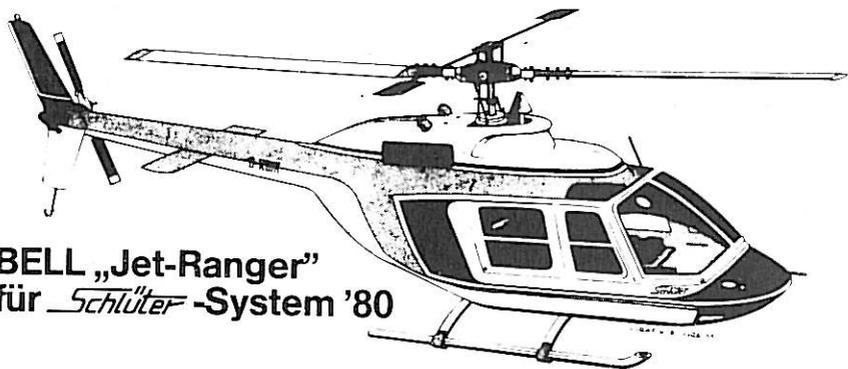




**HANNO PRETTNER**  
wieder F3 A-WELTMEISTER

**österr. modell-  
flugnachrichten**



## BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom *Schlüter*-System '80.

## Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit SCHLÜTER - System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980.

Siege mit SCHLÜTER - System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1981:

- Staatsmeisterschaft 1981  
Bramberg
- 1. - 4. Platz Schlüter Austria-Cup  
Bramberg
- 1. Platz Int. EHA Meeting  
St. Johann/Pongau
- 1. Platz Wettbewerb  
Reutte/Tirol
- 1. - 3. Platz Wettbewerb  
Enns



Generalvertretung für Österreich  
und Bezugsquellennachweis:

**E.SCHMALZ** MODELLBAU  
Ges.m.b.H.

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

Liebe Modellflugfreunde !

Ein arbeitsreiches Modellflugjahr ist wieder zu Ende. Wie alle Jahre wieder, hat dieses Jahr für den einen mehr, für den anderen etwas weniger Freude und Erfüllung gebracht.

Dem einen sind alle seine Wünsche in Erfüllung gegangen, während der andere seine vorgesteckten Erwartungen nicht erfüllt sah. So ist es nun aber einmal und man sollte, wie ich immer wieder feststelle, die ganze Angelegenheit nicht allzu ernst nehmen.

Der Modellsport, der Modellflug soll Freude machen, soll Entspannung und Ausgleich zum Alltag sein. Und, wenn es gestatt ist, noch ein Wort zur Mahnung: übertreibt den Sport nicht. Sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht. Wer Familie hat, denke dabei auch an sie, daß man eventuell durch den Kauf eines teuren Gerätes, dieser etwas entziehen könnte.



Wir freuen uns über die heurigen Erfolge. Nicht nur die durch Hanno Pretzner wieder zurückgebrachte Weltmeisterschaft in F3 A, sondern auch über die vielen anderen Erfolge, die im In- und Ausland erzielt wurden. Besonders erwähnenswert ist aber auch die Arbeit in den Gruppen und Vereinen. In vielen, oft unbedankten Arbeitsstunden haben die Vereinsfunktionäre ihre Arbeit für die Gemeinschaft getan. Zum Unterschied von den Wettbewerbsfliegern haben sie niemals die Chance, Wettbewerbspreise zu erringen. Die schönste und größte Freude ist für die Funktionäre, wenn ihre Arbeit zu Kenntnis genommen und anerkannt wird. Allzu oft ist es leider so, daß die gute Arbeit als selbstverständlich vorausgesetzt wird, aber das kleinste Versehen Ärger verursacht.

Nur durch gegenseitige Anerkennung und Rücksichtnahme kann man in Frieden und Freundschaft miteinander auskommen.

Mit prop 6 ist wieder eine große redaktionelle und organisatorische Arbeit für 1981 abgeschlossen. Auch bei uns ist es nicht immer so gelaufen, wie wir es gerne gehabt hätten. Wir haben uns in vielen, vielen Stunden bemüht, all das in den letzten Winkel von Österreich zu verbreiten, was uns selber mitgeteilt wurde und was wir selber wußten. Den vielen freiwilligen Mitarbeitern möchte ich heute und hier ein recht herzliches Danke schön sagen, ob es nun in der redaktionellen oder versandtechnischen Arbeit war. Sie alle haben ihre Arbeit ehrenamtlich - für die Gemeinschaft - gemacht.

Durch die nur zweimonatige Erscheinungsweise war es nicht möglich, alle uns zugegangenen Beiträge rechtzeitig zu veröffentlichen. Wir werden uns bemühen, alles offengebliebene in der 1. Nummer 1982 nachzuholen.

Denjenigen, die uns ab und zu ein Danke für unsere Arbeit mitgeteilt und wissen haben lassen, wollen auch wir danken. Hin und wieder eine kleine Streicheleinheit "verpaßt" zu bekommen, tut auch dem hartgesottesten Redakteur wohl.

Allen unseren Freunden möchte ich nun noch ein recht schönes Weihnachtsfest wünschen und einen recht erfolgreichen Start in das Jahr 1982.

Um weitere Treue und gute Zusammenarbeit zum Wohle des Flugmodellsports bittet auch für das kommende Jahr

Euer

Edwin Stütt  
Bundessektionsleiter





## Es spricht Ihre Modellflugsekretärin . . . .

Sie können sich sicher noch an meinen letzten Artikel in unserer Modellflugzeitschrift "prop" 3/81 erinnern, indem ich die Probleme bzw. die Vor- und Nachteile des derzeitigen Versandes von Abzeichen, Formularen usw. besprochen habe. Grundsätzlich kann man mit gutem Gewissen sagen, daß die Zahlungen mittels Zahlschein bis auf einige wenige Ausnahmen gleich nach dem Erhalt der bestellten Abzeichen eingegangen sind. Ich bin froh, daß wir dadurch einerseits unseren Mitgliedern die "teure" Nachnahmegebühr ersparen können und andererseits über die dadurch für mich entstandene Arbeitserleichterung. Auf alle Fälle werden in Zukunft weiterhin alle Abzeichen und Formulare der Sektion Modellflug per Zahlschein verschickt.

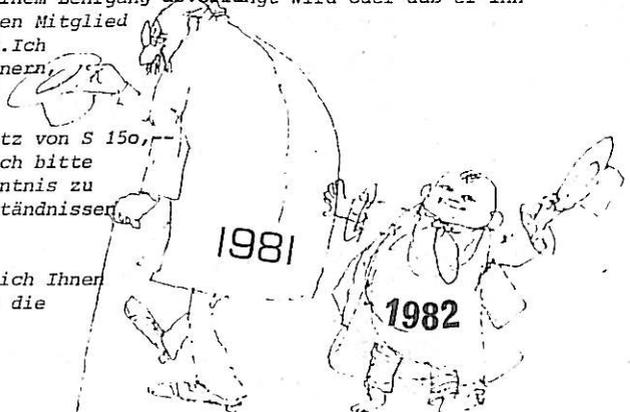
Bezüglich der Solidaritätsabgabe (pro Teilnehmer eines Wettbewerbes S 10,--) möchte ich unseren Vereinsobmännern mitteilen, daß wir leider wieder gezeugen sind, auf das System der Zahlungsvorschreibung zurückzugreifen, da bei sehr vielen eingegangenen Erlagscheinabschnitten im Raum -Zahlungszweck- ungenügende oder überhaupt keine Angaben gemacht wurden. Dadurch ist eine Kontrolle über die Solidaritätsabgaben unmöglich und wir werden ab dem nächsten Jahr wieder jedem Veranstalter für seinen durchgeführten Wettbewerb lt. Ergebnisliste vorgeschriebene Erlagscheine zuschicken.

Das nächste Jahr bringt sicher wieder viele organisatorische Arbeiten und Vorbereitungen. Aus diesem Grund möchte ich schon jetzt alle Besitzer von Punkterichterausweisen erinnern, daß alle 4 Jahre ein neuer Grundkurs besucht werden muß, um die Funktion als Punkterichter weiter ausüben zu können. Denken Sie nur an die vielen Änderungen, die sich in der Zwischenzeit in den einzelnen Flugprogrammen ergeben haben und außerdem bietet sich dabei gleich die Gelegenheit an, einmal alle Probleme und Unklarheiten durch Befragung der Kompetenten, die natürlich bei allen Lehrgängen anwesend sind, zu beseitigen.

Auch alle Leistungsprüfer werden gebeten, ihre Ausweise zu kontrollieren, ob sie noch für das nächste Jahr Gültigkeit haben. Leistungsprüfer, deren Lizenz für 1981 nicht verlängert wurde, müssen damit rechnen, daß ihr Stempel bei der nächsten Nummernvergabe nach einem Lehrgang abverlangt wird oder daß er ihn einem anderen von uns bestimmten Mitglied seines Vereines überlassen muß. Ich möchte Sie nochmals daran erinnern, daß der Leistungsprüferstempel Eigentum des Ö.Ae.C's ist und Ihrem Verein gegen einen Einsatz von S 150,-- zur Verfügung gestellt wird. Ich bitte Sie, diese Begebenheit zur Kenntnis zu nehmen, um eventuellen Mißverständnissen vorbeugen zu können.

Für das kommende Jahr wünsche ich Ihnen alles Gute und viel Erfolg für die nächste Flugsaison.

Maria KLUC





# Kurzbericht von der CIAM-Sitzung, Paris, 3./4. Dezember 1981

Es berichtet CIAM-Delegierter und BSL Edwin Krill

Wie immer waren wieder sehr viele Delegierte und Beobachter gekommen. Es waren 36 (!) Nationen anwesend und nahezu 90 Tagungsteilnehmer. Bei dieser großen Teilnehmerzahl gibt es kaum ein erfolgreiches Arbeiten. Viel zu groß ist die Vielfalt an Meinungen, nat. Vorstellungen und Emotionen und auch Sprachschwierigkeiten. So bleibt für jeden Tagungsteilnehmer noch die Hoffnung, daß das Protokoll bald erscheint und auch alle gefaßten Beschlüsse wunschgemäß beinhaltet (das ist leider nicht immer so).

Die Berichte über die Weltmeisterschaften 1982 waren alles andere als gut. Selten wurden die Mängel von Organisation und Durchführung so schlecht kritisiert wie von den WM's in Spanien (F/F) und Acapulco (F3 A). Es wurde viel darüber diskutiert und durch verschiedene Vorschläge versucht, eine Wiederholung derartiger schlechter Veranstaltungen zu verhindern. Ganz ausschalten wird man aber das nicht können. Es möge der Appell des CIAM-Sekretärs, John Worth, "machen wir endlich reines Haus!" Wirklichkeit werden.

Der techn. Sekretär, Tony Aarts, berichtete von der Arbeit der einzelnen SC (Subkommissionen), die, zumindest was die Information anbelangt, eher mangelhaft war. Am aktivsten war die "NOISE REDUKTION SC" die etliche Vorschläge zur Lärmreduzierung ausgearbeitet haben. Diese SC besteht erst seit einem Jahr und es gehören ihr 13 Mitglieder aus 10 Nationen an, darunter der Tiroler Dipl. Ing. Weiß. Es wird aber noch längere Zeit dauern, um ihre Vorschläge in die Tat umzusetzen.

Die dänischen Modellflieger (Koester) brachten den Vorschlag ein, daß neben dem regierenden Weltmeister auch der Zweit- und Drittplazierte bei der nächsten WM mitstarten dürften, falls sie nicht der Nationalmannschaft angehören. Natürlich fand dieser Vorschlag keine Gegenliebe. Man hatte eher den Eindruck, daß es einzelne Spitzensportler gibt, die, wenn sie einmal nicht erfolgreich waren, sofort die Regeln zu ihren Gunsten ändern möchten.

Die von der Schweiz und Österreich eingebrachten F3 B-Vorschläge wurden nur zum geringen Teil berücksichtigt. Dafür wird das FF/SC den österreichischen Vorschlag prüfen, die Meßmodalitäten bei der Gewichtskontrolle zu fixieren.

Es hat kaum Änderungen in den Klassen gegeben, allein schon deshalb, weil der SC bis 1983 eingefroren ist (!?).

Nach Eintreffen des Protokolls werden die wichtigsten Punkte bekanntgegeben.

Die im FAI-Terminkalender genehmigten WM, EM und Internationalen Wettbewerbe:

WELTMEISTERSCHAFTEN: 20.-26.7.82 F2 A, F2 B, F2 C Oxelösund / Schweden

EUROPAMEISTERSCHAFTEN:

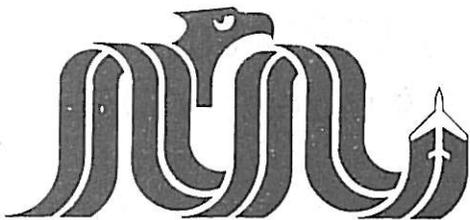
13.-18.7.82	F3 B	St. Andre-de-L'Eure/ Frankreich
16.-18.7.82	F1 E	Wasserkuppe /BRD
03.-08.9.82	F1 A, F1 B, F1 C	Zülpich/BRD
16.-19.9.82	F3 E	Amay/ Belgien

Die eingereichten internationalen Wettbewerbe in Österreich wurden genehmigt:

21.-23.5. Fesselflug	Kraiwiesen	16.-18.7.	oder
29.-30.5. F3 A, RC/MS	Koblach	23.-25.7.	F3 A, RC/MS Wehr/Tirol
16.-18.7. F1 E	Stuhleck	12.-15.8.	F3 A, RC/MS Kraiwiesen

Nach der Sektionsleitersitzung am 12./13. Dezember 1981 werden sämtliche internationale und nationale Termine in prop 1/2 1982 bekanntgegeben.

\* \* \* \* \*



"AEROBATICOS MEXICO 81"

6

# F3A-Kunstflug- Weltmeisterschaft

*Es berichtet Mannschaftsführer und  
RC-Fachreferent Othmar Huber*

Vom 22. bis 27.9.1981 wurde in Acapulco - Mexiko die F3A - Weltmeisterschaft ausgetragen.

Am Mittwoch, dem 16.9.1981 um ca. 10.00 Uhr versammelte sich die österreichische Mannschaft auf dem Flughafen Paris - Orli. Aufgrund eines Verständigungsschreibens der Firma Kuoni sollte ich mich beim Flugschalter West der AERO-Mexiko melden und die dort deponierten Flugtickets für die gesamte Mannschaft abholen. Nach langem Suchen hat sich dann herausgestellt, daß die AERO-Mexiko beim Flughafen West gar keinen Abfertigungsschalter hat. Ich fuhr dann zum Flughafen Orli Süd, wo dann auch der Abfertigungsschalter der AERO-Mexiko gefunden wurde. Nur dieser Schalter war leider nicht besetzt. Der Abflug war für 15.30 Uhr vorgesehen und um 13.00 Uhr hatten wir noch keine Flugtickets. In der Zwischenzeit ist auch die Schweizer Mannschaft mit einer Linienmaschine der Swissair in Paris eingetroffen. Wir hatten uns zum einchecken vorbereitet, mußten jedoch warten, da wir noch keine Tickets hatten. Um ca. 13.30 Uhr war es dann soweit, daß der Flugschalter der AERO-Mexiko besetzt wurde. Wir bekamen dann die Flugtickets mit einem Begleitschreiben bezüglich des Übergewichts. Das Einchecken der Modellkisten ging dann verhältnismäßig problemlos vor sich. Um ca. 15.50 Uhr verließen wir dann Paris in Richtung Madrid. Nach 2 Zwischenlandungen in Madrid und Cancun sind wir dann nach einem verhältnismäßig ruhigem Flug um 8.15 Uhr mitteleuropäischer Zeit in Mexiko-City gelandet. Hier hieß es, die Uhren um 8 Stunden zurückzustellen, die Zollabfertigung war an diesem Flughafen sehr exakt und dauerte lange. Unsere Mannschaft hatte in diesem Fall ebenfalls etwas mehr Glück als die andern und konnten daher den Zoll ohne Kontrolle der Kisten und Koffer passieren. Da der Weiterflug nach Acapulco auf 7 Uhr früh angesetzt war, mußten wir die Nacht auf dem Flughafen verbringen. Um ca. 8.15 Uhr sind wir dann in Acapulco gelandet.

Nun waren wir noch ohne eigene Transportmittel und wir versuchten Mietwagen zu erhalten, doch leider waren auf dem Flugplatz in Acapulco keine geeigneten Wagen verfügbar. Gegen Mittag sind wir dann gemeinsam mit der Schweizer Mannschaft mit

einem Bus vom Flughafen ins Hotel gefahren. Die Einquartierung erfolgte dann problemlos. Bereits am selben Nachmittag meldete ich die Ankunft unserer Mannschaft beim Veranstalter. Dieser teilte mir dann gleich mit, daß mit unserem Nenngeld etwas nicht in Ordnung ist. Nach langem hin und her und Vorlage der Überweisungsbelege, die ich zur Verfügung hatte, wurde mir die Überprüfung der Angelegenheit zugesagt. Am Freitag wurde mir mitgeteilt, daß ein Teil des Nenngeldes eingelangt ist und der Veranstalter mir derzeit noch keine Hotel- und Verpflegungsgutscheine übergeben könne. Es folgte dann ein verzweifertes Suchen - bis nach Wien - jedoch ergebnislos.

Am Montag war es dann soweit, daß mir der Veranstalter die Hotel- bzw. Verpflegungsgutscheine übergab, mit dem Vermerk, daß wir die Nenngebühr immer noch nicht bezahlt haben.

Alle Versuche, eine Aufklärung über den Verbleib des Geldes bzw. über die Aufgabennummer usw. zu erhalten, blieben erfolglos.

Am Dienstag Nachmittag war dann die Senderkontrolle und die Aufgabe der Sportlizenzen vorgesehen. Am Abend desselben Tages war dann die erste Besprechung der Teammanager.

Bei dieser Besprechung wurde uns mitgeteilt, daß der erste Durchgang bereits am Donnerstag stattfindet und bezüglich der Wertung eine Änderung eingetreten ist. Da zuwenig Punkterichter eingelangt sind, werden nur 4 Punkterichter Punkten, wobei alle in der Wertung bleiben. Es war vorgesehen, daß auf 2 Pisten gleichzeitig geflogen wird und daß jeder Teilnehmer auf jeder Piste und vor jeder Punkterichtergruppe 2 Flüge zu absolvieren hat. Der schlechtere Flug bei jeder Punkterichtergruppe wird als Streichresultat herangezogen.

Am Mittwoch um 7.00 Uhr begann dann das offizielle Training und unsere Mannschaft war gleich am Morgen eingeteilt und es klappte alles recht gut. Am Nachmittag war dann die offizielle Eröffnung. Am Donnerstag war es dann soweit, daß mit dem ersten Durchgang begonnen wurde. Für unsere Mannschaft wurden folgende Startnummern gezogen:

Korwarz	Nr. 12
Hanno Prettnner	Nr. 19
Dr. Fritz	Nr. 21

Am ersten Wettbewerbstag ging D. Brown mit 1.368 Punkten in Führung, gefolgt von Hanno Prettnner mit 1.339 Punkten und Wolfgang Matt mit 1.330 Punkten. Hermann Korwarz wurde mit 1.132 Punkten 21. und Dr. Fritz mit 1.120 Punkten 25.



Das österreichische F3 A-Team. Von links: Hans Prettnner, Frau Kowarz, Hermann Kowarz, Hanno Prettnner, Frau Fritz, Dieter Fritz und Mannschaftsführer Huber.  
Foto Huber

Zweiter Wettbewerbstag, Freitag, 25.9.1981

Der Flugtag begann jeweils um 5 Uhr mit dem Frühstück, um ca. 5.45 Uhr fuhr ich bereits mit dem ersten Bus zum Flugplatz, um 6.30 Uhr war jeweils die Senderabgabe und um 7.00 Uhr wurde pünktlich mit dem Durchgang begonnen. Um ca. 14.00 Uhr war der zweite Durchgang mit folgender Wertung beendet: in Führung ging Wolfgang Matt Liechtenstein mit 2.733 Punkten, gefolgt von Hanno Prettnner 2.727 Punkten, dritter D. Brown 2.624 Punkte, 19. Korwarz 2.216 Punkte und 22. Dr. Fritz 2.204 Punkte. Es ist hier noch zu vermerken, daß Wolfgang Matt erstmals eine Wertung über 1.400 Punkte erreichen konnte.

Am 26.9.1981 im dritten Durchgang hatte Matt Schwierigkeiten mit dem Motor, Brown erhielt eine Nullwertung. In diesem Durchgang bekam Prettnner mit 1.431 Punkten die höchste Bewertung des gesamten Wettbewerbes und übernahm damit auch die Führung. Nach ihm folgten Wolfgang Matt, Liechtenstein und B. Lossen, Deutschland.

27.9.1981, vierter Wettbewerbstag.

Es sollte ein anstrengender Tag werden, denn der vierte Durchgang dauerte bis ca. 14.00 Uhr und anschließend war das Finale vorgesehen. Das Ganze war bei einer Außentemperatur von 50° C und 30 bis 35° im Schatten. Von unseren Piloten war Hermann Korwarz der erste mit Startnummer 17, gefolgt von Hanno Prettnner mit Nr. 24 und Dr. Fritz mit Nr. 26. Korwarz erhielt für seinen letzten Flug mit 1.131

Punkten sein bestes Resultat, auch Dr. Fritz erhielt seine beste Wertung mit 1.195 Punkten. Prettner zeigte ebenfalls einen sehr guten Flug und erhielt 1.410 Punkte. Für unsere Mannschaft stand nun fest, daß jeweils der erste und zweite Durchgang das Streichresultat ist und daher die Reihung wieder wesentlich besser ausfiel als im dritten Durchgang. So lag Hanno an 1. Stelle mit 2.841 Punkten, Hermann arbeitete sich wieder auf den Rang 18 vor und Dieter erreichte im Endresultat Rang 21. An der Spitze sah die Reihung wie folgt aus:

1. Hanno Prettner	2.841 Punkte	
2. D. Brown	2.790	"
3. W. Matt	2.733	"
4. B. Lossen	2.656	"
5. M. Radcliff	2.629	"
6. G. Hoppe	2.615	"

Diese Piloten konnten dann auch das Finale bestreiten. Die erste Runde hat Günter Hoppe begonnen und Hanno Prettner war als fünfter an der Reihe und zeigte einen einwandfreien Flug, welcher mit 2.893 Punkten belohnt wurde. Die höchste Wertung erhielt B. Lossen mit 2.911 Punkten. Dies bedeutete, daß es ohne weiteres für ihn möglich wäre, noch weiter an die Spitze vorzudringen. Im 2. Durchgang erhielt Hanno 2.860 Punkte und damit sein Streichresultat. D. Brown konnte sich als einziger geringfügig verbessern. Mit größter Spannung wurde dann aber auf das Ergebnis des letzten Piloten, B. Lossen gewartet, eine etwas bessere Wertung hätte für ihn den 3. Rang bedeutet. Er erhielt wieder 2.911 Punkte und wurde damit um 2 Punkte von Wolfgang Matt auf den undankbaren 4. Rang verwiesen. Das Finalprogramm brachte somit keine Verschiebung der Reihung bei den ersten 6 Teilnehmern der Weltmeisterschaft.

Das Finale wurde von 8 Punkterichtern bewertet, wobei alle in der Wertung blieben. Ein Versuch wurde gestartet, in dem 8 Piloten ebenfalls mitgewertet haben. Das Ergebnis dieser Wertung wurde leider nicht bekanntgegeben.

Die Mannschaftswertung sah wie folgt aus:

1. USA	8.021 Punkte	
2. Deutschland	7.795	"
3. Japan	7.613	"
4. Österreich	7.552	"
5. Kanada	7.477	"
6. Italien	7.224	"
7. Schweiz	7.113	"

Im Gesamten waren 62 Teilnehmer aus 27 Nationen am Start.

Die Siegerehrung wurde anschließend auf dem Flugplatz durchgeführt.



Die Sieger mit ihren Modellen: Wolfgang Matt, D.Brown, Hanno Prettner



Am Siegespodest: Brown, Prettner, Matt.

Am Sonntag Abend versammelten sich dann sämtliche Teilnehmer und Helfer im Festsaal des Hotels zum Abschlußbankett.

Auf Grund des sehr hohen Eintrittspreises von 40,- US-Dollars, hatten wir mit einer guten Bewirtung gerechnet.

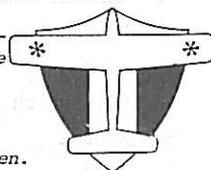
Ich möchte hier nur feststellen, daß dieses Bankett mit Abstand das Primitiveste war, was wir bisher erlebt hatten.

Für Montag Früh war dann die Abreise aus Acapulco vorgesehen. Die gesamte Mannschaft flog nach Mexico-City um dort noch einige Tage zu verbringen.

Am Freitag, dem 2. Oktober sind wir dann um 13,30 Uhr von Mexico-City über Miami nach Paris zurückgeflogen. Das Ehepaar Dr. Fritz blieb noch in Mexiko, um dort einige Tage Urlaub zu machen.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß die österreichische Mannschaft gut zusammengehalten hat und wir mit der Leistung der Piloten zufrieden sein können. Daß Hanno Prettner wieder Weltmeister wurde war natürlich für uns alle eine große Freude.

An dieser Stelle möchte ich allen Beteiligten und dem Ö.Ae.C. für die Mithilfe danken.





# hanno prettner

## „acapulco“

... aus der Sicht des Weltmeisters

Unser Unternehmen "Acapulco" begann eigentlich damit, daß wir mit dem Privat-PKW bis Salzburg fuhren, wo wir uns mit den restlichen Mitgliedern unseres Nationalteams trafen, um dann mit dem Sektionsbus - beladen mit einem Anhänger voll großer und schwerer Modellkisten - nach Paris fahren, um uns langwieriges Umsteigen auf diversen Flugplätzen und Transportbeschädigungen zu ersparen. Die Fahrt ging zwar etwas langsam vor sich war aber sehr lustig, da wir genügend Zeit zum Plaudern hatten. Nach erfolgter Ankunft in Paris und einchecken unserer drei bis zu 85 kg schweren Modellkisten, startete unsere DC 10 der Aero Mexicana in Richtung Mexiko. Ein Tankstop in Madrid und eine Zwischenlandung während eines heftigen Gewitters in Cancun/Mexiko, ließen unsere Flugzeit von Paris nach Mexiko-City auf 17 Stunden anwachsen. Meine mexikanischen Freunde waren dann unserem österreichischen Nationalteam beim Umladen der Kisten behilflich, da wir neuerlich für den Flug nach Acapulco einchecken mußten. Nach einem 35 minütigen Flug landeten wir dann mittags in Acapulco, dem Austragungsort der F3 A- Weltmeisterschaft. Wegen des kühlen Wetters hatten wir noch in Paris unsere Windblusen angezogen, und jetzt traf uns die Hitze mit voller Wucht - ca. 35 Grad im Schatten und eine Luftfeuchtigkeit von 90%. Jede Bewegung und das Schleppen der Modellflugkisten wurde zur Qual. Zum Glück war unsere Ankunft bereits eine Woche vor Beginn der Weltmeisterschaft, und so konnten wir uns an extreme Situation langsam gewöhnen. Die meiste Zeit wurde in den mit Aircondition ausgerüsteten Zimmer des Hotels Paraiso Mariot verbracht, wo wir unsere Flugmodelle zusammenbauten. In der Nacht gab es ein fürchterliches Gewitter, welches man in dieser Wucht bei uns nicht kennt. In Sturzflutartigen Bächen kam das Wasser von den Hängen über die Straße heruntergeschossen. An mehreren Stellen wurde dadurch die Straßenverbindung zu unserem Weltmeisterschaftsflugplatz unterbrochen. Zwei Wochen vor unserer Ankunft gab es zwei aufeinanderfolgende Zyklons (Wirbelstürme), die soviel Wasser vom Meer auf die Hänge hinauf transportierten, daß die Straße unpassierbar wurde. Sie war auch jetzt noch in einem derart desolaten Zustand, daß man für die ca. 15 km lange Fahrstrecke eine Zeit von 45 Minuten einkalkulieren mußte. Die Höchstgeschwindigkeit die man fahren konnte war maximal 40 km/h. Der Flugplatz war ein Militärflugplatz, direkt am Meer gelegen. Er vermittelte eine hervorragende Stimmung. Die Flugfiguren wurden direkt über dem Meer geflogen- für die Piloten ein vollkommen anderes, neues Fluggefühl. Bedingt durch den Seitenwind und die starke Brandung über der man seine Figuren zu fliegen hatte, gab es natürlich starke Luftturbulenzen und zusammen mit der extrem hohen Temperatur und Luftfeuchtigkeit, äußerst schwierige Flugbedingungen. Trotzdem gelang es mir meinen 10 cm<sup>3</sup> SUPER TIGRE hervorragend für diese Bedingungen einzustellen, und ich hatte auch in weiterer Folge

# Simprop Electronic

## das große für den

## Freizeitprogramm Modellbau



Ihr Fachgeschäft berät Sie  
gern über das gesamte  
Simprop-Programm \*\*\*

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

**SSM 2-4**

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC

MADE IN GERMANY

aktuell +++ aktuell +++ aktuell

Herzliche Glückwünsche an unsere österreichischen Freunde zu ihrem ausgezeichneten 4. Platz in der WM-Mannschaftswertung in Mexiko.

An dieser Stelle möchten wir ebenfalls allen Simprop SAM-FM Modellpiloten zu ihren hervorragenden Plazierungen beim 17. Internationalen Igo Etrich - Wanderpokal gratulieren.

... übrigens: auch in Mexiko war die SAM-FM wieder die am häufigsten eingesetzte Anlage.

keine Probleme mit meiner MAGIC und meiner Fernsteuerung SIMPROP SAM. Be- dingt durch das niedrige Fliegen und dem hohen Salzwassergehalt der Luft über der Brandung, war das Modell al- lerdings nach zwei Wochen komplett verrostet , und es wäre auf die Dauer undenkbar, bei solchen Bedingungen zu trainieren.

Apropos Training; hier hatten wir die schlimmsten Bedingungen, denn auf der uns zugeteilten Trainingspiste war ü- berhaupt kein Schatten vorhanden, und so mußten wir in der prallsten Sonne unser Training durchführen. Nachher waren wir immer so klitschnaß ge- schwitzt, daß es unmöglich war, das T-Shirt alleine auszuziehen und man sich dabei gegenseitig helfen mußte. Der am meisten frequentierte Raum war das Bad, das man am liebsten garnicht mehr verlassen wollte. Auch das WC hatte einen sehr hohen Stellenwert bekommen, da uns - wie die Mexikaner sagen - "Monte Zumas Rache" voll er- wischt hatte. Das ist eine Art von Übelkeit, Erbrechen und Durchfall. Jede Art von Nahrungsaufnahme bzw. Bewegung in der Hitze wird fast un- möglich und man muß seine Kräfte richtig einteilen, um über die Run- den zu kommen. Das ist wahrscheinlich auf den Klimawechsel, das ungewohnte Essen und auch das Wasser zurückzu- führen. Ein Teil unserer Mannschaft - mich eingeschlossen - hatte mit diesen Schwierigkeiten zu kämpfen, während des Wettkampfes und bis zum Beginn des 3. Durchganges.

Die Eröffnungszereemonie war äußerst wirkungsvoll. Die offiziellen Flag- gen wurden durch Fallschirmspringer zum Flugplatz gebracht. Eingeflogen wurde auch der Gouverneur des Staa- tes Guerero zu dem Acapulco gehört. Eine Militärkapelle, die abwechselnd harmonische und disharmonische Klän- ge intonierte, gab dem Abschreiten der Ehrenkompanie und dem Einzug der teilnehmenden Nationen den notwendi- gen Rahmen. Dies alles fand um 15,00 Uhr während der größten Hitze statt. Der offizielle Wettkampf wurde immer pünktlich um 7,00 Uhr begonnen und

dauerte bis 13,00 Uhr.

Favorisiert für diesen Wettkampf wa- ren die Amerikaner, Japaner, Welt- meister Wolfgang Matt und natürlich ich, wobei ich aber das Handikp tra- gen mußte, daß ich bei der letzten WM nicht am Start war und meinen bisherigen WM-Titel nicht verteidigen konnte.

Durch die extremen Bedingungen hatten aber auch andere Spitzenpiloten Pro- bleme mit ihrem Material, wie z.B. Dave Brown, USA und Günther Hoppe aus der BRD, deren Fernsteuerungen nicht einwandfrei arbeiteten und Wolfgang Matt, dessen Motor während des Flugprogramms stehen blieb. Aber durch die Streichungen von 2 Durchgängen in den 4 Qualifikations- runden blieben diese Mißgeschicke belanglos.

Für das Finale hatten sich schließ- lich 6 Piloten qualifiziert:

1. Prettner, A, 2. Brown, USA, 3. Matt, HB/L, 4. Lossen, BRD, 5. Ratcliff, USA und 6. Hoppe, BRD.

Für mich war es während der Final- durchgänge wichtig, meinen 50 Punkte- Vorsprung vor dem Zweitplazierten Brown zu halten. In der Folge konnte ich diesen Vorsprung noch auf 130 Punkte weiter ausbauen, sodaß ich einen relativ sicheren WM-Sieg landen konnte. Zweiter wurde also Dave Brown gefolgt von Wolfgang Matt, der sich mit einem sehr knappen Zweipunkte- vorsprung vor dem 4. Bertram Lossen behaupten konnte. 5. wurde Hoppe und 6. Ratcliff.

An technischen Neuheiten konnte ich sicherlich das meiste bieten, Es war das erstemal bei einer WM daß ein Flugmodell mit Umkehrschub eingesetzt wurde. Dies ermöglichte mir der Kato- Verstellpropeller, den ich in den Sturzflugpassagen auf Umkehrschub um- stellte und dadurch eine vollkommen gleichbleibende Fluggeschwindigkeit erzielen konnte. Zusammen mit dem unter meiner Mithilfe entwickelten neuen Super Tigre-Motor, mit dem ich nur mehr 11.800 Umdrehungen an der Luftschraube machen muß und der seine volle Leistung bei einer weitaus

niedrigeren Höchstdrehzahl als üblich abgibt, erbrachte dies einen Flugstil, der von den Punkterichtern, Piloten und auch von den Zuschauern äußerst positiv aufgenommen wurde.

Wegen der niedrigen Propellerdrehzahl konnte ich auch bei den Lautstärkemessungen mit einem Wert von 97 dB den zugelassenen Maximalwert von 105 dB in einem Meter Entfernung enorm unterschreiten.

Sehr gefreut hat es mich, daß sich meine Teamkollegen Hermann Kowarz, 18. Platz und Dr. Dieter Fritz, 21. Platz, sehr gut in Szene setzen konnten und wir dadurch den 4. Mannschaftsrank erzielen konnten.

Die Siegerehrung im 22. Stock des Hotels war wieder mit recht viel politischer Prominenz aufgezo- gen: Präsident der Region Acapulco, der Bürgermeister usw. Und mitten in der Bombenstimmung kam dann der Bombenalarm. Große Hektik unter den etwa 600 Festgästen, um in den vier Aufzügen so schnell als möglich nach unten zu gelangen.

Glücklicherweise war es nur ein blinder Alarm, aber wir verbrachten doch einige Stunden plaudernd und diskutierend am Strand. Trotz der Nachtzeit, herrschte noch immer eine Hitze von 27 Grad. Zusammen mit einem Erdbeben, welches unmittelbar nach unserer Ankunft stattfand, werden diese Ereignisse sicherlich noch lange in unserer Erinnerung bleiben.

Neben der "Rache Monte Zumas" und den Strapazen war dies sicherlich auch der Grund, warum wir bei diesem Abenteuer zirka 4 kg abgenommen haben. In den folgenden Tagen in Mexico City konnten wir noch verschiedene Pyramiden und andere historische Bauten besichtigen, die uns einen Eindruck von den vielfältigen Schönheiten und Sehenswürdigkeiten Mexicos vermittelten.

Trotz aller Unpäßlichkeiten war diese Weltmeisterschaft und alles drumherum sehr interessant, und für die Erringung eines Weltmeistertitels muß man schon einige Strapazen auf sich nehmen.

oooooooooooooooooooooooooooo

## GUNDERT Sportmodelle

### RENBOOTE

für Elektro- und Verbrennungsmotoren von 1,8 bis 15 ccm

Standard-, Spezial- und Professional-Antriebsanlagen, Ruderanlagen, Kombi-Flex-Krümmen, Schalldämpfer, Elastic-Motorträger für 1,8 bis 15 ccm Boote, Schiffsschrauben, Spinner, Siliconschläuche bis 22 mm Innendurchmesser, Spezial-Lote, Antennen für Empfänger, Sender-Jacket

Generalvertretung für Österreich  
und Bezugsquellennachweis:

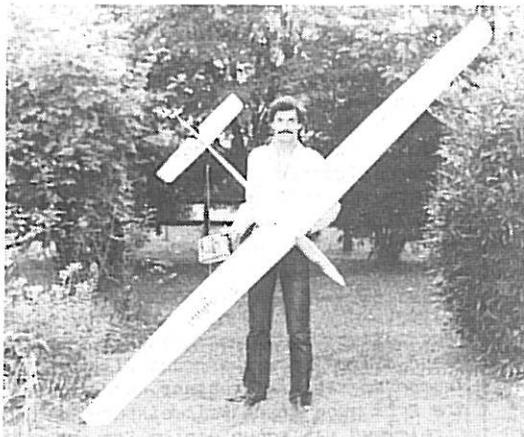
**E.SCHMALZ** MODELLBAU  
Ges.m.b.H.

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

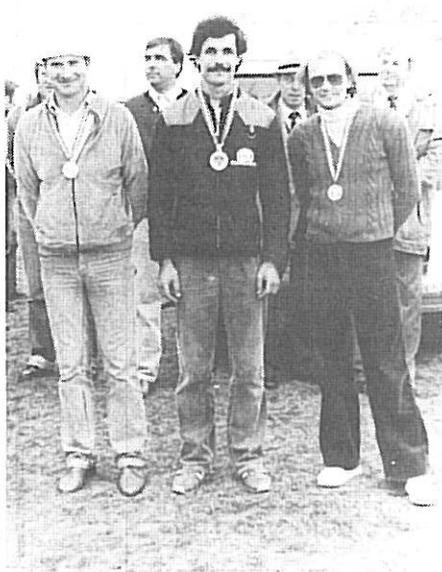
# STAATSMESTER- SCHAFTEN 1981



Bericht zur 1. ÖSTERREICHISCHEN STAATSMESTERSCHAFT  
in der Klasse F3 B in Wiener Neustadt am 3. und 4.  
Oktober 1981



Der neue Staatsmeister Karl Wasner jun.



Die drei Sieger von links: Prasch Franz, Staatsmeister Wasner jun., Habe Wolfgang.

Es berichtet Fachreferent F3 B  
Wettbewerbsleiter Fridolin Fritz.

Am 3. und 4. Oktober 1981 fand zum ersten Mal eine österreichische Staatsmeisterschaft in der Klasse F3 B statt. 32 Piloten, vorwiegend aus den östlichen Teilen unseres Landes, hatten sich auf dem traditionsreichen und weltmeisterschaftsbewährten Fluggelände von Wiener Neustadt eingefunden, um den ersten österreichischen Staatsmeister zu küren.

Obwohl eine aus Westen heranrückende Warmfront das Wetter an diesem ersten Oktoberwochenende arg zu verschlechtern drohte, waren alle angenehm überrascht, als sich diese Front noch in der Nacht zum ersten Wettkampftag verzogen hatte. So gab es am Samstagmorgen zwar stark und düster bewölkten Himmel, aber schon beim Aufbau der Meßanlagen gab es keinen Regen mehr. Bezüglich der im F3 B - Wettbewerb notwendigen Meßanlage möchte ich die vorbildliche Zusammenarbeit der Wettbewerbsteilnehmer hervorheben, die in ganz besonderem Maße mithalfen, die Staatsmeisterschaft gelingen zu lassen: So brachte das WAK-Teamals die am weitesten anreisende Gruppe eine komplette Spiegelmeßanlage mit, und die Steirer unter Norbert Habe ihrerseits eine komplette Fadenmeßanlage. Der Aufbau der Anlagen sowie die Wettbewerbsvorbereitungen in organisatorischer Hinsicht zögerten den Beginn der Veranstaltung einigermaßen hinaus: Um 9,25 Uhr konnte mit dem 1. Geschwindigkeitsflug-Durchgang begonnen werden. Bei eher noch schwachem Wind praktizier-

te man in der Mehrzahl Fernstarts

weit hinter der Basislinie A, was für den an der Basis A stehenden 'Spiegelfunktionär' beim rechtzeitigen Erfassen der von weit hinten kommenden Modelle oft nicht einfach war. Schließlich fehlte hierzu jegliche Vorerfahrung bei der Bedienung eines solchen Gerätes, und die bisweilen in diesem Durchgang aufgetretenen Mängel bei der Messung der Geschwindigkeitsdaten waren daraus verzeihlich, wengleich für die betroffenen Piloten höchst unangenehm.

Beim Geschwindigkeitsflug auffallend waren die vielen Flugfehler, so etwa das indirekte Abfliegen der Meßstrecke, wie auch ganz besonders die ziemlich hohen Wendeaußenzeiten an der Basislinie B. Wie sich auch nach den späteren Geschwindigkeitsflug-Durchgängen herausstellte, dürfte hier noch ein wesentlicher Schwerpunkt für das Training der Spitzenleute liegen. Daß es sich nur realisieren läßt, wenn entsprechend sorgfältige Meßmöglichkeiten vorliegen, versteht sich von selbst.

Nach Abschluß dieses Durchganges wurde ohne Pause, nur mit den üblichen Anfangsverzögerungen durch die Einübung der Streckenflugdisziplin um 1030 Uhr weitergemacht. Der Wind hatte etwas aufgefrischt, erreichte aber bei weitem nicht die für das Wiener Neustädter Fluggelände üblichen Hochwerte. Alle Piloten hatten sich verhältnismäßig schnell auf das gleichzeitige Streckenfliegen von zwei Konkurrenten eingespielt. So ging es schnell vorwärts. Um 1255 war dieser Durchgang zu Ende. Sofort anschließend begann der Dauerflugdurchgang, an den gleich ein zweiter solcher angehängt wurde. Gegen 16 Uhr waren alle Piloten 'durch'. Der Wind hatte während dieser Durchgänge einigermaßen frisch, aber nicht unangenehm geblasen, es waren auch thermische, möglicherweise aber auch nur wellenbedingte Aufwinde 'drinnen'. Erst als mit dem zweiten Durchgang Streckenflug gegen 1610 Uhr begonnen wurde, begann der Wind richtig aufzufrischen. Mit 4-8m/s war er zum Teil auch recht bockig, was den Streckenflug für viele zu einer Strapaz werden ließ. Glücklicherweise hatte die Wettbewerbsleitung den Flugkurs umgestellt (Vertauschung von Basis A und B), sodaß immerhin mit Gegenwind von A nach B geflogen werden konnte. Eine unglückliche Frequenzkollision brachte in diesem Durchgang der Jury heikle Arbeit, und zur Zufriedenheit aller lautete die Entscheidung, der geschädigte Pilot dürfte mit seinem Ersatzmodell nachstarten. Knapp vor dem Dunkelwerden konnte auch dieser, sehr schwierige Durchgang abgeschlossen werden. Am Abend dieses ersten Wettbewerbstages trafen sich viele der Teilnehmer in einem Gasthaus in Bad Fischau, wo

Dias und Berichte zur Weltmeisterschaft in Sacramento/USA von Fritz und Wasner gegeben wurden.

Am Sonntagmorgen fanden sich die Piloten bei aufgefrischem Wind (4-6m/s) früher als tags zuvor zum Geschwindigkeitsflug ein. Der zum Teil böige Wind machte einigen Piloten Schwierigkeiten; es gab verschiedentlich Abstürze, auch an bzw. hinter der Basislinie B. Um Zeit zu sparen und um die Piloten nicht unnötigerweise durch Ballastumbauten zu belasten, wurde anschließend gleich nochmals ein Geschwind.-Flug-Durchgang geflogen, der Letzte! Es folgte um 1010 Uhr auch der letzte Streckenflugdurchgang, der von zügigem Wind, aber auch von Thermikeinlagen begleitet war. Das Wetter hatte sich an diesem Sonntag überhaupt recht schön gezeigt, aber schon am späteren Vormittag ließ verstärkter Wolkenaufzug eine neuerliche Verschlechterung erwarten. Dem Wettbewerb konnte dies jedoch nicht mehr schaden, denn der um 1225 Uhr gestartete letzte Dauerflug-Durchgang endete gegen 1335 Uhr nach spannenden Endkämpfen. So war dem (schon vor der Staatsmeisterschaft) als Favorit herungereichten Karl Wasner junior bei der Landung seines letzten Dauerfluges ein grober Fehler passiert: Er flog sich selbst an, was Landung null für die Landung bedeuten und eventuell die führende Position dieser Staatsmeisterschaft kosten hätte können. Schließlich war es sich doch noch ausgegangen, und für viele nicht überraschend gewann Karl das Rennen. An zweiter und dritter Stelle lagen zwei Steirer: Franz Prasch und Wolfgang Habe, beide sehr gute und nicht nur von F3B-Wettbewerben her wohlbekannte Modellflieger.

Die Modelle waren durchwegs bekannte Typen, zum größeren Teil kleinere Modelle (um 2m Spannweite), zum anderen Teil auch größere bis 'große' Modelle um 3m Spannweite. Das Siegermodell war mit 3,2m Spannweite die größte vertretene Type, und offenkundig trug sie durch ihre Größe auch zur (staatsmeisterlichen) Größe ihres Piloten bei. Die meisten der anwesenden Modelle waren recht sauber gebaut, und - wie dieser Trend schon seit einigen Jahren feststellbar ist - zum größten Teil unter Verwendung von Kunststoff hergestellt.

Als gegen 15 Uhr in der Siegerehrung der neue Staatsmeister Karl Wasner jun zu Ehren kam, fehlte das sonst bei Staatsmeisterschaften gewohnte feierliche Zeremoniell mit Pauken und Pokalen, denn irgendein Heinzelmännchen hatte wohl alle diese sorgsam verwahrt. Immerhin konnten sich alle darüber freuen, daß Bundes-

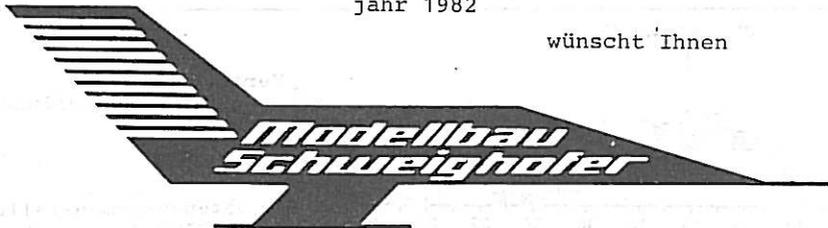
sektionsleiter Edwin Krill persönlich zur Siegereverkungung aus Wien angereist kam. Ihm wie auch seiner rührigen Sekretärin, Frau Maria Kluc (die sich noch auf dem Flugfeld für die Abrechnung mit den Funktionären einsetzte!) sei herzlich für das Kommen gedankt! Alles in allem kann diese erste Staatsmeisterschaft als gelungenes Ereignis betrachtet werden, zu dessen Gelingen insbesondere auch Herr Horvath und sein Team vom MFC Wiener Neustadt beigetragen hat, danke!

Im Anhang findet sich eine kurze statistische Auswertung dieser Meisterschaft. Sie dürfte in manchen Punkten sehr interessant für die beteiligten Piloten sein.

FROHE WEIHNACHTEN UND PROSIT 1982

sowie ein erfolgreiches, sportlich  
und privat unfallfreies Modellflug-  
jahr 1982

wünscht Ihnen



Wir danken allen unseren Kunden für das uns im Jahr 1981  
geschenkte Vertrauen und werden uns 1982 noch mehr bemühen!

SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO

modellbau  
p i r k e r

Tel. (0222) 57 31 58

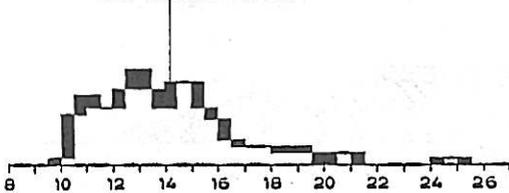
A-1060 Wien,  
Gumpendorferstr. 41

1. ÖSTERR. STAATSMEISTERSCHAFT F3B - Wiener Neustadt '81  
ZUM ZEITLICHEN WETTBEWERBSABLAUF und STATISTIK

Runde 1 + (2)		Datum: 811003	
		(LMT)	(H)
Disziplin C1	0925 - 1031		1:06
B1	1105 - 1255		1:50
A1	1310 - 1426		1:26
A2	1427 - 1555		1:28
B2	1605 - 1747		1:42
Runde(2)+ 3		Datum: 811004	
Disziplin C2	0811 - 0914		1:03
C3	0918 - 1010		0:52
B3	1040 - 1208		1:28
A3	1225 - 1333		1:08
Zeitbedarf für alle Durchgänge .....11:53			
Anzahl der teilnehmenden Piloten .... 32			

LMT ... Local Mean Time (Lokalzeit)  
H ..... Hours (Stunden : Minuten)

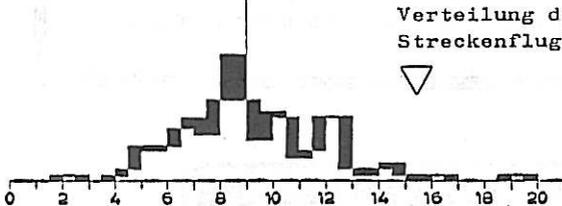
$\Sigma 77$  14,2 (2,7119%)



Verteilung der Geschwindigkeitsflugleistung

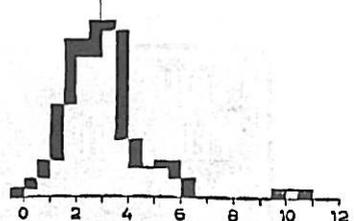
Datenzusammenstellung: F. FRITZ, Innsbruck

$\Sigma 87$  9,0 (2,6131%)

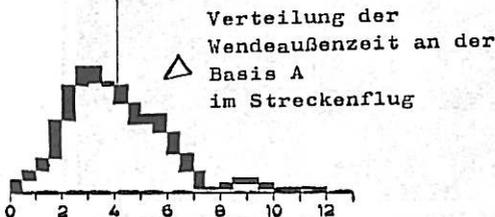


Verteilung der Streckenflugleistung

$\Sigma 53$  2,9 (1,6153%)



$\Sigma 120$  4,1 (1,9146%)



Verteilung der Wendeaußenzeit an der Basis A im Streckenflug

Verteilung der Wendeaußenzeit im Geschwind.-Flug

## Die Wendeaußenzeiten im Geschwindigkeitsflug an der Basis B

Pilot	C2	C3
MASOPUST	3,6	3,3
WASNER JUN	0,3	2,3
MAYR J	1,7	2,2
LANG	0,8	2,0
STIEBLER	4,4	3,6
MAYR W	3,0	1,8
MAGUNA	4,7	3,2
GUMPERT	1,4	3,0
KOSEL	2,0	---
THALLINGER	5,1	2,7
MATUSCHKA	3,1	3,4
PRIBYL	2,5	3,3
WASNER SEN	1,7	2,2
MAYR B	---	2,1

Pilot	C2	C3
BENE	3,6	2,0
DOPLER	3,0	---
FIEL	5,6	3,0
HOFFMANN	3,0	1,5
OFNER	5,5	5,0
MEISSL A	2,3	1,8
LERCHER	2,1	4,1
VCELOUCH	2,7	2,7
SCHULLER	---	1,8
PRASCH	1,6	2,4
NIEDERHOFER	3,4	3,4
HABE	2,5	1,0
HOFREITER	3,8	3,0
STURM	---	3,3

Zeitangaben in Sekunden

Durchgänge C2 und C3

Protokoll:

F. SAUCIUC

MFC Wr. Neustadt

## Die Wendeaußenzeiten im Streckenflug an der Basis A

Stichproben aus den Durchgängen B2 ( $\Sigma=51$ ) und B3 ( $\Sigma=69$ )

▽	▽	▽	▽	▽	▽	▽	▽
4,01	3,04	5,37	2,91	4,50	4,10	2,89	5,39
3,36	8,86	2,81	3,03	6,11	2,43	2,90	1,81
9,36	5,84	3,82	2,91	4,89	4,47	5,90	1,63
3,18	4,85	2,54	3,03	6,69	1,84	2,64	5,83
2,73	2,62	5,98	0,81	3,41	2,36	8,59	3,05
4,56	2,20	1,72	2,70	3,49	2,17	3,55	5,60
2,38	2,65	3,77	2,67	5,33	5,19	6,51	6,07
2,02	3,36	3,91	3,11	4,25	4,27	3,14	5,99
1,74	1,72	7,87	5,08	4,43	4,86	6,11	4,13
2,18	5,51	2,25	5,08	3,54	3,71	2,22	4,42
3,50	5,67	2,64	5,98	5,35	5,38	11,36	6,46
9,50	4,80	3,14	4,92	2,99	4,40	0,98	5,90
4,19	2,72	4,36	6,88	3,11	3,46	1,63	4,25
2,98	3,75	5,33	2,06	4,44	0,85	6,65	5,08
4,42	6,58	3,03	3,64	3,99	3,16	1,38	3,58

▽ B2  $\Sigma 51$  3.9 (1.9 ± 50% $\Delta$ )▽ B3  $\Sigma 69$  4.3 (1.8 ± 43% $\Delta$ )

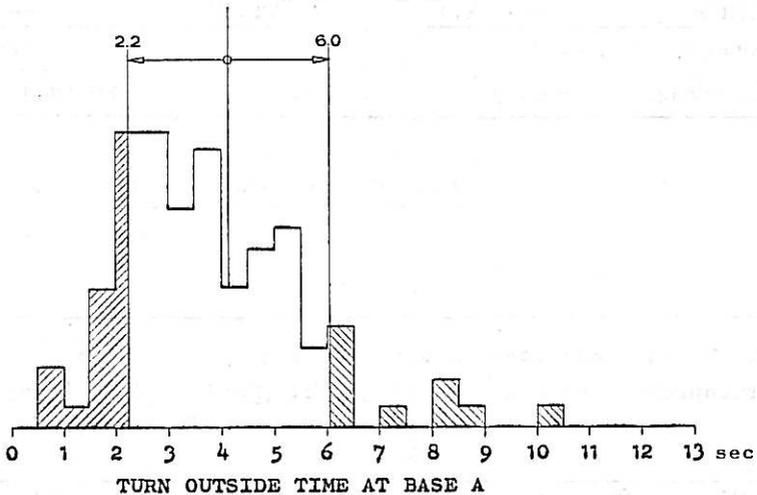
Protokoll:

F. FRITZ

Innsbruck

## DISZIPLIN STRECKENFLUG:

Die Wendeaußenzeiten an der Basis A

120 Zufallsstichproben mit  $n = 1$  aus  
(zwei verschiedenen Durchgängen)\* $\Sigma 120 \quad 4.10 \quad (1,9 \pm 46\%)$ 

\* Durchgänge 2 + 3

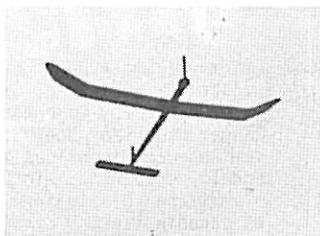
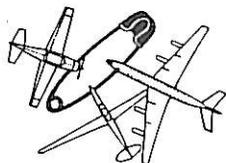


- SPORTEHRENPREISE
- MEDAILLEN
- POKALE
- GRÖSSTE AUSWAHL
- NIEDRIGSTE PREISE

**Peter Winter**

Katalog-Versand  
Gravuren  
Gesamtkatalog anfordern

1160 Wien 16,  
Neulerchenfelder Straße 63  
Telefon (0 22 2) 42 51 75



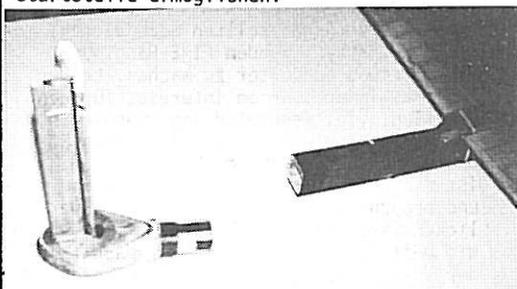
## AUTOMATISCHE MAGNETSTEUERUNG IM MODELL-HANGFLUG

Das Prinzip dieser Steuerung ist sehr einfach: Ein runder Steuer magnet aus der Legierung Aluminium - Nickel - Kobalt - Eisen, hat in der Regel eine Größe von 12 mm  $\phi$  und 50 mm Länge und ist auf einem reibungsarmen Saphirlager gelagert und zeigt gleich der Kompaßnadel stets in N-S-Richtung. Auf einer Achse am Magnet sitzt das bewegliche Ruderblatt, welches parallel zur Längsachse des Flugmodells, also genau in Flugrichtung gegen den Wind, eingestellt wird. Verändert sich im Flug die eingestellte Flugrichtung z.B. durch eine Windböe, so ändert sich der Ausschlag am Ruderblatt, da ja der Magnet seine N-S-Richtung beibehält. Das Ruder schlägt also demnach proportional der Kursabweichung gegenüber der fest montierten vorderen Steuerflosse aus und bringt das Modell wieder auf den vorgewählten Kurs zurück. Da die Steuerung vor dem Schwerpunkt des Modells liegt, ist der Ausschlag jedoch entgegengesetzt dem sonst üblichen Seitenruderausschlag am Rumpffende.

Die Richtkraft dieser Magneten ist im Verhältnis zum Modellgewicht klein, sie beträgt z.B. bei 90° Auslenkung in 1 cm Abstand von der Ruderachse etwa 1 Gramm! Für Modelle, die bei höherer Windgeschwindigkeit eingesetzt werden, wählt man deswegen sehr schmale und längere Ruderblätter (11 x 210 mm), damit die Steuerung noch normal arbeiten kann. Bekanntlich nimmt ja der Auftrieb an einem Profil zur Hinterkante zu, immer mehr ab. Am beweglichen Ruder, also am Profilende, lastet etwa nur ein Zehntel des Druckes von der beweglichen Flosse. Das Ruderblatt reguliert dann eigentlich nur den Auftrieb und das feststehende Horn hilft weitgehend, den Druck auf die Ruderfläche auszugleichen. Ein vorgespannter Turbulator bzw. eine Hohlkehle am unbeweglichen Ruderhorn sorgt für anliegende Umströmung, also für einen besseren Wirkungsgrad des "Profils".

Die Pendelbewegungen des Magneten werden durch eine offene Aluminiumdose gedämpft. Die Wirkung beruht auf dem Prinzip der Wirbelstrombremse: dreht sich nämlich ein Magnetstab innerhalb einer Metalldose, so entsteht im Metall - in unserem Fall in der Aludose - Wirbelströme, die den kurzzeitigen und ungewollten Pendelbewegungen entgegenwirken und dämpfen.

Bei leichtem Hangwind kann man mittels Zeitschalter oder auch einer Zündschnur mit Gummiringen und eines entsprechenden Drahtbügels das Ruder nach vorherbestimmter Zeit arretieren, um gewollte Kurvenflüge am Hang zu erzielen, welche manchmal sogar die Rückkehr des Modells unmittelbar an die Startstelle ermöglichen.



Das Herz des Magnetseglers - die Magnetsteuerung ist mit feststehender und beweglicher Flosse erkennbar.

Eine Einstellwinkelsteuerungsautomatik soll an dieser Stelle nicht vergessen werden, die mit Stahldrahtbügeln, Zündschnüren und Gummiringen so einfach wie nur möglich herstellbar ist. Es erlaubt ein enges Kreisen in der Thermik am Hang, ohne Gefahr zu laufen, daß das Modell in einen Spiralsturz übergeht.

Sicherlich ist der sogenannte "Standflug" am Hang an Eleganz und majestätischer Schönheit nicht zu übertreffen. Die erreichbare Startüberhöhung beträgt dabei mindestens das 2,5 fache der Hanghöhe selbst.

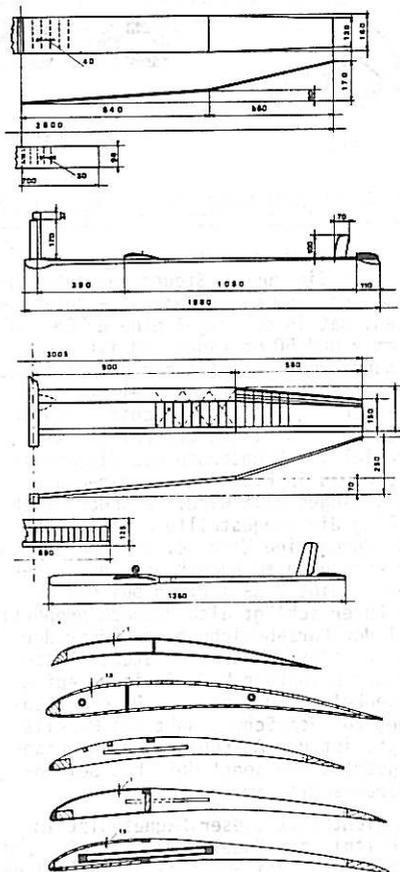
Ein mögliches Außersichtkommen oder eine Landung in bewaldetem Gelände sind natürlich Nachteile. Dagegen ist ein kilometerlanger Dauerlauf über Stock und Stein mit dem Auge am Himmel das kleiner werdende Modell verfolgend, ein Sport, der keiner olympischen Disziplin nachsteht. Man sollte ohnehin täglich einmal in Schweiß und außer Atem geraten - denn Bewegung ist lebenswichtig und verhindert einen Bauchansatz.

In den letzten Jahren wurden komplizierte Steuerungen wie z.B. Magnetsteuerungen mit Zwischenschaltung einer RC-Rudermaschine und die Rückwärtsübertragung mittels Schubstangen auf das Seitenruder, nach herkömmlicher Art des RC-Fluges, entwickelt. Ferner die Lichtsteuerung, bereits während des Krieges von Helmüt Sinn entwickelt, die mittels photoelektrischer Dioden funktionsfähig wird. Aber so richtig durchgesetzt hat sich bisher nur die anfangs beschriebene einfache Kopfsteuerung, wie auch die letzte Europameisterschaft auf der Loferer Alm in dieser Klasse zeigte, wo vorwiegend von den Wettbewerbern die Kopfsteuerung verwendet bzw. eingesetzt wurde.

Diese Ausführungen sollten dazu dienen, dem z.Zt. stagnierendem F1 E-Hangflug wieder etwas bekannter zu machen. Leider fehlt es immer mehr am Interesse für den Freiflug. Viel mehr wird dem wenn auch noch so kostspieligem industriellen RC-Baukasten der Vorrang gegeben, denn da ist man schnell mit dem Modell fertig und braucht sich außerdem keinen körperlichen Strapazen unterwerfen.

Wie beim Fußballspielen ist die Schar der Zuschauer, der Inaktiven viel größer als die der tatsächlich Sportausübenden.

Aber vielleicht wird doch wieder einmal die kleine Schar der F1-E Hangflieger größer.



Bei der EM verwendete Hangflugmodelle. Oben mit Kopfsteuerung, unten Steuerflosse im Seitenleitwerk eingebaut. Darunter eine Darstellung der verwendeten Profile und deren Bauarten.

oooooooooooooooooooo

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

**KAVAN** Begriff für Qualität

AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65

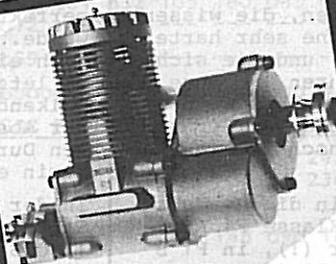
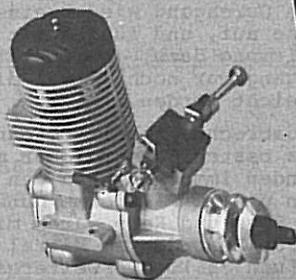
# Wozu in die Ferne schweifen...

## webra



### Österreichs größter Modell-Motoren- produzent empfiehlt:

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,8 ccm- bis 20 ccm-Motoren mit Leistungen bis 4,5 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!



## Ein Qualitäts- produkt aus Österreich

Informieren Sie sich  
im webra-Katalog oder bei  
Ihrem Fachhändler.

webra-Modellmotoren  
GmbH & Co. KG,  
A-2551 Enzesfeld/Austria



Für die Zukunft gebaut -  
Eine echte webra-Leistung für  
anspruchsvolle Modellbauer. Wir  
machen Ihr Hobby zum Vergnügen  
durch optimale Stör- und Betriebs-  
sicherheit mit webra-FMSI-System.  
Unser reichhaltiges Zubehör bietet  
Ihnen viele ungeahnte Einsatzmög-  
lichkeiten.



### Österreichs einziger Modell- Fernsteuerungshersteller stellt vor:

Ausgehend von den gesammelten  
Erfahrungen im Modellflugbereich  
unter Einfluß vieler internationaler  
Experten haben wir diese Anlage für  
den Modellflugspezialisten gebaut.  
Die Alternative - webra FMSI 9-  
Expert - für alle Klassen im Motor-  
kunstflug, Segelflug, Scalemodelle,  
Hubschrauber-Kunstflug.



# Internationale Wettbewerbe

17. INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB 8./81

"CRITERIUM PIERRE TREBOD" IN MARIGNY / FRANKREICH

Dipl. Ing. Klaus Salzer

Zwei Wochen nach der Freiflug-Weltmeisterschaft in Burgos fand dieses Jahr der wohl größte internationale Freiflugwettbewerb der Welt statt: das

"CRITERIUM PIERRE TREBOD" in Marigny, rund 120 km östlich von Paris. Viele Teilnehmer der WM nutzten die Gelegenheit, ein weiteres mal auf europäischem Boden anzutreten; dazu kamen noch die vielen, vielen Modellflieger aus den europäischen Nationen, die wissen, daß sie hier auf eine sehr harte Konkurrenz stossen, und die sich eben nur hier bewähren und ihre Leistung beweisen können, wenn sie aus irgendeinem Grund den Sprung in die Nationalmannschaft nicht geschafft hatten.

16 Nationen waren in diesem Jahr vertreten; in der Klasse F1 A waren es 152 Starter (!), in F1 B gar 88, und nur in F1 C waren es 31 Teilnehmer - in dieser Klasse fehlten auch einige Namen, die sonst zu den Stammgästen zählten.

Österreich war so stark wie schon lange nicht mehr angetreten: In F1 A starteten Fuss, Greimel, Kamp, Salzer und Wutzl, wobei letzterer auch noch in F1 B antrat.

Samstag der 22.8. - der Tag, an dem die Klasse F1 A auf dem Programm stand - gab sich überhaupt nicht sommerlich, sondern brachte eine niedrige Wolkendecke, aus der es im Lauf des 1. Durchgangs auch noch zu regnen begann. 25 Mäxer wurden nur geflogen, 2 davon von uns, dazu noch ein "fast-Max" mit 175, insgesamt also ein guter Start. Der Regen hört glücklicherweise gegen Ende des 2. Durchgangs wieder auf - es wurde allerdings dafür windiger. Nur noch 10 Piloten hatten "voll". Leider war da schon kein Österreicher mehr dabei.

Der dritte Durchgang brachte die erste Sonne, auch stärkere Thermik- und auch die zugehörigen Absauffer, so daß nur noch 6 Teilnehmer die volle Zeit halten konnten, wenn auch insgesamt 56 mal "Max" gestoppt wurde. Der Wind hatte inzwischen gedreht, sodaß ein Umbau der Startstelle nötig wurde. Nach dem 4. Durchgang war dann nur ein einziger übrig mit 4 x 180: A. Hacken aus den Niederlanden, der auch mit der einzigen perfekten Zeit der spätere Sieger wurde.

Nach einem weiteren Umbau zog dann im letzten Durchgang wieder eine Wolkendecke auf, und führte mit ihrer Abschirmung dazu, daß im letzten Durchgang nur noch 18 mal die 3 min erreicht wurden.

In der Endabrechnung belegte dann Salzer als bester Österreicher mit 1130 Sekunden immerhin noch den 10. Platz - in diesem Feld eine gute Leistung. Fuss und Kamp waren mit 910 bzw. 905 Sekunden im Mittelfeld (74. und 75.). Ein weiteres "A" für Österreich taucht in der Ergebnisliste auf, und zwar auf einem beachtlichen 16. Rang. G. Aringer, ein junger Österreicher der mit seinen Eltern in Deutschland wohnt und z. Zt. mit einer deutschen Lizenz fliegt - diesen Namen wird man sich für die Zukunft merken müssen!

Der Sonntag, der den Motorklassen F1 B und F1 C vorbehalten war, brachte das zu erwartende Sommerwetter: die Zeiten aller Teilnehmer waren erheblich besser, und so konnte Wutzl trotz einer beachtlichen Gesamtzeit von 977 Sekunden nicht über den 56. Platz herauskommen. Den Sieg errang dort nach 2-maligem Stechen A. Zerl aus Italien. Auch in F1 C war ein Stechen für die Entscheidung notwendig, daß nach der dritten Runde D. Sugden aus Kanada

mit ganzen drei Sekunden vor T. Koster (Dänemark) für sich entscheiden konnte.

Insgesamt war beachtlich - vielleicht auch besonders als Kontrast zur katastrophal organisierten WM in Burgos - wie gut die Veranstalter mit der großen

Teilnehmerzahl fertig wurden, und wie reibungslos der Wettbewerb lief.

Es ist zu hoffen, daß nicht - wie angekündigt - dieses "Criterium Pierre Trebod" das letzte war, sondern daß sich ein Weg findet, die Veranstaltung am Leben zu erhalten.

DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE F1 A - 152 Klassierungen

1. Hacken A.	NL	180	180	180	180	180	180	180	1260	Sekunden
2. Donero E.	RA	180	180	180	178	169	180	156	1223	"
3. Cooper J.	GB	155	156	180	180	180	180	180	1211	"
4. Dulouth H.	F	180	180	180	103	180	180	180	1183	"
5. Champion R.	F	126	175	180	180	180	180	150	1171	"
10. SALZER KLAUS	A	180	120	180	180	110	180	180	1130	"
11. ARINGER GÜNTER	A	160	125	102	180	180	180	180	1107	"
74. FUSS HARALD	A	175	092	089	180	078	180	116	910	"
75. KAMP WILHELM	A	180	173	065	076	180	091	140	905	"
131. WUTZL FRANZ	A	047	061	032	105	180	035	073	533	"
146. GREIMEL VIKTOR	A	072	058	---	---	---	---	---	130	"
152. Siebenmann D.	CH	059	---	---	---	---	---	---	059	"

oooooooooooooooooooooooooooo

DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE F1 B - 88 Klassierungen

1. Zeri A.	I				1260	+	240	+	242	Sekunden
2. Gaensli F.	CH				1260	+	240	+	236	"
3. Lepage P.	F				1260	+	228			"
56. WUTZL FRANZ	A	136	063	180	180	148	090	180	977	Sekunden
88. Siebenmann D.	Ch	033	---	---	---	---	---	---	033	"

oooooooooooooooooooooooooooo

DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE F1 C - 31 Klassierungen

1. Sugden D.	CDN				1260	+	240	+	300	+	316	Sekunden
2. Koster T.	DK				1260	+	240	+	300	+	313	"
3. Zito M.	RA				1260	+	240	+	300	+	259	"
31. Moore L.	GB	114	080	---	---	---	---	---	194			Sekunden

Kein Österreicher in dieser Klasse gestartet.

oooooooooooooooooooooooooooo

**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

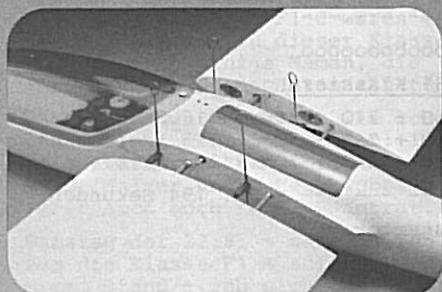
**modellbau  
p i r k e r**

A-1060 Wien,  
Gumpendorferstr. 41

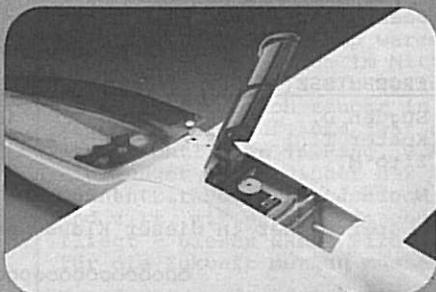
Tel. (0222) 57 31 58

← **robbe** *ASW 19*

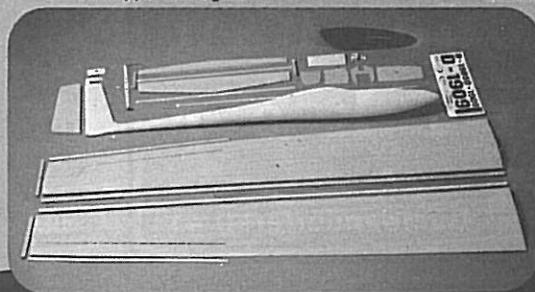
Eine Vielzahl technischer Ideen wurde



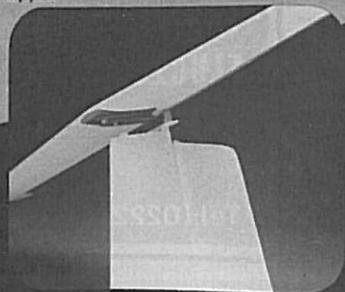
Tragflächen-Schnellverschluß. Kabine und Bremsklappe verriegelt.



Kabinen-Schnellverschluß und ausgefahrene Bremsklappe.



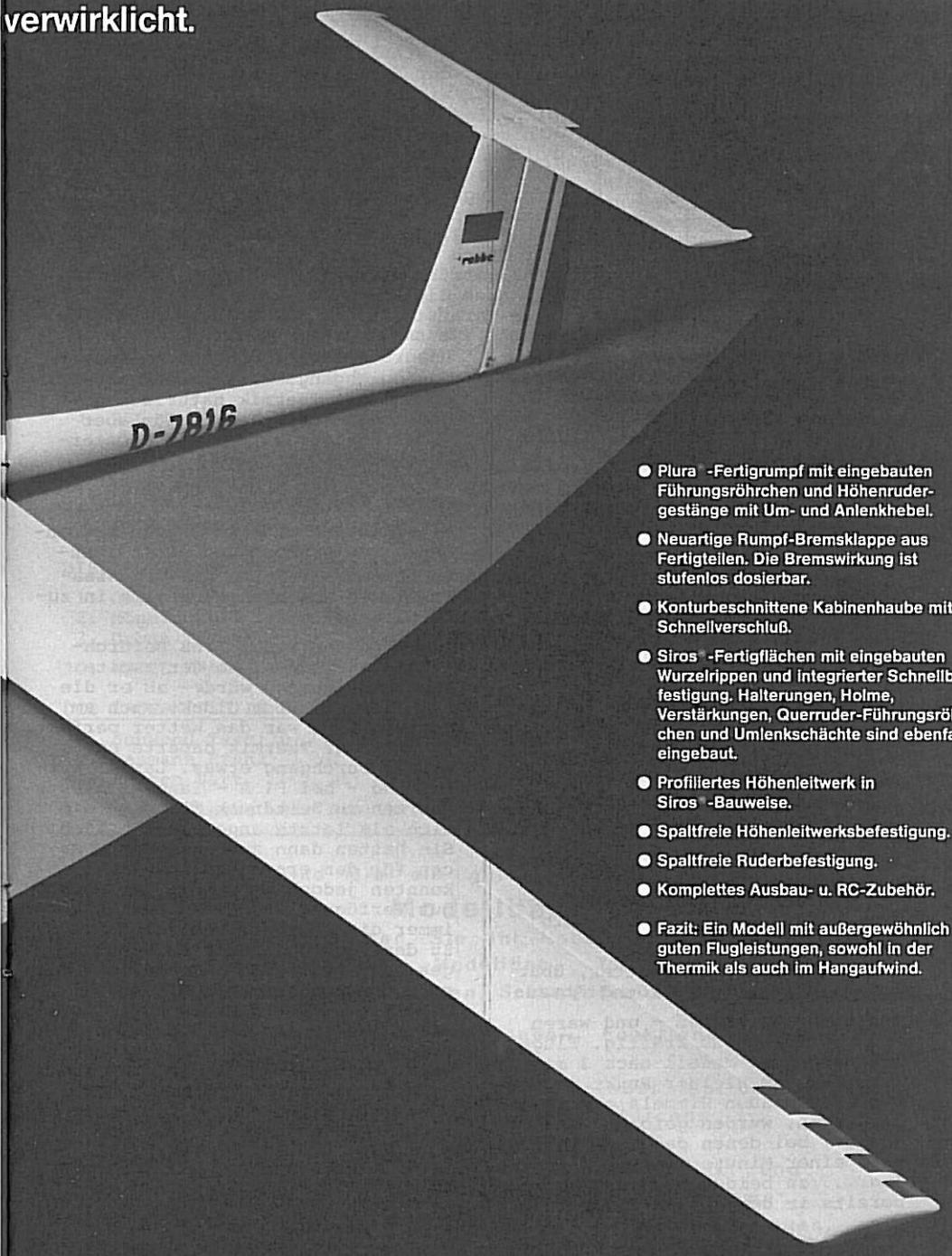
Baukasteninhalt mit Plura -Fertigrumpf und Siros -Fertigflächen.



Spaltfreie Höhenleitwerksbefestigung.

# RC-Hochleistungssegler in Fertigbauweise

verwirklicht.



- Plura<sup>®</sup>-Fertigrumpf mit eingebauten Führungsröhrchen und Höhenrudergestänge mit Um- und Anlenkhebel.
- Neuartige Rumpf-Bremsklappe aus Fertigteilen. Die Bremswirkung ist stufenlos dosierbar.
- Konturbeschnittene Kabinenhaube mit Schnellverschluß.
- Siros<sup>®</sup>-Fertigflächen mit eingebauten Wurzelrippen und integrierter Schnellbefestigung. Halterungen, Holme, Verstärkungen, Querruder-Führungsröhrchen und Umlenkschächte sind ebenfalls eingebaut.
- Profiliertes Höhenleitwerk in Siros<sup>®</sup>-Bauweise.
- Spaltfreie Höhenleitwerksbefestigung.
- Spaltfreie Ruderbefestigung.
- Komplettes Ausbau- u. RC-Zubehör.
- Fazit: Ein Modell mit außergewöhnlich guten Flugleistungen, sowohl in der Thermik als auch im Hangaufwind.



gehört hatten. Es waren aber immerhin noch 7 Nationen am Start, und auch die Starterzahlen in den einzelnen Klassen (F1 A: 57, F1B und F1 C je 13) waren durchaus nicht zu unterschätzen.

Österreich war wie in Marigny vertreten durch Fuss, Greimel, Kamp und Salzer in F1 A und durch Wutzl in F1 B.

Wie beim Eifelpokal üblich, begann der Wettbewerb am Samstag nachmittags. Die geringe Teilnehmerzahl erlaubte es, alle drei Klassen gleichzeitig zu fliegen, in Durchgängen von 90 Minuten Dauer- und nicht- wie z.B. 1980 - abwechselnd je einen Durchgang F1 A und F1 E/C. Vorsichtshalber wurde die Startstelle ganz an den Rand des Geländes gelegt, da man immer noch mit auffrischendem Wind rechnete - man ist hier nicht verwöhnt! Die 13 brachte aber keinen Wind; das Gelände, das aus abgeernteten Getreidefeldern mit einigen noch stehenden Mais-"Einlagen" besteht, wurde nur halb ausgenutzt.

Wie immer bei Sommerwetter, über Feldern lagen Thermik und Absauer dicht beisammen - und waren auch entsprechend kräftig. Flüge, bei denen das Modell nach 3 min nur noch als kleiner Punkt in der Höhe des blauen Himmels erkennbar waren, wurden gefolgt von Starts, bei denen das Modell schon nach einer Minute wieder am Boden lag.... zu beiden Gruppen gehörten bereits in der ersten Runde auch

Die letzte Station der großen "Europa - tournee" der Freiflieger war auch in diesem Jahr wieder der "EIFELPOKAL" in Zülpich. Beginnend in Marigny im August (für einige sogar schon vorher in Burgos) über Poitou kämpften die Freiflieger an drei aufeinander folgenden Internationalen Freiflugwettbewerben um die Plätze auf dem Treppchen. Zülpich bot in diesem Jahr mit herrlichem Wetter einen Abschluß, der nur durch eine recht geringe Teilnehmerzahl getrübt wurde - sowohl die Franzosen, als auch die Engländer hatten gleichzeitige Veranstaltungen auf nationaler Ebene, obwohl sie sonst immer zu den Stammgästen

unsere Flieger, Die beiden folgenden Durchgänge waren nicht anders, obwohl die Thermik natürlich gegen Abend schwächer, dafür aber großflächiger wurde. Die 5 Österreicher flogen diese Durchgänge fehlerlos und schlossen so den ersten Tag recht zufrieden ab.

Ein Fliegerabend mit freien Getränken, wenig Reden und einer Tanz-Vorführung lieferte den organisatorischen Abschluß ebenfalls in zufriedenstellender Form.

Regen in der Nacht ließ Befürchtungen aufkommen, ob der zweite Tag schön werden würde - aber die "13" brachte doch Glück: auch am Sonntag früh war das Wetter perfekt. Nur mit der Thermik haperte es im ersten Durchgang etwas. Langes warten und - bei F1 A - lange Schleppts führten zu Zeitdruck für die, die sich als letzte angemeldet hatten. Sie hatten dann zwar bessere Chancen für den ersehnten Aufwind, konnten jedoch im Rahmen der noch zur Verfügung stehenden Zeit nicht immer diese Chance realisieren. Zu den Pechvögeln dieses Durchganges gehörten leider auch alle Österreicher. Die Durchgänge 5 und 6 brachten wieder die gewohnte Thermik; im 5. noch etwas schwach zwar, und wieder Mäxe für alle, bis auf Fuss. Dafür erwischte es dann im 7. Durchgang Kampf und Wutzl, die sonst beide mit sehr guten Platzierungen hätten rechnen können.

Fünf Flieger in F1 A und zwei in F1 C mußten schließlich zum Stechen antreten. Jetzt zeigte sich der



# Lockheed L 286 S

*Bereits bei der letzten RC-Staatsmeisterschaft ist dieser herrliche Hubschrauber aufgefallen und der Tiroler Spenger wurde damit auch Vize.*

*Hier nun ein kleiner Bericht der beiden Konstrukteure  
Sitar - Spenger.*



Das bestechende Aussehen dieses amerikanischen Kunstflughubschraubers animierte uns, diese Type als RC-Modell mit Wettbewerbs- und Kunstflugeigenschaften zu entwickeln. Unser Bestreben war es, den Bauaufwand für den Hubschrauberfan so gering wie möglich zu gestalten.

Der komplette Hubschrauber besteht aus Spezialkunstharz, wobei die Getriebekastenaufnahme voll in der Zelle integriert ist. Der Antrieb des Hecks erfolgt über eine biegsame Welle, deren Führungsrohr fix eingeharzt ist. Die Anlenkung der Taumelscheibe erfolgt spielfrei über einen Schlitten, auf dem ein Großteil der Rudermaschinen sitzt. Auf Grund dieses einfachen Aufbaues ist es möglich, den Hubschrauber mit 7 Schrauben zu zerlegen.

Wir haben mit unserem Prototyp schon seit Mai 1981 zahlreiche Flugstunden hinter uns und das Flugbild sowie die Kunstflugtauglichkeit bestechen.



Auf zahlreichen Flugveranstaltungen haben wir die Experten mit unseren Autorotationen verblüfft, da es sich dabei nicht um Notlandungen mit stehendem Motor handelte.

Das Modell ist ab Herbst 1981 als Fertigmodell lieferbar und wird auf Wunsch sogar eingeflogen.

*Bild: Die Tiroler Spenger und Sitar haben die Lockheed L 286 S als Flugmodell für den Wettbewerbs- und Kunstflug entwickelt.*

**webra**

**DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**



## ...muß nicht teuer sein !

von Elektro-Fachreferent  
Helmuth Kirsch

Wer behauptet, der Elektroflug sei unverhältnismäßig teuer, geht davon aus, daß Supermotoren verwendet werden können wie die etwa von Keller und Geist. Obwohl diese Motoren - vergleicht man sie mit Verbrennungsmotoren mit Schalldämpfer oder Resonanzrohr und rechnet auch noch die Anzahl von verwendeten Kerzen mit guten Drossel Eigenschaften dazu überhaupt nicht teuer sind.

Natürlich ist das jedem seine eigene Sache, ob er gerade immer das Teuerste kaufen will, dann kauft er eben Keller- oder Geistmotoren so, wie er im anderen Fall gerade die besten Verbrennungsmotoren kaufen würde. Das gilt ja für den Autokauf genau so ! Gelegentlich hört man das Argument, das Zubehör für den Elektroflug sei teuer: Batterien, Ladegeräte etc. Hier sollte man wieder einen Vergleich mit den Verbrennungsmotoren anstellen: Schalldämpfer werden zum Beispiel nicht sehr alt, zum Starten wird häufig ein aufladbarer Akku verwendet, wofür schon ein Ladegerät benötigt wird. Wer von den Fernsteuerern hat heute keinen Elektrostarter (Preis zwischen S 600,- und 1.000,-), der von einem Akku angetrieben wird ? Auch dazu wird ein Ladegerät benötigt.

Vergeßt das Argument mit dem teuren Zubehör bei E-Modellen - das braucht man, ob Verbrenner oder Elektro. Berechnet man hingegen die eigentlichen Betriebskosten, nämlich den Treibstoff bei den Verbrennungsmotoren beziehungsweise den Ladestrom und Batterieamortisation bei den Elektromotoren, so erhält man beim Elektroflug in der Endabrechnung und langfristig berechnet ein viel günstigeres Ergebnis. Vom Gestank und dem Schmutz bei den lauten Brüdern soll hier garnicht gesprochen werden. Einzig der sparsame Viertakter könnte noch mithalten, wobei aber zu beachten ist, daß z.B. das Öl sicherlich nicht billiger werden wird.

Erfahrungen mit billigen E-Motoren aus Japan, z.B. Mabuchi, sind so gut, daß sich der Anfänger mit geringen Investitionen daran halten kann. Diese sehr preisgünstigen Motoren sind in verschiedenen Ausführungen erhältlich. Mit und ohne Getriebe, verschiedene Spannungen und Leistungen. Beim Mabuchi sind seit kurzer Zeit auch Luxusausführungen am Markt, welche wesentlich besser sind und durch Verwendung besserer Materialien eine längere Lebensdauer versprechen.

Diese Motoren werden mit 8 - 10 Zellen betrieben, Die Flugleistungen sind verblüffend, der finanzielle Aufwand sehr bescheiden. Bescheidenheit ist die wichtigste Empfehlung für den Elektroflug-Anfänger. Damit ist der Vorwand, Elektroflug sei zu teuer, von Haus aus entkräftet. Immer wieder sind Stimmen zu hören, die sich ob ihrem modellfliegerischen Aufwand brüsten. Wenn der Aufwand eigene Arbeit in Richtung Entwicklung bedeutet - ja - aber das sind nicht die, lauthals solche Propaganda für nötig halten. Den Aufwand zu messen an der Anzahl der Servos oder der Menge der verbrauchten Fässer an Sprit oder gar an den finanziellen Aufwendungen - bringt nichts. Wer im Elektroflug auf die Wunderbatterie wartet oder auf den Motor, der bei größerer Leistung weniger Strom verbraucht, tut dies vergebens. Es ist jetzt schon Material vorhanden, damit was anzufangen ist unser Problem.

# 2. Elektroflugmeeting

Bericht und Fotos von Erwin Bacher

## HELMUT KIRSCH - BESTER ÖSTERREICHER

Ende August wurde auf dem Modellflugplatz des ÖMV-MBG-Feldkirchen das 2. Elektromeeting mit internationaler Beteiligung ausgetragen. 13 Teilnehmer aus der BRD und Österreich stellten sich bei optimalen Bedingungen der Jury. Die Wettbewerbleitung lag in den Händen von Georg Kienberger, der für eine einwandfreie Abwicklung des Bewerbes sorgte. Auf dem Programm standen 3 Durchgänge der Seglerklasse F3 E, RC II/MA.

Am Samstag um 9 Uhr wurde der Startschuß zum ersten Durchgang gegeben, in dem sich das hohe Leistungsniveau der deutschen Gäste zeigte, aber auch, daß die Kärntner in den letzten Jahren viel dazugelernt haben. Am Nachmittag wurde der zweite Durchgang geflogen, wobei sich die Sieganwärter bereits hervorhoben.

Den ersten Wettbewerbstag beschloß ein Grill-Abend, bei dem Erfahrungen ausgetauscht und freundschaftliche Kontakte geschlossen wurden.

Am Sonntag zeigte sich der Kärntner Himmel von seiner besten Seite: Windstille und herrlich blauer Himmel machten das Fliegen zum Genuß.

In der Endabrechnung gab es einen deutschen Doppelsieg. Johann Graf und Norbert Hübner hatten die Nase vorn. Erfreulich der 3. Rang für den St. Veiter und E-Fachreferenten Helmut Kirsch, der den 2. Platz um nur einen Punkt ganz knapp verfehlte und durchaus mit den Gästen aus der Bundesrepublik leistungsmäßig mithalten konnte.

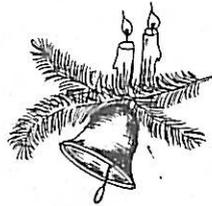
Bei der abschließenden Siegerehrung, die der Obmann des ÖMV-MBG-Feldkirchen, Willi Friessneg, durchführte, dankte er den Gästen die den weiten Weg nach Feldkirchen nicht gescheut hatten für ihren Einsatz und überreichte den Siegern Pokale und Ehrenurkunden.

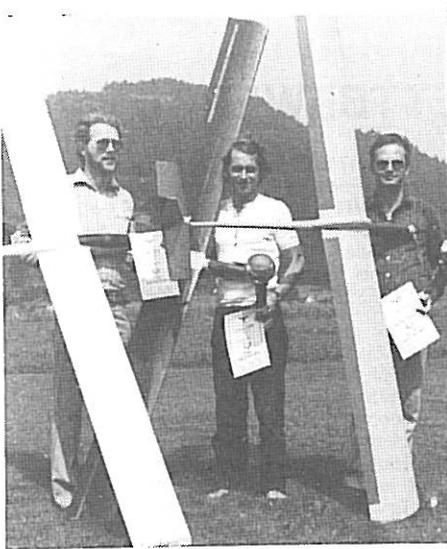


Helmut Kirsch, v.l.n.r., der den hervorragenden 3. Platz belegen konnte. Heinz Kellner - "Vater des deutschen Sieges" und Erzeuger erstklassiger E-Motoren und Willi Friesseg, Obmann d.Clubs.

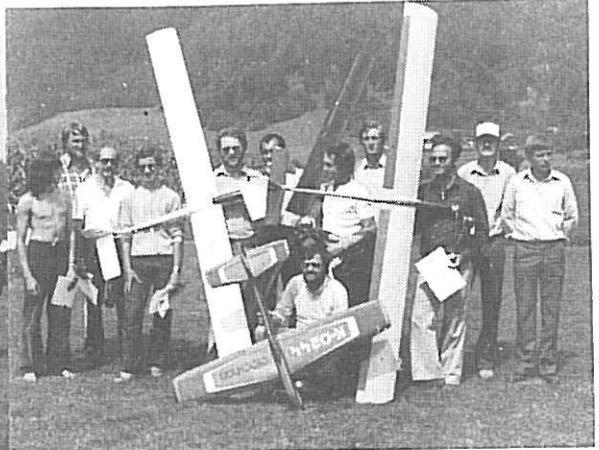
## ERGEBNISSE

1. Graf Johann	1050 Pkte.
2. Hübner Norbert	1018 "
(beide BRD)	
3. Kirsch Helmut	A 1017 "
4. Kienberger H.	D 931 "
5. Kuhn Dennis	D 824 "
6. Köberlein G.	D 894 "
7. Friessneg W.	A 862 "
8. Hoffmann Ed.	A 859 "
9. Freudenthaler	A 857 "
10. Keller Heinz	D 864 "





Die Sieger von links:  
3. Helmut Kirsch, 1. Johann Graf,  
2. Norbert Hübner.



Die Teilnehmer des 2.ELEKTROFLUGMEETINGS stellen sich zum Gruppenfoto. Im Vordergrund Willi Friessneg mit seinem Kunstflugmodell, das nicht zu Einsatz kam, da leider keine Nennungen für die Kunstflugklasse vorlagen.

\* \* \*

# HELFE MECHANIK

JUNIOR – BOX 1000    BOX 2000    AUTO – START 500

HELFE – HELI – TRAINER JUNIOR und SENIOR

ZUBEHÖR FÜR ALLE STARTBOXEN

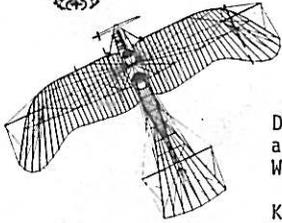
Generalvertretung für Österreich  
und Bezugsquellennachweis:

**E.SCHMALZ** MODELLBAU  
Ges.m.b.H.

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



# NATIONALE WETTBEWERBE



## 11. NATIONALES IGO ETRICH WANDERPOKALFLIEGEN

20./21.JUNI 1981 - KRAIWIENEN/SALZBURG

Dieser Wettbewerb wurde in den beiden Klassen RC-MS und RC III ausgetragen. Gleichzeitig wurden im Rahmen dieses Nationalen Wettbewerbes die SALZBURGER LANDESMEISTERSCHAFTEN ausgetragen.

### Klasse RC-MS - 9 Teilnehmer

1. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	1547	1565	1530	3112 Punkte
2. Glück Franz	DMV-MFC-Salzburg	1558	1478	1518	3076 "
3. Huber Edmund	--- " ---	1522	0000	1532	3054 "
4. Schmied Werner	UMFC-Graz	1527	1289	1508	3035 "
5. Absmann Kurt	DMV-MFC-Salzburg	1512	1505	1491	3017

### SALZBURGER LANDESMEISTERSCHAFTEN - 6 gewertete Teilnehmer

1. und Landesmeister					
Glück Franz	DMV-MFC Salzburg				3076 Punkte
2. Huber Edmund	--- " ---				3054 "
3. Absmann Kurt	--- " ---				3017 "

### KLASSE RC III - 17 Teilnehmer

1. Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhofen	2627	2589	2229	5216 Punkte
2. Ortner Josef	Schärdinger FU	2420	2430	2350	4770 "
3. Schmiedinger Heinz	DMV-MFC-Salzburg	2239	2450	2097	4689 "
4. Auinger Franz	UMFC-Meggenhofen	2279	2378	2125	4657 "
5. Schmidinger Rudolf	DMV-Ikarus-Enns	2137	2299	2203	4502 "

## 3. SCHLOSS KORNBURG POKALFLIEGEN

21.JUNI 1981 - KORNBURG/FELDBACH

### KLASSE RC - MS - 38 Nennungen, 36 klassiert

#### Allgemeine Klasse

1. Kellner Dieter	SFC-Fürstenfeld	937	1565	1566	3131 Punkte
2. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	1562	1523	1538	3100 "
3. Fink Karl	SFC-Fürstenfeld	1532	1470	1550	3082 "
4. Moschik Erich	DMV-St.Veit/Glan	1521	822	1550	3071 "
5. PoId Helmut	SFC-Fürstenfeld	1502	1546	1099	3048

#### Jugendwertung

1. Bader Oliver	1.MBC-Oberwart	896	1551	1516	3067 Punkte
2. Stradner Andreas	UMFC-Graz	1125	1261	1436	2697 "
3. Bader Markus	1.MBC-Oberwart	793	1328	0	2121 "
4. Erreger Peter	MBC-HSV Feldbach	808	1120	837	1957 "



# Aichfeldpokalfliegen

28. JUNI 1981  
FSC OBERES MURTAL

Dieser traditionelle Wettbewerb wurde auf dem Flugplatz Hinterstoissner - Zeltweg ausgetragen.

Die österreichischen Freiflieger haben heutzutage nur noch wenig Gelegenheit, einander beim Wettbewerb zu treffen: zwei nationale Veranstaltungen für Freiflugsegler F1 A jährlich sind noch im Terminkalender verblieben. Einer davon, der AICHFELDPOKAL, zieht regelmäßig am letzten Juniwochenende gut 30 Teilnehmer aus ganz Österreich an, die sich auf das sprichwörtliche Zeltweger Schönwetter freuen.

War es 1980 ruhig aber sehr feucht, so übertraf sich das Wetter heuer selbst: Strahlender Sonnenschein, über 30° im Schatten (nur: Schatten gab's im Umkreis von 500 m keinen!) und bis zum 5. Durchgang umlaufender schwacher, zumeist thermischer Wind, sodaß man oft nicht wußte, in welcher Richtung man starten sollte. Thermik gab es in Hülle und Fülle, nur war sie oft ziemlich kleinräumig und gut mit leistungsfähigen Abwinden durchstzt: Erwischte man so einen, war eine Zeit so um die 60 Sekunden aus voller Höhe zu erwarten. Ab dem 6. Durchgang kam steifer Südwind auf, der die Modelle in mannshohem Getreide landen ließ - nur mit viel Glück ging kein Modell verloren.

Der Wettbewerbsverlauf ließ nach dem zweiten Durchgang noch ein Stechen erwarten. Mit fortschreitender Tageszeit wurden die Bedingungen aber so selektiv, daß am Ende Vorjahressieger Klaus Salzer als souveräner Sieger mit der einzigen vollen Gesamtflugzeit von 1260 übrig blieb und den Wanderpokal wieder nach Hause mitnehmen konnte. Sein Modell: die bewährte Konstruktion, mit der er schon mehrere Wettbewerbe gewonnen hat - darunter die Staatsmeisterschaft 1980. An zweiter Stelle überraschend aber verdient der St. Pöltner Manfred Grüneis, der sehr beständig flog und ein Stechen lediglich um 6 Sekunden verpaßte. Dritter wurde Altmeister Werner Kraus, der zumindest bei einem Durchgang kreisschleppenderweise konsequent jeder Thermik auswich und damit seine Siegeschance vergab. Für einen Spitzenplatz waren ein stabiles Modell und Kreisschlepp (fast) unumgänglich.

Zum Abschluß ein großes Dankeschön an die Veranstalter mit dem unermüdlichen Ernst Heibel an der Spitze, die keine Mühen gescheut hatten, den Wettbewerb perfekt vorzubereiten und abzuwickeln. Als "Tüpfchen auf dem I" erhielt jeder Teilnehmer bei der Siegerehrung ein praktisches Erinnerungsgeschenk.



Überraschungszweiter wurde der St. Pöltner Manfred Grüneis, der ein Stechen 6 Sekunden verfehlte.

## ERGEBNISSE in der ALLGEMEINEN KLASSE F1 A - 32 Wettbewerber

1. Salzer Klaus	MFC-Wr. Neustadt	180	180	180	180	180	180	180	180	1260	Sekunden
2. Grüneis Manfred	UMV-St. Pölten	180	180	180	174	180	180	180		1254	"
3. Kraus Werner	UMV-Kagran	180	127	180	180	180	152	180		1179	"
4. Pacher Erwin	UMV-Klagenfurt	085	180	180	180	180	180	180		1165	"
5. Zavodsky Alexander	UMV-St. Pölten	180	180	180	180	180	074	180		1154	"

## JUGENDWERTUNG - 5 Durchgänge

1. Gutmann Wolfgang	773	Punkte
2. Heibl Werner	737	"
3. Draschbacher H.	616	"
4. Draschbacher E.	411	"

## MANNSCHAFTSWERTUNG

1. UMV - St. Pölten	3330	Punkte
2. UMV - Kagran	3136	"
3. Kärnten I	3080	"
4. FSG Oberes Murtal I	3048	"
5. SFC Fürstenfeld	2646	"
6. UMV St. Pölten II	2116	"
7. FSG Oberes Murtal II	2086	"



## 12. Innviertler Wanderpokalfiegen

Alois Rauchenwald

Erstens kommt es anders - zweitens als man denkt.

Wenn es im Vorjahr überraschend viele Nennungen gegeben hat, so waren wir in diesem Jahr von der geringen Anzahl Nennungen sehr enttäuscht. Gerade weil es im Vorjahr so viele Nennungen gegeben hat, wollten wir die Klasse F3 A alleine fliegen, um so den Wettbewerbern die Gelegenheit zu geben, alle Durchgänge zu fliegen. Aber es kam leider anders.

Lediglich 13 Starter erschienen am Wettbewerbstag, den 27. Juni zu unserem Wettbewerb auf unserem Flugplatz in Schärding - Ranseredt.

Als ausländischer Gast war der Münchner Robert Kaufmann gekommen. Er belegte den 3. Gesamtrang.

Sieger wurde der junge Salzburger Hermann Kowarz vom UMV-Salzburg, vor unserem Klubkollegen Konrad Weixelbaumer, der bei diesem Wettbewerb erstmals seine neue WM-Maschine einsetzte.

Da unsere Freunde aus Meggenhofen am selben Tag in Meggenhofen ein Fest für die Anrainer feierten, blieben nur wenige bei unserem gemütlichen Beisammensein. Trotzdem, es war wie immer gemütlich.



Der Bürgermeister von Ranseredt zwischen den Siegern. V. L. 3. Kaufmann, BM, 1. Kowarz, 2. Weixelbaumer.

### DIE ERGEBNISSE IN KLASSE F3 A

#### 1. und Sieger des 12. Pokalfiegens

Kowarz Hermann	UMV-MFC-Salzburg	930	941	960	1901	Punkte
2. Weixelbaumer Konrad	Schärddinger FU	912	968	910	1880	"
3. Kaufmann Robert	Kermes München	932	903	898	1835	"
4. Kronlächner Heinz	UMFC-Meggenhofen	942	890	888	1832	"
5. Rauchenecker Josef	Schärddinger FU	876	882	871	1758	"

Insgesamt waren 13 Wettbewerber am Start.



## WÖLKARTKOGELFLIEGEN F3 F

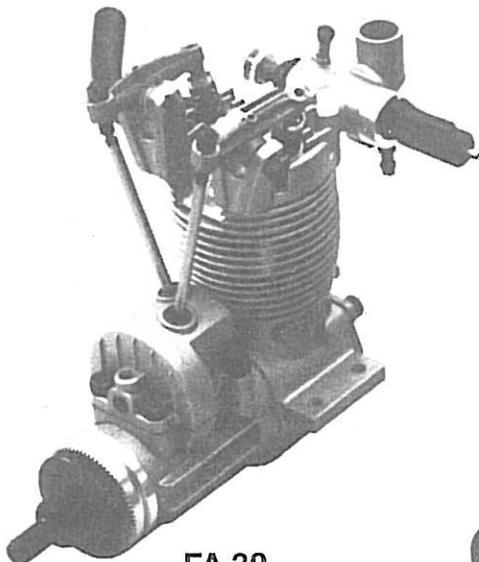
Bei diesem Wettbewerb hat es schon einmal über 100 Starter gegeben. Warum es in diesem Jahr lediglich 45 Wettbewerber gab, können wir nicht sagen, da wir außer der Ergebnisliste keinen Bericht über diese Veranstaltung erhalten haben.

### DIE ERGEBNISSE des WÖLKERTKOGELFLIEGEN 1981

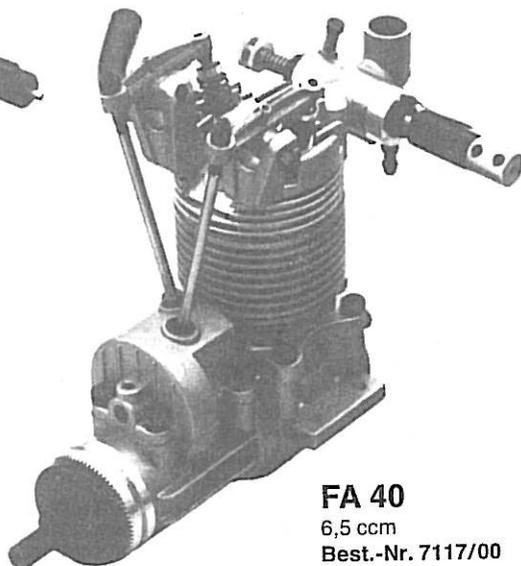
1. Prasch Franz	ASV-Puch	808	971	930	1901	Punkte
2. Mayr Werner	SMC Andritz	989	903	882	1892	"
3. Mayr Bernhard	FMC Kirchdorf	932	887	916	1848	"
4. Habe Wolfgang	KSV-VEW	1000	844	833	1844	"
5. Wachtler Oswald	FMC Vienna	753	953	847	1800	"

## SAITO-4-Takt-Motoren

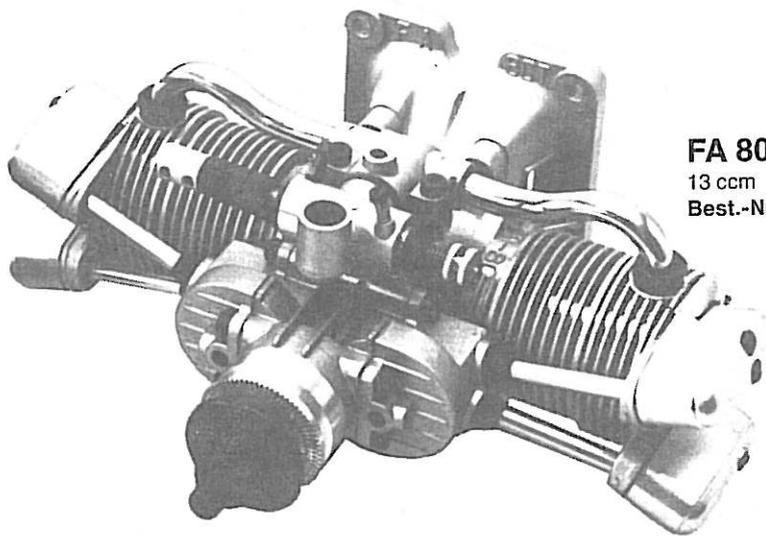
**aero-  
naut**



**FA 30**  
5 ccm  
Best.-Nr. 7116/00



**FA 40**  
6,5 ccm  
Best.-Nr. 7117/00



**FA 80 T**  
13 ccm  
Best.-Nr. 7117/50

Weitere Einzelheiten und techn. Daten im großen »aero-naut«-Katalog. Lieferung nur über den Fachhandel, Katalog im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 10,- (vom Ausland intern. Postcoupons) einschl. Versandkosten direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postfach 384, D-7410 Reutlingen 1, West Germany.

## Das 11. BURGFLIEGEN in Landskron/Kärnten

bei dem Modellflieger aus drei Nationen (Deutschland, Jugoslawien und Österreich) am Start waren, wurde traditionsgemäß am letzten Wochenende im Juli ausgetragen.

Der Wettbewerb wurde in den Klassen RC-Hang und Großsegler über 3,80 m ausgeschrieben.



Die unter dem Ehrenschutz von Landeshauptmann Leopold Wagner und Bürgermeister Dr. Leopold Hrazdil ausgeschriebene Veranstaltung war recht gut besucht: 71 Teilnehmer in der Klasse RC-Hang und 20 Teilnehmer in der Klasse für Großsegelflugmodelle. In der Gästeklasse starteten 12 Wettbewerber.

Nach drei geflogenen Durchgängen gab es einen durchschlagenden Kärntner Erfolg. Der Klagenfurter Walter Ehrlich konnte sich an die Spitze des Feldes setzen, dicht gefolgt von den Lokalmatadoren Lenz Gregori und Martin Hasslacher, die ex aequo den zweiten Platz belegten.

Die Großseglerklasse endete mit einem Sieg von Lenz Gregori gefolgt von Manfred Maurer und Sekirnjak Heinz.

Zahlreiche Schauflüge lockte die Zuschauer an und lokkerten das Programm auf.

Wie UMV-Landesobmann, Ing. Richard Gradischnig erklärte, werde man sich im nächsten Jahr bemühen, diese Veranstaltung international auszuschreiben.



Der Sieger beim 11. Landskroner Burgfliegen, Walter Ehrlich, mit dem Wanderpokal

### DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE RC/HANG :

1. Ehrlich Walter	KFC-Klagenfurt	892	1000	987	1987	Pkte.
2. Hasslacher Martin	ASKÜ-Villach	974	613	987	1961	"
Gregori Lenz	ASKÜ-Villach	961	569	1000	1961	"
4. Sekirnjak Heinrich	UMFC-Graz	000	971	949	1920	"
5. Reisenhofer Reinhard	ASKÜ-Köflach	000	932	974	1906	"

### GÄSTEKLASSE IN RC/HANG

1. Klancisar Martin	Jugoslawien	790	1000	1000	2000	"
2. Stich Otto	Deutschland	1000	856	979	1979	"
3. Malek Marko	Jugoslawien	797	742	948	1745	"

### DIE ERGEBNISSE IN DER GROSSEGLERKLASSE: (20 Teilnehmer)

1. Gregori Lenz	ASKÜ-Villach	840	891	662	1731	Pkte.
2. Maurer Manfred	UMV-Feldkirchen	779	850	730	1629	"
3. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	734	622	859	1593	"
4. Gumpert Bodo	SMC-Antritz	601	801	715	1516	"
5- Pomitzer Walter	UMV-Weiz	697	654	809	1506	"

NEU  
bei



MODELLBAU  
KIRCHERT

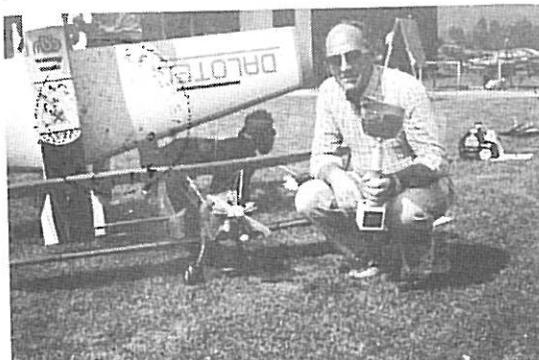
IBA

Fertig-  
modelle



## 5. SEMI - SCALE - POKALFLIEGEN

ST. JOHANN IM ROSENTAL/ KRTN.



Edi Wallner, der Gewinner des 5. Semi-Scale-Wettbewerbes.



Die Gewinner der offenen Klasse



Der regierende Staatsmeister Wirth, hat volle Hilfe durch den vorherigen Staatsmeister Wallner.

Mitte August fand auf dem ÖMV-Modellflugplatz St. Johann im Rosental das 5. nation. Semi-Scale Pokalfliegen für naturgetreue ferngesteuerte Flugmodelle in der Klasse F4 C statt.

Bei herrlichstem Flugwetter stellten sich dieses Jahr nur 10 Piloten den Punkterichtern. Leider konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, warum es diesmal nur so wenige waren.

Den 1. Durchgang konnte der regierende Staatsmeister, Andreas Wirth, für sich entscheiden. Er startete mit seiner wunderschön gebauten SAAB J 29. Hier konnte man sehen, daß der Erbauer sehr viel Liebe zum Detail besitzt, denn allein das Cockpit würde bei einem regulären Scale-Wettbewerb voll punkten.

An 2. Stelle lag Exstaatsmeister, Eduard Wallner, mit seiner bewährten Polikarpov PO 2 - ein Doppeldecker aus dem 2. Weltkrieg. Im ersten Flugdurchgang wurde, bedingt durch die hohen Temperaturen, so mancher Motor sauer und es mußten etliche Außenlandungen vorgenommen werden, die aber alle glimpflich verlaufen sind. Hier setzte sich Otto Vallant unangefochten an die Spitze, dicht gefolgt von Wallner und Lang. Im 2. Durchgang errang Franz Lang die höchsten Wertungen, dicht gefolgt von Wallner und Schwaighofer, welcher die F 16 mit Impellerantrieb einsetzte.

Bemerkenswert war die Wertung der 5 Punkte-richter bei Wallner, welcher in beiden Flugdurchgängen je 981 Punkte erhielt. Bekanntlich wird ja die höchste und niedrigste Wertung gestrichen. Die Punkte aus der Baubewertung und die Punkte aus dem Flugdurchgang reichten aus, um Wallner auf das Siegespodest zu heben.

In der offenen Klasse konnte sich Vallant ganz klar an die Spitze setzen, denn er zeigte mit seiner Dalotel ganz großes fliegerisches Können. Aus den verschiedenen Diskussionen konnte man die fast einheitliche Meinung heraushören, daß bei einem Semi Scale-Wettbewerb der Schwerpunkt beim fliegerischen Können liegen sollte. Ein Durchgang Baubewertung und 3 Flugdurchgänge, davon ein Streichresultat, wäre eine gerechtere Bewertung. Vielleicht erleben wir es noch, daß die Bestimmungen in dieser Richtung abgeändert werden. Debatten über das noch bestehende Gewichtslimit hat es kaum gegeben, da jeder fest

davon überzeugt ist, daß das zur Zeit bestehende 5 kg-Limit sowieso bald fallen würde. Wettbewerbsleiter und Obmann, Hermann Dolezal vom veranstalteten MFC-Finkenstein, dankte allen Teilnehmern für ihr Kommen und sprach die Hoffnung aus, daß die Beteiligung im nächsten Jahr wieder größer sein möge.

Hermann Dolezal

**DIE ERGEBNISSE DES 5. SEMI-SCALE - POKALFLIEGENS - NATIONALER WETTBEWERB, 6 Wettbewerber.**

1. Wallner Eduard	ÖMV-Radenthein	PO-2 Polikarpov	1898 Punkte
2. Lang Franz	ÖMV-Spittal	Cessna 310 G	1864 "
3. Wirth Andreas	FMBC Vienna	Saab J 29-F	1842 "
4. Schweighofer Gerd	UMFC Graz	F-16 Fighter	1817 "
5. Eberhard Manfred	MFG St.Paul	Cap 10	1802 "
6. Vallant Otto	MFG St.Paul	Pilatus PC-7	1634 "

**DIE ERGEBNISSE DES 5. SEMI-SCALE - POKALFLIEGENS - OFFENE KLASSE, 4 Teilnehmer**

1. Vallant Otto	MFG-St.Paul	Dalotel DM 165	1758 Punkte
2. Trettenbrein A.	MFG-St.Paul	Dalotel DM 165	1757 "
3. Michelitsch Ger.	MCF-Finkenstein	Piper Super Cup	1481 "
4. Walluschnig F.	MCF-Finkenstein	PC-6 Pilatus Porter	1427 "

**- KÄRNTNER LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DER KLASSE F4 C - 4 Wettbewerber -**

1. Wallner Eduard	ÖMV-Radenthein	Polikarpov PO-2	1981 Punkte
2. Lang Franz	ÖMV-Spittal	Cessna 310 G	1942 "
3. Eberhard Manfres	MFG-St.Paul	Cap 10	1882 "
4. Vallant Otto	MFG-St.Paul	Pilatus PC-7	1691 "



**2. Ennstal-  
pokal-  
fliegen  
RC IV**



Am 23. August 1981 fand in Liezen das 2. nationale Ennstalpokalfliegen in der Klasse RC IV statt.

Bei schlechten Wetterbedingungen konnte der Wettbewerb um 9,00 Uhr eröffnet werden.

19 Teilnehmer, davon 6 Junioren hatten sich für diese Klasse gemeldet.

Wegen Regenwetters und Wind mußte der 1. Durchgang mehrmals unterbrochen werden und wurde um 13,00 Uhr beendet.

Da die Wind und Wetterbedingungen immer schlechter wurden, konnte der 2. Durchgang erst nach einer längeren Zu-

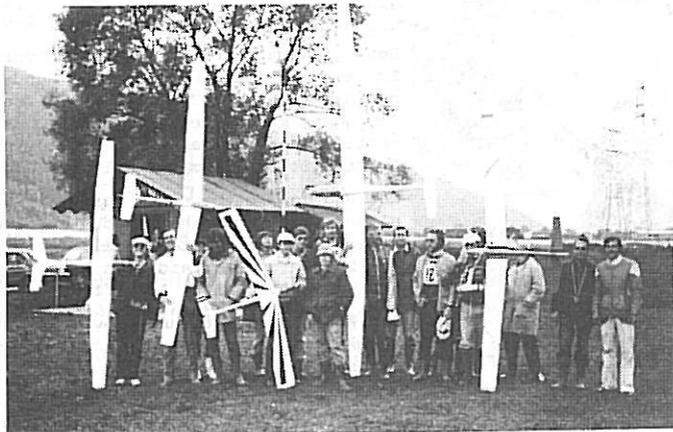
wartezeit um 17,00 Uhr begonnen werden. Die Wartezeit wurde durch ein Buffet am Flugplatz verkürzt, das mit tatkräftiger Hilfe und Unterstützung durch die Frauen der Funktionäre aufgebaut und betreut wurde. Die Wettbewerber ließen sich durch das schlechte Wetter nicht beirren und es wurde so lange geflogen, bis der 2. Durchgang beendet war. Das Durchhalten war ein Beweis echter Fliegerkameradschaft.

Als Punkterichter fungierten die Herrn Werner Machherndl, HSV Aigen, Johann Stanek, WSV Lezen, Eberhard Günther, MFC Leoben.

Die Siegerehrung fand anschließend am Modellflugplatz statt. Sektionsleiter Heinz Jenecek dankte allen Teilnehmern und konnte schöne Preise an die Sieger überreichen.

Heinz Jenecek

Ergebnisse auf der nächsten Seite.



Trotz schlechten Wetters nahmen diese Teilnehmer am 2.nationalen Ennstalpokalfliegen in Liezen teil.

#### DIE ERGEBNISSE DES 2. NATIONALEN ENNSTALPOKALFLIEGEN IN LIEZEN IN DER KLASSE RC IV----

##### Allgemeine Klasse:

1. Kirsch Helmut	ÖMV-MFG-St.Veit	1262	1261	2523	Punkte
2. Draschbacher Ernst, jun.	ÖMV-MFG Oberes Murtal	1068	1050	2181	"
3. Merl Sigmar	ÖMV-WSV-Liezen	984	1087	2071	"
4. Winkler Wolfgang	HSV-Aigen	1147	846	1993	"
5. Draschbacher Ernst, sen.	ÖMV-MFG-Oberes Murtal	997	703	1700	"
6.Etlinger 1688, 7.Rafetseder 1418, 8.Lemmerer 1412, 9.Brandstätter 1401, 10.Lesjak 1374, 11.Niederhofer 746, 12.Seitner Robert.572, 13.Moosbrugger 0,					

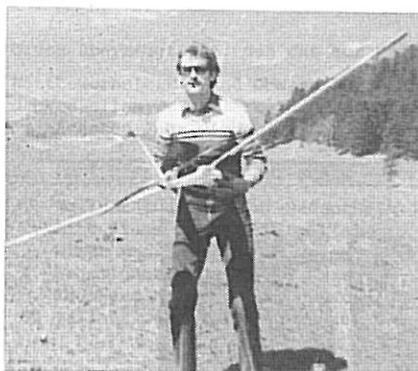
##### Jugendwertung:

1. Sölkner Robert	ÖMV-WSV-Liezen	1040	985	2025	Punkte
2. Tüchler Jürgen	MFC-Leoben	901	1016	1917	"
3. Umfer Christoph	Union Eisenerz	997	553	1550	"
4. Schmaranz Klaus	ÖMV-WSV-Liezen	834	342	1176	"
5. Draschbacher Heimo	ÖMV-MFG Oberes Murtal	406	456	862	"
6. Muhrer Alfred	Union Eisenerz	207	216	423	"



#### HANGFLUG IN ST.JOHANN WIRD IMMER BELIEBTER !

Lange Regentage haben die Sorgenfalten auf der Stirn der Verantwortlichen anschwellen lassen. Am Morgen des 30.Aug. war außer einer dichten Nebeldecke nichts zu sehen. Mit gemischten Gefühlen führen Veranstalter und Teilnehmer zum Startgelände. Doch unterwegs wurde der Nebel immer dünner und blieb schließlich im Tal zurück.



Der Sieger Leopold Gsenger LSV Abtenau

Jetzt konnte der Wettbewerb bei besten Bedingungen durchgeführt werden.

Sehr groß war wiederum die Teilnehmerzahl:

Es kamen 70 Wettbewerber aus 4 Bundesländern und Gäste aus der Bundesrepublik Deutschland. Als Gäste konnte der Veranstalter den Landes-sektionsleiter Johann Niederwimmer und Ing. Ernst Reitterer vom LSV-Salzburg begrüßen.

Während des Wettbewerbes waren die Windverhältnisse etwas wechselhaft, doch setzten sich die bekannten routinierten Modellflieger sofort an die Spitze und verteidigten ihre guten Positionen gegenüber allen Angriffen.

Der Wettbewerb ist ohne Schwierigkeiten über die Bühne gegangen und brachte schließlich folgende Ergebnisse:

DEUTSCH - ÖSTERREICHISCHE HANGFLUGTOURNEE - KLASSE RC - Hang

Einzelwertung :

1. Gsenger Leopold	LSV Abtenau	612	21. Gugg Herbert	MFC Salzburg	451
2. Müller Wilfried	LSV Salzburg	607	22. König Josef	LSV St.Johann	448
3. Schwab Norbert	LSV Salzburg	604	23. Schmutzhart Walt.	LSV Salzburg	441
4. Kössner Helmut	LSV Abtenau	596	24. Haslauer Johann	AKF Leoben	440
5. Piendl Georg	MFC Lungau	590	25. Hecht Peter	LSV Salzburg	438
6. Höll Georg	LSV Abtenau	585	Schaffrath Herb.	LSV St.Johann	438
7. Wass Mathias	LSV Abtenau	574	27. Hehenwarter Edm.	LSV Salzburg	433
8. Mack Friedrich	MFC Salzburg	571	28. Kreuzberger sen.	LSV St.Johann	432
9. Kokelly Roman	Quax Linz	556	29. Rottensteiner M.	LSV St.Johann	429
10. Siegel Reinhold	MFC Eggelhof.	553	30. Buchegger Wolfg.	LSV Abtenau	418
11. Steber Leopold	MFC Eggelhof.	549	31. Ottino Siegfried	LSV St.Johann	411
12. Kreuzberger jun.	LSV St.Johann	517	32. Senjuk Helmut	LSV Salzburg	405
13. Glück Gerhard	MFC Salzburg	510	33. Forster Eckhart	LSV St.Johann	384
14. Freimuth R. jun.	WM Wels	507	Glück F. jun.	MFC Salzburg	384
15. Gsenger Johann	LSV St.Johann	500	35. Bilic Dinko	LSV Salzburg	378
16. Reitterer Ernst	LSV Salzburg	476	36. Deisenberger H.	Wildkogel	377
17. Bayer Otto	ÖMV-St.Pölten	475	37. Glück Franz	MFC Salzburg	376
18. Adelsberger Helm.	MFC Salzburg	473	38. Mayr Alois	LSV St.Johann	369
19. Hosp Walter	LSV Salzburg	460	39. Hager Martin	MFC Eggelkof.	363
20. Benedik Rudolf	MFC Salzburg	457	40. Ennikl Josef	LSV Salzburg	357

41.Kienesberger 354, 42.Hosp Klaus 353, 43.Hochstaffel 349, 44.Dick 347, 45.Wallinger 238, 46.Hartl 335, 47.Resch 332, 48.Jäger 325, 49.Promok 319, 50.Huber, Freimuth 315, 52.Winter 310, 53.Erlbacher 307, 54.Glatz 306, 55.Mittermair 298, 56.Stangl 285, 57.Jirmann 238, 58.Hummer 278, 59.Schlagler 269, 60.Schieder 238, 61.Gsenger Karl 231, 62.Mackinger 227, 63.Rettenegger 224, 64.Müller 213, 65.Schlüsselmayr 184, 66.Wieser 164, 67.Haslinger 146.

Mannschaftswertung:

1. LSV Abtenau	1775	2. MFC Salzburg II	1634	3. LSV Salzburg I	1578
4. MFC Eggelkofen	1464	5. LSV St.Joh. I	1387	6. LSV Salzburg II	1374
7. Arriva And.II	1325	8. MFC Salzburg I	1270	9. LSV St.Johann II	1253
10. Arriva And.I	1209	11. Quax Linz	1208	12. LSV St.JohannIII	1194



# Aircom Flugtechnik

# TURBOPLAN®

Der TURBOPLAN ist ein Ringtragflächen-Fluggerät mit den Eigenschaften eines Helikopters, bei weit geringerem techn. Aufwand und höherer Wirtschaftlichkeit.

Er ist eine rein österreichische Erfindung, welche weltweit patentiert ist.

## EIGENSCHAFTEN

- Optimales senkrechtes Starten und Landen
- Minimale Bauzeit
- Einfache Technologie
- Geringer Wartungsaufwand
- Niedrige Bausatz- u. Ersatzteilkosten
- Extremes Steigvermögen (vertikal)
- Absolute Eigenstabilität - Fluggerät, welches nicht permanent gesteuert werden muß - z. B.: Schwebeflug
- Leicht steuerbar - selbst für Anfänger ohne Schwierigkeiten erlernbar, da nur 3 Steuerfunktionen

Auf Grund dieser Eigenschaften ist der TURBOPLAN die Alternative in der Fliegerei.

## Mehr Spaß am Fliegen

### NEU!

ACM 61 Motoren 10 ccm  
1,9 PS (1,4 KW)

Der österreichische Motor  
zum sensationellen Preis

### NEU!

Damit Sie endlich wissen,  
was Ihr Motor wirklich kann.

„Protacho“  
Der Drehzahlmesser

**Fragen Sie bei Ihrem Fachhändler!**

**Aircom Flugtechnik**

**Walfischgasse 14**

**A-1010 Wien, Austria**

5. NATIONALES IKARUS -  
POKALFLIEGEN

KLASSEN RC III UND RC IV

SEPTEMBER 1981



Ing. Wolfgang Gruss

Das diesjährige 5. Nationale IKARUS-Pokalfliegen ließ uns auf Grund des regen Interesses an der Staatsmeisterschaft der Klasse RC IV im Mai doch auch guten Zustrom erwarten. Der Wettergott meinte es auch diesmal mit uns sehr gut und bescherte uns zwei herrliche Modellflug-Tage.

Die 35 Wettbewerber in beiden Klassen bestätigten auch den bundesweiten Beliebtheitsgrad unseres Pokalfliegens in Enns. In gewohnt freundschaftlicher und gemütlicher Manier gingen die zwei Wettbewerbstage in Enns über die Bühne. Für Verpflegung und kleine Naschereien war an beiden Tagen gut gesorgt. Leider ließ uns aber die Prominenz komplett im Stich. Die Bundessektionsleitung hatte in Wien anderen Verpflichtungen nachzukommen, und unser Ennser Stadtsportrat mit Bürgermeister Happl war zu diesem Zeitpunkt auf einer Dienstreise. Dennoch fehlte es nicht an Kampfgeist und Streben nach einer guten Plazierung unter den Wettbewerbern. Auch diesmal gab es nur glückliche Sieger und gute Verlierer, die die Leistung des Siegers voll anerkannten.

**RCIV** 15 Wettbewerber stellten sich am Samstag den Punkterichtern, unter ihnen auch der regierende Staatsmeister Rudolf Freudenthaler sowie der oftmalige Gewinner des IKARUS-Pokalfliegens Helmut Kirsch.

Nach der Startnummernverlosung und der Begrüßung durch unseren Obmann wurde um 9.30 Uhr der erste Durchgang begonnen.

Bereits der erste Durchgang ließ an der Stärke des regierenden Staatsmeisters Rudolf Freudenthaler keine Zweifel offen. Er gewann den ersten Durchgang mit 1009 Punkten, gefolgt von Karl Späth (950 Punkte), Günther Späth (858 Punkte) und Helmut Kirsch (837 Punkte).

Um etwa 11.00 Uhr wurde dann mit dem zweiten Durchgang begonnen, den auch wieder erwartungsgemäß Rudolf Freudenthaler mit 955 Punkten anführte, auf den weiteren Plätzen folgten Helmut Kirsch (932 Punkte), Günther Späth (908 Punkte) und Rudolf Klaffenböck (812 Punkte).

Auch der dritte Durchgang wurde von Rudolf Freudenthaler mit 978 Punkten eindeutig gewonnen, gefolgt von Helmut Kirsch (950 Punkte) und Günther Späth (903 Punkte).

Nach der Endabrechnung siegte somit der regierende Staatsmeister Rudolf Freudenthaler mit 1987 Punkten, gefolgt vom oftmaligen Sieger des IKARUS-Pokalfliegens Helmut Kirsch mit 1882 Punkten. Erfreulicherweise tritt auch die Jugend stark in Erscheinung, und der dritte Platz wurde vom jungen

Schärdinger Günther Späth mit 1811 Punkten errungen, gefolgt von seinem Vater Karl Späth mit 1729 Punkten. Am fünften Platz landete Herr Rudolf Klaffenböck mit 1664 Punkten.

Unser Obmann überreichte bei der Siegerehrung jedem Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk und anlässlich des 5. Nationalen IKARUS-Pokalfliegens wurde für den Fünftplatzierten ein Sonderpreis gestiftet.

Nach der Überreichung der Pokale wurde dem Fünften Rudolf Klaffenböck ein Riesen-Salzstangerl überreicht, mit dem guten Rat unseres Obmannes, er möge möglichst viel davon essen, um für die nächsten Bewerbe möglichst stark zu sein und auch als Sieger auf dem Stockerl zu stehen.



Die Sieger in der Klasse RC IV:

Von rechts nach links - Günther Späth, 3. Platz,  
1. Platz Staatsmeister  
Rudolf Freudenthaler,  
2. Platz Helmut Kirsch

In dieser Klasse waren insgesamt 15 Wettbewerber am Start.

#### OFFIZIELLE ERGEBNISSE:

1. Freudenthaler Rudolf	UMFC-Freistadt	1009	955	978	1987 Punkte
2. Kirsch Helmut	ÖMV-MFC St. Veit	837	932	950	1882 "
3. Späth Günther	Schärdinger FU	858	908	903	1811 "
4. Späth Karl	---"---	950	779	749	1729 "
5. Klaffenböck Rudolf	SV-Eternit	632	812	852	1644 "

6. Niedermayr 1558, 7. Koppler 1543, 8. Kolm 1542, 9. Freinhofer 1505, 10. Schatz 1476, 11. Ennikl 1258, 12. Morbitzer 928, 13. Arrich 623, 14., 15. Wolf, Lachner je 0 Punkte.

**RC III** Erfreulicherweise stellten sich am Sonntag 20 RC III-Piloten von zehn verschiedenen Vereinen aus fünf Bundesländern bei herrlichem Fliegerwetter den Punkterichtern.

Nach der Begrüßung durch unseren Obmann wurde um 9.30 Uhr mit dem ersten Durchgang begonnen. Erwartungsgemäß wurde der erste Durchgang auch vom Favoriten Heinz Kronlachner mit 2487 Punkten gewonnen. Überraschend aber konnte sich der Ennser Rudolf Schmidinger mit 2329 Punkten den zweiten Rang erobern, gefolgt von Josef Ortner (2301 Punkte) und Heinz Schmidinger (2175 Punkte).

Im zweiten Durchgang jedoch drehte Josef Ortner mächtig auf und gewann diesen Durchgang auch überlegen mit 2509 Punkten, gefolgt von Heinz Kronlachner (2385 Punkte) und Michael Hitzl (2342 Punkte). Das viertbeste Durchgangsergebnis errang Rainer Koppler aus Enns.

Im dritten Durchgang bewies Heinz Kronlachner mit 2587 Punkten seine absolute Spitzenklasse, gefolgt von Josef Ortner (2432 Punkte) und Michael Hitzl (2313 Punkte).

Die Endabrechnung gestaltete sich folgendermaßen:  
Erster und Sieger des 5. Nationalen IKARUS-Pokalfliegens in der Klasse RC III wurde Heinz Kronlachner vom UMFC Meggenhofen mit 5074 Punkten, gefolgt von Josef Ortner vom UMFC Schärding mit 4941 Punkten und Michael Hitzl vom UMFC Schärding mit 4655 Punkten auf den Plätzen zwei und drei. Vierter wurde Rudolf Schmidinger vom IKARUS Enns mit 4565 Punkten und Fünfter Franz Auinger vom UMFC Meggenhofen mit 4397 Punkten.

Am zweiten Wettkampftag gelang es uns durch Zufall doch, Prominenz auf unserem Platz zu zeigen. Unser Landessektionsleiter Erwin Mühlparzer fungierte als Jury, und auf der Heimreise von Wien schaute der Landessektionsleiter von Salzburg Hans Niederwimmer auf ein 'Sprüngerl' bei uns vorbei.

Die Siegerehrung übernahm wieder unser Obmann Leopold Tragweindl, und dieser überreichte wiederum jedem Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk sowie den ersten drei Plazierten die Pokale. Auch in der Klasse RC III hatten wir für den fünften Platz einen Sonderpreis gestiftet.

Bei der Klasse RC IV spornte unser Obmann den Fünftplazierten durch 'Aufpappelungsversuche' an; in der Klasse RC III jedoch übergab unser Obmann unserem Fliegerfreund Franz Auinger aus Meggenhofen einen Karton Wein und meinte zynisch unter dem Beifallgelächter der anwesenden Piloten, daß es bei ihm ohnehin nichts mehr nütze, denn bei so einer Konkurrenz wäre das Siegen für ihn unmöglich.



*Emsige Wettbewerbsvorbereitungen in der Klasse RC III*



*Die Sieger in dieser Klasse:  
1.Kronlachner, 2.Ortner, 3.Hitzl*

Der Obmann dankte auch den Wettbewerbern für den Besuch in Enns recht herzlich und stellte mit Freuden fest, daß beide Wettbewerbstage in guter freundschaftlicher und gemüthlicher Atmosphäre über die Bühne gegangen waren, und daß am IKARUS-Pokalfliegen reges Interesses gezeigt wurde.

An dieser Stelle möchten wir uns für alle geleistete Arbeit seitens der Funktionäre, Punkterichter, Wettbewerbsrichter und Juroren recht herzlich bedanken, und wir dürfen die zahlreich erschienen Wettbewerber schon jetzt recht herzlich zum 6. Nationalen IKARUS-Pokalfliegen einladen.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE IN DER KLASSE RC III :

1. Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhofen	2487	2385	2587	5074 Punkte
2. Ortner Josef	Schärdinger FU	2301	2509	2432	4941 "
3. Hitzl Michael	--- " ---	2130	2342	2313	4655 "
4. Schmiedinger Rudolf	Ikarus Enns	2329	2113	2236	4565 "
5. Auinger Franz	UMFC-Meggenhofen	1965	2110	2287	4397 "

6. Berger 4378, 7. Schmiedinger (Sbg.) 4318, 8. Koppler 4268, 9. Lemmerhofer 4263, 10. Hiesel 4213, 11. Voitleitner 4167, 12. Freynhofer 4120, 13. Ortner (Amst.) 4107, 14. Hoelzl 3825, 15. Weninger 3578, 16. Zier 3550, 17. Beham 3527, 18. Rachbauer 3400, 19. Weichaus 3100, Horvath 3087 Punkte.

oo



6. OBERÖSTERREICHISCHE  
HUBSCHRAUBERTREFFEN 1981

Ing. Harald Monn-Weiss

Am 26. September 1981 war es wieder einaml so weit. Die Elite der Modellhubschrauber-Piloten aus ganz Österreich und auch einige aus dem bayrischen Raum trafen sich in Enns auf dem Modellflugplatz des IKARUS Enns.

Das Wetter war - wie es bei Veranstaltungen unseres Vereines üblich ist - ausgezeichnet, ab 10.30 Uhr Sonnenschein und leichter Wind aus Ost - gerade richtig für die Piloten.

Die ersten Teilnehmer - natürlich jene, die den weitesten Anreiseweg hatten - nämlich aus München Vater und Sohn Kopp, beides erstklassige Piloten - trafen um 8.00 Uhr ein. Um ca. 9.00 Uhr waren dann alle 17 Teilnehmer da, und es wurde eifrig mit dem Training begonnen. Wir staunten nicht schlecht, wie die Flugleistungen gegenüber dem letzten Jahr zugenommen hatten. Die Fluggeräte werden immer schneller, und das Material scheint auch besser zu werden.

Leider hatten einige Teilnehmer - noch bevor der Wettbewerb anfang - Pech. Einem fiel der Sender aus, ein anderer wollte mit seinem Modell unbedingt durch einen Baum fliegen. Leider war sein 'Hubi' dieser Anforderung nicht gewachsen und starb, nachdem der Motor noch einmal kläglich aufheulte.

Um 10.00 Uhr war es dann soweit. Der erste Teilnehmer ging zum Start. Es wurde wieder das berühmt berüchtigte Speedprogramm geflogen, bei dem es nur auf die Zeit ankommt

und wo von der Schönheit des Modellhubschrauber-Fliegens (Figuren, usw.) nichts zu sehen ist. Eine ausgesprochene Materialschlacht und reine Nervenstärke der Piloten sind hier die Kriterien. Und so zeigte sich dann auch, daß bei einem Wettbewerb die Nerven einen ungeheuren Streich spielen können. Flog man beim 'Aufwärmen' traumhaft, so hatten es die Piloten bei den Landungen auf dem 2 x 2 m großen Tisch umso stärker - ausgenommen unseren Staatsmeister Josef Brennsteiner, der wie immer souverän seine Runden zog und auch die Landungen wie kein anderer bewältigte. Brennsteiner wurde natürlich wieder Sieger und konnte seinen Wanderpokal, den er letztes Jahr an sich gerissen hatte, wieder mitnehmen.

Die Konkurrenz wurde in einer ruhigen, gemütlichen Atmosphäre abgewickelt. Einige Piloten hatten Pech und mußten ihr Gerät in einem mehr oder weniger lädierten Zustand vom Platz tragen. Aber einem 'gestandenen' Hubschrauberpiloten macht das nichts, der repariert und repariert.

Im Rahmen dieses Wettbewerbes fand auch die Landesmeisterschaft der Klasse RC/HC statt. Aus Oberösterreich kamen fünf Teilnehmer. Zwei davon hatten leider beim Training Pech und konnten nicht an der Konkurrenz teilnehmen, sehr zum Glück der anderen, unter denen auch ich mich befand. So hatte ich berechnete Chancen, den dritten Platz zu erreichen, was mir dann auch gelang.

Facit des 6. Oberösterreichischen Hubschraubertreffens: Alle waren zufrieden und versprachen, nächstes Jahr wieder zu kommen.



#### DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE:

1. Brennsteiner Josef	MFC WK	1073 P.
2. Kopp Thomas	MHC M	1041 P.
3. Heinelt Adolf	MBC F	1035 P.
4. Janicek Wolfgang	Ikarus	1032 P.
5. Kumhofer Heinz	ÖMV-W.	1022 P.
7. Schmidl Hans	LSV S.	933 P.
8. Schornsteiner Rob.	HSV Ai.	992 P.
6. Hubmaier Egon	UMFC M.	1022 P.
9. Winkler Wolfgang	HSV Ai.	972 P.
10. Seibolt Johann	MFG F.	957 P.
11. Plieseis Manfred	LSV S.	943 P.
12. Monn-Weiss Harald	Ikarus	890 P.
13. Potuzak Alex	FMBC V.	835 P.
14. Kopp Helmut	MHC M.	606 P.
15. Teufel Leopold	MBC E.	312 P.

Das Bild zeigt den Sieger und regierenden Staatsmeister Josef Brennsteiner vom MFC Wildkogelfalke, Salzburg.  
Foto Archiv.



## STEINEL Glue Fix 2000

Elektronische Heißklebepistole

Automatische Einstellung der Heizleistung auf die benötigte Energiemenge nach einem für Heizpistolen

neuen Prinzip (Thermistor)

Störungssicher und  
wartungsfrei!



### ANWENDUNGSBEISPIELE:

Abdichten von Fugen,  
Rissen an sanitären Einrichtungen  
und Fahrzeugen aller Art.

Reparieren von Tischen,  
Stühlen, Bilderrahmen, Schuhen  
Taschen, Textilien.

Verkleben von Viertelstäben,  
Leisten, Spiegelgläsern,  
Verklotzungen, Profilen, Fliesen,  
Haken, Tür- und Wandverkleidungen.

Mit Schmelzkleber arbeiten:  
Modell- und Messebauer, Glaserein,  
Spiegelfabriken, Elektroindustrie,  
Buchbindereien, Möbelindustrie.

Ausführliche Information anfordern bei

**S. SCHÖSWENDER WERKE**  
GESELLSCHAFT MBH

A-5021 SALZBURG, Postfach 108, Gnigler-Straße 46, Telefon 08222/78669, Telex: 6-33919 schoe a

Lieferung nur über den Fachhandel

Griechenlandbesucher haben vielleicht diese Briefmarke zum Frankieren ihrer Urlaubspost verwendet.

Es dürfte sich um eine Marke handeln, die anlässlich eines Jubiläums des Aeroclubs herausgebracht wurde. Ganz deutlich ist die Zusammengehörigkeit aller Flugsparten, einschließlich des Modellfluges, skizziert.

Schade, daß es in Österreich nicht gelingt, eine ähnliche Marke herauszubringen.

Die Jubiläumsveranstaltung 80 Jahre Österreichischer Aero Club wäre eine solche Möglichkeit gewesen. ....



## MODELLBAUKASTEN

KUNDENINFORMATION

WEIHNACHTS - SONDERANGEBOT

SAITO - 4-TAKT MOTOREN

Anfragen lohnen sich !

**M. LUTHWIG**

LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53  
TELEFON 0732/82 13 42

## MODELLFLUGTAG 1981

Ein Bericht von Wolfgang Horr



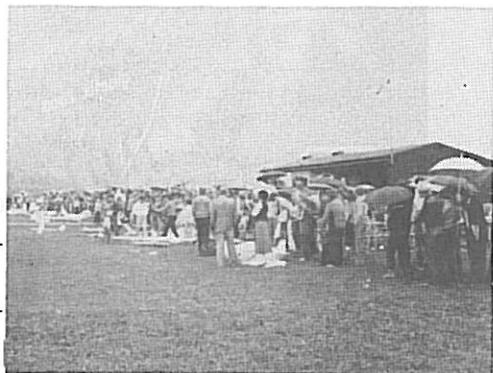
### MODELLFLUGGRUPPE KLAGENFURT

Ende September wurde von unserer Gruppe der Modellflugtag 1981 durchgeführt. Trotz äußerst ungünstiger Witterungsverhältnisse kamen an die 2000 Zuschauer auf den Modellflugplatz St.Johann im Rosental.

Die zahlreich erschienenen Akteure hatten eine Vielfalt von Fluggeräten mitgebracht und konnten so dem Publikum die breite Palette des Modellflugsportes vor Augen führen.

Von Segelflugmodellen über Speedmodelle, naturgetreue Nachbauten und Hub-schraubermodelle (Josef Brennsteiner) bis zu Großmodellen (Karl Lechner und HEGI Flugteam-Austria) war alles vertreten. Für die Erheiterung des Publikums sorgte der 70-jährige "Jason King" aus München. Wegen des immer wieder einsetzenden Regens mußte das Programm zwar etwas gestrafft werden, wir glauben aber trotzdem, den zahlreichen Zuschauern eine gelungene Veranstaltung geboten zu haben.

An dieser Stelle noch vielen Dank allen beteiligten Modellfliegern, die zum Teil auch sehr weite Anreise nicht gescheut hatten. Ohne diese Idealisten wäre eine solche Veranstaltung durchzuführen einfach unmöglich.



Trotz des schlechten Wetters kamen 2000 Zuschauer zu unserem Flugtag.



**MARTOR'S** Schneidgeräte  
...für den Heimwerker



Lieferungen über Modellbau Kirchert  
A-1140 Wien, Linzerstraße 65  
Telefon 0222/92 44 63



Hubschrauber-Staatsmeister Josef  
Brennsteiner aus Salzburg begeisterte  
mit seinen Vorführungen.

\*\*\*\*\*

**modellbau GÖSCHL**

1010 Wien  
Stubenbastei 10  
(0222) 52 18 08

**BILLIG**

**ISAME**  
AUSTRO - SET

**NEU** → Europaimporteur für  
Hanno Prettners DALOTEL DM 165

**tel. (0222) 52 18 08** BLITZVERSAND



*Nach langer, schwerer Krankheit ist der lang-jährige Modellflugreferent der Schweiz*

## Arnold Degen-Bai

*im 75. Lebensjahr gestorben.*

*Arnold Degen war einer der ganz Alten, die dem Modellflug zum Erfolg und Ansehen verholfen haben.*

*Er war jahrzehntelang der Modellflugdelegierte der Schweiz bei der CIAM und hat bei vielen internationalen Wettbewerben in Österreich als*

*Mitglied der internationalen Jury mitgewirkt. Als anerkannter Fachexperte gingen von ihm viele Impulse aus.*

*Arnold Degen hat sein ganzes Leben dem Modellflug gewidmet.*

*Mit seinem Ableben verliert der internationale Modellflug einen ständigen Streiter für diesen Sport und wir Österreicher einen guten nachbarlichen Freund.*

*Stets werden wir ihm ein ehrendes Andenken bewahren.*

*Wien, im Oktober 1981*

*Edwin Krill  
Bundessektionsleiter*



*Gerade bei Redaktionsschluß erreichte uns die traurige Nachricht, daß am 17. November 1981 unser Freund und Kamerad*

## Karl Aigner

*völlig unerwartet im 64. Lebensjahr gestorben ist.*

*Er begann bereits 1955 mit dem Modellflug und dabei erwachte bei ihm als Holzfachmann sein Interesse am Balsaholz. Er verarbeitete Balsablöcke zu Brettchen und entwickelte verschiedene Schneide- und Schleifvorrichtungen.*

*Das Balsaholz importierte er direkt aus Ecuador und war dort sogar längere Zeit in den Balsawäldern bei seinem Lieferanten.*

*Zwischen 1960 und 1970 betätigte er sich erfolgreich als RC-Flieger, baute eigene Fernsteuerungen und schuf die verschiedensten Zubehörtteile für den Modellflug. So war er einer der ersten, der Einziehfahrwerke verwendete.*

*Karl Aigner widmete sich ganz der Modellfliegerei und stand allen als Freund und Kamerad stets hilfsreich zur Seite.*

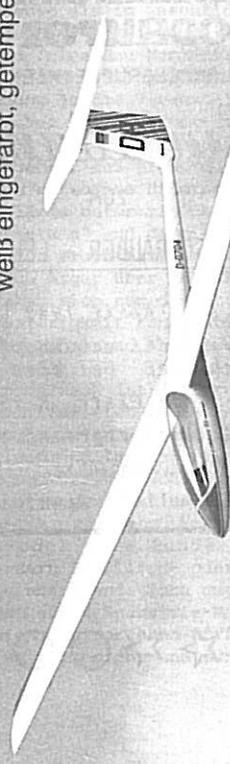
*Wir werden ihn sehr vermissen, aber nie vergessen !*

*Edwin Krill  
Bundessektionsleiter*

# Graupner RC-SEGLER

## MIT TECK- EPOXYDHAARZ FERTIGRUMPF

- \* Flugtüchtig wie das Vorbild
- \* Konstruktiv ausgereift
- \* Weitgehend vorgefertigt
- \* Temperaturstabiler Rumpf, weiß eingefärbt, getempert



### CIRRUS 75

Eleganter Segler mit bestechendem Flugbild  
Best.-Nr. 4262 Schnellbaukasten,  
Flügel in Holm-/Rippen-Bauweise,  
Spannweite 3010 mm

Best.-Nr. 4254 Schnellbaukasten,  
Balsaholz-/Styroopor-Leichtflügel  
Spannweite 2830 mm

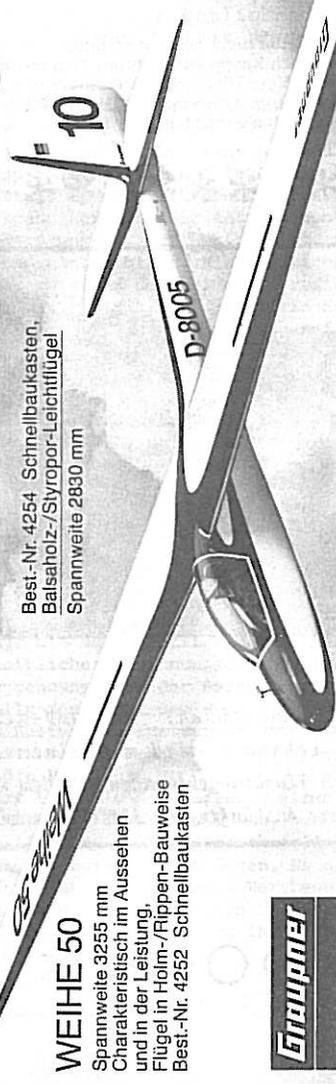
### WEIHE 50

Spannweite 3255 mm  
Charakteristisch im Aussehen  
und in der Leistung,  
Flügel in Holm-/Flappen-Bauweise  
Best.-Nr. 4252 Schnellbaukasten



### K 8 B

Spannweite 2800 mm  
Mit allen typischen Merkmalen des Vorbildes,  
Balsaholz-/Styroopor-Leichtflügel  
Best.-Nr. 4259 Schnellbaukasten



Ausführlich beschrieben im GRAUPNER  
Hauptkatalog FS

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 Kirchheim-Teck

**Graupner**

Modelle  
Modelmotoren  
Elektronik

## Modellflugvorführungen in der Waldschule Wiener Neustadt

Neun Mitglieder des „Modellflugclubs Wiener Neustadt“ waren am 10. Oktober d. J. in die Waldschule Wiener Neustadt gekommen, um die Produkte ihres Hobbys, ihre Flugmodelle, den körperbehinderten Kindern zu zeigen und auch im Flug vorzuführen.

Unter der Aufsicht von **Erziehungsleiter Fenz** hatten sich zahlreiche Kinder und Erzieher versammelt, wo der Obmann des MFC Wiener Neustadt, **Franz Horvath**, die Kinder und den ebenfalls anwesenden Schulstadtrat Zink, der in Vertretung des Bürgermeisters gekommen war, begrüßte und die Modelle und deren Piloten vorstellte.

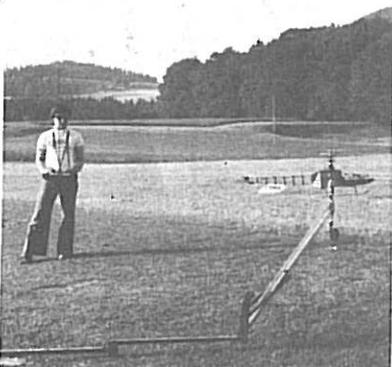
Vom Wetter nicht begünstigt, mußten die Flugvorführungen nach knapp einer Stunde abgebrochen werden, da stark böiger Wind und einsetzender Regen ein weiteres Fliegen unmöglich machte. Die drei **Piloten Horvath, Kosel und Rehberger** boten ihr Bestes und konnten ihre



Flugmodelle unbeschädigt landen, wofür sie viel Applaus von den begeisterten Kindern erhielten.

**Stadtrat Zink** und **Erziehungsleiter Fenz** bedankten sich bei den Modellfliegern, die ihrerseits den Wunsch äußerten, die zu kurz geratenen Modellflugvorführungen bei nächster Gelegenheit ausführlicher zu wiederholen.







### ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND

LANDESGRUPPE WIEN

## Einladung

ZUM

### 1. HUBSCHRAUBER - LEHRGANG

Termin: 17./18. April 1982  
 Ort: ÖMV-Landesverbandsplatz  
 Bockfließ bei Wien

Lehrgangsgebühr: Für ÖMV-Mitglieder S 100,-, für Gäste S 250,-  
 Der Lehrgang wird mit einem Lehrgangs-Pokalfliegen abgeschlossen.  
 Flugübungen werden auf dem KAVAN-Trainingsgestell durchgeführt.

Nähere Auskünfte erteilt ÖMV-Penzing, Linzerstraße 65, 1140 Wien.



# Le s e r b r i e f e



Leider wird unsere Spalte "Leserbriefe" nicht allzu oft benützt. Dabei erwarten wir nichteinmal nur zustimmende Beiträge.

Auf unseren letzten "TATORT" gab es allerdings wenigstens eine Reaktion. Das ist gut so, denn: Eines Mannes Rede ist keine Rede - man muß sie hören alle Beide!"

Und weil es uns freut, endlich auch Leserbriefe veröffentlichen zu können, sind es diesmal gleich drei. Bravo! macht weiter so!

Liebe Redaktion des "prop"!

Als Obmann eines Segelmodellbauclubs und fast fanatischer Anhänger unseres Hobbys, nehme ich recht oft an Wettbewerben teil und lese natürlich fast jeden Artikel Deiner Modellflugnachrichten.

So war ich auch heuer wieder bei dem durch seine besondere Art bekannten und reizvollen Burgfliegen in Landskron dabei (diesmal ohne Papagei), las soeben den Artikel "Tatort" auf Seite 50 im prop 5/81 und möchte als im geschilderten Fall Mitwissender und Vermittler der beiden Parteien folgenden Kommentar sowohl zur Ehre der Modellflieger als auch als kleine Mahnung an die Veranstalter und Piloten solcher Wettbewerbe abgeben: Leider ist es beim Burgruinenfliegen nicht zu umgehen, daß nicht nur Anfänger sondern auch erfahrene Piloten in dem unwegsamen Gelände unterhalb der Burg zur Landung "ansetzen" und dabei mehr oder minder starken Bruch mit ihren Modellen erleiden. Zum Ärger über das eigene Mißgeschick sehen sich nun die Betroffenen mit der Schwierigkeit konfrontiert, das Modell unter Mühen und Strapazen bergen zu müssen.

Meiner Meinung nach ist dieser Umstand Schuld daran, daß sich im Laufe der Jahre eine Bergungsgruppe gebildet hat, die mit Steigeisen, Seilen und allen anderen Werkzeugen und Geräten wohl ausgerüstet auf Modellbergung wartet und dafür nicht nur wie üblich ein ehrliches Dankeschön und-oder eine Runde Bier erhält, sondern Schilling- oder auch DM-Beträge, die auf Stundenlohn umgerechnet, dem Verdienst eines Industrie-Managers oder Ölscheichs entsprechen dürfte.

Daß dies rumspricht und nun auch an-

dere, nicht einmal dem Teilnehmerkreis der Modellflieger zugehörige Leute an diesem "Kuchen" mitnaschen wollen und dann solche Dinge passieren, wie sie in Deinem Artikel wohl etwas märchenhaft übertrieben und nicht ganz der Wahrheit entsprechend geschildert wurden, ist wohl selbstverständlich und einleuchtend. Als damaliger Vermittler zwischen den beiden betreffenden Parteien war mir klar, daß so ein Streitfall nur durch Mißverständnisse auf beiden Seiten entstehen konnte. Zum Glück wurde die Angelegenheit zur allseitigen Zufriedenheit bereinigt.

Um aber für die Zukunft ähnliche Vorfälle erst nicht eintreten zu lassen, habe ich folgende Vorschläge und Bitten in verschiedene Richtungen:

1. An die Veranstalter solcher Wettbewerbe, bei denen die Bergung verlorengegangener Modelle wirklich gefährlich oder für den nicht entsprechend ausgerüsteten Gast von auswärts unmöglich ist:

Stellt bitte eine Mannschaft zur Verfügung, die unentgeltlich und in kameradschaftlicher Gesinnung dem hilflosen Fluggenossen bei der Bergung hilft oder stellt zumindest dem Gelände entsprechenden Hilfsgerät zur Verfügung und gebt dieses vorher bekannt!

2. An die Piloten:

Setzt im Falle des Falles keine Bergepremien für Euer Modell aus, sondern appelliert an die kameradschaftliche Einstellung Eurer Flugkollegen. Es gibt in jedem Club und bei jedem Wettbewerb genug Leute, die aus reinem Enthusiasmus mithelfen und dabei auch ihren Spaß haben.

3. An die Redaktion des "prop":  
Veröffentliche bitte solche "Geschichten" wie in diesem Fall nicht, ohne zumindest auch die beschuldigte Seite zu befragen, die Dir ja angeblich bekannt ist (*sie ist es ! R*). Zumindest enthalte Dich des anschließenden Kommentars, der von "bittererster Wahrheit" spricht ! Bring' uns ruhig öfter ein Märchen wie dieses in Deiner Zeitung und laß es mit "Es war einmal ..." beginnen.  
Jedes Märchen enthält gewisse Lebenserfahrungen und Erkenntnisse. Diese aber sollte sich der Leser aber selber erlesen !

Ich hoffe, diese Vorschläge und Gedanken möglichst bald in einer Deiner nächsten Ausgaben lesen zu können.  
(Mit Kommentar ? Ohne Kommentar ?)  
*Ohne ! Dieses erwarten wir von den Lesern ! (Red.).*

Bis dahin verbleibe ich mit einem herzlichen "Holm- und Rippenbruch" an alle Freunde des Modellflugsports und an die Redaktion

Bodo Gumpert  
Obmann des SMC-Graz-Andritz

Der nächste Leserbrief befaßt sich mit dem Problem der Punkterichter.

Sehr geehrter Herr Direktor !

Ich bin von Beruf Beamter, begeisterter Modellflieger, Leistungsprüfer und Punkterichter.

In der Saison 1981 hatte ich leider nur zweimal Gelegenheit als Punkterichter zum Einsatz zu kommen, obwohl mich diese Arbeit sehr interessiert. Mir ist auch bekannt geworden, daß im allgemeinen bei den Wettbewerben eher ein Mangel an geprüften Punkterichtern herrscht, sodaß die Wettbewerbsleitung oft gezwungen wird, andere Modellflieger als Punkterichter einzusetzen, um den Wettbewerb überhaupt durchführen zu können.

Bei diesem Punkt angekommen kann man ersehen, daß es offensichtlich große Schwierigkeiten bei der Einteilung und Bestellung von Punkterichtern in den Vereinen, welche Wettbewerbe durchführen, gibt. Man stelle sich vor, ein Punkterichter fällt vor einem Wettbewerb aus und die Wettbewerbsleitung soll nun kurzfristig für einen Ersatz

sorgen. Wenn nun noch dazu von vornherein nur drei Punkterichter bestellt wurden, ist die gesamte Durchführung des Wettbewerbes gefährdet. Gerade bei Landesmeisterschaften trifft dies öfter zu, weil gerade hier das Interesse "nicht ganz so groß" ist wie bei Staatsmeisterschaften. Hier müßte man, so glaube ich, sich bereits jetzt über die Wettbewerbsperiode 1982 Gedanken machen. Vielleicht könnte man die geprüften Punkterichter zumindest in ihren Landessektionen mit Namens- und Adressenlisten erfassen und diese Listen dann den Vereinen zusenden. Die jeweiligen Wettbewerbsleiter würden dadurch sicher stark entlastet werden, spätestens, wenn die Frage nach den Punkterichtern auftaucht.

Zum Abschluß möchte ich noch eines Erwähnen. Manche ältere Modellflieger glauben auf Grund ihrer Erfahrung und ihres fliegerischen Könnens automatisch Punkterichter sein zu können. Daß dieser Irrtum aus der Welt geschaffen wird, bedarf es noch einiger Aufklärungsarbeit und Weisung durch den Aero Club und der ONF. Außerdem sollte man die Wettbewerbsleiter und Veranstalter über die möglichen Folgen durch die ONF aufmerksam machen, die durch einen nicht korrekt durchgeführten Wettbewerb entstehen könnten.

In diesem Sinne verabschiede ich mich mit "Glück ab - gut Land"  
Wolfgang Schlager  
Waidhofen /Th.

*Diese Wünsche sind zum größten Teil schon veröffentlicht in der MSO. Eine Liste aller Punkterichter und Leistungsprüfer haben die Landessektionsleiter bei der Sektionssitzung am 12./13. Dezember 1981 erhalten.*

oooooooo

Eine Hymne auf unseren Wieder- Weltmeister, Hanno Prettnner, schrieb Alois Rauchenwald, Schärding:

*Aus Klagenfurt, im schönen Kärntnerland kommt ein Meister, der mit ruhiger Hand mit ferngesteuerten Motormodellflugzeugen Kunstflugfiguren in den Himmel kann schreiben.*

*1979, vor zwei Jahren, wie allseits bekannt verunglückte er an der rechten Hand mußte mit schweren Herzen, großen Leiden aus der österreichischen Mannschaft scheiden.*

./.

Doch ein Kärntner gibt nicht auf.  
So nahm die Sache ihren Lauf.  
Ein Weltmeister läßt sich nicht unterkriegen,  
er konstruierte; trainierte, wollte wieder fliegen.

Und wieder kam der Ruf, für Österreich zu starten,  
den Ö.Ae.C. ließ er nicht warten;  
mit Ausdauer, Exaktheit und Energie  
verfeinerte er seine Technik wie noch nie.

So kam dann auch der große Tag,  
der freudig in all' unsren Herzen lag:  
Mit Vater Hans, seinem Helfer und Begleiter  
kam er nach Mexiko als Weltmeisterschaftstreiter.

Wer kennt die Piloten, nennt die Namen,  
die alle nach Acapulco kamen?  
Unter vielen Nationen an Talenten reich  
kam der Beste aus Österreich.

Hanno, der Mann aus dem Kärntnerland  
steuerte exakt, mit sicherer Hand  
dem Weltmeistersieg wieder entgegen  
und war den anderen aus aller Welt weit überlegen.

So fiel dann auch der Siegerkranz  
auf Sohn Hanno und Vater Hans.  
Neuerlich ist unser Hanno Prettnner der Mann  
der sich wieder stolz:

Weltmeister im Modellkunstflug  
nennen kann.

Alois Rauchenwald



**webra**

**DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**

NW

WEITERE NATIONALE WETTBEWERBE LEIDER OHNE BERICHTE

6. KRAPPFELD POKALFLIEGEN IN KLASSE RC III - durchgeführt von den Vereinen  
durchgeführt am 19. September 1981 MFC-Kappel - WSG Treibach

- |                        |              |      |                         |              |      |
|------------------------|--------------|------|-------------------------|--------------|------|
| 1. Stradner Andreas    | UMFC Graz    | 5302 | 7. Riesel Wendelin      | UMFC Graz    | 3894 |
| 2. Trettenbrein Alfred | MFC St. Paul | 5222 | 8. Resch Harald         | UMFC Graz    | 3806 |
| 3. Malicha Manfred     | MFC Kappel   | 4502 | 9. Katai Robert         | MFC St. Paul | 3441 |
| 4. Riesel Michael      | UMFC Graz    | 4284 | 10. Trettenbrein Bernh. | MFC St. Paul | 3429 |
| 5. Wunder Martin       | MFC St. Paul | 4125 | 11. Hoffeldner E. Jun.  | ASKÖ Villach | 1882 |
| 6. Malicha Mermann     | MFC Kappel   | 4059 |                         |              |      |

\*



\*

1. NATIONALER RC IV WETTBEWERB am 19. September 1981 in Kraiwiesen

- |                       |              |      |                       |                |      |
|-----------------------|--------------|------|-----------------------|----------------|------|
| 1. Kirsch Helmut      | MFG St. Veit | 2017 | 8. Schwab Norbert     | LSV-Salzburg   | 1247 |
| 2. Glück Franz        | MFC-Salzb.   | 1998 | 9. Ennikl Josef       | LSV Salzburg   | 1149 |
| 3. Niedermayr Franz   | MFC-Salzb.   | 1708 | 10. Peter Gottfried   | LSV-St. Johan. | 1110 |
| 4. Asen Alexander     | MFC-Salzb.   | 1698 | 11. Haslauer Johann   | AKF-Leoben     | 906  |
| 5. Huber Edmund       | MFC-Salzb.   | 1659 | 12. Kreuzberger Josef | LSV-St. Johann | 832  |
| 6. Winter Albrecht    | LSV-St. Joh. | 1561 | 13. Strobl Kurt       | LSV-Salzburg   | 812  |
| 7. Schaffrath Herbert | LSV-St. Joh. | 1407 |                       |                |      |

Im Rahmen dieses NW wurden die Landesmeisterschaften-Salzburg gewertet:

1. Glück Franz, 2. Niedermayr Franz, 3. Asen Alexander, 4. Huber Edmund, 5. Winter Albrecht, 6. Schaffrath Herbert, 7. Schwab Norbert, 8. Ennikl Josef, 9. Peter Gottfried, 10. Kreuzberger Josef, 11. Strobl Kurt.

\*



\*

## UHU - FREIFLUG WANDERPOKAL FÜR JUGENDLICHE

am 13. September 1981 in Schärding



Nur wenige Vereine führen Freiflugwettbewerbe für Jugendliche durch. Zu wenige Vorbilder gibt es dafür und man darf sich auch nicht wundern, wenn die Freiflugklasse immer mehr und mehr zurückgeht. Dabei wäre gerade der Freiflug für die Jugendlichen jene

Sparte, die für sie besonders geeignet ist. Sowohl in technischer, sportlicher und körperlicher Hinsicht.

Alois Rauchenwald aus Schärding ist nicht nur Organisator für RC-Wettbewerbe aller Kategorien, er hat immer noch Freude an der Arbeit mit Jugendlichen. So zählt auch der UHU-FREIFLUG-WANDERPOKALWETTBEWERB zu seinen Lieblingswettbewerben.

Hier sein Bericht:

Trotz schlechter Wetterlage kamen sechs unentwegte junge Wettbewerber, darunter ein Geschwisterpaar aus Passau, zu unserem Wettbewerb nach Schärding.

Sieger wurde diesmal die junge Passauerin Pia Weichaus vor Markus Rauchenecker und ihrem Bruder Wolfgang. Der Vorjahressieger Andreas Braid aus Andorf wurde Fünfter.

Man muß selbst miterlebt haben, mit welcher Freude und großem Eifer die jugendlichen Modellflieger den Wettbewerb genommen haben, obwohl nur sechs Starter gekommen waren. Besondere Anerkennung gebührt dem Geschwisterpaar Weichaus aus Passau, die obwohl es in Passau sehr stark regnete, trotzdem zum Wettbewerb gekommen waren.



Von links: Ewiger Mithelfer, Karl Späth, als Wettbewerbsleiter, Helmut Zaglmaier, Andreas Braid, Wolfgang Weichaus, Siegerin Pia Weichaus, Markus Rauchenecker, sowie Manager und Dichter Alois Rauchenwald.

oooooooooooooooooooooooo

## 12. INNVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN AM 20. SEPTEMBER 1981 - RC III



Bei regnerischem Wetter, viel Nebel und wenig Sicht, traten 13. Wettbewerber zum Wettkampf an.

Von allem Anfang an führte Heinz Kronlachner. Josef Ortner, Flieger-Union Schärding behielt seinen sicheren 2. Rang. Der dritte Rang wurde im Duell zwischen Franz Auinger, UMFC-Meggenhofen und dem Schärddinger Michael Hitzl erst im dritten Durchgang für Meggenhofen entschieden. Als bester Kämpfer erwies sich Leopold Berger, UMFC-

Meggenhofen, der sich vom 8. auf den 5. Rang vorschieben konnte.

1. und endgültiger Gewinner des Wanderpokals

Kronlachner Heinz	UMFC Meggenhofen	4894	6. Reiner Koppler	Ikarus Enns	4096
2. Ortner Josef	Schärdinger FU	4609	8. Schmidinger H.	MFC Salzburg	4000
3. Auinger Franz	UMFC Meggenhofen	4348	9. Freynhofer Manfr.	Ikarus Enns	3854
4. Hitzl Michael	Schärdinger FU	4294	10. Weichaus Wolfg.	Schärd.FU	3728
5. Berger Leopold	UMFC Meggenhofen	4226	11. Horvath Anton	MBC Seeadler	3524
6. Hölzl Hermann	MBC Braunau		12. Weninger Norbert	---"---	3331
			13. Rachbauer Friedb.	Schärd.FU	3198

## 12. INNVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN IN DER KLASSE RC IV



Wie am Vortag in der Klasse RC III verzögerte sich der Start zufolge Nebel und Regen. Trotzdem konnten alle drei Durchgänge geflogen werden.

Der Titelverteidiger, unser Karl Späth, konnte sich diesmal nicht durchsetzen und mußte sich mit dem 4. Rang zufrieden geben.

Ernst Maurer, SV-Eternit, führte bis zum 2. Durchgang, wurde dann aber vom regierenden Staatsmeister Rudolf Freudenthaler, UMFC Freiestadt auf den 2. Platz verwiesen.

Den schönen Rang erzielte unser junger Günter Späth, der seinen Vater auf den 4. Rang verdrängte.

Mein besonderer Dank gilt den Punkterichtern, die trotz Kälte und Regen und Nebel an beiden Tagen ausgeharrt haben.



\* \* \* \* \*

## 14. EINHORNPOKALFLIEGEN RC IV - Landesmodellflugplatz Koblach/Vorbg. am 4. Okt. 81

1. Haigis Ernst	St.Gallen /CH	2171	7. Lechleitner A.	Bregenz	1745
2. Berndörfler Max	Bludenz	1958	8. Renzhammer Ferd.	Dornbirn	1670
3. Macek Georg	Bludenz	1897	9. Ploc Armin	Bludenz	1536
4. Bertschler Kurt	Dornbirn	1822	10. Zaggl Raimund	Bludenz	1469
5. Hühner Willi	St.Gallen /CH	1791	11. Obrist Roland	Dornbirn	1426
6. Zellner Albert	St.Gallen /CH	1783	12. Zülsdorf Frank	St.Gallen/CH	1297

P.S.: Genauere Vereinsbezeichnung liegt leider nicht vor.

\* \* \*

\* \* \* \* \*

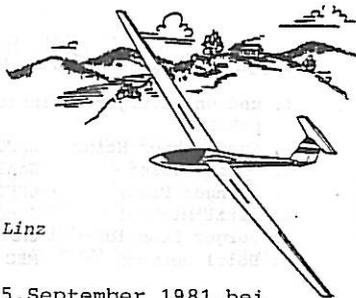
# 5. KREMSTAL POKALFLIEGEN

62

am Hochkogel  
bei Schlierbach/OÖ.

5./6. Sept. 1981

Kurzbericht von Roman Kokely, Linz



Das Kremstal-Pokalfliegen wurde am Samstag, dem 5. September 1981 bei sonnigem Herbstwetter mit dem ersten Durchgang planmäßig begonnen. Die 86 angetretenen Wettbewerbspiloten fanden zwar nicht optimale, dafür aber überwiegend gleichmäßige Wetterbedingungen vor. Erst gegen Ende des 2. Durchganges hatten mehrere Piloten mit den Windverhältnissen Schwierigkeiten.



Die drei Erstplatzierten, v.l.: W. Mayr,  
G. Struna und B. Mayr.

Im 1. Durchgang setzten sich Gerit Struna und Bernhard Mayr punktgleich an die Spitze und nach zwei Durchgängen führte bereits der Köflacher mit zwei "1000 ern".

Spannend wurde es noch einmal am Sonntag, als sich im 3. Durchgang Bernhard Mayr an die Spitze setzte und es nach einem Stechen aussah.

Doch schon kurz darauf stand der Sieger fest, da sich der regierende Staatsmeister Werner Mayr mit einem souveränen Bestflug den 2. Gesamtrang sicherte und damit seinem jüngeren Bruder ein Stechen ersparte

Beim anschließenden ER & SIE - Fliegen, zu dem sich gleich 27 Paare meldeten, gab es einige spannende und auch heitere Einlagen, wobei vor allem die Sportlichkeit der Damen hervorzuheben ist.

Heiter wie das Wetter war dann auch die Stimmung bei der Siegerehrung. Es gab wohl nur einen strahlenden Sieger, doch ging keiner der Teilnehmer leer aus. Neben vielen wertvollen Preisen gab es für jeden Teilnehmer ein Hochkogel-Krügerl.

Für den klaglosen Ablauf der Veranstaltung danken wir den vielen schon altbewährten Funktionären und dem neuen Ernst Cordella, der den Wettbewerb wie ein alter Profi, zu aller Zufriedenheit, über die Runden brachte.



Freimuth, Mutter und Sohn beim Start  
zum ER & SIE - Fliegen.

KLASSE RC/MS - OFFIZIELLE ERGEBNISSE BEIM 5.KREMSTALER POKALFLIEGEN IN DER KLASSE RC/MS - OFFIZIELLE

1. Struna Gerrit		MBC-ASKÖ-Köflach	1000	1000	823	2000 Punkte
2. Mayr Werner		SMBC Graz-Andritz	945	000	1000	1945 "
3. Mayr Bernhard		SMBC Kirchdorf	1000	248	938	1938 "
4. Prasch Franz		ASV - Puch	850	972	826	1822 "
5. Renn Ernst	D	RC-SFG München-Egl.	876	931	743	1807 "
6. Kokely Roman		MFK-Quax-Linz	771	986	632	1757 "
7. Thalinger Wolfgang		SMBC-Kirchdorf	850	876	880	1756 "
8. Krick Gerd	D	RC-SFG München-Egl.	879	655	875	1754 "
9. Freimuth Rudolf, Jun.		Weißer MÖwe Wels	281	917	820	1737 "
10. Priller Gerhard		MFC Windischgarsten	941	790	772	1731 "

Insgesamt wurden 86 Wettbewerber klassiert.

MANNSCHAFTSWERTUNG :

1. SMBC Andritz	Mayer W., Mayr B., Gumpert B.	5597 Punkte
2. RC München-Egling I	Renn E., Krick G., Huber K.	5198 "
3. SMBC-Kirchdorf	Thalinger W., Resch M., Oberndorf.	5060 "
4. MFK Quax Linz	Kokely, Jirman, Kienesberger	4890 "
5. KSV-Kapfenberg	Vcelouch, Habe W., Raninger H.	4825 "

22 Mannschaften waren in der Wertung.

ER & SIE - FLIEGEN - Ergebnisse: 27 Paare waren am Start.

1. Draschenbacher-Hirner	4. Scheucher - Gantze
2. Beichler-Hahn	5. Pribyl - Buresch
3. Dunger - Marinics	6. Reiter - Buresch

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

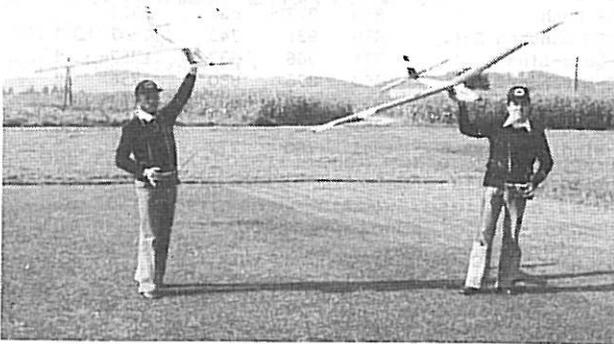
1. ÖSTERREICHISCHER ELEKTRO - DAUERFLUGWETTBEWERB DES UMFC - GRAZ

Am 18. Oktober 1981 ist es dem UMFC-Graz gelungen, den 1. ÖSTERREICHISCHEN ELEKTRODAUERFLUGWETTBEWERB durchzuführen. Dieser Bewerb war nur ein Probewettbewerb und wurde deshalb nur im kleinen Kreise veranstaltet.



Sieger wurde wieder einmal mehr auch in dieser neuen Kategorie, Heinz Sekirnjak.

16 Wettbewerber (!) folgten der Einladung bei herrlichem Elektroflugwetter (Sonnenschein und Windstille). Nach ihrem Eintreffen wurden die Teilnehmer durch unseren Obmann, Josef-Otto Stradner, begrüßt. Pünktlich um 10,30 Uhr wurde mit dem 1. Durchgang begonnen. Die Piloten stellten sich mit ihren eigens für diesen Wettbewerb abgestimmten Modellen den Zeitnehmern.



Vater 3. und Sohn Sekirnjak 1. mit ihren Modellen sehen.

Wie erwartet, setzte sich der Grazer Heinz Sekirnjak sofort an die Spitze, verbesserte sich im 2. Durchgang noch erheblich und gewann schließlich mit einem Vorsprung von 100 Punkten vor Bruno Ferk und seinem Vater Heinrich Sekirnjak.

Welche Modelle verwendeten die Sieger ?

Heinz und Heinrich Sekirnjak flogen das Elektroflugmodell "PRIMUS" von Carrera. Der Zweitplatzierte Bruno Ferk startete mit einer Eigenkonstruktion. Die ersten vier Platzierten verwendeten als Antrieb den Carrera Elektroantrieb mit Klappflugschraube.

Zum Schluß muß noch gesagt werden, daß der 1. ÖSTERREICHISCHE ELEKTRODAUERFLUGWETTBEWERB bei Zuschauern und Teilnehmern begeistert aufgenommen und von den Funktionären des UMFC-Graz mustergültig durchgeführt wurde.

Anschließend wurde vom Wettbewerbsleiter, Wolfram Doppelhofer, die Siegerehrung direkt am Platz durchgeführt, dabei dankte der Obmann in seinem Schlußwort allen Teilnehmern für ihr Kommen und den sehr sportlichen Wettkampf.

Werner Schmied

---

DIE ERGEBNISSE DES 1. ÖSTERREICHISCHEN ELEKTRODAUERFLUGWETTBEWERB 1981 in GRAZ

---

1. Heinz Sekirnjak	UMFC-Graz	430	510	510 Punkte
2. Bruno Ferk	detto	250	410	410 "
3. Heinrich Sekirnjak	detto	380	300	380 "
4. Heinrich Lammer	detto	370	280	370 "
5. Peter Klemenschitz	AVL-Graz	330	340	340 "
6. Peter Cmyral	UMFC-Graz	250	310	310 "
7. Alfred Fanzott	detto	270	310	310 "
8. Andreas Stradner	detto	280	300	300 "
9. Hermann List	AVL-Graz	290	260	290 "
10. Josef Neubauer	UMFC-Graz	270	210	270 "
Bernd Hubmann	detto	150	270	270 "
12. Werner Hammer	AVL-Graz	250	210	250 "
13. Herbert Hammer	UMFC-Graz	240	130	240 "
14. Otto Steyskal	detto	230	180	230 "
15. W. Kamschal	210 und	16. Josef-Otto Stradner	80 Punkte,	beide UMFC-Graz.

# SCHAUFLUGTAG des MFC Außerferner Falke

Gerhard Koch



Zahlreiche Plakate an Hauswänden, Tennentoren und Anschlagtafeln, ein an drei Tagen im Einsatz stehender Lautsprecherwagen, Ankündigungen in den heimischen Zeitungen, das alles leitete den 5. Schauflugtag des MFC AF ein. Spätestens zu Mittag des 6.9. war es wieder allen klar. Die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten zu dieser Flugschau hatten sich wieder voll rentiert. Obwohl das Wetter zuvor noch sehr schlecht war, gab es darüber während des Flugtages keine Klage. Die Bergwacht, welche die Autoeinweisung übernahm und das Gendarmeriepostenkommando, welches für die Verkehrsregelung sorgte, hatten alle Hände voll zu tun die 380 Fahrzeuge der Zuschauer einzuweisen. Sechs Sammelteams, reichlich ausgestattet mit Eintrittskarten lockten etwa 1.500 zahlenden Zuschauern das eher klein gehaltene Eintrittsgeld aus der Tasche. Die Zahl 1.500 bezieht sich nur auf Zahlungswillige, von Kindern und "Schwarzsehern" sei dabei nicht die Rede.

Gegen 13,00 Uhr fand die Pilotenbesprechung statt. Insgesamt brachte eine Schar von 39 Piloten 45 Modelle an den Start. Nach der allgemeinen Begrüßung ging der bereits traditionelle Bannerschlepp in Szene und im Anschluß daran Schlag auf Schlag das 21 Punkte umfassende Non-Stopp-Programm.

Man sah heuer erstmals die Bludenzer Kollegen mit ihren 3 m-Klemm, die Garmischer Modellflugfreunde mit einem Nachbau des 1. Flugzeuges der Welt, der Konstruktion der Gebrüder Wright, sowie eine Me 163, welche seinerzeit den Spitznamen "Das Kraffei" aufgrund ihres Düsenantriebes erhielt. Weiters konnten wir Piloten aus Bitz, Ettringen, Füssen, Sonthofen und Telfs begrüßen. An Vorführungen waren wieder Nachbauten von Veteranen der Fluganfänge bis hin zu zeitgemäßen Maschinen zu sehen.

Fliegende Ungetüme wie Bügeleisen, Teppich, Platten, Rasenmäher u.a. bereicherten das Programm genauso wie Hubschraubervorführungen, Seglerschlepp mittels Hubschrauber und Motormaschine, Huckepack, Fuchsjagd und Ballonstechen.

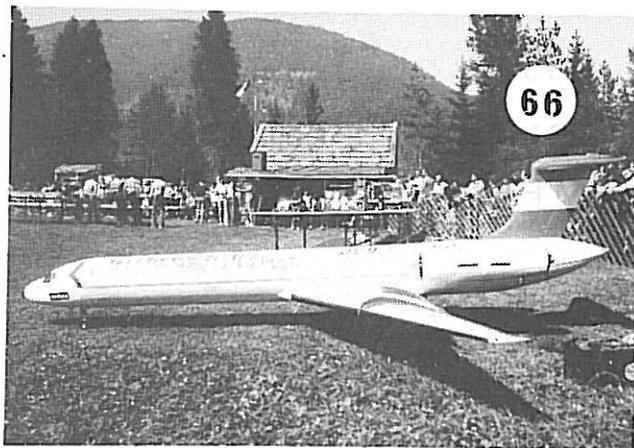
Eine der Höhepunkte war zweifelsohne eine DC 9 Super 80 mit einer Spannweite von 4,30 m, angetrieben von 4 Motoren von 10 cm<sup>3</sup>. Wahrscheinlich ein gigantisches Bild, das Flugzeugmodell beim Abheben, beim Flug und bei der Landung zu sehen und zu studieren.

Wem klingt bei solchen Vorführungen nicht Reinhard May's Schlager: "Über den Wolken muß die Freiheit wohl grenzelos sein" in den Ohren?

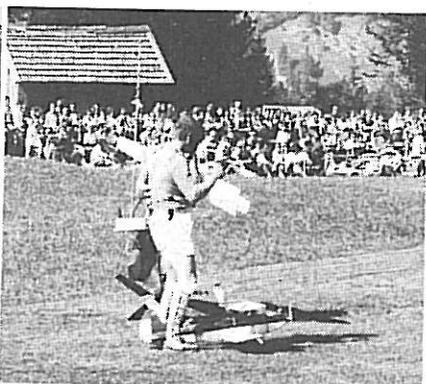
Um 17,00 Uhr war der Schauflugtag beendet, absturz- und unfallfrei auch diesesmal.

Allen Clubeigenen und fremden Helfern sei an dieser Stelle wiederum herzlich gedankt. Ohne sie wäre eine Veranstaltung dieses Rahmens, welche keine Vergleichsmöglichkeit zu scheuen braucht, nie und nimmer denkbar.

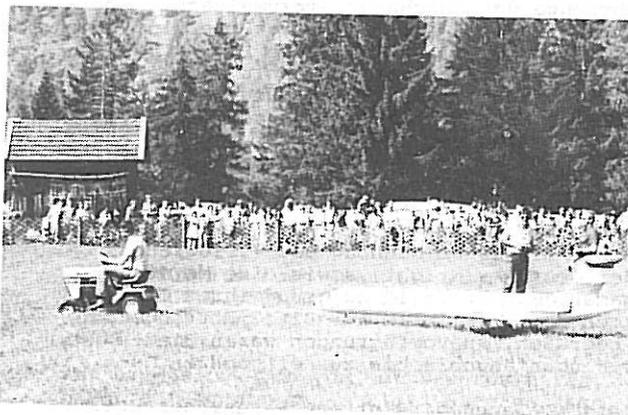
Bildbericht auf der nächsten Seite !



Österreichs neue DC-9 Super 80



Modellflug kann auch lustig sein.



Vorbildgetreu wird die DC - Super 80 zum Startplatz geschleppt.



Ein vorbildlicher Start des vorbildlichen Modells

# euro-sport

**FM Schmalband-System mit 6 Funktionen**

Frequenzmodulation für problemlosen Schmalbandbetrieb im 10 kHz Raster. Schneller Wechsel der Frequenzbereiche 27, 35 und 40 MHz durch steckbare HF-Sender-Module. Innerhalb der Frequenzbereiche ist Quarzwechsel möglich. Die hochpräzisen Steuerknüppel arbeiten absolut spielfrei und gewährleisten eine hohe Steuergenauigkeit. Das im Impulsteil eingesetzte IC entspricht dem letzten Stand der Technik. Bisher wurden diese IC's nur in Geräten der Spitzenklasse eingesetzt. Es steht somit eine Fernlenkanlage zur Verfügung, die auch die gehobenen Ansprüche eines engagierten Fernlenkpiloten berücksichtigt.

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

Lieferumfang:  
1 Sender 6 Funktionen,  
1 Sender FM-HF-Modul, 1 Empfänger Pilot FM, 1 Servo MPR 26, 1 Schalterkabel, 1 Empfängerakku 4,8 V 500 mAh, 1 Senderakku 9,6 V 500 mAh, 1 Quarzpaar FM, 1 Ladekabel für Empfängerakku, 1 Ladekabel für Senderakku.

**microprop von Brand-Elektronik,  
Technik und Qualität!**

*Frohe  
Festtage  
und viel  
Glück im  
neuen Jahr*

wünscht

**MODELLBAU  
KIRCHERT**

**1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63**



Groß- und Kleinhandel  
Import — Export — Versand  
Lieferant der  
GK-Standard-Bauelemente +  
GK-multitank

P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club,  
Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter  
Oberschulrat Dir. Edwin Krill, beide: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12.  
Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl  
Ges. m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.