue Erkenntnisse zum Durchbruch kamen (Österreich gab dazu viele Impulse wie: Stab-rumpf, möglichst viel Fläche von den maximal 34 dm² in den Tragflügel zu legen u.a.), war ich bei der jungen aufstrebenden Modellgruppe Reutte in Tirol. Um nun zu sehen, wie weit die anderen sind, veranstalteten wir einen Wettbewerb, zu dem auch Gruppen aus dem benachbarten Deutschland eingeladen wurden.

Für den Wettbewerb wollte ich einen Segler bauen, in dem alle Neuerungen berücksichtigt sind, und es ging mir wie schon oft, die Zeit wurde zu knapp. Um mit einem extrem kleinen Höhenleitwerk noch genügend Flugstabilität zu erhalten, sollte das Modell ähnlich einem Nurflügel stark zurückgepfeilte Tragflächen bekommen mit kräftiger aerodynamischer Schränkung (ein Weg, der auch nicht richtig ist, da zu viel Auftrieb verloren geht, aber das wußte ich damals auch noch nicht).

Schnell, nach Festlegung der Hauptabmessungen wurde einfach eine skizzenhafte Flügeldraufsicht 1:1 gezeichnet, bestehend aus zwei langen Linien für Nasen- und Endleiste, unter 75° schräg dazu etliche Striche im Rippenabstand, und die erste Flügelhälfte konnte aufgebaut werden. Rasch waren die Rippen gesetzt, die Wurzelrippe und der Randbogen mit Schränkung angefügt und fertig war der erste Flügel. Aber welch' Schreck beim Abnehmen, er war v o r-gepfeilt. Dadurch, daß ich weder Randbogen noch Flächenwurzel auf meiner Bauskizze besonders eingezeichnet hatte, konnte dieses Mißgeschick in der Eile passieren. Nun war guter Rat (und auch Balsaholz) teuer; die Zeit drängte, und zum Bau von zwei weiteren Flächen reichte mein Balsavorrat nicht, also baute ich kurz entschlossen die zweite Tragflügelhälfte auch vorgepfeilt. Der Rumpf bekam eine längere Nase, und das Malheur war nun nicht mehr so groß.

Am Abend vor dem Wettbewerb kam es zu den ersten Handstarts, und am nächsten Morgen vor Wettbewerbsbeginn zu den ersten Hochstarts, wobei das Modell von der 18 m Schnur weg gleich einen "Bart" erwischte, leicht pumpend davonflog,

und erst mühsam von einem Berg-hang zurückgeholt werden mußte. Das war ein Sensationsflug, doch beim Wettbewerb selbst zeigte der Vogel nichts mehr, und ich landete unter "ferner liefen"!



Ein "Großer Reiher" im Hochstart, natürlich wie damals alle Modelle, ohne Fernsteuerung



Ein "Adler" wird eingeflogen

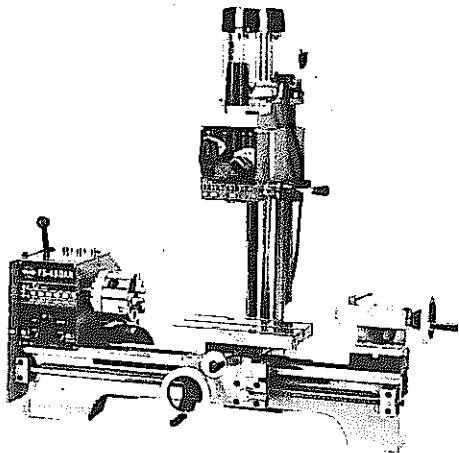
Nach der Siegerehrung, beim gemütlichen Beisammensein, kamen zwei deutsche Modellflieger zu mir und einer fragte: "Wir bewunderten schon ihre raffinierte Konstruktion, das Modell hat alle Feinheiten, und

nun verraten sie uns, wie Sie auf den Trick mit der Vorpfeilung gekommen sind. Das will ich Ihnen gerne sagen", antwortete ich und erzählte nun mein ursprüngliches Vorhaben und das Mißgeschick beim Bauen. Daraufhin ein großes Gelächter bei allen, und einer konnte sich die Bemerkung nicht verkneifen: "Da siehste nun Deine vollkommene Konstruktion"!

Vielleicht noch kurz ein paar Worte zum Thema Pfeilung beim Modellflügel. Die positive Pfeilung (also nach hinten) bringt, sofern sie nicht zu groß ist, Vorteile. Sie ersetzt im gewissen Sinne etwas die V-Form. Ist die Pfeilung aber zu groß, ergibt sich ein Auftriebsverlust. Als Optimum gilt heute der Modellflügel mit gerader Hinterkante und gepfeilter Nase.

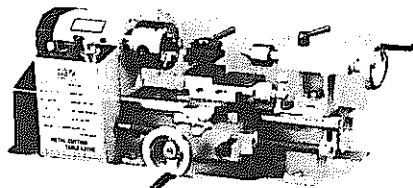
Die negative Pfeilung wirkt nun entgegen der V-Form, also für uns Modellflieger nicht günstig. Wieso gibt es aber nun trotzdem mantragende Flugzeuge mit negativer Pfeilung? Es handelt sich dabei meistens um doppelsitzige Segelflugzeuge (z.B. Scheibe-Bergfalke, Schleicher-K2b). Beim Doppelsitzer muß der zweite Sitz im Schwerpunkt liegen, weil sich sonst zwischen dem Flug mit oder ohne Passagier große Trimmungsänderungen ergeben würden, und genau dort läuft beim geraden Tragflügel die Holmbrücke durch. Man läßt nun die Holmbrücke hinter dem Sitz durchlaufen und pfeilt den Flügel nach vorne, damit Auftriebsmittelpunkt und Schwerpunkt wieder zusammenfallen. Aerodynamisch wirkt sich die Vorpfeilung beim ständig gesteuerten Flugzeug nicht so sehr aus, ist aber für Modelle abzuraten.

Vielleicht noch eine Bemerkung zum Motorflugzeug mit zwei Sitzen hintereinander wie bei den Oldtimern Bucker, Klemm, Piper P4 u.a. Diese werden einsitzig alle aus dem hinteren Sitz geflogen, da hier der vordere Sitz im Schwerpunkt der Passagiersitz ist. Daher: Oldtimer-Modellflieger, bei Ausstattung solcher Modelle mit nur einer Pilotenfigur muß diese in den hinteren Sitz. Und eine Figur, auch wenn es nur eine Kugel oder eine Silhouette ist, gehört in alle Modelle dieser Art, ebenso wie unter die schönen Kabinenhauben der modernen Modelle. □

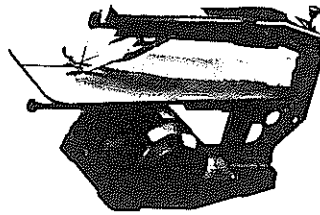


FS-450A · AN & FV-320

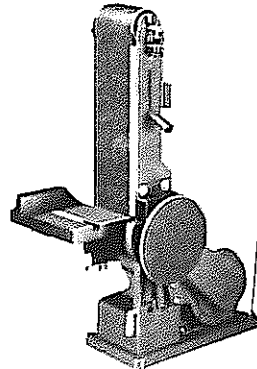
Präzisionsdrehbank mit Zubehör, Spitzenweite 450 mm, Höhe 105 mm! Nur **S 19.400,-**
 Passende Fräseinrichtung mit Frästisch!
 Nur **S 14.980,-**



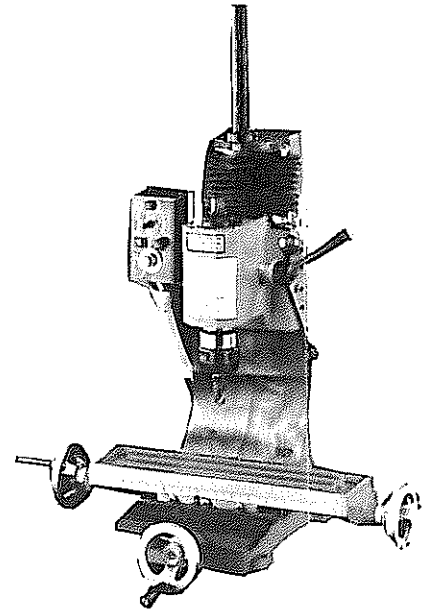
Kleine Tischdrehbank mit elektronischer Regelung! 3/4 PS, Gewicht 30 kg!
 Mit Zubehör! **S 13.350,-**



Stabile Laubsägemaschine für Holz und Metall!
 Nur **S 2.890,-**



Teller-Bandschleifmaschine mit Winkeltisch!
 Nur **S 2.680,-**



Präzisionsfräsmaschine mit elektronischer Regelung! 3/4 PS, 48 kg mit Spannange 16 mm/MK 3!
 Nur **S 9.580,-**

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

Schlüter HUBSCHRAUBER
Service Center



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

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
 1160 Wien
 Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Pirker

Gumpendorfer Straße 35
 1060 Wien
 Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9
 8530 Deutschlandsberg
 Telefon 03462/25 41 19

robbe — Heim Service Center

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
 1160 Wien
 Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Neyer

Landstraße 16
 6714 Nüziders
 Telefon 05552/64 0 11

Modellbau Ruppniß

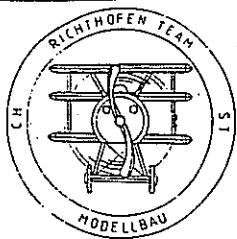
Husselstraße 10
 6130 Schwaz
 Telefon 05242/53 59

Weitere Bezugsquellennachweise:

TECHNicator GesMBH

Prager Straße 142
 1210 Wien

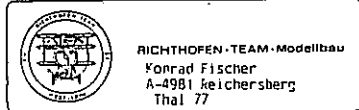
TECHNicator GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien



RICHTHOFEN TEAM MODELLBAU



**Kontaktanschrift
ÖSTERREICH**



Generalvertretung für Österreich
AKKU-LADETECHNIK
K.H. Oberndörfer

VT-2 NC Akkulader 189.--DM
VT-4 NC Akkulader 229,50DM
AK 1 Kapazitätsmessgerät 106,65DM
KH 1 Kapazitätsmessgerät 195,75DM

**Kontaktanschrift
DEUTSCHLAND**



Stützpunkthändler für micropop, Menz-Propeller

KDH, aero-naut, Bartels-Prop, WiK, Krick, Rödel, JAMARA, ROEBERS, eismann, Lanitz, WANTSCHHECK

Von Freund zu Freund Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

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

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

Signalgeber

Signalgeber sind wichtig, um Ihr Modell im Korn-
Matsfeld oder Wald wieder
aufzufinden.

Schleuderhaken

BAUPLÄNE

**MAGNET-
STEUERUNG**

HOCHSTARTROLLE

SAALFLUG

SONDERANFERTIGUNGEN

F1E

FERTIGFLÄCHEN

FERTIGRÜMPFE

F1A - F1E

Prospekt anfordern!!

**IHR PARTNER FÜR
DEN FREIFLUG**

BESCH
Modelltechnische Fertigung

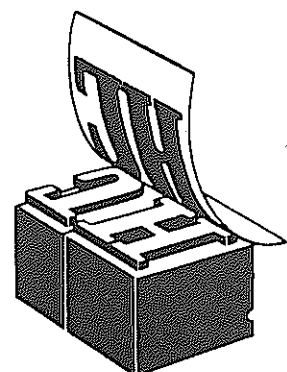
Bernhard Schüssler, Offenbacher Str. 29, D-6052 Mühlheim a/M 1187

BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95
STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

modellbau pirker

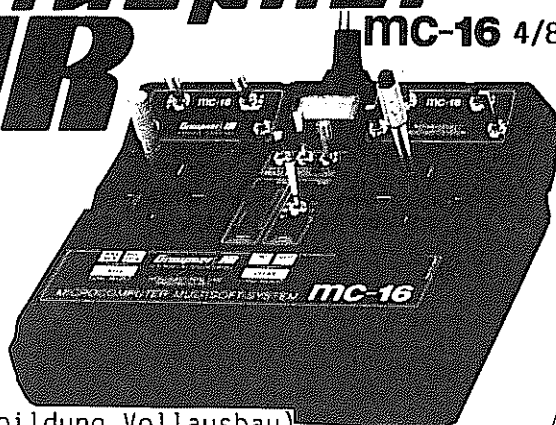
Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien

Gumpendorferstr. 35

COMPUTER-SYSTEM mc-16 mit
ROTARYSELECT-Programmierung

**Graupner
JR**



mc-16 4/8/0 B *Graupner JR*

4200.- *

230.-

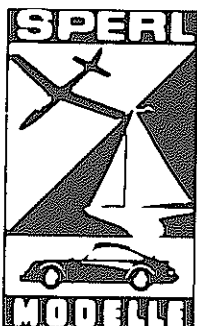
SERVO C 508 Stellkraft 3,9 kg
Stellzeit 0,19 Sek.

**MODELLBAUCENTER
MBFİNDEISEN**

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/02 46 00



(* Abbildung Vollausbau)



Nachfolger p. freisinger

Fachgeschäft für den Auto-, Flug- und Schiffsmodellbau
Verlag für Modellbauliteratur — Versandhandel
AIRFLY, DISETH und GUILLOW'S GENERALVERTRETUNG

1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTRASSE 66

TELEFON 0222/587 62 22

Jede Woche Aktionsangebote mit **Bestpreisgarantie!**

z. B. GFK Teile CHRISTEN EAGLE, Sp. 1820 mm (ab Bully 35 cm³) S 2.350,—
SCHLÜTER; HELI STAR, kompl. S 7.350,—
SCHLÜTER; JUNIOR 50, kompl. S 5.490,—
AKKU 7,2 V, 1,4 A/h, pro Stück S 299,—
2-Kanal-Fernsteuerungen ab S 999,— mit 2 SERVO kompl.

Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

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

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

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

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

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

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

MARO-MODELLBAU
Mathias Rottensteiner jun.
 Plankenau 128
 5600 St. Johann/Pongau
 Telefon 06412/78 37

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

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

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

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

MODELLBAU FÜR JEDEN ETWAS
G. Kirchert
 A-1140 WIEN
 LINZERSTRASSE

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

MODELLBAU
PETER FEIX
 Bismarckstraße 3
 A-8280 Fürstenfeld
 Telefon 03382/26 17

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

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

ORACOVER®
 - Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

EZ **SPORTS AVIATION**

Fast-Fertig-Modelle

PILOT

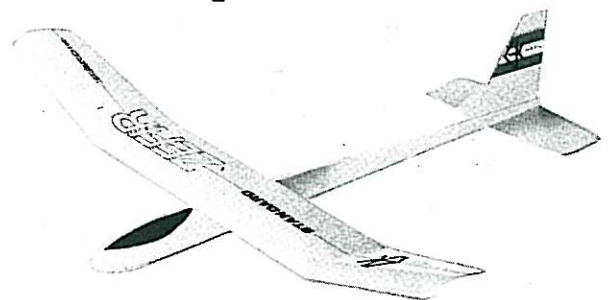
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
 IT'S ABOUT TIME!


Elektro- Motore + Zubehör

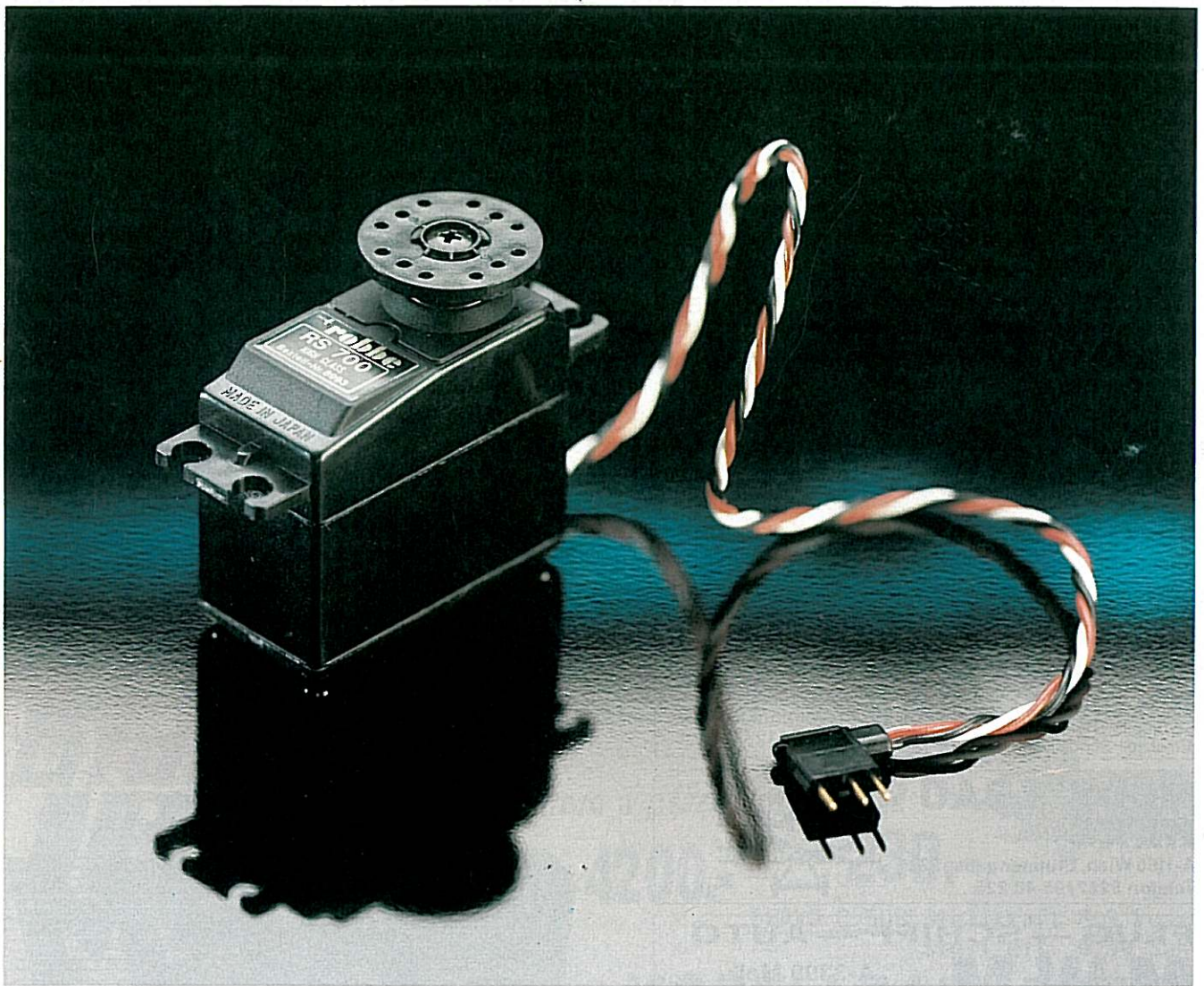
MARX

Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

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

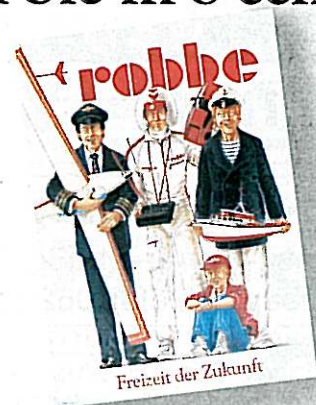


Wieviele Sensationen erwarten Sie in 8 ccm ?

robbe-Modelltechnik,
das ist Spitzentechnologie
auf kleinstem Raum:
Gewaltige Dimensionen von
mikroelektronischer Unfehl-
barkeit, feinmechanischer
Präzision und technologisch-
em Einfallsreichtum setzen
in den Servos von robbe die

Fernsteuersignale in exakte,
proportionale Bewegungen
um. Garantiert. Denn außer-
gewöhnliche Ideen gibt's in
diesen kleinen Kraft-Werken
jede Menge: Etwa eine
Kupplung, die kein Rütteln
von der Mechanik bis zur
Elektronik vorläßt!

 **robbe**
Freizeit der Zukunft



Den Katalog mit dem gesamten
robbe-Programm gibt's im Fachhandel.

