

# RCOOP

*österreichisches  
modellflugmagazin*



**9/10**

**83**

# Neu! STAR-Serie von Simprop

☆☆☆ ☆☆☆

## Superschmalband-System in modernster FM-Technik

- \* Preiswertes Simprop-Qualitätsprodukt
- \* Ergonomisch konzipiertes Sendergehäuse
- \* Mit Superservo MM (3 kp/cm), klein und sehr stark
- \* Kleiner Empfänger (64 x 34 x 21 mm, 40 g)
- \* Anschluß aller Simprop-Servos und des reichhaltigen Zubehörs ist möglich
- \* Ladebuchse im Sender
- \* Dual-Diodenanzeige im Sender zur Kontrolle des Betriebszustandes der Stromversorgung
- \* Mit CAR-Umschaltung bei 2-Kanal-Anlage
- \* Längerverstellbare Steuerknüppel



### STAR 8

35 MHz Best.-Nr. 020 006 9  
40 MHz Best.-Nr. 020 007 7

### STAR 4

27 MHz Best.-Nr. 020 000 0  
40 MHz Best.-Nr. 020 002 6

### Lieferumfang

- \* 1 Sender STAR 4 bzw. STAR 8
- \* 1 Empfänger STAR 4 bzw. STAR 8
- \* 1 MM-Servo
- \* 1 Akkualter mit Schalteranschluß für den Empfänger, \* 1 Quarzpaar

Weitere Angaben finden Sie im Simprop-Katalog '83 mit dem internationalen Modellbauprogramm auf 304 Seiten. Der vierfarbige Katalog ist überall im Fachhandel erhältlich oder direkt bei SIMPROP ELECTRONIC gegen Voreinsendung von 9,90 DM + 3,- DM Portoanteil in Briefmarken.

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

# PROP

österreichisches  
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST. AERO CLUB - 9/10 - 1983

## Inhalt

BSL - Edwin Krill	
Leitartikel .....	3
Maria Makoschitz	
Es spricht Ihre Modellflugsekretärin .....	4
Dr. Helmut Schneider	
Deine Versicherung .....	5
Leserbriefe .....	
Weltmeisterschaften	6
Karl Wasner sen. F3B .....	9
Ing. Ernst Reitterer .....	16
Europameisterschaft	
Friedrich Kühnegger F2C .....	17
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger	
VAMPIR .....	18
SF 36 .....	19
Motor Spatz .....	21
ASW 22 - Multiplex .....	22
ASW 22 - Graupner .....	24
Im Schaufenster :	
Dr. Georg Breiner .....	27
WM Hanno Prettner testet Playmat .....	30
prop - flohmarkt .....	30
Praktische Tips von Franz Cerny .....	32
Staatsmeisterschaften :	
RC IV in Kärnten .....	33
F3B in Tirol .....	35
Internationale Wettbewerbe :	
F3A in Bratislawa .....	38
17. Igo Etrichpokal in Kraiwiesen .....	42
Internat. Freiflugwettbewerb in Mostar .	47
ASKÖ - Bundeslehrgang und Bundesmeistersch.	49
Grenzland Pokal in Waidhofen/Th. ....	52
Flugtag in Oberwart /Burgenland .....	54
1. Koralpenpokalfliegen .....	56
Landesmeisterschaften	
Steiermark F1A, F3F, RC/MS .....	57
1. Kunstflugwettbewerb f. Großmodelle .	61
3. Herzogenstädter Pokalfliegen RC/MS .	63
Impressum .....	letzte Umschlagseite

Lieber Leser !

Vor Ihnen liegt nun die vorletzte Nummer dieses Jahres. Sie ist wieder sehr umfangreich geworden, und trotzdem liegen wieder einige Beiträge in der Redaktion, die in dieser Nummer nicht mehr untergebracht werden konnten. Sie werden in der nächsten Nummer veröffentlicht werden.

In dieser Nummer meint ein Leser, daß kritische Artikel keine Chance hätten, in prop zu erscheinen. Das stimmt nicht !

Wie Sie alle wissen, sind wir über jede Art von Mitarbeit sehr froh, und ein Schreiben, das als Leserbrief erkenntlich ist, wird bestimmt abgedruckt. Schließlich ist ja jeder Schreiber für seinen Brief selbst verantwortlich. Nur - "der Ton macht die Musik !" Wenn jemand in seinem Schreiben andere beschimpft oder unüberprüfbare Behauptungen aufstellt, dann gibt es allerdings dafür keinen Platz in prop ! Auch können Briefe nicht in jeder Länge wiedergegeben werden.

Denken Sie bitte immer daran, daß dieses Magazin vollkommen ehrenamtlich gestaltet und geschrieben wird. Es würde sicherlich bald keine Mitarbeiter geben, wären sie die Zielscheibe ungerechtfertigter Angriffe. Das mag vielleicht bei den Tageszeitungen üblich sein, bei uns darf derartiges niemals einreissen.

Aus der Ferne sieht oft vieles ganz anders aus, darum bleiben wir bei allen unseren Tätigkeiten stets sachbezogen und versuchen wir überall stets Verständnis zur Zusammenarbeit aufzubringen.

Inzwischen sind auch einige Symbol - Entwürfe für die Modellflugsparten bei uns eingegangen. Wir werden sie in der nächsten Nummer vorstellen.

Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit sowie ihrem Urlaub.

Titelfoto : Start eines F3B-Modells bei der F3B Staatsmeisterschaft in Tirol.

# eismann

## Eine Kollektion exklusiver Modelle

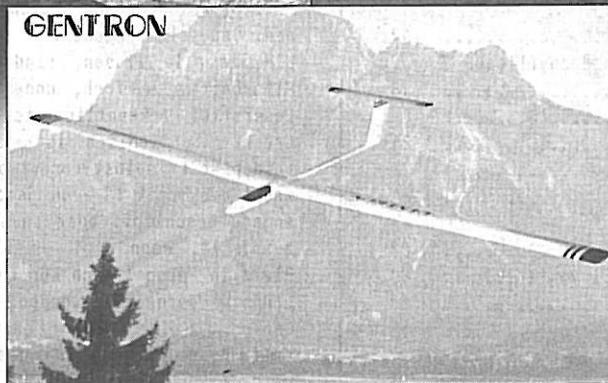
*Camaro*



*Vampir*



**GENTRON**



### Im guten Fachhandel erhältlich

Repräsentanz und Auslieferung für Österreich

**AIRCOM**  
Handelsgesellschaft m.b.H.

1190 Wien  
Heiligenstädter Straße 189-191  
Telefon 0 22 2 / 37 11 88

Liebe Modellflugfreunde !

Diese Seite hat diesmal ein ganz anderes Gesicht. Das hat aber auch seinen ganz besonderen Grund ! Diese Nummer von prop war bereits in Druck, als ich die unten abgedruckte Postkarte aus Pensacola in Florida von unserer WM - Mannschaft erhielt.

Hanno Prettner ist wieder Weltmeister in der FAI-Klasse F3A geworden, unsere Mannschaft belegte den 5. Platz ! Wenn das kein Grund ist, meine Seite zu opfern, dann weiß ich nicht !



Ich glaube in aller Namen zu sprechen, wenn ich vorweg in dieser Nummer unserer Mannschaft und unserem neuerlichen Weltmeister

Hanno Prettner und seinem Vater und Trainer, Hans Prettner, zu diesem herrlichen Erfolg recht herzlich gratuliere !

Im nächsten prop werden wir sicherlich mehr von dieser Weltmeisterschaft in Amerika berichten können.

*Edwin Krill*  
Bundessektionsleiter

**INTERSTATE 10 BRIDGE**  
Pensacola, Florida

This bridge is part of the Interstate System and spans the Escambia Bay along the outskirts of the city. Photo by Bob Glander.



Viele Grüße von der  
WM. aus Florida  
senden: Hanno Prettner  
Hans Prettner  
Koppen Hermann  
Klemm

- |                |
|----------------|
| 1. PREITNER    |
| 23. PANZ       |
| 35. KOWARZ     |
| 5. MANN SCHAFT |

POST CARD

HERRN  
DR. EDWIN KRILL  
JULIUS RAABSTR. 10  
A 3425 LANGENLEBARN

AUSTRIA  
EUROPA

Unsere Flugsaison geht bald zu Ende. Die Ergebnislisten der einzelnen Veranstaltungen werden zur Zeit auf ihre Richtigkeit überprüft, zu den dazugehörigen Ausschreibungen geheftet und abgelegt. Leider haben sich bis zu der im Dezember 1983 stattfindenden Bundessektionsleitersitzung Ergebnislisten von Wettbewerben angehäuft, über die entschieden werden muß, ob sie anerkannt werden können. So wurde zum Beispiel bei einer großen Anzahl von Wettbewerben festgestellt, daß Punkterichter ohne oder mit abgelaufener Lizenz eingesetzt wurden. All diese Punkterichter sind im Laufe des Jahres angeschrieben bzw. aufmerksam gemacht worden, sich für die 1984 stattfindenden Auffrischungslehrgänge anzumelden und ihre Lizenz damit verlängern zu lassen.



Wir müssen alle Veranstalter darauf hinweisen, daß ab nächstem Jahr Wettbewerbe, bei denen Punkterichter mit abgelaufener Lizenz eingesetzt wurden, aberkannt werden. Bitte prüfen Sie genau die Gültigkeit jedes einzelnen Punkterichterausweises. Ein berechtigter Punkterichter muß alle 4 Jahre (siehe letzte Seite der Lizenz) einen Auffrischungslehrgang besuchen, um diese Funktion weiter ausüben zu können. Wie Sie bereits auf Grund unserer ausgesandten Formulare festgestellt haben, führen wir eine Kartei aller geprüften bzw. berechtigten Punkterichter. Um die Arbeit der Veranstalter zu erleichtern, werden wir 1984 eine Namens- und Adressliste aller gültigen Punkterichter in unserer Modellflugzeitschrift "prop" veröffentlichen.

Es grüßt Sie recht herzlich Ihre Modellflugsekretärin

## Mitteilungen des ÖAeC



Österreichischer  
Aero-Club

Generalsekretariat:  
Prinz-Eugen-Straße 12  
1040 Wien 4  
Tel. (0222) 65 11 28/29

### Mitteilungen des Österreichischen Aero-Clubs

**I. Achtung! Ab sofort Telefon-Durchwahlmöglichkeit im ÖAeC-Generalsekretariat:**

Ab sofort können zur bisherigen (unveränderten) Telefonnummer des ÖAeC-Generalsekretariats die entsprechenden Nebenstellen wie folgt durchgewählt werden:

Telefonnummer ÖAeC-Generalsekretariat (0222) 65 11 28 od. 65 11 29  
Generalsekretär S. H. Schlager Dw. 72

### Maria MAKOSCHITZ

Fr. Frei (Motorflug, Fallschirmspringen, Ballonfahrt, Unfälle, Versicherungen, Airfield Manual, Subventionen) Dw. 74  
Fr. Zöchling (Segelflug, Hängegleiter, Ultraleichte) Dw. 75  
Fr. Bucovsky (Crash-Sender-Aktion, Fluglehrerhaftpflichtversicherung) Dw. 76  
Frau Makoschitz (Modellflug) Dw. 77  
Frau Spiegelhofer (Mitgliedererfassung, 07 — 13 Uhr) 65 11 28/29, direkt, ohne Dw.

2. Telefon-Hauszentrale mit fünf Nebenstellen an Interessenten abzugeben. Anfragen an ÖAeC-Generalsekretär S. H. Schlager



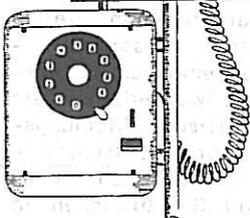
## DEINE VERSICHERUNG DAS UNBEKANNTE WESEN

Dr. Helmut SCHNEIDER

Durch eine tatsächlich angefallene Versicherungsangelegenheit wurde ich aufmerksam gemacht, ein wichtiges Detail in meiner Artikelserie vergessen zu haben. Es handelt sich dabei um die Frage der Umsatzsteuer. Ich will hier keine Abhandlung finanzrechtlicher Art bringen, weil das hier nicht so sehr interessiert. Es ist vielmehr notwendig den praktischen Teil zu behandeln.

DIE REPARATUR EINER BESCHÄDIGTEN SACHE SOLL IMMER DER  
GESCHÄDIGTE IN AUFTRAG GEBEN UND SICH DIE RECHNUNG DAFÜR  
AUSSTELLEN LASSEN.

Wenn nämlich der Schädiger mit bestem Willen um den Schaden wieder gutzumachen die Reparatur in Auftrag gibt und die Rechnung incl. Umsatzsteuer bezahlt, fällt er um den Umsatzsteuerbetrag um. Nun so viel gesagt, daß der Geschädigte, wenn er vorsteuerabzugsberechtigt ist, die Umsatzsteuer mit der Finanzbehörde rückverrechnen kann, sodaß er zwar keinen Gewinn erzielt, wohl aber die Versicherung einen Schaden hat. Übrigens war unsere Versicherung so freundlich im genannten Fall den Umsatzsteuerbetrag (immerhin öS 500,-) auf dem Kulanzweg zu bezahlen.



*Ich erinnere daran, daß ich telefonisch unter  
der Nummer 02782/3752 erreichbar bin, schriftlich  
beim Ö.Ae.C, Sektion Modellflug, Prinz Eugenstr. 12  
A-1040 Wien;*

# Leserbriefe



Sehr geehrter Herr Bundessektionsleiter !

Ich wende mich diesmal direkt an Sie, weil ich mit Bedauern feststellen mußte, daß kritische Meinungsäußerungen keine Chance haben im Prop abgedruckt zu werden.

Es geht mir diesmal um Ihre Äußerung über die Sportfunktionäre, sprich Punkterichter. Da ich selbst eine Punkterichterlizenz besitze darf ich sicher zu diesem Thema meine Meinung kundtun.

Ihr schimpfen über die faulen Punkterichter trifft ganz gewiß die Falschen, denn ich habe noch nie von einem Veranstalter eine Einladung oder Aufforderung weder mündlich noch schriftlich erhalten. Und der andere Weg, daß die Punkterichter den Veranstaltern nachlaufen und sich anbieten, der kann und wird nie funktionieren.

Ich habe für meinen Vereinselbst schon Wettbewerbe organisiert und mich dabei ganz gezielt und persönlich um Punkterichter bemühen müssen. Von selbst wäre keiner gekommen. Um diese Bemühungen zu erleichtern wäre es einmal notwendig, daß der Verband, sprich Aero Club, eine Liste aller Punkterichter für jedes Bundesland mit Adressen und gegebenenfalls Telefon Nr. erstellt. Das weitere könnte man nun den Veranstaltern überlassen. Noch zielführender wäre es aber meiner Meinung nach, wenn man es nach dem Vorbild des Fußballverbandes machen würde. Dieser erstellt vor jeder Spielsaison einen detaillierten Spielplan mit nominierten Schieds- und Linienrichtern und Ersatzrichtern für Krankheits- und andere Ausfälle. Diesen Spielplan erhalten alle Schiedsrichter und Vereine zugesandt und ist verbindlich. Jeder weiß also, wo und wann er zu tun hat. Und genau dies könnte bei den Obmänner-Jahresversammlungen unter der Leitung der Landessektionsleiter geschehen. Bei der Wettbewerbstermingerstellung könnten nach der Liste sofort die Punkterichter nominiert werden. Nach Bestätigung der Termine durch die Bundessektion könnten die Betroffenen sofort verständigt werden und sich darauf einstellen.

Nun noch etwas über die Belastbarkeit der Punkterichter. Ich für meine Person fände es ideal, wenn ich nicht mehr als zwei höchstens aber dreimal im Jahr punkten müßte. Da ich selbst noch aktiv Wettbewerbe fliege wäre

alles weitere eine zusätzliche Belastung die ich gerne vermeiden möchte. Ich glaube aber, wenn alle Punkterichter in Tirol zweimal punkten, dann müßte dies sicher ausreichen.

Da Sie aber sowieso wieder eine Erhebung machen fragen Sie doch gleich die Leute wie oft sie gegebenenfalls bereit sind, sich aufstellen zu lassen und nehmen die Zahl gleich auf die Liste.

Ich glaube, wenn die Punkterichter bei der Obmänner Jahresversammlung nominiert würden, sozusagen amtlich durch den Landessektionsleiter als Organ des Landes-Verbandes, dann wäre den Veranstaltern am besten und wirkungsvollsten geholfen und viel Verantwortung abgenommen.

Vielleicht finden meine Vorschläge Ihre Zustimmung und Sie brauchen nicht mehr auf den Punkterichtern herumreiten.

Mit freundlichen Grüßen Hans Scholz  
TMC-Innsbruck

Sehr geehrter Herr Scholz !

Aufmerksame Leser von prop wissen, daß wir uns über jeden Leserbrief freuen den wir erhalten, er muß nur als solcher gekennzeichnet sein. Dabei kann er auch ruhig einmal kritische Betrachtungen irgend eines Problems erhalten. So gut sind wir nun auch wieder nicht, daß wir keine Fehler machen. Ehrliche Kritik hat noch immer Erfolg gebracht. Das muß aber dann so sein, daß mit gleichen Waffen gekämpft wird und die Äußerungen auf Tatsachen beruhen. Sie schreiben z.B., daß Sie mit Bedauern feststellen, daß kritische Meinungsäußerungen keine Chance haben, im prop abgedruckt zu werden. Mitnichten ! Hier kommen Sie in Beweisnotstand, denn jeder Leserbrief - wenn er nur als solcher gekennzeichnet war - ist immer noch abgedruckt worden. Weiters nennen Sie Ihre Worte "kritische Meinungsäußerungen", Sie meinen aber z.B. "schimpfen auf die faulen Punkterichter" bzw. am Ende Ihres Schreibens "... und Sie brauchen in Zukunft nicht mehr auf den Punkterichtern

herumzureiten". Na, von der "feinen Art" ist diese Ihre "Meinungsausäußerung" nun gerade nicht.

Gehen wir aber zum Kern Ihres Schreibens, denn der scheint mir durchaus wert, besprochen zu werden.

Zur Zeit gibt es 291 Punkterichter in Österreich. 154 haben unsere ausgesandten Erfassungsbögen zurückgeschickt. Einer sogar mit der "kritischen" Bemerkung, er wäre zu wenig höflich gewesen. Nur ganz wenige haben auf diesem Erfassungsbogen mehr als 1 - 2 Zeilen ausgefüllt. Das heißt mit anderen Worten, daß es nur wenige Punkterichter gibt, die öfter eingesetzt sind. Nun ist aber das Problem dieses, daß sich die einzelnen Veranstalter wohl um Punkterichter bemühen, manchmal auch Zusagen bekommen, diese aber dann nicht eingehalten werden.

Eine Liste der Punkterichter gibt es wohl und sie ist bei den Landessektionsleitern einzusehen, doch haben wir bisher noch keine Methode gefunden, diese Listen am Laufenenden zu halten. Viel zu groß sind die Probleme dabei.

Bei jeder Sektionsleitersitzung wird z.B. die Punkterichterquote f.d. diversen Staatsmeisterschaften festgelegt. Was tun aber, wenn sie dann nicht eingehalten werden, wenn die Punkterichter dann einfach kurzfristig absagen, oder was noch viel schlimmer ist, ganz einfach nicht kommen?

Punkterichter mit Schiedsrichtern im Fußball zu vergleichen geht in die Irre:

1. brauchen wir schon für die kleinste Veranstaltung mehr Punkterichter als bei einem Fußballspiel Schiedsrichter,
2. werden beim Fußball die Schiedsrichter bezahlt,
3. gibt es beim Fußballbund eine eigene Schiedsrichterkommission mit bezahlten Arbeitskräften,
4. ist es ein Unterschied, ob man vor einem großen, kleinen oder keinem Publikum sein "Amt" ausübt und schließlich
5. soll es auch Fußballspiele geben, bei denen es zu wenige oder sogar keine Schiedsrichter gibt.

Also man darf nicht Birnen mit Äpfeln vergleichen!

Ich weiß nicht, was dagegen sprechen soll, daß sich interessierte Punkterichter nicht selbst um "Arbeit" bewerben sollen. Die Termine der einzelnen Wettbewerbe sind spätestens im prop 1/2 des I.J. abgedruckt. Mit der Aussendung der Punkterichter-Erfassungsbögen versuchen wir ja, die ganze Sache einigmaßen in den Griff zu bekom-

men. Wenn aber dann nur 50% auf unser Schreiben reagieren - was dann?

Wir sind alle Ihrer Meinung, daß etwas geschehen muß - aber was konkret, wenn alle unsere bisherigen Bemühungen nur wenig Erfolg haben. Sie schreiben ganz locker, daß Sie glauben, wenn die Punkterichter bei der Obmänner Jahresversammlung nominiert würden, sozusagen "amtlich" durch den Landessektionsleiter als Organ des Landesverbandes, dann wäre den Veranstaltern am besten und wirkungsvollsten geholfen und viel Verantwortung abgenommen. Wie einfach sich das so schreibt! Auf der einen Seite fordern Sie sozusagen "amtliche Maßnahmen", auf der anderen Seite würde das gleich wieder zu Protesten führen von jenen, die jegliche "amtliche Maßnahme und Autorität" ablehnen.

Alle diese Vorschläge lassen sich durchführen, wenn es genügend Einsicht bei den einzelnen Modellfliegern und Funktionären geben würde. Gäbe es das aber, dann könnte man sich eine ganze Menge von "Maßnahmen" und "Bestimmungen" ersparen, die ja dazu führen, daß z.B. die MSO und auch der CS immer mehr und mehr an Umfang zunehmen, weil es immer wieder eine Menge Leute gibt, die meinen, "sich nicht gängeln lassen zu müssen" oder ganz einfach, die meinen, "denen da oben!" ein Schnippchen schlagen zu müssen.

Dabei wäre alles so einfach, wenn man begreifen würde, daß schließlich wir alle dasselbe wollen, nämlich unseren Sport in geordneten Verhältnissen ausüben zu können! Aber dazu bedarf es eben der Zusammenarbeit aller! Wir wollen und müssen das Punkterichterproblem lösen - so oder so! und ich richte daher an alle, die daran interessiert sind, den Aufruf, der Bundessektion **brauchbare** - Vorschläge zu unterbreiten.

BSL Edwin Krill

\* \* \* \* \*

Liebe Redaktion!

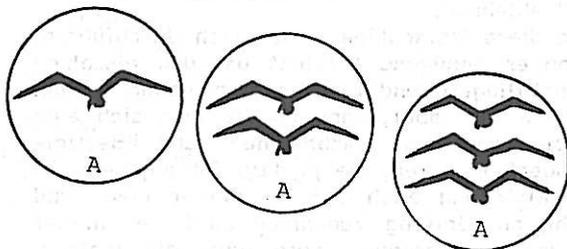
Es gibt etwas, das mich schon seit geraumer Zeit bewegt. Und zwar bringt Ihr in jedem Prop Beiträge über Wettbewerbe und Veranstaltungen in den verschiedenen Klassen. Angefangen von F3B bis RC IV. Ich finde jedoch, daß Ihr dabei etwas sehr Wesentliches überseht. Ich glaube nämlich, daß die Mehrheit der Prop-Leser gar nicht weiß, warum es in den einzelnen Klassen geht. Ich lese zwar oft von Ergebnissen und erreichten Punktezahlen, muß aber gestehen, daß ich gar nicht weiß, wie, wann oder warum so viele Punkte erreicht werden. Mein Vorschlag wäre daher, daß Ihr in jeder Ausgabe dieses Magazins jeweils eine Klasse,

zum Beispiel F3B, ausführlich beschreiben sollt. Daß Ihr eventuell Zeichnungen zum besseren Verständnis anfertigt, und daß Ihr die Bedingungen, Einschränkungen, Regeln usw aufzählt.

Man könnte es etwa so aufziehen, daß man hiefür eine Mappe zum Sammeln anlegen könnte.

Ich hoffe, daß dieser Vorschlag nichts Unmögliches darstellt. Wenn Ihr den Vorschlag für nicht gut halten solltet, dann schickt mir bitte eine Adresse, wo man derartiges erfahren könnte.

Besten Dank im Voraus Markus Ecker  
5761 Maria Alm



Lieber Herr Ecker !

Wir danken Ihnen für Ihren interessanten Hinweis. Es ist richtig, für den Insider sind die abgedruckten Ergebnisse und Angaben sicher zu verstehen. Er weiß auch, daß alle Regeln, Bestimmungen und Erklärungen im Regelbuch der Modellflieger dem SC = SPORTING CODE (int. Regelbuch), beziehungsweise in der MSO = MODELSPORTORDNUNG (nationales Regelbuch) enthalten sind. In diesen beiden Werken ist alles zu finden, was sich da so in der großen Palette des Modellfluges anbietet und tut.

Ich räume aber ein, daß das für den Uneingeübten oft sehr schwierig ist, sich da durchzuackern.

Wir werden daher Ihrer Anregung folgen und nun laufend nähere Hinweise und Erklärungen über die einzelnen Kategorien und Wettbewerbsformen bringen, um so auch den Prop-Lesern, die nicht Fachleute sind, Einsicht in diese Materie zu geben.

Wir hoffen, lieber Leser und vielleicht auch noch vielen anderen damit einen Wunsch zu erfüllen und würden uns sehr freuen, wenn Sie auch weiterhin unserem Modellflugmagazin prop die Treue halten würden.

Die Redaktion

## \* DAS SIEGERMODELL \* \* STAR-RANGER \*



Der Präzisionshelicopter exklusiv bei  
**KNOLL Modellbaucenter**

4840 Vöcklabruck, Stadtsaalpassage, Tel. 07672/34 90

Eigene Hubschrauberflugschule

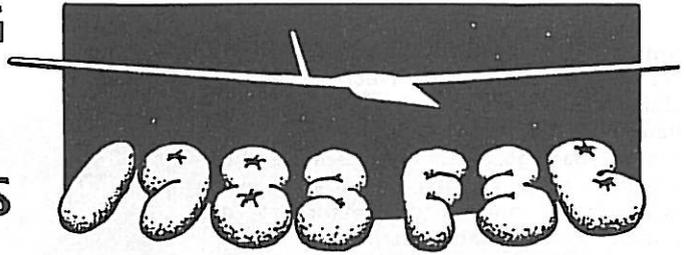
Fachberatung — Postversand

- - - - - UNSERE LEISTUNGEN - IHRE VORTEILE - - - - -

# 4th R/C SOARING WORLD

## CHAMPIONSHIPS

### YORK, ENGLAND. 31st JULY - 6th AUGUST

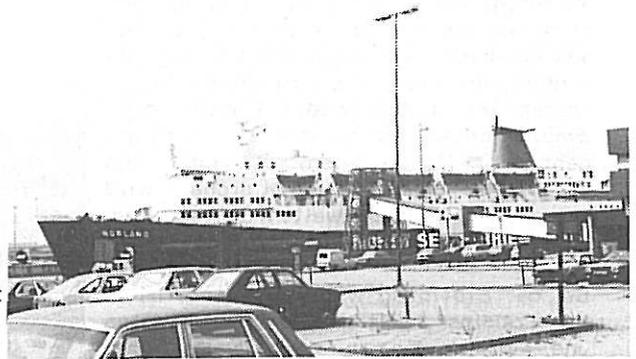


Bericht über die F3B - Weltmeisterschaft in York, GB vom 31. Juli bis 6. August 1983  
von Mannschaftsführer und Pilot Karl Wasner sen.

Als Teilnehmer und Mannschaftsführer eines WM-Teams ist mir eine umfassende Berichterstattung über diese WM unmöglich. Die Konzentration auf das eigene Team und auf das eigene Fliegen verhindert eine objektive Berichterstattung über eine WM an der an zwei getrennten Startstellen 67 Piloten aus 25 Nationen teilgenommen haben. Dieser Bericht kann daher nur ein Überblick auf den Verlauf und das Abschneiden unserer Mannschaft mit einigen Beobachtungen anderer Teams sein.

Die Ergebnisse darf ich, da das Ereignis bei Erscheinen dieser Nummer von prop ja bereits 2 1/2 Monate zurückliegt, als bekannt voraussetzen. Als fast einzige Nation ist die Bundesrepublik ihrer Favoritenrolle - und das in einem überzeugenden Maße - gerecht geworden. Der Mannschaftsweltmeister 1981 hat diesen Titel nicht nur erfolgreich verteidigt sondern in der Einzelwertung auch hervorragend verbessert.

Nun ein chronologischer Überblick über den Ablauf dieser WM, wie bereits einleitend gesagt, aus rot-weiß-roter Brille betrachtet. Unsere Mannschaft hat die Reise, wie übrigens alle Europäer, mit den eigenen Autos unternommen und per Fährschiff die britische Insel erreicht. In York, dem Austragungsort dieser WM empfing uns nicht nur unbritisch schönes Wetter sondern auch im Studentenheim in der modernen University of York eine gute Unterkunft sowie mit einem sagenhaft großen Innenfeld einer Pferderennbahn (ca. 800 x 2000 m) auch ein exzellentes Austragungsfeld. Bei den vielen, bereits vor der WM anwesenden Teams stellte sich die Frage, ob die Organisatoren diesen Standard auch im Wettbewerbsablauf werden halten können, zählt doch die Klasse F3B zu den in der Wettbewerbsabwicklung schwierigsten und aufwendigsten Klassen. Ich darf die



Mit diesem Schiff hat unsere Mannschaft die Überfahrt nach Hull in England gemacht. Mehr als 500 PKW und 1500 Passagiere finden Platz.



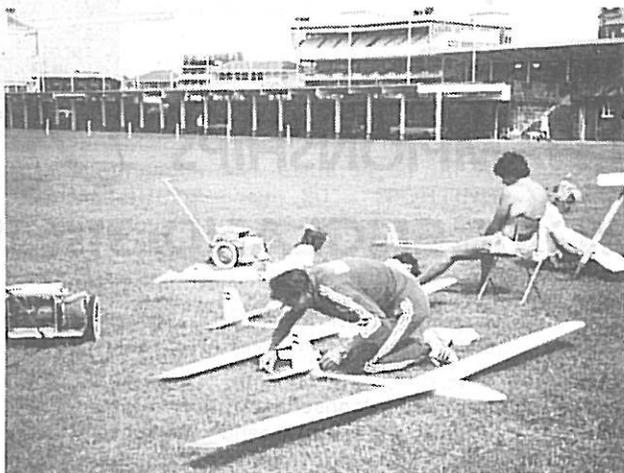
Die Concert-Hall der University of York möge einen Eindruck vom Baustil dieser sehr jungen Bildungsstätte geben, welche sich über ein riesiges Areal erstreckt und dessen älteste Bauten gerade 25 Jahre alt sind.

Antwort auf diese Frage vorwegnehmen, die Gastgeber konnten. Nach Eliminierung einiger Anlaufschwierigkeiten - schließlich muß sich jeder Motor einlaufen - konnte das gesamte vorgesehene Programm durchgezogen werden, wozu sicher auch der Lord Wettergott das seinige dazu beigetragen hat.

Im noch inoffiziellen Training bildeten die Teams der USA - welche eine eigene Speedmeßstrecke mitgebracht hatten - der BRD und unsere Mannschaft eine kleine Arbeitsgemeinschaft. Allerdings hätte dabei der spätere Vizeweltmeister Quabeck den Schreiber dieser Zeilen fast gekillt. Sein Modell zerschellte bei einem Hochstart fünf Meter hinter mir am Boden. Von den Schreien unserer Teammitglieder gewarnt, konnte ich mich nur ducken, bevor es krachte. Die von Quabeck vermutete Störung lag allerdings bei ihm selbst. Er wollte Strom sparen und hatte weder Sender noch Empfänger eingeschaltet! Auch bei uns geht im (inoffiziellen) Training ein SIRIUS zu Bruch. Erich Lercher wird bei einer niedrigen zweiten B-Wende im Speedflug von einer Böe überrascht!

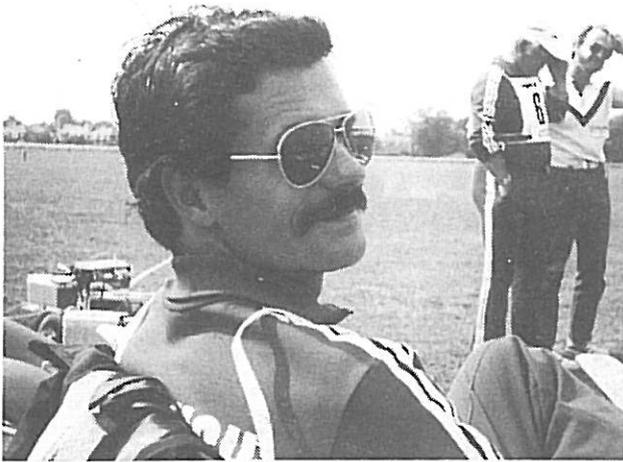
Bei der Eröffnung während des offiziellen Trainings, gibt es auch den ersten und einzigen Regen, das Gewitter am zweiten Wettbewerbstag brachte nämlich Hagel!

Am Montag wird es ernst, der erste Durchgang beginnt. Distanz ist, wie bei allen Durchgängen, die erste Aufgabe. Wasner jun. mit Startnummer 18 der erste Pilot unseres Teams, schaffte seine 12 Laps, Erich Lercher, Startnummer 42 kommt leider nur auf 8 Laps, und Wasner sen. bringt es trotz aller Bemühungen nur auf 9 Laps. Zwei Wettbewerbsjahre lang ist das nicht passiert, in York ist es wie verhext. Doch es sollte im ersten Durchgang noch schlimmer kommen. Nach dem Distanzflug steht jeweils Speed auf dem Stundenplan. Wasner jun. kommt bei einem Bombenbart auf gute Ausgangshöhe, die ersten drei Speedlaps lassen auf eine Rekordzeit hoffen, als bei der letzten Wende an der Basis B das Modell in heftige Turbulenz gerät und eine Fläche abmontiert. Dem ganzen Team bleibt das Herz stehen, die Stimmung in der Mannschaft sinkt fast unter den Null-



Zum ersten Mal werden die "SIRIUS" - Modelle auf britischem Boden zusammengebaut. Im Hintergrund vom oberen Bild Teile der riesigen Rennbahnanlage mit den Tribünen und im Hintergrund des unteren Bildes das weite Innengelände der Pferderennbahn von York.

punkt und wird sich auch bis Ende nicht mehr ganz erholen. Noch nie, seit wir den SIRIUS bauen und fliegen, hatten wir einen Flächenbruch in der Luft. Unter dem Eindruck dieses Ereignisses montiert Erich bei seinem Speedflug während des Ausklinkens aus dem Seil ein Höhenleitwerk ab, kann aber das Modell mit nur einer HLW-Hälfte heil landen. Nach diesen zwei Tiefschlägen fliegt TM Wasner sen. sichtlich einen Sicherheitsspeed mit 29 Sekunden. Die schnellste Speedzeit des Durchganges sowie des gesamten Bewerbes fliegt der Deutsche Ralf Decker aus einem Bombenbart mit 18,9 Sekunden. Der Zweitschnellste, Reinhard Liese, BRD, hat bereits mit 21 Sek. einen Rückstand von 2,1 Sek.



Oben: Ein vom Eröffnungsregen durchnäßtes Team AUSTRIA - der größte Teil hat sich unter dem kleinen Schirm versteckt.

Links oben: Noch hat unser Spitzenpilot gut lachen, er hat seine 12 Laps im Körbchen. Im Hintergrund unser TM im Gespräch mit H.Dürst, einem Teamhelfer der Schweizer.

Links: Eine kurze Ruhepause vor dem nächsten Start. Im Hintergrund stehend der TM der deutschen Mannschaft, während links im Mittelteil Ralf Decker die Geheimnisse seines Modells erklärt.

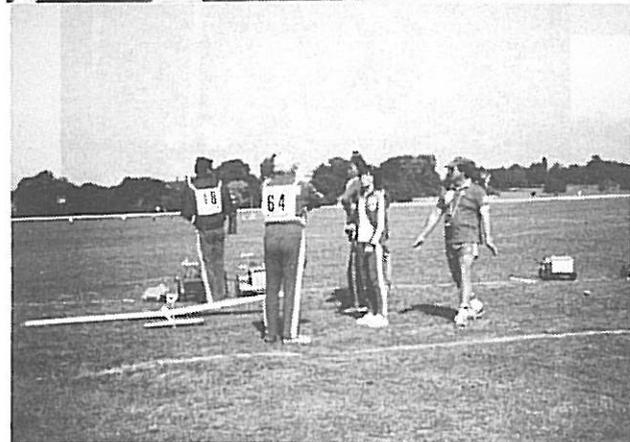


Von den Spitzenpiloten steht nur Don Edberg, USA noch schlechter als Charly. Er zerlegt sein A-Modell bereits beim Hochstart zum Streckenflug. So hoffen außer uns auch die Amerikaner auf 6 Durchgänge und damit ein Streichresultat. Im zweiten Durchgang, der auch mit Distanz beginnt, kommt auch England und damit der Veranstalter auf diese Liste. Der Dritte nach dem ersten Durchgang, der Brite Dave Worrall macht ebenfalls Bruch und damit einen Nulldurchgang. Als der Amerikaner Edberg im zweiten Durchgang auch seine B-Maschine in verpackungsfreundliche Einheiten zerlegt, will er aufhören, aber in einer Nachtaktion hat die eine Hälfte der Mannschaft aus den Resten seiner beiden Modelle nach der Formel  $a+b=c$  eine neue Maschine gebaut und die andere Hälfte Edberg zum Weitermachen animiert.

Bei uns gibt es im Speedflug zwei positive Meldungen. Erich fliegt mit 22,8 Sekunden die drittschnellste Zeit des Durchganges und Charly mit 23 s die fünftschnellste. In der

Durchgangswertung kommt damit Erich auf Rang vier und Charly, bedingt durch einen Absauser im Zeitflug, auf Rang 9.

Die Speedflüge der dritten Runde sehen wieder zwei Piloten unseres Teams im Vorderfeld. Wasner jun. kommt mit 23,9 Sekunden auf Rang 7 und Wasner sen. mit 24,2 s auf Rang 8. Schnellster dieses Durchganges ist Quabeck mit 22 Sekunden. Charly nützt unter Berücksichtigung eines Streichdurchganges diese gute Leistung, Wasner sen. hat durch kräftige Absauser im Streckenflug bereits zuviel an Terrain verloren. Erich will noch schneller als am Vortag fliegen - und vergibt mit 31,4 Sekunden wertvolle Punkte. Sowohl in der Einzelwertung durch Wasner jun. als auch in der Teamwertung belegen wir nach der dritten Runde den 6.Rang. Nach Runde vier, in der



Don Edberg, USA, mit seinem "C-Modell", welches in der Zwischenzeit die Autogramme fast aller Teilnehmer trägt. An der rechten Flächenhälfte ist deutlich die eingesetzte Alu-Platte zu erkennen.

Unten: Unser Team bereitet sich zum Speedflug von WAK vor. Ganz rechts der TM der Amerikaner.

diesmal im Sinne der Gleichverteilung Erich mit 6,25 Laps den Absafer der Nation hat und WAK volle 12 Laps fliegen kann, sind sowohl Charly als auch das Team auf Rang 7.

Beim fünften Durchgang wird unser Distanzflugpech vollkommen. Als bester des Teams kommt Wasner sen. auf 11,75 Laps, aber bei der Kontrolle des Landepunktes ragen 3 cm der Rumpfspitze aus dem Parcours, also korrekt nur 11 Laps. Charly hat mit 9,5 Laps seinen einzigen WM-Distanzabsafer und Erich vervollständigt mit 7 Laps unser "Glück". Wir können es fast nicht glauben. Charly entschädigt sich dafür im Speedflug mit der drittschnellsten Zeit Durchgangsmarke von 22,1 s. Auch WAK mit 24,5 und Erich mit 26,0 s

Der Amerikaner Bower mit dem wohl ungewöhnlichsten der WM. Doppelte V-Form, nur Höhe und Seite gesteuert, keine Landehilfe, extrem dickes Profil. Den Hochstarts, die dieses Modell aushielt nach zu urteilen, muß es Flächen aus Spezialstahl gehabt haben. Der "Tai-Tai" wie dieses Modell hieß, hat aber die Erwartungen seines Piloten nicht ganz erfüllt.

Unten: Charly startet an der Winde Erichs Modell zum schnellsten Speedflug.

liegen noch gut, können aber die verlorenen Punkte nicht mehr aufholen.

Mit den Rängen 8 für Wasner jun., 36 für Wasner sen. und 42 für Lercher, stehen wir am Beginn des letzten Durchganges. Wie wir hoffen noch mehrere Nationen auf eine Verbesserung der Placierung. Neben den bereits genannten haben in der Zwischenzeit ja auch die Südafrikaner und Australier Maschinen zerlegt.

Im Streckenflug des letzten Durchganges, der noch am vorletzten Tag im Anschluß an

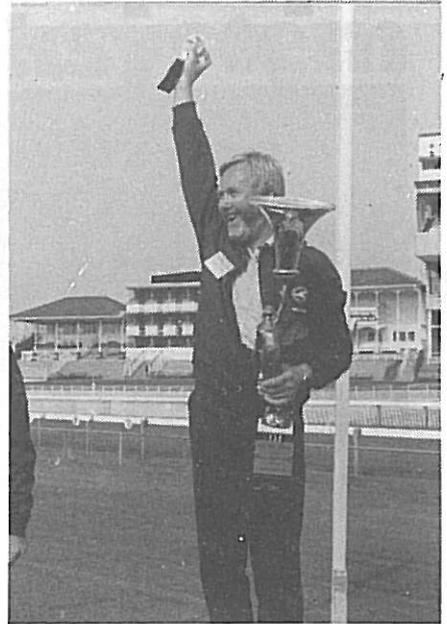


Ein Stimmungsbild aus dem Pilotenlager. Im Vordergrund unsere "SIRIUSSE", im Hintergrund der amerikanische Stützpunkt, ganz hinten wieder die Tribünen der Yorker "Freudenau".

den fünften Durchgang begonnen wird, fliegen sowohl Wasner jun. als auch sen. ihre 12 Laps, während Erich mit 11 Laps unser unerklärliches Distanzflugmanko abschließt.

Wie stark der Wind - speziell die Windrichtung, welche sich sehr stark änderte - die Leistungen dieser WM beeinflusste, zeigten die Speedleistungen dieses Durchganges. Nachdem der führende Decker mit 24,9 Sekunden keine Spitzenzeit fliegen konnte, hätte Quabeck eine nur unwesentlich schnellere Speedzeit genügt, um den WM-Titel an sich zu bringen. Aber als Quabeck starten mußte, herrschte leichter Rückenwind und ein Abwindfeld über der Speedstrecke - seine Ausbeute 28,5 Sekunden. Unter praktisch den gleichen Bedingungen fliegen unsere Leute ihre Speedaufgabe und demonstrieren dabei eine Einigkeit sondergleichen: Wasner jun. 27,5 s, Wasner sen. 27,6 s und schließlich Lercher mit 27,8 Sekunden. Sie belegen die Ränge 22 - 24 in der Speedwertung dieses Durchganges.

Nach der Endabrechnung liegt die BRD auf allen Ebenen in Front. Ralf Decker wird mit 14410,7 Punkten Weltmeister. Nach dem vierten Anlauf hat es Ralf also geschafft. Dr. Helmut Quabeck wird Vizeweltmeister mit 14265,4 Punkten, und die Bronzemedaille geht an einen Vertreter der Veranstalter, David Worrall mit 14234,8 Punkten. Reinhard Liese, auf Rang vier komplettiert den deutschen Triumph, der natürlich auch zum überlegenen Sieg in der Teamwertung führt. Bester Österreicher wird erwartungsgemäß Karl Wasner jun. mit 13822,2 Punkten auf Rang 9. Charly erreichte damit genau seine Placierung von 1981



Ein überglücklicher, verdienter Weltmeister, Ralf Decker, BRD, Im vierten Anlauf schaffte Ralf den Sprung aufs oberste Stockerl. 1979 belegte er ja bereits den zweiten Rang.

in Sacramento, während die beiden weiteren Starter und auch die Mannschaft besser als 1981 abgeschnitten haben. Karl Wasner sen., dem ja auch die Teamführung oblag, kam mit 12845,4 Punkten auf Rang 31, und der dritte Pilot, Erich Lercher, erreichte mit 12215,4 Punkten Rang 41. Unser Team kam mit 38.883,1 Punkten auf den achten Rang und konnte - quasi als Trost - den Mannschaftsweltmeister 1977, USA, auf Rang neun sowie den Teamsieger 1979, Südafrika, auf Rang 12 verweisen.

Der letzte offizielle Abend vereinte Offizielle, darunter den Lord Mayor of York mit seiner Lady Majoresse, Organisatoren, Sieger und Nichtsieger, zu einem festlichen Bankett im Bankettsaal der Rennbahn. Dort wo sonst Frack und Zylinder dominieren, herrschten an diesem Abend die blauen Blazer mit grauen Hosen, durchmischt mit einigen Hemdsärmeligen - der Flieger. Jeder Teilnehmer erhielt einen, mit dem Wappen von York gravierten gläsernen Briefbeschwerer, die Mannschaftsführer zusätzlich einen Satz Ergebnislisten, aus dem dann jeder für



sein Team und die offiziellen Stellen die benötigten Exemplare selbst kopieren durfte.

Außer dieser und anderer Kleinigkeiten war diese WM der Briten die am besten organisierte WM in dieser Klasse. Nachfolgende Veranstalter werden sicher daran gemessen werden.

Zu hoffen ist noch, daß sich bis Dezember ein europäischer Veranstalter für die WM 1985 findet. Australien für 1985 zu wählen würde die Teams und die Aero Clubs wegen des großen Transportaufwandes (Winden !) vor sehr große Transportprobleme stellen.

Dem gesamten Organisationsteam - einzelne Namen zu nennen wäre unfair - ist für seinen Einsatz zu danken.

← Siegerehrung: v.l.: Den 2. Rang belegten die Gastgeber mit Sean Banister 15., Dave Worrall 3. und Stuart Blanchard 8. 1. M war Nick Neve. Mannschaftsweltmeister BRD mit: 1. M Gert Schröter, Dr. Helmut Quabeck 2., Reinhard Liese 4. Ralf Decker 1. Den 3. Rang in der Mannschaftswertung belegten die Australier mit Mike O'Reilly 6., 1. M Richard Tapp, Gregory Dale 13. und Stefan Smith 16.

Unser Team belegte Rang 8 unter 25 Nationen.



**KOMMEN SIE ZU UNS**  
auf die  
**I M A '83**  
vom 22. 10. bis 26. 10. 1983  
im Messepalast in Wien

**Wir haben für  
jeden eine  
SEHR WICHTIGE  
INFORMATION!**

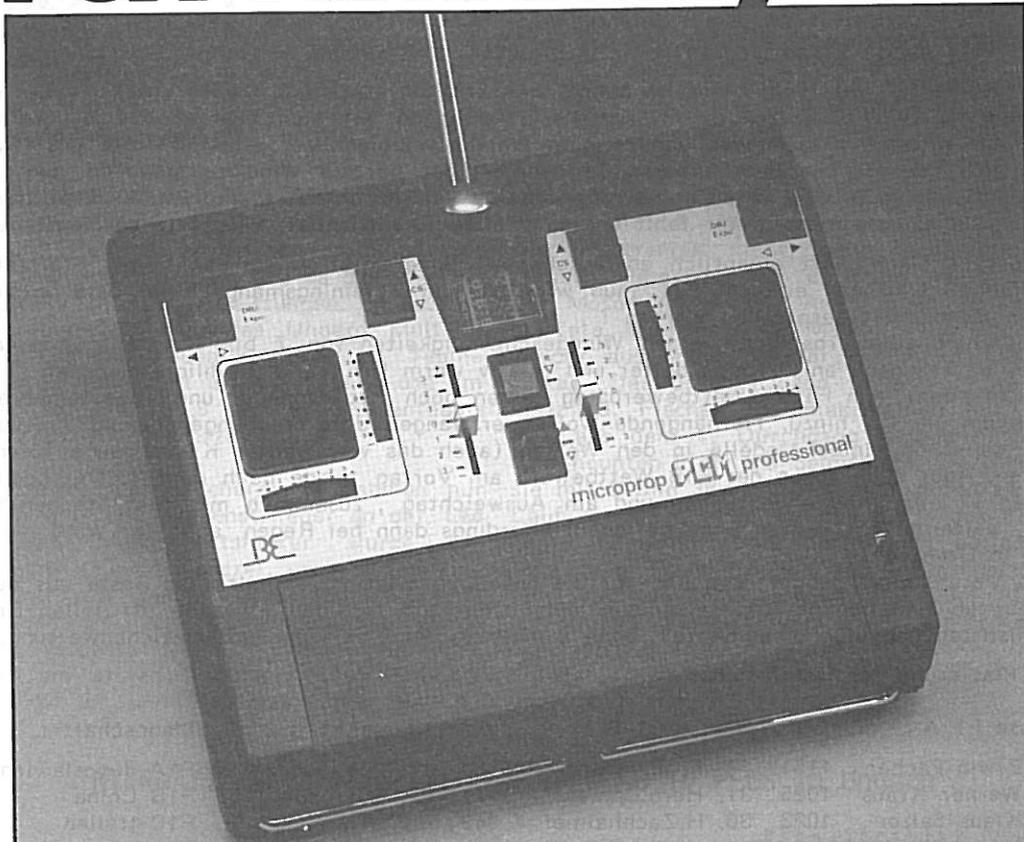
**Übrigens: wir können Microprop (fast) das ganze Programm liefern!**



KLEINSTE PREISE — BESTE BERATUNG  
OFT KOPIERT — NIE ERREICHT

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

# 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 Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läutet 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 austauschbare 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

## FREIFLUGWELTMEISTERSCHAFT vom 28.9.-4.10. 83 in Australien

Ein Vorbericht von Mannschaftsführer und FF-Fachreferenten Ing. Ernst Reitterer

Zur FREIFLUG-WM 1983, die bekanntlich in Australien stattfand, mußte unsere Nationalmannschaft viele Strapazen und finanzielle Belastungen auf sich nehmen. Leider waren wir dann in allen Klassen von ungünstigem Wetter verfolgt. Vor allem machte uns, wie sicherlich auch so manchen anderen Teilnehmer, der heftige Wind zu schaffen, um so mehr, da wir ja in Österreich keine Möglichkeit mehr haben bei stärkerem Wind wettbewerbsmäßig zu trainieren, hier fehlt uns eben außerordentlich der Flugplatz Wr.Neustadt!

Da unsere Mannschaft eigentlich enttäuschende Plätze unter einem so kleinen Startfeld von nur 18 Nationen erreicht hat, muß wirklich vom "Trainingsmangel" der österreichischen Mannschaft gesprochen werden!

An allen Wettbewerbstagen wurden Windgeschwindigkeiten von 7 bis 12 m/s gemessen, dabei war es noch an 2 Tagen heiter und relativ warm (es ist ja Frühling zu jener Zeit in Australien). Am F1C - Wettbewerbstag kamen noch Regenschauer und Tagestemperaturen um die 10° hinzu. Tiefhängende Wolken erzwangen Unterbrechungen bis zu 3 Stunden, da schon einige Modelle in den Wolken (auch das von Werner Kraus) außer Sicht kamen. Aber auch schon der F1B-Wettbewerb am Vortag wurde nach dem 4. Durchgang wegen 12 m/s Wind abgebrochen und am Ausweichtag, zusammen mit dem Stechen in F1C, weitergeführt und zu Ende geflogen; allerdings dann bei Regen, aber der Wind hielt sich in Grenzen.

Dem Veranstalter gebührt viel Lob für die gute Organisation, er holte das Beste aus der gegebenen Situation heraus. Befremden löste allerdings aus, daß es keine offiziellen Ergebnislisten gab, nur "Fragmente", ohne Auflistung der Placierung und Nationenwertung.

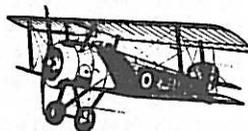
Die Placierung der Österreicher :

Klasse F1 A :	Klasse F1 B :	Klasse F1 C :	Mannschaft :
15. Erwin Pacher 1151	19. Franz Wutzl 1127	17. W.Kraus 1190	F1A Jugoslawien
31. Werner Kraus 1025	31. Herb.Chmelik 1017	27. R.Truppe 1105	F1B China
32. Klaus Salzer 1023	36. H.Zachhalmel 949		F1C Italien
Die Weltmeister :	F1A M. Gewain USA	1260 + 240 Sekunden	
	F1B Lothar Döring BRD	1260 ber. zum 2.Mal	
	F1C Lastrati I	1260+240+254 Sekunden	

N.S. Was unserer Mannschaft sehr fehlte : leistungsstarke Funksprechgeräte auf 40 Mhz für den Einsatz der Modellrückholung !

\*\*\*\*\*

**Wir haben für Sie vergrößert!**



# HAAS

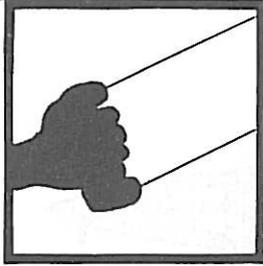
## RC MODEL SHOP

**ERÖFFNET SAMSTAG, 26. NOVEMBER, 9—18 UHR**

Selbstverständlich gibt es Eröffnungsangebote!  
Angebotsliste bitte anfordern!

**2544 Leobersdorf, Wiesengasse 2a, Tel. 02256/32 2 92**

**EINLADUNG!**



# fesselflug

EUROPAMEISTERSCHAFT IM FESSELFLUG 1983

Friedrich Kühnegger

Die EUROPAMEISTERSCHAFT 1983 im Fesselflug wurde vom 13. bis 17. Juli in Utrecht, Holland, ausgetragen. Das Wetter spielte wunderbar mit, und es gab in allen Klassen recht gute Leistungen. Herausragend über 280 kmh des Ungarn Mult in Speed und die neuen Rekorde im Team-Racing Vorlauf mit 3 min 19,8 s und im Finale 6 min 55,8 s des Russenteams Kramarenko - Kusnetzov.

Nun zu uns Österreichern: Es nahmen nur zwei Teams und ein Kunstflieger an der EM teil. Zum Mannschaftsführer wurde ich "ernannt". Franz Wenzel, unser Kunstflieger war mit seiner Placierung (26. Platz) zufrieden. Er hatte sich wieder um einige Plätze verbessert. Im Mannschaftsrennen waren am ersten Wettbewerbstag Fischer-Straniak 5. und Nitsche-Kühnegger 9.,

wobei beide Teams kein optimales Rennen hatten. Am 2. Wettbewerbstag konnten sich Fischer-Straniak nicht mehr verbessern. Bei Nitsche-Kühnegger gab es keine Wertung weil der Motor nach dem Aufwärmen zwar noch startete, aber nach 10 Metern Flug setzte er wieder aus und damit war die zweite Chance vertan. Das brachte dann in der Endwertung Platz 13. Fischer-Straniak kamen mit ihrer Zeit aus dem 1. Durchgang gerade noch auf dem neunten Platz ins Semifinale. Dort hatten sie mit 3 min 36,9 s einen sehr guten zweiten Lauf verpaßt aber um nur 0,8 s das Finale. Somit blieb nur mehr der 9. Platz übrig. Für eine gute Team-Wertung im Mannschaftsrennen fehlt uns in Österreich seit dem Abgang von Gürtler-Baumgartner leider ein zuverlässiges drittes Team.

## INTERNATIONALER FESSELFLUGWETTBEWERB IN PECS in Ungarn

Hans Straniak

Der internationale Fesselflugwettkampf in Ungarn wurde dieses Jahr wieder in Pecs ausgetragen.

Es waren 2 Klassen ausgeschrieben: Team-racing und Speed. In der Klasse Team racing waren die Teams Fischer-Straniak (Salzburg) und Marksteiner-Tschenet (Tirol) am Start.

Bereits im ersten Vorlauf flogen Fischer-Straniak die fast neue Rekordzeit von 3 min 27 s. Weniger gut lief es bei Marksteiner-Tschenet, die das erstmal den Marksteiner Motor einsetzten, aber nur 4,23 min schnell waren. Im Semifinale flogen wiederum Fischer-Straniak die beste Zeit mit 3,33 min.

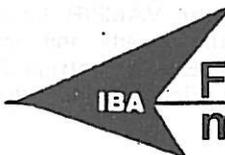
Wie bereits vor 2 Jahren scheiterten die beiden Salzburger jedoch im Finale. War es damals ein Bruch des Rades, war es diesmal ein Riß der Leinen. Schon in Führung gelegen, zerann so in Bruchteilen von Sekunden der sichere Sieg.

Da das Modell mit einer Höchstgeschwindigkeit von ca. 195 kmh flog, blieb nur noch ein Haufen Schrott im Sicherheitszaun hängen.

Nicht auszudenken wäre jedoch das Unglück, hätte es keinen Sicherheitszaun gegeben.

In der Speedklasse hatte Marksteiner mit den üblichen Motorproblemen zu kämpfen und war leider nicht sehr schnell.

\*\*\*\*\*



Fertig-  
modelle

bei



MODELLBAU  
KIRCHERT



# FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

## VAMPIR

ein Giftzwerg von Eismann .....

Nicht, daß Sie, liebe Leser, auf falsche Gedanken kommen. Der Begriff Giftzwerg bezieht sich nur auf den Allroundsegler mit dem blutrünstigen Namen Vampir.

Einen Eismann Baukasten näher zu beschreiben erübrigt sich fast, denn die Flächen sind bis auf die Randbögen, die nurmehr anzukleben und zu verschleifen sind, rohbaufertig - nein, praktisch bügelfertig; der GFK Rumpf mit Kohlerute braucht nur mehr für die Lackierung angeschliffen und mit den markierten Bohrungen versehen werden und bei dem fertigen V-Leitwerk müssen nurmehr die Randbögen auf "Form" gebracht werden. Das ist bis zur farbigen Endgestaltung und bis zum Einbau der Fernsteuerungsanlage eigentlich alles was Sie tun müssen. Der VAMPIR wird mit einer Dreikanalanlage betrieben (Querruder, Höhenruder - Wölbklappen gemixt mit mechanischem Mixer und Kabinenhaube als Landehilfe). Erstmals wurde das neue WEBRA Super Sport-Servo verwendet und im rauen Einsatz erprobt. Beim Einbau dieser Servos im VAMPIR achten Sie auf die Größe der Rudermaschinen und setzen daher das Rudermaschinenbrett ganz tief in den Rumpf. Bau-probleme gibt es keine, und auch ein nicht ganz "blutiger" Anfänger kann sich über den VAMPIR trauen.

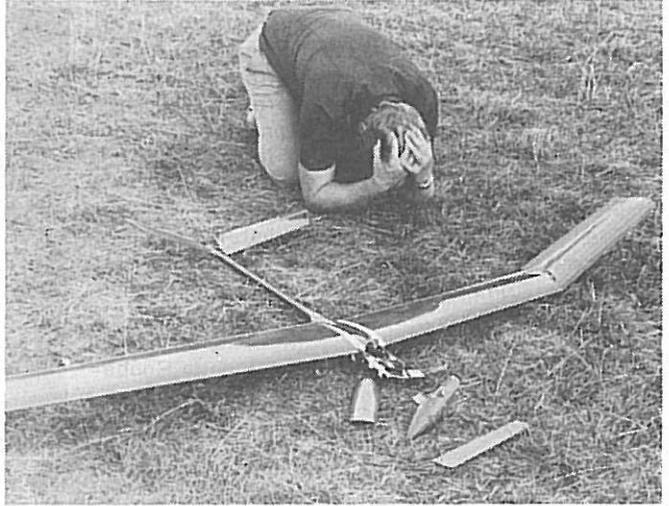
Nun zum Testflug: Mein Freund Speedy, der schon auf das Modell lauerte, und ich, fuhren auf einen schönen Berg. Der Wind blies etwas kräftig von Westen. Der VAMPIR wurde aufgerüstet und nach einem Gleitflugtest



Der VAMPIR - fertig zum Flug !

mit einem todesmutigen Blick über die Hangkante hinaus geschoben. Der Vogel stieg kerzengerade in die Höhe, und Speedy packte seine Trickkiste aus, daß mir die Haare zu Berge stiegen. In der Zwischenzeit wurde der Wind immer stärker. Der VAMPIR wurde gelandet, und wir gaben mehr Blei in das Alurohr, welches zur Flächenbefestigung bestimmt ist, um eine ruhigere Fluglage zu erzielen, denn der Vogel wurde schon etwas unruhig ( nicht Speedy sondern der Vampir). Ich schnappte den VAMPIR und bewegte mich fast kriechend zur Hangkante, denn der Segler wurde mir von dem kräftigen Wind ( Sturm würde eher passen) fast aus der Hand gerissen. Der VAMPIR, dem Sturm überlassend, zeigte seine Qualitäten, und Speedy jubelte und flog und flog, daß mir schier der Atem weg blieb. Der Moment der Landung kam. Der VAMPIR kam irrsinnig schnell, und als Speedy ihn umdrehen wollte, passierte es. Eine gewaltige Bö- der VAMPIR lag am Rücken und verschwand

hinter einer Kuppe und dann ? Richtig ! Dann krachte es. Die Bescherung sehen Sie sich bitte auf dem Bild an. Nun, wir waren ja selber schuld, denn wir wollten ja unbedingt wissen wie weit wir gehen durften. Jetzt wußten wir es. Zusammenfassend darf ich festhalten, daß der Eismann-Vogel wirklich ein Allround-Flugzeug ist, welches auch für den gemütlichen Hobbyflieger (wie zum Beispiel mich) sehr gut geeignet ist. Die Maschine kann sowohl auf dem Hang als auch in der Ebene geflogen werden. Für den schnellen Kunstflieger wird der VAMPIR einiges bringen. Hervorheben möchte ich auch die rasche Bauzeit und die ausgesprochene Transportfreundlichkeit. Na - wie wärs, lassen Sie sich doch auch einmal von einem VAMPIR beißen ?

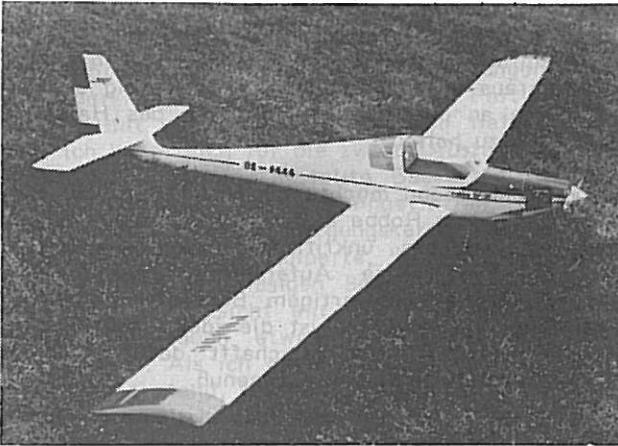


Speedy - ein Bild des Jammers !

Technische Daten:

Spannweite	2200 mm	Gewicht	ca. 1900 Gramm
Länge	1240 mm	Fernsteuerung	Querruder, Höhe - Wölbklappen gemixt, Kabinenhaubenbremse
Flächeninhalt	46,2 dm <sup>2</sup>		

\* \* \* \* \*



## SF 36 - eine Schönheit von Robbe

Schon auf der Nürnberger Messe fiel mir der Motorsegler SF 36 von Robbe aufgrund seiner eleganten und schnittigen Form auf. Nach ein paar Monaten lag er dann auf meinem Tisch - als Baukasten natürlich ! Nun, was ist in der Schachtel alles drinnen : der Plura-Fertigrumpf mit hervorragender Oberfläche und mit allen Markierungen für durchzuführende Bohrungen; Siros-Fertigflächen, die mit allen notwendigen "Zutaten" versehen sind (Schächte für Umlenkhebel, Wurzelrippen, ausgeschnittene Querruder); das Siros-Höhenleitwerk und

Seitenleitwerk; eine große tiefgezogene Kabinenhaube; ein kompletter Zubehörsatz (Tragflächenschnellbefestigung, Gabelköpfe, Löthülsen, Ruderhörner etc. etc.); das fertig gebogene Fahrwerk und Räder (!) sowie ein ausführlicher Bauplan, mit Baustufenzeichnungen und mehrsprachiger Bauanleitung. Der Bau des Motorseglers geht infolge des außerordentlich hohen Vorfertigungsgrades sehr rasch vor sich, und schon nach wenigen Stunden stand die SF 36 rohbaufertig vor mir. Eine kleine Kritik muß ich bei den in

den Flächen verwendeten Schaumstoffmaterial machen, denn das war ein bißchen zu weich, und man mußte mit "zarten" Fingern arbeiten. Ansonsten fand ich keinerlei "Angriffspunkte". Das Modell wurde in der Form "gefinisht", daß der Rumpf im Rohzustand blieb (eine Lackierung erübrigt sich bedingt durch die prima Oberfläche), die Flächen und das Höhenleitwerk wurden weiß gebügelt, und das Seitenleitwerk erhielt die österreichischen Nationalfarben. Ein paar Farbkleckser noch auf dem Rumpf, und fertig war meine Schönheit.

Als Antrieb fand der 6,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor Enya 40 - 4C in Verbindung mit dem Robbe-Bordanlasser Verwendung. Hier ein kleiner Typ: der Bordanlasser, insbesondere die Antriebswelle, muß sehr sorgfältig eingebaut werden! Übrigens, mit Bordanlasser erspart man sich eine ansonsten notwendige Bleizugabe in die "Schnauze". Die Leistung dieses Viertakters von ca. 0,5 PS (0,37 KW) reicht zusammen mit einer 10X6 Luftschraube aus, um das Modell vorbildgetreu zu fliegen. Es besteht die Möglichkeit, daß die Räder mit einem als Zubehör erhältlichen Radverkleidungssatz "verhüllt" werden. Ich ließ diese, zwar optisch gute, Sache einfach weg, da ich fast nur auf Graspisten starte und lande und keinen Kopfstand bei der Landung riskieren wollte.

Ich wartete schon gespannt auf den ersten Flug meiner SF 36. An einem schönen Abend war es endlich soweit. Das Modell stand fertig aufgetankt vor mir - ein kurzer Rudercheck (niemals vergessen!) - ein Hebel am Sender wurde umgelegt, und pfauchend und spuckend erwachte der Viertakter. Ein paar Rollversuche wurden noch unternommen, das Modell in die Ausgangs-Startaufstellung zurückgebracht - ein Stoßseufzer - und Vollgas und ab ging es. Nach ca. 20 m ein leichtes Zupfen am Höhenruder, und in einem flachen Winkel stieg die SF 36 langsam weg. Ich mußte nur mehr das Seitenruder etwas nach links trimmen, um einen schönen geraden Steigflug zu erzielen. Auf der obligaten Sicherheitshöhe angekommen überzog ich absichtlich. Was tat der Motorsegler? Ohne abzuschmieren ging er in eine Art Sackflug über.

Die Flugeigenschaften kann man wahrhaftig als unkritisch und daher auch für den fortgeschrittenen Anfänger als geeignet ansehen.

Neugierig war ich auf die Funktion des Bordanlassers, und so stellte ich den Motor in der Luft ab. Nachdem dies geschehen war, startete und startete und startete . . . ich und



Der Enya-Viertakter verschwindet fast unter der Motorhaube.

wurde erst durch den Aufschrei meines Sohnes "der Wald!" aus meinen Gedanken gerissen, denn das Modell war schon verd. niedrig. Eine scharfe Rechtskurve, und die darauf folgende Notlandung ging ohne Beschädigung des Modells vor sich. Was war geschehen? Der Grund für das Nichtanspringen des Motors war eine zu kurze Einlaufphase gewesen, die ich in meiner "Gier" einfach nicht beachtet hatte. Man kann daraus wieder erkennen, wie wichtig es ist, sich an die Einlaufvorschriften des Herstellers zu halten.

Anschließend möchte ich feststellen, daß die SF 36 von Robbe ein wunderhübsches Modell ist, welches unkritische Flugeigenschaften hat und seine Auferstehung aus einem qualitativ hochwertigem Baukasten erlebt. Ein Viertaktmotor ist die ideale motorische "Besetzung" und verschafft dadurch einen umweltfreundlichen Fluggenuß.

Technische Daten :

Spannweite	3000 mm
Rumpflänge	1350 mm
Gesamtflächeninhalt	80 dm <sup>2</sup>

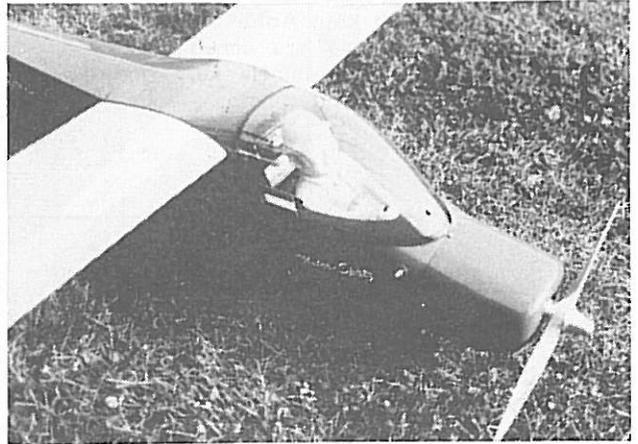
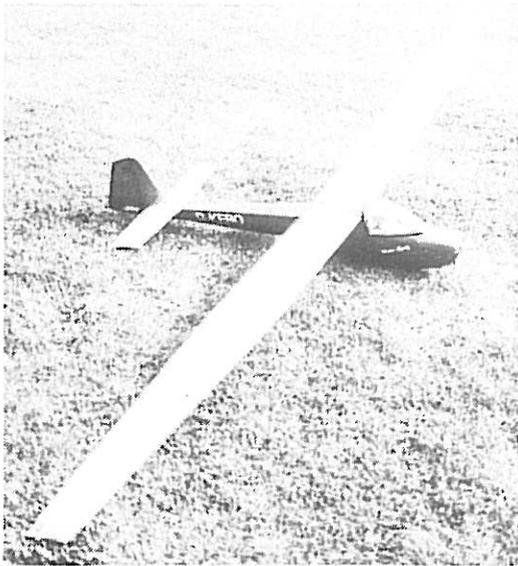
Fernsteuerung	Robbe Promars (Höhe, Seite, Querruder, Motordrossel, Bordstarter)
---------------	---

Motor	Enya 40 - 4 C
-------	---------------



# motor-spatz

von Wanitschek



Mit "Spatz" verwöhnte der Monaco Franze immer seine bessere Eehälfte. Ein Spatzl ganz besonderer Art möchte ich hier vorstellen: den Motorsegler MOTOR-SPATZ aus dem Hause Wanitschek. Das Modell wurde im Maßstab 1 : 4,5 dem Motor-Spatz, der auf dem L-Spatz III basiert, nachgebaut. Der Motorsegler ist in zwei Ausführungen entweder mit Rippenflächen oder mit Fertigflächen mit eingebauten Störklappen lieferbar. Ich habe mich für die zweite Ausführung entschieden. Als der bestellte Baukasten in meinem hiesigen Postamt eingetroffen war und ich mit der Verständigungskarte freudig in den Schalterraum stolperte, "schlief" mir beim Anblick der riesigen Schachtel binnen Sekunden das Gesicht ein. Der Postbeamte übergab mir auch etwas boshaft grinsend das "Drum". Als ich dann draußen vor meinem Wagen stand, bekam ich in Kürze eine nicht unerhebliche Zuschauerzahl, die meine anfänglich vergeblichen Versuche die Schachtel zu verstauen mit Interesse verfolgten. Endlich war sie drinnen, und ich schaute, daß ich nach Hause kam. Heimlich nahm ich den "Personaleingang" (=Kellereingang) und erreichte gedeckt den Hobbyraum, wo ich sofort mit dem Auspacken der Teile begann, um meine Neugierde zu besänftigen. Ich möchte mich nur auf eine kurze Beschreibung des Inhaltes beschränken: ein ausgezeichneter rot eingefärbter GFK-Rumpf mit ebensolcher Motorhaube; Fertigflächen mit Störklappen und Querruder; alle notwendigen Holzteile für den Höhen- und Seitenleit-

Die große Kabinenhaube. Im Hintergrund erkennt man das Störklappenservo.

werksbau; sämtliches Anlenkungsmaterial; ein ausführlicher Bauplan im Maßstab 1 : 1 und eine leider etwas dürftige Bauanleitung. Der Bau des Motorseglers geht sehr rasch über die Bühne - äh - Werkbank. Bauprobleme gab es keine, und mein Spatzl stand bald rohbaufertig vor mir. Der MOTOR-SPATZ wird über 5 Rudermaschinen gesteuert (Querruder, Störklappen, Seite, Höhe, Motordrossel). Der Einbau der Querruder- und Störklappenservos erfordert ein paar "affenhände", läßt sich aber trotz einiger saftiger Flüche bewerkstelligen. Als Antriebsmotor fand der neue 6,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor von Webra, in Verbindung mit einer 10x6 Latte, Verwendung.

Der Motor-Spatz wurde entsprechend seinem großen Vorbild im Finish ausgeführt: weiße Flächen und Höhenleitwerk, rotor Rumpf und rotes Seitenleitwerk.

Die Flugerprobung erfolgte an einem wunderschönen Samstagnachmittag. Der Viertakter tuckerte los und mit Handstart und Schwung ging die Post ab. Langsam gewann mein Spatzl an Höhe, und ich begann, auf Sicherheitshöhe angelangt, mein übliches Testprogramm (Eigenstabilität, Überziehen etc.). Ohne weiteres sind einfache Kunstflugfiguren möglich und das Modell kann langsam und auch schnell geflogen werden. Das Flugbild ist "riesig" !

Zusammenfassend darf ich bemerken, daß der Motor-Spatz für den Oldtimer-Fan ein Superding ist. Der Bau ist ohne Probleme durchzuführen. Ein fortgeschrittener Anfänger wird mit der "schwachbrüstigen" Bauanleitung Schwierigkeiten haben, obwohl der Motorspatz wirklich kein Anfängermodell ist, da er zum "Z'amhaun" zu schade ist. Die Bauzeit ist relativ kurz und die Flugeigenschaften sind gewaltig.

Ein Modell zum Liebhaben - ein Spatz!

Technische Daten :

Spannweite	3333 mm
Rumpflänge	1400 mm
Flügelfläche	62,3 dm <sup>2</sup>
Gewicht	ca. 3400 g
Motor	Webra 6,5 cm <sup>3</sup> Viertakt
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Motordrossel, Querruder, Störklappen.

\*\*\*\*\*



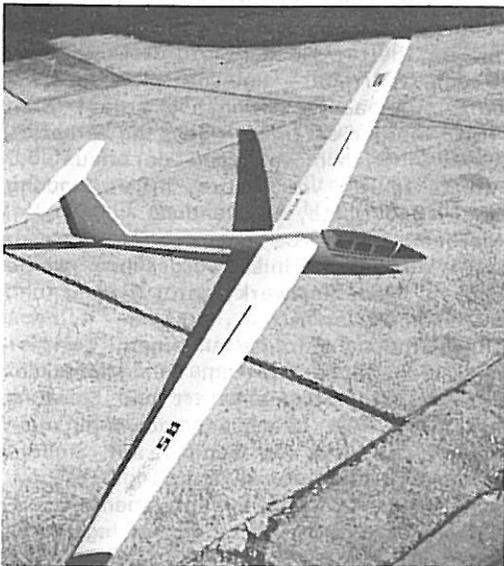
**NC-Akkus**

*schnell und sicher laden,*  
mit dem  
**Automatik-Schnellladegerät**

von MULTIPLEX



**MULTIPLEX** Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany



Die Orchidee !

## ASW 22 von MULTIPLEX

Wer von den Segelflugfreunden kennt sie nicht: die ASW 22. Als Neuheit 1983 präsentierte MULTIPLEX heuer das Modell der ASW 22 mit einer Spannweite von 4 Meter. Ich war auf dieses "Schlachtschiff" neugierig und organisierte daher einen Baukasten. Als mir der schon etwas verbitterte Postbote (er muß immer meine Kartons herbeischleppen) den Baukasten in die Hand drückte war ich schon gespannt, was da drinnen war. Man höre und staune: ein herrlich weiß eingefärbter Rumpf, in dem die Bowdenzughülle für das Seiten- und Höhenruder bereits eingeharzt war; ein Paar Styroflächen, die mit Apachi beplankt und bei denen die Querruder bereits vorgefräst waren; viele gestanzte Holzteile, denn das Seiten- und Höhenruder wird in konventioneller Rippenbauweise erstellt; eine ausführliche Bauanleitung und ein ebensolcher Bauplan mit diversen Detail- bzw. Schnittzeichnungen sowie alle er-

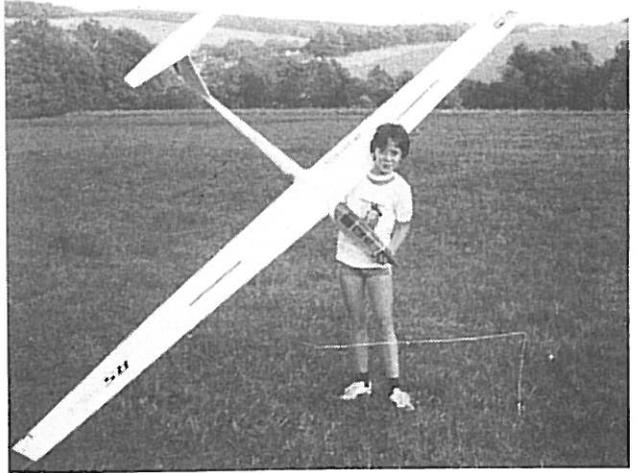
forderlichen Anlenkungsteile.

Der Bau des Superseglers geht relativ schnell vor sich. Es sind zum Beispiel bei den Flächen lediglich die Nasenleisten und die Randbögen anzukleben und zu verschleifen. Die Fertigstellung von Höhen- und Seitenleitwerk benötigt doch einige Stunden, da diese Teile, wie schon erwähnt, in Rippenbauweise herzustellen sind.

Wichtig ist, daß man beim Bau des Modells das Höhenruder genau auf den Rumpf ausrichtet (Anleitung beachten und nachmessen), da es ansonsten im Flugbetrieb zu erheblichen Schwierigkeiten kommen könnte. Die Flächen sind zur Aufnahme von Störklappen bereits vorbereitet und es fanden daher im Testmodell die neuen zweistöckigen Klappen von MULTIPLEX Verwendung. Halten Sie sich beim Bau auch unbedingt an die Bauanleitung! Es wird dadurch auch beim Einharzen der Flügelauflängung ein ausgezeichneter spaltloser Rumpf-/Flächenübergang erzielt. Es ist außerdem zweckmäßig, wenn man das Servobrett für die Querruder- und Störklappenservos herausnehmbar ausführt. Nun dies war eigentlich alles über den Bau.

Das Modell wurde im Finish dem Katalogbild von MULTIPLEX entsprechend ausgeführt, wobei der optisch wirklich gute Dekorsatz (im Baukasten enthalten) verwendet wurde.

Das Segelflugmodell hat einen hervorragenden Gleitwinkel, und beim Gleitflugtest aus der Hand mußten die 3800 Gramm schon tüchtig angeschoben werden. Die ASW 22 hat auch eine vielfältige Einsatzmöglichkeit.



Na, da hat er aber schon zu schleppen!

Egal ob sie am Hang bei stärkerem Wind oder in der Ebene (geschleppt oder im Hücke-Packverfahren) eingesetzt wird, die Maschine ist voll kunstflugtauglich, und es ist schon eine riesige Sache, einen solchen Großsegler in der Luft zu sehen.

Zusammenfassend möchte ich darauf hinweisen, daß die ASW 22 von MULTIPLEX ein qualitativ hochwertiges Flugmodell mit einem außerordentlichen Anwendungsspektrum ist. Es ist auch klar, daß dieser Großsegler einen erfahrenen RC-Piloten braucht, um einerseits gebaut und andererseits geflogen zu werden.

#### Technische Daten :

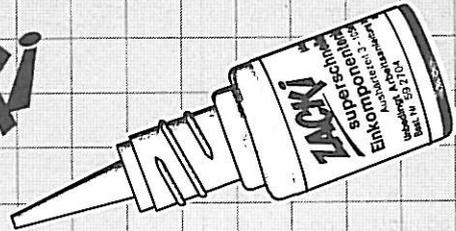
Spannweite	4000 mm
Rumpflänge	1640 mm
Flügelinhalt	71 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht	3800 g (davon 350 g Blei und ein 1200er Akku)
Fernsteuerung	Höhe, Seite Querruder, Störklappen, Schleppkupplung.

\*\*\*\*\*



**Wenn Holz mit Holz verklebt werden soll,**

**ZACKI**



denn schneller geht's nicht.

**MULTIPLEX**

Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany

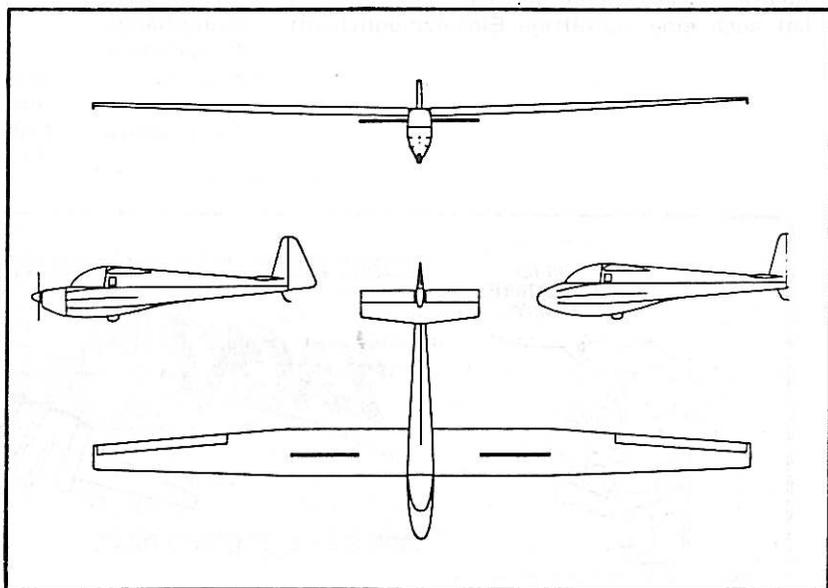
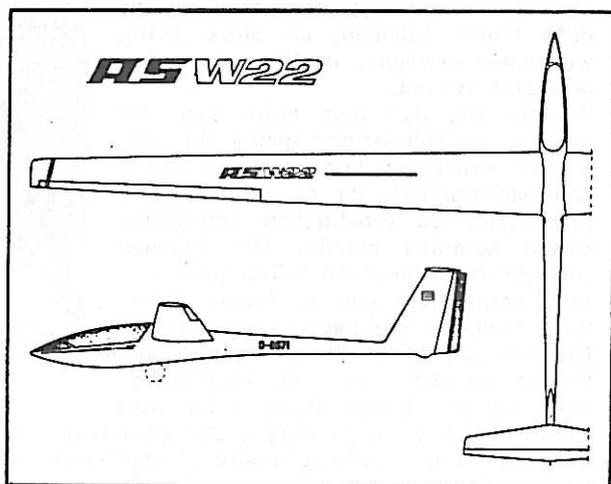
# ASW 22 von Graupner

Ausgehend vom "Urmodell" der ASW 22 brachte die Firma GRAUPNER zwei Abwandlungen: die ASW 22 Thermik und die ASW 22 Elektro auf den Markt. Das Interessanteste an der ganzen Angelegenheit ist die Austauschbarkeit der einzelnen Baugruppen untereinander. So ist es zum Beispiel möglich, daß der Elektrosegler zur weiteren Erhöhung der Flugleistung und Stabilität mit den Flächen und dem Höhenleitwerk der Thermikversion ausgestattet wird. Beide Modelle möchte ich nun beschreiben, um Ihnen einen kleinen Ein- und Überblick zu verschaffen.

Beide Ausführungen (Thermik und Elektro) haben den gleichen Perfekta Kunststoffumpf, der praktisch fix und fertig ist und auch die Anlenkungen für das Höhenruder bereits eingebaut hat. Bei den Flächen der Elektroversion

(sehr leicht !) sind lediglich die Nasenleisten und die Randbögen anzuleimen und zu verschleifen. Ebenso sind das Höhenleitwerk und das Seitenruder bereits fertig und brauchen nur mehr einige Schleifarbeiten, um ready für das Finish zu sein. Bei den Tragflächen und dem Höhen- sowie dem Seitenleitwerk der Thermikversion geht es nicht so schnell. Ich habe mich noch dazu für die Ausführung mit der doppelten V-Form entschieden, und da auch das Höhen- und Seitenleitwerk ebenfalls in Rippenbauweise hergestellt wird, sind schon etliche Stunden notwendig, bis alle Teile bspannfertig auf dem Tisch liegen. Die Holzqualität ist wirklich super, und die vorgestanzten Teile fallen fast von selbst auf die Werkbank. Obwohl die Herstellung der Flächen und Leitwerke, wie schon erwähnt, doch geraume Zeit in Anspruch nimmt, darf man sich auf keinen Fall hetzen lassen und muß genau bauen. Aufforderungen wie: "Wann kommst Du endlich, das Abendessen wird schon kalt" und "Wir müssen jetzt endlich losfahren", sollten nicht zum Anlaß genommen werden, um hastig einige Rippen hinzu-

puschen. Was mir beim Bauen der beiden Flugmodelle sehr gut gefallen hat, sind die hervorragenden Baupläne und die Baustufenzeichnungen. Das heißt, daß auch weniger geschulte Modellbauer die ASW 22 in allen Versionen bauen können. Bei beiden Modellen werden die Rudermaschinen mit handelsüblichen Servohalterungen einfach auf das Rudermaschinenbrett, welches nur mit zwei Schrauben am Rumpf befestigt ist, geschraubt. Dies ist sauberes Arbeiten, ohne, daß mit Epoxy und ähnlichem "Pickzeug" herumgerauft werden muß. Die Anlenkungen (Höhe



# GRAUPNER TAXI III

**Aktueller RC-Trainer,  
optimiert auf die Anforderungen  
von heute**

- Stabile Einbaubauweise
- Verkürzte Bauzeit
- Tragflügel mit geometrischer Schränkung und halb-symmetrischem Profil
- Kann von extrem gerundig bis sehr rasant geflogen werden
- Verbesserte Eigenschaften für Rückenflug und einfachen Kunstflug
- Komplett-Baukasten, erspart Ihnen das zeit- und geldaufwendige Zukaufen von Zubehörteilen wie Bugfahrwerk, Flügel-Motorlager, Material für RC-Einbau, Bespannpapier, Klebstoffe, Kleintelle usw.

**Komplett-Baukasten**

GRAUPNER Hauptkatalog 86 FS  
mit Neuheiten '88 im Fachhandel!

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

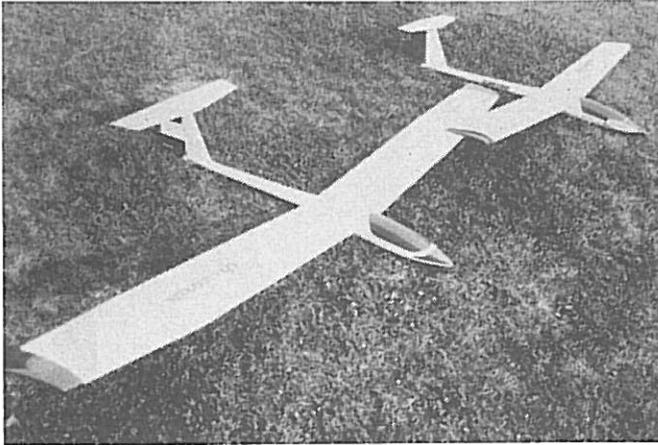
Zubehörteile aus dem  
Komplett-Baukasten

TAXI III  
Spannweite 1500 mm  
Für Motoren von 32-4 cm<sup>3</sup>  
Hübraum  
Best.-Nr. 4688 Schnellbaukasten  
mit Zubehör für RC-Einbau

**Graupner**

Modelle  
Modelmotoren  
Elektronik





Die ASW 22 Familie

und Seite) erfolgen bei beiden Modellen über Balsastößstangen. Nachdem die Rümpfe bereits ein vormontiertes Höhenrudergestänge besitzen, und die Wippe, auf der das Höhenleitwerk mittels einer Kunststoffschraube befestigt wird, nur mehr zusammengestellt werden muß, und wo außerdem auf dem Bauplan eine Einstellwinkellehre abgedruckt ist, ist der richtige Bau dieser Einheiten keine Hexerei.

Bei der ASW 22 Elektro wurde als Antriebsmotor der Jumbo 550 G mit Getriebe 3:1 eingebaut. Das perfekt von GRAUPNER zusammengestellte Elektroflugset (Luftschraubenblätter, Motorträger, Welle etc.), fand in Verbindung mit dem wirklich zu empfehlendem Schwenkkugellager Verwendung.

Das Finish der beiden Modelle erfolgte in der Form, daß die Flächen, das Höhen- und Seitenleitwerk mit Folie bebügelt wurden. Der Rumpf wurde mit einigem "Zierrat" versehen und die Kabinenhaube von innen blau lackiert. Das wars !

## Technische Daten :

	ASW 22 Elektro	ASW 22 Thermik
Spannweite	2400 mm	2550 mm
Rumpflänge	1110 mm	1110 mm
Tragflächeninhalt	42,8 dm <sup>2</sup>	56,7 dm <sup>2</sup>
Höhenleitwerksinhalt	5,07 dm <sup>2</sup>	7,2 dm <sup>2</sup>
Gewicht	ca. 2300 g	ca. 1600 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motor	Seite, Höhe, ev. Störklappen

Die Flugerprobung verlief in der Form, daß zunächst die Thermikversion auf "Herz und Nieren" getestet wurde. Es begann mit einem ganz ordinärem Handstart, wobei das Modell bereits einen prima Gleitflug "hinlegte". Der nächste Schritt - ran gings ans Gummiseil ! Auch hier keine Probleme, nur kleine Korrekturen mit dem Seitenruder waren erforderlich. Thermikblasen konnte ich im Osten Ende September keine entdecken. Die Thermikmaschine flog sehr eigenstabil (durch die doppelte V-Form) und zeigt keinerlei Abschmiertendenzen.

Die ASW 22 Elektro wurde mit Ausnahme des Hochstarts (no na net !) ebenso "behandelt" wie die Thermikschwester.

Der zweite Start (mit Motor) brachte einen schönen Steigflug, wobei 10 Zellen ihre Leidenschaft und ihre Kraft verbrauchten. Nach ca. 5 Minuten stellte ich den Motor ab, und es wurde gesegelt. Dabei ging es schon ein wenig schneller zu als bei der Thermikversion, bedingt durch das Gewicht des Motors und der Akkus. Das Flugverhalten ist aber ebenso unkritisch wie das der ASW Thermik. Nun, der Test ist noch nicht abgeschlossen ! Der Elektroversion wurden zu guter Letzt die Thermikflächen und das Thermikhöhenleitwerk verpaßt. Was passierte ? Der Elektrosegler erreichte eine noch größere Steigleistung und traumhafte Segeleigenschaften.

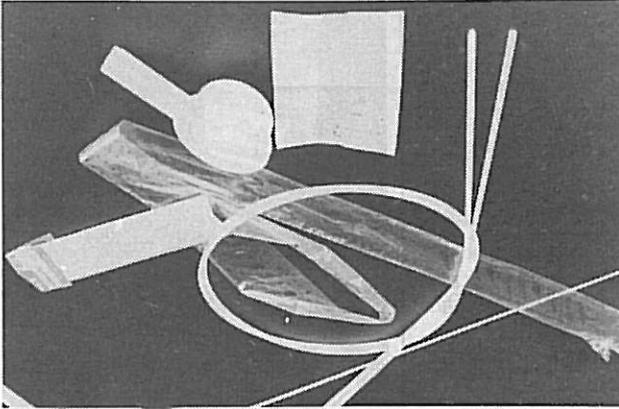
Wenn ich die gewonnenen Erfahrungen über beide Modelle zusammenfasse, kann ich nur feststellen, daß sie - die Testschüler - in - Zusammenstellung und Qualität des BK - - Ausführung des Planes und der Bauanleitung und im Flugverhalten die hervorragende Note - 1 - erreichten !





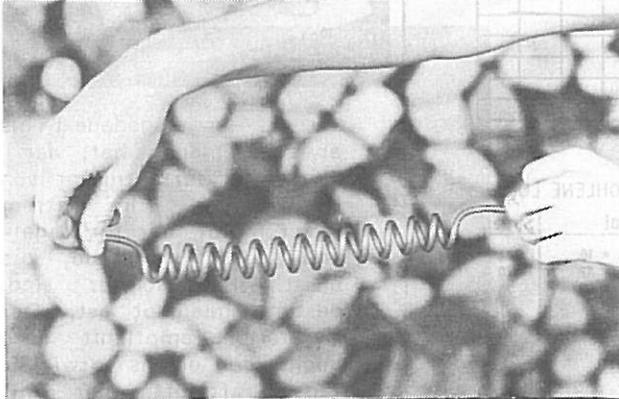
## Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner



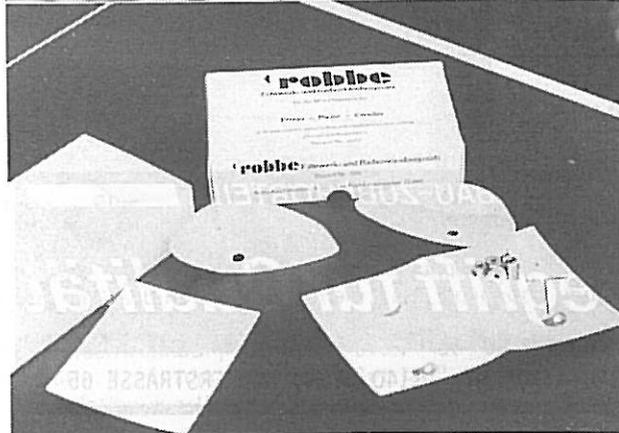
### Der fernöstliche GK

GK schwimmt weiterhin auf der japanischen Welle. Neu dazugekommen sind superlange Bowdenzüge und Kunststoffteile für Einziehfahrwerke (Schachtauskleidungen) für verschiedene Radumfänge.



### Ein "dehnbarer und platzsparender" Betankungsschlauch

KDH hat im reichhaltigen Programm auch diesen spiralförmigen Silikon-schlauch der ideal für "Tankstellen" ist. Gesehen wurde der Schlauch anlässlich einesurlaubes in Oberösterreich bei Luthwig in Linz.



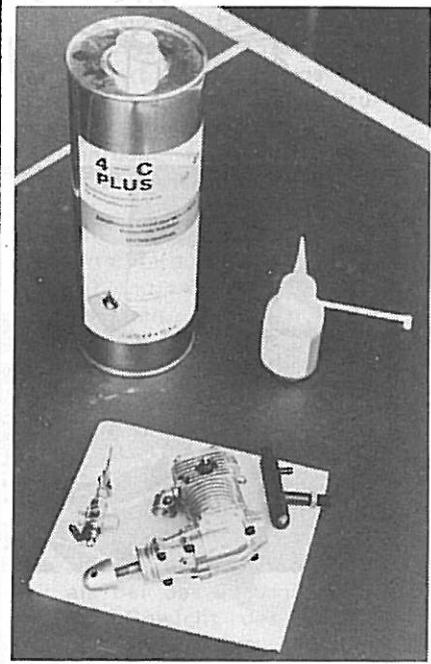
### Robbe - Radverkleidungssatz

Für alle Flieger, die ihr Modell etwas "aufziegeln" wollen und lediglich auf glatten Pisten starten und landen ist dieser Set geboren worden. Er beinhaltet alle erforderlichen Teile aus ABS-Kunststoff, Räderbefestigungen (modifizierte Stellringe) und eine ausführliche Bauanleitung - geeignet für 3 Räder.

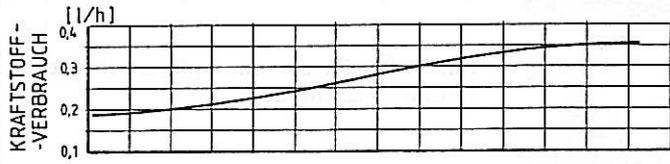
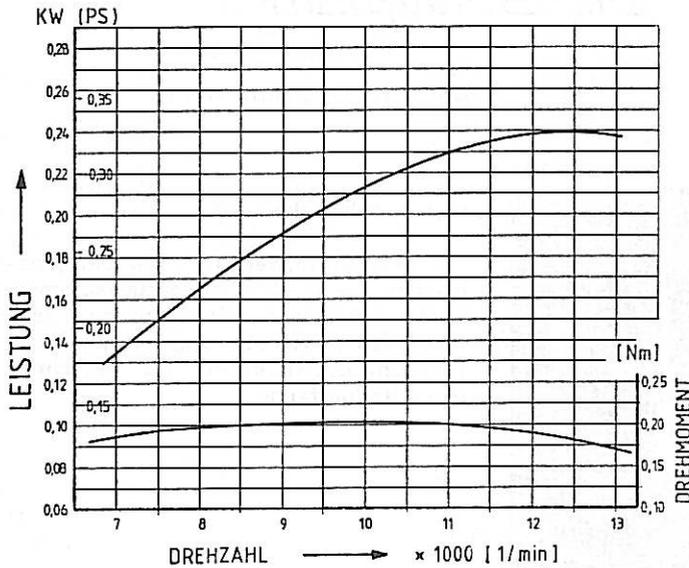
HP 0.21 VT

HP V 21

Der neue 3,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor von Hirtenberger



Es hat lange gedauert bis er zugeschlagen hat, der 3,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor von Hirtenberger. Ein extrem leiser Motor, der für Segel- und Motorflugmodelle, die nicht allzu schwer sind, bestens geeignet ist. Der Hersteller empfiehlt dazu auch einen eigens entwickelten Kraftstoff, der mit einem Antirost-Zusatz bereits versehen ist.



TECHNISCHE DATEN

Bohrung 16,6 mm  
 Hub 16,0 mm  
 Hubraum 3,46 cm<sup>3</sup>  
 Verd. Verh. 14 : 1  
 Max. Drehmoment 0,2 Nm bei 10000 1/min  
 Leistung 0,24KW (0,33PS) bei 12500 1/min  
 Gewicht mit Schalld. - 300 g

EMPFOHLENE LUFTSCHR [cm]

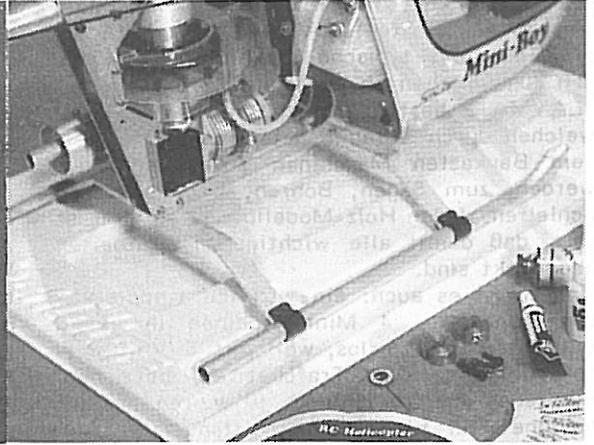
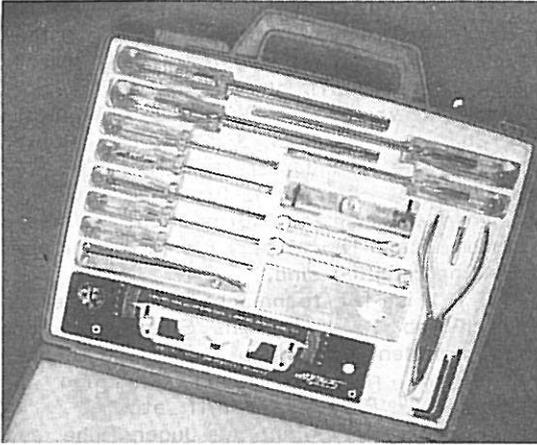
Normal	Speed
25 x 10	23 x 15
25 x 12	20 x 15
23 x 12	20 x 18

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

**KAVAN** Begriff für Qualität

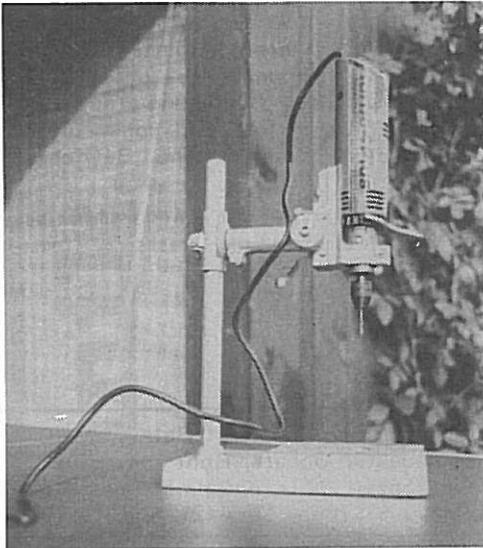
AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65

## SCHLÜTER Werkzeugkoffer und Arbeitsplatte

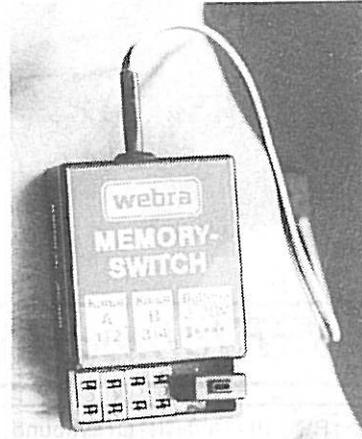


Der Hubschrauberpilot findet im Werkzeugsortiment von SCHLÜTER das Spezialwerkzeug, welches er zum Bau beziehungsweise zur Überholung seines Drehflüglers benötigt. Eine gute Sache ist auch die Arbeitsunterlage, die nicht nur für Hubschrauber sondern auch für andere Fluggeräte geeignet ist. Wie wird sich da die liebe Frau freuen, wenn auf dem teuren Damasttisch Tuch nun keine Ölflecken mehr sein werden.

\*\*\*\*\*

**Turbo - Plus**

Das ist kein Turboauto sondern eine Bohrmaschine mit Schnellspannvorrichtung. Das Gerät in Verbindung mit einem, als Zubehör erhältlichen, Bohrständer, der alle Stückerln spielt (schwenkbar, drehbar etc.) ist eine wertvolle Ergänzung für den "Betrieb" in jeder Modellbauwerkstätte.

**MEMORY - SWITCH von WEBRA**

Dieses an den Empfänger anschließbare Zusatzgerät ermöglicht zusätzliche Schaltkanäle für Sonderfunktionen (Landescheinwerfer, Positionslampen etc.). Die angeschlossenen "Verbraucher" werden aus einer Zusatzbatterie gespeist und dürfen bis zu 1 A Strom aufnehmen. Die Schaltung speichert die Betätigung eines Schaltkanals bis zu dessen neuerlicher Betätigung. Es können mit einem Senderkanal zwei Schaltfunktionen ausgeführt werden.

### F3A-Weltmeister Hanno Prettner testet für den Junior Modellbauer

**PLAYMAT:** Ich fange deswegen mit dem Maschinenbaukasten PLAYMAT an, weil dieses Gerät das typische Einsteigermodell für den Jugendlichen ab 10 Jahren ist.

PLAYMAT besteht aus Einzelteilen, aus welchen durch Zusammenstecken wie mit einem Baukasten Maschinen zusammengebaut werden: zum Sägen, Bohren, Dreheln und Schleifen. Jeder Holz-Modellbauer erkennt sofort, daß damit alle wichtigen Holzarbeiten abgedeckt sind.

Und so ist es auch: ein wirklich frappierendes Konzept - 4 Minimaschinen in einem Baukasten! Gefahrlos, weil mit 6 Volt Motor (Batterie- oder Trafobetrieb) betrieben. Für jeden Juniorbastler ab 10 Jahren bestens geeignet: für Flugzeug-, Schiffsmodelle, Miniaturmöbel.

**UNIMAT 1:** Dieser ebenfalls brandneue Maschinenbaukasten hat mich als Modellbau-Ingenieur von Anfang an beeindruckt - neben Holz und Kunststoff bietet UNIMAT 1 auch Bearbeitung von Weichmetall wie Aluminium etc. und zwar Drehen, Fräsen und Bohren schon mit der Grundausstattung.

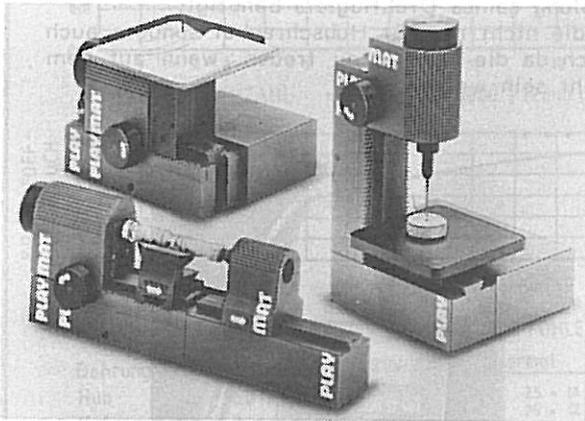
Das Konzept der Alu-Profilbauweise im bestechenden Design ermöglicht präzises Arbeiten, wenn auch nur kleine Späne und Vorschübe möglich sind.

UNIMAT 1 ist für technisch interessierte Jugendliche ab 12 Jahren als Einstieg in den anspruchsvollen Modellbau ideal geeignet: Bauen und reparieren von Modellen im Bereich Auto, Flugzeug, Schiff, etc.

Ich bin sicher, daß nicht nur Jugendliche, sondern auch viele Modellbauväter von der neuen UNIMAT 1 begeistert sein werden: wo gibt es heute schon eine kleine Dreh-, Fräs- und Bohrmaschine unter 2.000 Schilling.

Beim Test von PLAYMAT und UNIMAT 1 merkt man, daß diese Maschinenbaukästen von Profi-Konstrukteuren der Halleiner Maschinenfabrik EMCO entwickelt wurden. Es paßt ganz einfach alles: das verblüffende Konzept (1 Motor für mehrere Arbeitsgänge), die kostengünstige Ausführung (Alu- und PVC-Teile), die gefahrlose Bedienung auch für Anfänger (6 Volt Antrieb) und sogar die für Jugendliche leicht verständliche Betriebsanleitung.

☞ Mit dem Maschinenbaukasten PLAYMAT können mehrere Einzelmaschinen zum Dreheln, Bohren, Sägen und Schleifen gebaut werden.



## prop - Flohmarkt

**Verkaufe:** 1 RC III-Modell Grayhound, nur eingeflogen mit OS 6,5 cm<sup>3</sup>, ABC Heckauslaß integr.Reso, EZFW, Super Finish. 1 Zlin 226 AS v.Pat. French Spw. 213 cm, 1 ASW 20 v.Eismann Spw. 300 cm (besch.), 1 Pitts S 2 Spw. 126 cm integr.Reso, sehr leicht, 1 Speed Delta f. 3,5 cm<sup>3</sup> ABC (sehr schnell), 1 ASW 22Spw. 240 cm m.Querr.v.Graupner. Anfragen erbeten unter Tel. 03614/21925 ab 17 Uhr.

**HOBBY-AUFGABE.** Selbstabholer Schlüter Bell 222 m.Motor, Fernsteuerung, vielen E.-Teilen. 03862/246092 ab 18 h. Preis n.Vereinb.

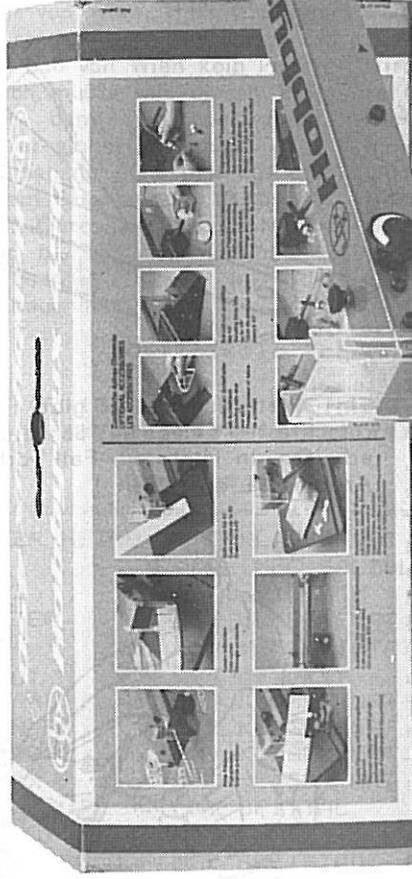
**Verkaufe:** 1 Bausatz für "Galaxy", RC I, Modell neuester Bauart, Rohr innen. S 2000,- 1 Webra Speed 60 + Krümmer, passend zu Galaxy,neu S 1700,- Tel.04212/39215, 18-19 h.

**Suche:** Flug-und Modelltechnik Mai 1975. Biete S 150,- bar. Tel. 93 96 26 / 286 DW.

Am **MODELLBAU** interessierter **LEHRLING** wird aufgenommen. SPERL & CO., Fachgeschäft für den Modellbau. 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 66, Tel. 57 62 22 und 1170, Hernalser Hauptstr. 16, Tel. 43 23 73.

# Technik, die überzeugt.

Dem Modellbauer.  
Dem Designer.  
Dem Ausbildner.  
Dem Architekten.



Hobby Lux 450 - die hochpräzise, elektrische Leubsäge für Weichholz, Hartholz, Buntmetall.

Deten: 450 mm Bogenausladung, ziehender Schnitt, 68 mm Sägeblattlänge, beidseitig bis 45° verstellbarer Sägefisch.

Hobby Lux 450 kann durch Zubehör zur umfassenden, preisgünstigen Modellbau-Werkstatt ausgebaut werden.

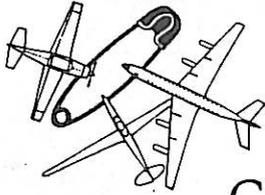
Zusatzgeräte: Polierspindeln, Schleifveler/Schleifisch, biegsame Welle mit Präressatz, Schleifstufen, Schleifzylinder, Schleifröhren und Minibürsten.

Bitte fordern Sie Prospekte an: Emco Trading, 6400 Halleln, Postfach 81.

**EMCO**  
TRADING

**Wir lösen Probleme.**

**EMCO**



## CO2

In den USA, in England, Irland und in der CSSR werden kleine CO<sub>2</sub>-Motoren erzeugt. Sie funktionieren ähnlich Dampfmaschinen und werden vom Druck der Gase aus Kohlendensäurepatronen (Syphonkapseln) angetrieben. Diese Antriebsart ist schon sehr lange bekannt, und solche Motoren gab es schon vor dem 1. Weltkrieg. Im und nach dem letzten Krieg tauchten sie wieder auf, verschwanden aber in den 50er-Jahren. Jetzt scheinen sie eine Renaissance zu erleben.

Hin und wieder gibt es diese Motoren auch auf unserem Markt, und sie werden von einigen Modellfliegern mit unterschiedlichen Erfolgen verwendet. Der Betrieb der Motoren ist unproblematisch. Leider funktionieren sie nur bei Temperaturen von mehr als 10°C. Im Ausland gibt es bereits Wettbewerbe, sowohl im Freien, als auch in Hallen. Hauptsächlich Anwendungsgebiet für diese Motoren ist der Freiflug, vom Scale- bis zum F1C-ähnlichem Steigflugmodell. In den USA werden auch schon kleine Fesselflugmodelle mit CO<sub>2</sub>-Motoren geflogen und ebenfalls in den USA und in Frankreich fliegt man erfolgreich mit kleinen RC-Modellen, die diesen Antrieb haben - sowohl in großen Sälen (Sporthallen) als auch im Freien. Hier kommt besonders der leise und saubere Flug dieser Modelle vorteilhaft zur Geltung. Sie können dadurch in öffentlichen Parks oder in großen Gärten geflogen werden, ohne daß die Umwelt gestört wird.

Allerdings erfordern die Modelle extremen Leichtbau und können nur bei ruhigem Wetter geflogen werden. Bei den RC-Modellen wurden Flattersteuerungen für die Seitenleitwerke verwendet, da diese nur rund 40 bis 60 Gramm wiegen.

Die Fesselflugmodelle haben Zellengewichte (ohne Antrieb) um die 30 Gramm und fliegen an bis zu 6 m langen Leinen. Eine US-Firma bietet jetzt sogar Umbausätze für den Cox-Pee-Wee (0,3 cm<sup>3</sup>) an, die eine Motorlaufzeit von mehreren Minuten erlauben sollen und mit denen der Motor Luftschrauben von 9 Zoll Durchmesser antreiben soll.

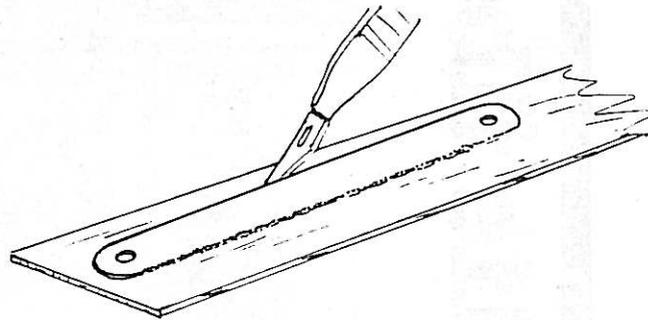
Das Ganze ist bisher als eine Herausfor-

# praktische tips

gibt Franz Cerny, Wien

derung an creative Modellflieger anzusehen. Obwohl bestehend - der Pee-Wee - Umbausatz kostet rund 40 \$ (derzeitiger Bankumrechnungskurs etwa S 800,-) - wird diese Art Modellflug zur Zeit kaum in größerem Ausmaß Verbreitung finden.

\*\*\*\*\*



Ein Metallsägeblatt gibt ein tadelloses rutschfestes Lineal bei Schneid- oder Zeichenarbeiten. In letzterem Fall vorher mit Spiritus Azeton o.ä. entfetten !



Nach Model Aviation®

Eine mit Steinen gefüllte Plastikflasche vor dem linken Flügel des Modells gestellt schützt wenn man beim Starten abrutschen sollte. Das Modell dreht weg vom Startenden.



# STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1983

## RC IV

Bericht vom Klagenfurter  
Flugsport Club-Modellflug

Offiziel wurde nur ein Punkterichter aus Oberösterreich gemeldet. Ich hatte dann alle Landessektionsleiter angeschrieben mit dem Ersuchen, mir bis 8. September die Punkterichter zu melden. Nur vom Landesverband Tirol kam eine Meldung zurück. Der Sektionsleiter von Wien, Herr Grillmeier, hat mich rechtzeitig telefonisch in Kenntnis gesetzt, daß von Wien kein Punkterichter kommt. Ich mußte mir diesen Zeitraum ausbedingen, damit ich noch rechtzeitig Punkterichter einberufen kann. Der Wettbewerb begann pünktlich um 9,05 Uhr und endete am Samstag um 19,15 Uhr. Es wurde der 1. Durchgang komplett und der 2. Durchgang bis zur Startnummer 42 geflogen. Am Sonntag wurde mit der Startnummer 44 begonnen.

Es herrschten am Sonntag vormittags dieselben Wetterbedingungen wie am Samstag, daß keine Benachteiligung der Teilnehmer angenommen werden kann. Der 3. Durchgang endete dann um 14,45 Uhr.

Um 15,05 erfolgte die Siegerehrung. Folgende Funktionäre richteten Grußworte: Dir. Felix Schobel, Landesobmann des Aero Club Kärnten, Dir. Mag. Herbert Janach und Landessektionsleiter Ing. Richard Gradischnig.

Proteste wurden keine eingereicht. Von meiner Sicht aus war die Staatsmeisterschaft ein schöner Erfolg und eine wahre Demonstration für den Modellflug. Es waren zusammen weit über 1500 Zuschauer. Auch das Fernsehen und der ORF hatten Reportagen gebracht.

### Offizielle Ergebnisliste

ST. JOHANN/ROS. 83 09 18

REIHUNG

BLATT 1

\*\*\*\*\*

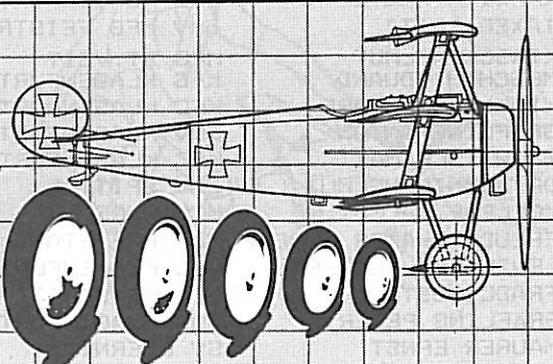
RANG	NAME	VEREIN	1. DU.	2. DU.	3. DU.	TOTAL
1	FLEISCHHACKER HEIMO	KFC KLagenFURT	1070	1020	1061	2131
2	GLÜCK FRANZ	ÖMV MFC SALZBURG	1058	1033	1034	2092
3	GREGORI LENZ	ASKÖ VILLACH	974	1059	1001	2060
4	EHRlich WALTER	KFC KLagenFURT	859	1001	1020	2021
5	TAXER FRITZ	ÖMV MFG FEISTRITZ	1024	984	714	2008
6	KIRSCH HELMUT	MFG ST. VEIT	1032	0	971	2003
7	MESCHUH EDUARD	KFC KLagenFURT	982	997	910	1979
8	WINKLER GERHARD	KFC KLagenFURT	959	1005	919	1964
9	GRÄFLING ANTON	ÖMV KLagenFURT	707	980	951	1931
10	WÖLWITSCH MAX	KFC KLagenFURT	932	912	995	1927
11	DR: JAMNIG HELMUT	ÖMV SPITTAL	918	990	928	1918
12	KOFLERR HELMUT	MFC WÖRGL	890	940	976	1916
13	FREUDENTHALER RUDOLF	MFC FREISTADT	880	977	929	1906
14	LENZHOFER HERBERT	KFC KLagenFURT	825	980	925	1905
15	FRADL GUSTAF	ÖMV FEISTRITZ	945	935	690	1880
16	GRÄFLING PETER	ÖMV KLagenFURT	924	950	836	1874
17	MAURER ERNST	SV ETERNIT	942	928	755	1870
18	SCHATZ ALFRED	ASKÖ IKARUS ENNS	918	927	759	1845
19	LANG FRANZ	ÖMV MFG SPITTAL	875	960	864	1835
20	MUSSMANN REINHARD	MFC WÖRGL	918	915	753	1833
21	WINTER ALBRECHT	LSV SALZBURG	838	961	629	1799
22	KOPPLER REINER	ASKÖ IKARUS ENNS	850	819	943	1793

23	TAXER WALTER	öMV MFG FEISTRITZ	906	885	821	1791
24	TENGG KARL	MFG ST.VEIT	864	900	884	1784
25	HIMMELSBACH GEORG	ASKÖ VILLACH	861	920	728	1781
26	NIEDERMAYR FRANZ	LSV SALZBURG	688	970	804	1774
27	ING. KLAFFENBÖCK RUDOLFS	ETERNIT	846	810	927	1773
28	KOLM HANS	SV ETERNIT	822	949	819	1771
29	LIENSBERGER HERWIG	öMV SPITTAL	819	775	927	1746
30	BEICHER UDO	ASKÖ KÖFLACH	836	746	900	1736
31	FREYNHOFER RUDOLF	ASKÖ IKARUS ENNS	779	917	748	1696
32	HOFFELNER ERICH SEN.	ASKÖ VILLACH	744	875	432	1619
33	HIMMELSBACH CHRISTIAN	ASKÖ VILLACH	866	716	522	1582
34	ASEN ALEXANDER	öMV SALZBURG	769	798	0	1567
35	WOLTE FRANZ	öMV KLAGENFURT	692	839	658	1531
36	HEIBL ERNST	ASKÖ OBERES MURTAL	0	813	683	1496
37	HUBMANN FREDY	ASKÖ KÖFLACH	721	771	597	1492
38	RICHTER HUBERT	ASKÖ KÖFLACH	663	710	709	1419
39	WIESER EKKEHARD	MFC WÖRGL	657	745	627	1402
40	WIDHALM KARL HEINZ	BMFC MÜHLPARZER	518	639	412	1157
41	SELG JOSEF	öMV TIROL	216	836	298	1134
42	BRANDSTÄTTER REINHA.	BMFC MÜHLPARZER	0	0	0	0
42	PERNATH WILHELM	öMV KLAGENFURT	0	0	0	0
42	ING. DETTELBACHER WALT	öMV KLAGENFURT	0	0	0	0
42	LERCHENBERGER HERMANN	MFC WÖRGL	0	0	0	0
42	FREUDENTHALER JOHANN	MFK CONCORDE	0	0	0	0
42	HOFFELNER ERICH JUN.	ASKÖ VILLACH	0	0	0	0
42	WINKLER KURT	KFC KLAGENFURT	0	0	0	0
42	DORNINGER L.	ASKÖ MFC LINZ	0	0	0	0
42	HILLINGER MAX	ASKÖ MFC LINZ	0	0	0	0
42	STRUNA GERIT	ASKÖ KÖFLACH	0	0	0	0
42	POINTNER KARL HEINZ	ASKÖ MFC LINZ	0	0	0	0
42	MORBITZER EDUARD	ASKÖ IKARUS ENNS	0	0	0	0
42	ENNICKL JOSEF	LSV SALZBURG	0	0	0	0
42	GOLDBERGER JOSEF	öMV KLAGENFURT	0	0	0	0
42	PERTELWIESER H.	ASKÖ MFC LINZ	0	0	0	0



Ein Tip  
vom MULTIPLEX-  
Männle

**Die passenden Räder**  
für Ihr  
Oldtimermodell  
von 40 - 160 mm Ø





Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern W. Germany

# F3 B

Bericht zur F3B Staatsmeisterschaft vom 23.-25. Sept.83  
von F3B - Fachreferent Karl Wasner sen.

Bei strahlend schönem Spätsommerwetter trafen bis zum abendlichen Briefing fast alle Teilnehmer sowie ein ganzer Kleinbus mit Funktionären und Gerät - von der Lautsprecheranlage bis zum Auswertecomputer - vom Mitorganisator MSFC Rheintal auf dem ÖMV-Flugplatz in der Brandstätte, in Weer/Tirol ein.

Das Briefing fand im Anschluß an das Abendessen in der "Klause", dem Hauptquartier in Pill, nächst des Platzes, statt. Es wurde dabei vom F3B-Fachreferent, Karl F. Wasner, sämtliche Aspekte der Regeln und des Wettbewerbsablaufes behandelt und, dank reger Teilnahme der Piloten, im intensiven Frage- und Antwortspiel möglichst alle offenen Punkte geklärt.

Über Anregung aus dem Teilnehmerkreis wurde versuchsweise auch eine - diesmal noch inoffizielle - Mannschaftsmeisterschaft in dieser doch so sehr auf Teamwork angewiesenen Klasse eingeführt. Sieben Teams hatten sich dazu gemeldet. Der Sektionsleitertagung im Dezember wird es vorbehalten bleiben, darüber offiziell zu befinden.

Am Samstagmorgen konnte Wettbewerbsleiter Othmar Huber, der dankenswerter Weise kurzfristig für den vorgesehenen und verhinderten Wettbewerbsleiter, Fridolin Fritz, eingesprungen war, mit dem Zeitflug den ersten Durchgang eröffnen. In dieser Aufgabe waren jeweils vier Starter gleichzeitig am Fliegen, und durch den Einsatz von zwei Teilnehmerquartetten war die zeitraubende Modellidentifikation nicht nötig. Die Spitzenplätze nach dem Zeitflug des ersten Durchganges belegten Andreas Meissl, Willibald Matuschka, Karl Wasner jun., Peter Hoffmann und Walter Fiel. Von den gemeldeten 36 Piloten waren tatsächlich 30 am Start. Im anschließenden Streckenflug konnten bei idealem Wetter 14 davon das Maximum von 12 Laps erreichen; geflogen wurde dabei in Zweiergruppen.

Für Spannung sorgte auch die gut funktionierende Computerauswertung, durch die es möglich wurde, sofort nach jeder Aufgabe den aktuellen Leistungsstand auszudrucken. Da uns leider der am Platz befindliche ÖAeC-Bus nicht zur Verfügung stand, mußte die Auswertung im Kleinbus aus dem Ländle eingebaut werden. (Danke Walter !).

Wie immer in F3B muß Speed die Entschei-

dung bringen. Erwartungsgemäß legte Titelverteidiger Karl Wasner jun. mit 21,46 Sek. die weitaus schnellste Zeit vor und übernimmt damit die Führung in der Gesamtwertung. Zweitschnellste Speedzeit fliegt Karl Wasner sen. mit 24,16 Sekunden, gefolgt von Martin Pongruber mit 26,21 s. Das Spitzenquintett nach dem ersten Durchgang: Karl Wasner jun., Andreas Meissl, Erich Lercher, Walter Fiel und Martin Pongruber.

Der zweite Durchgang, nach einer kurzen Labepause für die tapfere Spiegelmansschaft, beginnt mit Speed, und wieder heißt der schnellste Pilot Karl Wasner jun. mit 22,18 Sekunden. Zweiter im Speed ist Thalinger Wolfgang mit 25,62 s vor Erich Lercher, der es auf 25,1 s brachte. Den Distanzflug des zweiten Durchganges beenden 18 Piloten mit einem Tausender. Der den zweiten Durchgang und damit auch den ersten Wettbewerbstag abschließende Zeitflug wird von Wasner sen. mit der Idealnote 460 = 1000 Punkte gewonnen. Es folgen Pongruber mit 996 und Meissl mit 987 Punkten. Das volle Programm am ersten Tag beweist, daß bei guter Witterung und straffer Abwicklung das gesetzte Ziel von vier Durchgängen möglich ist. Die Reihung im zweiten Durchgang lautet: Wasner jun. 2943, Prasch 2804, Wasner sen. 2777 und Lercher mit 2763 Punkten. Das ergibt einen Zwischenstand zur -gedachten-Halbzeit: Wasner jun., Pongruber, Meissl, Lercher und Kölbl.

Am Samstagabend organisierte "Happy" Selg in der Klause einen Kameradschaftsabend der von einer Einmann-Vielinstrumentenband und Luftballons jeder Größe geprägt wurde.

Leider hatte diesmal der Wetterbericht recht. In der Nacht von Samstag auf Sonntag werden viele von uns durch Donnerknall und Platzregen unsanft geweckt. Am Flugplatz wäre teilweise die Austragung eines Hydrobewerbes möglich, und Wettbewerbsleitung und Jury müssen den Beginn des dritten Durchganges bis zum Ablaufen des Regens verschieben. Der Zeitflug des dritten Durchganges beginnt bei Regen, tiefhängenden Wolken und Nebel an den Berghängen. Prasch sichert sich dabei mit Idealnote 460 den Zeit-Tausender, mit 998 Zeitpunkten bleibt Wasner jun. aber nichts schuldig, und Pongruber sichert mit 993 Punkten seinen zweiten Rang weiter ab. Zwischen Zeitflug

und Streckenflug entsteht eine kleine Pause, man klärt via Flugwetterwarte Innsbruck die zu erwartende Windrichtung ab. Die Vorhersage erweist sich als goldrichtig, nur wird aus dem Säuseln leider ein ausgewachsener Sturm, der speziell im Streckenflug einige Platzhoffnungen zerbläst. Nur 11 Strecken-Tausender zeugen davon. Im anschließenden Speedflug findet Wasner jun. die Idealbahn und legt mit 19,68 Sekunden eine Rekordmarke vor. Ihm am nächsten kommen Meissl mit 22,03 s und Lercher mit 24,66 Sekunden.

Da infolge der wetterbedingten Verzögerungen ein vierter Durchgang nicht mehr möglich ist, wird diese Staatsmeisterschaft mit drei voll gewerteten Durchgängen abgeschlossen. Mit einem Respektabstand von über 600 Punkten sichert sich Karl Wasner jun. vom MSFC Rheintal mit 8928 Punkten erneut den Staatsmeistertitel. Mit 8311 Punkten belegt der Überraschungsmann Martin Pongruber vom LSV Salzburg den zweiten Rang, und Bronze geht an einen der Kronfavoriten, Andreas Meissl, vom LV NÖ mit 8122 Punkten.

Die inoffizielle Mannschaftswertung sieht mit 23939 Punkten den MSFC Rheintal in der Besetzung der Nationalmannschaft siegreich. Zweite werden das Wing-Team aus NÖ mit 21584 Punkten vor Wiener Neustadt I mit 20750 Punkten.

Ein spezieller Dank sei an die Funktionärs-mannschaft des MSFC Rheintal gerichtet. 1 Dame und 5 Herrn stellten sich freiwillig in den Dienst der Sache. Sie wurden in 8 Stunden Theorie und 2 Wochenenden Praxis mit F3B vertraut gemacht und kennen die Regeln fast auswendig. Ein Funktionär an einem F3B - Wettbewerb muß, wegen der Komplexität der Klasse, mindestens ebensogut ausgebildet sein wie ein guter Punktrichter. Zu dieser Stammmannschaft haben sich dankenswerterweise die noch benötigten Funktionäre aus Tirol, NÖ und der Steiermark gestellt und haben mitgeholfen, den Ablauf dieser Staatsmeisterschaft (fast) pannenfrei zu gestalten. Danke !

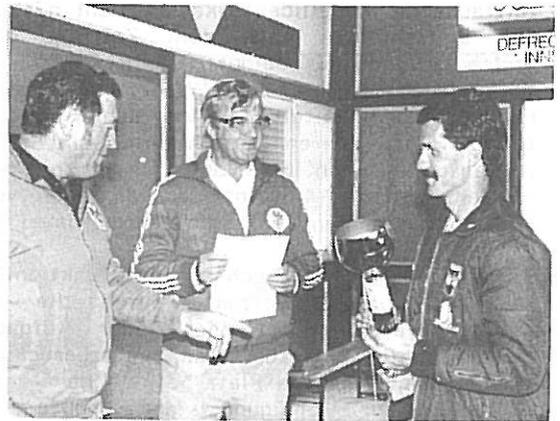
Bei der Siegerehrung, welche durch BSL Dir. Edwin Krill unter Assistenz von Josef Selg als Landessektionsleiter von Tirol und Karl F. Wasner sen. als Obmann des MSFC Rheintal und F3B-Fachreferent durchgeführt wurde, gingen die 3 offiziellen Medaillen des BM für Unterricht und Kunst sowie im Gegensatz zu 1981 auch die Pokale, ganze 6 an der Zahl - je drei aus Tirol und Vorarlberg - an den beziehungsweise im Team an die Gewinner.



Für die Sieger gab es die offiziellen Medaillen und Pokale von Tirol und Vorarlberg.



BSL Krill führte in Assistenz von LSL Selg und FR Wasner sen. die Siegerehrung durch. Von rechts nach links.



Neuer Staatsmeister wurde wieder der alte, Karl Wasner jun. vom MSFC Rheintal. Rechts.



BSL Krill gratuliert dem 3., Andreas Meissl, NÖ



Die beiden Organisatoren, Wasner und Selg danken.

Die Klasse F3B ist, wie bereits erwähnt, in der Wettbewerbsabwicklung wesentlich komplizierter als die anderen RC-Klassen, doch müßte es möglich sein - auch mit weniger Technik - mit einem geschulten und einsatzfreudigen Team von 6 -10 Leuten sowie einer gewissenhaften Vorbereitung des Bewerbes, gute F3B-Wettbewerbe durchzuführen. Dazu gehört natürlich auch die entsprechende Disziplin der Teilnehmer, bereits bei der Meldung. Anmeldungen ohne Zweitfrequenzangabe oder überhaupt frequenzlos sind in F3B nicht akzeptabel. Im Gegensatz zu anderen Klassen ist bei guter Durchführung dem Veranstalter ein "volles Haus" sicher, das beweisen die Teilnehmerzahlen nationaler und internationaler Wettbewerbe immer wieder.

Zum Schluß noch ein Danke der "protestfrei" gebliebenen Jury mit Jonny Brand, Ing.Richard Gradischinig und Dipl.Ing.Harald Sitter, sowie dem umsichtig agierenden Wettbewerbsleiter Othmar Huber.

1	18	WASNER KARL JUN.	MSFC RHEINTAL	V	2987	2943	2998	0	8928
2	7	PONGRUBER MARTIN	LSV SALZBURG	S	2698	2846	2767	0	8311
3	3	MEISSL ANDREAS	LV NIEDER-OEST.	N	2790	2728	2604	0	8122
4	27	HALLER HANS	DEM V TIROL	T	2507	2692	2584	0	7784
5	6	LESCHER ERICH	MSFC RHEINTAL	V	2718	2753	2228	0	7708
6	25	KOELBL PETER	MFC WR.NEUSTADT	N	2610	2735	2351	0	7695
7	13	FIEL WALTER	MFC WR.NEUSTADT	N	2712	2411	2527	0	7650
8	26	HASLAUER JOHANN	LSV SALZBURG	S	2457	2706	2289	0	7452
9	1	MATUSCHKA WILLIB.	MFC WR.NEUSTADT	N	2634	2526	2201	0	7361
10	30	WAGNER KARL SEN.	MSFC RHEINTAL	V	2530	2777	1996	0	7303
11	16	HOFFMANN PETER	LV NIEDER-OEST.	N	2616	2630	1970	0	7216
12	17	OFNER EDMUND	MFC WR.NEUSTADT	N	2376	2465	2305	0	7147
13	15	AICHHOLZER GUENT.	DEM V TIROL	T	2489	1805	2691	0	6986
14	12	THALINGER WOLFGANG	MSBO KIRCHDORF	O	2445	2611	1846	0	6902
15	34	EBERHARD MANFRED	MFC ST. PALL	K	1992	2418	2294	0	6704
16	19	PRASCH FRANZ	ASV PUCH	ST	1634	2804	1896	0	6334
17	31	STURK PETER	LV NIEDER-OEST.	N	2077	2515	1654	0	6246
18	14	SEITNER ROBERT	UNION EISENERZ	ST	1931	1326	2641	0	5898
19	8	LANG FRANZ	MFC WR.NEUSTADT	N	2549	2348	968	0	5866
20	20	SCHNEIDER ERNST	MFC PHOENIX	W	1853	2159	1747	0	5769
21	21	DOPLER GUENTHER	MFC WR.NEUSTADT	N	2485	1980	1229	0	5694
22	36	KITTENDREIN HELM.	ASV PUCH	ST	1325	2463	1735	0	5523
23	10	HOFREITER KLAUS	UNION EISENERZ	ST	1776	1702	1830	0	5309
24	24	HAUER WERNER	MFC LINZ	O	2458	2670	96	0	5223
25	29	HUFNAGEL FRIEDR.	MFC WR.NEUSTADT	N	1765	2296	1041	0	5103
26	32	NIEDERHOFER GERH.	UNION EISENERZ	ST	1816	1793	1414	0	5023
27	2	NOESSING GERHARD	UNION EISENERZ	ST	1681	2028	972	0	4682
28	33	RETTICH JOHANN	MFC PHOENIX	W	1125	1974	938	0	4036
29	9	ZACH WOLFGANG	MFC WR.NEUSTADT	N	840	2553	0	0	3293
30	23	WEBER ULRICH	DEM V TIROL	T	1368	0	0	0	1368
31	35	BRETTSCHEIDER E.	MBO VOGELWEIDE	N	0	0	0	0	0
	28	UMFER CHRISTOPH	UNION EISENERZ	ST	0	0	0	0	0
	22	SCHEDA WOLFGANG	MFC PHOENIX	W	0	0	0	0	0
	11	MAAR ERWIN	DEM V TIROL	T	0	0	0	0	0
	6	DETTMAYER MANFRED	MFC PHOENIX	W	0	0	0	0	0
	4	PRYTEL RICHARD	MBO VOGELWEIDE	N	0	0	0	0	0



## MEDZINÁRODNÁ SÚŤAŽ RÁDIOM RIADENÝCH MODELOV LIETADIEL INTERNATIONAL COMPETITION OF R/C FLYING MODELS FAI KATEGÓRIE F3A — FAI CATEGORY F3A

Vom 7.-10. Juli 1983 fand zum 15. Mal der Internat.F3A-Wettbewerb in Bratislava, CSSR, statt. Es waren 40 Teilnehmer aus 9 Nationen am Start. Aus dem Westen (Österreich und BRD) kamen 8 Teilnehmer, aus der CSSR, Polen, DDP, Rumänien, Rußland, Nordkorea und Bulgarien kamen die anderen Teilnehmer. Nicht gekommen waren diesmal die Modellflieger aus Ungarn, die bisher immer an dieser Veranstaltung teilgenommen hatten. Neben der hohen Teilnehmerzahl zeichnete sich die Veranstaltung durch ganz ausgezeichnetes Wetter aus, sonnig und trocken, bei nahezu 30°C im Schatten. Funktionärsmangel gibt es bei den Wettbewerben in den Oststaaten kaum, selbst die Punkterichter hatten ihre eigenen Schreiber. Dieses wird uns wohl auch ab 1984 blühen, wenn das neue F3A-Programm eine derartige Besetzung regelrecht aufzwingt.

Der erste Wettbewerbstag endete mit einem Trippelsieg der Österreicher, die mit Heinz Kronlachner, Manfred Dworak und Adolf Panz die ersten drei Plätze belegten.

Anläßlich des 15.Jubiläumswettbewerbes hatte sich der Veranstalter etwas nettes einfallen lassen. Nach Abschluß eines jeden Durchganges wurde der jeweilige Durchgangssieger geehrt. Bei einer gemütlichen Gulasch-Party im Freien erhielt der Sieger des 1.Durchganges, Heinz Kronlachner, eine schöne Bleikristallschüssel, gefüllt mit Sekt. Bis Einbruch der Dunkelheit wurde noch gemütlich zusammengesessen.

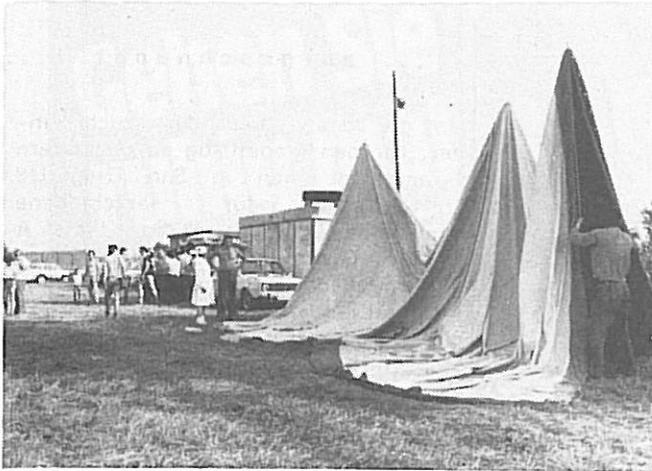


Die österreichische Crew von links stehend: Adi Panz, als Mannschaftsführer fungierende Frau Krill, Heinz Kronlachner, BSL Krill, Manfred Dworak. Hockend: Die Helferinnen Frau Panz, Fräulein Kronlachner und Frau Dworak.

Der 2.Durchgang begann wieder bei herrlichem Wetter. Kein Wölkchen war am Himmel zu sehen. Adi Panz begann mit Str.Nr. 1 den Durchgang. Nach den ersten 5 Wettbewerbsflügen wurde der Wettbewerb offiziell und feierlich eröffnet. Mit den Startnummern 14, 18 und 19 flogen die Österreicher knapp hintereinander und punkteten in der gleichen Reihenfolge wie beim 1.Durchgang. Kronlachner 1055, Dworak 983 und Panz 973 Punkte. Allerdings schob sich der Deutsche, Old Boy, Harald



BSL Krill (Jury) füttert den Veranstalter, Michal Hlubocky, beim gemütlichen Beisammensein mit köstlichem Gulasch. In der Mitte der Mannschaftsführer der DDR, Ing.Braunstein.



Für alles wurde bestens vorgesorgt. Aufstellung eines Großzeltes für die Erste Hilfe durch das Militär.

Budy mit 1026 Punkten auf den 2. Platz vor. Am Abend fand wie immer in der Altstadt das traditionelle Festbankett statt, bei dem eine Zigeunerkapelle zum Tanz aufspielte und bei dem es sehr lustig und gemütlich herging. Dessen ungeachtet begann am Sonntag pünktlich um 8,00 Uhr der dritte Durchgang. Es änderte sich nichts an der Reihung, und das Endergebnis lautete dann:

1. Heinz Kronlachner, OE	2131 Punkte
2. Manfred Dworak	OE 2025 "
3. Harald Budy	D 2021 "
4. Adolf Panz	OE 1978 "
5. Josef Cerha	CSSR 1919 "

Anschließend an den 3. Durchgang fand ein Schaufliegen statt. Sicherlich wegen des



Fröhlichkeit und gute Stimmung herrschte beim Festbankett in der Altstadt. Frau Krill, Veranstalter Hlubocky und der Präsident von Bratislava.

guten Badewetters waren nicht viele Zuschauer gekommen. Trotzdem war das Schaufliegen recht interessant. Heinz Kronlachner flog seine große Dalotel ganz ausgezeichnet und führte auch das neue F3A-Programm gekonnt vor. Er gewann auch den Preis für das Schaufliegen, sodaß er bei der Siegerehrung nicht weniger als fünf herrliche Bleikristallvasen bzw. -schüsseln erhielt.

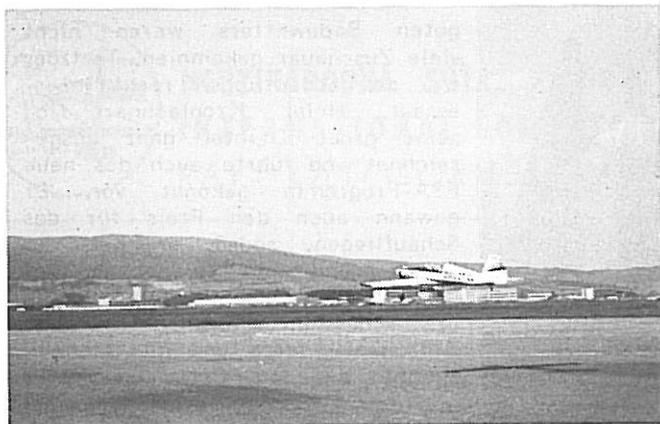
Zwischen unseren und den Modellfliegern aus dem Osten ist immer noch ein Klasse Unterschied. Bei den Nordkoreanern gab es öfters Sender- und Steuerungsanfälligkeiten.



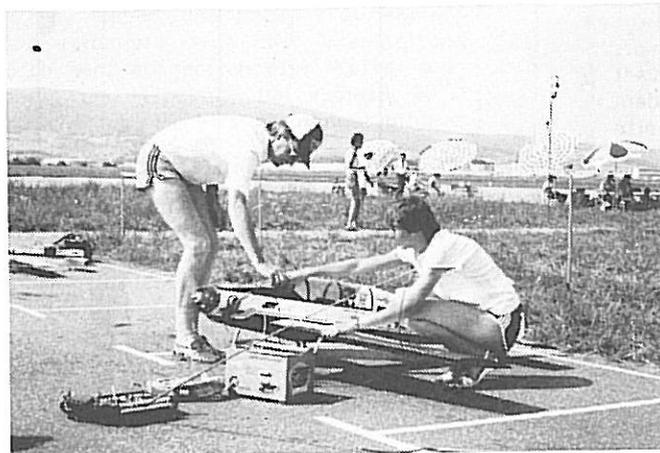
Die Sieger bei der festlichen Siegerehrung von links nach rechts: 2. Manfred Dworak, ÖMV Klagenfurt, 1. Heinz Kronlachner, UMFC Meggenhofen, 3. Harald Budy, BRD.

Die Wettbewerber flogen folgende Modelle:

Rußland: Nachbau von Currare mit oben eingebautem Resonanzrohr,  
Bulgarien: Eigenkonstruktion, ähnlich Leopard ohne Einziehfahrwerk,  
CSSR: Magic, Curare, Sultan,  
BRD: Komet, Arrow,  
DDR: Arrow, Magic (Nachbau),  
Polen: Blue Angel, Curare, Magic,  
Österreich: Dalotel, Akrobat, Vento.



Ein sauberer Start der DALOTEL von Heinz Kronlachner beim Schaufliegen in Bratislava



Heinz Kronlachner mit seiner Starthelferin bei der Vorbereitung zum Start der großen DALOTEL.



Recht wertvolle Preise errang der Oberösterreicher Heinz Kronlachner beim 15. Jubiläumswettbewerb in der Klasse F3A in Bratislava.

... aufgeschnappt ! ...

Um die Jugend, besonders auch Kinder, für den Modellflug zu begeistern veranstaltet man in San Diego/US Wettbewerbe für verschiedene Kleinmodelle. So etwa die Klasse A 6 für Gummimotormodelle. Diese dürfen 1,9 dm<sup>2</sup> Fläche haben, dürfen maximal eine Luftschraube mit 15 cm Durchmesser und einen Rumpfstab mit maximal 15 cm Länge verwenden. Als Baumaterial darf nur 0,8 und 1,5 mm Balsa verwendet werden (Vollbauweise, nicht bespannt). Es gibt auch eine Klasse für Mini-Wurfgleiter mit maximal 15 cm Spannweite (Nostalgie: im Verlag Jungbrunnen gab es um 1957 einen Sammelbauplan für mehrere solcher Wurfgleiter von Josef "Pepi" Köppel) sowie zwei Klassen für Papiergleiter, eine freie und eine nach Plänen bzw. Ausschneidebögen.

\*\*\*\*\*

UL's, Ultraleichtflugzeuge kommen auch im Modellflug in Mode. Neben dem sicher allgemein bekannten Modell von Cox für einen 0,8 Motor, wurde von Cox bereits 1982 ein Nurflügeltyp für 1,5er Motoren herausgebracht. Er unterscheidet sich vom vorerwähnten dadurch, daß er bei 1,6 m Spannweite und 0,7 m Länge, Tragflächen aus Segeltuch (Kunststoffgewebe) anstatt starrer Tragflächen hat. Ein weiterer Typ wird von einer US-Firma herausgebracht. Es ist ein Modell im Maßstab 1:6 vom "Grashopper", einem manntragenden UL. Für Motoren mit 3,5 bis 6 cm<sup>2</sup> ausgelegt hat dieses Modell eine Spannweite von 1,4 m.

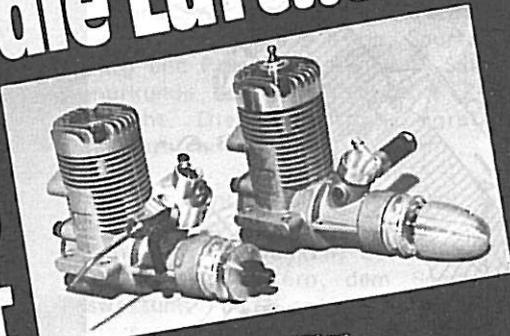
\*\*\*\*\*

Während in Europa der Elektroflug bereits ein hohes Niveau erreicht hat, beginnt man in den USA jetzt erst diese Sparte stärker zu forcieren, obwohl die Brüder Bucchet schon vor mehr als 10 Jahren diese Sparte ins Rollen gebracht haben und etliche Rekorde aufstellten.

\*\*\*\*\*

# Gehen Sie ruhig mal in die Luft...

## webra Modellsport



**Österreichs größter  
Modell-Motorenproduzent  
empfiehlt:**

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft  
und Zuverlässigkeit werden von  
Modellsportlern in aller Welt  
bevorzugt. Eine reichhaltige  
Auswahl von 1,5 ccm bis 35 ccm  
Motoren mit Leistungen bis 3,8 PS  
stehen Ihnen zur Verfügung.  
webra-Motoren für Anfänger  
bis zum Weltmeister!

**Ein  
Qualitäts-  
produkt  
aus  
Österreich**



**Für die Zukunft gebaut**

Eine echte webra-Leistung für  
anspruchsvolle Modellbauer. Wir machen  
Ihr Hobby zum Vergnügen durch optimale  
Stör- und Betriebssicherheit mit  
webra-FMSI-Übertragungssystem.  
Unser reichhaltiges Zubehör bietet Ihnen  
viele ungeahnte Einsatzmöglichkeiten.

Informieren Sie sich!  
Im webra-Katalog oder bei  
Ihrem Fachhändler.

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

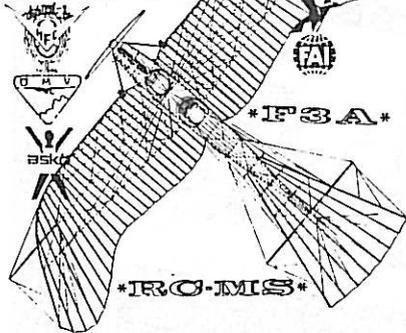
**Österreichs einziger Modell-  
Fernsteuerungshersteller  
stellt vor:**

webra FMSI 5+2 VARIO-MIX  
Ausbaufähig programmierbar  
Ein grundsolides System nach dem  
neuesten Stand der Technik. Speziell auf  
Ihre Modelle programmierbare Steck-  
module, die alle Wege, Drehrichtungen,  
Mischfunktionen, Mischertfunktionen und  
Zuordnungen für das jeweilige Modell  
tragen.

webra FMSI 5+2 VARIO-MIX – die  
Alternative – für den ganzen  
Modellflugbereich.



19. INTERNAT.  
WANDBER-  
POKAL  
FLIEGEN  
1983



DR. ING. H. C.  
**IGO ETRICH**  
SALZBURG  
KRAIWIESIEN



Ein Bericht von RC-Fachreferent und  
Wettbewerbsleiter Othmar Huber

Vom 11. bis 14. August 1983 trafen sich nun schon zum 19. mal Modellflieger aus beinahe ganz Europa auf dem Modellflugplatz in Kraiwiesen in Salzburg.

In der Klasse RC/MS waren 32 Piloten am Start, geflogen wurde diese Klasse in Doppelstart, sodaß der Wettbewerbsleiter, Werner Miksch, ohne Zeitprobleme durchziehen konnte. Es ging alles beinahe "problemlos" über die Bühne, nur ein Pilot war mit der Entscheidung der Zeitnehmer und Punkterichter nicht einverstanden. Es gab in dieser Klasse erstmals einenschriftlichen Protest (den der Protestierer als "Aufsatz" bezeichnete). Es steht natürlich jedem Piloten das Recht zu, gegen Entscheidungen der Zeitnehmer oder Funktionäre zu protestieren, nur über die Art und Weise wie soetwas durchgeführt wird, sind sich scheinbar nicht alle Wettbewerber im Klaren. Einzelheiten über die Eingabe des Protests hier genauer zu schildern würde den Rahmen dieses Berichtes überschreiten. Es darf aber daran erinnert werden, daß es ja die Funktionäre sind, welche ihre Freizeit opfern, daß sich die Wettbewerber in einem fairen Wettkampf messen und ihrem Hobby nachgehen können.

Am Freitag, dem 12. August 1983 wurde dann programmgemäß die WM-Klasse F3A mit insgesamt 50 Teilnehmern gestartet. Die Hitzeperiode war gerade kurzfristig unterbrochen, ein Zwischentief hatte sich eingestellt, und der Nebel zwang sogar zu einer kurz-

fristigen Wettbewerbsunterbrechung. Trotz dieser Unterbrechung konnte der erste Durchgang um ca. 17,00 Uhr abgeschlossen werden.

Am Abend des zweiten Flugtages zündete der "Hausherr" wieder einmal sein Brillantfeuerwerk, dazu spielte die Eugendorfer Blasmusik zum Tanz auf der Piste auf.

Der zweite Durchgang am Samstag wurde ebenfalls kurzfristig unterbrochen, diesmal wegen Regens, aber bis zum Schluß dieses Durchganges hatte sich das Wetter stark gebessert. Das beste Ergebnis aus den beiden ersten Durchgängen wurde zur Qualifizierung für die Teilnahme am dritten Durchgang herangezogen. So war es nicht verwunderlich, daß die Piloten sehr gespannt auf den Computerausdruck warteten. Da sich 56 Teilnehmer gemeldet hatten, und der Computer die Hälfte der Starterliste für den dritten Durchgang wieder einreichte, konnten 28 Piloten, also mehr als 50% am Sonntag zum dritten Durchgang wieder antreten.

In bezug auf Neukonstruktionen kann nicht viel berichtet werden. Als einzige Neuheit war ein holländischer Teilnehmer, welcher mit einem 4-Takt-Motor an den Start ging, er hatte jedoch Schwierigkeiten mit der Motoreinstellung und konnte daher das Programm nicht zur Gänze durchfliegen.

Der große Gesellschaftsabend im Gasthof Gastwirt in Eugendorf, zu welchem der

Organisator, Hans Niederwimmer, extra blaue Nelken als Geschenk für die Damen, aus Holland einfliegen ließ, gestaltete sich wieder einmal zu einem großen Volksfest. Allein die Teilnehmerzahl an diesem gesellschaftlichen Ereignis bestätigt die Beliebtheit dieses Abends.

Nach einer relativ kurzen Nacht wurde dann am Sonntag der 3. Durchgang pünktlich um 8,00 Uhr begonnen, wobei sich das Wetter nun wieder einmal von der besten Seite zeigte. Bis Wettbewerbsende herrschte wieder strahlender Sonnenschein. Am Nachmittag konnten dann wieder einmal die zahlreichen Pokale und Erinnerungsgeschenke an die Piloten und Funktionäre vergeben werden. Im Zuge der Preisverteilung

wurden an zwei verdiente Förderer des Flugsportes, Herrn Ministerialrat Dr. Ehrenfelder vom Bundesministerium für Verkehr und Herrn Regierungsrat Georg Kopp, Sportreferent von Salzburg und Präsident des ÖMV-Salzburg, die Ehrenurkunde der Segelflugschule Zell am See überreicht. Die Modellflieger gratulieren zu dieser Auszeichnung recht herzlich.

Nun möchte ich noch allen Helfern, welche zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben, recht herzlich danken, besonderer Dank gebührt den Punkterichtern, dem Senderdepot, der Auswertung und natürlich auch dem Kantinenpersonal, welche stets um das Wohl der Funktionäre bemüht war.

#### DIE ÖFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES 19. INTERNATIONALE ETRICHFOKAL-FLIEGEN 1983

##### Klasse RC/MS - 33 Nennungen

1. Glück Gerhard	ÖMV-MFC-Salzburg	OE	2107	2345	2351	4696 Punkte
2. Kellner Dieter	Fürstenfeld	OE	2343	2334	2305	4677 "
3. Wenzel Franz	MBC Encefeld	OE	2271	2301	2342	4643 "
4. Hochstrasser Willi	MG-Buchs	HB	2317	2324	1092	4641 "
5. Schuller Alfred	FMC Mürrzuslag	OE	2297	2245	2313	4610 "

6. Glück Franz 4589, 7. Schröter Gert D 4588, 8. Wurm Peter 4578, 9. Ebenführer L. 4567, 10. Leeb K. 4555, 11. Asen A. 4544, 12. Weingast A. 4537, 13. Leeb KH. 4527, 14. Pointner M. 4519, 15. Frauenlob F. 4477, 16. Späth K. 4466, 17. Aigner H. 4454, 18. Buxhofer E. 4438, 19. Fischer M. 4419, 20. Budy H. D 4397, 21. Wurm M. 4336, 22. Huber E. 4236, 23. Hochstrasser H. 4224, 24. Heinzl M. 4058, 25. Haunschmied A. 3855, 26. Girner F. 3852, 27. Goldbacher G. 3661, 28. Rieger G. 2991, 29. Eigner H. 2830, 30. Oberrather F. 2674, 31. Tragweindl L. 1255, 32. Fattoracci Remo I 1006.

Gästeklasse : Keine Zulassung zum Start wegen zu später Anmeldung.

Stark Alfons OE 4689, Schuhmach Werner OE 4646, Klingenspiel Heinz OE 4607.

##### Klasse F3 A - 56 Nennungen

1. Matt Wolfgang	MFG-Liechtenstein	FL	1376	1326	1426	2802 Punkte
2. Kowarz Hermann	ÖMV-MFC Salzburg	OE	1237	1267	1238	2505 "
3. Peyer Anold	MG-Reusstal	HB	1236	1174	1212	2475 "
4. Wessels Peter	MFC-Marl E.V.	D	1217	1203	1230	2447 "
5. Matt Norbert	MFG-Liechtenstein	FL	1246	1197	1190	2443 "

6. Schulz D 2433, 7. Holm SE 2427, 8. Mayr D 2424, 9. Fritz G. OE 2421, 10. Kronlachner OE 2405, 11. Scaglione I 2397, 12. Laffite F 2397, 13. Kattelmann D 2389, 14. Von Brause D 2363, 15. Panz OE 2359, 16. Kaufmann D 2339, 17. Dettmer D 2327, 18. Di Baggio I 2319, 19. Peyer H. HB 2315, 20. Dworak OE 2308, 21. Filgas OE 2267, 22. Seubert D 2258, 23. Gerard LX 2244, 24. Palfrader OE 2243, 25. Budy D 2226, 26. Zardini OO 2198, 27. Lehmann HB 2166, 28. Döckendorf LX 2148, 29. Gerstl D 2147, 30. Trumpp D 2135, 31. Stella I 2120, 32. Marxer FL 2116, 33. Matt L. FL 2115, 34. Ortner OE 2089, 35. Glasl D 2056, 36. Zwingli HB 2051, 37. Hauschild D 2024, 38. Tielemans OO 2023, 39. Lemmens OO 1997, 40. Stenzl D µ987, 41. Sattler D 1938, 42. Schaden OE 1912, 43. Maescalchi I 1862, 44. Frick Li 1840, 45. Kreiter D 1733, 46. Uhlig D 1639, 47. Lipperer D 1594, 48. Caponi I 976, 49. Dalbello I 376, 50. Van Beek PH 294 Punkte. 51. bis 56. nicht angetreten.

## ERGEBNISSE des ÖSTERREICHPOKAL in der Klasse F3 A - 1983

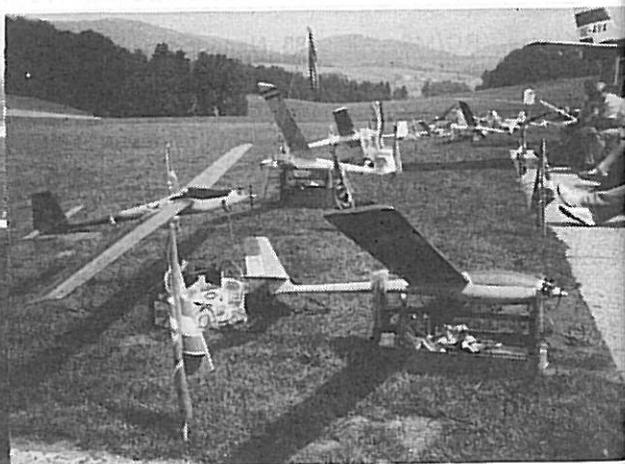
			Koblach	Weer	Kraiwiesen	
1. Matt Wolfgang	MFG Liechtenstein	Li	100,00	95,74	100,00	295,74 P.
2. Kowarz Hermann	ÖMV-MFC Salzburg	OE	84,92	86,06	89,40	260,38 P.
3. Matt Norbert	MFG-Liechtenstein	Li	86,55	85,02	87,19	258,76 P.
4. Kronlachner Heinz	UMFC-Meggenhofen	OE	87,77	84,28	85,83	257,88 P.
5. Fritz Gerhard	MVS Innsbruck	OE	87,18	81,38	86,40	254,96 P.
6. Panz Adolf	UMFC-Meggenhofen	OE	83,53	80,20	84,19	247,92 P.
7. Budy Harald	MGG Markdorf	D	83,01	82,05	79,44	244,50 P.
8. Matt Ludwig	MFG Liechtenstein	Li	75,50	72,06	75,48	223,04 P.
9. Stenzel Franz	MFG-Bensheim	D	78,46	71,88	70,91	221,25 P.
10. Palfrader Josef	MVS Innsbruck	OE	78,60	56,41	80,05	215,06 P.
11. Zwingli Hansruedi	MFG Thal	CH	71,33	68,46	73,20	212,99 P.
12. Frick Fiedel	MFG-Liechtenstein	Li	60,56	68,74	65,67	194,97 P.

\*\*\*\*\*

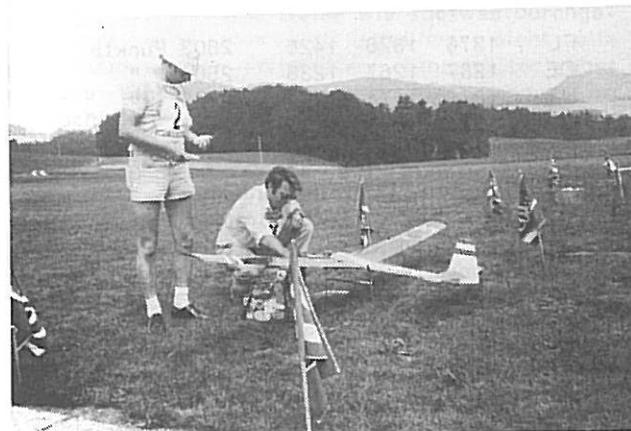
In der Klasse RC/MS konnte der ÖSTERREICH POKAL 1983 wegen zu geringer Meldung in Koblach und Weer nicht ausgetragen werden.



Rege Diskussion vor dem Start in RC/MS



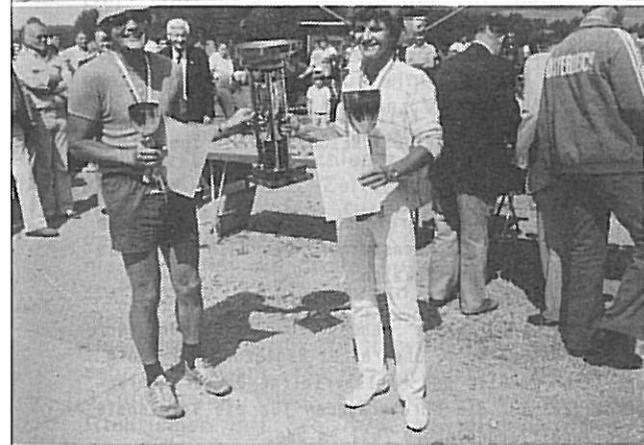
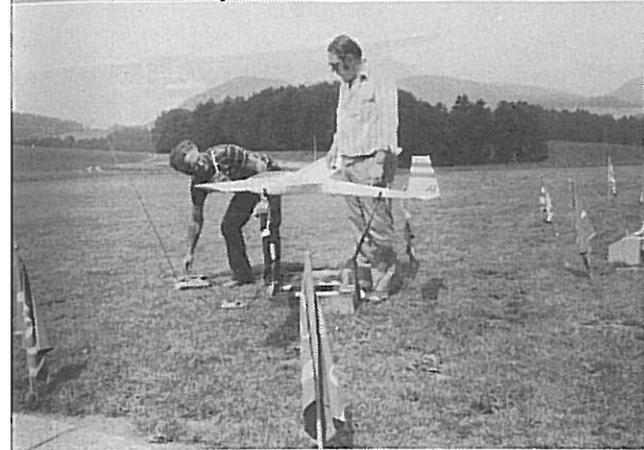
Ein Blick auf die abgestellten Flugmodelle



Karl Späth, OÖ, bei der Vorbereitung zum Start



Vorbereitungen zum Start



Ganz oben: Die alt eingesessene FAI-Jury von links: Werner Koelliker CH, Jonny Brand D, BSL Edwin Krill

Mitte: Der Salzburger Georg Goldbacher überprüft vor dem Start die Ruderfunktionen, rechts: Pointner Manfred

Oben: Der Drittplazierte Franz Wenzel und der Sieger in der Klasse RC/MS, Gerhard Glück.

Ganz oben: OEAEC Landesverbandspräsident Karl Moser und Vize Regierungsrat Georg Kopp sind gerne Gäste.

Mitte: Auch beim 19. Int. Etrichpokal-Fliegen gab es wieder recht viele schöne Ehrenpreise und Geschenke

Oben: Die Sieger in der Klasse F3A von links: 3. Peyer Arnold HB, 1. Matt Wolfgang LI, 2. Kowarz H. OE



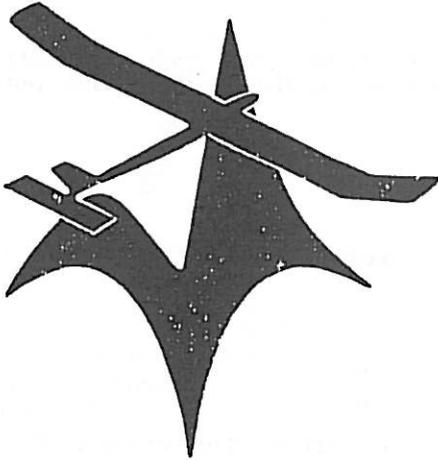
Links oben: BSL Edwin Krill überreicht dem Gewinner Wolfgang Matt den großen ÖSTREICHPOKAL bis zum nächsten Jahr.

Rechts oben: Das erfolgreichste Team war in diesem Jahr das Team der Liechtensteiner. Das Bild zeigt sie hinter den errungenen Pokalen.

Links: Der langjährige Landesverbandspräsident von Salzburg, Hannes Wolf, überreicht Regierungsrat Georg Kopp, links im Bild und Ministerialrat Dr. Karl Ehrenfeldner, rechts, die Ehrenurkunden für die Verdienste um die Segelfliegerschule Zell am See.

Daneben: Dr. Ehrenfeldner übernimmt die Urkunde aus den Händen von Hannes Wolf.

Links: Hans Niederwimmer erhielt von den italienischen Modellfliegern als Maskottchen einen Fisch "verliehen"



## 23. SOKO KUP MOSTAR 1983 / JUGOSLAWIEN

Bericht von Helmut Fuß, Linz

Am 20. August 1983 fand auf dem bekannten Gelände "Mostarski-Plato, nahe bei Mostar in Jugoslawien, der 23. INTERNATIONALE SOKO-CUP im FREIFLUG statt.

Der Wettbewerb war diesmal sehr gut besucht und diente wahrscheinlich so manchem Teilnehmer, der zur Weltmeisterschaft nach Australien fährt zur letzten Vorbereitung. So waren z.B. die Polen mit der kompletten Nationalmannschaft angereist. Nicht erfreulich war hingegen die geringe Teilnehmerzahl der Österreicher. Lediglich vier Österreicher waren bereit, den weiten Weg nach Jugoslawien auf sich zu nehmen.

Der Wettbewerb selbst lief in gewohnter Weise ab, wobei zu bemerken wäre, daß pro Startstelle 7 Teilnehmer zugeteilt waren und die Durchgangszeit nur eine Stunde betrug. Scheinbar limitierte der Veranstalter aus diesem Grund die Vorbereitungszeit auf 3 Minuten und die Schleppzeit (Startversuch - kein Fehlstart bei Zeitüberschreitung) ebenfalls auf 3 Minuten. Diese Bestimmung wurde dem Wiener Werner Kraus zum Verhängnis. Er nahm die große Aufgabe auf sich und startete in 2 Klassen. In F1A heimste er gleich drei Nullwertungen ein.

Das Wetter beim Wettbewerb war herrlich; sehr heiß, am Morgen windstill, ab dem 3.Durchgang Wind aus leicht wechselnden Richtungen mit 3-5 m/s, sowie gegen Ende des 7.Durchganges ein Gewitter mit leicht böigen Winden. Die Thermik war sehr gut, dazwischen aber gewaltige Absaufer.

Das Ergebnis könnte aus österreichischer Sicht besser sein. Bester heimischer Flieger an diesem Tag war Helmut Fuss, der aber das Pech hatte, daß ihm im 3.Durchgang mit einem nur für ruhiges Wetter geeigneten

Modell in das aufziehende Gewitter starten mußte. Außerdem beendete ein Baum den Flug vorzeitig bei 160 Sekunden. Damit endete sein Traum von einer besseren Placierung. Dem Kärntner Pacher erging es an diesem Tag noch viel schlimmer. Bereits im 3.Durchgang passierte ihm das Mißgeschick, daß sich sein Kreisschlepphaken in etwa 25 Meter öffnete und der Flug dann bei 71 Sekunden zu Ende war. Im 6.Durchgang verzeichnete er einen weitem Kapitalabsaufer, sodaß für ihn nur mehr der 34. Platz herauschaute. Kraus überzog mehrmals die Schleppzeit, was bei der anfangs angeführten Regelung für ihn nur 4 gültige Durchgänge bedeutete.

Die Wakefieldklasse F1 B wurde leider von keinem Österreicher besucht.

In der Motorklasse F1 C zeigte sich wieder einmal die Gefährlichkeit einiger dieser Modelle. Bereits vor Beginn des Wettbewerbes stürzte ein unterschneidendes Modell eines Jugoslawen auf das am Boden liegende Modell von Truppe und beschädigte es so, daß er damit nicht mehr fliegen konnte. Es war ein Glück, daß Truppe und Pacher, die daneben saßen, nicht verletzt wurden. Truppes Ärger über den Verlust drückte sich so wohl am besten mit der für ihn nicht gewohnten Leistung von 1186 Sekunden aus. Kraus schlug sich in dieser seiner Klasse recht souverän und hatte nur einen kleinen Absaufer zu verzeichnen, was ihm aber doch noch den 7. Platz mit 1245 Sekunden einbrachte. Für ihn war dieser Wettbewerb ja sehr anstrengend wegen der 2 geflogenen Klassen, jedoch hatte er in seiner Helferlin Christa eine wertvolle Unterstützung.

Zusammenfassend wäre noch zu sagen, daß es sehr schade ist, daß nicht mehr österreichische Freiflieger die Gelegenheit wahrnahmen, um an dieser großen Veranstaltung teilzunehmen.

Die Ergebnisse :

Klasse F1 A - Segelflugmodelle :		71 Teilnehmer	
1. Becak Zakir	Visoko	YU	1260 + 701 Sekunden
2. Zuljic Damjan	N. Mesto	YU	1260 + 695 " "
3. Ansgar Nuttgens	Ikarus	D	1260 + 430 "
18. Fuss Helmut	Graz	A	1240 "
34. Pacher Erwin	Klagenfurt	A	1049 "
56. Kraus Werner	Wien	A	720 "
Klasse F1 B - Wakefieldmodelle		24 Teilnehmer - keine Österreicher am Start	
1. Lacimic Lazar	N. Pazova	YU	1260 + 194 Sekunden
2. Sikora Piotr	Prlewarwar	PL	1260 + 186 "
3. Franic Josip	Split	YU	1260 + 140 "
Klasse F1 C - Verbrennungsmotormodelle		- 17 Teilnehmer	
1. Piatek Tadeusz	PRL Warawa	PL	1260 + 360 Sekunden
2. Ochman Jan	PRL Warawa	PL	1260 + 275 "
3. Radovic Nikula	Sacic	YU	1260 + 112 "
7. Kraus Werner	Wien	A	1245 "
10. Truppe Reinhard	Klagenfurt	A	1184 "

\*\*\*\*\*

# MODELLBAUKASTEN LUTHWIG

FLUG-, SCHIFFS- UND AUTOMODELLE, FUNKFERN- STEUERUNGEN, MODELLEISENBAHNEN SPUR-N

## DIE WELT DES MODELLBAUS.

WER RECHNET KAUFT BEI UNS



MODELLBAUKASTEN  
M. LUTHWIG  
4020 LINZ/NEUE HEIMAT  
NEUBAUZEILE 53  
TEL. (0 73 2) 82 13 42

### COUPON

BITTE UBERSENDEN SIE MIR INFORMATIONSMATERIAL ÜBER

Name: \_\_\_\_\_

FLUG/SCHIFF

Adresse: \_\_\_\_\_

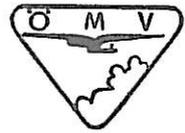
AUTO

EISENBahn SPUR-N



# BUNDESLEHRGANG

Ein Bericht von ASKÖ-Bundesfachwart  
Edwin Krill

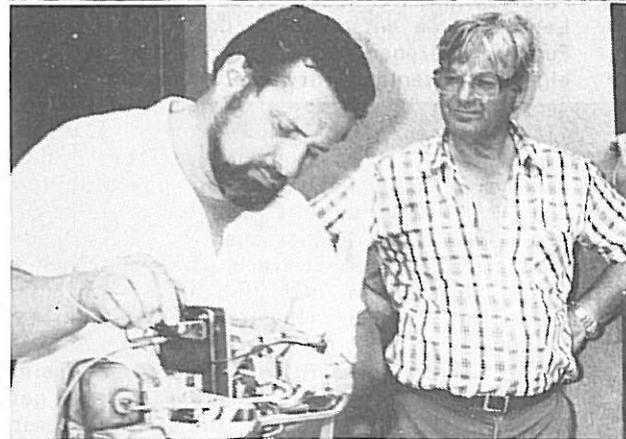


Nach längerer Zeit veranstaltete die ASKÖ-Fachsparte MODELLFLUG wieder einmal einen Bundeslehrgang. Vor Jahren war dies eine ständige Einrichtung der Modellflieger, doch mit "dem Ausbruch des Wohlstandes" in Österreich wurden es immer weniger Modellflieger, die sich eine Woche für einen Lehrgang freimachen konnten oder wollten.

Umso überraschter waren wir, als das gesetzte Teilnehmerlimit gleich im ersten Anlauf erreicht und sogar noch überboten wurde.

Der Lehrgang wurde im Anschluß an das internationale Tiropokalfliegen vom 17. Juli bis 22. Juli 1983 durchgeführt mit anschließender ASKÖ-Bundesmeisterschaft in den Klassen RC-IV und RC IV-Damen am Samstag und Sonntag. Die Teilnehmer waren am Weerberg in einer schönen Pension mit eigenem Schwimmbad untergebracht oder campierten direkt am Flugplatzgelände. Frühstück und Abendessen erfolgte im Gasthof, das Mittagessen wurde in Happy Selg's Taxenhütte eingenommen.

Das Programm war reichhaltig. Theorie und Praxis abwechselnd je nach Wetterlage und persönlichem Interesse. Das theoretische Programm war sehr reichhaltig. Als Lehrer standen uns viele Experten zur Verfügung, wie etwa für Motorenkunde Leopold Köppel, RC-Anlagen und amtliche Bestimmungen dazu, Heinz Eckmann, beide aus Salzburg, aus Tirol für F3A Gerhard Fritz, Ing. Haller und Ing. Aichholzer, Ing. Sittar sprachen über Kunststoff im Modellbau, und F3E-Fachreferent Helmut Kirsch aus Kärnten motivierte die Teilnehmer zum Elektroflug. Das Interesse war sehr groß und die Beteiligung bei den einzelnen Vorträgen ausgezeichnet. Eine Schwachstelle war der Flugbetrieb. Wir hatten nämlich verabsäumt, einen eigenen Flugbetriebsleiter zu bestellen, und es ging manchmal auf der Piste etwas turbulent zu, was bei dem guten Flugwetter und dem großen Andrang kein Wunder war. Es wurden alle Schlepparten praktiziert: Gummiseil- und Windenstart, Huckepack und Flugzeugschlepp. Unermüdlicher Schlepp-Pilot war Richard Gradischnig, der kaum zur Ruhe kam. Die Teilnehmer hatten jede Menge Flugmodelle mitgebracht und Sepp's Taxenhütte wurde zum Großhangar für Flugmodelle umfunktioniert. Nachts hingen die RC-Anlagen am Strom wie die Ferkeln an der Sau.



Von oben nach unten: Gemütlich ging es oft bei den Zelten der Campierer zu. Leopold Köppel und Heinz Eckmann bei ihren Vorträgen. Aufmerksamer Zuhörer war auch BSL Krill.

Von jedem Lehrgangsteilnehmer wurde eine (anonyme) Lehrgangskritik verlangt, dabei kam zum Ausdruck, daß der Lehrgang mit einigen Änderungen im Flugbetrieb jährlich durchgeführt werden sollte, womöglich länger als eine Woche. Nachdem verschiedentlich Familienangehörige mitgekommen waren, war es für alle gleichzeitig ein schöner Urlaub.

Erwähnenswert ist noch, daß am nahegelegenen Weerberg - direkt vom Flugplatz weg - hanggesegelt werden konnte. So wurden u.a. etliche 2 Stunden-Flüge durchgeführt, einer davon sogar von einem Air fish.

Anschließend an den Lehrgang fanden vom Freitag bis Sonntag die ASKÖ-Bundesmeisterschaften statt. Traditionsgemäß wurde wieder die RC-IV Damenklasse durchgeführt. Zugelassen dazu waren nur original "Air fish" - Startart egal. Die Damen konnten entweder mit eigenen Modellen starten, bzw. standen ihnen 3 Air fish vom Veranstalter zur Verfügung. Auf Wunsch konnten sie mit einer Lehrer-Schüleranlage fliegen. Als Fluglehrer fungierte der LFW von NÖ, Peter Czipin. Für jeden Steuereingriff durch den Lehrer wurde entsprechend der "Eingriffsdauer" Punkte abgezogen. Die Tiroler hatten dafür eine eigene Lichtanlage entwickelt, um die Eingriffe des Lehrers öffentlich aufzuzeigen.

17 Damen aus den Bundesländern, sowie aus der Schweiz und Deutschland kämpften mit Begeisterung und vollstem Einsatz um die Plätze. Die Modelle wurden alle mit der Vereinswinde der Schwazer hochgezogen. ASKÖ-Bundesmeisterin wurde die Steirerin Hilde Bergner vor ihrer Klubkollegin und BM 1982, Annemarie Kahlhofer und der Niederösterreicherin Maria Wögrath.

In der Männerklasse RC IV starteten 24 Teilnehmer. Diese Klasse wurde exakt nach MSO geflogen, und es wurden auch die verschiedensten Segler eingesetzt und alle Startarten durchgeführt. Die meist angewendete Startart war der Huckepack-Start. ASKÖ-Landesfachwart, Ing. Richard Gradischnig, war fast die ganzen drei Durchgänge im Einsatz. ASKÖ-Bundesmeister wurde Karl Heinz Pointner, OÖ, vor Jürgen Tüchler, Stmk. und Walter Taxner, Kärnten. Mit einer Siegerehrung in der Taxenhütte endete bei fröhlicher Musik und frohem Tanz für alle der schöne Bundeslehrgang und die ASKÖ-Bundesmeisterschaften 1983. Der allgemeine Wunsch - das nächste Jahr wieder !

Rechts : Der junge und sehr erfolgreiche F3A-Pilot, Gerhart Fritz, Tirol, fand viele aufmerksame Zuhörer bei der Erklärung seines Modells und bei den folgenden Flugvorführungen.



Ing. Haller und Ing. Aichholzer zeigten den Aufbau eines Kunststoffumpfes von A - Z.

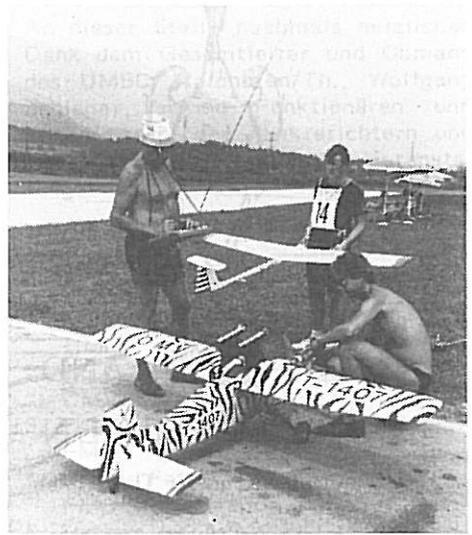


Ing. Sitter sprach allgemein über den Kunststoffbau und fand Zuhörer bis in die späten Aben





F3E-FR Helmut Kirsch, motivierte die Teilnehmer zum Elektroflug in Theorie und Praxis. Kirsch ganz rechts.



Der ASKÖ-Landesfachwart, Ing. Gradischnig, war nicht nur während des Lehrganges der ewige Schlepp-Pilot, sondern auch während der ASKÖ-Bundesmeisterschaften.



Ohne "Saft" gibt's kein Fliegen. Beim "Auftanken".



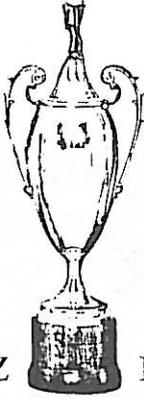
Die Ergebnisse in der Damenklasse und die Sieger von links nach rechts :

2. Kahlhofer Annemarie	Stmk.	713 Punkte
1. Bergner Hilde	Stmk.	577 "
3. Wögrath Marie	NÖ	539 "
4. Heibel Renate	Stmk.	497 "
5. Oeggerli Ruth	Schweiz	486 "
6. Gradischnig Hermine	Krtn.	465 "
7. Krill Erika	Wien	459 "
8. Pointner Waltraud	OÖ	442 "
9. Haller Sivia	Tirol	423 "
10. Zander Ingeborg	BRD	412 "

und 7 weitere Starterinnen.



Regel Flugbetrieb herrscht fortwährend auf der Piste. Ein eigener Flugbetriebsleiter hätte mehr für Ordnung sorgen können. - Das nächste Mal.



## GRENZ LAND POKALFLIEGEN

Waidhofen an der Thaya

Ein Bericht von Stephan Reinisch,  
Pressereferent des UMBC W/Th.

Bei herrlichstem Flugwetter und guter Laune wurde am 27. und 28. August 1983 auf der Modellfluganlage des UMBC Waidhofen /Th. das Grenzlandpokalfliegen in der Klasse F3 A ausgetragen.

Dieser Bewerb wurde gleichzeitig auch als Landesmeisterschaft von Niederösterreich gewertet.

Durch die Übernahme des Ehrenschatzes durch den Landeshauptmann von Niederösterreich, Herrn Hofrat Siegfried Ludwig, die Anwesenheit des Bundessektionsleiters der Sektion Modellflug im Österreichischen Aero Club, Herrn Dir. Edwin Krill, des Vizepräsidenten des ÖAeC, Landesverband NÖ, Herrn Prof. Werner Ledl, des Landessektionsleiters von NÖ, Herrn Dir. Felix Schobel, sowie des Landessektionsleiters von Salzburg, Herrn Johann Niederwimmer, erhielt dieser Pokalwettbewerb eine besondere Aufwertung.

Neun Piloten aus vier Bundesländern stellten sich den Punkterichtern und kämpften um Titel und Ehren. Pünktlich um 9,00 Uhr begann am Samstag der erste Durchgang, bei dem das hohe Können der Piloten bereits deutlich wurde. Durch die vorbildliche und straff durchgeführte Wettbewerbsleitung unseres Obmannes Wolfgang Schlager mit seinen fleißigen Mitarbeitern, ging das Pokalfliegen zügig und ohne Proteste voran. Nach einer Mittagspause begann am frühen Nachmittag der zweite Durchgang, bei dem sich schon ein Kopf an Kopf Rennen um den Sieg

zwischen Heinz Kronlachner vom UMFC Meggenhofen und Ing. Manfred Dworak vom ÖMV Klagenfurt abzeichnete.

Samstag Abend konnten sich dann alle Dagebliebenen von der Gastfreundschaft des UMBC Waidhofen/Th. überzeugen. Bei Grillkoteletts, reichlichen Getränken und viel Musik lernten sich die Teilnehmer bei Lagerfeuerromantik näher kennen und man verbrachte gemütliche Stunden am Platz und im Clubhaus. Ein gelungener Abend also, an dem sich sicherlich so mancher noch gerne zurückerinnern wird.

Am Sonntagvormittag ging es dann ums Ganze, und alle Piloten steigerten sich noch in diesem letzten, alles entscheidenden Durchgang. Den Sieg für sich verbuchen konnte schließlich Heinz Kronlachner, der mit seinen drei sehr ausgeglichenen und präzisen Flügen an diesen beiden Tagen einfach der Bessere war. Mit der knappen Punktedifferenz von nur 50 Punkten belegte Ing. Manfred Dworak den zweiten Platz. Von den vier Niederösterreichern, für die es ja auch noch um den Landesmeistertitel ging, konnte Peter Ortner vom MFG Amstetten wie auch im Vorjahr den Kampf für sich entscheiden.

Die von uns alljährlich durchgeführte Statistik bezüglich der Punkterichter zeigt erfreulicherweise auch heuer wieder die Geschlossenheit und Präzision der Herrn beim Punkterichten. Es ist ja doch bei einem Bewerb wichtig, daß die Punkterichter ihr Bestes geben, korrekt in der Bewertung sind und so den Verdacht auf etwaige Ungerechtigkeiten erst gar nicht aufkommen lassen.

Nach der Siegerehrung war es am Sonntag Nachmittag für das recht zahlreich erschienene Publikum besonders interessant, gab es doch auch heuer wieder ein großes Schaufliegen bei dem so ziemlich alles gezeigt wurde was fliegt. Bannerschlepp, Einzelflugvorführungen, Luftkämpfe, Limbofliegen, F-Schlepp von Segelflugmodellen sowie eine Fuchsjagd begeisterten die Zuschauer. Ein spannendes, über 3 Stunden dauerndes Schauflugprogramm, das nicht zuletzt auch durch die Flugvorführung unserer "Großen Brüder" aus Dobersberg besonders attraktiv war. Der hohen Besucherzahl nach zu schließen war unser Schauflugtag auch heuer wieder ein großer Erfolg.



Gemütlicher Abend - bis 2,00 Uhr



BSL Edwin Krill als Musiker



Vor der Siegerehrung

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank dem Gesamtleiter und Obmann des UMBC Waidhofen/Th., Wolfgang Schlager, seinen Funktionären und Mitarbeitern, den Punkterichtern und Piloten für diese gelungene Veranstaltung.

---

 Die offiziellen Ergebnisse :
 

---

1. Kronlachner Heinrich	2.096 Punkte
UMFC Meggenhofen	
2. Ing.Dworak Manfred	2.019 "
ÖMV Klagenfurt	
3. Filgas Erich	1.882 "
FMBC Austria Wien	
4. Ortner Peter	1.835 "
FMG Amstetten	
5. Stoiber Josef	1.818 "
HSV Burg Kreuzenstein	
6. Lemmerhofer Wolfgang	1.740 "
UMBC Waidhofen/Thaya	
7. Dipl.Ing.Meindl Wolfgang	1.619 "
FMBC Austria Wien	
8. Dipl.Ing.Schiefert Manfr.	1.342 "
HSV Burg Kreuzenstein	
9. Steigl Fritz	1.285 "
FMBC Austria Wien	



Die Sieger v.l.: Dworak, Kronlachner, Filgas



Worte des Dankes an den Gesamtleiter, Wolfgang Schlager, links, durch den Sprecher, Dir Gerold Hörman.

Nach der Siegerehrung folgte das 3 stündige Schaufliegen. Das Bild zeigt die Modellparade im Vorbereitungsraum.

**I. MBC  
OBERWART**

**I. MODELLBAUCLUB Oberwart**

**FLUGTAG UND ERÖFFNUNG DES CLUBHAUSES**

Ing. Franz Pentek

Mit großem Einsatz ist in diesem Sommer das 80 m<sup>2</sup> große Clubhaus fertiggestellt worden. Die Baukosten betragen fast 400.000 Schilling und wurden durch Eigen- und Sportförderungsmittel aufgebracht. Im Rahmen eines Flugtages fand am 26. Juni 1983 die feierliche Eröffnung statt.

Der Beginn der Veranstaltung mußte wegen eines heftigen Gewitters um eine Stunde verschoben werden. Darauf ist auch zurückzuführen, daß nur 700 Zuschauer den Darbietungen beiwohnten. 37 Piloten (davon sogar einer aus München) mit 52 Modellen aller Sparten und Größen, boten Großartiges. Sowohl was die Anzahl und die Größe der Modelle anbelangt, als auch von der Qualität der Darbietungen her gesehen, übertraf diese Veranstaltung alles bisher im Burgen-



Blick auf den Zuschauerraum mit dem neuen Clubhaus land Dagewesene. Wer das nicht gesehen hat, war selber schuld.

Dank der Disziplin aller Beteiligten endete der Flugtag zur Erleichterung der Organisatoren ohne Zwischenfälle.



1



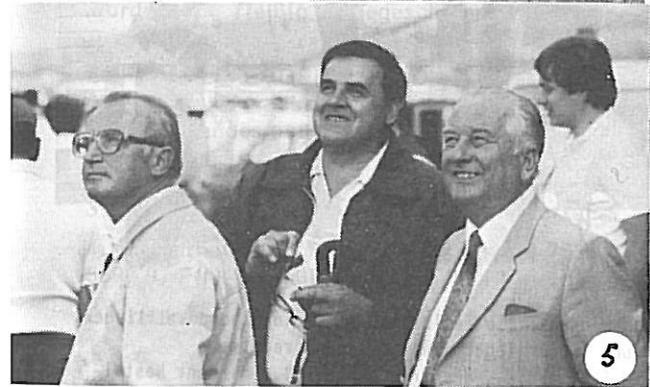
2



3



4



5



6



7

- 1 Ein Modell schöner als das andere, und es blieb heil
- 2 Eine Piper PA 18, 4,5 m Spannweite von H.Feichtinger
- 3 Familie Schober mit der herrlich gebauten und auch geflogenen Belanca Decathlon, 3,7 m beim Anrollen
- 4 Herr Michelic mit seiner Saab 105
- 5 Prominenz v.l.: VB Schmaldienst, Gr Franschits und NR Gossi
- 6 Das Publikum entschied: 1.Preis ein BK Cap 21 für das Team des UMFC Graz. Rechts Obmann des 1.MBC Ing.Bader
- 7 Ende gut, alles gut - die fleissigen Mitarbeiter.



## MODELLFLUGSPORTGRUPPE

9470 ST. PAUL

MITGLIED DES ASVÖ-KÄRNTEN

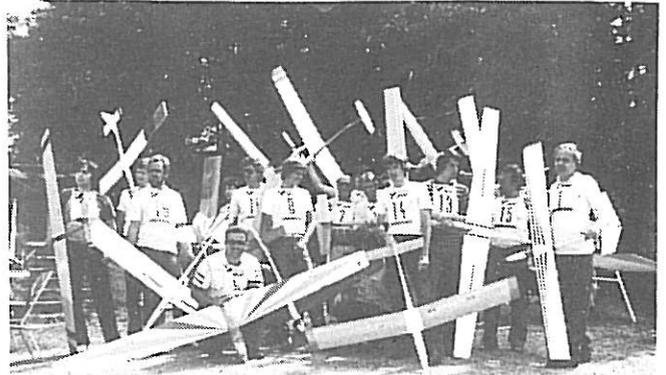
Am Sonntag, dem 26. Juni 1983, veranstaltete die Modellflugsportgruppe St.Paul/Lavantal auf der Koralpe am Haushang des Alpengasthofes "Waldrast" das 1. KORALPENPOKALFLIEGEN IN DER Klasse F3 F.

Die Anzahl der Teilnehmer war trotz der Tatsache, daß am selben Tag die Staatsmeisterschaft in derselben Klasse (??? Red.) ausgetragen wurde, mit 17 Piloten erfreulich groß.

Bei besten Wetterbedingungen wurden 3 Durchgänge geflogen. Den 1. Durchgang konnte Otto Vallant für sich entscheiden. Der 2.Durchgang ging an Gottfried Leopold. En gültig entschieden wurde der Wettbewerb erst im 3.Durchgang, den Manfred Eberhard für sich verbuchen konnte.

Der Wettbewerb konnte durch das freundliche Entgegenkommen der Familie Traussnig - alpengasthof "Waldrast" - problemlos durchgeführt werden.

Die Modellfluggruppe St.Paul hofft, daß den Teilnehmern das Koralpenfliegen Spaß gemacht hat und freut sich auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.



### Die offiziellen Ergebnisse Klasse F3 F

1.Neuwirth Günter St.Paul	1939 P.
2.Eberhard Manfred detto	1908 P.
3.Nestelbacher H. Zeltweg	1885 P.

4. Straka Rudi 1754, 5. Traussnig Roman 1753, 6. Vallant Otto 1750, 7. Himmelsbach Georg 1656, 8. Schaden Raimund 1636, 9. Leopold Gottfried 1634, 10. Meschuh Eduard 1613, 11. Failmayer Andreas 1514, 12. Hoffelner Erich 1455, 13. Wriesnig Herbert 1313, 14. Pekol Josef 1188, 15. Wallner Edi 1123, 16. Himmelsbach Christian 1116, 17. Lenzhofer Herbert 646 Punkte.

Bild ganz oben : Die Teilnehmer am 1. Koralpenpokalflug.

Bild oben : Die Sieger von links nach rechts:

Manfred Eberhard 2., Neuwirth Günther 1., Herbert Nestelbacher 3., Straka Rudi 4. und Roman Traussnig 5.

**Modellsport** MOTOREN  
FERNSTEUERUNGEN  
MODELLE  
**webra**

## LANDESMEISTERSCHAFTEN UND NATIONALE WETTBEWERBE



## STEIRISCHE F1 A - LANDESMEISTERSCHAFT

Ein Bericht von Ernst Heibl

Am 15. Mai 1983 wurde die steirische Landesmeisterschaft der Klasse F1A am Militärflugplatz in Zeltweg ausgetragen. Der Veranstalter, die ASKO Flugsportgruppe "Oberes Murtal", konnte 9 Teilnehmer begrüßen. Da dieser Wettbewerb auch zum Süd Ost-Cup (der zwischen den Vereinen Fürstenfeld, Oberes Murtal und Finkenstein ausgetragen wird) zählt, beteiligten sich auch 3 Kärntner an diesem Wettbewerb.

Bei anfangs wunderschönem und ruhigem Wetter, gab es keinerlei Probleme, und es wurde auch fleißig kreisgeschleppt.

Das sollte sich aber nach dem 4. Durchgang ändern, denn da kam ein starker Südostwind auf, dessen Spitzenböen bis zu 10 m/s erreichten. Und so mancher mußte sein Modell am Österreicherling suchen. Leider gingen auch etliche Modelle zu Bruch. Nach spanndem Endkampf blieb der Obmann des Veranstaltervereines, Ernst Heibel, vor dem Vorjahrsieger, Hans Pold, aus Fürstenfeld und Rudolf Kahlhofer, FSG Oberes Murtal, siegreich.

Freifliegen ist noch immer schön !

## OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER F1 A - LANDESMEISTERSCHAFT IN ZELTWEG/STEIERMARK

## 1. und Landesmeister

Heibel Ernst	FSG Ob. Murtal	178 180 167 144 180 076 057	982 Pkt.
2. Pold Helmut	SFC Fürstenfeld	041 180 083 180 180 180 100	944 "
3. Kahlhofer Rudolf	FSG Ob. Murtal	180 123 180 156 027 054 180	900 "
4. Herbsthofer H. 851, 5. Stocker W. 763, 6. Kalcher F. 750, 7. Pold Hans 663, 8. Gutmann 589, 9. Fink K. 508 Punkte.			

## Gästeklasse :

Tilli Albin	MFC Finkenstein	1018 Punkte
Dolezal Hermann	detto	767 "
Dolezal Walter	detto	638 "

\*\*\*\*\*

## Sicher ist sicher!

Darum im Großmodell 2 Empfängerakkus mit Akkuweiche!

Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7552 Niefern · W. Germany

## STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFT F3F auf der Sommeralm

Bericht v. Hubert Richter

Eine Landesmeisterschaft die es in sich hatte ! Unser Arbeitsteam kam am Sonntag, dem 5. Juni 1983 um 7 Uhr früh auf der Sommeralm an. Nachdem der Aufstieg mit dem ganzen Material zum Plankogelkreuz bewältigt war, blies uns ein steifer Nordwind ins Gesicht. Ich dachte an die Landesmeisterschaft 1982, wo bei gleicher Windrichtung ein Superwettbewerb durchgeführt werden konnte.

Aber wie es halt so ist, man freut sich oft zu früh !

Der Zeitpunkt des Beginns rückte immer näher, und der Wind drehte langsam aber sicher immer mehr auf Richtung Süd !

Was blieb also anders über, als die ganze Anlage samt Zelt wieder abzubauen und am Südhang nochmals aufzubauen.

Mit halbstündiger Verspätung konnte dann der 1. Durchgang beginnen. Die Windverhältnisse waren gut, und es sah so aus, als würde es der alte Landesmeister, Franz Prasch, wieder schaffen. Er absolvierte einen sicheren 1000er Durchgang ! Zu unserem Leidwesen wurde aber der Wind nun sehr ungleichmäßig und begann wieder die Richtung zu wechseln. Mit dem letzten Flug des 2. Durchganges war auch der Wind weg ! Für den Altmeister Prasch klappte es im 2.

Durchgang nicht mehr so gut, und es schob sich unser Karl Harkam in den Vordergrund und übernahm die Führung.

Bedingt durch die widrigen Windverhältnisse mußten wir nun eine Pause von einer halben Stunde einlegen, und siehe da, der Wind kam wieder - aber von der Gegenrichtung !

Also was blieb uns wiederum übrig als abzubauen und hinauf zum Gipfelkreuz, um den 3. Durchgang, welcher die Entscheidung über den Landesmeister 1983 bringen mußte, durchführen zu können.

Prasch und Harkam hatten in diesem Durchgang alle beide einen Absauser, und beinahe hätte es Pomberger mit einem Superflug geschafft. Aber es reichte nur zu einem 2. Platz.

Man sieht also, an Spannung hatte es bei der diesjährigen Landesmeisterschaft sicher nicht gefehlt. Mit Karl Harkam vom ASKÖ-Köflach haben wir einen würdigen Landesmeister, welcher schon in den letzten Jahren immer im Spitzenfeld zu finden war. In diesem Jahr gelang ihm nun der große Erfolg.

Wir gratulieren recht herzlich !

Die offiziellen Ergebnisse der F3F Landesm.

1. und steirischer Landesmeister 1983  
Harkam Karl ASKÖ Köflach 1845 Pkte.
2. Pomberger Bernh. Müzzuschlag 1747 "
3. Mayr Johannes MFC Andritz 1720 "
4. Kahlhofer 1681, 5. Gumpert 1606, 7. Mayr B. 1601, 7. Prasch 1586, 8. Reisenhofer 1559, 9. Felkl 1557, 10. Seitner 1438, 11. Niederhofer 1427, 12. Gumpert 1417, 13. Bene 1401, 14. Arh 1385, 15. Steiner 1336, 16. Sommerauer 1335, 17. Nössing 1334, 18. Pichler 1330, 19. Bergner 1328, 20. Mayerhofer 1284, 21. Zafosnic 1266, 22. Schuller 1234, 23. Hubmann 1229, 24. Illermann 1218, 25. Bergner 1190, 26. Mayer 1186, 27. Draschbacher 1140, 28. Umfer 1092, 29.- Draschbacher 1065, 30. Mayer E. 1055, 31. Habe 1016, 32. Lenz 943, 33. Lesky 816, 34. Mittendrein sen. 676, 35. Drechsler 657, 36. Knes 623, 37. Hofreiter 586, 38. Schönegger 550, 39. Brandner 546, 40. Mittendrein jun. 480 Punkte.



Links das Siegesfoto der Landesmeisterschaft F3F

# STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFT - SCHLOSS KORNBERG POKALFLIEGEN - RC/MS

ORR.Mag.jur. Helmut Krasser, Feldbach

Als sogenannter Probegalopp für die im Jahre 1984 -voraussichtlich stattfindende Staatsmeisterschaft wurde im heurigen Jahr an zwei hintereinander folgenden Tagen, nämlich am 18. und 19. Juni 1983, die Durchführung der beiden obgenannten Bewerbe ausgeschrieben.

Der MBC-HSV Feldbach, der im Jahre 1977 gegründet wurde und nunmehr auf eine mehr als fünfjährige Tätigkeit zurückblicken kann, darf mit Stolz anmerken, daß die Veranstaltungen bisher immer bestens besucht wurden und auch diesmal wieder mit einer Beteiligung von 19 Mann bei der LANDESMEISTERSCHAFT und von 30 Mann beim SCHLOSS-KORNBERG-POKAL - FLIEGEN aufwarten konnte.

Hiefür sei an dieser Stelle allen Freunden herzlichst gedankt. Obwohl das Wetter den Organisatoren und Piloten arge Schwierigkeiten bereitete, kann festgestellt werden, daß die Ergebnisse der Bewerbe sehr gut waren, was besonders auf den verregneten Sonntag zutrifft.

Ein hoher Prozentsatz hat die ihm zur Verfügung gestellten Minuten voll ausgenützt und flogen die sechs Minuten ziemlich genau aus und hatten erstaunlicherweise auch bei der Landung ... bei strömendem Regen ... nahezu keine Probleme.

Besonders bemerkenswert ist jedoch, daß die Auswertung der Ergebnisse bereits auf einem IBM-Personalcomputer erfolgte und Start und Landung auf Video aufgezeichnet wurden. Diese hervorragenden technischen Einrichtungen haben sicherlich dazu beigetragen, um den Piloten sofort Gelegenheit zu geben, seine Ergebnisse zu überprüfen und etwaige Unklarheiten sofort aufzuklären.

Da die Teilnehmer aus verschiedenen Bundesländern anreisten und sie auch einander besser kennenlernen wollten, wurde über Einladung des Feldbacher Fremdenverkehrsvereines der Samstag Abend in einem Feldbacher Buschenschank zugebracht. Wir glauben, daß diese Kontakte notwendig sind und hoffen, die so gewonnenen Freunde auch ohne Ausschreibung eines Bewerbes in Feldbach wieder einmal begrüßen

zu können.

Wie immer wurde das erste Drittel der Klassierten beim SCHLOSS-KORNBERG-POKALFLIEGEN mit wunderbaren Pokalen bedacht und fand im Anschluß an den Bewerb eine Verlosung von wertvollen Preisen, die die Feldbacher Wirtschaftstreibenden dem Club zur Verfügung stellten, statt.

Allen Freunden des Feldbacher Clubs sei noch gesagt, daß sie ihre guten Eindrücke weitererzählen und sich den Termin fürs nächste Jahr auf jeden Fall freihalten mögen. Wir alle freuen uns auf ihr Kommen.

## DIE ERGEBNISSE DES KORNBERG FLIEGEN

- |  |               |        |
|--|---------------|--------|
| 1. Steiner Gerhard                           | FMC Mürzz.    | 4704 P |
| 2. Leeb Karl                                 | PSV St.Pölten | 4656 P |
| 3. Wenczel Franz                             | MBC Enzesfeld | 4654 P |
| 4. Kellner Dieter                            | SFC Fürstenf. | 4648 P |
| 5. Schuller Alfred                           | FMC Mürzz.    | 4643 P |
| Stark Alfons                                 | MFG St.Veit/G | 4643 P |
| 7. Wurm M. 4629, 8. Fink K. 4620, 9. Bux-    |               |        |
| hofer 4613, 10. Ebenführer L. 4603, 11. Ferk |               |        |
| B. 4554, 12. Zafosnik E. 4536, 13. Foessl J. |               |        |
| 4510, 14. Wurm P. 4437, 15. Schuhmach W.     |               |        |
| 4423, 16. Pentek F. 4339, 17. Hoedl W. 4269, |               |        |
| 18. Maier F. 4208, 19. Eder J. 4191, 20.     |               |        |
| Klingenspiel H. 3894, 21. Monschein F. 3798, |               |        |
| 22. Baumgartl J. 3628, 23. Posch A. 3615,    |               |        |
| 24. Bader H. 3375, 25. Weinhappel E. 3160,   |               |        |



Viele schöne Pokale winkten den Siegern beider Wettbewerbe

26. Puntigam G. 2258, 27. Girner F. 1980, 28. Sand K. 1606, 29. Graf H. 787, 30. Schmied 148 Punkte.

Ergebnisse der Steirischen Landesmeisterschaft in der Klasse RC/MS - Modellflugpl. Feldbach

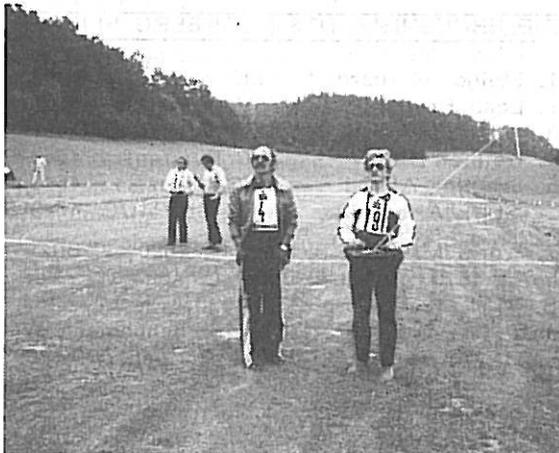
1. und steirischer Landesmeister

Ferk Bruno	UMFC Graz	4621 Punkte
2. Steiner Gerhard	FMC Mürrzuschlag	4574 "
3. Schuller Alfred	detto	4083 "

4. Kellner D. 4045, 5 Hoedl W. 3692, 6. Zafosnik E. 3626, 7. Graf H. 3478, 8. Maier F. 3319, 9. Foessler J. 2972, 10. Fink K. 2893, 11. Posch A. 2758, 12. Schmied W. 2607, 13. Eder J. 2362, 14. Rauch A. 2304 Punkte.

Gästeklasse:

1. Leeb Karl	PSV St.Pölten	4544 Punkte
2. Wurm Peter	MBC-Enzesfeld	4494 "
3. Stark Alfons	MFG St.Veit/Gl.	4285 "
4. Klingenspiel Heinz	detto	2587 "
5. Baumgartl Joh.	FMBC Austria	1982 "



Der Doppelstart beschleunigte die Durchgänge



Die Sieger v.l. Steiner, Ferk, Schuller.

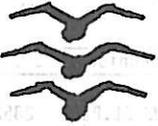
**SCHIFF**      **modellbau**

**FLUGZEUG**

**AUTO**        **p i r k e r**

A-1060 Wien,  
Gumpendorferstr. 41

Tel. (0222) 57 31 58



# 1. KUNSTFLUGWETTBEWERB für GROSSMODELLE

Werner Schmied

Obwohl dieser Bewerb für unseren Verein "Neuland" darstellte, und die Großmodellfliegerei noch bei einer Anzahl von Modellfliegern und auch Funktionären (auch ONF-Funktionären) auf Ablehnung stößt, veranstalteten wir ihn.

Wie aus der Ergebnisliste ersichtlich, nahmen am Wettbewerb 17 Piloten teil. Die Piloten kamen leider nur aus 2 Bundesländern (Steiermark und Kärnten). Andere Piloten aus den Bundesländern Wien, Burgenland und Niederösterreich waren wohl als Zuschauer anwesend, doch dürfte es ihnen an Mut gefehlt haben, sich mit ihren oft sehr teuren Maschinen diesem Wettbewerb zu stellen. Doch nach Beendigung des Bewerbes waren sie offensichtlich begeistert und versprachen im nächsten Jahr mit ihren Maschinen dabei zu sein.

Zum Wettbewerb wäre zu sagen, daß die Vielzahl der verschiedenen Flugzeugtypen nicht nur unter den Fliegern selbst, sondern auch beim Publikum große Begeisterung hervorrief und so der Bewerb eine Werbung für den Modellflug war.

Es wurden zwei Durchgänge geflogen und der bessere gewertet. Das Flugprogramm war vom Veranstalter vorgegeben und umfaßte folgende Figuren :

START - TURN - ROLLE GEGENGLEICH - AUFSCHWUNG - ABSCHWUNG - RÜCKENFLUGKREIS - DURCHSTARTEN MIT BODENBERÜHRUNG - KUBEN ACHT - LOOPING - TRUDELN - LANDUNG.

Die Flugzeit inklusive Vorbereitungszeit war mit 10 Minuten begrenzt. Alle Teilnehmer blieben wesentlich unter dieser Zeit und keiner mußte unter Zeitdruck sein Programm fliegen. Wie vermutet, setzten sich bereits im 1. Durchgang die auch in der Großfliegerei verwendeten Kunstflugmaschinen - Laser 200, Dalotel DM 165, Cap 21 - an die Spitze. Im 2. Durchgang gab es nur noch geringfügige Veränderungen.

Von den Teilnehmern wurde uns bestätigt, daß wir mit diesem Wettbewerb richtig liegen und für viele diese Veranstaltung den Höhepunkt seiner bisherigen Fliegerei darstellte. Ein Lärmproblem, wie häufig bei

RC III beziehungsweise F3 A auftritt, gab es nicht.

Obwohl nicht gefordert, konnten alle Teilnehmer Bescheide der zuständigen Landesregierung vorweisen, die sie zu Modellflügen mit Flugmodellen mit einem Gewicht von mehr als 5 kg und einer Stundengeschwindigkeit von mehr als 30 km/h berechtigt. Diesbezüglich möchte ich die Verantwortlichen des Österreichischen Aero Clubs bitten, ihren (? Red.) Großmodellfliegern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, daß alle zu diesen Bescheiden kommen.

Die 1. 5 Placierten erhielten Pokale überreicht. Außerdem war vom Publikum das schönste Modell bewertet worden. Diese Wertung gewann Herr Siegfried Schober. Auch ihm konnte ein Pokal überreicht werden. Außerdem wurden unter allen Teilnehmern wertvolle Warenpreise ausgelost, die von folgenden Firmen zur Verfügung gestellt wurden :

WEBRA, MULTIPLEX, EISMANN, SIMPROP, MODELLBAU BUCHGEHER, MODELLBAU KIRCHERT, MODELLBAU SCHWEIGHOFER, HIRTENBERGER, RÖGA MODELLTECHNIK, GRAUPNER.

Die Firma WEBRA war durch den Firmenleiter, Herrn Kaineder jun., vertreten.

Für das kommende Jahr ist neuerlich ein GROSSMODELLWETTBEWERB geplant.

Wir bitten andere Vereine bereits jetzt um ihre Teilnahme und Anregungen bezüglich Neuerstellung beziehungsweise Verbesserung des Flugprogrammes.

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich mit uns bereits jetzt schriftlich mit den Organisationsleitern :

Werner Schmied, Brockmanngasse 98, 8010 Graz oder Walter Pummer, Panoramaweg 30, 8042 Graz, in Verbindung setzen würden.

Ergebnisliste und einige interessante Fotos finden Sie auf der nächsten Seite.

./.



..... die offiziellen Ergebnisse .....

1. Tretenbrein Alfred MFC St.Paul 2862 P  
Dalotel 2030 - 2 x Webra Racing 10 cm<sup>3</sup>
2. Stradner Andreas UMFC Graz 2860 P.  
Laser 200 - Quadra 35
3. Sekirnjak Heinz UMFC Graz 2852 P.  
Laser 200 - Quadra 35
4. Sekirnjak Heinrich UMFC Graz 2769 P.  
Cap 21 - Quadra 35 mit Resonanzrohr
5. Hubmann Fredy ASKÖ Köflach 2721 P.  
Super Fly - Quadra 35
6. Schweighofer Gerd UMFC Graz 2571 P.  
Cap 21 - Webra Bully
7. Ehrke Erhard UMFC Graz 2200 P.  
Bücker Jungmann - Quadra 35
8. Doppelhofer Wolfram UMFC Graz 2174 P.  
Bücker Jungmann - Quadra 35
9. Simi Herbert UMFC Graz 2108 P.  
Laser 200 - Quadra 35
10. Richter Hubert ASKÖ Köflach 1991 P.  
Pitts Spezial - Tartan Boxer 44 cm<sup>3</sup>
11. Schmied Werner UMFC Graz 1956 P.  
Zlin 50 L - Quadra 35
12. Cmyral Peter UMFC Graz 1948 P.  
Cessna Birddog - Quadra 35
13. Pummer Walter UMFC Graz 1750 P.  
Bücker Jungmann - Quadra 35
14. Dr.Kramer Alexander UMFC Graz 1595 P.  
Jodel Robin - Webra 15 cm<sup>3</sup>
15. Schober Siegfried UMFC Gnas 1137 P.  
Bellanca Decathlon - 50 cm<sup>3</sup> Eigenbau
16. Murg Markus UMFC Graz 1030 P.  
Doppeldecker Eigenbau - Quadra 35
17. Wapper Ignaz UMFC Graz 285 P.  
Hurrican - Quadra 35

Foto von oben - Die Teilnehmer von li n.re.:  
Dr.Kramer, Sekirnjak sen., Hubmann, Schmied,  
Sekirnjak jun., Stradner, Ehrke, Simi,  
Doppelhofer, Richter mit ihren Modellen.

Der Pechvogel Ignaz Wapper vor dem Absturz  
seiner Hurrican.

Heinz Sekirnjak der Drittplacierte und  
Andreas Stradner der Zweitplacierte mit  
ihren herrlichen Modellen.

## MFSC - ROTTENMANN - VEREINSMEISTERSCHAFT

Der Modell-Flug-Sportclub Rottenmann veranstaltete auf seinem Fluggelände in Bärndorf, bei ausgesprochenem Flugwetter, seine 3. Vereinsmeisterschaft. Zur Austragung gelangte auch heuer wieder ein Ziellandewettbewerb, wobei von drei Durchgängen die zwei besten gewertet wurden. Erstmals war in diesem Jahr auch ein Gastverein und zwar der 1. FMC-Mürzzuschlag zu dieser Veranstaltung eingeladen.

Den Sieg in der Allgemeinen Klasse und damit den Titel Vereinsmeister 1983 holte sich Erwin Pölsler vor Edi Pfortner jun. und Gerald Zimmermann. In der Jugendklasse war Erik Parteder (zum dritten Mal) vor Wolfgang Schlögl und ex aequo Gernot Leitner und Gerhard Streit erfolgreich.

Die Gästeklasse gewann Josef Zink vor Fritz Mayerhofer und Herbert Majeron.

Bei der Siegerehrung konnte Obmann Reinhold Haslebner schöne Ehrenpreise und dem Gastverein eine Festschrift der Stadtgemeinde als Erinnerungsgeschenk überreichen.

MFS Rottenmann

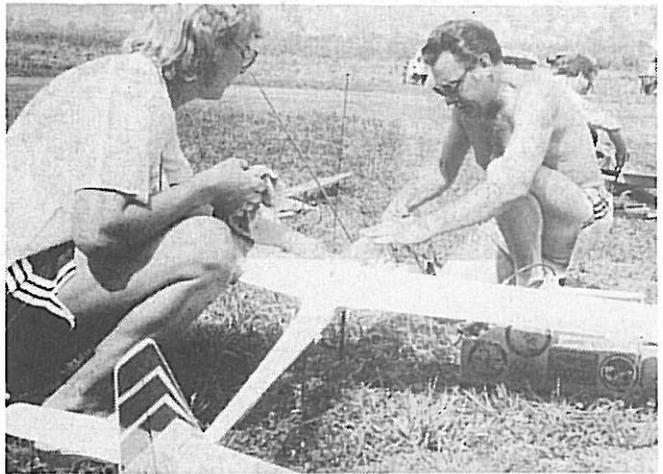
\*\*\*\*\*

### 3. HERZOGENSTÄDTER POKALFLIEGEN in St.Veit/Glan

Dr. Wolfgang Schober

Nun schon zum dritten Mal trafen sich die Motorseglerpiloten, um an diesem Teilwettbewerb des Süd-Ost-Cup's mitzufliegen.

Am 21. August 1983 konnten bei herrlichem Wetter am Modellflugplatz von St.Veit/Glan 26 Teilnehmer begrüßt werden, die wiederum einen optimal organisierten Wettbewerb vorfanden. Neben den nun schon gewohnten Serviceeinrichtungen wie Computerauswertung und gut funktionierende Kantine (den Vereinsdamen sei gedankt) konnten erstmals elektronische Uhren eingesetzt werden, die vom Verein in Eigenarbeit unter der Leitung von Obmann Helmut Kirsch erstellt wurden. Diese Uhren weisen eine groß dimensionierte Leuchtanzeige der Minuten und Sekunden auf und waren als offizielle Zeit auch vom Wettbewerber jederzeit abzulesen. Um den ewigen Streitereien bezüglich der 5 Sekunden Landeanflug ein Ende zu setzen, wurde diese Zeitspanne mittels einer elektronischen Zeituhr gestoppt und auf einem Papierstreifen ausgedruckt. So konnte der Bewerb ohne Probleme abgewickelt werden.



H. Malicha von der WSG-Treibach bei der Startvorbereitung

Bezüglich der fliegerischen Qualitäten der Piloten hat sich nichts geändert. Die Spitze ist sehr breit, und der Sieg wird durch das Zeitgenaue und elegante Landen entschieden. Immer wieder erstaunlich ist, was einige Motorseglerpiloten aus ihren Motoren an Leistung herausholen.

Für das nächste Jahr bleibt nur zu hoffen, daß der Wettergott uns wieder gewogen ist, um wieder gemeinsam mit möglichst vielen Teilnehmern einen so optimalen Wettbewerb zu erleben.



... die offiziellen Ergebnisse ...

- |                 |                  |         |
|-----------------|------------------|---------|
| 1. A. Schuller  | FMC Müzzzuschlag | 4774 P. |
| 2. K. Tengg     | MFG St.Veit/Glan | 4715 P. |
| 3. W. Schuhmach | detto            | 4706 P. |
| 4. A. Stark     | detto            | 4705 P. |
| 5. F. Wenzel    | MBC Enzesfeld    | 4690 P. |
6. Wurm P. 4671, 7. Fink K. 4658, 8. Klingenspiel 4654, 9. Schober W. 4641, 10. Kellner D. 4633, 11. Fössl J. 4493, 12. Steiner G. 4448, 13. Ebenführer L. 4426, 14. Greschitz H. 4345, 15. Kuss M. 4328, 16. Jamnig H. 4229, 17. Wurm M. 4034, 18. Hödl W. 4031, 19. Maurer M. 4022, 20. Malicha M. 3839, 21. Zafosnik E. 3821, 22. Leopold G. 3705, 23. Malicha H. 3465, 24. Lang F. 2824, 25. Dürnwirth P. 2610, 26. Trippold D. 1922 Punkte.

Foto links von oben nach unten:  
Die im Text näher beschriebenen elektronischen Uhren.

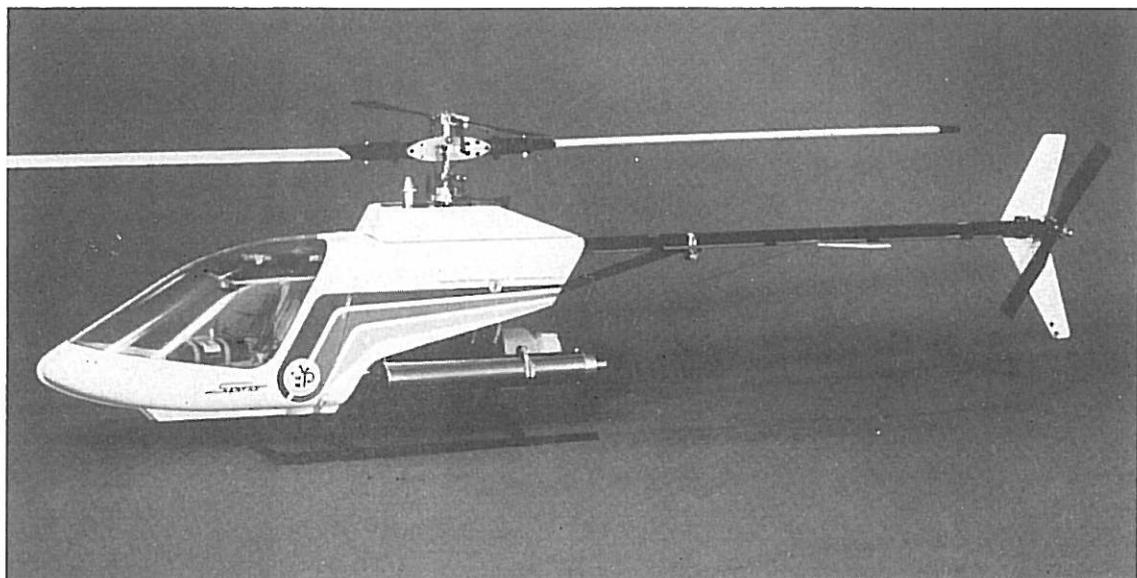
Das Punkterichterteam Fleischhacker-Kienberger bei der Arbeit. Warum wohl Kienberger die Hände über den Kopf zusammenschlägt ?

H. Malicha landet seine Alpina (man beachte die "Landehaltung" !

Rechts oben :  
Der Erstplacierte Alfred Schuller (Mitte). Rang 2 für Karl Tengg (rechts) und Werner Schuhmach (links) beide MFG-St.Veit/Glan.

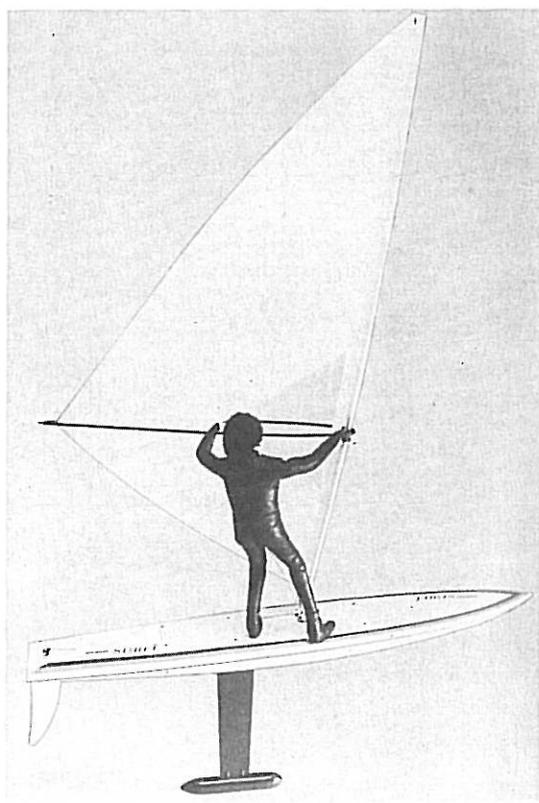
Neu von *Schlüter*

*Schlüter* **Superior**



Neu von GUNDERT  
**SURFI**

KATALOGE im Fachhandel  
erhältlich



Generalvertretung für Österreich

**E.SCHMALZ** Ges.m.b.H. A 1235 Wien / Austria

P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom Mini Gleiter zum  
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

# SPORT-SPIEL MODELLBAU



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

## KIRCHERT

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

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

9117C083

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61

A-1140 WIEN