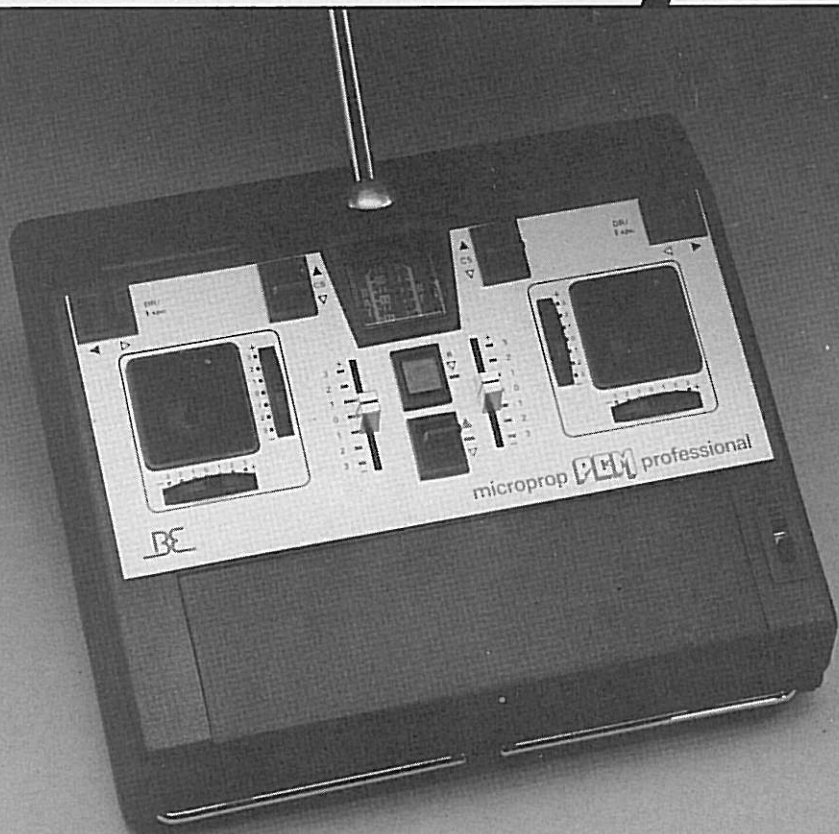


prop $\frac{11/12}{82}$

österreich. modell-
flugnachrichten



Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachleuten ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile:

- Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert.
- Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel und der Zusatzfunktionen).
- Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt.
- Die Spannung des Empfängerakus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können.
- Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal.

Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:



Z.B. Schmalband-FM-Betrieb, HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und auswechselbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelflugkassette). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

BE

BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

prop österr. modell- flugnachrichten

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM Ö.Ae.C.- 11/12-82

Inhalt

BSL Edwin Krill	
Leitartikel	5
Maria Kluc	
"Es spricht Ihre Modellflugsekretärin"	6
Leserbriefe	7
Die Bundessektion tagte	10
Es berichten die Fachreferenten	
Freiflug: Ing. Ernst Reitterer	12
Dr. Helmut Schneider	
Sorgenkind Modellflugplatz	13
Ein Modellflugplatz stellt sich vor	16
Dr. Georg Breiner	
Für den Hobbyflieger	18
Hans Scholz	
Elektroflug-Story	22
Hanno Prettnier berichtet über die Welt- meisterschaft im bemannten Kunstflug mit den Augen eines Modellfliegers	25
Modellflugwettbewerbe :	
1. Europameisterschaft im E-Flug	30
F3B - Erfolg in Poprad/ CSSR	31
Internat. Fesselflugwettbewerbe	32
7. Oktoberfest Pokalfliegen in München	34
Nationale Wettbewerbe :	
13. Innviertler Wanderpokalfliegen	36
Aichfeldpokalfliegen - F1A	37
12. Burgfliegen in Villach	40
6. Nat. Ikarus Pokalfliegen in Enns	41
HC-Austria Cup in Bramberg	46
Herzogenstädter Pokalfliegen	48
5. Oberwarter Pokalfliegen	50
Semi Scale - Wettbewerb im Rosental	52
Bockfließ-Pokal	53
5. Nat. RC IV Wanderpokalfliegen	54
10. Oktoberpokalfliegen in Finkenstein	56
Wakefield Marathonfliegen in Zeltweg	57
7. Tirol Pokal in F3B	59
Bundesländerberichte :	
Vorarlberg	61
Oberösterreich	62
Schauflugtag in Meggenhofen	65
Schaufliegen in Böhleimkirchen	66

Titelbild: Der Kärntner Reinhard Truppe
bei der FF-WM in Zulpich Klasse F1 C /BRD

Lieber Leser !

Das Jahr 1982 geht zu Ende und damit auch ein Jahr harter Arbeit an und mit prop. Wir haben uns bemüht, allen Wünschen gerecht zu werden, aber wie es eben immer ist, es jedem recht zu machen, ist noch niemanden gelungen. Warum soll es bei uns anders sein !

So bleibt zum Jahresende in unserer Redaktion wieder eine Fülle von Beiträgen liegen, die wir aber bestimmt gleich in der ersten Nummer 1983 zum Abdruck bringen werden. Die Betroffenen bitten wir um Entschuldigung.

prop wird 1983 im Format etwas größer werden und nähert sich immer mehr und mehr einer ausgewachsenen Zeitschrift. Was wir aber nicht können, ist ein öfteres Erscheinen. Es bleibt bei der zweimonatigen Erscheinungsweise. Es soll die

Gelegenheit hier genützt werden, allen Mitarbeitern an prop für ihre Arbeit recht herzlich zu danken. Das gilt aber nicht nur für die redaktionelle Arbeit. Auch das Fertigmachen zum Versand erfordert immer wieder viel Arbeit und eine Reihe von Mitarbeitern. 6000 Exemplare zu versenden ist eine sehr aufwendige Arbeit.

Ich bitte alle diese Mitarbeiter auch im neuen Jahr wieder um ihre Unterstützung, damit prop weiterhin zeitgerecht erscheinen kann.

Es soll aber auch ein Aufruf an die Leser ergehen, im neuen Jahr an prop mitzuarbeiten. Die Feststellung gilt immer noch : Je mehr Beiträge und je bessere Beiträge wir erhalten, desto mehr und bessere Beiträge können erscheinen. Teilt uns Eure Erfahrungen mit, schickt uns Bilder und Berichte von Euren Tätigkeiten. Die Modellflieger aller Bundesländer sind immer interessiert zu hören, was sich so in den anderen Bundesländern tut.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion allen unseren Lesern frohe Weihnachten und ein erfolgreiches Jahr 1983 !



Die Redaktion

Fliegen Sie die sanften Büffel!

Unsere drei Buffalos sehen zwar alle gefährlich aus, haben aber durchaus einen sanften Charakter. Also keine Angst vor großen Tieren, zumal Sie bei unseren Buffalos die Größe auswählen können.



Ein Tip vom
MULTIPLEX-
Männle:

Als Modelle in Holz-
Rippenbauweise erreichen
die Buffalos eine günstige
Flächenbelastung. Alle
drei sind vorzüglich für
Viertaktmotoren geeignet.
Der Buffalo 60 z. B. kann
mit einem 10 ccm-Viertakt-
motor gut motorisiert



werden und bleibt voll
kunstflugtauglich. Die
etwas geringere Flugge-
schwindigkeit und der
Sound dieser Motoren
unterstreichen den
Charakter dieser Modelle.
Die Gutmütigkeit dieser
Bullen wird Sie erstaunen.



MULTIPLEX

MULTIPLEX · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern

Senden Sie diesen Abschnitt an:
MULTIPLEX Modelltechnik GmbH, Abt. M/F
(Gewünsches ankreuzen, Anschrift nicht vergessen)
Postfach 1240 · 7532 Niefern
O. kostenlos erhalten dann:
die Broschüre "Einführung in die Modellflugtechnik" (Schulbuchverlag, 8.-Ausg., 1980, DM 3,-)
O. Technische Zeichnungen
Tip zum Relais einer
Fernsteuerung
(Schulbuchverlag, 3.-DM)

Liebe Modellflugfreunde !

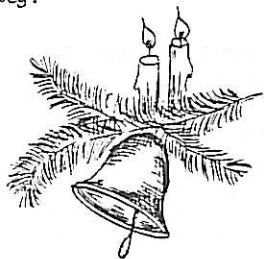
Die Flugsaison ist nun entgeltig vorbei und in wenigen Tagen auch das Jahr 1982.

Rückblickend gesehen, war es ein äußerst arbeitsreiches Jahr. Unsere Sektion hat in den letzten Jahren einen Aufschwung genommen, den sich nicht einmal der größte Optimist hätte träumen lassen. Vor Jahren noch als "Minisektion" gerade noch zur Kenntnis genommen, ist sie heute zur stärksten Sektion im ÖAeC geworden. Das entspricht aber einer der heutigen Zeit durchaus normalen Entwicklung. Der Mensch möchte in seiner immer größer werdenden Freizeit eine sinnvolle Tätigkeit ausüben, eine Freizeitbeschäftigung, in der Technik, konstruktive und handwerkliche Tätigkeit - gepaart mit einem Wettkampfsport - echte Freude und Befriedigung bietet.

Die Arbeit in den vielen Modellflugvereinen erbringt den Beweis dafür. Ob es nun die Teilnahme an Wettbewerben ist, ob es die Mitwirkung an Schauflugtagen ist, oder ob es eben die alleinige Freude an der Konstruktion und an der Arbeit ist; jeder macht diese Arbeit aus freien Stücken und zu seiner eigenen Freude und Befriedigung. Aber es gibt da noch das große Heer der Vereinsfunktionäre, die alle diese Tätigkeiten in gelenkte Bahnen bringen müssen, die es erst ermöglichen, Wettbewerbe, Meisterschaften, Schaufliegen etc. durchzuführen. Sie rennen sich oft die "Haxen" aus, um die schwierigen Genehmigungen zu erhalten und um die erforderlichen Geldmittel, Pokale usw. aufzutreiben. Sie machen diese Arbeit in erster Linie für ihren Verein - für die Gemeinschaft.

Am 13. November 1982 war der Luftfahrttag des ÖAeC. Bei diesem wurde von der Arbeit in den Sektionen berichtet und Rechenschaft über die abgelaufene Vereinsperiode gelegt. Es waren oft stolze Berichte von schönen Erfolgen, aber manchmal auch Mitteilungen, die aufgezeigt haben, wie schwer es für die Funktionäre oft ist, geplante Vorhaben durchzuführen oder bloß nur den einfachen Flugbetrieb auszuüben, wenn es dem lieben Nachbarn nicht gefällt. Das alles durchzuhalten und durchzustehen, dazu gehört schon eine große Portion an Idealismus und Beharrlichkeit.

Bei diesem Luftfahrttag, dem höchsten Beschlußorgan des österreichischen Aero Clubs, wurde u.a. auch eine Beitragserhöhung beschlossen. Der Vorstand hat es sich bestimmt nicht leicht gemacht, diesen Antrag zu stellen. Umso erfreulicher war es, daß dieser Antrag mit mehr als 2/3 Mehrheit angenommen wurde. Wir müssen unser Haus in dem wir leben in Ordnung halten und in Zeiten, wo es Schwierigkeiten gibt besonders zusammenstehen - und zwar alle Sektionen und alle, die in diesem Haus - dem ÖAeC - leben. Darum bitte ich um Verständnis für diese Maßnahme, von der letzten Endes wir alle profitieren. Für die Modellflieger fällt der zusätzliche Betrag für prop von S 30,- ab Jänner 1983 weg.



Allen unseren Freunden möchte ich nun noch ein recht schönes Weihnachtsfest wünschen und einen recht erfolgreichen Start in das Jahr 1983 !

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

Euer

Colwin Thull

Bundessektionsleiter



Es spricht Ihre Modellflugsekretärin

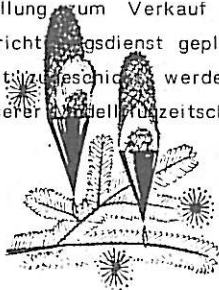


Liebe Modellflugfreunde!

Jetzt wo die letzten Ergebnislisten bei uns einlangen, werden sicherlich bereits in den einzelnen Vereinen die Veranstaltungen für das nächste Jahr geplant. Aber auch im Generalsekretariat werden bereits Vorbereitungen für die folgende Flugsaison getroffen, wie z.B. die Ausarbeitung der Modellsportordnung, die Überarbeitung der bestehenden Punkterichter- und Leistungsprüferlisten, sowie die Koordinierung der Wettbewerbe für den Terminkalender 1983. Wir haben uns heuer darüber sehr gefreut, daß die Solidaritätsaktion, sowie die Genehmigung und die Anerkennung der durchgeführten Wettbewerbe ohne Ausschickung von Mahnungen abgewickelt werden konnte. Funktionäre, die aber dennoch hin und wieder Schwierigkeiten mit der Anmeldung von Mitgliedern oder Ausarbeitung von Ausschreibungen und Erstellung von Ergebnislisten, haben, empfehlen wir, sich für einen unserer jährlichen Leistungsprüferlehrgänge anzumelden. Hier werden Sie nicht nur zum Leistungsprüfer ausgebildet, sondern haben auch die Möglichkeit, sich genauestens über den Aufbau des Ö.Ae.C zu informieren.

MODELLSPORTORDNUNG 1983 - 1986

Um den Erscheinungsrhythmus des Sporting Codes der C.I.A.M. einzuhalten, wird Anfang des Jahres 1983 die überarbeitete Modellsportordnung in Druck gehen. Diese wird in Ringbuchmappen (24 cm x 19 cm) gebunden und nach Fertigstellung zum Verkauf freigegeben. Für die darauffolgenden Jahre ist ein Berichtsdienst geplant, wobei Ihnen die auszuwechselnden Seiten mit der Post zugeschickt werden. Das Erscheinungsdatum wird in der 1. Ausgabe unserer Modellflugzeitschrift "prop" bekanntgegeben.



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

Es grüßt Sie recht herzlich

Ihre Modellflugsekretärin

Maria KLUC



Leserbriefe

Sehr geehrte Redaktion !

Ich bin gerne im Urlaub mit meinem Segler unterwegs auf der Suche nach einem guten, geeigneten Hang. Leider nicht sehr erfolgreich, brachte mich "prop" auf eine Idee. Wäre es möglich, daß Sie ein Verzeichnis oder eine Landkarte mit Hangflug-Möglichkeiten bringen. Es hat doch jeder Club "seinen" Hang, und wenn Sie dann bitten, wird man Ihnen bestimmt die möglichen Informationen geben. Gerade kleine Gemeinden müßten doch an Gästen aus Österreich interessiert sein.

Ich hoffe, mit meiner Anregung vielleicht vielen Kollegen gedient zu haben.

Mit besten Grüßen Horst Stiebler
Wien 10.,

Lieber Modellflugfreund, wir danken Ihnen für Ihre Anregung. Die Sektion Modellflug hat bereits eine neue Auflage der Broschüre "Modellflugplätze in Österreich" herausgebracht. Sie ist im Generalsekretariat erhältlich. Wir nehmen ihre Anregung zum Anlaß und werden bei der nächsten Auflage auch die bestehenden Hangfluggelände berücksichtigen.

Lieber Edwin !

Vorerst herzliche Grüße und ein Lob für "prop". (Ja, richtig, auch ich komme nur dann zu Dir, wenn ich was brauche. Sei bitte darob nicht böse).

Da ich von mir und meinen Bekannten weiß, daß wir jedesmal mit echtem Interesse dem Erscheinen von prop entgegensehen, kann man den Modellflugnachrichten eine große Breitenwirkung zubilligen. Und für die Breite der Modellflieger wäre es vielleicht wichtig zu wissen, wie die rechtliche Lage beim Reiten ihres Steckenpferdes beschaffen ist. Es könnten, übertrieben ausgedrückt, die Modellflieger die modernen Hexen bei einer neuen Hexenverbrennung werden.

Nach der Überreaktion eines Landwirtes bei Herzogenburg wegen der Benützung seines Grundes durch Modellflieger, habe ich heuer am eigenen Leib zu spüren bekommen, daß für einen Teil der Bevölkerung ein Chinese (=Modellflieger) wie der andere aussieht und ohne Überlegung den "Wachflieger" für die Sünden seiner "Vorflieger" verantwortlich macht, wobei auch ich beinahe den Fehler gemacht hätte auf ein Recht zu pochen, das mir gar nicht zusteht. Ich hatte geglaubt, ein abgeerntetes Feld ohne vorherige Erlaubnis als Landeplatz für meinen Segler benützen zu dürfen.

Daher meine Bitte : Kannst Du nicht in prop die einschlägigen Gesetze für uns interpretieren oder interpretieren lassen ?

Mit den herzlichsten Grüßen verbleibe ich Dein
Hans Egert, 1110 Wien.

Lieber Freund Egert !

Zuerst recht herzlichen Dank für Deine Streicheleinheiten für prop. Ab und zu genossen, tut solches Lob ganz gut.

Ich habe Deinen Brief zur Beantwortung sofort an unseren Referenten für Rechts- und Flugplatzangelegenheiten, Herrn Dr.Schneider, weitergegeben. Bereits in dieser Nummer von prop wird er seine seinerzeit geschriebene Artikelserie "SORGENKIND MODELLFLUGPLATZ" neu bearbeitet wieder bringen. Ich hoffe, Dir und vielen anderen Modellfliegern damit gedient zu haben und würde mich sehr freuen, von Dir auch weiterhin zu hören.

Berichterstattung Militky-Cup in "prop"

Lieber Edwin

Besten Dank für die regelmäßige Zustellung Deines "prop". Ich studiere diese Zeitschrift und staune, mit wie wenig Aufwand Du eine Ansprechende Wirkung erreichst. Ich finde, daß der Österreichische Aero Club mit einer separaten Modellflugzeitschrift einen fortschrittlichen Weg eingeschlagen hat.

Ganz besonders interessiert mich immer, was andernorts über unsere Arbeit geschrieben wird. Dies nicht nur aus Gründen meiner eigenen Sensibilität, sondern vor allem auch, weil wir aufgrund von Kritik lernen und verbessern möchten. Deshalb die nachstehende Reaktion auf den Bericht von Helmut Kirsch (prop 7/8)

1. Das Fluggelände

Helmut Kirsch bezeichnet das Wettbewerbsgelände als "Acker". Nun, bei uns wird im Sprachgebrauch zwischen Wiesen und Äckern ein ganz eindeutiger Unterschied gemacht. Ich kann nicht beurteilen, ob dies bei Euch auch der Fall ist. Das Wettbewerbsgelände war nach unserer Terminologie - eine landwirtschaftlich genutzte Wiese, die allerdings recht uneben war. Helmut Kirsch hat aber mit seiner Aussage gewiß den schwächsten Punkt unseres Wettbewerbes getroffen. Es ist in der Region Zürich außerordentlich schwierig, ein geeignetes Gelände zu finden. Liegt es aber zu weit entfernt, so ist die Organisation durch unseren Club nicht mehr zu bewältigen. Vermutlich hätte manch anderer Club ob dieser Tatsache längst resigniert, oder schon gar nicht begonnen. Wir werden jedoch nächstes Jahr bereits die zehnte Auflage dieses Wettbewerbes durchzustehen haben. Sollte es sich aber zeigen, daß unsere Gelände den Piloten zu viele Schwierigkeiten bereiten, so müßten wir in Zukunft auf die Durchführung verzichten. Ein Geschäft ist das ganz ja bekanntlich nicht, betragen ja schon heute die Kosten für die internationalen Funktionäre runde 2000,- Franken.

2. Zeitplan

Helmut Kirsch schreibt, daß der Wettbewerb - statt wie angekündigt um 8,00 Uhr - um 10,30 Uhr begonnen hätte. Dies wäre allerdings eine große Schlaperei. Hier hat sich der Verfasser eindeutig geirrt. Die Ausschreibung hat nämlich auf Seite 2 die Besammlung auf 9,00 Uhr und den Wettbewerbsbeginn auf 10,00 Uhr festgesetzt. Wenn man schon die Schweizer Präzision bemüht, wie steht es dann mit der Österreichischen Lese- und Wiedergabefähigkeit? Leider hatten wir aber selbst auf diesen Zeitplanfast eine halbe Stunde Verspätung, was u.a. damit zusammenhängt, da es noch immer Konkurrenten nicht für nötig erachten, z.B. eine genaue Frequenzangabe zu

machen. Wer möchte deswegen an einem Freundschaftsfliegen einen Kameraden beispielsweise aus Norddeutschland nach Hause schicken? Ich werde mich jedoch bemühen, künftig die Zeiten noch besser einzuhalten. Zu erwähnen wäre außerdem, daß wir im Verlaufe des Wettbewerbes die anfänglich verlorene Zeit wieder haben aufholen können. Damit Dir die Wahrheitsfindung leichter fällt, lege ich Dir zwei Ausschreibungen bei - eine für den Verfasser, sowie eine Medaille zur Erinnerung, damit auch Deine Illustrationen wieder ganz à-jour sind.

Mit kameradschaftlichem Fliegergruß

Emil Ch.Giezendanner, Hittnau, Schweiz.



Lieber Emil!

Zuerst vielen Dank für die mir zugesandte Medaille. Nun kann ich auch bei meinen Illustrationen exakt à jour sein, was ich

mangels einer solchen vorher nicht konnte. Deinen Brief habe ich gleich dem "Wettbewerbskritiker" Helmut Kirsch übermittelt. Hier seine Antwort: "Die 'Wahrheitsfindung' über meinen Bericht kann ich vielleicht etwas erleichtern, wenn ich die zwei Punkte Fluggelände und Terminplan noch einmal erläutere. Keineswegs wollte ich den Organisator in irgendeiner Form beleidigen oder schlechtmachen. Ich bin als Wettbewerbsflieger vielleicht von unseren Geländen, auf denen internationale Wettbewerbe geflogen werden etwas verwöhnt. Was das Fluggelände betrifft, so hätte ich den Landekreis statt als 'Acker' auch als 'recht unebenes Gelände' beschreiben können. Ich möchte dazu aber auch sagen, daß es möglich war darauf zu landen. Zum Zeitplan möchte ich sagen, daß der Zeitpunkt 8,00 h sicherlich unrichtig war. Der Fehler ist wahrscheinlich beim Reinschreiben passiert und ich habe diesen Fehler bei der Korrektur übersehen. Der verspätete Beginn lag sicherlich an einigen Teilnehmern, die Nachnennungen bzw. keine Frequenzangaben gemacht hatten - daher 10,30 Uhr. Es lag mir nichts ferner, als mit dem Veranstalter Krieg zu führen und ich möchte mich daher in aller Form für alle in meinem Bericht unglücklichen Formulierungen entschuldigen.

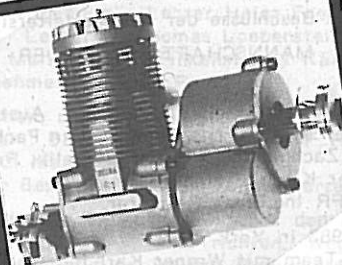
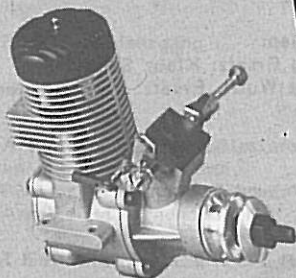
Wozu in die Ferne schweifen...

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.

Die Bundessektion tagte :

Am 11. und 12. Dezember 1982 fand traditionsgemäß in Eugendorf bei Salzburg die Sektionsleitersitzung der Sektion Modellflug des ÖAeC statt. Es waren alle Landes-sektionsleiter und Fachreferenten anwesend. Besonders gefreut hat uns die Anwesenheit des neuen Generalsekretärs des ÖAeC, der den ganzen Samstag der Sitzung aufmerksam folgte. Für Samstagabend lud Landessektionsleiter Niederwimmer zur Weihnachtsfeier des MFC-Salzburg alle Tagungsteilnehmer ein.

Ein ausführlicher Bericht über die Tagung folgt in der 1. Nummer von prop 1983. Der Bundessektionsleiter berichtete über die, eine Woche davor, in Paris stattgefundene Tagung der CIAM der FAI. Auch darüber folgt ein Bericht in der nächsten Nummer. Es folgte ein Bericht vom Luftfahrttag in Wien. Als wichtigster Beschluß sei die Beitragserhöhung um S 100,- pro Jahr erwähnt. Für die Modellflieger ist dies eine reale Erhöhung von S 70,-, da bisher schon eine Mehrleistung von S 30,- für prop erfolgt ist. Diese Mehrleistung entfällt ab 1983.

Einige der wichtigsten Beschlüsse der Sektionsleitersitzung :

NOMINIERUNG DER MANNSCHAFTSMITGLIEDER ZU DEN DIV. WELTMEISTERSCHAFTEN 1983 :

Freiflug: 28.9.-4.10. 1983 in Goulburn, N.S.W. - Australien:

Klasse F1 A - Werner Kraus, Fritz Mang, Erwin Pacher. Ersatz: Klaus Salzer.

Klasse F1 B - Hans Zachhalmel, Herbert Chmelik, Franz Wutzl. Ersatz: Laufenthaler.

Klasse F1 C - Werner Kraus, Reinhard Truppe.

Mannschaftsführer : FR Ing. Ernst Reitterer.

RC F3 B: 30.7.-6.8.1983 in York / GB

Das komplette WAK-Team mit Wasner Karl jun. und sen. und Erwin Lercher.

Mannschaftsführer FR Norbert Habe.

F3 A: 9.-16. Oktober 1982 in Pensacola, Florida USA

Hanno Prettnner, Hermann Kowarz und Adolf Panz.

Mannschaftsführer FR Othmar Huber. Punkterichter Heinz Freund.

EUROPAMEISTERSCHAFTEN finden im nächsten Jahr keine statt.

STAATSMEISTERSCHAFTEN 1983 :

F4 C - 7./8. Mai 1983. Veranstalter: ÖMV-Tirol - Weer/Brandstätte

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN in F4 C über 6 kg.

Wettbewerbsleiter : FR Dr. Thomas Loebenstein.

F3 B - 24./25. September 1983. Veranstalter ÖMV-Tirol und MSFC Rheintal in Weer.

Wettbewerbsleiter : FR Norbert Habe.

F3 F - 25./26. Juni 1983. Veranstalter ÖMV-Weiz am Plankogel/Sommeralm.

Wettbewerbsleiter : FR Dipl. Ing. Harald Sitter.

RC IV - 17./18. September 1983 - Veranstalter KFC-Klagenfurt in Thon bei Klöft.

Wettbewerbsleiter Josef Fleischhacker.

RC/HC - 17./18. September 1983 - Veranstalter ÖMV-MFC-Salzburg in Kraiwiesen.

Wettbewerbsleiter FR Johann Niederwimmer.

Die Ausschreibungen werden wieder gemeinsam in einer Gesamtausschreibung herausgegeben. Die Nennungen müssen zeitgerecht und über den Landessektionsleiter erfolgen.

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH 1983

F3 A und RC/MS - 21.-23. Mai 1983 in Koblach/Vorarlberg
17. Internationaler Rheintalpokal

F3 A und RC/MS - 1. - 3. Juli 1983 in Enns/Oberösterreich
2. Internationaler Oberösterreich-Pokal

F3 A und RC/MS - 15.-17. Juli 1983 in Weer-Brandstätte / Tirol
3. Internationaler Tirol Pokal

F3 A und RC/MS - 11.-14. August 1983 in Kraiwiesen / Salzburg
19. Internat. Igo Etrich Wanderpokal

F1 A und F1 E - 22.-24. Juli 1983 in Zeltweg bzw. Wölkartskogel / Steiermark
15. Internationaler Kolibri Pokal.

Die Klasse RC/MS wird ab 1983 nur mehr als Nationaler Wettbewerb gewertet !

LEHRGÄNGE 1983

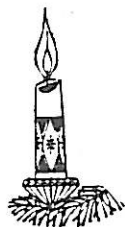
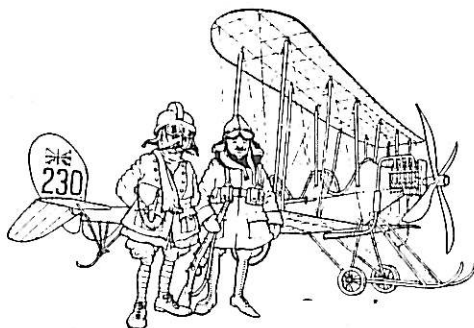
Punkterichterlehrgang : RC - allgemein Lehrer Heinz Freundt
F4 C Lehrer Dr. Thomas Loebenstein
5./6. März 1983 in Finkenstein / Kärnten
Teilnehmerlimit : 25 Personen.

Funktionärslehrgang : Allgemein und Leistungsprüferlehrgang
Lehrer : BSL Edwin Krill und ONF Robert Grillmeier.
12./13. März 1983 in Wien
Keine Beschränkung der Teilnehmerzahlen.

Anmeldungen sind **spätestens bis 31. Jänner 1983** - über den Landessektionsleiter -
an die Bundessektion zu richten. Wegen des Limits beim
Punkterichterlehrgang wird die Einberufung in der Reihenfolge des Einganges der
Anmeldung vorgenommen !

TERMINKALENDER 1983

Der Terminkalender erscheint wieder als Beilage in der 1. Nummer von prop 1983.
Die meisten Termine sind bereits bei der Sektionsleitersitzung eingereicht beziehungs-
weise abgegeben worden. Alle Vereine, die noch einen Wettbewerb anmelden wollen
müssen dies bis **spätestens 15. Jänner 1983** tun.





Es bepichten die Fachpfeperenten...

Freiflug-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer

VIEL INTERESSE FÜR DAS F1A-STANDARDMODELL !

Zurückkommend auf meine Ausführungen in prop 7/8-82 mit der Vorstellung eines Bauplanes für ein F1A-Standardmodell, war ich eigentlich sehr angenehm überrascht über die vielen Zuschriften beziehungsweise über das Interesse für das Modell. Daraus kann man ersehen, daß es auch in Österreich trotz "Freifluggeländemisere" noch genug Freiflieger gibt und auch solche, die es vielleicht noch werden wollen ! Bisher hat sich kaum jemand Mühe gemacht, auf Möglichkeiten hinzuweisen, wie ein problemloser Einstieg in die Modellfreiflugklassen zu realisieren wäre.

Aus der Fülle der Zuschriften zum obigen Thema, soll nachstehend der Brief von Fritz Kalcher auszugsweise veröffentlicht werden :

"Da ich immer wieder versuche Jugendliche für den Modellsport zu gewinnen, ersuche ich um Zusendung von Bauplänen und Bauanleitungen für das im prop 7/8-82 angeführte Standard A2-Modell. Gleichzeitig möchte ich vorschlagen, im ganzen Bundesgebiet einen Wettbewerb durchzuführen, wie er im Jahre 1978 in den Schulen von einer namhaften Versicherung in der Steiermark durchgeführt worden ist. Jugendliche Interessenten sind bestimmt viele vorhanden, leider ist niemand da, der diese Interessenten beim Bauen und Einfliegen behilflich ist, deshalb flaut die Begeisterung auch sofort wieder ab"

Kontaktadresse : Fritz Kalcher, Neudorf 42, 8181 St.Ruprecht a.d.R.



A-B-C-Modellflugprüfungen !

KENNST DU SIE ?

FLIEGST DU SIE ?

LIES DIE BEDINGUNGEN IM PROP 2/81 !



SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider

Die Schriftleitung von "prop" hat angeregt, meine in den Jahren 1980 und 1981 erschienene Artikelserie neuerlich zum Abdruck zu bringen und sie mit notwendigen Ergänzungen zu versehen, die sich aus der Praxis ergeben haben.

Es hat sich in den beiden vergangenen Jahren gezeigt, daß die Schwierigkeiten im allgemeinen gesehen abgenommen haben. Das wird wahrscheinlich darauf zurückzuführen sein, daß sich in der Beurteilung des Modellfluges bei der Bevölkerung eine Trendwende abzeichnet; aber auch, und das würde mich besonders freuen, daß die Modellflieger auf Grund der besseren Kenntnis der rechtlichen Gegebenheiten weniger Anlaß zur Anfeindung geben.

Allerdings mußte ich feststellen, daß bei vielen Modellfliegern Teile der Artikelserie in Vergessenheit geraten sind, oder sie überhaupt nicht kennen. Sei es, weil sie diese damals gar nicht gelesen haben oder weil sie damals gar noch nicht Mitglieder des O.Ae.C. waren und daher "prop" nicht erhalten haben. Vor allem meine ich damit die "Einzelgänger", die irgendwo auf einer Wiese, fernab vom Flugbetrieb auf einem Modellflugplatz, unserem Sport nachgehen. Ihnen werde ich in einem Anhang die besonderen Probleme erläutern.

Alle Schwierigkeiten, mit denen Modellflieger beim Betrieb eines Modellflugplatzes konfrontiert werden, lassen sich auf den Umstand zurückführen, daß beim Erwerb eines Grundstückes die später auftauchenden rechtlichen Probleme nicht vorausgesehen werden können. Oftmals handelt es sich um unerfahrene Modellflieger, die sich eben erst zu einem Verein zusammengeschlossen haben und nun ein Grundstück suchen, um es zu einem Modellflugplatz herzurichten. Sie können dann nicht begreifen, daß eines Tages das anfängliche Wohlwollen der Bevölkerung in Ablehnung umschlägt. Schließlich erscheint die hohe Obrigkeit und früher oder später, nach einem nervenaufreibenden Kampf ist die Herrlichkeit vorbei, investierte Arbeit und Geld sind futsch!

HIER MÜSSEN WIR ANSETZEN !

Laßt Euch vor Errichtung eines Modellflugplatzes von der Bundessektion beraten. Wenn Ihr davon hört, daß Modellflieger, die noch gar nicht dem Aero-Club angehören und daher von unserer Beratungstätigkeit nichts wissen können, einen Modellflugplatz errichten wollen, macht sie auf die Gefahren aufmerksam und erzählt ihnen von unserer Beratungstätigkeit. Wir werden auch ihnen gerne helfen und zwar auch in unserem eigenen Interesse, um das Ansehen des Modellflugsportes zu schützen.

Aber auch Halter von Flugplätzen, die diesen schon jahrelang betreiben, sollten sich beim ersten Anzeichen von Schwierigkeiten an uns wenden. Oftmals sind es am Anfang Kleinigkeiten, die sich leicht planieren lassen. Sie wachsen aber später zu Streitigkeiten aus, die nicht mehr beigelegt werden können. Jeder schiefgegangene

Prozeß und jedes verlorene Verwaltungsverfahren wirkt sich nicht nur gegen die Partei, sondern gegen jeden aus, der in die selbe Situation gerät. Letztlich also gegen alle Modellflieger.

Wir haben nämlich von vornherein mit einem großen Nachteil zu kämpfen. Das Luftfahrergesetz bestimmt nämlich, daß der Modellflug mit Modellen unter 5 kg Gewicht an keine besondere Bewilligung gebunden ist. Wir können daher jemanden, der uns das Recht auf einem bestimmten Platz zu fliegen, aus anderen rechtlichen Gründen streitig machen will, keine behördliche Bewilligung entgegenhalten.

Es wäre deshalb zu prüfen, ob man nicht vorsichtshalber um die Bewilligung für einen Modellflugplatz für Modelle mit über 5 kg Gewicht ansuchen soll. Einzubringen ist ein solches Ansuchen beim Amt der Landesregierung. Zuständig ist dort die Verkehrsabteilung. Im Verfahren werden lärmtechnische Messungen im weitesten Sinne durchgeführt, die Kosten hierfür bewegen sich zwischen 5.000 und 10.000 Schilling, und ebenso erfolgt eine Anhörung der Anrainer. Aber Vorsicht bei bereits bestehenden Modellflugplätzen, wenn man sich nicht sicher ist, im Verfahren alle Klippen zu umschiffen. Bei positivem Ausgang hat man allerdings die Möglichkeit, alle Angriffe mit der erteilten Bewilligung abzuwehren.

1. TEIL - SICHERHEIT

Wenn ein Grundstück gefunden wird, von dem man annimmt, daß es sich für den Modellsport eignet, wird man zunächst prüfen müssen, ob öffentliche Interessen gefährdet werden. Hier stehen besonders im Blickpunkt der Straßenverkehr und die militärische, sowie die zivile Luftfahrt. Der Flugplatz muß also so angelegt werden können, daß Straßen und Wege, - auch Güterwege - nicht überflogen werden. Wir müssen ja bedenken, daß der Flugraum, in dem sich unsere Modelle bewegen, gleichzeitig der Sturzraum ist. Wenn ich daher zu meinen genaueren Ausführungen über die Flugplatzordnung an späterer Stelle vorwegnehme: Wichtig ist hier vor allem, daß die Flugplatzordnung jenen Luftraum genau umschreibt, in dem geflogen werden darf und daß auch von der Vereinsleitung die Einhaltung dieser Vorschrift gewährleistet wird.

Hinsichtlich der zivilen Luftfahrt besteht die Vorschrift, daß in einem Flughafen - Schutzbereich der Modellsport nur mit Genehmigung des Amtes für Zivilluftfahrt ausgeübt werden darf. Die Schwierigkeit besteht darin, daß diese Schutzbereiche nirgends veröffentlicht sind. Es handelt sich bei kleineren Flugplätzen um kreisförmige Flächen mit einem Radius von 5 - 7 km. Bei größeren Zivilflugplätzen sind die Kreise entsprechend größer und durch Trapeze in der Verlängerung der Piste ergänzt. Ich würde aber raten, auf jeden Fall schriftlich beim Amt für Zivilluftfahrt, Schnirchgasse 9, A-1030 Wien, anzufragen. Die genaue Lage des eigenen Platzes muß natürlich angegeben werden.

Wenn Sie aber die Mitteilung erhalten, daß sich der Modellflugplatz in einem vorbehaltenen Raum befindet, geben Sie nicht der ersten Regung nach, um eine Bewilligung anzusuchen. Das dauert lange und ist wahrscheinlich nicht vom Erfolg gekrönt. Auch wenn Ihr Flugplatz knapp außerhalb eines Flughafenschutzbereiches liegt, lassen Sie die Finger davon. Es ist jederzeit möglich, daß die vorbehaltenen

Fläche vergrößert wird und dann müssen Sie unweigerlich weg. Es ist wesentlich besser, sich gleich um ein anderes Grundstück umzusehen.

Wichtig für Einzelgänger:

Dies alles gilt natürlich auch für Sie, am besten Sie beschaffen sich eine Wanderkarte und zeichnen die bestehenden Zivilflugplätze ein. Achten Sie darauf, daß eine öffentliche Straße - Sie müssen ja irgendwie dort hingekommen sein - im Süden liegt, und daß Sie nicht in Richtung zur Straße oder gar darüber fliegen. Da Sie wahrscheinlich mit einem Motorsegler fliegen, bedenken Sie, daß der Sturzraum sehr groß ist. Ein Motorsegler in 150 m Höhe kann, wenn er außer Kontrolle gerät, eine beachtliche Strecke zurücklegen. Sie können wetten, daß er sich dann ausgerechnet die Straße aussucht, um dort aufzuschlagen. Wenn dann noch dazu gerade ein Fahrzeug unterwegs ist, können Sie leicht ein Strafverfahren wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit am Hals haben.

Die maximale Flughöhe beträgt nach dem Luftfahrtgesetz für Modellflugzeuge 150 m über Grund. Sie glauben, man kann Ihnen das nicht nachweisen? Überlegen Sie bitte: Der Steigflug eines wettbewerbsfähigen Motorseglers beträgt ca. 3m/sec. Sie haben also in 50 sec Motorflugzeit die maximale Flughöhe erreicht. Wenn jemand Ihren Motor ein paar Minuten lang "wimmern" gehört hat, waren Sie mit Sicherheit höher als 150 m. Außerdem haben Großflugzeuge, die sich gefährdet fühlen einen Höhenmesser.

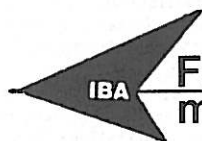
In der nächsten Folge werde ich mich mit dem Problem des Grundbesitzes auseinandersetzen. Später folgen die Kapitel "Jäger" und "Lärm".

Wenn Sie Fragen an mich haben, wenden Sie sich bitte schriftlich an den Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, oder telefonisch direkt an mich: 02782/3752 außer Freitag. An diesem Tag erst ab 18 Uhr unter 0222/7348652.

SCHIFF **modellbau**
FLUGZEUG
AUTO **p i r k e r**

A-1060 Wien,
 Gumpendorferstr. 41

Tel.(0222) 57 31 58



**Fertig-
modelle**

bei -



**MODELLBAU
KIRCHERT**

Ein Modellflugclub

stellt sich vor

MODELLFLIEGERCLUB KIRCHSCHLAG

OBMANN Josef PICHER, Pinzkerweg 12
2860 KIRCHSCHLAG - 02646/3221



Es freut uns sehr, uns in die Gesellschaft der Modellflieger einreihen zu dürfen. Gleichzeitig benutzen wir die Gelegenheit, uns der breiten Modellfliegergemeinschaft vorstellen zu dürfen.

Kurz zur Chronologie :
Der MFCK wurde im Herbst 1981 gegründet. Noch im Herbst konnte in der Buckligen Welt, die im südöstlichsten Teil von Niederösterreich liegt, ein für unsere Verhältnisse gut geeignetes Fluggelände angepachtet werden. Dieser Flugplatz steht uns seit der Saison 1982 nach umfangreichen Adaptierungsarbeiten zur Verfügung. Aus einem kleinen Häufchen Gründungsmitgliedern ist per Ende August 1982 ein Verein mit 20 Mitgliedern geworden, welche in der zu Ende gegangenen Vereinssaison 1982 doch schon einiges inszeniert haben.

Im März veranstalteten wir eine allseits beachtete Modellbauausstellung mit ca. 80 Ausstellungsstücken, von denen ca. 50 Modelle schon aus den Werkstätten unserer Mitglieder stammten. Prunkstücke der Ausstellung waren die Leihgaben von unserem Freund Krug vom 1.MFC-Oberpullendorf mit seinem Scale Modell Armada.

Die nächste Veranstaltung war im Juni 1982 ein Flugtag. Dazu konnten wir nette Freunde aus Wiener Neustadt, Oberpullendorf und Oberwart begrüßen. Sogar ein Modellflugbegeisteter aus der BRD konnte begrüßt werden. (siehe Bilder).

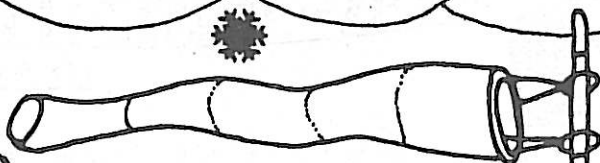
Beide Veranstaltungen haben in der Öffentlichkeit, in der dieser Sport nicht bekannt war, große Anerkennung gefunden. Soweit zu unseren Aktivitäten.

Zur Zeit ist der Großteil unserer Mitglieder damit beschäftigt, das Fliegen zu lernen bzw. zu vervollständigen. Einige Mitglieder waren schon früher bei anderen Vereinen tätig und sind somit unsere Ausbilder und Aushängeschilder.

Sportlich wollen wir in der nächsten Zeit die eine oder andere Leistungsprüfung erfliegen und an Veranstaltung en teilnehmen.

OH AIRCOM,

OH AIRCOM...



Beginner-Set
Mini Airfish +
Microprop
Euro-Sport 2+2
komplett mit 2 Servos
inkl. Klebstoff und
Lack

Neu!
Piper Super-Cup
2.500 mm
Spannweite

Neu!
Avia FL 3
2.500 mm
Spannweite

Neu!
Fiat G 91
Semi-Scale

**Unsere Super-Mini-Preise dürfen wir hier nicht nennen.
Bitte schreiben Sie uns oder rufen Sie uns einfach an.**

AIRCOM
FLUGTECHNIK

1190 Wien,
Heiligenstädter Straße 189-191
Telefon 0222/371188

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag 10 bis 18 Uhr
Samstag 9 bis 12 Uhr



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

Die Sektion Modellflug ist mit nun bald 5.000 Mitgliedern die größte Sektion im Ö.Ae.C. Von diesen 5.000 Mitgliedern ist aber nur der weitaus kleinere Teil Wettbewerbsflieger.

Die meisten Mitglieder sind Hobbyflieger!

Für diese Hobbyflieger, die bisher in prop sicherlich zu kurz gekommen sind, hat sich nun Dr. Georg Breiner bereit erklärt, ständig in prop zu schreiben. Er ist Mitglied eines Vereins in Salzburg (Wildkogelfalken), von Beruf Obermagistratsrat der Stadt Wien, selber begeisterter Hobbyflieger und Modelltester und schreibt auch für ausländische Zeitungen für den Hobbyflieger. Bereits in der letzten Nummer von prop hat er über den Mini-Airfish geschrieben und großes Echo gefunden. Die Redaktion freut sich über den neuen ständigen Mitarbeiter und wünscht allen Hobbyfliegern viel Spaß und viel Freude.

«IKARUS - ein Drache»

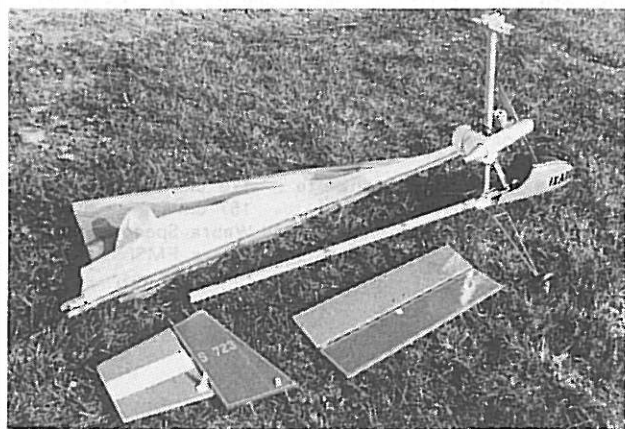
von Dr. Georg Breiner

Sehr oft werden wir von den Medien über Drachen (keine Artikel über "böse" Ehefrauen oder Schwiegermütter) informiert. Das Drachenfliegen, geboren aus dem Urwunsch des Menschen fliegen zu können, eroberte viele Abenteuerherzen und brach auch so manches davon. Auch im Modellflugsport kamen einige Drachenflugmodelle auf den Markt, die, genau wie ihre großen Drachenbrüder, den Nachteil hatten, daß sie sich nach einer bestimmten Gleitflugzeit und natürlich von den Winden und der Thermik abhängig, mehr oder weniger schnell wieder auf der festen Erde befanden. Da die richtigen Drachenflieger, zu - mindest einige von ihnen, daran gingen, ihre Fluggeräte zu motorisieren und diese dadurch zu Leichtflugzeugen machten, konnte die Modellbaubranche auch nicht zurückstehen und brachte einige mehr oder weniger naturgetreue Nachbauten heraus. Eines dieser Semi-Scale-Modelle stammt von der Firma FT Merati aus Muggio in Italien und wird in Österreich von der jungen, aber dafür sehr ambitionierten Firma Aircom-Flugtechnik vertrieben.

Ikarus heißt dieser motorisierte Drache, welcher der Nachbau eines in Italien in Wirklichkeit produzierten Leichtflugzeuges ist. Bei Öffnung der großen Schachtel (irgendwie geht sie schon in das Auto hinein) fallen dem sachkundigen Auge sofort zwei Sachen auf: erstens die übersichtlich abgepackten und nummerierten Kleinteile und zweitens die vielen unterschiedlichen langen Alurohre und -profile.

Eines kann man "mit dem Brustton der Überzeugung" sagen, daß dieser Bauatz wirklich alles (selbstverständlich ohne Motor, Tank Fernsteuerung und Lack oder Folie) enthält, was zum Bau des Ikarus benötigt wird.

Die beiliegende Bauanleitung - Bauanleitung ist etwas hochtrabend ausgedrückt - besteht aus einem Blatt, auf dem in einer Art Explosionszeichnung das fertiggestellte Modell zu sehen ist. Hier muß ich schon mit etwas herber Kritik kommen, denn für einen Modellbauanfänger ist dies einfach zu wenig. Ein kleiner Wink an den Vertreter des Baukastens (Aircom Flugtechnik): eine leicht verständliche Bauanleitung in deutscher Sprache wäre wünschenswert!



Oben: Der Ikarus fertig zur Montage.

Unten: So sieht der fertige Flugdrache aus.



Der Zusammenbau des Modells geht sehr rasch voran und beschränkt sich auf eine reine Montagearbeit mit Schraubenzieher und Zange. Einige Bohrungen in Aluminiumteilen müssen etwas nachgearbeitet werden, was aber keinerlei Probleme aufwirft. Im Bausatz ist auch ein buntes und gefaltetes Stück Stoff aus einer Kunstfaser zu sehen, welches sich beim Entfalten als äußerst reißfestes Segel entpuppt. Das Höhen- und Seitenleitwerk besteht aus Balsabrettchen, bei denen ausschließlich die Kanten zu brechen, die Scharniere anzu-

bringen und die Oberflächengestaltung (beim Testmodell wurde einfach Folie aufgebügelt) zu machen sind. Laut Plan wird das Seitenleitwerk oben und unten mittels Holzschrauben an dem Alurahmen befestigt. Die schien mir etwas zu unsicher (Vibrationen) und ich harzte jeweils zwei 3 mm Gewindestangenstücke ein. Dies hat den Vorteil, eines sicheren Leitwerkssitzes durch Stopmmuttern und einer raschen Demontierbarkeit. Als Motor wurde ein 6,5 cm³ Webra Speed mit einem "leisen Auspuff (Resosilent)" eingebaut. Der Hersteller (Merati) läßt auch den Einbau eines 10 cm³ Motors zu, wobei ich hier einige Bedenken habe, da der Flugdrache offensichtlich übermotorisiert ist. Drei Kanäle (Motordrossel, Seite und Höhe) reichen zur Steuerung des Modells aus.

Gespannt war ich auf den Erstflug. Das Modell wurde zum Transport durch Lösen einiger Schrauben komplett zerlegt und nahm im Kofferraum sehr wenig Platz ein.

Nach den üblichen Vorbereitungen am Flugplatz wurde der im Modell bereits eingelaufene Motor angeworfen, der Ikarus auf die Piste gestellt und mit etwas Herzklopfen langsam Gas gegeben. Am Anfang hatte ich einige Schwierigkeiten mit dem Geradelauf des Modells, welches sehr rasch auf das große Seitenruder reagiert. Nach einigen Versuchen klappte es dann: der Ikarus nahm Fahrt auf - ein leichtes Ziehen am Höhenruder und er war frei - der Drache befand sich in seinem Element! Auf einer entsprechenden Sicherheitshöhe angelangt, wurde das Überziehverhalten getestet. Ich kann Sie beruhigen, die Eigenstabilität ist gewaltig. Die Langsamflugeigenschaften sind sehr gut, und es ist wunderschön anzusehen, wie das Gerät mit leise schnurrendem Motor fliegt. Selbst die Landung

ist ohne Probleme: mit gedrosseltem Motor hereinschweben und aufsetzen. Auch eine Landung mit abgestelltem Motor bereitet keinerlei Schwierigkeiten.

Zusammenfassend möchte ich feststellen daß der Ikarus ein interessantes und vor allem ungewöhnliches Flugmodell ist. Er bietet fast keine baulichen Probleme, ist schnell fertig und fliegt so gut, daß auch der Neuling im RC-Flug ihn steuern kann. Die Zerlegbarkeit ist außergewöhnlich, sodaß der erforderliche Trans-

portraum sehr gering ist. Der Ikarus ist ein Modell, welches sehr viel Aufsehen erregt und auch bei einem Flugtag sicher einigen anderen Modellen die Schau stehlen kann.

Technische Daten :

Segelspannweite :	175 cm
Rumpflänge :	167 cm
Motor :	Webra Speed 40
Fernsteuerung :	Webra FMSI (5 ⁺ 2) mit 3 Servos.

Letzte Meldungen!

BEI DEM AM 13. NOVEMBER 1982 STATTFGEFUNDENEN LUFTFAHRERTAG DES ÖAEC WURDEN DREI MODELLFLIEßER GEEHRT :

Karl WASNER, LSL und Vizepräsident von Vorarlberg erhielt von der FAI für seine Leistungen auf internat. Gebiet das DIPLOM PAUL TISSANDIER zuerkannt.

Robert GRILLMEIER, ONF und LSL sowie Karl WASNER wurden für ihre Leistungen vom Bundespräsidenten mit der Verleihung des GOLDENEN VERDIENSTZEICHENS geehrt.

Heinz SEKIRNJAK erhielt aus der Hand des Präsidenten den Heri KARGL-Pokal als Jahresbester 1981/82 in der Klasse RC/MS verliehen.

UND WIEDER SIEGTE HANNO PRETTNER IN LAS VEGAS !

SLOTS A FUN CASINO
CIRCUS CIRCUS
"THE STRIP"
Las Vegas, Nevada
Photo by Don Casper



POST CARD

An den
Österr. AERO CLUB
ZEITSCHRIFT "PROP"

Prinz-Eugenstr. 12
A-1040 WIEN

AUSTRIA-EUROPE

Dist. by Las Vegas News Agency, Las Vegas, Nevada

Platzierung
Boston, MA 02130

WIR GRATULIEREN ALLEN
RECHT HERZLICH !!!

Modellfall.



Wer die absolute Spitze in einem Sportzweig erreichen will, muß viele Voraussetzungen mitbringen: Talent ist nur die Basis, die Summe der anderen Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, überwiegt. Hanno Prettner, oftmaliger Weltmeister im Modell-Kunstflug der Klasse F3A und Gewinner zahlloser nationaler und internationaler Bewerbe ist sozusagen die personifizierte Summe aller Voraussetzungen – ein Modellfall eines Modellathleten.

Wir von Castrol sind stolz, daß der Weltmeister seit Jahren erfolgreich unser Produkt Castrol MSSR als Schmiermittel für seine Modellmotoren einsetzt. Castrol MSSR – ein Modellfall für jeden Modellbauer.



Der Sieg hat viele Väter. Castrol ist der Vater vieler Siege.



DIE ELEKTRO-FLITZ STORY

Hans Scholz

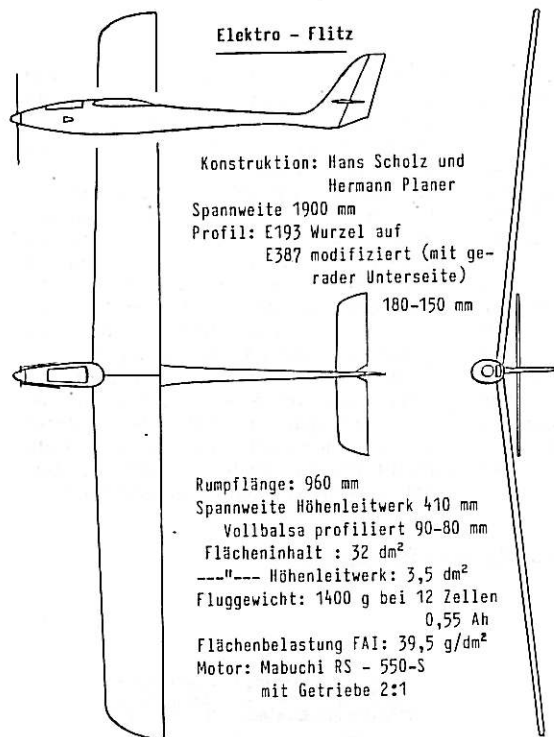
Der ELEKTROFLUG gewinnt auch in Österreich langsam aber sicher mehr und mehr Anhänger. Nachdem in unserem Club, dem TMC-Innsbruck, vor einigen Jahren bereits die ersten Versuche im ELEKTROFLUG gemacht, aber bald wieder enttäuscht aufgegeben wurden, hielt sich hartnäckig die Meinung, Elektroflug ist nichts, man braucht mindestens 3-4 Minuten Motorlaufzeit, um auf ca. 150 Meter Höhe zu gelangen. Die Segelleistung, bedingt durch schwere NC-Batterien und Motoren wäre katastrophal, außerdem sauteuer, und so rührte sich lange Zeit nichts im ELEKTROFLUG!

Trotz dieser negativen Meinung begannen vor zirka einem Jahr ein paar Vereinskameraden und ich mit dem ELEKTROFLUG. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, wie durchgebrannte Motoren wegen zu großer Propeller oder Kurzschlüsse am Boden usw., stellten sich die ersten Erfolge ein. Und so beschlossen wir in Ermangelung entsprechender Wettbewerbe in Tirol und benachbarten Bundesländern, uns am Internationalen Militky-Cup in Pfäffikon in der Schweiz zu beteiligen. Kurz vor dem angegebenen Wettbewerbstermin trafen wir in Pfäffikon ein, es gibt zwei Orte gleichen Namens zirka 40 km voneinander entfernt und natürlich fuhren wir falsche Pfäffikon an und bis wir uns zum richtigen Ort durchfragten, war es bereits kurz vor Wettbewerbsbeginn. Aber auch hier wurde der Wettbewerb mit etwa einer Stunde Verspätung begonnen und so blieb uns noch Zeit, die Modelle und Ausrüstung der Konkurrenten zu besichtigen. Unsere Gesichter wurden lang und länger, als uns bewußt wurde, daß wir so ziemlich die einzigen Wettbewerber waren, welche Normalmodelle, das sind Modelle von zirka 2,5 bis 3 m Spannweite, mit einem Antriebsakku von nur 10 Zellen und billigen Mabuchi-Motoren 550 S flogen. Nur wenige der

anwesenden Spezialisten flogen mit weniger als 20 Zellen, ein Experte hatte sogar einen 30 Zellen Antriebsatz dabei. Sündteure Cobalt-Samarium Motore, Ladegeräte mit Digitalen Voltmetern und mehreren KFZ-Batterien mit zirka 60 Ah als Ladestation, gehörten zur Normalausrüstung der dort anwesenden Elektroflieger.

Unser kleines Club-Team war einhellig der Meinung, diese aufwendige Materialschlacht auf Dauer nicht mitzumachen. Wir bedauerten es, daß es international keine Wettbewerbsklasse gibt, welche durch Beschränkung der Zellenzahl oder des Gesamtgewichts den Materialaufwand in Grenzen hält. Ein Modell aber begeisterte uns geradezu und zwar der Winzling des Belgiers Rick Ruysink mit nur 1,8 m Spannweite, 16 cm Flächentiefe, Gewicht 1,2 kg mit 12 Zellen, 0,475 Ah und Mabuchi 550 S mit Getriebe 2 : 1. Dieses Modell zeigte sehr schöne Steig- und Wertungsflüge und konnte sich entsprechend vor uns plazieren. Bereits auf der Rückfahrt von Pfäffikon beschlossen wir, ein Elektroflugmodell etwa dieser Größe zu konstruieren und zu bauen. Obwohl ich schon mehrere Jahre keine GFK-Rumpf mehr gefertigt hatte, machte ich mich sofort an die Arbeit, eine Positivform für einen Epoxidharzrumpf zu erstellen. Nachdem ich mich mit meinem Clubkollegen Hermann Planer über Flügelgeometrie, Spannweite und Profil geeinigt hatte, ging dieser sofort daran, zwei paar Schalenflächen mit einem Roofmate Gerippe herzustellen. Durch diese Arbeits-Teilung hatten wir bereits fünf Wochen nach Pfäffikon die ersten Rohbaumodelle fertig, die wir spontan ELEKTRO-FLITZ taufte.

Die ersten Testflüge verliefen verheißungsvoll, und bald hatten wir die kleinen Modelle eingetrimmt und konnten wettbewerbsmäßig trainieren.



Der nächste Wettbewerb, das 3. Internationale Elektrofliegen in Feldkirchen in Kärnten, zu dem uns der Elektroflug-Fachreferent Helmut Kirsch bereits beim Militky-Cup eingeladen hatte, sollte für unseren ELEKTRO-FLITZ der erste Vergleich mit der Konkurrenz werden.

Leider fiel dieser Vergleich wie so mancher Wettbewerb in das berühmte Wasser. Die Veranstalter gaben sich die größte Mühe, wenigstens die Motorseglerklasse mit zwei Durchgängen über die Runden zu bringen, um den zum Teil weit hergereisten Teilnehmern einen Wettbewerb zu bieten. Daß dabei für einige Modellflieger die Flugbedingungen bei starkem Regen nicht optimal waren ist verständlich. Und deshalb ist der Vergleich unseres ELEKTRO-FLITZ mit der Konkurrenz auch nicht überzubewerten, wir konnten uns gegenüber Pfäffikon deutlich steigern. Dort gute Wetterbedingungen und weit unter 400 Punkte, in Feldkirchen schlechte Bedingungen und sicher 400

Punkte Marke überschritten. Unsere besten Trainingsergebnisse von 450-470 Punkte konnten wir zwar nicht erreichen, was wir aber zum Teil auf die schlechten Bedingungen schieben können, einer oder etwas muß ja die Schuld sein!

Das Fazit für unseren ELEKTRO-FLITZ ist, daß man mit diesem weitaus geringeren materiellen Aufwand, die absolute Spitze nicht gefährden kann, das war uns schon vorher klar, aber der Abstand sollte geringer werden. Was wir uns auf Grund unserer Trainingsergebnisse auch erhoffen konnten, man trainiert aber erstens bei schönem Wetter und ist zweitens nervlich nicht so angespannt wie im Wettbewerb!

So kleine Modelle haben erst eine Chance, wenn eine begrenzte Klasse oder eine allgemeine Begrenzung z.B. auf 2 kg Gesamtgewicht ausgesprochen wird.

Das waren in groben Zügen die Vor- und Hintergründe, die uns zum Bau eines so kleinen Elektroflugmodells bewogen haben.

Zum Schluß möchte ich auf Wunsch des Fachreferenten Kirsch eine kleine Übersicht über den finanziellen Aufwand des E-Flitz geben!

Das Modell selbst kann bei eigener Herstellung, ob mit Epoxi oder Balsarumpf ist kostenmäßig unerheblich, für etwa S 500,- bis 700,- hergestellt werden.

Zur Fernsteuerung möchte ich nur sagen, daß sehr kleine Servos, z.B. MPX-Pico, obligatorisch sind. Es sind 3 Stück notwendig für die Seite, Höhe und die Kabinenhaube als Landehilfe aufklappbar. Der Antrieb erfolgt mit einem Mabuchi 550 mit Getriebe 2:1 der Firma Graupner, kostet S 420,-. Der Antriebsakku besteht aus 12 Zellen der Marke Sanyo mit der Bezeichnung SCF 600 bezogen vom Düsseldorfer Elektronik-Versand zum Preis von zirka S 60,- per Stück mit Lötkontakten. Die Klappluftschraube ist eine Kombinati-

on aus der Graupner 2-Blattschraube mit den Propellerblättern der Carera Student-Luftschaube. Kostenaufwand für Graupnerschraube und Studentersatz zusammen ca. S 320,-. Zum Laden verwende ich eine Titan Ladeautomatik mit Widerstandskabel. Ich lade mit Doppelladekabel 2x6 Zellen in ca. 20 min. Kostenpunkt mit Ladekabel, Widerstandskabel usw. ca.S 850,-. Der Schalter, der den Motor aus- und einschaltet ist von der Firma Benker Modellbau-Elektronik, bewältigt 8-20 Zellen bei einem Strom bis 30 A und kostet S 350,-. Damit wäre ich mit den großen Brocken am Ende, aber jedermann weiß, daß natürlich einige % für diverse Kleinteile etc. dazukommen, welche aber auch ins Geld

gehen.

Bemerken möchte ich noch, daß mit nur einem Antriebsakku längere Abkühl- und Ladepausen in Kauf genommen werden müssen, welche natürlich erheblich kürzer werden. Bei zwei und ab drei Sätzen kann man beinahe pausenlos fliegen. Aber diese Entscheidung muß jeder selbst treffen. Ich hoffe mit diesen Ausführungen so manchen Zögernden die Entscheidung zu erleichtern und wünsche mir für die Zukunft nur eine Gewichtslimitierung bei gleichem Flugprogramm, denn das int. Programm mit Strecken- und Dauerflug kann kaum verbessert werden und ist dem heutigen Können der Piloten bestens angepaßt und anspruchsvoll. Bleibt also nur zu hoffen, daß die Zahl der Veranstaltungen im Inland zunimmt.



ALLES FÜR DEN FLUG- MODELLBAU

Postversand

Dr. Tyroltgasse 15
8786 Rottenmann
Tel.: 03614/22 80



F3A-Weltmeister Hanno Prettner berichtet:

DIE WELTMEISTERSCHAFT IM BEMANNTEN KUNSTFLUG

SPITZERBERG 1982 / ÖSTERREICH

MIT DEN AUGEN EINES MODELLFLIEGERS

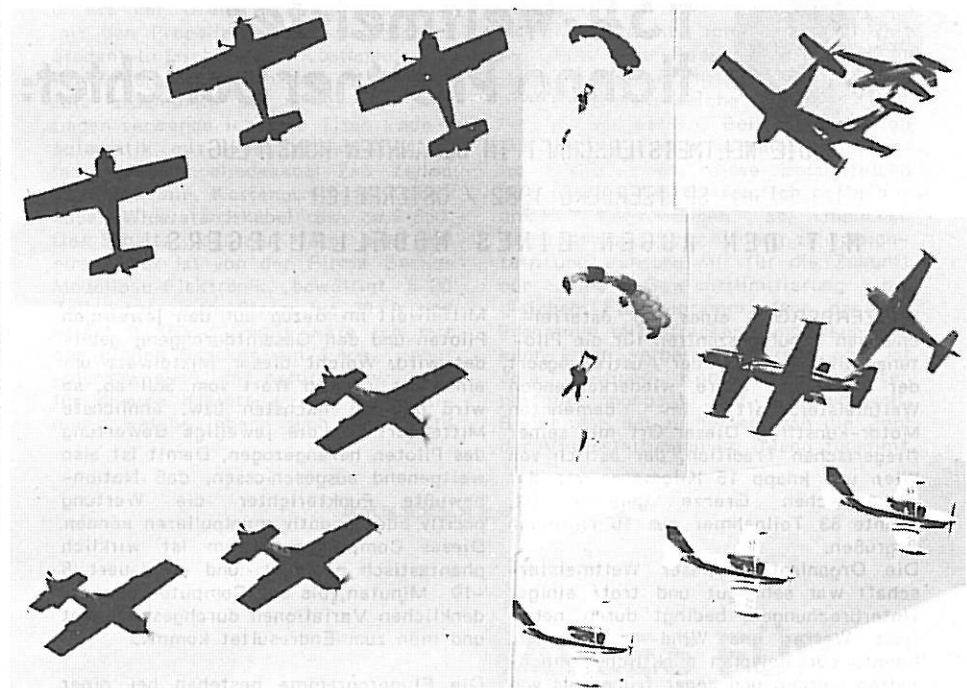
SPITZERBERG - eines der österreichischen Schulungszentren für die Pilotenausbildung - war der Austragungsort, der alle zwei Jahre wiederkehrenden Weltmeisterschaft im bemannten Motor-kunstflug. Dieser Ort mit seiner fliegerischen Tradition, der östlich von Wien und knapp 15 Kilometer vor der tschechischen Grenze gelegen ist, konnte 83 Teilnehmer aus 16 Nationen begrüßen.

Die Organisation dieser Weltmeisterschaft war sehr gut und trotz einiger Unterbrechungen, bedingt durch nebeliges Wetter und Wind bzw. Regen, konnte der Zeitplan pünktlichst eingehalten werden und sogar früher als vorgesehen, beendet werden. Peinlichst genau wurden die Windmessungen durchgeführt, und als Modellflieger ist es mir aufgefallen, daß der Wettkampf bei Windgeschwindigkeiten über dem zulässigen Limit von 10 m/s sofort abgebrochen wurde. Damit ist wenigstens teilweise sichergestellt, daß sämtliche Piloten annähernd dieselben Bedingungen vorfinden können. Übrigens ist für meine Begriffe die Abbruch-Windgeschwindigkeit relativ niedrig, wenn man bedenkt, bei welchen Windgeschwindigkeiten ich schon z.B. in Las Vegas mein Programm absolvieren mußte. Und das Fluggewicht der Modelle ist bei weitem viel geringer als das der Großen.

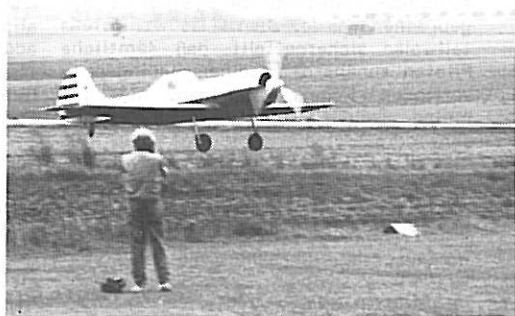
Interessant ist auch das Bewertungssystem, wobei sämtliche Punkterichter ihre Wertung abgeben und diese kommt dann in den Computer. Nach Ende eines jeden Durchganges wird dann die Wertung aufgrund eines von Ing.Bauer entwickelten Computerprogramm korrigiert. Diese Korrektur sieht so aus, daß von jedem Punkterichter der

Mittelwert im Bezug auf den jeweiligen Piloten und den Gesamtdurchgang gebildet wird. Weicht dieser Mittelwert um einen bestimmten Wert vom Soll ab, so wird der am nächsten bzw. ähnlichste Mittelwert für die jeweilige Bewertung des Piloten herangezogen. Damit ist also weitgehend ausgeschlossen, daß Nationen bewußte Punkterichter die Wertung positiv oder negativ manipulieren können. Dieses Computerprogramm ist wirklich phantastisch gemacht, und es dauert 8-10 Minuten, bis der Computer alle erdenklichen Variationen durchgespielt hat und man zum Endresultat kommt.

Die Flugprogramme bestehen bei einer Weltmeisterschaft aus dem bekannten Pflichtprogramm, aus der unbekannten Pflicht, aus der Kür und aus dem 4-Minuten Free-Style-Programm. Aus zeitlichen Gründen, wird jeweils nur ein Durchgang pro Programm geflogen, und alle vier Durchgänge werden abschließend addiert. Für jede Disziplin wird ein Weltmeistertitel vergeben, wobei natürlich der Gesamtgewinn an höchster Stelle steht. Alle Flugfiguren sind im Aresti-System gezeichnet und auch die Bewertung bzw. Koeffizienten werden aufgrund des Aresti-Kataloges herangezogen. Das Pflichtprogramm wird von der internationalen Flugkommission zusammengestellt und ist deshalb jedem WM-Piloten schon einige Monate vor der WM bekannt. Er kann das Programm zur Genüge trainieren, und im heurigen Jahr ist diese bekannte Pflicht identisch mit dem Pflichtprogramm, welches auch beim Tournament of Champions in Las Vegas geflogen werden muß. Das Flugprogramm muß in einer imaginären Box geflogen werden, die das Ausmaß von ca. 1.000 x 1.000 x 1.000 Meter aufweist.



Die Verbandsflüge fanden bei allen Zuschauern ganz besondere Anerkennung, aber auch die Fallschirmspringer zeigten ihr Können.



Oben: Weltmeister SMOLIN (UDSSR) auf YAK 50 zeigt nach Beendigung seines Flugprogramms eine perfekte 3-Punkt - Landung.

Links: Es scheint so, als hätten bei WM's auch die "großen Brüder" Probleme mit den Motoren.

Sollte das Programm eine bestimmte Mindeshöhe unterschreiten, wird der jeweilige Pilot zuerst verwahrt und dann sofort disqualifiziert. An jeder Seite dieser Box sitzen Linienrichter, die jedes Hinausfliegen sofort weitermelden, was zu erheblichen Punkteabzügen führen kann.

Die unbekannte Pflicht ist das am schwierigsten zu fliegende Flugprogramm. Jeder teilnehmenden Nation ist es erlaubt eine Flugfigur zu bestimmen, die dann von der Jury in das unbekannte Pflichtprogramm eingebaut wird. Natürlich trachtet jeder die Flugfiguren so auszuwählen, daß der andere möglichst viele Schwierigkeiten damit hat. Dieses Jahr waren speziell die Snap (gerissenen Rollen) groß in Mode und nahezu 75% des Programms bestanden aus diesen Kombinationen. Es ist nicht erlaubt dieses Programm zu trainieren, und es liegt an der Routine und am Flugkönnen des jeweiligen Piloten, sich damit abzufinden.

Beim Kürprogramm ist es jedem Teilnehmer überlassen, aus der "Aresti-Bibel" sein Flugprogramm zusammenzustellen. Er hat die Möglichkeit aus über 8.000 Flugfiguren die für ihn optimalen auszusuchen und sie bis zu einem maximalen K-Faktor in einem Flugprogramm zu kombinieren. Jeder trachtet natürlich solche Flugfiguren auszuwählen, die dem jeweiligen Flugzeugtyp am besten entsprechen und dadurch bestens zu Geltung kommen.

Beim abschließenden 4-Minuten Free-Style-Programm an dem nur mehr das erste Drittel der bis dahin besten Piloten teilnehmen kann, ist generell alles erlaubt. Es können Flugfiguren geflogen werden, die vielleicht vom jeweiligen Piloten sogar zum ersten Mal vorgeführt werden. Wichtig ist nur, daß keine Wiederholungen auftreten und das ganze Programm flüssig gehalten wird. Ein äußerst entscheidender



Smolin und Kairis (beide UDSSR) besprechen vor dem Start die schwierigsten Passagen des Pflichtprogramms

Faktor ist auch die Zeit, da dieses Programm exakt vier Minuten dauern soll. Die Toleranzgrenze liegt bei ± 5 Sekunden. Für jede Sekunde Überzeit gibt es Strafpunkte und speziell durch die extrem hohen g - Belastungen in diesem Free-Style-Programm, kann es schon vorkommen, daß Stoppuhren ihren Geist aufgeben, so wie es beispielsweise im vergangenen Jahr bei der Europameisterschaft bei Wolfgang Dallach/BRD passiert ist oder heuer beim Pflichtweltmeister Kairis aus der UDSSR, der 25 Sekunden Überzeit geflogen hatte und dadurch nur am vorletzten Platz in diesem 4-Minutenprogramm zu liegen kam.



Leo Landenslager (USA) - Weltmeister 1980/81 - steht die Konzentration nach seinem Flug noch im Gesicht geschrieben.

Für mich war es ein "Muß" diese Weltmeisterschaft zu besuchen, da ich einerseits meine langjährigen Freunde aus den USA und den anderen Teilen der Welt wieder treffen konnte und andererseits wollte ich unbedingt den direkten Vergleich zwischen den russischen JAK's und den LASER-Typen beziehungsweise den PITS-Doppeldek - kern sehen. Ich hatte bis dahin noch keine Möglichkeit eine JAK im Wettkampf fliegen zu sehen. Auch wollte

ich mir unbedingt die verschiedenen Passagen in den einzelnen Flugprogrammen ansehen, wie sie je nach Flugzeugtyp und Pilot unterschiedlich gemeistert wurden. Mit einem Wort zu sagen, es hat sich wirklich ausgezahlt. Man konnte auch viele Modellflieger treffen, die dieses Ereignis wahrgenommen haben.

Im 2. Teil meines Berichts werde ich einen Vergleich der Flugzeugtypen und -stile bringen.




Bei der Siegerehrung am Spitzerberg gab es fast nur russische und amerikanische Sieger. Am Stockerl standen Amerikaner und Russen friedlich vereint. Zuweilen gab es eine reine Nationenreihung der einen oder anderen Großnation, wie auf den beiden Bildern zu sehen ist. Kleine Nationen sind nur wenig in Erscheinung getreten.

Fotos: Hanno Prettnner und Heinz Eckmann



MODELLBAUKASTEN

WEIHNACHTSSONDERANGEBOT

MPR 26 SERVO

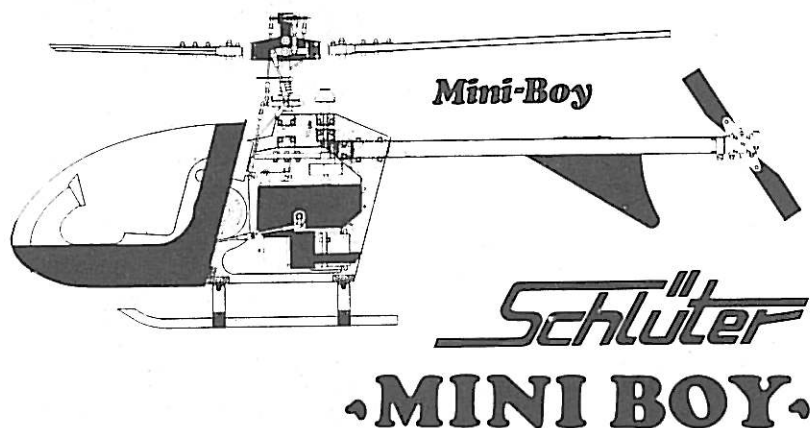
VARIOPROP EXZELLENT T 3014

M. LUTHWIG

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

4. *Schlüter* AUSTRIA CUP

1. JOSEF BRENNSTEINER
2. EWALD HEIM
3. THOMAS KOPP
4. MICHAEL DAVIDEIT



Kleinhubschrauber bis 6,5 ccm Motor. Kollektive und zyklische Blattverstellung. Autorotationsfreilauf. Heckrotorausgleich. Motorstart von oben. Ganzmetallbauweise. Alle Wellen kugelgelagert. Direkter Wellenantrieb für Heckrotor. Sichtbarer Kraftstofftank. Kabine mit Pilotensitz. Vollsamm. Rotorblätter. Rotordurchmesser 930 mm. Schwenkgelenke. Gummidämpfer. Ungewöhnlich hohe Flugstabilität. Sehr präzise Steuerfolgsamkeit. Kunstflugerweiterung.

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

1. EUROPAMEISTERSCHAFT IM ELEKTROFLUG

Ein Bericht von E-Fachreferent und Teilnehmer an dieser EM, Helmut Kirsch.

Zum ersten Mal in der Geschichte des Modellfluges wurde in dem reizvollen Städtchen Amay in Belgien in der Zeit vom 16. bis 19. September 1982 die 1. Europameisterschaft im Elektroflug, in den Klassen F3E, Pylon und F3E Acro sowie Stand off Scale durchgeführt.

Als verwöhnter Mitteleuropäer war man zunächst erstaunt über die schlechte Beschaffenheit des Landeplatzes, welcher Furchen und Löcher bis zu 20 cm Tiefe aufwies und somit alles andere als vorbildlich für die Austragung einer Europameisterschaft im Elektro-Segelflug zu bezeichnen war.

Das Training war vom Veranstalter für Donnerstag vorgesehen. Leider blieb dieses geplante Training nur Theorie. Es wurde kreuz und quer durch die Gegend geflogen, wobei die Disziplin sehr zu wünschen übrig ließ.

Am Freitag sollte laut Programm die Europameisterschaft um 7,30 Uhr beginnen. Begonnen wurde sie aber erst um 10,00 Uhr, auf Grund von diversen Schwierigkeiten.

Der 1. Durchgang war für die österreichischen Teilnehmer die erste große Enttäuschung. Bei Helmut Kirsch mußte der 1. Durchgang gleich zweimal wiederholt werden (Refly), weil ungeschulte Wendemarkenrichter die erste Zeitnahme verschlafen haben. Nach Protest des Piloten durfte dieser Durchgang wiederholt werden. Im 2. Durchgang wurde erneut auf die Zeitnahme vergessen – und das nach etwa 80 Starts im 1. Durchgang der Europameisterschaft, wo man eigentlich erwarten mußte, daß die Wendemarkenrichter inzwischen schon eingearbeitet wären.

Ein weiterer Protest blieb jedoch erfolglos, da der Wettbewerbsleiter anscheinend total überlastet war



Bei Rudolf Freudenthaler waren im 1. Durchgang gute Flugbedingungen vorhanden, so daß er mit 465 Punkten im vorderen Mittelfeld lag. Auf Grund der von den Punktrichtern verschuldeten Fehlleistungen lag Helmut Kirsch damit im 1. Durchgang am letzten Platz.

Am Samstag, dem 2. Wettbewerbstag, der unter gleichen hervorragenden Wetterbedingungen stattfand, konnte Helmut Kirsch den fünf besten Flug des Tages fliegen, der ihn in der Zwischenwertung schon in das Mittelfeld schob. Rudolf Freudenthaler konnte seine Mittelfeldplatzierung festigen. Mit einem guten 2. Flug konnte er ruhig seinen 3. Durchgang abwarten.

Die entscheidende Wende brachte dann bei den Österreichern der dritte Durchgang.

Helmut Kirsch konnte sich mit einem herrlichen Flug mit 1013 Punkten Gesamtwertung am Ende noch einen 6. Platz erkämpfen, während Freudenthaler sich mit 992 Punkten den 7. Platz sichern konnte.

In der Pylon-Klasse nahm Rudolf Freudenthaler ebenfalls teil.

Während er die beiden ersten Durchgänge mit guten Resultaten absolvierte und im ersten Drittel des Rennens lag, wurde er im dritten Durchgang wegen eines Modell-Übergewichtes von nur wenigen Gramm disqualifiziert.

Zweifacher Europameister wurde Denis Kuhn aus der BRD. Er gewann souverän in der Klasse F3E-Segler und der Klasse F3E-Pylon.

Die Ergebnisliste der ersten zehn Gewinner - von insgesamt 22 gewerteten EM-Teilnehmern sieht wie folgt aus :

1. und Europameister					
D. Kuhn	D	597	558	564	1161 Punkte
2. U. Ambühl	CH	519	570	537	1107 "
3. R. Hersperger	CH	545	506	537	1082 "
4. N. Hübner	D	453	521	532	1053 "
5. T. Levin	D	511	536	225	1047 "
6. Helmut Kirsch	A	120	511	502	1013 "
7. Rudolf Freudenthaler	A	465	485	507	992 "
8. Thielen	NL	448	485	491	976 "
9. F. Maes	B	464	460	488	952 "
10. H.J.Sommerauer	CH	458	476	475	951 "

Wenn man bedenkt, daß die österreichischen Teilnehmer erst 2 Jahre in dieser Disziplin fliegerisch aktiv sind, so kann man mit dem Resultat durchaus zufrieden sein.

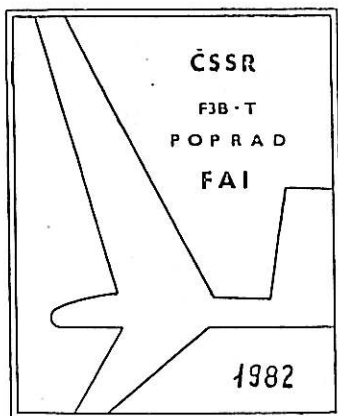
Es wäre wünschenswert, wenn sich mehr Modellflieger für diese umweltfreundliche Art des Fliegens begeistern könnten. Bei einem dritten Teilnehmer des österreichischen Teams wäre auf Anhieb der dritte Platz in der Mannschaftswertung möglich gewesen.

Wenn man bedenkt, daß die belgische Lebensart anscheinend keinen Streß kennt, wird man vielleicht die etwas langsamere Gangart verstehen können,

mit der die Computerauswertung, Zeitnahme bei den Durchgängen etc. vorgenommen wurden.

Es wäre vielleicht einer Überlegung wert, bei der Vergabe von Europa- oder Weltmeisterschaften Modellflugplätzen und Veranstaltern den Vorzug zu geben, die über ein geeignetes Fluggelände und gut geschulte Funktionäre verfügen.

Besonders zu erwähnen wäre noch, daß die meisten Wettbewerbsmodelle Eigenkonstruktionen waren und zu 90 % mit den inzwischen zur Perfektion herangereiften KELLER Motoren gepowert waren.



SCHÖNE ERFOLGE UNSERER F3B-FLIEGER IN POPRAD / CSSR

Ende Juli fand in Poprad/CSSR der nun schon traditionelle F3B-Seglerwettbewerb statt.

Aus Österreich nahmen 8 Modellflieger an diesem Wettbewerb teil und schlugen sich recht gut. Es waren insgesamt 59 Teilnehmer aus den Ländern CSSR, Polen, Ungarn, Bulgarien, Jugoslawien, Deutschland und Österreich am Start.

Leider haben wir außer der Ergebnisliste keinen Bericht erhalten.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE in Klasse F3B

siehe nächste Seite

1. Bayer Frantisek	CS	2898	2863	2976	8737	Punkte
2. Hertzitz Armin	D	2804	2794	2910	8508	"
3. Hozava Jan	CS	2788	2669	2630	8137	"
4. Dopler Johann	A	2669	2542	2823	8034	"
10. Fiel Walter	A	2899	2257	2530	7686	"
12. Lang Franz	A	2668	2363	2519	7550	"
17. Meissl Andreas	A	2715	2385	2216	7316	"
33. Hoffmann Peter	A	2110	2578	2156	6844	"
34. Jorsa Martin	A	2414	2258	2133	6805	"
38. Ofner Edmund	A	2282	2419	2028	6729	"
42. Sturm Peter	A	2457	1400	2403	6260	"

Mannschaftswertung :

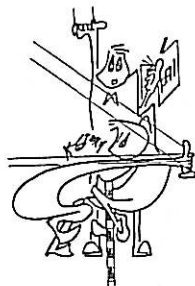
15 Mannschaften wurden gewertet.

1. CSSR 1	(Chalupnicek, Bayer, Horava)	24.610 Punkte
2. Österreich 1	(Dopler, Fiel, Lang)	23.270 "
3. CSSR 7	(Holas, Karnos, Vitasek)	22.718 "
9. Österreich 2	(Meissl, Hoffmann, Jursa)	20.965 "

INT. FESSELFUG

INTERNATIONALER FESSELFUGWETTBEWERB

11./12. September 1982 - Lugo / Italien



Beim Coppa d'Oro, einem internationalen Fesselflugwettbewerb in Lugano bei Ravenna, konnte das Salzburger F2C-Team Fischer Straniak in der Klasse Team-Racing den 4. Platz belegen. In diesem Jahr war die Konkurrenz stärker als in den Vorjahren, da auch die Holländer, Jugoslawen und ein Team aus Deutschland am Start waren.

Die Plätze eins bis drei wurden diesmal in folgender Reihenfolge von Brüderpaaren gewonnen :

Metkemeyer - Rossi - Cipolla.
In der Klasse Speed war unser Freund Marksteiner diesmal nicht am Start und konnte seine gute Vorjahresleistung von 249 km/h nicht wiederholen.

FESSELFUG - EUROPACUP 1982 - UTRECHT, 2./3. Oktober 1982

Dank der guten Beziehungen unseres ÖMV-Landesobmannes Johann Niederwimmer bei der Firma Porsche Salzburg erhielten wir für die lange Anreise von zirka 1200 km einen neuwertigen VW-Bus zur Verfügung gestellt. Die Abfahrt erfolgte am Freitagabend bei strömendem Regen. Nach zwölfstündiger

Fahrt kamen wir bei schönem Wetter etwas müde am Wettbewerbsort an und schon begann das Nationentraining. Pünktlich um 14 Uhr wurde der Wettbewerb mit Team-Racing eröffnet, an dem sich 7 Länder mit ihren Mannschaften beteiligten.

Nach beiden Vorläufen lagen die Salzburger Fischer/Straniak mit einer Zeit von 3'39" hinter den Dänen Gschwendtner/Mau an 2. Stelle. Die Tiroler Marksteiner/Tschenet erreichten 4'35" und konnten sich, mit großen Schwierigkeiten kämpfend, nicht für das Semifinale qualifizieren.

Außerst hart ging es im Semifinale her, wobei es der Jury nicht gelang, objektiv zu handeln und die Holländer in ihrer Flugweise sehr bevorzugte. Nach den zwei Semifinalläufen verfehlten Fischer/Straniak den Endlauf um 3 Sekunden und erreichten im Endklas-

sement den 5. Platz.

In der Klasse Geschwindigkeitsflug wurden eher bescheidene Ergebnisse erzielt. 50 % der Teilnehmer fielen allein im 1. Durchgang aufgrund der schlechten Startbahn aus, darunter leider auch unser Pechvogel Marksteiner.

Nach einem gemütlichen Fondue-Abend, bei dem, wie immer, Erfahrungen unter den Fliegern ausgetauscht wurden, traten wir am Montag früh die lange Heimreise an, womit für die Fesselflieger die Flugsaison für das Jahr 1982 zu Ende ging.

Die Ergebnisse :

Hans Straniak

Klasse F2C - Team-Racing :

1. Metkemeyer/Metkemeyer	NL	3'51"	3'41"	3'29"	4'11"	7'14"
2. Heaton/Woodside	GB	3'47"	3'44"	3'41"	3'40"	7'30"
3. v.Uden/v.Uden	NL	3'41"	4'00"	3'40"	3'43"	8'20"
4. Gschwendtner/Mau	DK	3'33"		4'08"		
5. Fischer/Straniak	A	3'49"	3'39"	3'45"	3'43"	
19. Marksteiner/Tschenet	A		4'35"			

Klasse F2A - Speed :

1. Lenzen	D	000,00	258,06	262,77	km/h
2. Urban	CH	000,00	253,88	258,06	km/h
3. Bilat	CH	255,50	256,23	252,28	km/h
11. Marksteiner	A	ohne Wertung ----			

Anmerkung der Redaktion :

Die vorgelegten Ergebnislisten der vorhergehenden internationalen Wettbewerben (!) entsprechen in keiner Hinsicht den internationalen Bestimmungen und Vorschriften. Das Mindeste was man von einer Ergebnisliste verlangen könnte wäre die Nennung des vollen Namens. Ganz besonders gilt das auch für die EUROPAMEISTERSCHAFT der Elektroflieger.

Die österreichischen Vereine legen schon bei den kleinsten Wettbewerben viel exaktere Ergebnislisten vor. Macht bitte weiter so und nehmt Euch kein Beispiel an manchem sogenannten internationalen Wettbewerb !!!

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN Begriff für Qualität

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

7. INTERNATIONALES OKTOBERFEST-POKALFLIEGEN 1982 IN MÜNCHEN



Der Vorarlberger Karl Wasner Jun. siegt in der Einzelwertung und das Vorarlberger F3 B - Team WAK vom MSFC-Rheintal wird Mannschaftssieger !

Als einer der Saisonhöhepunkte zieht der Oktoberfestpokal des MCM München unter Ralf Decker gegen Ende der Flugsaison jedes Jahr eine große Zahl von F3 B-Anhängern - aber auch viele interessierte Zuschauer - an den nördlichen Stadtrand von München. Aus Österreich kamen diesmal 11 der 62 gestarteten Teilnehmer.

Der Oktoberfestpokal ist ja durch zwei Besonderheiten gekennzeichnet. Erstens ist es der wohl mit den meisten technischen Organisationshilfen ausgestattete F3B-Wettbewerb. Zweitens wird er nach der bei der Bundesliga üblichen, gruppenbezogenen Wertung geflogen, die speziell im Streckenflug -kein Refly und kein Streckenlimit - für uns ungewohnte, andere Taktik erfordert.

Aus heimischer Sicht besonders interessant das erstmalige Zusammentreffen der Piloten aus dem Osten und dem Westen Österreichs in diesem Jahr.

Wie schon öfter, so machte auch heuer eine herbstliche Hockdrucklage mit dem dazugehörigen Frühnebel, der leider bis Mittag anhält, die Hoffnung auf drei Durchgänge zunichte. Schwache, in der Höhenschichtung nicht einheitliche Winde führten bei einigen Piloten zu falschen Startrichtungsentscheidungen. Bereits im ersten Durchgang zeichnete sich ein sehr spannender Wettbewerbsverlauf in den Spitzenpositionen ab. Mit dem Idealergebnis von 3000 Punkten lag der (fliegende) Holländer Sweers vor dem Deutschen Decker 2998 Punkten in Führung. Mit 2944 Punkten war Karl Wasner jun. als bester Österreicher auf Rang 5, zweitbesten heimischer Pilot Karl Wasner sen. mit 2842 Punkten auf Rang 11 und A.Meissl mit 2817 Punkten auf Rang 15.

Krimiähnliche Spannung im zweiten und entscheidenden Durchgang. Mit der schnellsten Speedzeit des Wettbewerbes von 9,25 sek. "deklassierte" Wasner jun. alle anderen Speedzeiten und übernimmt mit 2909 Punkten die Führung im zweiten Durchgang. Wasner sen. belegt punktgleich mit Decker Rang vier und der Tiroler Aichholzer kommt in der Zwischenwertung des zweiten Durchganges auf Rang sieben.

Gespannt warten wir bis die Endresultate nach Wettbewerbsende bekannt werden. In der Einzelwertung siegt mit 5853 Punkten wieder einmal ein Österreicher. Staatsmeister Karl Wasner jun. stellte wieder einmal mehr seine derzeitige Spitzenstellung in F3B unter Beweis. Die nach dem ersten Durchgang führenden Sweers, NL und Decker, D, folgen punktgleich (nur durch Zehntelpunkte getrennt) mit 5787 Punkten auf den zweiten und dritten Rang. Fischer, D, 5766 und der WM-Fünfte W.Vauth, D 5636 Punkte belegen den vierten und fünften Rang. Karl Wasner sen. kommt auf sechs und 5631 Punkte. A.Meissl, 5545, Rang 10, G.Aichholzer, 5474, 13., H.Haller, 5018, 26., G.Dopler, 4920, 29., W.Fiel, 4833, 38., E.Lercher, 4787, 41., P.Hoffmann, 4634., P.Sturm, 4607, 41. und T.Loibl, 3409, 57. Rang erfliegen die anderen Österreicher.

Nochmals braust bei uns der Jubel auf, als bei der Mannschaftssiegerehrung der Sieg und damit der Wappenteller der Stadt München an das Seglerteam des MSFC RHEINTAL mit Wasner jun., Wasner sen. und E.Lercher mit 16.271 Punkten geht. Dieser zweite Teamsieg, nach St.Andre, in diesem Jahr ist wohl der schönste Lohn für ein ganzes Jahr Konstruktions-, Bau- und Trainingsarbeit des Seglerteams. Den zweiten Mannschafts-rang belegen die Deutschen mit 16.231 P. Italien 1 16.103, Rang drei. Österreich 2 (Fiel, Meissl, Hoffmann) 15.012 P. Rang 8, Ö1 (Loibl, Dopler, Sturm) 12.936, Rang 15.

telex ++ telex ++ telex ++ telex

Bei den österreichischen
F3A-Staatsmeisterschaften
belegten die Piloten

^ Hanno Prettner, Hermann Kowarz,
Heinz Kronlachner, Adolf Panz,
Gerh. Fritz, Konrad Weixelbaumer
mit Simprop-Fernsteuerungen
die Plätze 1,2,3,5,6 und 7.

^ Die Piloten Hanno Prettner und
Heinz Kronlachner verwendeten
einen Supertigre-Motor (im
Simprop-Vertrieb).

Wir gratulieren allen zu ihren
hervorragenden Leistungen.

Simprop Electronic
D-4834 Harsewinkel



13. INNVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN

RC III und F3 A in Schärding-Ranseredt

mit internationaler Beteiligung

am 26./27. Juni 1982

Trotz ungünstiger Wetterverhältnisse kamen von nah und fern in der Klasse RC III 21 und in der Klasse F3 A 11 Teilnehmer. Doch die Zahl 13 hat was für sich. Erstens mußten wir diesmal ohne unsere bewährte Jury, BSL Krill und LSL Niederwimmer auskommen und zweitens war der Wettergott – vielleicht aus Sympathie zu beiden bei uns nur einige Minuten sichtbar. Die andere Zeit nichts als Nebel, Wind und Nässe.

Trotzdem – wer kennt nicht die harten Burschen der Modellflieger – konnten am Samstag in der Klasse RC III alle drei Durchgänge geflogen werden, am Sonntag dagegen in der Klasse F3 A mit großer Mühe nur zwei Durchgänge, nachdem wegen Nebels und Nässe der erste Durchgang in F3 A nach Abstimmung – auf

Vorschlag von Konrad Weixelbaumer – mit 7 Ja- und 4 Nein-Stimmen erst um 13 Uhr begonnen werden konnte. Wind und Regen waren unsere Begleiter.

In beiden Klassen gab es harte Duelle zwischen Ortner und Kronlachner in der Klasse RC III und dem Deutschen Schweiker und Weixelbaumer in der Klasse F3 A – die beide von den heimischen Schärdingern gewonnen wurden.

Wie in Schärding üblich, wurde an beiden Abenden lang gefeiert – wie es sich für Modellflieger geziemt.

Aus Anlaß des 30-jährigen Bestehens der Schärdinger Flieger-Union bekam jeder Teilnehmer einen Pokal und außerdem wurden viele Sachpreise vergeben.

Die Siegerehrung wurde vom OÖ Landessektionsleiter, Erwin Mühlparzer, sowie dem Bürgermeister von Eggerding – in welcher Gemeinde unser Platz liegt – Herrn Johann Wieshammer – durchgeführt.



Die Sieger in RC III : Ortner und Kronlachner, links oben. Darunter Konrad Weixelbaumer und der Deutsche Schweiker.

Oben: Die immer stillen Mitarbeiter in der Kantine, die Frauen Weichaus, Späth und Stockinger.



13. Inntal-Wanderpokal - Klasse RC III - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - 13. Inntal-Wanderpokal

1. Ortner Josef	Schärdinger FU	2429	2580	2690	5270 Punkte
2. Kronlachner Heinz	U-Meggenhofen	2413	2506	2537	5043 "
3. Hülzl Hermann	Schärdinger FU	2078	2319	2347	4666 "
4. Lemmerhofer Franz	U-Waidhofen/Th.	2222	2278	2288	4566 "
5. Schmiedinger Franz	MFC Salzburg	2289	2160	2249	4538 "
6. Hiesel 4479, 7. Valland 4330, 8. Trettenbrein 4280, 9. Berger 4258, 10. Wultsch 4115, 11. Weichaus 4100, 12. Wunder 4039, 13. Hüller 3987, 14. Freynhofer 3909, 15. Rachbauer 3820, 16. Weniger 3689, 17. Doleyschi 3677, 18. Horvath 3492, 19. Hasler 3424, 20. Zier 3259, 21. Meindl 3230.					

13. Inntal-Wanderpokal - Klasse F3A - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - 13. Inntal-Wanderpokal ----

1. Weixelbaumer Konrad	Schärdinger FU	967	981	1948 Punkte
2. Schweiker Werner	FSG Knittlingen	968	971	1939 "
3. Kowarz Hermann	MFC Salzburg	936	938	1874 "
4. Panz Adolf	U-Meggenhofen	911	934	1845 "
5. Kaufmann Robert	Kermeß München	875	943	1818 "
6. Pfnür 1667, 7. Bauer 1640, 8. Leutz 1506, 9. Lipperer 808, 10. Holoubek 724, 11. Gruber 321.				



Aichfeldpokalfliegen

von Ernst Heibl

Für das verregnete AICHFELDPOKAL-FLIEGEN am 27. Juli, das im 1. Durchgang abgesagt werden mußte, wurden die F1A-Flieger am 19. September 1982, dem Neuaustragungstermin, voll entschädigt. Bei prächtigem Wetter konnte der Organisator, die FSG Ob.Murtal, 29 Teilnehmer aus ganz Österreich und sogar einen Gast aus der BRD begrüßen.

War am Anfang noch leichter Nebel, so gab es später beachtliche "Bärte", die sich in der Wertungsliste dadurch auswirkten, daß bis zum 5. Durchgang noch sechs Teilnehmer mit lauter "max" voran lagen. Da die Anzeigetafel nach jedem Durchgang neu gereiht wurde, hatte jeder Teilnehmer einen schönen Überblick über seinen jeweiligen Rang. Der zweimalige Gewinner des Wanderpokals, Dipl.VW Klaus Salzer, zählte zu diesem Zeitpunkt schon mit einem Absauser von 142 Sekunden nicht mehr zu den Sieg-anwärtern. Waren unter den Führenden bekannte Namen wie Kraus, Mang,

Zachhalmel u.s., so konnte sich diesmal so mancher "Unbekannte" in das Vorfeld schieben. Ganz stark flogen die Hausherrn von der Flugsportgruppe Oberes Murtal, die auch überlegen die Mannschaftswertung gewinnen konnten. Die Krönung des schönen und fairen Wettbewerbes waren zum Schluß die spannenden Fly-off - Flüge. Als einziger konnte der Wiener Werner Kraus nach perfektem Kreisschlepp die 4 Minuten max-Zeit erreichen. Auch die 221 Sekunden von Helmut Fuss sind eine Bestätigung für den zweiten Platz.

Dritter wurde Willibald Stocker und Fritz Mang mußte sich mit dem 4. Platz begnügen.

Wie bei jeder Veranstaltung, war auch hier ein kleiner Wermutstropfen festzustellen. Damit ist die Teilnehmerzahl in der Jugendklasse F1A gemeint. Wäre es nicht schön, wenn sich Jugendliche aus dem Raume Wien - bei den ÖM waren es von dort 3 - und aus den anderen Bundesländern auf diesem für den Freiflug bestens geeigneten Platz

einen sportlichen Wettkampf liefern könnten. Aber vielleicht könnten sich auch die Kärntner A-1-Flieger in der F1A-Klasse versuchen.

Im Bild die Sieger beim AICHFELDPOKALFLIEGEN von links nach rechts :

2. Helmut Fuss, UMFC-Neuhofen, Sieger
Werner Kraus, ÖMV-Wien, 3. Willibald
Stocker, FSG Ob.Murtal.



OFFIZIELLE ERGEBNISSE beim AICHFELDPOKALFLIEGEN in der Klasse F1A

1. Kraus Werner	ÖMV-Wien-Kagran	180 180 180 180 180 180 180 = 1260 + 240 = 1500 Sekunden
2. Fuss Helmut	UMFC Neuhofen	180 180 180 180 180 180 180 = 1260 + 221 = 1481 "
3. Stocker Willibald	FSG Ob.Murtal	160 180 180 180 180 180 180 = 1260 + 142 = 1402 "
4. Mang Fritz	ÖMV-Wien-Kagran	180 180 180 180 180 180 180 = 1260 + 099 = 1359 "
5. Heibl Werner	FSG Ob.Murtal	180 180 178 180 180 180 168 = 1246 "

6.Zachhalmel 1225, 7.Salzer 1222, 8.Mitsche 1191, 9.Kahlhofer 1171, 10.Pacher 1155, 11.Hofstadler 1144, 12.Kohlweg 1143, 13.Pold 1138, 14.Horcicka 1089, 15.Grüneis 1081, 16.Meusburger jun. 1045, 17.Laufenthaler 1035, 18.Ehrlich 1032, 19.Draschenbacher 1006, 20.Meusburger 980, 21.Tilli 971, 22.Tilli jun. 912, 23.Göd 896, 24.Truppe 841, 25.Zavodsky 795, 26.Wutzl 762, 27.Michelitsch 695, 28.Kalcher 364, Greiml 200 Sekunden.

Gast: Silz Bernd Ikarus Mainz 1009 Sekunden.

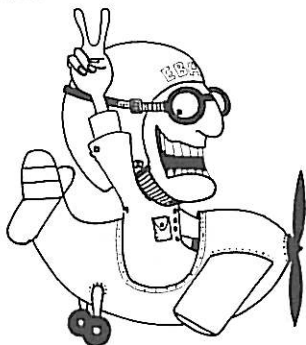
<u>Mannschaftswertung:</u>	1. FSG Oberes Murtal	3677 Sekunden
	2. ÖMV-St.Pölten	3341 Sekunden
	3. Niederösterreich	3106 Sekunden
	4. Kärnten	3028 Sekunden
	5. MFC-Finkenstein	2578 Sekunden

<u>JUGENDWERTUNG:</u>	1. Meusburger Harald jun.	LSV-Salzburg	867 Sekunden
	2. Tilli Albin, jun.	MFC-Finkenstein	614 Sekunden
	3. Gutmann Wolfgang	ÖMV-Weit	383 Sekunden

webra

**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**

In 80 Sekunden um das Feld.

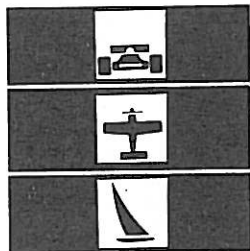


Fliegt „Herr“ Kindberg fort, fliegt er mit einer EBA-Maschine fort. In 80 Sekunden um das Feld.

Charles Kindberg unternimmt heute seinen Jungfernflog, bei dem er gleich einen Rekord aufstellen will: Er möchte eine Maschine seiner EBA-Eigenbau-Airlines in 80 Sekunden das große Feld umkreisen lassen...

Langsam hebt sie ab, steigt immer schneller, immer höher; entfernt sich mit in der Sonne glitzernden Tragflächen. 77, 78, 79, 80... mit sattem Brummen ist sie gelandet, steht stolz und majestätisch auf der kleinen Landebahn. Willy, der Freund von Charles Kindberg, ist begeistert. „Ich möcht' auch so ein Flugzeug.“ Charles lächelt. „Sag doch deinem Vater, er soll dir eines kaufen. Bei MINIMUNDUS in der *REP*. Dort gibt's eine ungeheure Auswahl – auch von Auto- und Schiffsmodellen...“

Überzeugen Sie sich selbst davon, lieber Modellbau-Freund – bei MINIMUNDUS in der *REP*. Wählen Sie unter Modellen aller Preis- und Schwierigkeitsklassen; lassen Sie sich von geschultem Fachpersonal beraten; kaufen Sie das Abenteuer ein...



**mini
MUNDUS**
die Quelle guter Modelle

in der *REP*, Eingang 1, Top 83, ☎ 67 73 50.



Erich Hoffelner
Pressereferent

Am 24. und 25. Juli 1982 ging das traditionelle BURGFLIEGEN um den Peterquellpokal über die Bühne. Auch heuer waren wieder rund 80 Teilnehmer in der Klasse F3F und 35 Teilnehmer in der immer beliebteren Klasse für Großsegler, Spannweite über 3,80 m, am Start. Zu diesem Fliegen vor der Burgruine Landskron kamen auch Gäste aus Jugoslawien und der BRD.

Das Wetter spielte auch mit; bis auf zwei nicht hinaus.

Anders schaute es in der Großseglerklasse aus. Da waren die ersten vier Plätze den Kärntnern nicht zu nehmen. Angeführt von Heimo Fleischhacker, dicht gefolgt von den Villachern Lenz Gregori und Martin Hasslacher. Als 5. kam erst der erste "Ausländer" Heinz Sekirnjak. Als bester Jugendllicher stach der Nachwuchspilot Christian Himmelsbach vom ASKÖ Villach hervor. In der Gästeklasse ging der Sieg an Walter Isensee aus der BRD.

Der Wettbewerb wurde wieder von Frau Hoffelner ausgezeichnet organisiert. Ihr gilt ganz besonderer Dank. Der ASKÖ-Villach möchte sich auch bei der bereits bekannten Startermannschaft, angeführt von Albin Tilly, Reinhold Hasslacher und Gerhard Michelitsch nochmals recht herzlich bedanken. Als sehr vorteilhaft stellte sich wiederum die Computerauswertung heraus, die von Werner Schwab geleitet wurde und eine sehr große Hilfe für den Verein beziehungsweise für die Veranstaltung war.

Zum Schluß möchten wir uns noch bei den Punkterichtern und allen, die zum Gelingen des Wettbewerbes beigetragen haben, herzlich bedanken.

Schon heute laden wir wieder alle Modellflieger zum

13. BURGFLIEGEN

im nächsten Jahr ein.

ASKÖ-VILLACH

Ergebnisse nächste Seite .

kurze Gewitterregen war herrliches Flugwetter. Durch das namentlich gut besetzte Starterfeld waren zwei spannende Wettkampftage zu erwarten. Man erwartete sicher wieder einen Zweikampf zwischen den beiden "Altmeistern" Heinz Sekirnjak (union Graz) und Lenz Gregori (ASKÖ Villach). Das geschah aber nicht ganz so, denn bereits im 1. Durchgang konnte sich der junge Kapfenberger B. Pomberger nicht beherrschen und flog eine Traumzeit, die die Konkurrenten punktemäßig stark zurückwarf. Nur Lenz Gregori und Heinz Sekirnjak konnten mithalten. Im 2. Durchgang wendete sich jedoch das Blatt für Franz Prasch aus der Steiermark (ASV Puch). Prasch, der schon als "alter Kämpfer" auf der Burg bekannt war und ist, sicherte sich den 2. Durchgang. Dieser war ebenfalls von einer sehr guten Zeit gekennzeichnet, und nur Heinz Sekirnjak konnte mithalten. Für Franz Parsch, der auch im 1. Durchgang nicht schlecht im Rennen lag, war der Wanderpokal zum Greifen nahe. Am Sonntag wurde der 3. Durchgang ausgetragen, und die Spannung war natürlich sehr groß, die Entscheidung noch offen. Diesen 3. Durchgang konnte G. Aichholzer (TMC-Innsbruck) für sich entscheiden. Die Altmeister und Favoriten enttäuschten. Dennoch reichte es für Franz Prasch den Wanderpokal das erste Mal zu gewinnen, gefolgt von Heinz Sekirnjak und B. Pomberger - sozusagen ein Trippelsieg der Steirer. Die heimischen Kärntner kamen über einen 6. Platz durch Lenz Gregori und einen 9. und 10. Platz der beiden jungen Piloten Erich Hoffelner jun. (ASKÖ-Villach) und Heimo Fleischhacker (KFC-Klagenfurt).



OFFIZIELLE ERGEBNISSE - XII. BURGLFLIEGEN - LANDSKRON - XII. BURGLFLIEGEN - LANDSKRON - OFFIZIELLE E

1. Franz Prasch	ASV-Puch	932	1000	776	= 1932 Punkte
2. Sekirnjak Heinz	UMFC-Graz	958	944	---	= 1902 "
3. Pomberger Bernhard	FMC-Mürzzuschl	1000	883	---	= 1883 "
4. Haller Johann	TMC-Innsbruck	885	958	564	= 1843 "
5. Harkam Karl	ASKÖ Villach	908	919	815	= 1827 "

6. Gregori 1802, 7. Buresch 1767, 8. Aichholzer 1747, 9. Hoffelner jun. 1745, 10. Fleischhacker 1740, 11. Buresch 1699, 12. Schuller 1698, 13. Sekirnjak Heinz 1686, 14. Maurer 1615, 15. Matuschka 1605, 16. Steiner 1580, 17. Lang 1575, 18. Kosel 1571, 19. Gumpert 1529, 20. Hasslacher 1522, 21. Beichler 1517, 22. Straka 1516, 23. Knueppel 1501, 24. Doppelhofer 1492, 25. Struna 1468, 26. Freimuth 1482, 27. Mayerhofer 1476, 28. Himmelsbach Ch. 1466, 29. Himmelsbach G. 1439, 30. Richter 1424, 31. Schmied 1423, 32. Bene 1420, 33. Jamnic 1382, 34. Klotz 1364, 35. Freimuth jun. 1361, 36. Pekol 1310, 37. Eberhard 1308, 38. Reisenhofer 1293, 39. Hoffelner sen. 1259, 40. Wallner 1258, 41. Schwab 1238, 42. Zenz 1232, 43. Lesky 1226, 44. Mittendrein sen. 1183, 45. Kogelnig 1171, 46. Hasslacher Hansjörg 1167, 47. Stadlober 1105, 48. Küstl 1077, 49. Mussnig 1066, 50. Brandl 1065, 51. Waldner 946, 52. Boziz 863, 53. Rollet 725, 54. Reiter 630, 55. Mittendrein jun. 595, 56. Praxl 569, 57. Woger 564, 58. Gumpert 476, 59. Mittenbacher 472 Punkte.

Gästeklasse :	Isensee Walter	BRD	1941 Punkte
	Roth Rolf	BRD	1888 "
	Stich Otto	BRD	1888 "
	Roth Wolfgang	BRD	1789 "
	Lenart Milan	Jug.	1629 "
	Krasovec Alexander	Jug.	731 "

* * *

6. NAT. IKARUS POKALFLIEGEN



Das 6. NATIONALE IKARUS-POKALFLIEGEN in den Klassen RC III und RC IV ließ uns aufgrund der steigenden Beliebtheit dieses Bewerbes in den letzten Jahren auch auf ein Ansteigen der Teilnehmerzahlen hoffen. Mit 52 Meldungen wurden alle unsere Erwartungen übertroffen, und auch unser traditionelles Schönwetter ließ uns nicht im Stich, und so konnten in gewohnt freundschaftlicher und gemüthlicher Atmosphäre diese 2 Wettbewerbstage auf dem ASKÖ-Modellflugplatz ENNS-KRONAU über die Bühne gehen.

In diesem Jahr konnte auch wieder unser Bürgermeister, LA W. Happl begrüßt werden, was uns besonders freute, da dieser Wettbewerb im Rahmen des SEVERIN-Jahres neben vielen anderen Kultur- und Sportveranstaltungen von der Stadtgemeinde Enns in dankenswerter Weise gefördert wurde.

Als Jury kamen - durch starken Frühnebel etwas verspätet - unser Bundessektionsleiter Dir. Edwin Krill mit Gattin, sowie ONF-Delegierter LSL Robert Grillmeier an. Ihr Kommentar : In Niederösterreich bis zur Ennsbrücke dichter Nebel und bei Euch das schönste Wetter ! Ja, ich muß dazu sagen, auch wir ließen uns durch die Frühnebel der letzten Jahre, die ein späteres Beginnen des Wettbewerbes zur Folge hatten, irreführen und hätten diesmal um eine Stunde früher beginnen können, was bei 32 Teilnehmern in der Klasse RC IV sicherlich von Vorteil gewesen wäre.

Nun aber zu den einzelnen Klassen selber :

RC IV

Am Samstag, dem 4. September 1982 meldeten sich beim Wettbewerbsleiter Franz Holoubek 32 Teilnehmer. Bei so vielen Startern an einem Tag mußte die Abwicklung schnell und rationell erfolgen. Nach der Startnummernverlosung und der Begrüßung konnte unser Bürgermeister, der auch den Ehrenschatz über die Veranstaltung übernommen hatte, das 6. NATIONALE IKARUS-POKALFLIEGEN offiziell eröffnen.

9,30 Uhr - Beginn des 1. Durchganges. Nach diesem Durchgang war wie im Vorjahr der regierende Staatsmeister Rudolf Freudenthaler mit 1009 Punkten an der Spitze, knapp gefolgt vom Salzburger Franz Glück mit 1007 Punkten, Maurer Ernst 963, Späth Günther 950, gefolgt von seinem Vater Karl Späth, der 949 Punkte erflieg. Erst dann kam als erster "Ikarusianer" Alfred Schätz. Er erzielte 941 Punkte. Nach einer kurzen Verschnaufpause für die Punkterichter wurde mit dem 2. Durchgang begonnen. Bester dieses Durchganges wurde nach guter Leistung Franz Glück. Er brachte es auf 1090 Punkte. In der Folge Ernst Maurer 1080, Alfred Schätz 1057, Karl Späth 1040 Punkte. Der Ennsner Rainer Koppler erhielt 1005 Punkte. Staatsmeister Freudenthaler brachte es in diesem Durchgang lediglich auf 997 Punkte, gleich mit dem Linzer Max Hillinger.

Nach diesem Durchgang und einer kurzen Pause traf die Wettbewerbsleitung in Absprache mit der Jury die



Emsiges Treiben herrschte immer vor dem Clubhaus des Ikarus-Enns.

Entscheidung: Die Teilnehmer starten im 3. Durchgang in der Reihenfolge der höchsten Punkteanzahl aus dem 1. oder 2. Durchgang. Geflogen wird solange, wie es die Lichtverhältnisse zulassen.

Im 3. Durchgang schlug dann Freudenthaler wieder zu. Er erreichte 1093 Punkte, gefolgt von Maurer 1090 und unserem Schätz 1076 Punkten. Nach der Endabrechnung sahen wir einen neuen Mann auf dem Siegerpodest: Ernst Maurer vom SV Eternit, OO mit insgesamt 2170 Punkten. Sehr erfreulich der 2. Platz von Alfred Schätz, der 2133 Punkte erreichte, und erst an dritter Stelle konnte sich Staatsmeister Rudolf Freudenthaler platzieren. Er erflieg 2102 Punkte.

Bei diesem Monsterwettbewerb wurde dann auch der Tag zu kurz, und erstmalig in der Geschichte von Enns mußte die Siegerehrung durch unseren Bundessektionsleiter Dir. Edwin Krill bei Kerzenschein durchgeführt werden. Einmal etwas romantisches!

Zu Bemerkem wäre noch, daß in dieser Klasse Teilnehmer aus 4 Bundesländern und von 10 Vereinen gekommen waren.

Die offiziellen Ergebnisse stehen auf der nächsten Seite.



DNF Robert Grillmeier im fachliche(?) Gespräch mit dem Wettbewerbsleiter Franz Holoubek.

SAITO-4-Takt-Motoren

**aero-
naut**



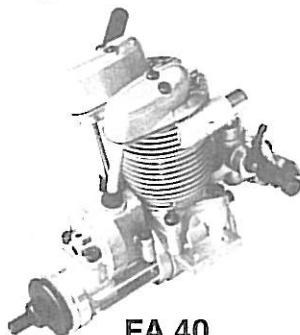
FA 30

5 ccm
Best.-Nr. 7116/00



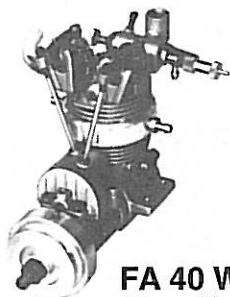
FA 30 W

5 ccm Marine
Best.-Nr. 7116/60



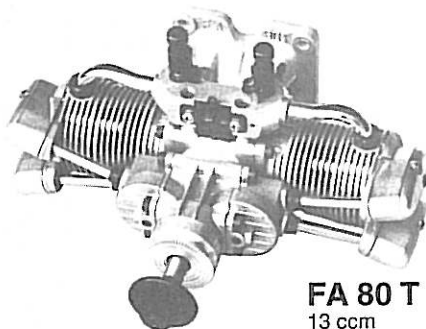
FA 40

6,5 ccm
Best.-Nr. 7117/00



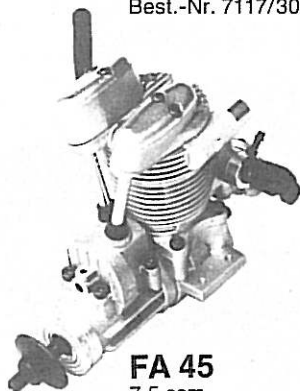
FA 40 W

6,5 ccm Marine
Best.-Nr. 7117/30



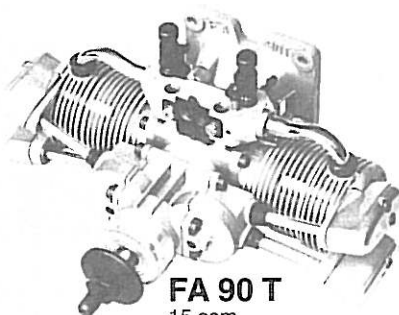
FA 80 T

13 ccm
Best.-Nr. 7117/50



FA 45

7,5 ccm
Best.-Nr. 7117/40



FA 90 T

15 ccm
Best.-Nr. 7118/00

Weitere Einzelheiten und techn. Daten im großen »aero-naut«-Katalog. Lieferung nur über den Fachhandel, Katalog im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 11,- (vom Ausland intern. Postcoupons) einschl. Versandspesen direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postfach 384, D-7410 Reutlingen 1, West Germany.

6. NATIONALER IKARUS POKAL - OFFIZIELLE ERGEBNISSE IN DER KLASSE RC IV - 6. NATIONALER IKARUS POKAL

1. Maurer Ernst	SV-Eternit OÖ	963	1080	1090	2170 Punkte
2. Schatz Alfred	Ikarus-Enns OÖ	941	1057	1067	2133 "
3. Freudenthaler Rudolf	UMFC-Freistadt OÖ	1009	997	1093	2102 "
4. Glück Franz	MFC Salzburg	1007	1090	993	2097 "
5. Spät Karl	Schärdinger FU	949	1040	988	2028 "

6. Niedermayr 2018, 7. Hillinger 2001, 8. Koppler 1999, 9. Freynhofer 1998, 10. Dorninger 1987, 11. Kolm 1939, 12. Späth G. 1927, 13. Pointner 1898, 14. Freudenthaler J. 1862, 15. Mack 1851, 16. Fiedler 1815, 17. Thurner 1809, 18. Klaffenböck 1777, 19. Lambert 1775, 20. Kiesling 1692, 21. Rügner 1672, 22. Sinthuber 1638, 23. Asen 1416, 24. Morbitzer 1309 Punkte.

RC III Wie 1981 meldeten sich auch in diesem Jahr 21 Piloten aus 10 Vereinen und 5 Bundesländern in dieser Klasse. Nach der Startnummernauslosung konnten dann die Teilnehmer im Beisein unseres Bürgermeisters begrüßt werden. Nach einer Ansprache unseres Stadtoberhauptes wurde das IKARUS-POKALFLIEGEN in der Klasse RC III eröffnet. Nach einer kurzen Programm-besprechung konnte dann auch dieser Wettbewerb bei sehr schönem Wetter beginnen.

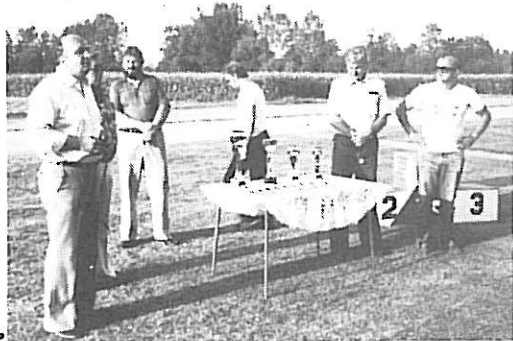
Nach dem 1. Durchgang konnte sich in Abwesenheit des Vorjahrsiegers ein alter Bekannter aus Schärding, Josef Ortner, mit 2435 Punkten an die Spitze

setzen, ihm folgten Lemmerhofer mit 2380, Trettenbach mit 2264 Punkten und erst an 7. Stelle der erste Ennsner, Voit-leitner, der es auf 2021 Punkte brachte. Der 2. Durchgang, nach einer Pause begonnen, denn nun setzte Lemmerhofer mit 2440 Punkten dem Schäringer Ortner ganz schön zu und rückte dem Führenden aus dem 1. Durchgang bis auf 13 Punkte nahe. Trettenbach konnte seinen 3. Platz durch einen Flug von 2353 Punkten behaupten. Der junge Ennsner Voit-leitner konnte in diesem Durchgang mit 2263 Punkten seine Position verbessern und reichte sich auf Platz 5.

Nach einer Pause und Labung der Punkterichter konnte der 3. Durchgang begon-



Die Teilnehmerschar in der Klasse RC III



Der Bürgermeister bei der Siegerehrung, Wettbewerbsleiter Haloubeck, LSL Mühlparzer, OL Ober-rather, BSL Krill und Obmann Tragweindl.



BSL Krill verkündet die Sieger: 2. Lemmerhofer, 3. Trettenbrein, daneben der junge Voitleitner vom Ikarus Enns.



Die Sieger komplett: In der Mitte der Schärdinger Josef Örtner.

nen werden. Und hier bewies wieder der Schärdinger sein Können, setzte mit dem besten Durchgang des Tages und 2509 Punkten den Grundstein zu seinem Erfolg. Es folgten Lemmerhofer, Trettenbach und Voitleitner konnte mit 2241 Punkten den 4. Gesamtrang fixieren. Ein schöner Erfolg für diesen jungen und ehrgeizigen Modellflieger vom Ikarus Enns.

Die Siegerehrung übernahm dann in alter Manier unser Bundes-sektionsleiter, Dir. Edwin Krill, unterstützt von Bürgermeister und LA Willibald Happl. Es wurden für beide Klassen schöne Pokale für die Erstplatzierten sowie Siegerplaketten für die Plätze 1-3 vergeben. Weiters erhielten alle Teilnehmer und Punkterichter, den hier auf diesem Weg nochmals recht herzlich für ihre Arbeit gedankt sei, die Sport-plakette der Stadt Enns als Erinnerung überreicht.

Als Obmann hatte ich dann noch die Gelegenheit, allen Wettbewerbern für den Besuch in Enns zu danken und stellte fest, daß beide Wettbewerbs-tage in gemütlicher und freundschaft-licher Atmosphäre abgehalten werden konnten.

An dieser Stelle möchte ich für alle geleistete Arbeit vor und während des Wettbewerbes, der Wettbewerbsleitung und allen Helfern recht herzlich danken und möchte schon heute wieder alle Modellflieger zum

7. NATIONALEN IKARUS-POKAL-FLIEGEN herzlich einladen.

Leopold Tragweindl

DIE ERGEBNISSE IN KLASSE RC III

1. Örtner Josef	Schärdinger FU OÖ
2435 2398	2509 4944 Punkte
2. Lemmerhofer Wolfgang	UMBC-Waidhofen NÖ
2380 2440	2463 4903 Punkte
3. Trettenbrein Alfred	MFC-St. Paul Krtn.
2264 2353	2426 4779 Punkte
4. Voitleitner Thomas	Ikarus Enns OÖ
2021 2263	2241 4504 Punkte
5. Hölzl Hermann	Schärdinger FU OÖ
2171 2212	2145 4383 Punkte
6. Rupp 4148, 7. Kreuzer 4136, 8. Weichaus 4126,	
9. Freyhofner 4033, 10. Horvath 4020, 11. Rachbauer 3916,	
12. Glatz 3865, 13. Maindl 3815, 14. Kiesling 3775,	
15. Zier 3721, 16. Weniger 3709, 17. Trettenbrein 3636,	
18. Friedrichs 3570, 19.-21.	



Schlüter

AUSTRIA CUP des MFC Wildkogelfalken

Bericht und Foto von Heinz Jübstl



Staatsmeister Brennsteiner in Action

Am 24./25. Juli 1982 fand in Bramberg der 4. AUSTRIA-SCHLÜTER-CUP statt. 30 Teilnehmer waren gekommen und wurden gewertet: 16 aus der BRD, 13 aus Österreich und 1 aus der Schweiz. Es wurde nach einem eigenen Programm geflogen und jeweils 2 Durchgänge ausgeführt. Der bessere Durchgang wurde zur Wertung herangezogen. Am 24. Juli gingen 4 Heli zu Bruch, am folgenden Tag gleich 6 Stück.

(Ob das für die Werbung gut ist? - Anmerkung der Redaktion).

Das Stechen gewann der Österreichische Staatsmeister, Josef Brennsteiner, vor dem Deutschen Meister Ewald Heim. Dritter wurde der erst 15 jährige Thomas Kopp aus der BRD.

Es war eine sehr gelungene Veranstaltung und unter den Piloten wurden schöne Sachpreise der Firmen Schlüter und Fuji-Film verlost.

Gesegnete Weihnachten u. Prosit 1983



ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor

KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
Hauptplatz 9 - Tel. (03462) 25 41

WIR WERDEN UNS 1983
WEITER UM SIE BEMÜHEN, INDEM WIR SIE
MIT SPITZENANGEBOTEN ÜBERSCHÜTTEN WERDEN!

Wir sind stark!

Nicht nur deshalb sollten Sie uns kennenlernen.

Stärke ist nicht unser einziges positives Argument.

Unsere fortschrittliche Konzeption vereinigt sich mit einer unübertrefflichen, technischen Präzision.

Unsere Laufeistung ist groß.

Wir sind leise und unser Durst ist gering.

ENYA 35-4C

Technische Daten

Typ: 4-Takt-Glühzündermotor mit hängenden Ventilen (ohv)

Bohrung: 20,95mm

Hub: 17,0 mm

Hubraum:

5,86ccm

Gewicht: 345g

Leistung: 0,4 PS/

0,3 KW

bei 11000 U/min

Empfohlene
Luftschaube:
10x6 - 11x6

ENYA 90-4C

Technische Daten

Typ 4-Takt-Glühzündermotor mit hängenden Ventilen (ohv)

Bohrung: 29,0mm

Hub: 22,6mm

Hubraum: 14,92 ccm

Gewicht: 810g

Leistung: 1,35 PS/0,99 KW

bei 11500 U/min

Empfohlene Luftschaube:

16x6 - 12x8

ENYA 60-4C

Technische Daten Typ: 4-Takt-Glühzündermotor mit hängenden Ventilen (ohv)

Bohrung: 24,0mm Hub: 22,0mm

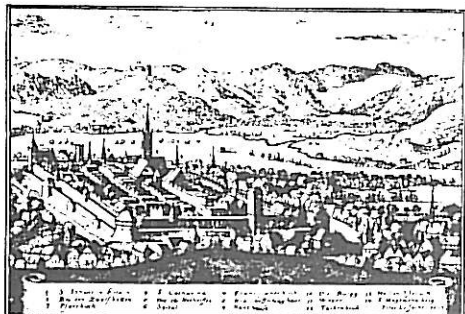
Hubraum: 9,96ccm Gewicht: 590g

Leistung: 0,9 PS/0,66 KW bei 11000 U/min

Empfohlene Luftschaube: 12x6 - 14x6

← **robbe**

Postfach 1108 · 6424 Grebenhain 1



HERZOGSTATTER POKALFLIEGEN RC-MS

Ein Bericht von Dr. Wolfgang Schober

Zum zweiten Mal wurde dieser RC/MS-Wettbewerb bei herrlichem Wetter in St. Veit/Glan ausgetragen.

Am Sonntag, dem 22. August, stellten sich 42 Teilnehmer den Punkterichtern,



Der Start eines Wettbewerbers

um den Sieger zu ermitteln. Ähnlich wie bei der in St. Veit/Glan ausgetragenen Staatsmeisterschaft in RC/MS wurde die Auswertung mittels des Microcomputers P 2000 der Firma Philips durchgeführt. So konnte unmittelbar nach jedem Flug die erreichte Punkteanzahl rasch ermittelt werden. Wettbewerbsleiter Helmut Kirsch, leitete den Wettbewerb in bewährter Art und Weise, und es ergab sich kein Grund zu einem Protest.

Die gezeigten Leistungen waren als sehr gut zu bezeichnen, wodurch sich ein breites Spitzenfeld von Piloten ergab, die den Sieg dann auch unter sich ausmachten.

Bei den Flugmodellen waren keine Neuentwicklungen zu beobachten. Es wurde mit bewährtem Material geflogen, wobei aber durchaus ein wenig Glück den Ausschlag zum Sieg ergab.

Alles in allem kann man den Wettbewerb als sehr gut gelungen bezeichnen und die Mitglieder der Modellfluggruppe St. Veit/Glan freuen sich schon auf eine Neuaufgabe im nächsten Jahr.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE RC/MS

1. Hödel Werner	MBC HSV Feldbach
1566 1535	1566 3132
2. Wenzel Franz	MBC Enzesfeld
1469 1582	1532 3114
3. Glück Franz	MBC Salzburg
1577 1536	874 3113
4. Loidl Edgar	MBC Salzburg
1534 1436	1542 3085
5. Stark Alfons	MBC Salzburg
113 1521	1554 3075

Fortsetzung nächste Seite



Eine nette Einlage: Ein Drachenflieger landet während des Wettbewerbes am Modellflugplatz.

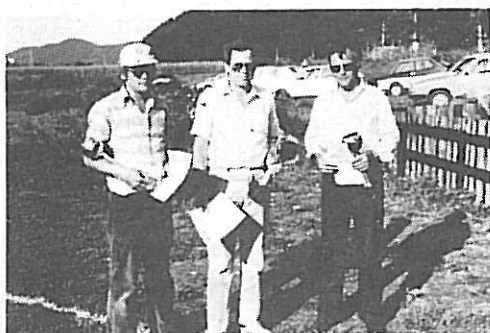
6. Schumach 3060, 7. Fink 3051, Glück G. 3046, 9. Jamnig 3035, 10. Schmied 3016, 11. Schuller 3004, 12. Malicher 2994, 13. Graf 2961, 14. Eder 2935, 15. Felkl 2924, 16. Ritschl 2920, 17. Wurm 2912, 18. Weinhappel 2895, 19. Greschitz 2861, 20. Tengg 2835, 21. Malicher M. 2833, 22. Leopold 2786, 23. Fössel 2758, 24. Klingenspiel 2735, 25. Wurm P. 2731, 26. Kellner 2719, 27. Schober 2709, 28. Heimbürger 2699, 29. Pentek 2636, Lang 2630, 31. Horvath W. 2607, 32. Winkler 2586, 33. Schrödl 2463, 34. Pajanic 2409, 35. Hartlieb 2390, Bader H. 2213, 37. Lassnig 2160, 38. Krasser 1570, 39. Klepsch 1564, 40. Katolnig 1549, 41. Trippold 1435, 42. Greschitz 1058 Punkte.



Obmann Hartlieb mit Hund und Ver-
ehrerin (von wem ?)



Auch so etwas kann einmal passieren



Das Siegerfoto v.l.: 2. Franz Wenzel, 1. Werner Hödel,
3. Franz Glück

Der Sieger Werner Hödel erhält seine Trophäe vom Wett-
bewerbsleiter Helmut Kirsch.



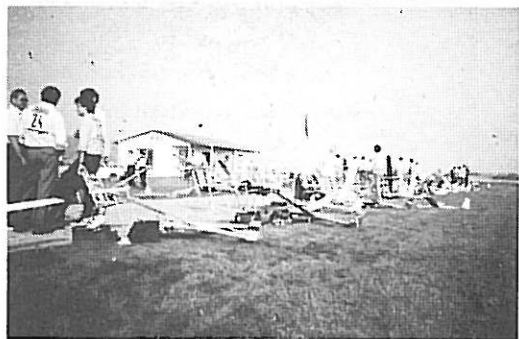
I. MBC
OBERWART

I. MODELLBAUCLUB Oberwart

A 7400 Oberwart, Wienerstraße 95
Tel. 03352/2513
Fs. 01765515

Ing. Franz Pentek

5. OBERWARTER POKALFLIEGEN RC/MS



Zu dem erstmals im Rahmen des "Süd-Ost-Cup" ausgeschriebenem Pokalfliegen fanden sich am 5. September 36 Modellflieger aus sechs Bundesländern ein. Bei traumhaft schönem Wetter mit hochsommerlichen Temperaturen und beinahe Windstille während des ganzen Tages wurde der Wettbewerb mit gewohnter Präzision ohne Zwischenfälle und Proteste abgewickelt. Sowohl diesen günstigen äußeren Umständen, als auch nicht zuletzt dem Können der Teilnehmer war das höchste erzielte Punkteniveau aller 1982 abgehaltener RC/MS-Wettbewerbe zuzuschreiben:

Von 108 Flügen wurden 51, d.s. 47% mit mehr als 1500 Punkten bewertet. Von 36 Startern schafften 26, d.s. 72%, Flüge über 1500 Punkte. Von 36 Wettbewerbern erreichten 23, d.s. 64% mehr als 3000 Punkte.

Für die ersten Zehn in der Einzelwertung sowie für die ersten drei Mannschaften gab es Urkunden und Pokale.

Der einheitliche Tenor beim Abschied: "Auf Wiedersehen beim 6. Oberwarter-Pokalfliegen 1983."

Am Rande bemerkt:

Die weiteste Anreise hatte Loidl Edgar vom MFC-Salzburg. Der Modellflugplatz des I.MBC-Oberwart, in idealem Gelände gelegen, mit dem vorbildlichen Sicherheitszaun und dem im wesentlichen bereits fertigen neuen Clubhaus, fand bei allen Teilnehmern höchste Anerkennung. Sehr angetan waren vor allem die Kärntner Modellflugfreunde aus St. Veit von der breiten asphaltierten Zufahrtsstraße zum Modellflugplatz.



Die Preisträger des Wettbewerbes.

Links: Der Verfasser des Berichtes, Ing. Franz Pentek, bereitet sich zum Start vor.

Heinz Sekirnjak gewann eine Wette gegen Ing. Helmut Bader. Die gewonnene Flasche Sekt mit Kältespray schnallgekuhlt - wurde in Abwesenheit des Gewinners auf dessen Wohl getrunken.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES 5. OBERWARTER POKALFLIEGENS IN DER KLASSE RC/MS - 5. September 1982 -

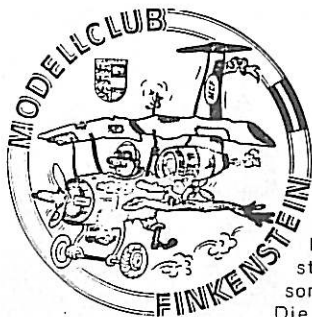
1. Klingspiegel Heinz	MFG St. Veit	1592	1594	1338	3186 Punkte
2. Sekirnjak Heinrich	UMFC Graz	1566	1564	1588	3154 "
3. Kellner Dieter	SFC Fürstenfeld	1577	1572	1506	3149 "

4. Schmied Werner 3134, 5. Wurm Peter 3131, 6. Stark Alfons 3122, Schuller Alfred 3122, 8. Schumacher Werner 3116, 9. Hüdler Werner 3113, 10. Leeb Karl 3112, 11. Wurm Michael, Buxhofer Erich 3096, 13. Sekirnjak Heinz 3093, 14. Resch Harald 3085, 15. Graf Helmut, Fink Karl 3084, 17. Bader Markus 3078, 18. Leeb Karl-Heinz 3070, 19. Pentek Franz 3067, 20. Reinegger Franz 3041, 21. Ferk Bruno 3031, 22. Felkl Norbert 3011, 23. Loidl Edgar 3006, 24. Horvath Werner 2993, 25. Wenczel Franz 2987, 26. Ebenführer Leopold 2915, 27. Eder Johann 2647, 28. Bader Helmut 2391, 29. Schrödl Wolfgang 2373, 30. Kaufmann Bernhard 2291, 31. Glatz Ernst 2258, 32. Lassnig Karl 2009, 33. Klepsch Emmerich 1888, 34. Halling Wilhelm 1448, 35. Baumgartl Johann 1218, 36. Glock Anton 981 Punkte

Mannschaftswertung:	1. MFG St. Veit	9424 Punkte
	2. UMFC Graz	9381 "
	3. MFC Enzesfeld	9214 "

4. Feldbach 9208, 5. Oberwart 1 8483, 6. Oberwart 2 7760, 7. Graz ? 6116 Punkte.





SEMI-SCALE - WETTBEWERB in St.Johann im Rosental/Kärnten

Erich Dolezal

Der 6. NATIONALE WETTBEWERB IN SEMI-SCALE wurde am Samstag, dem 5. September 1982 bei strahlendem Wetter auf dem ÖMV-Modellflugplatz in St.Johann/Rosental durchgeführt. Der Modellflugclub Finkensteine unter der Wettbewerbsleitung von Hermann Dolezal sorgte für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung. Die Baubewertung konnte Vinzenz Pippan vom ÖMV-Raden-

thein mit seiner bis ins kleinste Detail nachgebauten RYAN SUPER für sich entscheiden, dicht gefolgt vom Salzburger Strobl Günther mit seiner FW 190, welcher mit 997 Punkten nur 3 Punkte hinter Pippan lag.

Im 2. Durchgang (Flugbewertung) lag Manfred Maurer (Feldkirchen) mit 1000 Punkten klar in Führung. Pippan hatte Probleme mit seinem Motor und mußte diesen Durchgang als Streichresultat hinnehmen.

Im 3. Durchgang konnte sich Strobl (Salzburg) mit einem bestechend sauberen Flug in Führung setzen und somit den Tagessieg erringen. Am 2. Platz landete mit 106 Punkten Rückstand Vinzenz Pippan. Den 3. Rang konnte der Steirer Klauscher für sich verbuchen.

Die gleichzeitig durchgeführte LANDESMEISTERSCHAFT von Kärnten brachte folgendes Ergebnis:

1. und Landesmeister 1982, Vinzenz Pippan (ÖMV-Radenthein), 2. Greschitz Hans (MFC-Kappel), 3. Maurer Manfred (MBG Feldkirchen).

In der offenen Klasse bis 20 kg konnte sich Otto Vallant (ÖMV-St.Paul) souverän mit dem Punktemaximum von 2000 klar behaupten. Auf den weiteren Plätzen folgten: Goldberger Josef (ÖMV Klagenfurt) und Walder Heinz (MBG Feldkirchen).



Siegerfoto

und



Modelle in Warteposition





BOCKFLIESS POKAL

für Segelflugmodelle
Klasse R C MS RC IV

Samstag

18.9.'82

BEGRIFF 12.00 UHR

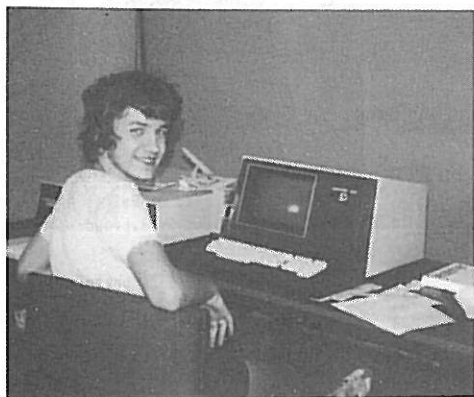
Sonntag 19.9.'82



Um zwei Wanderpokale, gestiftet von der Marktgemeinde Bockfließ, kämpften die Modellflieger in der vorletzten Septemberwoche am Modellflugzentrum Bockfließ, dem letzten Austragungsort der F3A-Staatsmeisterschaft.

Als Veranstalter zeichnete der Platzhalter - die ÖMV-Landesgruppe Wien - auf.

Für die Computerauswertung sorgte die Firma Gerd Kirchert, geleitet von dem wohl bisher jüngsten Auswertungschef, Gerold Kirchert. Und es klappte ausgezeichnet.



Am ersten Tag wurde die Klasse RC/MS ausgetragen. Von den 15 gemeldeten Teilnehmern wurden 12 gewertet.

Den Tagessieg holte sich der St.Pöltner Karl Leeb vom BSV Voith mit 2972 Punkten. Mit nur 22 Punkten Abstand folgte Franz Wenczel vom MBC Enzesfeld und sogar nur 2 Punkte dahinter Leeb Junior, der 2948 Punkte erlog.

Am nächsten Tag wurde die Klasse RC IV geflogen. 17 Nennungen - 16 Wertungen. In dieser Klasse war Franz Wenczel voran, gefolgt von seinem Vereinskollegen Wurm, der nur 40 Punkte zurück lag. Der Wiener Kreilingler vom FMBC Vienna belegte mit 1699 Punkten den 3. Platz.

Kombinationssieger wurde mit einem 2. und einem 1. Platz der Niederösterreicher Franz Wenczel vom MBC Enzesfeld.

Das BOCKFLIESSER WANDERPOKAL-FLIEGEN in den beiden Klassen RC/MS und RC IV wird nun alle Jahre ausgetragen und die Modellflieger des ÖMV Wien laden bereits jetzt ein zum

2. BOCKFLIESSER WANDERPOKAL-FLIEGEN 1983 in RC/MS und RC IV.



Bild links oben :
Keine Schwierigkeiten gab es bei der Computerauswertung durch den jüngsten Auswerter Gerold Kirchert.

Bild links :
Der Niederösterreicher Franz Wenczel ist nicht nur im Fesselflug-Kunstflug sehr erfolgreich. Beim 1. Bockfließer Wanderpokalfliegen wurde er in den Klassen RC/MS und RC IV Kombinationssieger. Bildmitte.





5. NATIONALES RC IV - WANDERPOKALFLIEGEN in Schärding Ranseredt am 25. September 1982

Alois Rauchenwald

Zum fünften Mal wurde in Schärding Ranseredt das Nationale RC IV Wanderpokalfliegen durchgeführt. Bei 19 Nennungen kamen 16 Starter. Rudolf Freudenthaler, UMFC Freistadt, setzte sich gleich beim ersten Start an die Spitze und gab diese nicht mehr ab, obwohl er durch den Ennsrer Rainer Koppler und dem Schäringer Günther Späth hart bedrängt wurde. Doch konnte ihm niemand den Sieg streitig machen.

Zweiter wurde Koppler, und den dritten Rang belegte Günther Späth.

Die beiden Altmeister Karl Späth und Gerold Hörmann konnten sich sehr gut gegen die Jungen halten und kamen auf Rang 5 und 6.

Wie beim Innviertler Wanderpokal bekamen alle Teilnehmer aus Anlaß des 30 jährigen Bestehens der Schäringer Flieger-Union einen Pokal und schöne Sachpreise.

Erst spät nach der Siegerehrung, die diesmal Karl Späth vorgenommen hatte, verließen die Teilnehmer in guter Stimmung Schärding.



Die Sieger von links: 2. Rainer Koppler, 3. Günther Späth und 1. R. Freudenthaler

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE - KLASSE RC IV -----

1. und endgültiger Gewinner des Wanderpokals

Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	834	848	820	1682 Punkte
2. Koppler Rainer	Ikarus Enns	769	546	856	1625 "
3. Späth Günther	Schäringer FU	776	671	846	1622 "
4. Schatz Alfred	Ikarus Enns	435	738	769	1507 "
5. Späth Karl	Schäringer FU	753	---	749	1502 "

6. Gerold Hörmann 1491, 7. Karl Heinz Pointner 1265, 8. Ralf Brditschka 1193, 9. Herbert Elixhauser, 10. Heinz Wildhalm 1098, 11. Rudolf Freynhofer 1013, Franz Stockinger 970, 13. Leopold Dorninger, 14. Jochen Sievert 628, 15. Max Hillinger 600, 16. Reinhard Brandstätter 573.

15. UHU-Freiflug-Jugendwettbewerb - Schärding Ranseredt

Man muß es selbst erleben, um zu sehen, mit welcher großen Begeisterung die Mädchen und Buben bei der Sache sind. Wie sie sich freuen und wie ernst diese jungen Menschen den Wettbewerb nehmen.

Schon Tage zuvor wurde trainiert und allerdings auch Späne fabriziert, sodaß einige zum Wettbewerb nicht mehr antreten konnten. So kamen nur 7 Wettbewerber zum Start, doch leider nur drei (!) aus Österreich. Wir haben viel Propaganda gemacht, viele Ausschreibungen versandt und in Modellbaugeschäften und Banken ausgelegt. Dann die geringe Teilnehmerzahl! Wir fragen immer wieder, woran liegt die Schuld? Ich glaube annehmen zu können, daß sich die Eltern eben keine Zeit nehmen, um den Kindern beim Bau der Modelle behilflich zu sein und mit ihnen zu trainieren.

Das Wetter war windig, doch wurden in diesem Jahr bessere Leistungen erzielt als im Vorjahr. Vorjahressiegerin, Pia Weichaus, BRD, konnte heuer nur den 4. Platz erreichen. Sieger wurde Jürgen Sams, BRD gefolgt von dem Schärddinger Andreas Pfleger und Markus Rauchenecker aus Weilheim, Bezirk Ried im Innkreis. Alle Teilnehmer erhielten schöne Preise. Der Sieger erhielt einen Wanderpokal und einen bleibenden Pokal und jeder Teilnehmer außerdem eine UHU-Plakette und Urkunde.

Die Ergebnisse:

1. Sams Jürgen	Neuhaus BRD	125 Sek.
2. Pfleger Andreas	Schärding	116 "
3. Markus Rauchenecker	Weilheim	91 "



Die Sieger des
UHU-WETTBEWERBES
von links:

3. Rauchenecker M.
1. und Sieger
Sams Andreas und
2. Andreas Pfleger

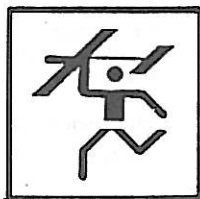


Die gesamte Wett-
bewerbsmannschaft

Vor links:
Markus Rauchenecker, Christian
Karl Sams Andreas,
Pia Weichaus,
Dellinger Stefan,
Dellinger Andreas
Andreas Pfleger.
Dahinter die un-
ermüdlichen
Betreuer Alois
Rauchwald und
Karl Späth.

10. OKTOBER-POKALFLIEGEN im FREIFLUG in Finkenstein / Kärnten

Ein Bericht von Hermann Dolezal



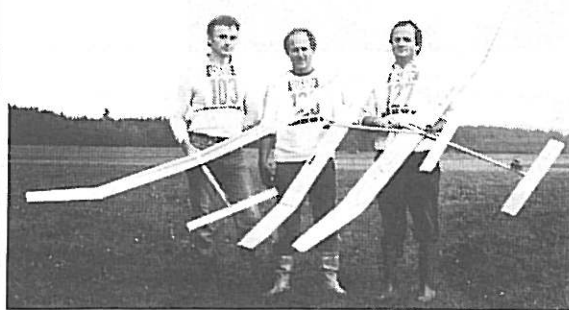
Das 8. traditionelle 10. OKTOBER - POKALFLIEGEN wurde am Sonntag, dem 10.10.82 in Finkenstein durchgeführt. Herrschte noch an den Vortagen regnerisches und stürmisches Herbstwetter, präsentierte sich der Sonntag bei idealen Freiflugbedingungen.

21 Teilnehmer stellten sich den Zeitnehmern und der Wettbewerb konnte unter der bewährten Leitung von Josef Fleischhacker zügig abgewickelt werden. Bis in die frühen Nachmittagsstunden waren großflächige Ablösungen zu verzeichnen, und es war keine große Mühe, Maximalzeiten zu fliegen. So konnten im 1. und 2. Durchgang 57% der Teilnehmer mit vollen Zeiten aufwarten. Im 3. Durchgang waren es bereits 76% und das Maximum an vollen Zeiten wurde im 4. Durchgang mit 18 VOLLEN d.s. 18% (!) erreicht.

Im letzten und entscheidenden Durchgang konnten aufgrund der geschlossenen Wolkendecke und der sehr schwachen Thermischen Ablösungen nur mehr 5 MAX geflogen werden. Daß dieser Wettbewerb zu den "thermischen Sonntagen" eingereicht werden kann, zeigt die Ergebnisliste in der 15 Wettbewerber aufscheinen, die Zeiten über 1000 Sekunden erfliegen konnten. Bei der im Gasthof Koffler durchgeführten Siegerehrung konnte Obmann Dolezal den bereits 8 Jahre alten Wandlerpokal dem Sieger, Reinhard Truppe, überreichen, der ihn bereits im Jahre 1975 zum ersten Mal gewonnen hatte.

Erfreulich war der Umstand, das zum erstenmal in Finkenstein eine Jugendklasse durchgeführt werden konnte. Die

Söhne der arrivierten Freiflieger traten ganz gekonnt in die Fußstapfen ihrer Väter und warteten mit beachtlichen Zeiten auf. Überraschungssieger wurde Hubert Paar (Finkenstein) mit nur 3 Sekunden Vorsprung vor Reinhard Mang (Wien) und Walter Dolezal (Finkenstein). Es bleibt zu hoffen, daß dieser erfreuliche Aufwärtstrend in der Jugendklasse anhält und so zur Belebung der Freiflugklasse beiträgt.



Die Sieger von links: 2. Fritz Mang, 1. Reinhard Truppe und 3. Walter Ehrlich

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES FREIFLUGWETTBEWERBES F1A in Finkenstein /Kärnten - OFFIZIELLE ERGE

1. Truppe Reinhard	ÖMV Feldkirchen	180 180 180 180 174 180 180	=	1254 Sekunden
2. Mang Fritz	ÖMV Wien-Kagran	133 180 180 180 180 180 180	=	1213 "
3. Ehrlich Walter	KFC Klagenfurt	180 180 180 180 180 137 166	=	1203 "

4. Hermann Dolezal 1152, 5. Heinrich Nitsche 1151, 6. Werner Kraus 1149, 7. Vaclav Horcicka 1128, 8. Erwin Pacher 1127, 9. Rudolf Kahlhofer 1125, 10. Wilhelm Kamp 1119, 11. Albert Warzilek 1088, 12. Helmut Fuss 1080, 13. Helmut Pold 1075, 14. Manfred Grüneis 1072, 15. Albin Tilly 1062, 16. Gerald Michelitsch 799, 17. Werner Heibl 727, 18. Ernst Heibl 716, 19. Georg Morokutti 610, 20. Alexander Zavodky, 21. Helmut Glantschnig 301 Sekunden.

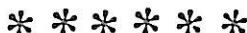
Mannschaftswertung :

1. Kärnten I	3584 Sekunden
2. MCF Finkenstein	3302 "
3. Niederösterreich	2805 "
4. MFG Ob.Murtal	2568 "



Ergebnisse der Jugendklasse :

1. Paar Hubert	MCF Finkenstein	178 180 180 180 180	=	898 Sekunden
2. Mang Reinhard	ÖMV Wien-Kagran	180 180 180 175 180	=	895 "
3. Dolezal Walter	MCF Finkenstein	077 077 171 180 060	=	565 "
4. Nitsche Heinz	MFC Salzburg	180 079 088 116 057	=	520 "
5. 5. Horcicka Anton	MFC Wr. Neustadt	104 180 110 043 000	=	437 "
6. Tilli Albin	MCF Finkenstein	180 069 053 068 041	=	411 "



WAKEFIELD - MARATHONFLIEGEN IN ZELTWEG

Bericht und Foto von Ing. Ernst Reitterer

Bedingt durch die Sperre des "angestammten" Flugplatzes in Wiener Neustadt, speziell nur für den Modellfreiflug, konnten dadurch bedauerlicherweise alle geplanten nationalen Freiflug-Veranstaltungen in diesem Jahr auf obigem Platz nicht durchgeführt werden. Zunächst wurde für die beiden F1B-Wettbewerbe : St.Pöltner Wakefield-Cup und 3. Salzburger F1B-Pokal, vorgesehen in Wiener Neustadt am 1. und 2. Mai 1982, als Ausweichgelände das Lamprechtshäuser Moor im Land Salzburg gewählt. Schlechtwetter, aber auch manchen Teilnehmern "paßte" das Gelände nicht oder fanden es für ungeeignet, so wurde die Austragung an diesen Tagen verhindert !

Erst am 18. September 1982 fanden wir Gelegenheit, im Rahmen des Trainings zum ebenfalls verschobenen Aichfeldpokal, am wunderbaren Militärflugplatz "Hinterstoisser" in Zeltweg, unsere Veranstaltungen unterzubringen. Herzlichen Dank noch einmal dem unermüdlichen Initiator Ernst Heibl von der ASKö-Flugsportgruppe Oberes Murtal für seine permanenten Bemühungen um die Benützung des Flugplatzes für den Freiflug - wo eben ein WILLE ist, da ist auch ein WEG !!

Die Aufgabe war sicherlich nicht leicht und vor allem außerordentlich kräfteaufwendend für die Teilnehmer,

mußten doch insgesamt 14 ! Durchgänge geflogen werden. Noch dazu konnte der Flugplatz erst ab 12,00 Uhr betreten werden, sodaß erst kurz vor 12,30 Uhr der 1. Wettbewerb begann und um zirka 15,30 Uhr ging es dann weiter mit der 2. Veranstaltung. Unerfreulich, daß unsere steirischen Modellfliegerkameraden, die den kürzesten Anreiseweg hatten, durch Abwesenheit glänzten. Umso erfreulicher dagegen die Teilnahme eines Mitgliedes der deutschen F1B-Nationalmannschaft, nämlich Bernd Silz vom Ikarus Mainz, der den weiten Weg auf sich nahm, um bei uns mitzufliegen - dafür gebührt ihm ein Sonderapplaus !

So waren wir insgesamt nur 7 Teilnehmer und aus Österreich eben nur der "harte Kern" der Wakefield-Truppe. Gerade noch konnten die beiden Veranstaltungen als Nationale Wettbewerbe anerkannt werden.

Der Wettergott spielte diesmal mit : wolkenlos, warm und kaum Wind - Freiflugherz, was willst du mehr ? ! Dementsprechend wurden auch hervorragende Leistungen erzielt. Insgesamt wurden an diesem Nachmittag nicht weniger als 58 MAX geflogen ! War es während des 1. Bewerbes - St.Pöltner Wakefield-Cup noch etwas schwieriger die Thermik zu finden - im Schnitt wurden pro Durchgang 3 MAX erzielt - so lief es dann beim 2. Bewerb wesentlich besser, da dann Durchgänge geflo-

gen wurden mit insgesamt 6 MAX !
Auch Nachwuchsleute in dieser Sparte,
wie Laufenthaler und Wutzl jun. vom
ESV-ÖMV-St.Pölten gaben kräftige
Lebenszeichen !

So fehlten z.B. Laufenthaler in der
Endabrechnung nur 19 Sekunden auf
ein Stechen mit Wakefield-Matador
Hans Zachhalmel.

Die Gesamtwertung aller 14 Durchgänge :

1. - und wie sollte es anders sein ? -

Hans Zachhalmel	ESV-ÖMV-St.Pölten	2.439 Sekunden
2. Bernd Silz	Ikarus-Mainz /BRD	2.378 "
3. Hans Laufenthaler	ESV-ÖMV-St.Pölten	2.288 "
4. Ernst Reitterer	LSV-Salzburg	2.249 "
5. Franz Wutzl jun.	ESV-ÖMV-St.Pölten	2.180 "
6. Herbert Chmelik	ÖMV Wien-Kagran	1.929 "
7. Klaus Salzer	MFC-Wr.Neustadt	1.774 "



OFFIZIELLE ERGEBNISSE DES 1. WETTBEWERBES in F1B - Veranstalter : · ESV-ÖMV-St.Pölten in Zeltweg

1. Hans Zachhalmel	161 180 180 180 180 118 180	1179 Sekunden
2. Ernst Reitterer	167 180 180 180 110 180 127	1124 "
3. Franz Wutzl	151 130 180 111 180 180 180	1112 "
4. Herbert Chmelik	126 130 180 180 180 123 180	1099 "
5. Hans Laufenthaler	074 145 116 172 180 180 180 180	1047 "
6. Klaus Salzer	180 180 077 058 126 079 130	830 "

Gästeklasse :

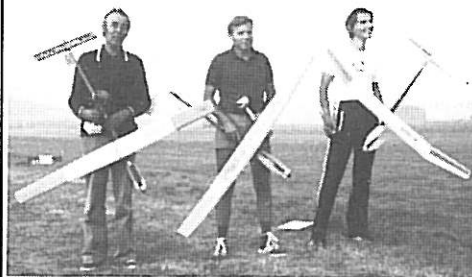
1. Bernd Silz	180 180 122 180 151 180 128	1121 Sekunden
---------------	-----------------------------	---------------

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DES 2. WETTBEWERBES IN F1B - Veranstalter : LSV Salzburg - Modellfluggr.

1. Hans Zachhalmel	180 180 180 180 180 180 180	1260 Sekunden
2. Hans Laufenthaler	180 180 180 180 180 180 161	1241 "
3. Ing.Ernst Reitterer	120 180 180 149 180 180 136	1125 "
4. Franz Wutzl jun.	180 180 180 180 020 148 180	1068 "
5. Dipl.Ing.Klaus Salzer	142 180 100 180 071 127 144	944 "
6. Herbert Chmelik	112 175 068 180 115 180 ---	830 "

Gästeklasse :

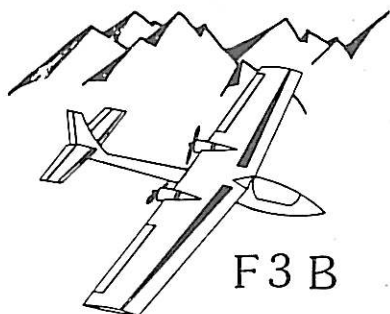
1. Bernd Silz	180 177 180 180 180 180 180	1257 Sekunden
---------------	-----------------------------	---------------



Die Sieger des St.Pöltner Wakefield-Cup:
V.l.: 2.Reitterer, 1.Zachhalmel, 2.Wutzl



Die Sieger im 3.Salzbürger F1B Pokal ;
V.l.: 2.Laufenthaler, 1.Zachhalmel, 3.Reitterer,
kniend: Bernd Silz, BRD



7. TIROLER POKALFLIEGEN

— 1982 —

gelang ihm. Er gewann den 1. Durchgang mit dem Punktemaximum von 3000 Punkten. Der Münchner Wiechers lag mit 2972 Punkten an zweiter Stelle. Auf den Rängen drei, vier und fünf, geschlossen die drei Rheintaler Wasner jun. mit 2918, Wasner sen. mit 2840 und Erich Lercher 2745 Punkten. Auf Rang sechs ein weiterer Münchner und der Tiroler Aichholzer mit 2635 Punkten auf Rang sieben. Mit diesem Zwischenstand ging es zu einem zwanglosen, gemütlichen Fliegerabend in die "Klausur". Am Sonntag konnten dann dank einer gut funktionierenden Organisation die

Mit einer quantitativ befriedigenden - es waren 17 Piloten am Start - qualitativ hochstehenden Besetzung, unter der Führung von Ralf Decker, waren gleich sechs bayerische Piloten am Start, kam der TIROLER POKAL der Klasse F3 B in eine kräftige Aufwindstimmung. Für das kommende Jahr zeichnet sich schon jetzt ein noch größeres Teilnehmerfeld ab. Schade, daß der einzige nationale F3 B -Bewerb des heurigen Jahres von den F3 B-Piloten aus dem Osten Österreichs völlig ignoriert wurde. Außer den sechs deutschen Teilnehmern kam noch eine Dreiermannschaft aus der Schweiz sowie acht Starter aus Österreich.

Ralf Decker brannte natürlich auf Revanche für seine "Heimniederlage" von München - und sie

restlichen zwei Durchgänge geflogen werden. Ein großes Hallo gab es am Sonntag Mittag. Happy Selg spendierte Teilnehmern und Funktionären ein ausgezeichnetes Gulasch mit Bier. Frisch gestärkt wurde dann auch der Rest des Wettbewerbes geflogen.

Für die Strecken- und Speedflüge stand die komplette Spiegelmeßanlage mit Elektronik des WAK-Teams den Tiroler Organisatoren zur Verfügung.

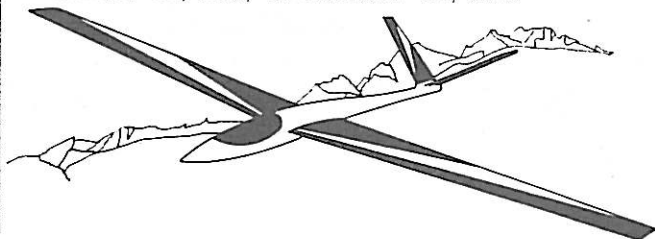
Mit dem 2. Platz bei diesem Wettbewerb wurde Karl Wasner jun. auch Gesamtsieger des Tirolpokals. Tiroler Landesmeister F3B wurde Günther Aichholzer.

Mit diesem Durchbruch des F3B-Tirolpokals nach Deutschland und in die Schweiz sollte der weitere "Aufstieg" dieses Bewerbes gesichert sein.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES 7. TIROLER POKALFLIEGEN IN KLASSE F3 B

1. Ralf Decker	D-MCM-München	3000	2760	2940	5940	Punkte
2. Karl Wasner jun.	OE-MFC Rheintal	2918	2913	2935	5853	"
3. Helmut Wiechers	D-MCM München	2972	2830	2575	5802	"
4. Karl Wasner Sen.	OE-MFC Rheintal	2840	2789	2658	2658	"
5. Erich Lercher	detto	2745	2401	2780	5525	"

6. G. Aichholzer, OE 5421, 7. J. Elfinger D, 5397, 8. H. Lemberger D, 5275, 9. G. Schröter D, 5239, 10. H. Haller OE, 5219, 11. H. Schmid D, 5171, 12. W. Sigrist HB, 5148, 13. E. Maderthanner HB, 4943, 14. W. Kirchler HB, 4894, 15. E. Maar OE, 4522, 16. U. Weber OE, 3659, 17. K. Kirchler OE, 3419.



HABE

MODELLSPORT+HOBBY
Mariengasse 1
7423 - PINKAFELD

WIR SIND ÜBERSIEDELT!!!
MIT BESSEREM PROGRAMM
STETS 1. QUALITÄT
SERVICE
BERATUNG
VERSAND ÜBERALLHIN!

Tel.: 03357 - 2754

WIR WÜNSCHEN
UNSEREN FREUNDEN
FROHE WEIHNACHT
UND EIN ERFOLGREICHES,
GESUNDES 1983

HABE

FLUGZEUG-MODELLBAU
7423 - PINKAFELD

61 bundesländer



VORARLBERG

HERVORRAGENDE LEISTUNGEN AN 17. VORARLBERGER LANDESMEISTERSCHAFTEN

GUTE NACHWUCHSARBEIT IN DEN VIER LANDESMODELLFLUGCLUBS

Bei strahlendem Spätsommerwetter konnte die Sektion Modellflug des ÖAeC LV Vorarlberg ihre 17. Landesmeisterschaften auf dem Modellflugplatz in Koblach austragen. Begonnen wurde diese LM am Sonntagmorgen mit einem Rekordstarterfeld von 25 Piloten in der Seglerklasse RC IV. In drei Durchgängen bei idealen Wetterbedingungen gab es sehr harte Kämpfe um Punkte und Plätze. Ein sehr gleichmäßiges Niveau sorgte für entsprechende Spannung. Obwohl in dieser und auch den anderen Klassen nicht im Training (bedingt durch die F3B Einsätze) übernahm Karl Wasner Jun. vom MSFC Rheintal bereits nach dem 1. Durchgang die Führung. Der gebürtige Dornbirner gab diese auch bis zum Ende nicht mehr ab und wurde mit 2885 Punkten Landesmeister in der Klasse RC IV. Den zweiten Rang belegte Georg Macek von der MBG Bludenz mit 2752 Punkten. Die Bronzemedaille ging an Wasner sen. vom MSFC Rheintal. Rang vier belegte wieder ein Bludnenser, Max Berndörfler mit 2648 Punkten. Detail am Rande: Berndörfler und Wasner sen waren schon bei der ersten LM im Jahre 1965 dabei.

Die in dieser Klasse ausgeflogene Jugendwertung gewann Bernd Kartnaller vom MC Bregenz mit 2168 Punkten vor Dietmar Stefano, MSFC Rheintal, 2141 Punkte und Heinz Macek, BBG Bludenz, 1789 Punkte. Die am Schluß des ersten Wettbewerbstages ausgetragene Motorseglerklasse RC-MS entwickelte sich zu einem internen "Machtkampf" des Seglerteams des MSFC Rheintal. Einmal mehr hielt Karl Wasner jun. den Spitzenplatz und errang mit 3146 Punkten seinen zweiten LM-Titel. Am zweiten Rang platzierte sich Erich Lercher mit 3037 Punkten, und zum zweiten Mal Dritter wurde Karl Wasner sen. mit 3015 Punkten. Der Start zur Motorkunstflugklasse mußte wegen aufziehender Herbstnebel etwas verschoben werden. Nachdem sich der Nebel gelichtet hatte, konnte auch diese Klasse bei gutem Wetter, jedoch etwas stärkerem Wind, absolviert werden.

Und wieder gelang es dem in Höchstform fliegendem Karl Wasner jun. auch diese

Klasse für sich zu entscheiden und mit 6847 Punkten seinen dritten Titelgewinn verbuchen. An zweiter Stelle klassierte sich der Bregenzer Wolfgang Matt (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Liechtensteiner EX-Weltmeister) mit 6486 Punkten, während Bronze an Thomas Rhomberg vom MSFC Dornbirn mit 5723 Punkten ging. Die WM Kunstflugklasse F3A konnte aus Teilnehmermangel nur als Vergleichsfliegen gewertet werden und wurde von dem für Bludenz startenden Tschechen Libor Bily mit 2658 Punkten vor Karl Wasner jun. mit 2567 Punkten gewonnen.

Organisiert wurde diese Veranstaltung vom MSFC Dornbirn, im Einsatz waren Funktionäre aus allen Landesclubs. Dank dieser gemeinsamen Anstrengungen gelang es, die 17. Landesmeisterschaften zu einem Familienfest der Sektion mit protestfreien Verlauf werden zu lassen.

Bemerkenswert an dieser Veranstaltung ist sicherlich die sehr hohe Beteiligung, speziell in der Klasse RC IV. Es gab keinen einzigen "Crash" und, mit einer einzigen Ausnahme, konnten alle Vorarlberger Punkterichter eingesetzt werden.

Ein für eine Landesmeisterschaft sehr hohes Besucherinteresse war ebenfalls bemerkenswert und dürfte zumindest teilweise auf eine ungewohnt "großzügige" Aufmachung der Ortsumränder F3B-Meldungen in den heimischen Gazetten zurückzuführen sein.

Die Siegerehrung wurde vom Landesverbandspräsident Alwin Kolb-Lerche zusammen mit Vizepräsident Karl F. Wasner durchgeführt.

Die vom MSFC Dornbirn ausgesuchte Pokalsammlung verdient ebenso Anerkennung wie die klaglose Organisation durch diesen Club.





OBERÖSTERREICH

LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DER KLASSE F2 D

FESSELFUG FUCHSJAGD

Diese Modellflugklasse ist in Oberösterreich sehr beliebt und zählt sicherlich nicht zu den Minderheiten. Die Landesmeisterschaft wurde am 11. September 1982 in St. Valentin, KG Endholz ausgetragen und zwar auf dem noch nicht offiziell eröffneten Modellflugplatz des BMFC Mühlparzer. Das Wetter war herrlich.

Von den 10 abgegebenen Nennungen sind 9 Starter aus 3 Vereinen angetreten, darunter auch einige Anfänger beziehungsweise Rückkehrer.

Nach Beendigung der 1. Runde wurde wegen der ungünstigen Teilnehmerzahl ein einzelner Ausscheidungsflug notwendig, den Heinrich Hoffmann vom MFC Linz und Franz Ecker vom BMFC Mühlparzer - durch das Los ermittelt - austragen mußten. Als Verlierer mußte Heinrich Hoffmann vorzeitig ausscheiden. Durch günstige Auslosung konnte Reinhard Brandstätter vom BMFC Mühlparzer den 3. Platz erreichen. Landesmeister wurde Erhard Weinmann vom SMBC Eferding, der voll in diese Klasse eingestiegen ist.



Bildbericht:

Links oben von l.n.r.:

2. Franz Ecker, BMFC Mühlparzer
1. Erhard Weinmann, SMBC Eferding
3. Reinhard Brandstätter, BMFC Mühlparzer

Bild oben : Landesmeister Erhard Weinmann und sein Modellpark

Bild links : Der Linzer Heinrich Hoffmann mußte vorzeitig ausscheiden. Hier beim Aufrollen seiner Leinen.

FREIFLUGLANDESMEISTERSCHAFTEN IN DER KLASSE F1 A

Am Samstag, dem 2. Oktober 1982 wurde in Schärding diese Landesmeisterschaft auf dem Modellflugplatz in Schärding Ranseredt durchgeführt. Am Start waren 7 Wettbewerber. Wegen Schlechtwetters konnte erst um 10,00 Uhr mit dem 1. Durchgang begonnen werden. Leider verschlechterten sich die Wetterverhältnisse am Nachmittag und die Wettbewerber hatten mit dem zeitweise böigen Wind sehr zu kämpfen. Dadurch wurden viele Modelle stark abgetrieben und konnten erst nach längerem Suchen gefunden werden. Das Modell von Franz Ecker verfiel sich in 20 m Höhe in einem Baum und konnte erst am nächsten Tag geborgen werden.

Bis zum 4. Durchgang konnte Kamp die Spitze halten, aber dann ging es bergab. Im 5. Durchgang verhaspelte er sich mit der Schnur, und dann kam der starke Wind, sodaß er sich mit dem 2. Platz begnügen mußte. Sieger wurde neuerlich der bisherige Landesmeister Helmut Fuss, UMFC Neuhofen vor Wilhelm Kamp, Schärding und Rudolf Freynhofer, Ikarus Enns.



Die Wettbewerber, v.l.: 3. Ecker, 7. Königshofer, 6. Oberrather, 5. Freynhofer, 2. Hofstadler, Alois Rauchenwald Sieger Helmut Fuss.

Die 3 Sieger: Freynhofer, Fuss und Kamp.

Oben: Die ständigen Mitarbeiterinnen in Kantine und Rechenzentrum, die Frauen Ester Stockinger, Theresia Späth und Theresia Rauchenwald.

LANDESMEISTERSCHAFT RC/H, 2. Oktober 1982 in Micheldorf

1. Hofstätter Günter	MFK Quax Linz	789	888	1000	1888 Punkte
2. Thallinger Wolfgang	SMBC Kirchdorf	1000	838	535	1838 "
3. Morawetz Rainer	MFC Weichstetten	785	1000	575	1785 "
4. Kienesberger 1768,	5. Mittermair 1749,	6. Commenda 1688,	7. Hauer 1630,	8. Kokely 1598,	9. Hummer 1569,
10. Freimuth 1525,	11. Greindl 1510,	12. Lederhilger 1446,	13. Huber 1414,	14. Wagner 1386,	15. Jirmann 1343,
16. Stinglmair 1300,	17. Leutner 1246,	18. Scheucher 1049,	19. Dutzler 816 Punkte.	*****	

FLUGSCHAU IN FAMBOROUGH



ÖSTERREICH'S GRÖSSTE AUSWAHL

am Flugmodellsektor

KLEINSTE PREISE — BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT — NIE ERREICHT!

A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
Hauptplatz 9 — Tel. (03462) 25 41



Der von der Firma Modellbau SCHWEIGHOFER organisierte Gemeinschaftsflug zur Jubiläumsflugschau 1982 nach Farnborough, kann als voller Erfolg bezeichnet werden. Die Nachfrage nach Plätzen bei dieser überaus preiswerten Reise war derart groß, daß schon lange vor Anmeldeschluß das zur Verfügung stehende Kontingent an Plätzen ausgeschöpft war.

Am Donnerstag, dem 9. September, traten 64 Personen die Reise mit dem Flugzeug ab Wien-Schwechat an. Mit von der Partie waren Herr Major Thalhammer von der Karo As-Staffel und Herr Oberleutnant Ziggerhofer — Saab 105 Pilot, welche während der gesamten Reise allen Teilnehmern stets für Auskünfte und Fachfragen zur Verfügung standen.

Am Freitag, dem 10. September, in aller Früh, fuhr bereits ein großer Teil der Reiseteilnehmer mit komfortablen Bussen zum Ausstellungs- und Fluggelände Farnborough, ca. 80 km südwestlich von London. Dort wurde als Erstes sofort Platz in der ersten Reihe mit mitgebrachten Absperrvorrichtungen reserviert, da diese Plätze 2 Stunden vor Flugbeginn nicht mehr zu bekommen gewesen wären. Die Flugvorführungen faszinierten alle Flugbegeisterten dermaßen, daß sich fast alle zu einem 2. Besuch am Samstag entschlossen.

Neben Oldtimern, einer großen Zahl von Hubschraubern, Verkehrs- und Kleinflugzeugen, seien nur einige Höhepunkte, wie z.B. Mirage 4000, F 16, Sea Harrier, Saab Viggen, Red Arrows-Staffel und viele andere mehr, erwähnt.

Am Sonntag, dem 12. September, folgte noch ein Besuch im Luftfahrtmuseum "Henden", nördlich von London, wo viele Oldtimer und sehenswertes Maschinenmaterial, von der frühesten Zeit der Flugpioniere angefangen, ausgestellt sind. Ein äußerst angenehmer Heimflug mit der neuen DC 9 Super 80, beendete diesen gelungenen Ausflug.

Fotos von der netten Reisegesellschaft zur Flugschau nach Farnborough.





13. INTERNATIONALER MODELLFLUGTAG in Meggenhofen / Oberösterreich

Ein Bericht von Kurt Reitingner

Ein sonniger Morgen am Samstag, dem 19. September 1982, ließ ein gutes Flugwetter erwarten. Bereits am Vormittag trafen zahlreiche die Piloten mit ihren attraktiven Flugmodellen ein, um ihr Schauprogramm zu trainieren und sich auf den Platz einzustellen. Um 13,30 Uhr war es dann soweit. Die Mitglieder des UMFC-Meggenhofen starteten zum Eröffnungsflug, um die etwa 2000 Zuschauer zu begrüßen. Bei diesem Massenstart waren fünfzehn Flugmodelle in der Luft. Anschließend

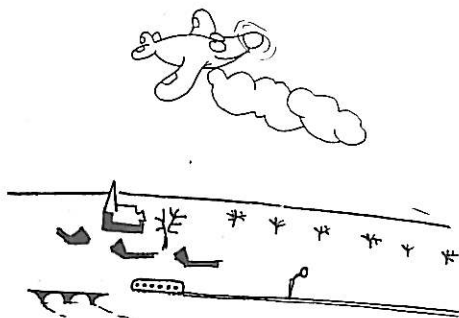
folgten Schlag auf Schlag hervorragende Modellflugdarbietungen von Piloten aus dem In- und Ausland, denen an dieser Stelle noch einmal herzlich für das kollegiale Mitwirken gedankt sein soll.

Die Großmodelle von Herrn Karl Lechner sorgten auch heuer wieder für staunendes Publikum. Der Kunstflug des Herrn Wilhelmstötter vom Austria Aerobatic Team mit einer Zlin 526 Trainer verlieh dem Flugtag einen Höhepunkt.

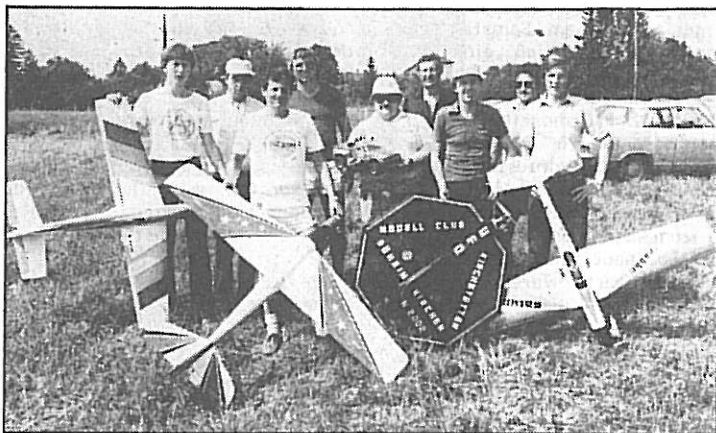
Als Abschlussspektakel wurde eine hinreißende Fuchsjagd mit großer Beteiligung geboten. Die beiden WEBRA-Scheiben als Füchse, geflogen von dem internat. bestplatzierten oberösterreichischen F3A-Piloten Adi Panz, sowie von Wolfgang Maisriemler, waren eine Klasse für sich. Nach Beendigung der Veranstaltung wurden die teilnehmenden Piloten mit einem kleinen Erinnerungsgeschenk verabschiedet, welches ein Zeichen für die Kam eradschaft sein sollte, die für das Gelingen einer solchen Modellflugveranstaltung von großer Bedeutung ist.



Die Fuchsjagd begeisterte die Zuschauer ganz besonders. Adi Panz und Wolfgang Maisriemler spielten als Füchse ihr ganzen Können aus.



Begeisterte Fans bei Modellflugvorführung



Eine Stunde Spannung bereiteten die Mitglieder des Modellclubs Böheimkirchen-Kirchstetten den Gästen des ATSV Schönfeld-Sportfestes mit ihren himmelstürmenden Flugobjekten.

Beim Sportlerfest des ASIV Schönfeld NÖ, wurde zur Unterhaltung der Gäste einiges angeboten und neben dem Fußball, für jung und alt ein Gustostückerl bereitgehalten: Die Vorführungen von Modellfliegern verschiedenster Typen, wofür der Modellflugclub BÖHEIMKIRCHEN-KIRCHSTETTEN viel Beifall erntete.

Sonntagnachmittag schauten die hunderte Zuschauer in den herrlichen blauen Himmel, um sich die Kunststücke der Flugmodelle anzusehen. Es wurde ein Programm, das ganz auf den Sportplatz abgestimmt war, vorgeführt, und bei der heißen Luft streifte so mancher Motor. Eingangs wurden Fesselflugvorführungen gezeigt. Wettbewerbs- und Elektrosegler stiegen in die Lüfte und Kunstflugmaschinen begeisterten die vielen Zuschauer, wobei auch Turboplan und Nurflügler sowie ein Hubschraubermodell vorgeführt wurden.

Als Höhepunkt galt die Fuchsjagd, bei der von einer fliegenden Scheibe ("UFO") eine Papierschlange von den drei Verfolgern abgetrennt werden mußte.



Fröhliche
Weihnachten
und ein
glückliches
neues Jahr

wünscht
die Redaktion



Graupner RC-Segler

mit Teck- Epoxydharz FERTIGRUMPF

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



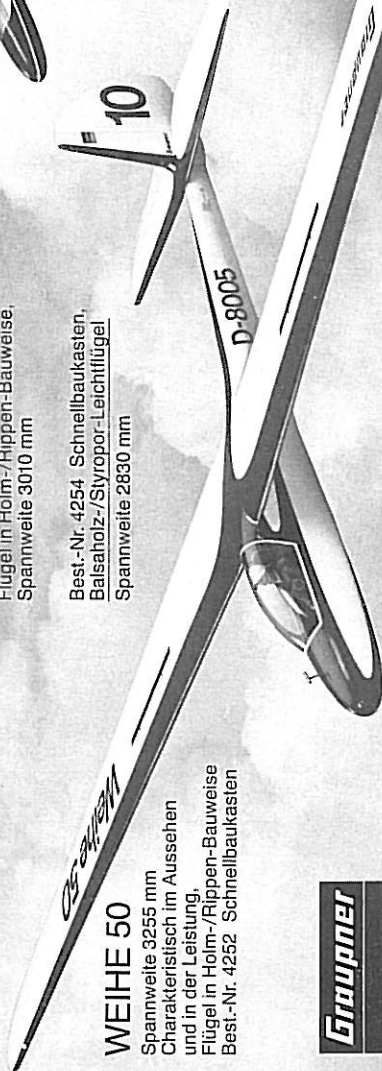
CIRRUS 75

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



K 8 B

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



WEIHE 50

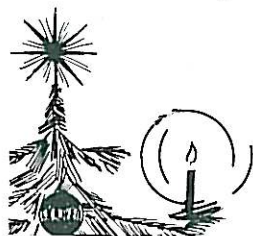
Spannweite 3255 mm
Charakteristisch im Aussehen
und in der Leistung,
Flügel in Holm-/Rippen-Bauweise
Best.-Nr. 4252 Schnellbaukasten

Ausführlich beschrieben im GRAUPNER
Hauptkatalog FS

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 Kirchheim-Teck

Graupner

Modelle
Motoren
Elektronik



MODELLBAU KIRCHERT



Allen unseren

Kunden und

Freunden die besten

Wünsche für die

bevorstehenden Festtage

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

INVENTURVERKAUF
ab 15. Jänner bis 5. Februar 1983
=====

SONDERLISTE ANFORDERN !

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.