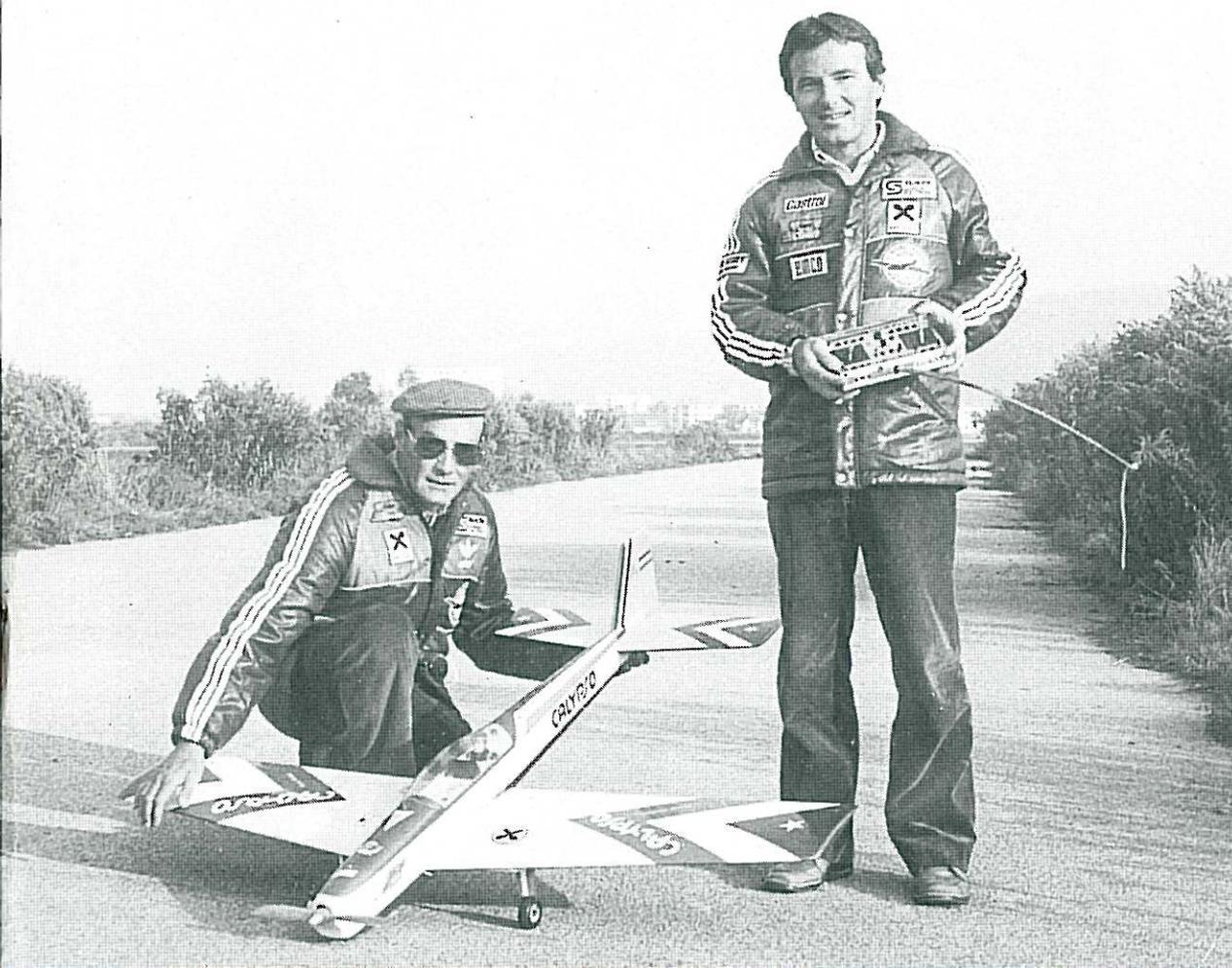


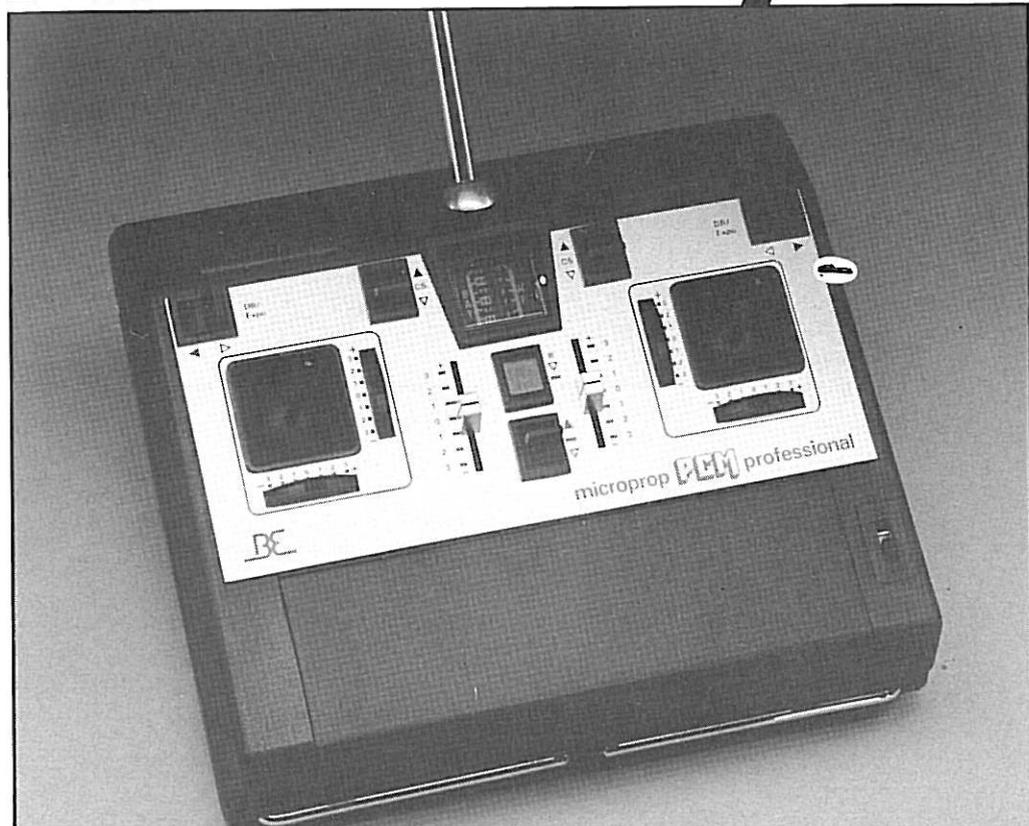
RCOP

österreichisches
modellflugmagazin



11/12 - 83

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 läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:



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

BE
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

PROP

österreichisches
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 11/12 - 1983

Inhalt

BSL Edwin Krill - Leitartikel	3
Die CIAM tagte in Paris	4
Kurzbericht v.d. Sektionsleitersitzung .	5
Es spricht Ihre Modellflugsekretärin	6
Dr. Helmut Schneider	
Sorgenkind Modellflugplatz	8
F3 B Fachreferent Karl Wasner grüßt	9
FF-Fachreferent und Mannschaftsführer	
Ing.Ernst Reitterer berichtet über die	
Freiflug Weltmeisterschaft	10
RC Fachreferent und Mannschaftsführer	
Othmar Huber berichtet über die F3 A	
Weltmeisterschaft in Florida	16
Hanno Prettnner berichtet über die WM	
aus der Sicht des Weltmeisters	18
Peter Tollerian	
Modellfliegerei und Hochspannungsleitungen	26
Leserbriefe	27
Franz Cerny	
AKKUS können gefährlich werden	30
prop - flohmarkt	30
Dr.Georg Breiner - für den Hobbyflieger	
PLAYBOY von Graupner	31
SUPER CHART von Simprop	32
ASW 15 von Robbe	33
SIERRA von Aviomodelli	36
Flying Dworak-Team	
MAC 100 - F3A Kunstflugmodell	38
Dr. Georg Breiner - Im Schaufenster .	39
Kleine Klebekunde	41
... aufgeschnappt ... von Franz Cerny .	46
Franz Zeiner: FESTO RUTSCHER-RCM-EA	48
Fesselflugwettbewerbe :	50
RC-Hangflugwettbewerb in Hallein	53
Aichfeldpokalfliegen	55
4. Elektroflugmeeting	56
Jura-Cup - Int. F3E Wettbewerb	58
Ziellandewettbewerb in Saalfelden	59
1.Rottmanner High-Low-Fliegen	60
8. Int.Oktobertfestpokalwettbewerb	61
1.Obertrauer Modellflugwoche	63
Nationale Hangflugtournee	64



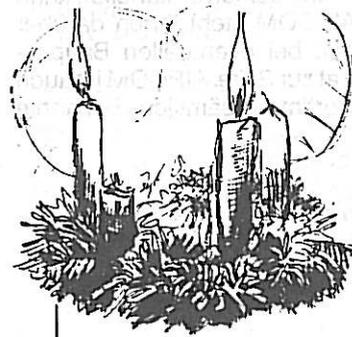
Lieber Leser !

Nun besteht prop als "österreichisches modellflugmagazin" schon ein Jahr. Wie uns viele anerkennende Worte und Briefe beweisen, sind wir auf dem richtigen Weg. Die meisten unserer Vorhaben sind uns gelungen. Zum Vierfarbendruck haben wir es bisher noch nicht gebracht, dazu fehlt noch der richtige Anstoß - und das notwendige Geld. Aber aufgehoben ist nicht aufgeschoben !

Unser Fotowettbewerb endete kläglich. Nur 2 (zwei !) Modellflieger haben Fotos eingesandt; wir werden sie gelegentlich veröffentlichen. Ähnlich ging es uns mit unserem Vorhaben, einzelne Embleme für alle Modellflugsparten zu schaffen. Auch hier gab es nur eine Beteiligung von 2 Personen. Schade, daß die große Masse der Modellflugsportler nicht mehr Ideen aufbringen kann, unseren Sport bildlich zu präsentieren.

Allen jenen Personen, die an prop in irgendeiner Form mitgearbeitet haben, möchte ich zum Jahresausklang recht herzlich danken. Wir können diese ehrenamtliche Arbeit nur dann fortsetzen, wenn wir auch weiterhin alle an der Gestaltung unserer eigenen Zeitung mitarbeiten. Wir haben gezeigt, daß wir das können ! Mit vielen kleinen Steinen kann man die schönsten Häuser bauen.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion allen unseren Lesern recht frohe Weihnachten und ein erfolgreiches Jahr 1984 !



Die Redaktion



1984



Die neue Idee im Modellbau

AIRCOM — ein echter Partner der Modellbauer

Basierend auf jahrzehntelanger Erfahrung haben die AIRCOM-Leute einen neuen Typ des Modellbaugeschäftes eröffnet, der den Erfordernissen dieses wunderschönen Hobbys entspricht. AIRCOM sieht sich als Partner seiner Kunden. Auf Beratung und Diskussion wird höchster Wert gelegt. Dies zeigt schon die Geschäftseinrichtung. Es gibt keine „Budel“. Große Tische ermöglichen es den Kunden, sich intensiv über Pläne, Bausätze etc. zu informieren — und selbstverständlich kann man dabei sitzen. AIRCOM steht ihnen darüber hinaus auch jederzeit bei eventuellen Bauproblemen mit Rat und Tat zur Seite. AIRCOM ist auch bemüht, mit seinem Sortiment (sämtliche bekannte

Markenartikel) allen Wünschen zu entsprechen. Sollte einmal etwas nicht auf Lager sein, wird es kurzfristig besorgt oder angefertigt (z.B. Styroporflächen mit Profil nach Wunsch). AIRCOM sagt ihnen auch, wo sie ihre Modelle fliegen oder fahren lassen können.

Nicht nur beim Bau hilft ihnen AIRCOM, sondern schult sie auch im Fliegen (Segler, Motorflugzeug, Hubschrauber) und Fahren (Auto, Boot) — dies ist besonders wichtig für Anfänger. AIRCOM ist ein echter Partner der Modellbauer und jener, die es werden wollen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

Liebe Modellflugfreunde !

Je älter man wird, desto mehr empfindet man es : Ein Jahr ist viel zu kurz ! Und nachdem wir alle von Jahr zu Jahr älter werden, müßten wir das alle so empfinden. Besonders kurz aber ist ein Jahr für den Modellflieger. Oder stimmt es etwa nicht ?

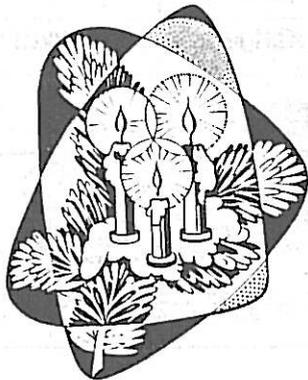
Im zu Ende gehenden Jahr ist in der Sektion MODELLFLUG sehr viel geschehen. Der ganz große Wurf ist wieder einmal unserem Hanno Prettner gelungen. Zum dritten Mal wurde er Weltmeister. Das ist bisher noch niemanden gelungen. Aber auch alle anderen Mitglieder unserer Nationalmannschaften in allen Kategorien haben sich recht tapfer geschlagen. Ob es in Amerika, Australien, England oder was weiß Gott noch wo war, wo sie letztlich ja auch als Boten Österreichs geflogen sind. Sie alle haben sich bemüht, ihr Bestes zu geben, wofür wir ihnen herzlich danken müssen. Wenn es auch nicht überall so nach Wunsch gelaufen ist, so ist ja noch lange nicht aller Tage Abend ! denn wie im Leben immer: Einmal geht's 'rauf und einmal geht's 'runter. Na also !

Zum Jahresausklang denkt man ja immer etwas zurück an das auslaufende Jahr; man denkt an das, was es so alles gegeben hat, was einem so manchmal über die Leber gelaufen ist, und man bemüht sich, es in Zukunft besser zu machen : Die Vorsätze ! Man könnte sich vielleicht bemühen, Wettbewerbsnennungen ordnungsgemäß ausgefüllt und zeitgerecht abzugeben. Man könnte sich bemühen, zu verstehen, daß es beim Wettbewerb neben sich selbst auch noch andere Konkurrenten gibt, oder man sollte es sich einmal überlegen, ob es recht klug ist, wenn man als Schiedsrichter seine eigenen Familienangehörigen punktet. Es ist verständlich, daß Modellflieger, die von Firmen gesponsert werden, auch deren Embleme an Mützen und Overalls tragen. Es ist aber schon weniger verständlich, wenn die selben Modellflieger nicht bereit sind, bei offiziellen Anlässen wie Siegerehrung etc., die Bekleidung des OeAeC zu tragen. Lebende Litfaßsäulen hin oder her, aber seinen eigenen Verband sollte man doch nicht verleugnen !

Aber das sind ja nur Gedanken zum Jahresausklang. Vielleicht könnten es aber auch Gedanken zum kommenden Jahresanfang sein ?

Ich danke allen unseren Funktionären für ihren Einsatz im abgelaufenen Jahr. Sie sind die Garanten für das Vereinsleben. Ich danke allen Sportlern für ihren sportlichen Einsatz und allen Freunden und Förderern für ihre Hilfe. Den Modellfliegerfrauen danke ich aber ganz besonders für ihre Geduld den Modellflug treibenden Männern gegenüber. Haben Sie bitte auch weiterhin Verständnis für deren Tätigkeiten, ob nun als Funktionär oder als aktiver Sportler.

Verbringt alle die kommenden Festtage im Familienkreis und im Kreise Eurer Freunde. Erholt Euch von den Strapazen des alten Jahres und sammelt Kräfte für das neue Jahr.



Ich wünsche allen ein recht frohes Weihnachtsfest und einen recht erfolgreichen Start ins neue Jahr.

Um weitere Treue und gute Zusammenarbeit zum Wohle des Flugmodellsports bittet auch für 1984

Euer

Hanno Prettner

Bundessektionsleiter



Die CIAM tagte in Paris

Die dies-jährige CIAM - Sitzung fand am 1. und 2. Dezember 1983 wie immer in Paris statt. 89 Teilnehmer, davon 28 offizielle Delegierte aus ebensovielen Ländern nahmen an dieser Sitzung teil. Österreich war durch den Bundessektionsleiter Edwin Krill vertreten.

In der Plenarsitzung zu Beginn der Tagung, wurde über die Arbeit im abgelaufenen Jahr berichtet. In der Plenarsitzung am 2. Beratungstag wurden die Präsidenten und SC-Vorsitzenden gewählt und die Termine und Austragungsorte der nächsten Welt- und Europameisterschaften beschlossen.

Nach Aufteilung der Teilnehmer in die einzelnen Unterkommissionen wurde dort über die vorliegenden Anträge und Änderungsvorschläge beraten. In Anbetracht der Tatsache, daß der Code Sportif im nächsten Jahr in Neuauflage erscheinen wird, wurde in den einzelnen Unterkommissionen der aufliegende Letztentwurf (Druckfahnen) gesichtet. Neue Vorschläge wurden diskutiert und zum Teil den bestehenden Unterkommissionen zur weiteren Beratung zugewiesen.

Folgende Welt- und Europameisterschaften 1984 wurden beschlossen:

FAI-Weltmeisterschaften

17.05.-22.06	Fesselflugweltmeisterschaften F2A, F2B, F2C, F2D	Westover-Airbase Mass. / USA
02.07.-08.07	Vorbildgetreue Flugzeugmodelle F4B, F4C	LeBourget/Frankreich
13.10.-18.10.	Saalflymodelle F1D	Nagoya /Japan

FAI - Europameisterschaften

15.05 - 20.05.	Fernlenk Hubschraubermodelle F3C	Eibergen / Niederlande
08.07.- 15.07.	Fernlenk Segelflugmodelle F3B	Flevohof / Niederlande
26.07- 27.07.	Hang-Freizugmodelle F1E	Wölkartkogel /Österreich
27.08- 02.09.	Freiflugmodelle F1A, F1B, F1C	Livno/Jugoslawien
11.09- 16.09.	Fernlenk Motorkunstflugmodelle F3A	Genk / Belgien

Zum Präsidenten der CIAM wurde wieder der Finne Sandy Pimenoff gewählt. Den bisherigen 1. Vizepräsidenten, Luigi Bovo, löste Werner Groth, BRD, ab. Die Vorsitzenden der einzelnen Unterkommissionen haben sich nicht geändert.

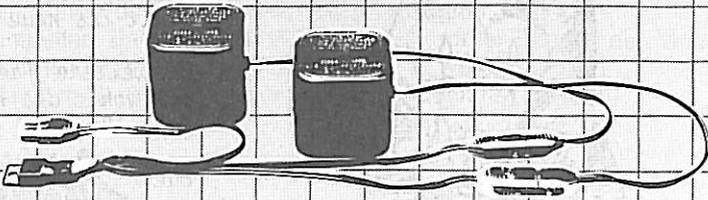
Nach Vorliegen des Sitzungsprotokolls wird genauer über die Tagung berichtet.



Ein Tip vom MULTIPLEX-Männer

Sicher ist sicher!

Darum im Großmodell 2 Empfängerakkus mit Akkuweiche!



MULTIPLEX

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

KURZBERICHT VON DER SEKTIONSLEITERSITZUNG

Am 10./11. Dezember 1983 fand die Sektionsleitersitzung wie immer in Eugendorf/ Sbg. statt.

Die Beratungen über die umfangreiche Tagesordnung dauerte 2 Tage, und es kann daher vorerst nur ein Auszug der allerwichtigsten Beschlüsse gebracht werden. Ein ausführlicher Bericht erfolgt in der ersten Nummer von prop/84. Die Sitzung wurde durch die Anwesenheit des ÖAeC-Präsidenten, Dr. Josef Lenz und des Finanzreferenten Hans Hasitschka, ausgezeichnet. Nach den Berichten über die div. Welt-, Europa- und Staatsmeisterschaften folgten die Berichte der beiden ONF-Delegierten, Robert Grillmeier und Dipl. Ing. Harald Sitter. Über diese Berichte wird noch ausführlich berichtet werden.

Beschickung der Welt- und Europameisterschaften 1984

Weltmeisterschaften:

Fesselflug F2 B - Franz Wenzel, F2 C - Fischer-Straniak, Nitsche-Kühnegger.

Europameisterschaften:

Freiflug F1 A - Harald Fuß, Werner Kraus, Klaus Salzer

F1 B - Herbert Chmelik, Franz Wutzl, Ernst Reitterer

F1 C - Werner Kraus, Reinhard Truppe

Radio control F3 A - Hanno Rettner, Hermann Kowarz, Heinz Kronlachner

Hangflug F1 E - Karl Lintner, Hans Hlavka, Karl Almesberger.

Staatsmeisterschaften 1984:

01.04. F1E - St. Leonard /NÖ

31.05. - 03.06. Fesselflug - F2A, F2B, F2C Kraiwiesen/Salzburg

01.06. - 03.06. Freiflug - F1A, F1B, F1C, F1A/J Zeltweg

16.06. - 17.06. Elektroflug - F3E St. Veit/Glan

21.07. Fesselflug - F2D St. Valentin

09.08. - 12.08. Radio control - F3A Kraiwiesen/Salzburg

25.08. - 26.08. Radio control - RC III Waidhofen a.d. Thaya

08.09. - 09.09. Radio control - RC/MS Feldbach/Steiermark

LEHRGÄNGE 1984

Organisationslehrgang 11./12. Februar 1984 in Wien MELDUNG bis spät. 15. Jänner.

Für Leistungsprüfer-Anwärter, Vereinsobmänner und Organisatoren von Wettbewerben

Kosten S 150,- inc. Abendessen. Lehrer: BSL E. Krill, ONF R. Grillmeier.

BASISLEHRGANG F3 A - Neues FAI-F3A-Programm

17./18. März 1984 in Koblach/Vbg. Lehrer: K. Wasner, Ö. Huber, H. Freundt, Th. Loebenstein

Nur für Punkterichter mit nachweisbarer Erfahrung und Tätigkeit bei int. Wettbewerben.

Kosten S 150,- incl. Abendessen. MELDUNG bis spätestens 31. Jän. a.d. BS.

RC - Punkterichterlehrgänge für PR-Anwärter für F3A, RC III, F3B und Lizenzauffrischung

Kosten jeweils S 150,- incl. Abendessen.

LEHRGANG OST : 24./25. März 1984 - Bockfließ /Wien. Lehrer: Dr. Thomas Loebenstein.
MELDUNG bis spätestens 3. März 1984 a.d. Bundessektion

LEHRGANG MITTE : 24./25. März 1984 - Schärding/OÖ Lehrer: Heinz Freundt
MELDUNG bis spätestens 3. März 1984 a.d. Bundessektion

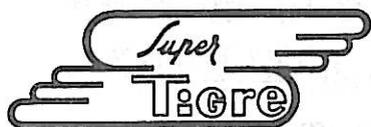
LEHRGANG WEST : 31.3./1.4. - Weer-Brandstätte /Tirol Lehrer: Karl Wasner sen.
MELDUNG bis spätestens 5. März 1984 a.d. Bundessektion.

Es wurde die Schaffung eines JUGENDREFERATES beschlossen. Referent BSL Edwin Krill. Funktionäre, die an echter Jugendarbeit (Freiflug, Fesselflug etc.) interessiert sind, mögen sich bitte bis spätestens 1. Februar bei der Bundessektion melden.

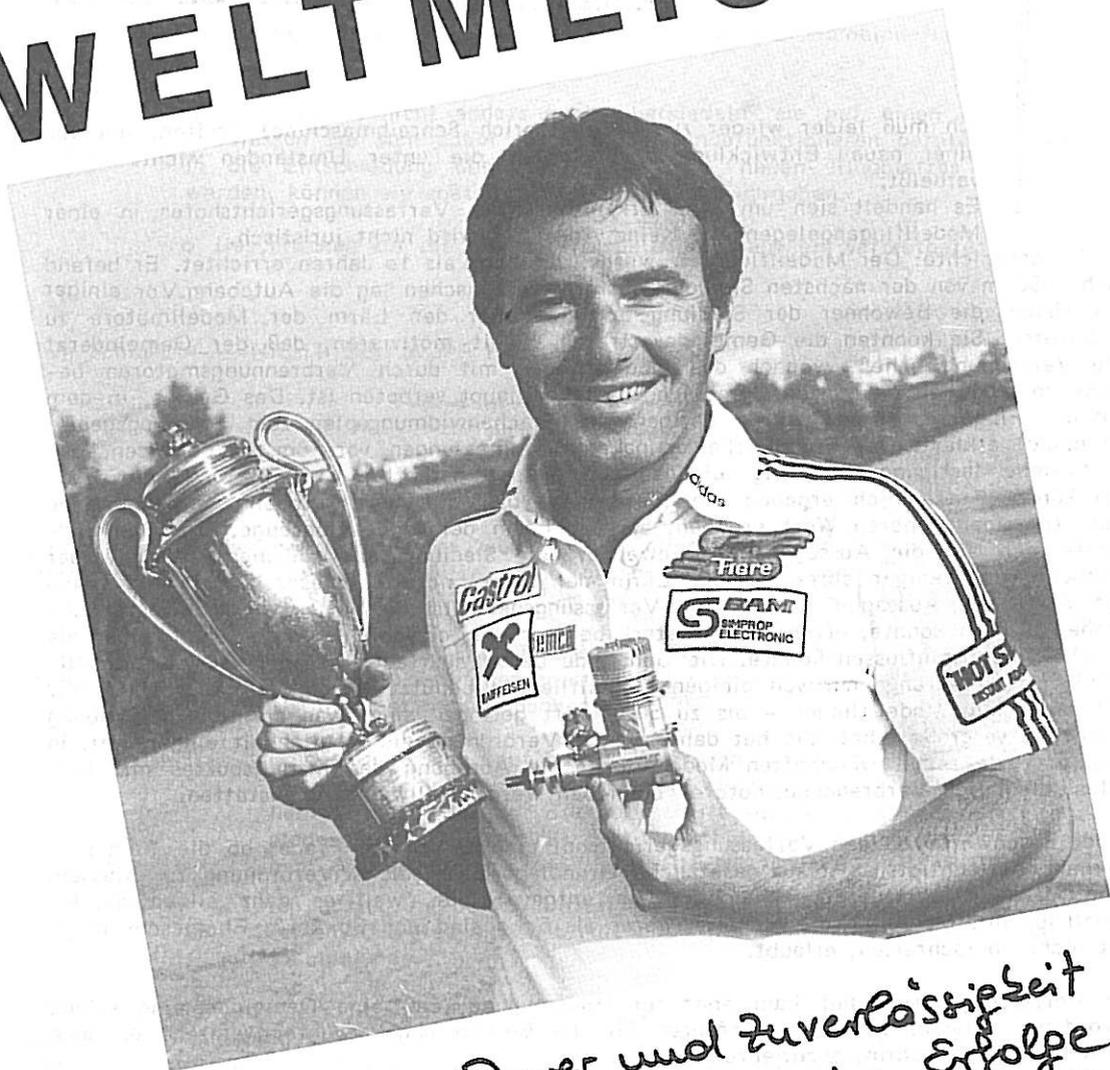
Der SOLIDARITÄTSFOND, der bisher für WM- und EM-Teilnahmen diente, wird in einen JUGENDFONDS umgewidmet.

Dr. Georg Breiner wurde zum MEDIENREFERENT für Modellflug gewählt.

SEIT JAHREN GEMEINSAM



WELTMEISTER



*SUPER TIGRE - Power und Zuverlässigkeit
waren entscheidend für meine Erfolge*
Janus Thellus

WELTMEISTER 1981/82 MEXICO SUPER TIGRE X 61 TST
WELTMEISTER 1983/84 FLORIDA SUPER TIGRE S 61 RC
LAS VEGAS CHAMPION 1982/83 SUPER TIGRE S 75 RC



SORGENKIND MODELLFLUG- PLATZ

Dr. Helmut Schneider

Ich muß leider wieder zur Feder (sprich Schreibmaschine) greifen, um von einer neuen Entwicklung zu berichten, die unter Umständen nichts Gutes verheißt.

Es handelt sich um eine Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes in einer Modellflugangelegenheit. Keine Angst, es wird nicht juristisch.

Die Vorgeschichte: Der Modellflugplatz wurde vor mehr als 10 Jahren errichtet. Er befand sich 2000 m von der nächsten Siedlung entfernt, dazwischen lag die Autobahn. Vor einiger Zeit fingen die Bewohner der Siedlung an, sich über den Lärm der Modellmotore zu beschweren. Sie konnten die Gemeindevertreter soweit motivieren, daß der Gemeinderat eine Verordnung erließ, wonach das Modellfliegen mit durch Verbrennungsmotoren betriebenen Modellen im ganzen Gemeindegebiet überhaupt verboten ist. Das Gebiet, in dem sich der Flugplatz befand, wurde übrigens im Flächenwidmungsplan zum Erholungsgebiet (Grünland) erklärt. Der Flugplatzhalter nahm Lärmmessungen vor, um zu beweisen, daß die Lärmbe lästigung so gering sei, daß von einer ernsthaften Störung nicht die Rede sein könne. Tatsächlich ergaben die Messungen, daß auf der Autobahn vorbeifahrende Lastautos einen höheren Wert ergaben, als der Lärm der Modellflugzeuge. Die Gemeinde stützte sich auf die Aussagen der Bewohner der Siedlung, die angaben, daß sie der Autobahnlärm weniger störe als der Lärm der Modellmotore. Dieser Lärm sei "nervtötend". Diese Aussagen haben den Verfassungsgerichtshof, wie aus der Begründung ersehen werden konnte, offensichtlich stark beeindruckt, obwohl dies nicht unmittelbar die Entscheidung beeinflussen konnte. Die Gemeinde berief sich auch darauf, daß der Modellflugplatz zwar anfangs nur von einigen Modellfliegern benützt wurde, daß aber in letzter Zeit sehr viele Modellflieger - bis zu 50 - dort geflogen sind, was die Lärmbe lästigung wesentlich vergrößert hat. Sie hat daher in der Verordnung die Möglichkeit eingeräumt, in der Gemeinde selbst wohnhaften Modellflieger die Ausübung des Modellsportes mit Modellen, die durch Verbrennungsmotore betrieben werden, fallweise zu gestatten.

In der Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ging es um die Frage, ob die Gemeinde überhaupt berechtigt ist, ohne gesetzliche Grundlage eine solche Verordnung zu erlassen, zumal das Luftfahrtgesetz scheinbar dem entgegensteht, weil es ganz allgemein den Modellflug mit Modellen, die nicht schwerer als 5 kg sind und 30 km/h Fluggeschwindigkeit nicht überschreiten, erlaubt.

Der Verfassungsgerichtshof kam aber zur Überzeugung, daß eine Gemeinde eine solche Verordnung erlassen kann, um Gefahren für die Bevölkerung, darunter versteht er auch einen erheblichen Lärm, abzuwehren.

So weit , --- so schlecht.

Was sollten wir daraus für Schlüsse ziehen?

- Die Gemeinde ist auf jeden Fall stärker.
- Die Gemeinde wird (und kann) nur dann tätig werden, wenn ihre Einwohner sich gegen den Lärm beschweren.

- o Die Einwohner werden sich nicht beschweren, wenn zu ihnen gute Kontakte gepflogen werden.
- o Der Flugplatzhalter soll darauf einwirken, daß die Modellflieger alles daran setzen, um die Motore leiser zu machen. (Wer will darüber einen Artikel im "prop" schreiben?)
- o Informieren sie die Bevölkerung und die Gemeindefunktionäre über ihre Bemühungen.
- o Wenn es nicht anders geht, übersiedeln sie auf einen anderen Platz und lassen sie sich dabei von den Gemeindefunktionären beraten. Wenn sie in die Entscheidung über die Lage eines neuen Flugplatzes eingebunden werden, können sie später nicht gut dagegen vorgehen.
- o Beschränken sie die Zahl der Modellflieger auf ein vertretbares Ausmaß.

Zum Schluß: -----NICHT DEN KOPF HÄNGEN LASSEN!

LIEBE F3B - FANS,

zum Torschluß des heurigen Jahres wünsche ich allen Modellfliegern, speziell aber der F3B - Gilde einen guten Rutsch in eine möglichst erfolgreiche Saison 1984.

Ich darf allen Funktionären und Teilnehmern der F3B - Staatsmeisterschaft für die gute Zusammenarbeit - welche einen reibungslosen Ablauf ermöglicht hat - danken.



Leider hat sich auf dem Weg von meiner Schreibmaschine bis zur Druckerei ein bedauerlicher Fehler bei der Bildunterschrift auf Seite 37 des letzten prop eingeschlichen. BSL Krill gratuliert hier natürlich nicht dem "bronzenen" Meissl sondern dem "SILBERNEN" MARTIN PONGRUBER.

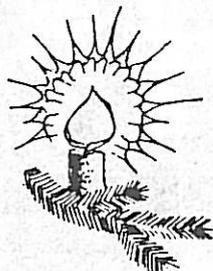
Ich hoffe, die beiden Betroffenen können dem Dreckfühlertuefel verzeihen. Die Red aktion bittet ebenfalls wegen dieses Fehlers um Entschuldigung.

Dem Leserbriefschreiber Markus Ecker besten Dank für seine gute Anregung. Ich hoffe, daß mir die kommenden Feiertage Zeit und Muße geben, eine Kurzvorstellung von F3B für die erste prop - Nummer des Jahres 1984 zu verfassen.

Recht frohe Festtage wünscht

Karl F. Wasner

F3B - Fachreferent





Freiflugweltmeisterschaft 1983

von Mannschaftsführer und
FF-Referent Ing. Ernst Reitterer

Nachdem Österreich bei der CIAM-Tagung 1981 die Durchführung der Freiflug-WM 1983 zugesprochen erhielt, ahnte noch niemand, daß es ganz anders kommen würde

Die Sektion Modellflug sah sich so vielen Schwierigkeiten in Bezug auf die Benützung des Fluggeländes in Wiener Neustadt gegenüber, sodaß nach einigem Zögern die WM an Israel abgetreten wurde. Danach hatte Israel mit dem Krieg im Libanon andere Sorgen, und so kam schließlich und endlich Australien zum Zug. Dort wurde dann auch die FF-WM vom 28. September bis 4. Oktober 1983 veranstaltet.

Unsere Mannschaft, bestehend aus 8 WM-Teilnehmern, FF-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer als Mannschaftsführer, in F1A Werner Kraus, Erwin Pacher und Dipl. Ing. Klaus Salzer; in F1B Hans Zachhalmel, Herbert Chmelik und Franz Wutzl jun. und in F1C Werner Kraus und Reinhard Truppe und 5 Damen als Begleitpersonen, flogen am Sonntag, den 25. September von München über Frankfurt nach Sydney.

Nach 27 Stunden Reisezeit waren wir todmüde am Ziel in Goulburn, einer Kleinstadt in Neu-Süd-Wales, etwa 230 km südwestlich von Sydney. Die Unterbringung erfolgte in einem College am Stadtrand in einfachen Einbettzimmern ohne Waschgelegenheit. Von hier sind es noch knapp 20 km zum Fluggelände: eine grasbewachsene, rund 650 m hoch gelegene Ebene im Ausmaß von 3 x 3 km, die jedoch in einigen umzäunten Weideflächen unter-



Unsere Nationalmannschaft bei der Eröffnung: V. rechts Team-Chef Ernst Reitterer, Hans Zachhalmel, Franz Wutzl, Klaus Salzer, Reinhard Truppe, kniend: Erwin Pacher und Herbert Chmelik.



teilt ist. Auch gab es so manchen Wassertümpel und einen See am Geländerand, alles noch ein Überbleibsel aus dem australischen Winter.

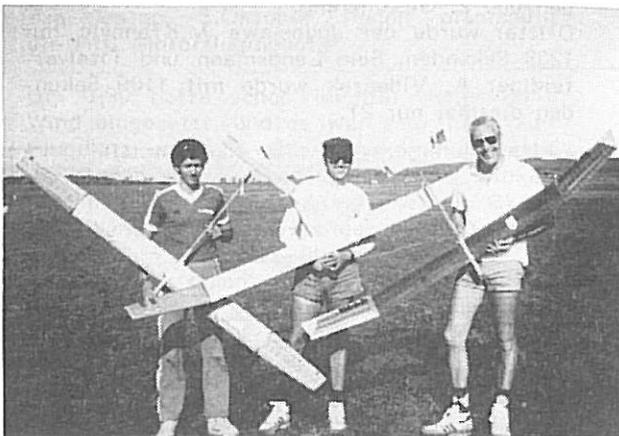
Nachdem der Weg nach Australien so weit und demnach kostspielig ist, kamen nur 137 Teilnehmer aus 18 Nationen

Der australische Frühling war dann zu jener Zeit alles andere als "mild" - wettermäßig nämlich seit bald 100 Jahren nicht mehr so laut Kommentar im australischen Fernsehen. Obwohl zumindest an 2 Trainingstagen (die Fotos stammen hauptsächlich aus diesen Tagen !) beinahe gutes Flugwetter herrschte, so kam der heftige Wind zuerst am F1 B-Tag und das allzu schlechte Regenwetter am F1C-Wettbewerbstag !

Samstag, 1. Oktober, 1. Wettbewerbstag und Beginn der Weltmeisterschaft mit F1A-Segler.

Bei nahezu Windstille und ein wenig Nebel, sonst aber heiterem Himmel, begann der 1. Durchgang. 49 Teilnehmer aus 17 Nationen kämpften um den begehrten Titel. Es waren vorerst nur jene Modelle im Vorteil, die hervorragende Gleitflugleistungen hatten. In unserer Mannschaft gab es gleich die erste Unstimmigkeit, denn keiner wollte zuerst an den Start gehen. Eine improvisierte Auslosung durch Mannschaftsführer Reitterer wurde gerade von jenem angezweifelt, der nun als 1. starten sollte.

Erwin Pacher verpaßte durch zu langes Kreisschleppen den einzigen Bart in dieser Zeit und flog 147 Sekunden. Kraus ging es danach mit 166 Sekunden etwas besser und Salzer fixierte mit 170 Sekunden die beste Zeit. Im 2. Durchgang kam kühler Wind auf, Pacher und Kraus erzielten je ein Max, Salzer hingegen im 2. und dritten Durchgang beinahe gleiche Zeit mit 124 bzw. 122 Sekunden. Allerdings erwischte es Kraus im 3. Durchgang mit 91 Sekunden. Pacher ging es mit 109 Sekunden auch nicht viel besser. Im 4. Durchgang flogen Salzer und Pacher voll, obwohl der Wind an Stärke zugenommen hatte. Pacher flog nun die restlichen Durchgänge bei 9 m/s Wind alle voll. Nur ein einziges Mal punktete die gesamte Mannschaft voll, im 6. Durchgang. So wurde schließlich Erwin Pacher bester Österreicher, ex equo mit dem Italiener M. Gobbo am 14. Platz liegend. Werner Kraus wurde 31. und Klaus Salzer belegte den 32. Platz. In der Mannschaftswertung belegten wir mit 3.199 Punkten immerhin den 8. Platz.



Unsere F1A-Mannschaft von links: Erwin Pacher 1151 P. und 15. Platz. Werner Kraus 1025 Punkte und 31., Klaus Salzer 1023 Punkte und 32. Platz.



Klaus Salzer zwischen Zachhalmel und Kraus kurz vor seinem Start im 2. Durchgang. Noch war alles "drinnen".

Zwei Teilnehmer, ein Amerikaner und ein Australier, nämlich M. Gewain und P. Lagan, kamen ins Stechen. Nach dem 1. Stechen über 4 Minuten war die Entscheidung auch schon gefallen. Gewain schaffte die 240 Sekunden spielend, während Lagan zu lange schleppte, bis er schließlich in einem Wasserloch ausrutschte und sein Modell in halber Höhe ausklinken mußte. Dennoch 124 Sekun-

den und 2. Gesamtrang.

Dritter wurde der Jugoslawe M.Kranovic mit 1238 Sekunden. Sein Landsmann und Titelverteidiger A. Vidensek wurde mit 1109 Sekunden diesmal nur 21.

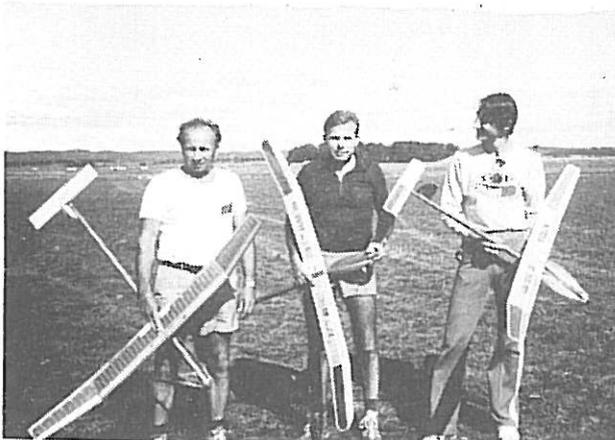


Frau Chmelik als Starthelferin in der Seglerklasse für Werner Kraus.

Sonntag am 2.Oktober flogen die F1B-Wakefieldflieger

Nur 47 Teilnehmer aus 17 Ländern waren am Start. Das Wetter war ähnlich wie am Vortag, jedoch bis zum 4.Durchgang erreichte dann der kühle Wind Spitzenwerte bis 11 m/s, danach mußte der Bewerb abgebrochen werden.

Bis zum 3.Durchgang konnte Herbert Chmelik 3 volle Zeiten fliegen. Im 4.Durchgang landete sein Modell in einem Wassertümpel.



Die F1B-Mannschaft v.r.n.l.: Jüngstes Mitglied unseres Teams, Franz Wutzi am 19. Platz, Hans Zachhalmel diesmal nur 36ster und Herbert Chmelik am 31. Platz.



Unentbehrliche Helfer waren unsere Damen. Hier Frau Bisa mit dem F1B Modell von Herbert Chmelik beim Aufdrehen des Gummimotors.



F1A-Leader Klaus Salzer als Helfer beim Aufdrehen des Gummimotors durch Franz Wutzi.

Jüngster Teilnehmer und Teamneuling Franz Wutzi hatte bis dahin schon 2 Max geflogen. Routinier Hans Zachhalmel hatte bei dieser WM wirklich kein Glück, und dabei war es vorerst einmal seine letzte Teilnahme, denn er will freiwillig aus dem Team ausscheiden. Im 2.Durchgang verknotete sich in seinem Modell der Antriebsgummi und blockierte die Luftschaube vorzeitig. Nach 31 Sekunden war das Modell am Boden. Schade - Zachhalmel hat sich bestens vorbereitet und ein neues form-schönes Modell gebaut, welches mit allen technischen Raffinessen ausgestattet war wie z.B. Einstellwinkeldifferenzsteuerung und neuartige Anstellwinkeländerung für den Kraftflug am Flügel. Die Diskussion über den weltweit schlechten Wakefieldgummi ist dann wieder lebhaft aufgeflammt: Pirelli hat die Produktion eingestellt, und es gibt von dieser Firma keinen Gummi mehr.



Hans Zachhalmel und Herbert Chmelik warten gemeinsam auf einen günstigen Startzeitpunkt.

Nur noch sogenannter FAI-Gummi aus den USA ist zu haben. Bei Hitze über 30° ist dieser Gummi besser als Pirelli, aber sonst ist er sehr hart und bedarf eher einer gesteuerten Latte. Seit kurzem soll es bei Graupner einen japanischen Gummi geben, Ergebnisse sind aber noch keine bekannt.

Nach dem 4.Durchgang waren beinahe alle Teilnehmer froh über den Abbruch des Bewerbes, gab es doch schon viel "Kleinholz", auch Wutzl war entsprechend betroffen. Man konnte nun in aller Ruhe an die Reparaturen herangehen.



Herbert Chmelik am 1.Trainingstag stellt gerade sein F1A-Gummimotormodell zusammen.

Am Montag, 3.Oktober flogen planmäßig die F1C Motorflugmodelle.

Um 3,30 hatte schon leichter Regen mit Wind eingesetzt, und es war sehr kalt. Am Flugplatz um 6,30 Uhr angekommen hatte der Regen zwar aufgehört, aber die Wolken hingen tief; der Wind blieb noch in Grenzen. Während des 2.Durchganges mußte der Bewerb um nahezu 3 Stunden unterbrochen werden, da schon einige Modelle in den Regenwolken außer Sicht kamen, so auch das Modell von Kraus. Eine Wiederholung des Fluges brachte ihm die schon vorher erfliegen 180 Sekunden. Hier muß auch einmal der Rückholmannschaft vollstes Lob ausgesprochen werden, die oft im strömenden Regen die Modelle zurückholten und gerade in F1C durch einige Wiederholungen alle Hände voll zu tun hatten. Hier fehlte uns ein leistungsstarkes Sprechfunkgerät außerordentlich!

Unsere beiden F1C-Teilnehmer, Werner Kraus und Reinhard Truppe hielten sich trotz allem recht gut. Sie hatten leider beide je einen Patzer und zwar im 5. bzw. 6.Durchgang. Truppe, der bisher verlässlichste Fly-off-Kandidat, hatte großes Pech, als er im 6.Durchgang einen "Unterschneider" von 25 Sekunden hinnehmen mußte - sein Modell lag allerdings vorher beinahe eine Stunde im Regen, da es von der Rückholmannschaft nicht gleich aufgefunden wurde. Es hatte während des 3.Durchganges der Regen wieder voll eingesetzt und böiger Wind bis 10 m/s kam noch hinzu



Unsere Mini-Mannschaft in F1C v.r.n.l.: Reinhard Truppe, der diesmal nicht ins Stechen kam. Mit 1105 Punkten landete er am 27.Platz. Werner Kraus erreichte mit 1190 Punkten den 17.Platz.

Die härtesten Anforderungen an Mensch und Material wurden gestellt, so manche ausgeklügelte Zeitschalter-Automatik und Mechanik funktionierte plötzlich nicht mehr. Viele Modelle gingen zu Bruch, und viele Motorüberläufe wurden produziert.

Der 17. Platz für Werner Kraus und der 27. Platz für Reinhard Truppe unter 41 Konkurrenten aus 15 Nationen waren für unsere F1C-Modellflieger eher eine Enttäuschung.

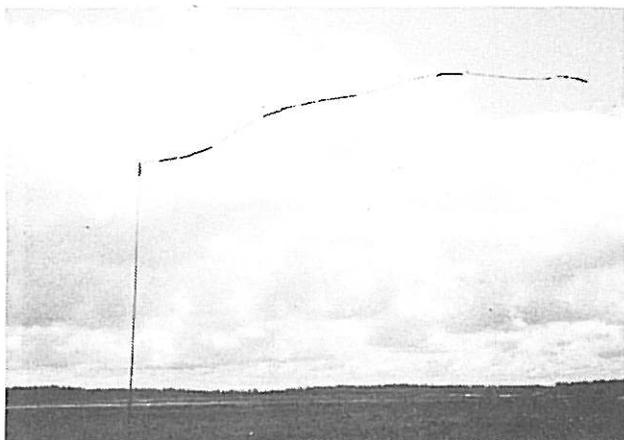
Am Ende der Durchgänge blieben immer noch 4 Wettbewerber die das volle Maximum von 1260 Sekunden erflogen hatten: 2 Italiener, ein Amerikaner und ein Schwede. Sie alle konnten noch hoffen, Weltmeister zu werden. Das Stechen wurde auf den nächsten Tag verschoben und zusammen mit F1B zu Ende geflogen.

Am Ausweichtag, dem 4. Oktober

wurden also neben dem F1C-Steichen auch der 5. bis 7. Durchgang in F1B geflogen. Es regnete wieder, doch der Wind hielt sich in Grenzen (6 m/s). Nachdem der Regen etwas nachgelassen hatte begann um 7,35 Uhr das 1. Stechen in F1C. 2 Teilnehmer schafften diese Hürde und qualifizierten sich für ein 2. Stechen. Der Italiener S. Lustrati und der Schwede G. Agren. Zunächst wurde aber der 5. Durchgang in F1B geflogen. Nur noch Zachhalmel und Wutzl flogen zusammen noch insgesamt 3 volle Zeiten. Unsere Mannschaft konnte in keinem Durchgang voll punkten Das Modell von Herbert Chmelik verlor beim Start im 7. Durchgang ein Luftschraubenblatt, da es vorher auf seinem Finger aufgeschlagen hatte - Fehlstart - eine Wiederholung des Fluges mit einer Ersatzluftschraube brachte nur 100 Sekunden. Franz Wutzl wurde sogar mit dem 19. Gesamtrang bester Österreicher. Chmelik belegte den 31. und Zachhalmel den 36. Platz. Mit 3.093 Punkten wurde unsere Mannschaft zehnter in der Mannschaftswertung.

Das 2. Stechen in F1C wurde zwischen dem 5. und 6. F1B-Durchgang ausgetragen. Der Italiener erreichte die größere Ausgangshöhe und flog 254 Sekunden. Der Schwede Agren dagegen flog im konventionellen Steigflug 177 Sekunden. Am 3. Platz wieder ein Italiener, G. Venuti. Der Titelverteidiger aus Ungarn, Andreas Mezner, war nicht am Start.

In F1B gab es eine Sensation: Weltmeister wurde der Titelverteidiger Dr. Lothar Döring



Vor der WM gab es beim Training bestes Freiflugwetter Der Silberstreifen zeigt offenbar gerade den Beginn einer Thermikablöse an .

aus Deutschland, der einzige Teilnehmer in F1B der 1260 Sekunden flog. Neben Rudolf Lindner ,BRD, der dies in F1A 1954/55 schaffte, ist Döring der 2. Mann, der diese wirklich sensationelle Leistung vollbringen konnte. Wie weit ihm dabei seine "Thermikmaschine" behilflich war, kann in diesem Bericht nicht behandelt werden. Zweiter in F1B wurde der Holländer A. Zeri mit 1247 Sekunden und 3. wieder ein Deutscher, Ing. Klemke, der es auf 1234 Punkte brachte.

Beste Nation dieser Weltmeisterschaft mit mit 2 Gold-, 1 Silber und 2 Bronzemedailles wird Italien, gefolgt von den USA mit 1 Gold- und 1 Silbermedaille. Auf Rang 3 gleich 3 Nationen: China, England und Deutschland mit je einmal Gold und Bronze. Der F1B-Mannschaftsweltmeister China erreichte den Titel mit den guten Einzelplätzen 4, 5 und 6.

So ging eine Freiflugweltmeisterschaft zu Ende,, die uns um den halben Erdball führte und wo wir uns vieles vorgenommen hatten. Auch der Veranstalter hatte sich perfekte Weltmeisterschaften gewünscht. Organisation und Betreuung war gut, doch hat die WM durch das Schlechtwetter sehr gelitten.

Die Ergebnisse:

F1A Weltmeister	Gewein M	US	1260+240
F1B Weltmeister	Döring L.	D	1260
F1C Weltmeister	S. Lustrati I		1260+494

Mannschaft:

F1A England	3534 Punkte
F1B VR China	3659 Punkte
F1C Italien	3741 Punkte

FEIERN SIE

MIT UNS

JEDEN MONAT

20 SUPERANGEBOTE

MODELLBAU

SPORT-SPIEL

FÜR JEDEN ETWAS

0222/92 44 63

G. KIRCHERT

A-1140 WIEN LINZERSTR.65

20
JAHRE

**Sport - Spiel
Modellbau
KIRCHERT**

A-1140 Wien, Linzerstr.65

1964 - 1984

MODELLBAU

SPORT-SPIEL

FÜR JEDEN ETWAS

0222/92 44 63

G. KIRCHERT

A-1140 WIEN LINZERSTR.65

25
JAHRE

STANDARD MODELLE

Eine Entwicklung
des ÖMV

MODELLBAU

SPORT-SPIEL

FÜR JEDEN ETWAS

0222/92 44 63

G. KIRCHERT

A-1140 WIEN LINZERSTR.65

MODELLBAU

SPORT-SPIEL

FÜR JEDEN ETWAS

0222/92 44 63

G. KIRCHERT

A-1140 WIEN LINZERSTR.65

10
JAHRE

**STANDARD
AIRFISH**



*Recht frohe
FESTTAGE
WÜNSCHT ALLEN UNSEREN
KUNDEN UND MODELLFLIEGERN*

Gerd KIRCHERT



F3 A-Weltmeisterschaft

Bericht des Mannschaftsführers und
RC-Fachreferenten Othmar Huber

In der Zeit vom 10. bis 15. Oktober 1983 wurde in Pensacola-Florida die Weltmeisterschaft in der Klasse F3A ausgetragen. Österreich wurde dabei von den Piloten Hanno Prettnner, Hermann Kowarz und Adolf Panz vertreten. Die Mannschaftsführung oblag dem Fachreferenten für RC- Othmar Huber, es war dies bereits die 6. Welt- bzw. Europameisterschaft bei der er die österreichische Nationalmannschaft betreute. Die Mannschaft traf sich am 5. Oktober in Frankfurt, der Abflug nach Atlanta-Georgia erfolgte am 6. Oktober. Nach einem 9 3/4 - stündigen Nonstopflug sind wir in Atlanta sicher gelandet. Dort wurden dann von der Mannschaft die Mietautos in Empfang genommen und die Weiterreise nach Pensacola am 7. Oktober angetreten. Am Samstag, dem 8. Oktober wurden dann die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Trainingsplätze auf-

gesucht und mit dem Training begonnen. Zu dieser Zeit war noch kein geregelter Trainingsbetrieb möglich. Es standen ca. 7 Trainingsplätze zur Verfügung, wobei sich nicht alle besonders gut eigneten.

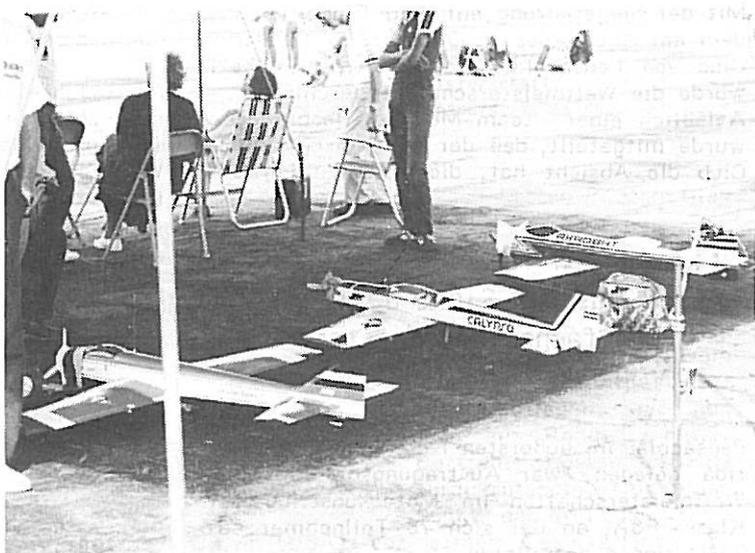
Am Montag begann der offizielle Teil der Weltmeisterschaft mit der Anmeldung und der Senderüberprüfung. Das offizielle Training war für Dienstag 7,00 Uhr vorgesehen. Am Dienstagmorgen regnete es jedoch in Strömen, und das Training bzw. die offizielle Eröffnung der Weltmeisterschaft war von zeitweise starkem Wind und Regen durchmischt. Durch das am Vormittag herrschende schlechte Wetter haben manche Piloten auf einen Trainingsflug verzichtet. Am Nachmittag hat sich dann jedoch das Wetter etwas gebessert, aber es blieb relativ kalt. Am 12. Oktober um 7,00 h war der Beginn des ersten Durchganges vorgesehen, es war jedoch sehr windig und kalt.



Der Beginn dieses ersten Durchganges hat sich dadurch etwas verzögert. Das gesamte Starterfeld wurde in 2 Gruppen nach den Frequenzen eingeteilt. Geflogen wurde auf 2 Pisten (Piste süd - Piste nord), wobei bei jeder Piste 4 Punkterichter eingesetzt wurden. Alle 4 Punkterichter wurden in die Wertung aufgenommen. Der Veranstalter teilte mit, daß nicht alle genannten Punkterichter eingesetzt wären und daher die Regelung mit 4 Punkterichtern getroffen werden mußte. Eine Bemerkung dazu, bei uns würde diese Vorgangsweise nicht einmal bei einer Landesmeisterschaft oder bei einem internationalen Bewerb geduldet werden. Es war also vorgesehen, daß jeder Pilot 2 Flüge auf der Piste süd und 2 Flüge auf der Piste nord zu absolvieren hatte. Eine annähernd "korrekte Wertung" konnte daher nur bei Absolvierung sämtlicher geplanten Flüge erfolgen. Zur Endwertung wurde von jedem Piloten jeweils der bessere Flug bei einer Punkterichtergruppe herangezogen. Jeder Pilot hatte dadurch 2 Streichresultate. Diese Regelung ist sicherlich nicht ideal.

Am ersten Wettbewerbstag wurde 1 1/6 Durchgang geflogen. Unser Team-Mitglied Kowarz mußte an diesem Tag zweimal an den Start gehen und hatte daher am Donnerstag einen Ruhetag. Nach dem ersten Durchgang lag Hanno Prettnr bereits mit einem Vorsprung von 8 Punkten vor dem Kanadier Kristensen in Führung. Auf Platz 3 war Dave Brown USA, gefolgt von Bertram Lossen BRD und Wolfgang Matt aus Liechtenstein. Adolf Panz belegte den 20. und Hermann Kowarz den 24.Rang. Großes Pech hatten Steve Helms im ersten und Wolfgang Matt im dritten Durchgang, beide hatten mit dem Motor Schwierigkeiten und konnten das Programm nicht zu Ende fliegen.

Durch die Aufgliederung des Starterfeldes in 2 Gruppen hatte man keinen einwandfreien Überblick über den jeweiligen Stand der Punkte. So mußte der vierte Durchgang abgewertet werden. Da am Samstag noch 2 Finalisten ihren vierten Durchgang zu fliegen hatten, war die Spannung noch sehr groß, hatte doch Dave Brown im dritten Durchgang gleich viel



Die Modelle der Österreicher im "Stall".

Punkte wie unser Hanno im vierten erhalten. Eine Wiederholung dieser Leistung bzw. ein annäherndes gleiches Punkteresultat hätte die absolute Führung für Dave Brown bedeutet. Doch Brown schaffte dies nicht und landete nach Hanno Prettnr Bertram Lossen und Kristensen auf Rang vier, gefolgt von Steve Helms, Wolfgang Matt und dem Japaner Akiba. Diese 7 Piloten durften dann am Samstag um 12,30 Uhr bei strahlendem Himmel und relativ großer Hitze im Finale an den Start gehen. Zu diesem Finale hatten sich sehr viele Zuschauer eingefunden. Hanno Prettnr übernahm mit Start Nr.2 die Führung, welche er auch im 2.Durchgang mit insgesamt 5.814 Punkten beibehielt, gefolgt von Bertram Lossen mit 5.639, Dave Brown mit 5.613 Punkten. Die weitere Reihung 4. Kristensen 5.589 Punkte, 5. W.Matt 5.519, 6. Akiba 5.417, 7. Helms 5.395 Punkte. Unsere Team-Mitglieder Adolf Panz und Hermann Kowarz belegten die Ränge 23 und 35 mit 2.444 bzw. 2.354 Punkten. Als Vergleich sei hier noch die Punktezahl von Rang 8 Frackowiak USA mit 2.635 angegeben.

Die Reihung in der Mannschaftswertung lautete: 1.USA 8.092 Punkten, gefolgt von Japan 7.887 und Deutschland mit 7.872 Punkten. Unsere Mannschaft belegte in der Team-Wertung hinter Kanada den 5. Rang mit 7.656 Punkten.

Mit der Siegerehrung auf dem Flugplatz und dem am Abend des 15. Oktober im Country-Club von Pensacola durchgeführten Bankett wurde die Weltmeisterschaft abgeschlossen. Anlässlich einer -team-Manager-Besprechung wurde mitgeteilt, daß der holländische Aero-Club die Absicht hat, die Organisation der

14. Weltmeisterschaften im Jahr 1985 zu übernehmen.

Ich möchte nun zum Abschluß dem Österreichischen Aero Club für die organisatorische und finanzielle Unterstützung für diese Weltmeisterschaften in meinem Namen und im Namen des Teams danken.

Die WELTMEISTERSCHAFT aus der Sicht des dreifachen Weltmeisters HANNO PRETTNER

Pensacola, im äußersten Nordwesten von Florida gelegen, war Austragungsort der 13. Weltmeisterschaften im Motorkunstflug der Klasse F3A, an der sich 78 Teilnehmer aus 29 Nationen beteiligten.

Frankfurt war Treffpunkt des österreichischen Teams, von wo wir einen Direktflug nach Atlanta gebucht hatten. Dank der großartigen Unterstützung von Lufthansa, verlief das Verladen der riesigen Modellkisten beim Hin- und Rückflug problemlos. Angekommen in Atlanta hatten wir drei österreichischen Piloten samt Helfern noch einen ca. 600 km langen Anfahrtsweg mit unseren Mietautos zu absolvieren; in der Zwischenzeit war aber unser Mannschaftsführer bereits nach Pensacola vorausgeflogen. Die Reises Strapazen waren insofern enorm, da ich neben dem ca. 10 stündigen Überseeflug auch noch eine Gesamtstrecke von 1500 km mit dem Auto zurücklegen mußte, um nach Florida zu gelangen.

Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Trainingsflugplätze waren natürlich hoffnungslos überlaufen, und so mußten wir unsere eigenen Flugplätze suchen. Pensacola ist ein riesiger Stützpunkt der US-Marine, der speziell während des 2. Weltkrieges seine größten Aktivitäten hatte. Darin liegt der Grund, daß zahlreiche nicht mehr benützte Großflugplätze in der Peripherie Pensacolas liegen. Gemeinsam mit den Amerikanern, Canadianern und Mexikanern konnte ich auf so einem Riesenflugfeld (mit den Ausmaßen von ca. 3 x 5 km) mein WM-Training absolvieren. Das Wettbewerbsfeld - Bronson Airfield genannt - war nur für die Dauer des Wettkampfes benützbar und ist ein aktiver Hub-schraubertrainingsplatz um Flugzeugträgersituationen und Landungen zu simulieren.

Die Wetterbedingungen waren äußerst wechselhaft; so konnte das Training bei herrlichem



Flugwetter abgehalten werden. Zur Eröffnung verursachte eine durchziehende Kaltfront heftiges Regenwetter mit tiefhängenden Wolken. Während der Dauer des Wettbewerbes besserten sich die Wetterverhältnisse, aber es gab stürmischen Wind, (10 bis 20 Meilen pro Stunde), der aus den verschiedensten Windrichtungen blies und so für extreme Flugbedingungen sorgte. Der Veranstalter brachte auch wieder einmal in diesem Jahr eine neue Regelauslegung, und so wurde jeder der geflogenen Durchgänge ausgelost.

Gerade dadurch war ich aber nicht vom Glück begünstigt, da ich zum größten Teil immer im Laufe des Mittages bzw. Nachmittages fliegen mußte und der Wind bereits seine größte Stärke erreicht hatte. Der Großteil meiner Konkurrenten hatte aber das Glück,



Das schönste Modell der Weltmeisterschaft: "ROCKY" des Japaners Y. AKIBA.

sieben besten Piloten fliegen konnte. Bis zum Beginn des Finales hatte ich mir einen Punktepuffer von ca. 50 Punkten geschaffen. Am Anfang des Wettkampfes war Ivam Kristensen (Canada) sehr stark geflogen, der nun aber auf Rang 3, hinter Bertram Lossen (BRD) zurückrutschte. Nur einen Punkt dahinter lag Dave

meistens am frühen Morgen oder Vormittag zu fliegen, wo es noch relativ windstill war. Diese Qualifikationsflüge bei den hohen Windgeschwindigkeiten habe ich als gutes Training für das Finale aufgefaßt, da ich wußte, daß im Finale die sieben besten Piloten ziemlich zur selben Zeit fliegen würden und dadurch ähnliche Wetterbedingungen sein werden. Beim offiziellen Training habe ich auf meinen Trainingsflug überhaupt verzichtet, da meiner Meinung nach die Wetterbedingungen viel zu gefährlich waren. Nachdem der Regen aufgehört hatte, lag die Nebeldecke so tief, daß man spätestens in der oberen Hälfte des Loopings im Nebel verschwand. Einige Piloten riskierten es zu fliegen, konnten aber außer "Gewaltrollen" lediglich nur Platzrunden oder Rückenflüge fliegen. Im Laufe des Tages besserten sich die Bedingungen, und wir hatten Hoffnung, für den Wettkampf gute Bedingungen zu bekommen. Jeden Morgen mußten wir um 5 Uhr aufstehen, da wir unseren Sender spätestens um 6,45 Uhr bei den Flugpisten abgeben mußten und die Zufahrtsstrecke zum Wettkampfflugplatz ca. 45 Minuten dauerte. Es war also neben der psychischen auch noch eine große physische Belastung.

Beim Wettkampf konnte ich bereits von der ersten Qualifikationsrunde an in Führung gehen und diese bis zum Finale konsequent ausbauen, wobei ich von den insgesamt 6 geflogenen Durchgängen vier für mich entscheiden konnte. Die Positionen hinter mir wechselten in jedem Durchgang, und es wurde wirklich um jeden Punkt gekämpft. Die vierte Qualifikationsrunde brachte die große Entscheidung, wer im Finale der

Brown (USA) vor seinem Teamkollegen Steve Helms. Erst am sechsten Platz folgte Wolfgang Matt, dessen Motor im 4. Durchgang abstellte. Als letzter Finalteilnehmer konnte sich der Japaner Akiba qualifizieren. Es war also ein spannender Kampf um die Medaillenränge zu erwarten, da zwischen den Positionen zwei bis vier, lediglich eine Punktedifferenz von 34 Punkten bestand.

Um der tiefstehenden Sonne am Nachmittag auszuweichen, wurde die Flugpiste gewechselt, und der Wind blies nun mit voller Stärke genau 90 Grad zur Flugspur.

Im Finale der besten Kunstflugpiloten gelangen mir zwei Traumdurchgänge, wobei ich den bis dahin erzielten Vorsprung mehr als verdoppeln konnte. In meinem besten Finalflug erzielte ich eine Wertung von 2.956 Punkten, was den phantastischen Punkteschnitt von 8,21 bedeutete. Ich konnte also diese Weltmeisterschaft mit einem Punktevorsprung von ca. 180 Punkten für mich entscheiden, wobei die Differenz zum Zweitplatzierten ca. genau gleich groß war, wie die Differenz zwischen dem Zweit- und Sechtplatzierten. Ein relativ souveräner Sieg oder um es noch deutlicher auszudrücken; hätte man mir nicht die schlechtesten sondern die besten Durchgänge weggestrichen, so wäre für mich immer noch ein Sieg drinnen gewesen.

Dave Brown, im ersten Finaldurchgang noch vor dem sichtlich nervösen Bertram Lossen gelegen, verlor seinen zweiten Platz durch nicht optimal geflogene Loopings und den horizontalen Achter. Lossen gelang es dadurch mit 17 Punkten Vorsprung die

Silbermedaille zu erreichen und Dave Brown mußte diesmal mit Bronze vorlieb nehmen. Am undankbaren vierten Platz beendete Ivan Kristensen den Wettkampf, wobei er meiner Meinung nach eigentlich Rang zwei hätte erreichen sollen, aber bedingt durch den starken Seitenwind von hinten flog er im Finale seine Figuren einfach zu hoch und zu weit weg von den Punkterichtern. Im Finale um einen Platz verbessern konnten sich Matt und Akiba, wobei sie den Amerikaner Helmes auf Rang sieben zurückdrängten.

Die Mannschaftswertung war eine klare Sache für die Amerikaner, die wiederum in souveräner Manier Mannschaftsweltmeister wurden. Silber ging diesmal an die Japaner, vor den an dritter Stelle platzierten Westdeutschen. Die österreichische Mannschaft hielt sich hervorragend und konnte knapp hinter Canada den 5. Platz erringen und dies noch vor den Italienern und Franzosen! Meine beiden Teamkollegen Adolf Panz und Hermann Kowarz belegten die Plätze 23 und 35. Panz hatte im ersten Durchgang Schwierigkeiten mit seinem Motor, der pausenlos stotterte, und ohne dieses Mißgeschick hätte er wahrscheinlich noch mehr Punkte erhalten. Trotzdem konnte er sehr viel Selbstbewußtsein tanken, und mit dem neuen Ersatzmotor gelang es ihm, den 23. Platz zu erreichen

und damit zweitbesten Österreicher zu werden, was für ihn sicherlich ein großer Erfolg ist und einen hohen Prestigegewinn darstellt. Hermann Kowarz erging es bei dieser Weltmeisterschaft ähnlich, wie es Dieter Fritz in Mexico ergangen war. Er hatte von Anfang an Pech mit der Auslosung und mußte mit starkem Wind kämpfen, außerdem hatte er einmal direkt



Die alten und neuen Weltmeister
Hanno und Hans Prettnner + CALYPSO



Präsident der FAI - F3A Unterkommission Ron Chidgey (USA)
gratuliert dem nunmehr 3-fachen Weltmeister Hanno PRETTNER.

2. Bertram Lossen, BRD, 3. Dave Brown, USA.

hinter Lossen zu fliegen. Des weiteren kam noch hinzu, daß er beim Training sein A-Modell beschädigte, da es ein Höhenruderblatt abibrierte. Resultierend daraus ergab sich der für ihn ungewohnte 35. Platz. Der Zusammenhalt aller Piloten im österreichischen Team war sehr gut, und es wurde versucht, sich gegen-



Die siegreichen Mannschaften: v.l. 3. BRD, 1. USA, 2. Japan
In Amerika dürfte die Reihenfolge am Podest unserer entgegen gesetzt sein.



Für das US Fernsehen war Hanno PRETTNER immer ein
begehrter Gesprächspartner
Rechts von Hanno Emil Giezendanner vom Schweizer
Team.

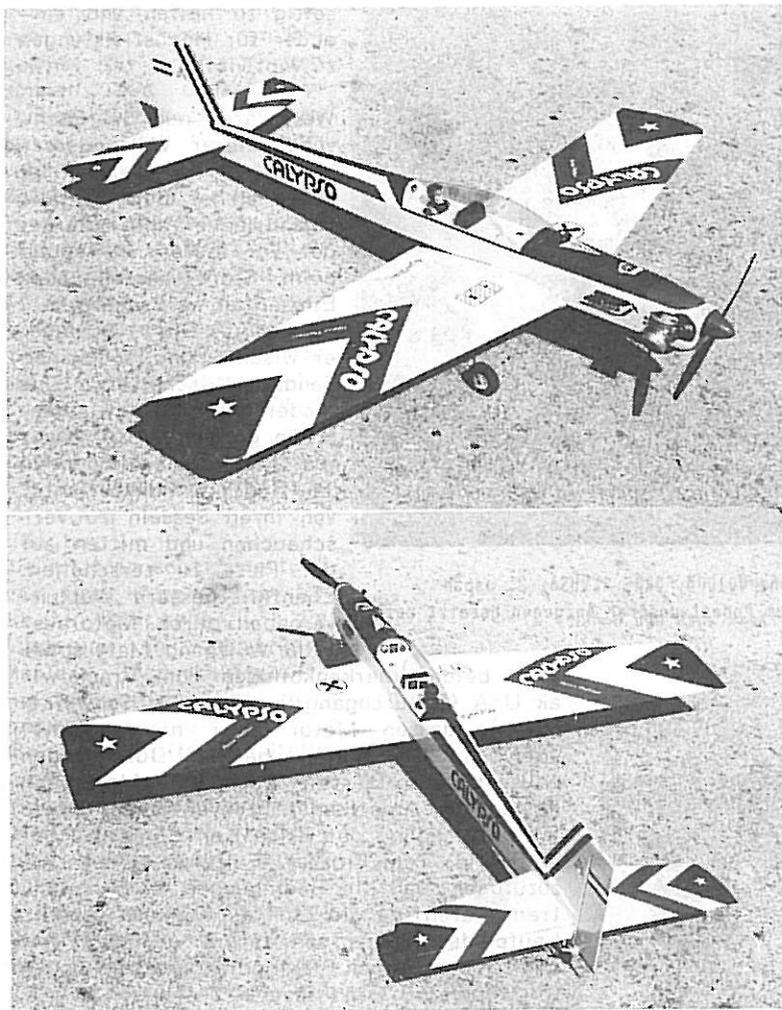
seitig zu helfen und einander für Höchstleistungen zu motivieren.

Wer waren nun die Pechvögel dieser Weltmeisterschaft? Nummer 1 ist dabei sicher der 65-jährige Irländer Jim Clarke, der vor lauter Aufregung beim Start anstelle des Einziehfahrwerkschalters den Aus-Ein-Schalter erwischte und so seinen Sender ausschaltete. Das Modell flog einen wunderschön gezogenen $3/4$ Kreis um im anschließenden Tiefflug die Punkterichter von ihren Sesseln zu verscheuchen und mitten auf der Piste zu zerschellen. Ebenfalls bessere Wertungsvergaben durch Motorausfälle Wolfgang Matt sowie

seine beiden Markenkollegen Toni Frackowiak USA (2. Durchgang) und Werner Schweiker (BRD), dessen Motor zwar nicht stoppte aber in den ersten beiden Durchgängen pausenlos stotterte. Ebenfalls Motorpech hatten die Amerikaner Steve Helms, sowie im 2. Durchgang der Brite Ken Bings und der Australier Tom Prosser. Fairerweise ist hinzuzufügen, daß die Bedingungen wirklich extrem waren, da die Luftfeuchtigkeit sich im Laufe des Tages sehr stark geändert hat und zudem noch Temperaturschwankungen von 10 bis 30 Grad feststellbar waren.

Nachfolgend möchte ich nun über die wesentlichsten technischen Neuheiten bei dieser Weltmeisterschaft berichten, sowie mein neues Weltmeisterflugzeug vorstellen.

Wie viele schon wissen, heißt mein neues Modell CALYPSO und wurde eigentlich aus der DALOTEL 2000 weiter entwickelt, die für das neue F3A turn-around Programm ab dem Jahre 1984 bestimmt ist, da mein Vater und ich eigentlich das ganze Jahr über die Absicht hatten, bei der heurigen Weltmeisterschaft auch wieder jene MAGIC einzusetzen, mit der ich bei der Weltmeisterschaft in Mexico so durchschlagenden Erfolg hatte. Ich habe die Dalotel 2000 erstmalig in diesem Sommer geflogen und bin probeweise bei einigen österreichischen, internationalen Wettbewerben ange-



CALYPSO das neue Weltmeisterflugzeug von Hanno PRETTNER

treten. Der Zufall wollte es, daß sich just bei dem selben Wettbewerb auch Matt und Lossen beteiligten und ich diesen Wettbewerb inklusive aller Durchgangswertungen gewinnen konnte. Dies gab uns den Anstoß, die Basis - Dalotel 2000 - für das bestehende F3A Programm weiter zu entwickeln, um sie eventuell in Florida einzusetzen. Parallel dazu habe ich eine EpoxyLuftschaube 12 x 9 entwickelt, die nunmehr dem Calypso jene constant speed - Flugeigenschaften gibt, die eigentlich nur mittels eines Verstellpropellers zu erreichen war. Der 12 Zoll Luftschaubendurchmesser ergibt eine Vergrößerung der Propellerkreisfläche gegenüber einem herkömmlichen 11 Zoll Propeller um ca. 20 %. Dies stellt natürlich eine enorme Luftbremse bei vertikal Abwärtsfiguren dar, und zu-

gleich ist der Wirkungsgrad der Luftschaube wesentlich besser. Vom italienischen Team wurde mittels Stoppuhr die Zeit in den einzelnen Segmenten des von mir geflogenen horizontalen Achters gestopt und als absolut zeitgleich (mit einer maximalen Abweichung von 0,5 s) gemessen. Ebenso konnte ich in sämtlichen Rollfiguren und speziell in der Figur M meine Höchstwertungen erzielen, aber auch die Vertikalrolle aufwärts konnte aufgrund der hervorragenden Kraft meiner Motor-Propellerkombination mit demselben Einflug- bzw. Ausflugradius geflogen werden, was nur den wenigsten gelang. Mein serienmäßiger Super Tigre S 61 lief wie ein Uhrwerk und erübrigt alle Diskussionen ob Longstroke oder nicht, da er den 12 x 9 Propeller auf 11.600 Umdrehungen antreibt. Mit original Super Tigre Serienteilen, wie Auspuffkrümmer und das neue "SQ Super Quiet Resonanzrohr" war es mir möglich im Finale der weitaus leiseste Teilnehmer zu sein und dabei einen Schnitt von 97,5 Db (gemessen in einem Meter Abstand und auf Asphalt) zu erreichen. Außerdem hatte ich weder einen Nachschalldämpfer noch war das Rohr komplett im Rumpf eingebaut. Meiner Meinung nach kommt der Lärm hauptsächlich von der Luftschaube, und mit dem neuentwickelten Blattprofil gelang es mir, diese sagenhaften tiefen Werte zu erreichen. Der Motor im Calypso ist 45 Grad von der Seitenlage schräg nach unten eingebaut und ermöglicht so die Verwendung eines normalen Krümmers. Das Resonanzrohr ist symmetrisch zur Rumpflängsachse und halb der Flügelmitte angeordnet. Dadurch sieht diese Kombination nicht nur elegant aus, sondern bei den herrschenden Temperaturen von bis zu 32 Grad hatte ich überhaupt keine Probleme.



Positiv aufgefallen ist das ROT-WEISS-ROTE TEAM durch einheitlich hellblaue Hosen und weiße Leibchen

Als einziger aller Finalteilnehmer hatte ich ein Zweibeinfahrwerk in Verwendung, und ich wage zu behaupten, daß im kommenden Jahr für das neue F3A Programm mindestens 50 % der Modelle in diesen Basisauslegungen geflogen werden.

War die Magic in Acapulco das technisch perfekte Flugmodell, ausgerüstet mit Flaps Spoilern, Airbrakes und Verstellpropeller, so habe ich diesmal bewußt den Weg des Simples gewählt. Der Grund dafür war, daß das Interesse speziell des Nachwuchses an bestehenden Wettbewerben derart drastisch zurückgegangen ist, was ich auf die Über-technisierung der Modelle zurückführe. Ich hoffe, daß dieser neue Weg den ich gehen möchte und der sehr erfolgversprechend begonnen hat, mehr Interesse bei der Jugend und beim Nachwuchs finden wird. Man sollte versuchen, den Qualitäten des Piloten einen höheren Stellenwert zuzuordnen, als der begleitenden Technik. Der CALYPSO ist einfach

aufgebaut, hat eine sehr gefällige Form, kommt mit Standard-Ruderfunktionen aus und fliegt phantastischen Constant-speed Flugstil, den ich für das nächste Jahr in der Dalotel 2000 im neuen Turn-around Aresti Programm anwenden möchte. Als Fernsteuerung hatte ich in einem Calypso die bewährte SIMPROP SAM Expert und in meinem anderen Calypso die brandneue SIMPROP PCH in Verwendung.

Einen ähnlichen Weg im Bezug auf Lärmdämmung ging der Japaner Joshico, der ebenfalls eine 12 x 9 Holzluftschraube in Verwendung hatte, die sein OS auf 11.000 UpM drehte. Ein hervorragendes Finish hatten wieder sämtliche japanische Modelle, welches sich aber im Fluggewicht auswirkte: 4,4 bis 4,7 kg. Wolfgang Matt flog wiederum seinen ARROW in unveränderter Form (lediglich ohne Verstellpropeller) den er bereits in Acapulco und bei den vergangenen Wettbewerben eingesetzt hatte.

Ausgerüstet war dieses Modell mit Webra Fernsteuerung und Webra Longstroke ABC Motor.

Ein äußerst interessantes Modell gab es aber auch von Graham Stowell aus Neu Guinea zu sehen; die Seitenansicht war fast annähernd symmetrisch, und wenn das Flugmodell im Flug das Fahrwerk eingezogen hatte, wußte man nicht, ob es gerade im Rücken- oder Normalflug flog. Das interessanteste Modell der bundesdeutschen Piloten hatte Werner Schweiker, der seinen CERES' in der Dimension vergrößert hatte, um ein ausgewogeneres Flugbild zu erhalten. Bertram Lpsen flog seinen altbekannten RED PALMER mit OS und Graupner Varioprop, der als Neuheit abnehmbare Höhenruderhälften aufzuweisen hatte. Wir persönlich verwenden dieses System schon seit 1977 und mit dem Giezendanner Aluminium Vierkant wird ein genauer Paß-Sitz erreicht. Die Transportkiste kann dadurch erheblich kleiner ausfallen. Franz Maer, der für Günther Hoppe vollwertig in die Bresche sprang, konnte sich mit seinem Modell PICO auf den hervorragenden 14. Rang plazieren. Damit könnte er sogar die Qualifikation für Las Vegas, für das Tournament of Champions, geschafft haben.

Nachdem Dave Brown lange Jahre mit Curare flog und ihm schließlich auf TIPO-RARE umtaufte, setzte er im heurigen Jahr ein neues Modell mit dem Namen ILLUSION ein, welches meiner Magic frappant ähnlich sah. Charakteristisch war wieder der typische Brown-Anstrich; Dave verwendete OS Max und World Engines Radio. Sein Teamkollege Tony Frakowiak flog den Tiporare ausgestattet mit J.R. Radio und Webra Motor. Eine nicht geringe Anzahl von Teilnehmern verwendete den Kato-Verstellpropeller, darunter auch Steeve Helms, dessen Citaction mit einem Yamanda Motor ausgerüstet war. Die von ihm verwendete Futaba-Steuerung war speziell für die Verwendung eines Verstellpropellers ausgelegt und regelte den Umkehrschub und die Drehzahl automatisch. Wenn man nicht mit verbundenen Augen zwischen den Modellen umherging, konnte man wiederum viele Neuheiten sehen, und man kann wahrlich nicht behaupten, daß eine Stagnation im Modellflug feststellbar ist.



Ein Tip vom MULTIPLEX-Männle

Wenn Holz mit Holz verklebt werden soll,

ZACKI



denn schneller geht's nicht.

MULTIPLEX

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

Die Siegerehrung wurde wieder in eindrucksvollster Weise zelebriert. Mit Hissen der Flaggen und abspielen der Nationalhymne sowie den dazugehörigen Pomp.

Das Fernsehen sowie verschiedene Tageszeitungen haben sich äußerst rege an der Mitwirkung bei dieser Weltmeisterschaft beteiligt. Es wurde jeden Abend um 18 bzw. 22 Uhr ein Ausschnitt des jeweiligen Geschehens gesendet. Am Finaltag konnte dadurch eine große Menge Zuschauer motiviert werden, dem Finale beizuwohnen.

Dem Veranstalter gebührt aber auch ein kleiner Tadel, da er nicht in der Lage war, für diese Weltmeisterschaft 10 Punkterichter zu beschaffen, und so mußte mit lediglich 2 x 4 Punkterichterteams das Auslangen gefunden werden. Aber dafür waren diese Punkterichter wirklich große Klasse, denn in meinem 2.Durchgang hatte ich eine Differenz zwischen dem höchsten und niedrigsten Punkterichter von 4 (vier !) Punkten. Das ist umso bemerkenswerter, da dies die gleichförmigste Wertung darstellte, die ich jemals

erhalten habe und das sozusagen noch bei einer Weltmeisterschaft!
Zusammenfassend kann man sagen, daß neben dem sportlichen auch das gesellschaftliche Geschehen begeisternd war, und es wäre zu hoffen, daß die kommenden Weltmeisterschaften an den US-Organisationsstandard anschließen könnten.

Abschließend möchte ich in meinem Namen und sicherlich auch im Namen meiner Mannschaftskollegen, mich für die Unterstützung beim Österreichischen Aero Club - Sektion Modellflug für das "Unternehmen Florida-WM 83" bedanken. Ganz besonders Dank an unsere Modellflugsekretärin, Frau Makoschitz, die in unbürokratischer Weise Verbindungen mit dem Ausland und Übersee geknüpft hat, sowie sich um alle organisatorischen Probleme gekümmert hatte.

Sellen-Freunden und Lesern
von PROP die besten Wünsche
für ein erfolgreiches 1984
Guten Flug
Kenny
Tuttmann

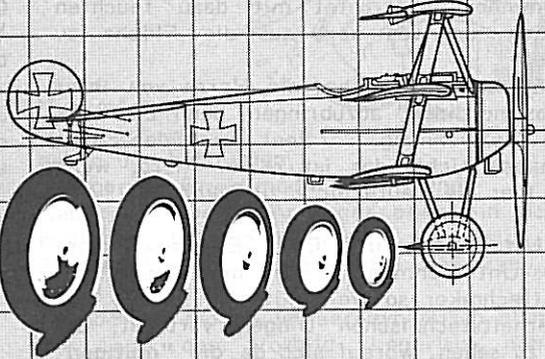


Ein Tip
vom MULTIPLEX-
Männle



**Die passenden Räder
für Ihr
Oldtimermodell**

von 40 - 160 mm Ø





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

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

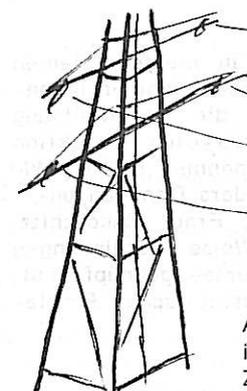
**modellbau
p i r k e r**

Tel.(0222) 57 31 58

**A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41**

MODELLFLIEGEREI und HOCHSPANNUNGSLEITUNGEN

von Peter Tollerian



der mir die kalten Schauer über den Rücken fahren ließ.

Einem Modellflieger widerfuhr das Mißgeschick, daß es sich beim Landeanflug verschätzte und sein Modell auf einer Hochspannungsleitung "landete". Und da baumelte es lustig genau am oberen Leiterseil. Die wesentlichen Teile lösten sich zwar nach einiger Zeit, aber eine Fläche hatte sich derart verhängt, daß auch der frische Wind nichts ausrichten konnte.

Und dann geschah es: Ein paar "beherzte" Kollegen machten sich daran, den Mast zu erklimmen, ausgerüstet mit dazu feuchten Stecken, um von dort aus die Fläche zu bergen.

Ich hatte einige Mühe, die Herrn von ihrer "Selbstmordidee" abzubringen, denn eine andere Bezeichnung verdient ein derartiges Vorhaben nicht, das ist reiner Mord, wenn man hier die Leute nicht zurückhält.

Als Mitarbeiter eines EVU (Elektro-Versorgungs-Unternehmen) ist man auch als Nichttechniker so weit mit technischen und sicherheitstechnischen Dingen vertraut, um hier zu sehen, worauf sich da die "mutigen" Fliegerkollegen einlassen wollten.

Es scheint mir angebracht, aus dieser Situation heraus einmal ein paar Tips zu geben, wie man sich in solchen und ähnlich gelagerten Fällen zu verhalten hat, denn bei dem Ereignis waren noch gut ein Dutzend Leute anwesend, und niemand wußte eigentlich, was zu tun sei.

Also, unser Modell "landet" auf einer Leitung. Was haben wir zu beachten :

1. Alle Leitungen sind gleich gefährlich, ob sogenannte Niederspannungsleitungen, das sind Leitungen mit 4 oder 2 Leitern und befördern eine Spannung von 220-380 V Drehstrom.

Hochspannungsleitungen (3 Leiterseile) befördern Energie mit einer Spannung zwischen 10.000 und 30.000 V.

Von den Höchstspannungsleitungen, meist auf Stahl-Gittermasten mit großen mächtigen Isolatoren bringen Energie mit einer Spannung von 110.000 bis 380.000 V über die Lande, wollen wir gar nicht reden.

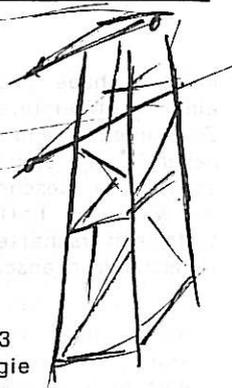
2. Einen Mast zu besteigen, gleich welchen, und in der Nähe von Isolatoren, Konstruktionsteilen usw. zu kommen endet meist tödlich. Neben der Gefahr in die Sie sich begeben, sind Sie und Ihre Angehörigen auch noch für alle angerichteten Schäden haftbar. Solche Unterfangen fallen unter größte Fahrlässigkeit, da hilft auch keine Versicherung. Abgesehen vom Menschenleben, das ja über allem stehen sollte.

3. Was habe ich zu tun, wenn so ein Fall eintritt, wie vorher beschrieben ?

a) Wir gehen zum nächstliegenden Mast - links und rechts der "Landestelle", notieren die Nummer des Mastes (ist immer angeschrieben) und merken uns zusätzlich, aus welcher Richtung die Leitung kommt und wohin sie führt. Auch merken wir uns, ob die Leitung 3- oder 4 Leiterseile hat.

b) Mit diesem Wissen ausgerüstet versuchen wir die nächste Dienststelle des betreffenden EVU zu erreichen. Alle Bauern und ortsansässigen Bewohner wissen Bescheid, wo diese Dienststelle ist. Man braucht nur zu fragen. Nun rufen wir oder fahren selber vorbei und schildern dort den Vorfall. Der diensthabende Betriebswärter wird sicher unseren Namen und Adresse wissen wollen.

Nun wird von der zuständigen Stelle sofort die notwendige Vorkehrung getroffen, der Betriebswärter wird sich meist die Sache ansehen und dann entscheiden, ob die Leitung abgeschaltet werden muß und welches Personal und Gerät eingesetzt werden muß.



c) Natürlich entstehen da Kosten, das ist klar, meist fallen sie auch noch an Samstagen und Sonntagen an. Diese Kosten sind wir verpflichtet zu tragen, aber, Gott sei Dank, sind wir ja versichert.

Noch ein Tip. Nehmen Sie an einem der nächsten Arbeitstage Verbindung mit dem Ö.Ae.C. auf, der den Schadenfall der Versicherung sofort melden und mit der EVU abklären wird.

Eines bleibt Ihnen natürlich nicht erspart, daß auch Sie mit einer entsprechenden Schadensmeldung Ihrerseits den Ö.Ae.C. vom Vorfall in Kenntnis setzen.

Das wärs in solchen Fällen, die Leute von den EVU tun sich leichter, wir bekommen unser Modell meist ohne Beschädigungen wieder vom Draht herunter.

Bleibt nun so ein Modell oder Teile davon über Nacht in der Leitung hängen, und wird es feucht und kommt einem anderen Leiter nahe, so wird es "funken". Es werden Sicherungen und Relais ansprechen, und Unterbrechungen und Stromausfall sind die Folge. Die Leute vom EVU fangen an zu suchen - in der Nacht, versteht sich - beginnen von verschiedenen Richtungen her den Fehler einzugrenzen. Alles unnötige Arbeit.

Diese aber müssen wir sicher später berappen, denn draufkommen tun die Leute vom EVU meistens, und der Täter wird bei der Bezirksverwaltungsbehörde angezeigt. Das alles zahlt sich nicht aus, drum tut jeder gut daran, sich nach den vorher geschilderten Tätigkeiten zu verhalten.

.....

Leserbriefe

Gerne lese ich die Artikel von Dr. Helmut Schneider über unsere rechtlichen Probleme mit verschiedenen Interessengruppen. Diese Artikel, als auch die freundliche persönliche Beratung, die unser Club schon in Anspruch nehmen konnte, kann nur als beispielgebend und vorbildlich bezeichnet werden.

Jedoch, oder gerade deshalb, möchte ich an einer Passage im Artikel "Sorgenkind Modellflugplatz" im prop 5/6-83 Stellung nehmen.

Dr. Schneider schreibt auf Seite 11 über Motorflieger, die durch die Gegend rasen, sich am Lärm berauschen

Bedenklich stimmen mich zwei anschließende Sätze: "Sie sind einfach mit ihren 'Zweckgurken' nicht mehr 'in'. Der Modellflug ist ja, wie der Name schon besagt, eine Nachahmung des Großfluges". Zit.Ende.

Ich selbst bin Modellsegelflieger, die Mehrzahl unserer Clubmitglieder auch; und wir fliegen fast alle "Zweckgurken". Schon deshalb, weil sie in ihren Leistungen gleich großen Scale-Modellen überlegen sind. Das gilt zumindest teilweise auch für Motormodelle.



Nun möchte ich aber noch weitergehen und behaupten, daß gerade Zweckmodelle "in" sind.

Kann man einem Anfänger etwa ein Scalemodell in die Hand geben, wird sich ein Sonntagsflieger monatelang hinsetzen um etwas nachzubauen ?

Gerade das Modell ist aerodynamisch nicht in der Lage, dem Vorbild fliegerisch nahezu kommen. Wo bleibt die aerodynamische Forschung im kleinen Re-Zahl Bereich ? Was machen Wettbewerbsteilnehmer mit ihren Eigenkonstruktionen, Berechnungen, Versuchen usw. Oder sind etwa Leistungen wie die der Innsbrucker AME schon vergessen ?

Das Scale Modell in Ehren - auch ich fliege welche - aber sie sind eine kleine Sparte im großen Modellflugbereich.

Dem zweiten Satz des angesprochenen Artikels kann man auch eine Menge entgegenhalten.

Gerade in der Pionierzeit war der Großflug eine Nachahmung des Modellfluges, siehe z.B. Lilienthal, Wright, Lippisch, Horten und viele andere, aber auch heute testet die NASA neue Konzepte mit Modellen.

Die sture Nachahmung des Großfluges würde in die Sackgasse führen, in der z.B. die

Modelleisenbahner schon lange sind (dort wird nur mehr pedantisch nachgeäfft). Sind wir doch stolz darauf, daß die Entwicklungen der Aerodynamik, der Technologien, der Taktiken, der Meteorologie usw. noch lange nicht abgeschlossen sind, und daß wir daran teilhaben können, diese Wissensgebiete zu erweitern; hier ist die Freiheit noch grenzenlos.

Meine Wertschätzung den Scale Fliegern mit ihren Modellen und Flugmanövern, doch können auch sie nur einen kleinen Teil aller modellfliegerischen Möglichkeiten abdecken.

In diesem Sinne verbleibe ich mit herzlichem Fliegergruß
Ing.Friedrich Koch, Wien

Sehr geehrter Herr BSL Krill !

In der Folge sende ich Ihnen zwei Beiträge zu, die Sie bitte den Mitgliedern der Sektionsleitersitzung im Dezember zu Gehör bringen wollen. Ich möchte dabei nicht als Oberkritischer oder als "Nörgler vom Dienst" betrachtet werden, sondern ich möchte auf diesem Weg einen Beitrag dazu leisten, unseren Sport so schön und umweltfreundlich als möglich zu gestalten.

Ich habe auch nichts dagegen einzuwenden, wenn Ihnen der 1. Beitrag interessant genug erscheint, ihn als Leserbrief in der Zeitschrift prop zu veröffentlichen.

Dr.Wolfgang Schober

Sehr geehrte Herren !

Als aktiver Modellflieger seit 1962 komme ich nicht umhin, Kritik an denen von Ihnen erstellten RC-Flugprogrammen zu üben. Dabei geht es nicht um eine Detailkritik sondern darum, daß Sie bei der Erstellung der Programme keine grundsätzlichen Kriterien erkennen lassen wie zum Beispiel:

1. Programme für Motorflugzeuge die für Normalverbraucher fliegbar sind.
2. Die Umweltfreundlichkeit unseres Sportes muß in den Programmen wesentlich mehr berücksichtigt werden.

Zu 1)

Es ist richtig und positiv zu werten, daß der Österreichische Aero Club versucht, gute Piloten durch geeignete Programme - die dem internationalen Standard entsprechen - an die Weltelite heranzuführen. Es darf aber nicht auf die breite Masse der RC-Sportler vergessen werden, die nicht die Zeit und letztlich auch nicht das Geld

investieren wollen, um zum Beispiel das RC III Programm halbwegs passabel fliegen zu können. Für diese Leute muß etwas getan werden, denn sie bilden ja erst das Reservoir aus dem Spitzensportler hervorgehen. Wenn man ihnen von allem Anfang an die Freude am Wettbewerbsfliegen nimmt, so sind sie für immer verloren. Ich bin nun nicht für die Einführung eines weiteren Programmes sondern für die Abschaffung des derzeit gültigen RC III Programmes, denn wer diese Flugfiguren beherrscht kann gleich F3A fliegen. Dafür sollte das derzeitige Prüfungsprogramm- welches aus dem RC III Programm der 60er und beginnenden 70er Jahre abgeleitet ist - übernommen werden.

Zu 2)

Unser Sport muß umweltfreundlicher werden, das heißt, er muß leiser vor sich gehen. Dieses zweite Kriterium muß auch in den Programmen seinen Niederschlag finden, denn viele RC-Sportler orientieren sich ja an den Spitzenpiloten. Ich weiß nicht, warum Sie die Viertakter so stiefmütterlich behandeln. Jetzt gibt es diese Motoren im Handel und kein Mensch verwendet sie. Warum ? Weil eben die Leistung des genehmigten Viertakters noch geringer ist als die des zugelassenen Zweitakters. Wenn mit den 4-Taktern noch größere Hubräume geflogen werden können wird automatisch eine größere Leistung vorhanden sein. Dadurch würden viele RC-Sportler zu dieser umweltfreundlichen Motorenart greifen.

Mein Vorschlag :

Hubraum 2-Takter zu 4-Takter wie 1 zu 2 oder gar 1 zu 3 oder 1 zu 4 (je nach Programm). Die Schalldämpferpflicht müßte natürlich auch hier erhalten bleiben.

In der Hoffnung Sie mit meiner Meinung überzeugt zu haben verbleibe ich mit freundlichen Grüßen Ihr

Dr. Wolfgang Schober, St.Veit/Glan.



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**



**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, Mischerfunktionen und
Zuordnungen für das jeweilige Modell
tragen.

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

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





AKKUS
KÖNNEN GEFÄHRLICH
WERDEN !

von Franz Cerny

Auf eine besondere Gefahr von Akkumulatoren - besonders NC-Akkus - soll hier hingewiesen werden. Anlässlich eines Besuches in einem Modellbaugeschäft kam mir dies zum Bewußtsein. Drei Kunden kamen in der Zeit, in der ich mich dort aufhielt, mit ihren Akkus und beklagten sich über verschiedene Probleme. Einer hatte versucht, die Akkus verkehrt gepolt aufzuladen - was diesen nicht gut bekam. Er hatte insofern Glück, daß sie nicht ganz kaputt gegangen sondern nur total entladen waren. Sie ließen sich wieder generieren. Ein anderer wunderte sich, daß die Akkus keine Spannung mehr hatten. Gefragt, ob er sie auch aufgeladen habe, gab es großes Staunen, daß man so etwas machen müsse. Beim dritten waren die Akkus in der Halterung falsch eingelegt (etwa -PLUS-MINUS, MINUS-PLUS, MINUS-PLUS, PLUS-MINUS). Daß das nicht funktionieren konnte ist klar. (Es waren zum Glück keine Modellflieger !).

Was aber das Gefährliche an der ganzen Sache war, daß in allen Fällen die Akkus frei in der Tasche getragen wurden, bzw. mit freiliegenden, zum Teil selbstgebastelten, Steckanschlüssen versehen waren. Die Leute wußten nicht, daß sie damit ein potentiellies Feuerzeug mit sich herumtrugen. Es brauchte nur durch einen Schlüsselbund, ein Geldstück, einen Schraubenzieher oder sonst einen metallischen Gegenstand ein Kurzschluß zu entstehen, und es hätte ein schönes Feuerwerk gegeben, denn in so einem Fall fließen etliche Ampere, die ohne weiters in der Lage sind, ein Stück Draht zum Glühen und sogar zum Durchbrennen zu bringen; etwa eine Büroklammer. Dasselbe kann natürlich auch bei den Bleiakkus passieren, doch wird man diese kaum in der Tasche tragen, aber in einer Werkzeugkiste oder Startbox ist das leicht möglich. Dshalb immer passende und vor allem richtige Anschlüsse und Steckbuchsen verwenden, die die Anschlüsse verdeckt haben. Ist das nicht möglich, dann sollte man die Anschlüsse beim Transport zumindest mit Isolierband und/oder Selbstklebeband abdecken und damit sichern.

* * * * *

prop Flohmarkt

Hegi Skylab + Motor; TOPP Acrostar; Super Kauz 3,5 m; OS Wankel neu; diverse kleine Modelle. Wolfram Kügler, Tel. 94 33 76.

Verkaufe: 1 Sportavis v.Carrera einschl.10 cm³ Webra und AMT Einziehfahrw. S 3500,- 1 Bausatz Eigenbau YAK-50/1:6, Epoxyd-Rumpf und Motorhaube, Styro-Balsafäche S 1800,-, Günther Strobl, 5500 Radstadt 1, Tel. 06452 - 7496.

Tragschrauber mit 10 cm³ Motor und Reservehauptrotorblätter. Hughes 300 - Semi-scale Hubschrauber mit 22 cm³ Benzinmotor und Zubehör (Reservekabine, Reservehauptrotorblätter) günstig abzugeben. Anfragen erbeten unter 02773/6601 täglich ab 19,00 Uhr.

Schlimmer geht's wohl nimmer !

Daß die Animosität gegen alles, was sich außer Vögeln in der Luft bewegt, Ausmaße angenommen hat, die einfach nicht mehr faßbar sind, bestätigt ein Vorfall aus der Schweiz. Der bekannte schweizerische Journalist Walter Senn berichtete kürzlich darüber. Das Ereignis spielte sich im Kanton Appenzell ab. Dort hatten nämlich Behörden des Kantons gegen DRACHENFLIEGER protestiert und ein Verbot verlangt, weil die Schatten der Fluggeräte die Kühe auf der Weide erschrecken ... Das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz ist nun angehalten, diesen angeblichen Aspekt untersuchen zu lassen ! Das Flieger-Magazin kommentierte dieses Ereignis mit dem Satz: Zurück in die Zukunft der Steinzeit !

Fliegender Palast für König Fahd !

Zwei texanische Unternehmen werden die 747-300, die Boeing im Dezember ausliefern wird, ausgestalten. Der Auftrag geht über 21 Mio \$. Die drei Decks werden zu Büros und Privaträumen gestaltet und per Aufzug verbunden. Unterkünfte für 168 Personen stehen im Plan, dazu eine Intensivstation und ein weltweites, satellitengestütztes Nachrichtensystem. Die Hersteller haben für den Jumbo und die bevorstehenden Arbeiten einen eigenen Hangar errichtet.

OeLP



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

PLAYBOY von Graupner

Aus dem fernen Osten kommt ein Kleinhubschrauber, der von der Firma Graupner in Europa vertrieben wird. Der "PLAYBOY", wie er heißt, ist in erster Linie für den Anfänger im Hubschrauberfliegen gedacht und ebenso konzipiert. Der Baukasten, man muß wohl Montageschritte dazu sagen, enthält alle erforderlichen Teile, die zum Teil, wie zum Beispiel der Hauptrotorkopf, vormontiert sind. Die einzelnen Baustufen sind in nummerierten Plastiksäckchen verpackt, sodaß allfällige Verwechslungen nahezu ausgeschlossen sind.

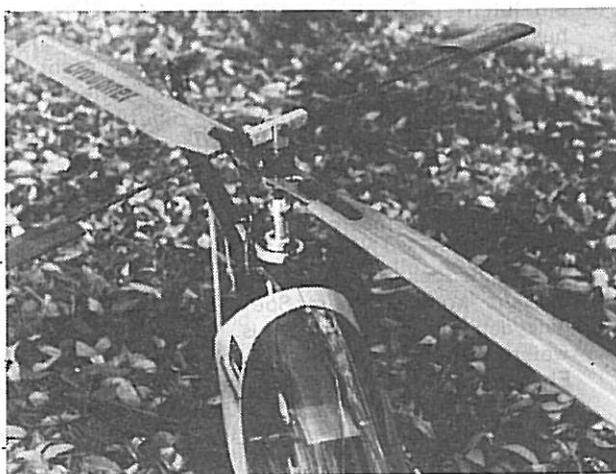
In wenigen Stunden ist das Hubschraubermodell zusammengebaut - nein - geschraubt. Wichtig ist, daß man sich genau an die ausgezeichnete Bauanleitung hält und die einzelnen Baustufen berücksichtigt.

Kurz ein paar technische Informationen: Der PLAYBOY ist mit einer festen Rotorblatteinstellung ausgestattet, dies bedeutet, daß das Heben und Senken des Hubschraubers durch die Rotordrehzahl gesteuert wird. Der kollektive Heckrotor wird über einen stahlverstärkten Zahnriemen, der in einem GFK-Rohr läuft, angetrieben. Nach dem Lösen von 3 Schrauben läßt sich die gesamte Kabine abnehmen, und der "Rest" ist für die Wartungs- und Einstellarbeiten prima zugänglich. 4 Rudermaschinen werden benötigt, um den Kleinhubschrauber zu steuern: 1 Nickservo, 1 Rollservo, 1 Heckrotorservo und ein Motorservo. Als Antrieb wurde der gut eingelaufene (sehr wichtig !) OS Max 25 FSR mit 4 cm³ eingebaut.

Das Flugverhalten des PLAYBOY ist bis auf einen etwas giftigen Heckrotor als nicht besonders problematisch zu bezeichnen. Der Heckrotor wurde mit einem JR-Kreisel (für jeden Anfänger zu empfehlen) beruhigt. Kunstflug ist natürlich keiner drinnen, dafür ist ja der



Der "SPIELKNABE" ist startklar



Ein kurzer Blick auf das Bell-Hiller-System

"Kleine" auch nicht vorgesehen. Für Schwebeflug und ein wenig Herumfliegen (das Richtige für mich) ist der **PLAYBOY** ja vorgesehen und kann dabei viel Spaß bereiten. Der **PLAYBOY** ist ein absolut kofferraumfreundlicher Modellhubschrauber, der noch dazu in wartungs- und reparaturfreundlicher Metallbauweise gefertigt wird. Für den nicht Wettbewerbs-Hubschrauberpiloten ist er natürlich nicht geeignet, dafür gibt es ja spezielle Geräte. Der "Sonntagshuberer" kann mit dem **PLAYBOY** viel Freude haben.

Technische Daten :

Länge ohne Rotor	970 mm
Hauptrotordurchmesser	1030 mm
Heckrotordurchmesser	240 mm
Gewicht	ca. 2500 g
Motor	OS Max 25 FSR
Fernsteuerung	4 Rudermaschinen

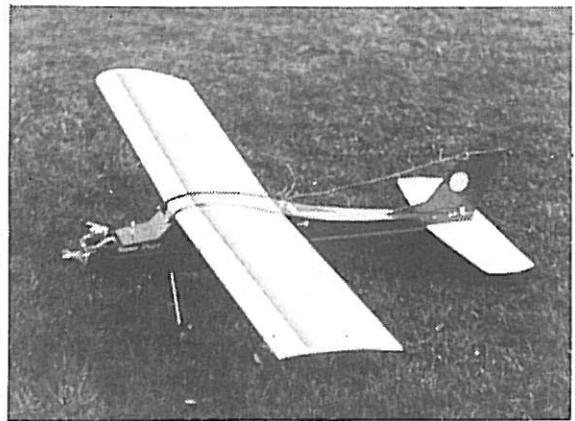
* * * * *

SUPER-CHART

aus dem Hause SIMPROP

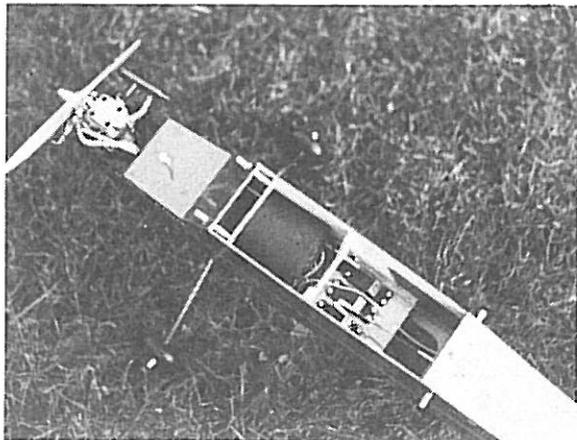
SIMPROP präsentiert einen Trainer der für den Motorflug - Beginner konzipiert wurde. Das Gerät heißt **SUPER-CHART** und man sucht ihn vergeblich im Katalog. Das Flugmodell gibt es in zwei Versionen: einmal mit Rippen und einmal mit beplankter Styroflähe. Ich versuchte die totale Holzversion, also auch die Rippenflähe. Was bietet der Baukasten ? Zunächst springt einem nach öffnen der Schachtel ein Bauplan im Maßstab von 1:1 (mit Bauanleitung und Baustufenfotos) entgegen. Sonst ist nichts drinnen, außer dem vorgebogenen Stahldraht für das Fahrwerk. Anlenkmaterial, wie Ruderhörner, Gabelköpfe etc. sind nicht beigefügt. Alle Holzteile sind aber von einer Super-Qualität (vielleicht stammt daher der Name des Modells ?) und so vorgestanzt, daß nur ein leichter Druck oder ein ebensolches "Anhusen" notwendig ist, daß Teile herausfallen. Balsamesser und Schleifpapier waren nicht notwendig, alle Sperr- und Balsaholzteile konnten dem "sofortigen Verbrauch" zugeführt werden. Wenn nur der Klebstoff schneller abbinden würde! Der Bau des Modells ist derart unproblematisch (es ist ja auch für den Anfänger gedacht !) und aufgrund der einzelnen Baustufenfotos so einfach, daß auch der Ungeübte in wenigen Stunden ein ansprechendes Modell herstellen kann. Der Rumpf besteht komplett aus Sperrholz, sehr stabil und hält daher auch einiges aus. Durch die Steckbauweise ist er schnell zusammengebaut.

Ebenso flott ist die Tragflähe herzustellen. Ein kräftiger Kiefernholm gewährleistet eine stabile und drehsteife Flähe. Das Höhenleitwerk ist auch "gerippt", und nur das Höhenleitwerkflap ist in Vollbalsa. In Vollbalsa ist auch das gesamte Seitenleitwerk aufgebaut. Das rohbaufertige Flug-



modell wurde mit Folie (Rumpf und Seitenleitwerk rot, das Höhenleitwerk und die Tragflähe weiß) bebügelt. Drei Simprop MM Servos für Höhe, Seite und Motordrossel wurden eingebaut (die Servoaufnahmeplatte ist ein eigener Bestandteil des Rumpfes und hat einen zusätzlichen Versteifungseffekt) und als Antriebsquelle einen 3,5 cm³ Viertakter von Hirtenberg montiert.

Neugierig war ich schon auf den ersten Start meiner **SUPER - CHART** (ein Simprop Reim) ! Ein Blick hinaus zum Fenster, die Eisbären liefen in Scharen herum ! Mäßiger Wind. Wohlan, dachte ich - das gesamte Zeug, sprich Startbox, RC-Ausrüstung etc. wurde im Auto verstaut, und ab ging es zur Testwiese. Dort angekommen wurde, bei minus 5 Grad, alles vorbereitet. Der gut eingelaufene Motor (eine Seltenheit bei mir) wurde per Hand angeworfen, und schon hatte ich die Latte quer über meinem Zeigefinger (bei kalten Händen ein wahrer Genuß) und startete und er kommt net, kommt net, kommt net und



Im Rumpf gibt es sehr viel Platz

endlich, er lief ! Ein Rudercheck, und aus der Hand (der Bauer hat leider einen großen Teil der Wiese umgeackert) ging die Post ab. Die SUPER-CHART flog auf Antrieb prima. Während des Fluges konnte ich feststellen, daß der Vogel ungeheuer eigenstabil ist, und wenn er mit Gewalt in eine kritische Fluglage gebracht wird, dann stabilisiert er sich in kürzester Zeit von selbst. Bitte keine Versuche in 5 m Höhe durchführen (eine Empfehlung des Verfassers).

Fassen wir zusammen:

Ein Flugmodell welches aus einem reinen Holzbaukasten seine Auferstehung erlebt, einfach zu bauen und ebenso zu fliegen ist. Die Qualität des Holzes (Sperr- und Balsaholz und die Stanzungen sind hervorragend.

Ein Modell für den Motorflug-Beginner !

Technische Daten:

Spannweite	1460 mm
Länge über alles	1092 mm
Gesamtflächeninhalt	43,86 dm ²
Fluggewicht	ca. 1800 g

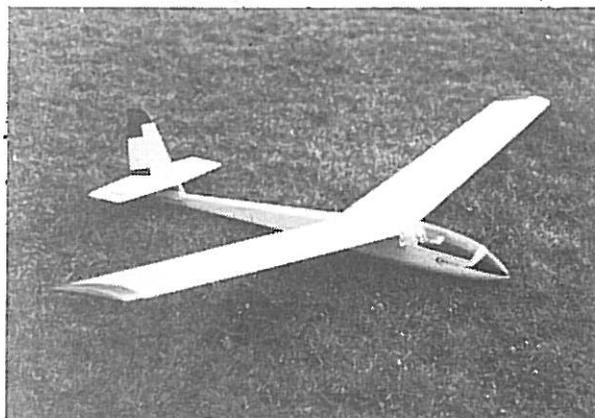
Motor 2,5 - 4 cm³

Das Testmodell wurde mit dem 3,5 cm³ VT 21 von Hirtenberger ausgestattet.

Fernsteuerung Seite, Höhe, Motordrossel (Simprop Star 8).

ASW 15 von Robbe

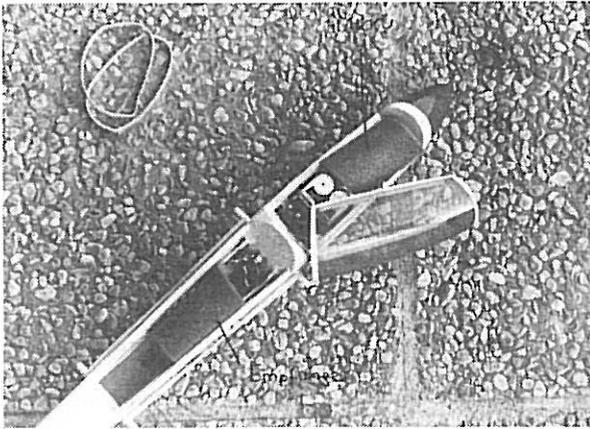
In der Zeit der GFK-Rümpfe zieht vielleicht so mancher sein Näschen hoch und wischt einfach den Gedanken, einen reinen Holzsegler zu bauen, einfach vom Tisch. Dieser Trend läßt sich bereits beim oft zitierten "blutigen Anfänger" feststellen: Kunststoff - an allen Ecken und Enden, und wie ein richtiger Segler muß er ausschauen! Nun, der Anfänger sollte meiner Meinung nach, einmal Erfahrungen sammeln und mit reinen Holzmodellen beginnen.



Die ASW 15, ein bildhübscher Holzsegler

Robbe hat, als Neuheit für 1983, einen Vollholzsegler herausgebracht, der auch einen Semi-Scale-Look hat: die ASW 15. Das Segelflugmodell wird ausschließlich aus Sperrholz und aus Balsaholz gefertigt, was ich auch beim Öffnen der Schachtel bemerkte: Holz, Holz und wiederum Holz. Na, und so spielte ich einmal wieder einen Woody-Woodpecker und begann mit dem Bau. Alle Rippen, Spanten etc. sind bereits vorgestanz und benötigen nur manchmal die Assistenzleistung eines Balsamessers.

Das Segelflugmodell wird ausschließlich aus Sperrholz und aus Balsaholz gefertigt, was ich auch beim Öffnen der Schachtel bemerkte: Holz, Holz und wiederum Holz. Na, und so spielte ich einmal wieder einen Woody-Woodpecker und begann mit dem Bau. Alle Rippen, Spanten etc. sind bereits vorgestanz und benötigen nur manchmal die Assistenzleistung eines Balsamessers.

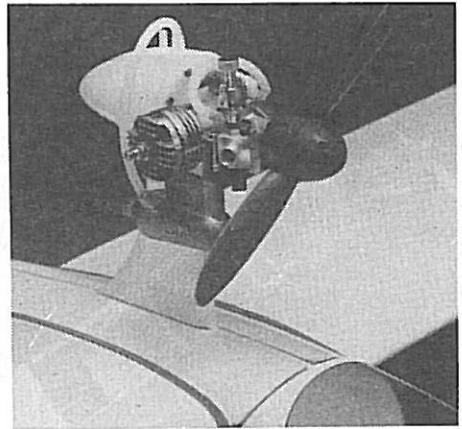


Der Holzrumpf ist ausreichend für die Aufnahme der Fernsteuerung dimensioniert

Der Bau des Seglers geht aufgrund der sehr guten Bauanleitung (Bauplan und Baustufen-skizzen selbstverständlich mit einbegriffen) verhältnismäßig rasch vor sich, man muß nur warten bis die einzelnen Klebestellen trocken sind. Bald stand die ASW 15 schleifbereit vor mir (gerade beim Rumpf gibt es unheimlich viel zu schleifen). Als ich schon das Schleifpapier "im Anschlag" hatte, dachte ich an die Unmenge des köstlichen Balsa-staubes und rief nach meinem Sohn. Wozu? Der stand die ganze Zeit mit laufendem Staubsauger dabei. Alle waren glücklich: meine Frau und ich, nur leider nicht mein Sohn.

Die Rippenfläche (zweiteilig) und das in Stegbauweise hergestellte Höhen- und Seitenleitwerk wurden mit Folie bebügelt. Der Rumpf erhielt eine Vorbehandlung mit verdünntem Epoxy, einen Hauch von Spritzkitt und eine weiße Deckschicht. Zwei Robbe-Servos wurden unter der geräumigen Haube montiert, und fertig war die ASW 15. Um eine größere Ausgangshöhe zu erreichen wurde der Robbe Pylon-Tank mit einem Enya 09 Motor verwendet.

Die ASW 15 wurde auf meiner Einflug- und Testwiese zusammengebaut und zunächst der



Der Pylontank mit Hilfsmotor

Gleitflugtest absolviert. Das Modell flog super, es ist auch sehr leicht (920 Gramm!). Der Hilfsmotor wurde gestartet und nach oben ging es ab. Der kleine Enya machte seine Sache recht gut. Nachdem der Sprit alle war wurde der Versuch unternommen, das Modell in eine kritische Lage zu bringen. Es ging fast nicht, denn die ASW ist gewaltig eigenstabil. Man kann auch sehr lange segeln, und wenn auch noch eine Thermik (im Winter ein Wunschtraum) dagewesen wäre, dann (ein Wunschtraum für den Sommer). Der Segler fliegt natürlich sehr langsam und bedarf keiner blitzschnellen Reaktionen des RC-Piloten.

Abschließend darf ich festhalten, daß die ASW 15 von Robbe ein ideales Anfängermo-dell für den Einsteiger (-in) in den RC-Flug darstellt. Das Modell ist einfach zu bauen und ebenso zu fliegen und schaut überdies wie ein "richtiger" Segler aus.

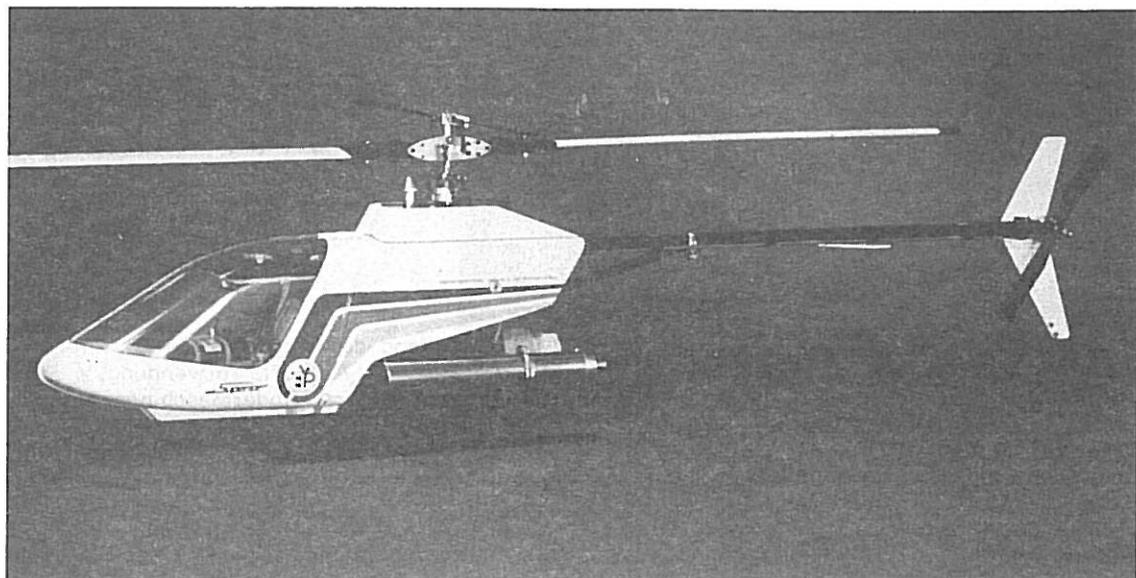
Technische Daten:

Spannweite	2160 mm
Rumpflänge	1130 mm
Tragflächeninhalt	41 dm ²
Höhenleitwerksinhalt	5,5 dm ²
Fluggewicht	920 g
Fernsteuerung	Robbe-Promars
Hilfsmotor	Enya 09

Modellsport MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE
webra

Neu von *Schlüter*

Schlüter **Superior**

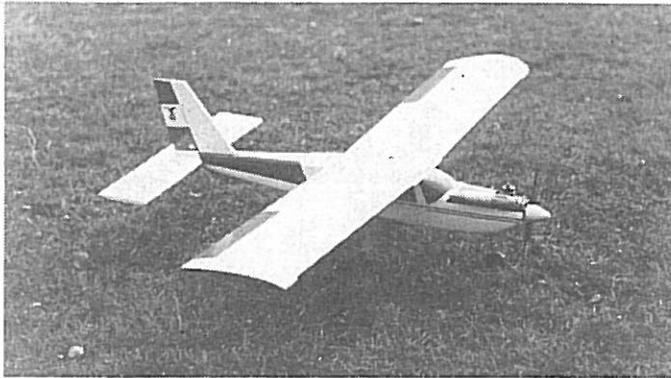


Neu von GUNDERT
SURFI

KATALOGE im Fachhandel
erhältlich



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



SIERRA

v. Aviomodelli

In der gewaltigen Liste der sogenannten Trainermodelle fällt auch die **SIERRA** von Aviomodelli auf. Ein gutmütiger Hochdecker in Cessna-Look, der über Seiten-, Höhen- und Querruder zu steuern ist.

Den Baukasten kann man als Komplett-Baukasten bezeichnen, denn vom Anlenkungsmaterial angefangen bis zu den Rädern, ist alles drinnen (auch die Torsionsanlenkungen der Querruder). Der Rumpf ist aus dem Kunststoffmaterial Duraflex hergestellt und besitzt eine mattglänzende weiße Deckschicht. Die Tragfläche ist aus beplanktem Styropor und das Seiten- sowie Höhenleitwerk sind "Balsabretteln". Der Arbeitsaufwand für das Modell ist als gering zu bezeichnen. Was ist zu tun? Die Tragflächenhälften sind nach dem Anbringen der Nasenleisten und der Randbögen miteinander zu "verpoxen", die Querruder einzubauen, das Seiten- und das Höhenleitwerk zu verschleifen, und schon steht die **SIERRA** rohbaufertig auf dem Werk Tisch. Der Motor wird stehend eingebaut. Dies ist leider vom Hersteller bei der Fertigung des Rumpfes bereits vorgegeben. Ich könnte mir die **SIERRA** mit hängendem Motor, der unter einer Motorhaube versteckt ist, vorstellen. Das Bugrad ist als nicht lenkbar vorgesehen.

Machen Sie sich die kleine Arbeit und funktionieren Sie es zu einem lenkbaren Rad um. Sie werden bei jedem Bodenstart dankbar sein! Daß ich nicht vergesse! Dem Bauplan liegt auch eine deutsche Bauanleitung bei, die der österreichische Importeur verfasst ließ. Eine klasse Idee, denn wer von uns kennt schon italienische Fachausdrücke. Come?

Die **SIERRA** wurde vorführmäßig hergerichtet (manche sagen auch "aufgemascherlt"), indem die Flächen und das gesamte Leitwerk weiß gebügelt wurden. Der Rumpf wurde noch mit ein wenig Farbe aufgefrischt, und schon stand eine schicke Maschine da.

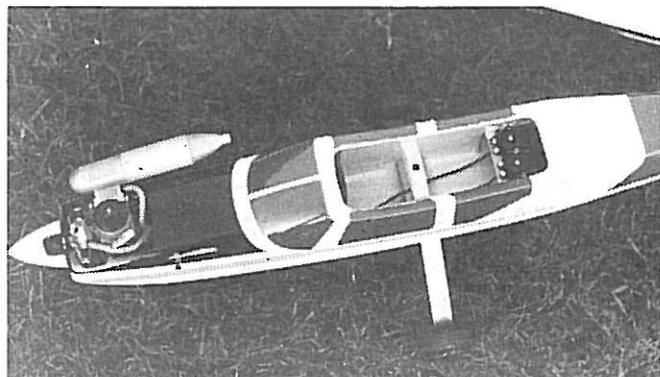
Als Motor fand der Webra Speed 20 mit dem leisen Resosilent Auspuff Verwendung. 4 Stück Webra Super Sport Rudermaschinen wurden eingebaut. Der Probeflug verlief so, wie man es von einer Trainingsmaschine erwartete: ohne Schwierigkeiten. Der Vogel ist sehr eigenstabil und kann sich auch ohne Querrudereinsatz um die Kurven "schleichen". Bewährt hat sich, wie vorhin erwähnt, das lenkbare Bugrad beim Bodenstart.

Zusammenfassend muß ich sagen, daß die **SIERRA** ein mehr als preiswerter Baukasten in Komplettausstattung ist. Beim Bau und beim Fliegen des Modells gibt es keinerlei Probleme. Mit einem Wort, ein ideales Modell für den Modellflieger, der mit Querrudern zu fliegen beginnt. Ciao!

Technische Daten :

Spannweite	1500 mm
Rumpflänge	1070 mm
Tragflächeninhalt	37,5 dm ²

Motor	3,5 cm ³ (Webra Speed 20)
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer, Motor- drossel (Webra 5 ⁺² FMSI)



Ein Blick in das Innere des Rumpfes

Graupner

OS MAX FT 120
Viertakt-Boxermotor
2x9,95 cm³ Hubraum
Leistung 0,88 kW
(1,2 PS), Drehzahl
2000 ... 9000
U/min
Best.-Nr. 1478

OS MAX FS 120
Viertaktmotor
19,96 cm³ Hubraum
Leistung 0,96 kW
(1,3 PS), Drehzahl
2000 ... 11000
U/min
Best.-Nr. 1495

OS MAX FS 80
Viertaktmotor
12,96 cm³ Hubraum
Leistung 0,56 kW
(0,8 PS), Drehzahl
2000 ... 11000
U/min
Best.-Nr. 1494

Ausführliche Angaben
im Graupner Hauptkatalog

Die großen **3** von OS
Leicht und leistungsstark
Präzise, langlebig
Preisgünstig

Graupner

Modelle
Modellmotoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

OS, weltgrößter Modell-
motoren-Hersteller, hat die
längste Erfahrung in der Fer-
tigung von Viertaktmotoren.



MAC 100

F3A Kunstflugmodell

Das neue Kunstflugprogramm der internat. Modellflugkunstklasse F3A, das sogenannte Turn-Around-Programm (TAP), hat doch einiges Umdenken in der Konstruktion der Modelle erforderlich gemacht.

Zum Ersten sollte man bedenken, daß in das sogenannte Fenster nun 3 Figuren geflogen werden müssen. Daher soll das Modell schnell auf die maximale Geschwindigkeit kommen, in der Vertikalen aufwärts die Geschwindigkeit nicht zu schnell abbauen und in der Vertikalen nach unten nicht zu schnell beschleunigen, damit das Programm rund und ruhig wird. Alle diese Komponenten habe ich versucht in meinem neuen Modell **MAC 100** zu verwirklichen. Durch die Herabsetzung des Gesamtgewichtes auf 3,30 kg bei einer Spannweite von 1,60 m, hat das Modell **MAC 100** vorerst einmal eine große Beschleunigung, verliert nach oben nicht so schnell an Geschwindigkeit und beschleunigt nach unten daher auch weniger. Dieses geringe Gewicht habe ich durch folgende Maßnahmen erreicht: Der Wegfall des Bugfahrwerkes, die geringe Rumpflänge, daher durch den kürzeren Hebelarm der Wegfall von aufwendigen Mixereien der Flaps und der dafür notwendigen Servos. Weiters die Anlehnung an ein Großflugzeug und daher keinerlei Rumpferschnitt. Die ruhige und stabile Flugeigenschaft wurde durch ein neues Profil gewährleistet.

Ebenso ist die größere Flächentiefe ein Garant für gute Flugeigenschaften. Günstig gewählte Hebelarme und die perfekt durchdachte Anordnung der Ruder hat zur Folge, daß schon bei geringen Ausschlägen Wirkung erzielt wird, daher fast kein Luftwiderstand. Als Fernsteuerung wurde die Robbe Pro Mars Rex verwendet. Durch die große Anzahl von Robbe Servos ist es möglich, für jede Funktion genau das richtige Servo zu finden, d.h. Stellkraft, Stellzeit, Auflösung etc. können optimal gewählt werden. Weiters eine große Gewichtsersparnis ist der neue Miniempfänger von Robbe. Als Antrieb wurde ein Picco RC 60se gewählt, ein Kraftwerk von einem Motor, mit dem es Spaß macht, zu fliegen. Das große Drehmoment des Motors verleiht dem Modell genügend Kraft, um die Figuren genügend groß und sicher zu fliegen. Eine weitere Gewichtsersparnis wurde durch das Finish mit dem Sikkens Autobase Zweischichtlack erzielt. Dieser Lack wird in zwei Schichten lackiert und ist mit einer ganz dünnen Schicht schon deckend.

Alles in allem kann ich sagen, daß ich wiederum ein sehr gutes Modell konstruiert und gebaut habe.

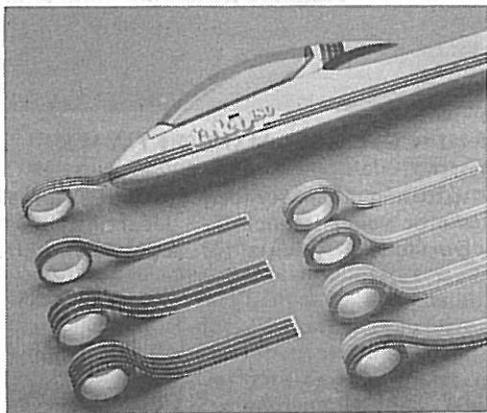
Baupläne und Auskünfte über die **MAC 100** für das F3A-Programm 1984 gibt es beim Flying Dworak Team, Edisonstraße 30 9020 Klagenfurt. Glück ab - gut Land Ing. Manfred Dworak





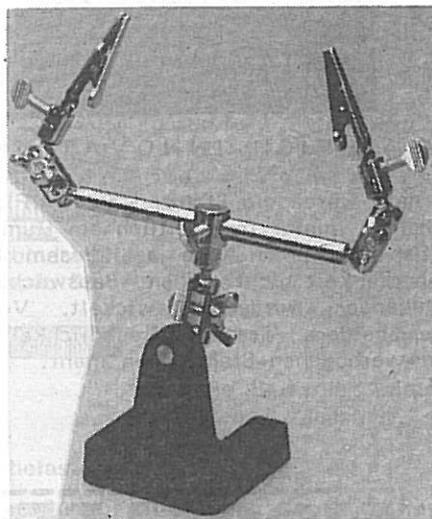
Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner



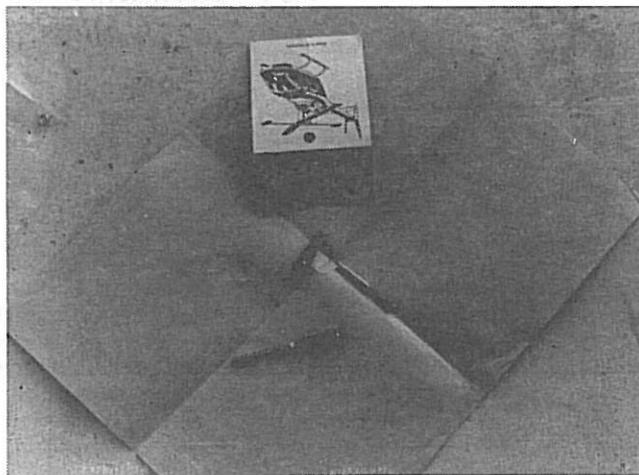
KIRICK - ZIERSTREIFEN

Die Zierstreifen haften sehr gut auf allen glatten und staubfreien Werkstoffen und Anstrichen. Die Farbstreifen werden von einer transparenten Deckschicht festgehalten, die nach dem Aufkleben abgezogen wird.



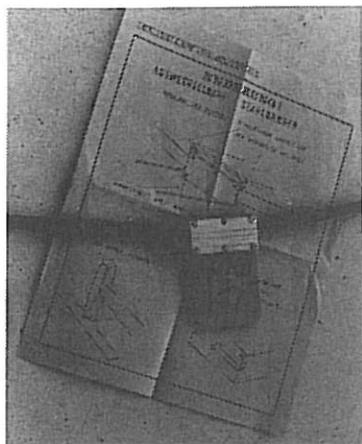
DIE "MECHANISCHE HAND"

von GRAUPNER. Die Sache für Lötarbeiten und fixieren von Kleinteilen.



KAVAN - ZUBEHÖR für Großmodelle

Als Zubehör für Großmodellpiloten präsentiert KAVAN Löthülsen und Kugelgelenkanschlüsse für 3 mm Gewinde.



AIRFISH-INNOVATION

Bis dato waren die Stahlzungen zur Flächen-aufnahme immer fest seitlich am Rumpf des Airfish montiert. Auch bei diesem Modell blieb die Zeit nicht stehen - auswechselbare Stahlbänder wurden entwickelt. Vorteile: Eine bessere Transportfreundlichkeit und keine verbogenen Stahlzungen mehr.



Der GK - MULTITANK

wird nun auch für den 3,5 cm³ Viertaktmotor von Hirtenberger gefertigt. Der ideale Aufsatz für Segelflugmodelle.

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

Name: _____

Adresse: _____

BITTE ÜBERSENDEN SIE MIR
INFORMATIONSMATERIAL ÜBER

FLUG/SCHIFF

AUTO

EISENBahn SPUR-N

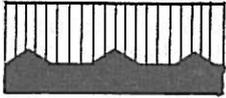
Kleine Klebekunde

Eine Klebung ist eine feste Verbindung von Teilen durch eine Klebstoffschicht.

Der Kleber härtet durch Trocknen oder chemische Reaktion aus und hält dadurch die Materialien zusammen.

Zwei Faktoren beeinflussen die Haltbarkeit einer Klebung:

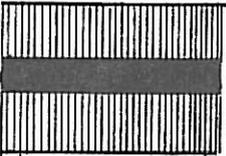
Einmal die Haftung des Klebers an den zu verbindenden Flächen - Adhäsion.



Eine hohe Adhäsion wird dann erreicht, wenn zwischen der Oberfläche des Werkteils und dem Klebstoff ein enger Kontakt entsteht. Das ist nur möglich, wenn sich zwischen Klebstoff und Werkteil keine Fremdstoffe befinden. Die Klebfläche muß daher sauber, fett- und staubfrei sein. Die Adhäsion kann durch Anrauen der Materialoberfläche mit Schleifpapier verbessert werden, weil dadurch

das Werkstück von Fremdstoffen gesäubert wird.

Der zweite Faktor ist der Zusammenhalt der Klebstoffteile (Moleküle) untereinander - Kohäsion.



Die Kohäsion ist abhängig von der Qualität des Klebstoffes. Je besser der Klebstoff, desto besser die Kohäsion.

Beim Kleben selbst kann die Kohäsion optimal genutzt werden, wenn der Klebstoff gleichmäßig und nicht unnötig dick aufgetragen wird.

Für die Klebpraxis sind drei Punkte besonders wichtig:

1. die günstige Gestaltung der Klebestelle nach Form und Größe.
2. die richtige Vorbereitung der Klebeflächen (entfetten mit Lösungsmittel und anrauen!).
3. die Wahl des am besten geeigneten Klebers - UHU hat ein komplettes Kleberprogramm, mit dem sich praktisch jedes Klebeprogramm optimal lösen läßt.

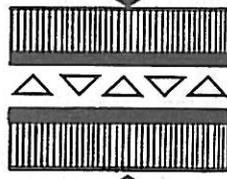
1. Die günstige Verklebung

Über die Haltbarkeit einer Klebestelle entscheidet u.a. die Art der Beanspruchung. Mit Hilfe einfacher Mittel können gefährdete Klebestellen verstärkt und somit haltbar gemacht werden.

Ein Tip vor dem Verkleben:

Die zu verbindenden Klebeteile vor dem Verkleben aneinanderhalten und dabei so bewegen, wie sie später beansprucht werden. Dadurch wird erkennbar, welche Kräfte in welcher Richtung wirken. So kann die Klebestelle am besten angelegt und durch zusätzliche Verstärkungen.

1. Zugbeanspruchungen



Bei dieser Beanspruchungsart wird die gesamte Klebestelle gleichmäßig belastet, und zwar senkrecht zur Klebefläche.

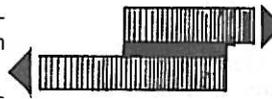
Als Verbindungsform kommt praktisch nur der stumpfe Stoß in Frage.



Er bietet eine kleine Klebefläche und eignet sich nur dann, wenn geringe Belastung aufgenommen werden muß.

2. Scherbelastung

Wenn auf Zug beanspruchte Klebungen verstärkt werden sollen, wird damit auch die Beanspruchungsart geändert.



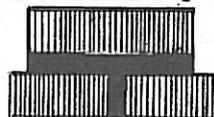
Aus der Zugbeanspruchung wird eine Scherbelastung, bei der parallel zur Klebefläche gerichtete Kräfte wirksam werden.

a) die Schäftung ist eine Alternative zum stumpfen Stoß.



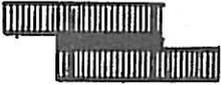
Durch Anschrägen vergrößert sich die Klebefläche. Scherkräfte werden wirksam und damit steigt die Belastbarkeit.

b) Die einseitig oder zweiseitig aufgesetzte Lasche vergrößert die



geringe Klebefläche beim stumpfen Stoß oder bei der Schäftung.

- c) Stabil ist auch die **einfache Überlappung**, die eine große Klebefläche schafft und damit hohe Belastungen zuläßt.



3. Spalt- und Schälbeanspruchung

Die ungünstigsten Belastungsarten für Klebverbindungen sind Spalt- bzw. Schälbeanspruchungen.

Bei der Spaltkraft, die bei starren Materialien auftritt, wirkt die volle Belastung nur in einem sehr kleinen Bereich, so daß die Klebefuge sehr stark beansprucht wird.



Schälkräfte, die bei flexiblen Materialien auftreten, belasten das Material ebenfalls nur an der Klebefuge, so daß es sich aufrollt und damit vom festen Untergrund abgeschält wird.

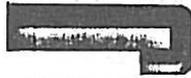


Gegen Spalt- bzw. Schälbeanspruchungen kann die Klebestelle verstärkt werden durch:

- Aufkleben eines versteifenden Materialstreifens auf den flexibleren oder dünneren Werkteil.



- Herumführen des schälempfindlichen Teiles um die Stirnkante des steiferen Teiles.



- Abrunden der besonders anfälligen Ecken.



- Umlegen einer Manschette.



II. So klebt man besser

Tips zum Vorbereiten der Klebeflächen

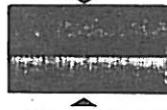
1. Oberfläche von Rost, Lackresten und anderen Fremdstoffen reinigen.
2. Oberflächen durch Schleifen anrauen.
3. Klebeflächen gründlich entfetten. Geeignet sind Aceton, Benzin, Alkohol.
4. Klebestellen trocknen lassen.
5. Vorbereitete Flächen nicht mehr berühren, um Übertragung von Hautfetten zu vermeiden.
6. Klebstoff gleichmäßig und dünn auftragen. (Bei Kontaktklebern auf Abluftzeit achten!)

7. Schmutz und Staub von frisch mit Klebstoff eingestrichenen Flächen fernhalten. Schleifarbeiten unterbrechen, bis die Teile zusammengefügt sind.

III. Die unterschiedlichen Klebstoffarten

1. Lösungsmittelkleber mit Kontakteigenschaft

Kontaktkleber, wie z.B. Greenit, eignen sich zum Verkleben nichtporöser Werkstoffe. Beim Kontaktkleben werden grundsätzlich beide Materialflächen mit Klebstoff **dünn** eingestrichen. Nach ca. 7-12 Minuten - wenn das Lösungsmittel von den Klebeflächen verdunstet ist (Fingerprobe) - werden die beiden Teile kurz und fest zusammengedrückt.

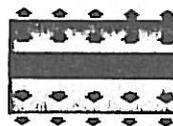


In den beiden letzten Jahren ist die Herstellung eines besonders sauberen und leicht zu handhabenden Klebstoffes gelungen. **Greenit**, das tropf- und fadenfreie Klebegel mit der großen Klebekraft. **Greenit** kann paßgleich nachreguliert werden, wenn beide Teile nicht sofort exakt aufeinanderliegen.

2. Lösungsmittelkleber ohne Kontakteigenschaft

Lösungsmittel bestehen aus Kunstharzen bzw. Kunstkautschuken, die in Lösungsmittel verflüssigt sind. Durch Verdunstung des Lösungsmittels verfestigt sich der Klebstoff-Film. Das Lösungsmittel muß also durch das Material oder der Klebefuge entweichen können. Dies gelingt bei durchlässigen Werkstoffen wie Holz, Papier, Pappe und Leder. Dichte Werkstoffe wie Porzellan oder Hartkunststoffe lassen sich mit Lösungsmittelklebern, wenn die Klebefläche schmal und langgestreckt ist, verkleben, so daß das Lösungsmittel seitlich entweichen kann. Wenn nur eine der zu verklebenden Werkstoffe das Lösungsmittel durchläßt, ist eine zufriedenstellende Härtung sichergestellt.

Viele Kunststoffe werden von Lösungsmittelklebern mehr oder weniger angegriffen oder gar aufgelöst. Informieren Sie sich deshalb auf der Kunststofftabelle über die entsprechenden Verklebungsmöglichkeiten.



3. Zwei-Komponenten-Kleber

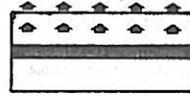
Das Hauptanwendungsgebiet von Zwei-Komponenten-Klebern sind nichtporöse, feste Materialien wie z.B. Metalle, Glas, Keramik und Hartkunststoffe. Diese Werkstoffe lassen Lösungsmittel nicht durch und können mit einem Lösungsmittelkleber schlecht verbunden werden. Deshalb muß ein durch chemische Reaktion härtender Kleber eingesetzt werden.



2-Komponenten-Kleber besteht aus Härter und Binder, die nach dem Zusammenmischen beider Komponenten verarbeitet werden und extrem hohen Belastungen (bis zu 300 kg/cm²) standhalten.

4. Wäßrige Kleber

Wäßrige Kleber, wie z.B. UHU coll, bestehen aus feinsten Kunstharzteilchen, die in Wasser aufgeschwemmt sind. Sie haben eine milchweiße Farbe. Nach der Verdunstung des Wassers bilden die Kunstharzteilchen einen praktisch farblosen Klebefilm.



Auch hier muß mindestens eines der zu verklebenden Teile porös sein, damit das Wasser verdunsten bzw. zwischen den Poren des Materials abwandern kann.



FRÖHE WEIHNACHTEN +
PROFIT 1984

wünscht Ihnen und Ihren Angehörigen

GUTSCHEIN
Gegen Einzahlung dieses Gutscheins
erhalten Sie ein kleines
WEIHNACHTS-PRÄSENT
GRATIS



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

Kunststoffe und ihre Kleber

Kunststofftyp	Erscheinungsform im Haushalt	Erscheinungsform Hobby+ Modellbau	Erscheinungsform am Auto	charakteristische Eigenschaften	Brandtest	geeigneter Kleber
Polystyrol (massiv)	glasklar, transparent und deckend gefärbt: Butterdosen, Eierbecher, Becher, Geschirr, tiefgezogene Kleinmöbel, Spielzeug	Plastik-Modellbaukästen	-	blechern, schoppernder Klang	leuchtend gelbe Flamme, tropft, Rußflocken, süßl. Geruch	UHU plast UHU a-b-s
Polystyrolschaum	Verpackungen, Deckenplatten	Flugmodellrumpfe, Tragflächen, Modellbahn-Landschaft	Schutzverpackung für Warnleuchte etc.	Kügelchen-Struktur sehr leicht	wie massives Polystyrol	UHU por UHU coll UHU stic
ABS (Acrylnitril-butadienstyrol)	Maschinengehäuse, Schallertasten, Armaturengriffe, Telefongehäuse	tiefgezogene Rumpfe, für Flugzeuge und Modellboote, Lokomotivgehäuse, Kamera- und Projektortteile	Kühlergrill, Zierleisten, Lenksäulenabdeckungen	heller Klang	gelbe, flackernde, rußende Flamme, Zimtgeruch	UHU hart UHU a-b-s
SAN (Styrolacrylnitril)	Gerätegehäuse, Drehknöpfe, Drucktasten für Radio- und Elektrogeräte, Kaffeefilter, Geschirr	Tonarm an Plattenspielern, Kamera- und Projektortteile	Leuchtenabdeckungen, Batteriegehäuse	-	riecht nach verbranntem Gummi	UHU hart UHU a-b-s
Polycarbonat	kochwasserbeständiges Geschirr, unzerbrechliche Verglasungen, Lampengehäuse, Skalen	Karosserien von Modellrennwagen, Kabinenhauben, Spulenkörper, Lineale, Zeichendreiecke	Rückleuchtenabdeckungen, Helmvisiere für Sturzhelme	heller Klang	brennt nur in Fremdflamme, blasig, kohl-, teeriger Geruch	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest Greenit UHU a-b-s
Polyacrylat (z. B. Plexiglas)	Lampengehäuse, Verglasungen, Gefäße, Kleinmöbel, Bestecke	Verglasungen von Modellen, Anschauungsmodelle, gravierte Schilder, Lineale, Zeichendreiecke	Leuchtegehäuse	heller Klang	leuchtende Flamme, knistert, fruchtartiger Geruch, tropft, brennt nur in Fremdflamme	UHU hart
PVC (weich + hart)	Folienartikel, Rohre, Gefäße, Bodenplatten, Regenbekl., Schurzen, Gardinenschienen, große Spielfahrzeuge	Folien, Rohre, Plattenmaterial, Zellplanen, Segelkleidung	Innenverkleidung, Lüftungsteile	lappig, weich bis hart	stechender Geruch nach Salzsäure, Flamme hat grünen Saum, brennt nur in Fremdflamme	UHU pvc UHU a-b-s
PVC-Schaum		Verstärkungen in Booten und Caravans	Isolierungen	-	wie PVC	UHU hart
Polyäthylen	Eimer, Becher, Gefäße für Gefrierkost, Meßbecher, Schüsseln, Folien, Flaschenkästen, Mülleimer, Tragetaschen	Behälter, Schutzkappen, Flaschen, Isolierungen, Schalen für Fotochemikalien, Verschlüsse von UHU-Klebertuben	Tanks für Scheibenwaschanlage*, Bremsflüssigkeit, Reservekanister	wachsartiger Griff, schwimmt	riecht bei Verlöschon nach Paraffinkerze, kleine gelbe Flamme mit blauem Kern	NICHT KLEBBAR
Polypropylen	Innenauskleidungen von Spulmaschinen, Handbrausegriffe	chemikalienfeste Behälter, Gießformen für Polyesterharz, Scharniere	Lüfterräder	sehr glatt, schwimmt gefülltes Material kann auch untergehen	wird klar, tropft, gelbe Flamme mit blauem Kern, schwarze Rückstände in der Brandzone, harziger Geruch	NICHT KLEBBAR
Harnstoffharz, Melaminharz	Platten- und Topfgriffe, hitzefeste Gehäuse (Bügeleisen-Oberteile), Schaltergehäuse, Steckdosen, Geschirr	Schaller, Melamin: Deckschicht von Schichtstoffplatten (Resopal)	Elektroteile wie Verteilerkappen etc.	sehr hart, Bruchstellen leicht körnig	kaum anzündbar, brennt nur in Fremdflamme, weißer Saum an Brandzone, gelbe Flamme, stechender Geruch, Melamin, nach Fisch	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest UHU a-b-s
Phenolharz	Griffe, Gehäuse, Schalter und Steckdosen	Grundsichten von Schichtstoffplatten, Leiterplatten für Schaltungen, Isoliermaterial	Schalterteile, Grundplatten für Elektroinstallation, Sicherungskasten	nur braun und schwarz, körnige Bruchzonen	brennt meist nur in Fremdflamme, helle Flamme, rußt, riecht stickig, teerig	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest UHU a-b-s
Glasfaser-verstärktes Polyesterharz	moderne Möbel, Tablett	Rumpfe von Flug- und Schiffsmodellen, Autokarosserien, Formteile	Spoiler, Kotflügelverbreiterungen, Karosserieteile	gelblich, transparent, auch deckend, Glasfasereinlage auf Rückseite oder an Bruchkante sichtbar	gelbe, rußende Flamme, honigartiger Geruch, kohl-, Glas bleibt zurück	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest UHU a-b-s
Glasfaser-verstärktes Epoxidharz	-	Flug-, Schiffs- und Automodellformteile, Rumpfe, Gehäuseeile, Leiterplatten	-	klar oder deckend eingefärbt, Glasfasereinlage an Bruchkanle oder Rückseite sichtbar	schwer anzündbar, kleine gelbe Flamme, rußt, Geruch unterschiedlich angenehm, stechend oder auch später teerig	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest UHU a-b-s
Kunstkauschuk (Gummit)	Dichtungen an Kühlmöbeln und sonstigen Geräten	Zellbodenbeschichtung, Regenbekleidung, Dichtungsprofile	Fußmatten, Dichtlippen an Türen und Fenstlern sowie Lampengehäusen	hochelastisch	riecht nach verbranntem Gummi	UHU plus sofortfest UHU plus endfest 300 UHU plus schnellfest UHU a-b-s Greenit
Zellulosenitrat (Zelluloid)	Kämme, Knöpfe, Puppen, Füllhaltergehäuse transparent wie auch deckend eingefärbt	Kabinenhauben, Verglasungen (selten), Tischtennisbälle	-	federnd elastisch bis hart	brennt heftig braune Schwaden	UHU hart
Vinyl-Mischpolymerisat (Astralon)	Skalen-Folien an Waagen und anderen Haushaltgeräten	Kabinenhauben, Verglasungen, glasklare Tiefziehteile	flexible, glasklare Abdeckungen, Skalen	federnd elastisch	wie PVC	UHU hart

UHU-Klebefahrplan (Lesebeispiel: Metall auf Metall = 4 = UHU plus)

		Papier			flexible Materialien			harte Materialien			Kunststoffe					Holz					
		Papier	Pappe, Karton	Fotos	Textil, Filz	Leder	Gummi	Glas, Porzellan	Stein, Beton, Keramik	Metall	Haushaltskunststoff (Mixer, Fön usw.)	Hartschaum (Styropor)	Weichschaum (Schaumgummi, -stoff)	Resopal, Bakelite, Duroplast	PVC Schwimmiere Plastikvorhänge	Polystyrol (Plastikmodelle)	Kork	Holz, Sperrholz, Spanplatten	Balsaholz	Holz-Furniere	Holzverzahnung Holzverzäpfung
Papier	Papier	1/2	1	2	1	1	3	1	1	1	3	8	3	3	9	7	1	1	1	1	-
	Pappe, Karton		1	2	1	3	3	1	3	3	3	8	3	3	9	3	3	1	6	3	5
	Fotos			2	8	8	8	8	8	8	8	8	3	8	-	8	2	8	8	8	-
flexible Materialien	Textil, Filz				1	3	3	1	3	3	3	8	3	3	9	3	3	1	1	3	-
	Leder					3	3	3	3	3/4	3/4	8	3	3	9	3	3	3	6	3	-
	Gummi						3	10	3/10	3	3/10	10	8	3	3/10	3/4	3/10	3	3/4	3	3
harte Materialien	Glas, Porzellan						4/10	4	4	12	8	3	4	9	12/10	3	4	4	3	4	
	Stein, Beton, Keramik							4	4	12	8	3	4	9	12	3	4	4	3	4	
	Metall							4	12	8	3	4/10	9	12/10	3	4	4	3	4		
Kunststoffe	Haushaltskunststoff (Mixer, Fön usw.)									12	8	3	12	4	12/10	12	12	12	3	12	
	Hartschaum (Styropor)										8	8	8	-	8	8	8	8	8	4	
	Weichschaum (Schaumgummi, -stoff)											8	3	-	3	3	3	3	3	-	
	Resopal, Bakelite Duroplast												4	9	3/10	3	3	3	3	4	
	PVC Schwimmiere Plastikvorhänge													9	3	9	9	9	9	-	
	Polystyrol (Plastikmodelle)														7	12	12	7	3	12	
Holz	Kork															5	3	6	3	4	
	Holz, Sperrholz, Spanplatten																5	6	5	5	
	Balsaholz																5/6	6	6	6	
	Holz-Furniere																		5	5	
	Holzverzahnung Holzverzäpfung																				5

UHU-Klebstoffe:

- ① UHU Alleskleber, UHU Flinke Flasche
- ② UHU stic
- ③ UHU greenit, UHU kontakt
- ④ UHU plus
- ⑤ UHU coll express

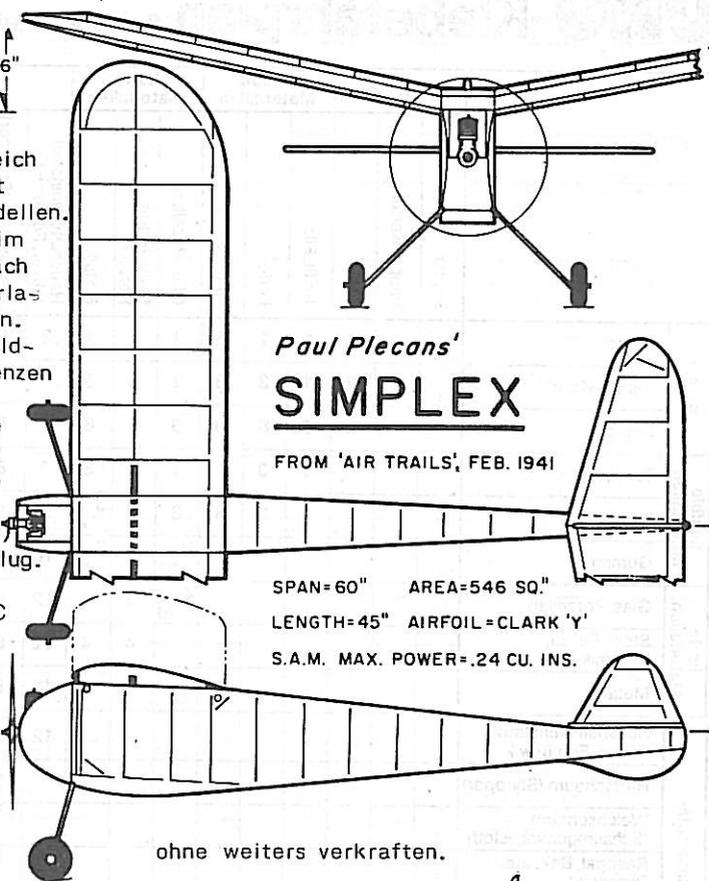
- ⑥ UHU hart
- ⑦ UHU plast
- ⑧ UHU por
- ⑨ UHU pvc
- ⑩ UHU sekundenkleber
- ⑪ UHU a-b-s

...aufgeschnappt!

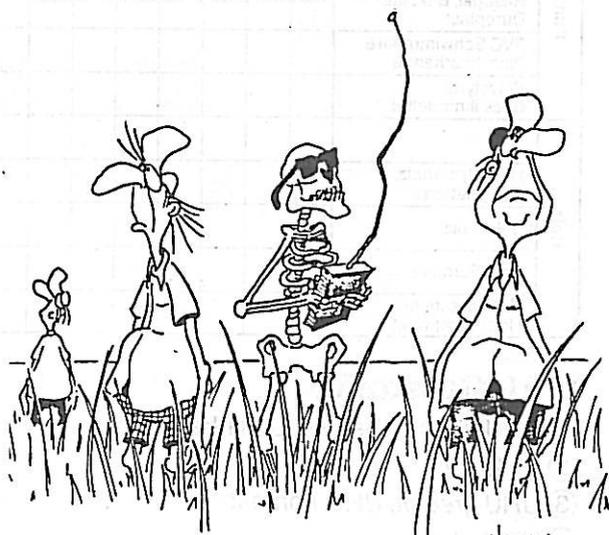
VON Franz Cerny

Oldtimer sind wieder im Kommen. Von den USA ausgehend verbreitet sich eine Sportart langsam auch über Europa. In England bereits populär, hat sie auch Frankreich und Deutschland erfaßt. Es handelt sich um das Fliegen von alten Modellen. Diese müssen nicht unbedingt alt im eigentlichen Sinne sein, sondern nach alten Plänen oder aus alten Unterlagen neu hergestellte Baukästen sein. Es gibt mehrere Kategorien wie Oldtimer, Antique usw., wobei die Grenzen etwa vor 1941, 1945 oder Beginn der 50er Jahre liegen. Die Modelle werden nach den damals geltenden Vorschriften geflogen, sei es Freiflug oder RC-unterstützt. Auch verkleinerte Replikas (mit 0,3 cm³) sind beliebt. Diese meist für Freiflug. Bei der RC-Unterstützung geht es darum, daß man den Motor per RC abstellen und das Modell zum Startplatz zurückholen kann. Während des Motor- und Gleitfluges darf nicht gesteuert werden. Diese Art des RC-unterstützten Freifluges ließe sich auch bei uns praktizieren, während die reine Freifliegerei aus Mangel an geeigneten (großen) Flugplätzen kaum noch durchführbar ist.

Auch alte Segler könnten so geflogen werden. Im Ausland fliegt man im Freiflug aber auch Oldtimer-Gummimotormodelle sowie Fesselflugtypen. Leider gibt es bei uns kaum noch Baukästen aus früheren Jahren. Auch Baupläne sind dünn gesät. Kriegsbedingt gab es in Mitteleuropa auch nicht sehr viele Baupläne von Verbrennungsmotormodellen. Bekannt waren eigentlich nur die K2 und K3 von Kratsch, die Hummel (Otto Maier Verlag - diesen Plan wird man noch am ehesten aufreiben können), der Brummer, die HS 100 (Volkman Verlag), der Goldhahn und die Arado Ar 96 (Wasserflugzeug - ebenfalls von Volkman). Alle diese Modelle waren für den Kratmo 4 ausgelegt - außer dem Goldhahn, dieser für 10 cm³ - und könnten, wohl nicht ganz den Antikvorschriften entsprechend, problemlos mit Motoren von 1,5 bis 2,5 cm³ geflogen werden und würden dennoch eine moderne Fernsteueranlage gewichtsmäßig



ohne weiters verkraften.



Jerry Goodwin

—OHNE WORTE

AIRCOM

Ein echter Partner der Modellbauer



**z.B. für Manfred Dworak,
internationaler F3A-Pilot**

MAC-100 die neue Maschine für Wettkämpfe und anspruchsvollen Modellflug. **Exklusiv bei AIRCOM.**

AIRCOM brachte die neue Supermaschine von Manfred Dworak in Baukastenform. Der neue MAC-100-Bausatz ist ein Schnellbausatz mit verleimtem Balsaholz-Rumpf, ausgelegt für 10 cm³ 2-Takt- oder 15 cm³ 4-Taktmotoren. Dieses Modell entspricht den

neuen MSO-Bestimmungen für die F3A-Klasse.

AIRCOM zeigt Ihnen gerne den neuen MAC-100-Bausatz.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

AIRCOM
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

FESTO-RUTSCHER-RSM-EA

von Franz Zeiner

Ein Flugmodell in reinster Holzbauweise stand vor mir. Im Rohbau war es fertig, bis auf die bevorstehenden Schleifarbeiten. Im Geiste sah ich mich schon hustend im Schleifstaub stehen. Die Umgebung ist wie üblich mit einer Schichte aus Balsastaub überzogen, und auch die Schleifhand schmerzt wahrscheinlich wieder.

Dieses Mal wollte ich mir diese staubige Angelegenheit zu Hause ersparen, und da ich wieder bei der IMA 1983 im Modellbau tätig war, nahm ich das Modell zur Ausstellung mit, in der Hoffnung, den Balsastaub in der Ausstellungshalle zu lassen.

Irgendwann muß meine Abneigung dem Balsastaub gegenüber der Firma FESTO zu Ohren gekommen sein, denn für meine Schleifarbeiten bei der IMA wurde mir ein "Rutscher" zur Verfügung gestellt.

Was mir an dem Gerät sofort imponierte, war, daß der anfallende Schleifstaub durch eine Turbo-Absaugung sofort in einem kleinen Staubsack, der sich am Gerät befindet, abgesaugt wird. (Vielleicht würde ich dadurch nicht mehr Husten müssen?).

Nachdem jetzt die Möglichkeit gegeben war, wollte ich dieses Gerät auf Herz und Nieren testen.

Aufgrund des geformten Griffes und der guten Gewichtsverteilung liegt das Gerät ergonomisch richtig in der Hand. Wodurch ein ermüdungsfreies Arbeiten mit einer Hand, auch über einen längeren Zeitraum, gegeben ist. Auch das Motorengeräusch ist sehr angenehm. Das Schleifpapier wird durch eine einfache zu bedienende Klemmvorrichtung sicher und schnell befestigt. Man kann unter drei Schleifpapierstärken wählen oder mittels einer Lochfixplatte jedes andere Schleifpapier mit den Löchern für die Staubabsaugung versehen. Praktischer geht es noch mit einem Klettverschluß des selbsthaftenden Originalschleifpapiers. (Bild 1).

Nun zum Schleifen selbst: Mein Modell war in kürzester Zeit sauber verschliffen. Der Rutscher wurde auf die zu schleifende Fläche gelegt, mit mäßigem Druck hin und her geführt und schon war die Oberfläche fertig für den nächsten Arbeitsgang. (Bild 2). Aber auch beim Verschleifen von kleineren Teilen, wie z.B. Nasenleiste beim Höhenleit-

werk, ersetzt der Rutscher voll den Schleifklotz. (Bild 3).

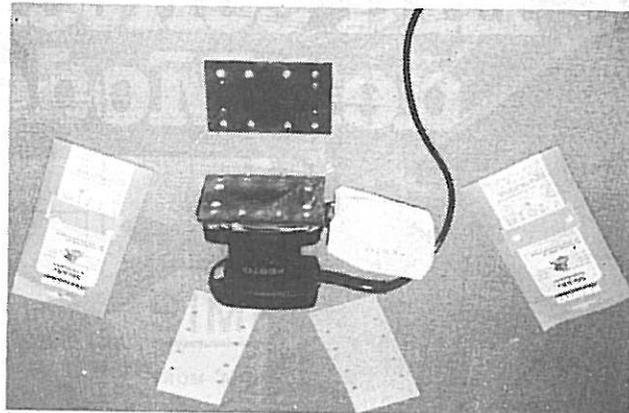


Bild 1



Bild 2

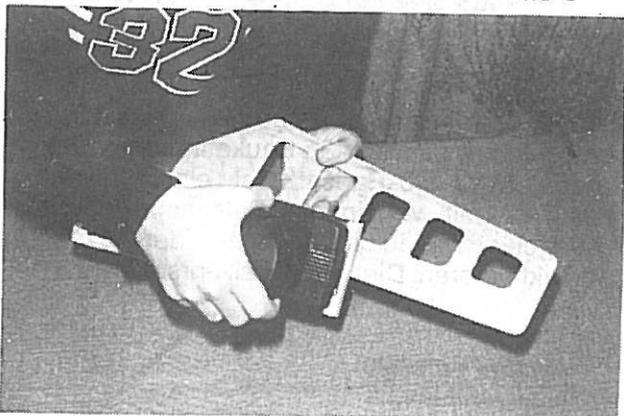


Bild 3

Als nächstes nahm ich eine abachibeplankte Tragfläche, welche in der nächsten Zeit bespannt werden sollte. Vorher mußte aber noch die Oberfläche optimal präpariert werden. Dieser Arbeitsvorgang dauerte mit dem FESTO nur wenige Minuten, und die Fläche war dabei noch gleichmäßiger und gründlicher, als wenn ich mit einem Schleifklotz gearbeitet hätte. Besonders stolz war ich auf die scharfe Endleiste, die sich nach hinten gleichmäßig verjüngte.

Nun nahm ich mir einen GFK-Rumpf zur Hand. Vorerst wurde die Rumpfnah ohne Spachtelauftrag verschliffen. Hat man einen guten Rumpf erwischt, kann auf jegliches Spachteln verzichtet werden. Bei meinem Rumpf war nach dem Ausspachteln der aufgetretenen Löcher ein weiterer Schleifvorgang notwendig. (Bild 4).



Auch an einer angebrochenen Styroporfläche wollte ich den Rutscher RSM ausprobieren. Nachdem ich in die beschädigte Stelle einen neuen Beplankungsteil eingeharzt hatte, trat der Schleifer in Aktion. Erst mit mittlerem, dann mit feinem Schleifpapier wurden die Übergänge glattgeschliffen. Dabei wurde ohne großen Druck gearbeitet mit gleichmäßiger Geschwindigkeit geführt.

Als Zubehör wird von der Firma FESTO auch ein Schleifvlies angeboten. Das Vlies ist genau wie das Schleifpapier selbsthaftend und läßt sich so in Sekunden auswechseln. Während Schleifpapier die Unebenheiten an der Oberfläche einebnet, werden durch das Vlies die höher und tiefer gelegenen Stellen einer Oberfläche gleichzeitig erfaßt. Das bringt besondere Vorteile beim Anschleifen, Reinigen und Anrauen von Oberflächen.

Vor dem Grundieren wurde ein Epoxyrumpf

mit Schleifvlies überschliffen. Auch das Anschleifen des Lackauftrages vor dem nächsten Spritzvorgang war mit dem Rutscher problemlos und überdies gründlicher und wirkungsvoller als ich es bisher gewohnt war. Auch müßte mit dem Vlies bei alten, verschmutzten Lacken eine optimale Oberfläche für eine Neulackierung geschaffen werden können.

Ich bin sicher, es gibt noch mehrere Möglichkeiten, wo man den FESTO-RUTSCHER RSM noch sinnvoll einsetzen kann.

Zum Schluß noch einige technische Daten des Rutschers:

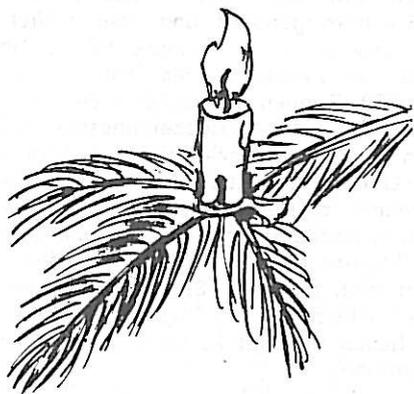
Die Arbeitshöhe betragen 21.000 pro Minute, der Schleifhub ist 2,4 mm und die auswechselbare Schleifplatte hat eine Größe von 80 x 130 mm.

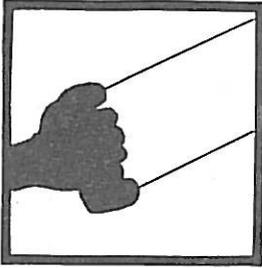
Erwähnen möchte ich noch, daß dieses Gerät für den Modellbauer entwickelt wurde.

Fazit: Für mich, aber auch für jeden anderen Modellbauer - ein unentbehrlicher Helfer in der Modellbauwerkstatt und auch in Wohnungen (Ihre Frau wird es Ihnen zu danken wissen !).

Der RUTSCHER RSM - EA ist sicher nicht der Billigste auf seinem Gebiet, wenn man aber die Vorteile dieses Gerätes zusammenzählt, sowie die hohe Qualität der Geräte der Firma FESTO betrachtet, erscheint der Kaufpreis durchaus gerechtfertigt.

Erhältlich ist der FESTO-RUTSCHER im Fachhandel. Bei Voranmeldung kann der Rutscher im Betrieb bei der Firma Kirchert, Wien, besichtigt und getestet werden.





fesselflug

Dipl.Ing. Heinrich Nitsche /Salzburg

Liebe Flugkameraden !

Ich möchte Euch 2 Berichte von Fesselflugcriterien in Belgien und Deutschland geben. Gleichzeitig ein Siegerbild der EUROPAMEISTERSCHAFTEN 83 zu Kühneggers Bericht in prop 9/10-83.

Vielleicht noch ein Wettbewerbsergebnis des Int.Fesselflugbewerbes in Lugo/Ravena in Italien, Capa d'Oro (Goldpokal) bei dem bei starker Besetzung unsere Teams Fischer - Straniak den 4.Platz mit einer Zeit von 3'30" und das Team Nitsche - Kühnegger den 6. Platz mit einer Zeit von 3'37" über 100 Runden in den Vor- und Semiläufen erreichen konnten. Eine Ergebnisliste liegt leider nicht vor.



1. Kramarenko-Kusnetzov, 2. Rossi-Rossi, 3. Smith-Brown

INT. FESSELFLUGWETTBEWERB in Genk am 23. und 24.Juli 1983 - Belgien.

Bei sehr schönem und sommerlichem Wetter wurde der Belgische Cup in Genk auf dem Europameisterschaftscircl in den Fesselflugklassen Kunstflug, Geschwindigkeit und Mannschaftsrennen ausgetragen.

An diesem Wettbewerb nahmen Fesselflieger aus den Nationen England, BRD, Österreich, Holland, Belgien und Frankreich teil.

In der Fesselflugklasse F2C-Mannschaftsrennen war das Team Nitsche-Kühnegger aus Salzburg genannt und konnte sich nach dem zweitbesten Vorlaufergebnis in das Finale vorarbeiten. Das Finale, welches über 200 Runden zu absolvieren ist, wurde weiters von den ausgezeichneten Holländischen Teams Visser-Buys und Van Uden-Van Uden bestritten. Als Sieger ging das Europameisterteam Visser-Buys hervor. Das Team Nitsche-Kühnegger, welches wieder mit Motorenproblemen zu kämpfen hatte, mußte sich mit dem 3.Platz begnügen.

In den Klassen Kunstflug und Geschwindigkeit haben diesmal keine Österreicher teilgenommen.

18. INTERNAT. FESSELFLUGWETTBEWERB in Bochum im September 1983.

Am 17. und 18.September 1983 wurde wie immer in den Fesselflugklassen F2A-Geschwindigkeit, F2B-Kunstflug und F2C-Mannschaftsrennen dieser große bedeutungsvolle Wettbewerb in Bochum am Ruhrparkgelände zum 18ten Mal ausgetragen.

An diesem traditionellen Bewerb nahmen die stärksten Team-Nationen Holland, England, Deutschland, Dänemark und Österreich teil.

Als einziges österr. Team waren die Salzburger Nitsche-Kühnegger am Start. In den anderen Klassen starteten keine Österreicher. Die Österreicher flogen bereits in den Vorläufen die besten Zeiten von 3'44" und 3'38" über 100 Runden und belegten somit auch im Semifinale den 1. Platz. Die Wetterbedingungen waren durch Regen und böigen Winden äußerst beeinträchtigend auf die Endergebnisse.

Im Finale befand sich unser Team mit dem WM-Team Metkemayer-Metkemayer und dem EM-Team Visser-Buys aus Holland in allerbesten Gesellschaft.

Das österreichische Team Nitsche-Kühnegger konnte sich mit einer Endzeit von über 200

Runden und 7'32" gegenüber den ausgezeichneten Weltklasseteams behaupten und hätten einen langersehnten Sieg nach spannendem Wettkampf nach Hause bringen können.

Am Start waren insgesamt 22 Teams.

Das Siegerfoto vom Int. Fesselflugwettbewerb in Genk. Von links, obere Reihe: Nitsche, Visser, v.Uden - darunter Kühnegger, Buys und van Uden.



IX. NOGRAD KUPA vom 23.-25. September 1983 Internationaler Fesselflugwettbewerb in Salgotarjan / Ungarn

Ein Bericht von Franz Wenzel

Im vorigen Jahr noch alleiniger Vertreter der österreichischen Kunstflieger, waren wir dieses Jahr schon zu dritt.

Avi Messinger, Harald Pokorny und ich, Franz Wenzel.

Donnerstag, den 22. September, fuhr ich mit meiner Gattin ohne Schwierigkeiten über die Grenze nach Budapest, Richtung Miskolc bis Hatvan und dann nach Norden bis Salgotarjan. Schönes Wetter begleitete uns. Die Fahrt dauerte ca. 5 Stunden. Gleich nach der Stadtgrenze liegt der Flugplatz. Hier wurden wir herzlich begrüßt. Das Training war schon voll im Gange. Auch ich absolvierte zwei Trainingsflüge. Der Platz war von Pappeln umgeben und ließ Leinen in voller Länge von 21,5 m zu.

Anmeldung 1.000 Forint d.s. ca. 500,- ÖS für Nenngeld, Quartier, Verpflegung, Trinkgläser, T-shirt, Hut und Urkunde in einer Plastiktasche.

Abendessen in einem Restaurant nahe des Platzes. Auch das Quartier, ein neu erbautes Sporthotel, war nur 5 Gehminuten entfernt.

Freitag, 23. September :

Nach einer angenehmen, aber kalten Nacht, Frühstück im Restaurant. Bei der Eröffnung sprachen Honoratioren und Organisatoren.

Eine gut deutschsprechende Dolmetscherin übersetzte: Fünf Punkterichter, aus Polen, CSSR und Ungarn beurteilten. 29 Teilnehmer aus Polen, CSSR, Ungarn und Österreich waren am Start.

Pünktlicher Beginn des 1. Durchganges. Mit Startnummer 9 flog ich mein Programm. Bei der Flugfigur Stundenglas mußte ich nach einer Windboe abrechnen, es war kein Leinenzug mehr da. Na ja, aber das Modell blieb heil.

Eine Stunde Mittagpause. 15,30 Uhr war dann der 1. Durchgang zu Ende.

Mit 2532 Punkten lag ich an 11. Stelle.

In Führung war der Vorjahressieger, Piotr Zawada aus Polen mit 2998 Punkten. Zweiter war Attila Moroz aus Ungarn. Er erreichte 2948 Punkte.

Samstag, 24. September :

Avi Messinger und Harald Pokorny, die in der Nacht angereist waren, flogen den 1. Durchgang nach. Avi Messinger 2806 und Harald Pokorny 2533 Punkte.

Danach begann der 2. Durchgang. Mein zweiter Flug war besser, 2835 Punkte. Messinger brachte es auf 2782 und Pokorny erzielte 2789 Punkte. Auch jetzt lag noch immer Piotr Zawada in Führung. Er erflog

2989 Punkte vor Attila Moroz, der es auf 2975 Punkte brachte.

Avi Messinger flog seinen selbstgebauten und gut laufenden 7,5 cm³ Motor. Pokorny und ich flogen einen HP 40 Acro. Die Polen Super Tigre 46 und HP 40, auch der Tscheche einen HP 40. Die Ungarn dank meiner Hilfe auch schon mehrere HP 40, ansonst FOX, VECO, MVVS und MOKI.

Das Abendessen am Platz war sehr romantisch. An 5 Lagerfeuern wurden Würst, Speck, Zwiebel und Paprika gegrillt. Dazu gab es reichlich Bier und Barack. Puh, wie wird da wohl der morgige Flug!

Bis spät in die Nacht wurde noch gefeiert.

Sonntag, 25. September:

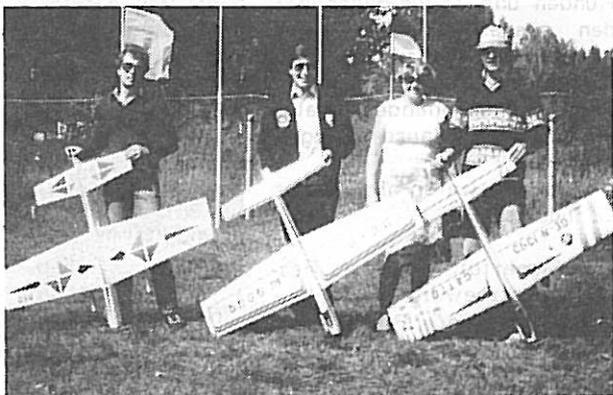
Nach leicht verregener Nacht, pünktlicher Beginn des 3. Durchganges. Vormittag mäßiger Wind. Pokorny und Messinger, die um 6 Uhr morgens noch je einen Trainingsflug machten, flogen gleich zu Beginn. Pokorny 2770, Messinger 2841 Punkte und Zawada wieder 3021 Punkte. Der Wind wurde stärker. Nach der Mittagspause flog der Zweitplatzierte mit einem altbewährten Modell, einem Nobler, einen Traumflug und erhielt 3089 Punkte. Das war der Sieg. Danach flog ich und erreichte 2845 Punkte - 4. Platz. Noch zittern bis Ende des Durchganges, doch die Punkte hielten.

Ich blieb noch bis zur Siegerehrung und anschließend Bankett, bei dem kostbare Kristallvasen, gespendet von der heimischen Industrie, als Preise überreicht wurden. Auch in dieser Nacht wurde es sehr früh. Am Morgen reisten wir mit dem Versprechen wieder zu kommen, ab.

Die Ergebnisse :

- | | |
|-------------------|---------|
| 1. Morocz Attila | 6064 P. |
| 2. Piotr Zawada | 6019 P. |
| 3. Tokaji Tamas | 5792 P. |
| 4. Franz Wenczel | 5680 P. |
| 7. Avi Messinger | 5647 P. |
| 9. Harald Pokorny | 5559 P. |

Insgesamt starteten 29 Piloten.

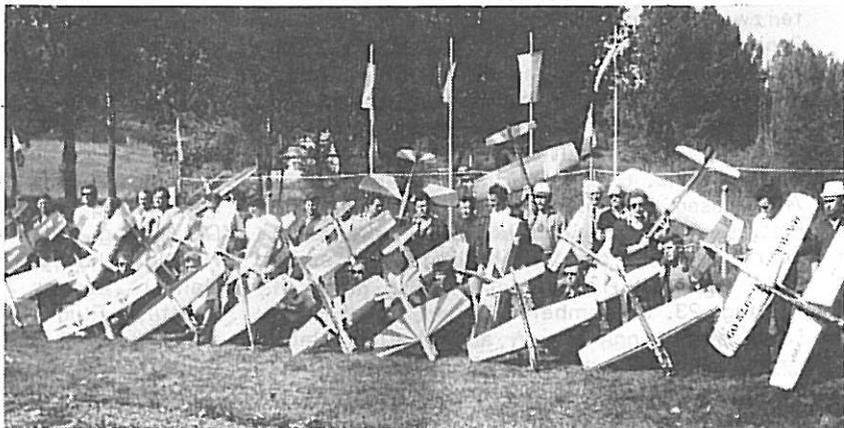


Unsere Mannschaft von links: Avi Messinger, Harald Pokorny, Waltraud Wenczel und Franz Wenczel.



Noch lange dauerte der Samstagabend. Hier im Gespräch Franz Wenczel mit dem CSSR Mannschaftsführer, der auch den Dolmetsch machte.

Ein Heer von Fesselflug - Kunstfliegern



RC-HANGFLUGWETTBEWERB am Schlenken bei Hallein

von Peter Göllner

Am 10. September 1983 war es soweit. Der MFC-Bergfalke, der nun seit ca. 2 Jahren existiert, veranstaltete seinen ersten Nationalen Hangflugwettbewerb. Um 12 Uhr waren etwa 50 Modellflieger auf unserem Hangfluggelände versammelt. Wegen der vorherrschenden Großwetterlage mit sehr starker Südströmung mußte der Wettbewerb auf einen nahegelegenen Südhang verlegt werden. Der Wind war stark und nur zögernd meldeten sich die Teilnehmer an. Schließlich waren es doch 40 Starter, und der Wettbewerb konnte beginnen. Die Teilnehmer nützten die Zeit vor dem Start, um sich mit den von unserem Club gespendeten Würstchen, Brot und Getränken zu laben.

Der 1. Durchgang begann. Das Fliegen bei dem starken Südwind und noch dazu das Punktlanden war sehr schwierig und kosteten so manchen das Modell.

Teils landeten die Modelle auf den Bäumen oder stürzten bei dem böigen Wind ab. Trotzdem gab es bei diesem Durchgang recht gute Leistungen.

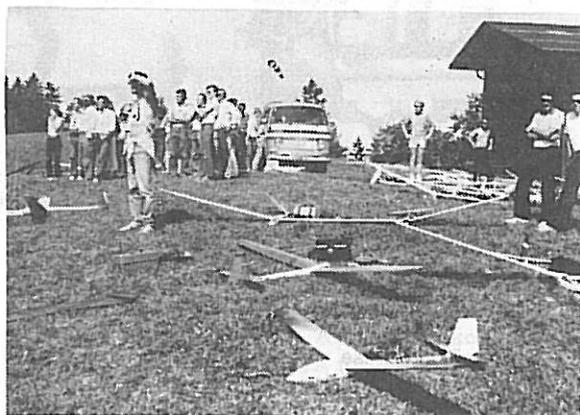
Beim 2. und 3. Durchgang sah es nicht viel anders aus und nach Absolvierung des letzten Durchganges waren die übriggebliebenen Wettbewerber froh, noch heile Modelle mit nach Hause nehmen zu können.

Nach der Auswertung und Erstellung der Ergebnisliste fand die Siegerehrung statt. Es gab 10 Pokale, einer davon für die Jugendklasse. Für diese Klasse gab es auch Warengutscheine der Firma Reisinger. Jeder Teilnehmer erhielt noch eine Erinnerungs-urkunde.

Die Siegerehrung wurde von unserem Obmann, Hanspeter Heller, durchgeführt, der auch den Wettbewerb vorbereitet hatte.

Die Ergebnisse :

1. Hosp Klaus	LSV Salzburg	298	282	297	595	Punkte
2. Höll Georg	LSV Abtenau	306	287	288	594	Punkte
3. Eisl Gerhard	MFC Bergfalke	278	313	251	591	Punkte
4. Glück Franz	MFC Salzburg	295	080	270	565	Punkte
5. Waß Matthias	LSV Abtenau	287	163	272	559	Punkte



Stimmungsbilder vom Wettbewerbsgeschehen

Foto: Göllner



Clubobmann Hanspeter Heller



Doris Steiner, eine unermüdliche Helferin

Weitere Ergebnisse :

6. Schlager F. 541, 7. Glück G. 522, 8. Ottino S. 501, 9. Piber D. 499, 10. Brandstätter E. 490, 11. Brunbauer J. 487, 12. Weissenbacher St. 483, 13. Göllner P. 473, 14. Schwab N. 434, 15. Glatz J. 422, 16. Bilic D. 410, 17. Winter A. 394, 18. Kössner H. 389, 19. Glück R. 345, 20. Gsenger L. 303, 21. Reitterer E. 300, 22. Schider A., Koppitsch A. 287, 24. Gugg H. 285, 25. Buchegger P. 284, 26. Gsenger J. 261, 27. Prähauser W. 260, 28. Dygruber M. 224, 29. Gappmaier Klaus 175, 30. Zeilinger W. 79, 31. Rottensteiner M. 77, 32. Jedlicka O. 33 Punkte.

Gästeklasse :

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| 1. Vogt Reinhard | MFC Eggelkofen |
| 146 287 | 177 464 Punkte |
| 2. Sterber Leopold | MFC Eggkofen |
| 161 236 | 172 408 " |
| 3. Hager Martin | MFC Eggkofen |
| 208 154 | 114 362 Punkte |
| 4. Wurtinger Gert | MFC Eggkofen |
| 157 148 | 046 305 Punkte |
| 5. Czernik Manfred | MFIG Reichenhall |
| 131 148 | 016 279 Punkte |
| 6. Ruffer Hans | 89, 7. Hart Christian 44, |
| 8. Ruffer Hans | 3 Punkte. |



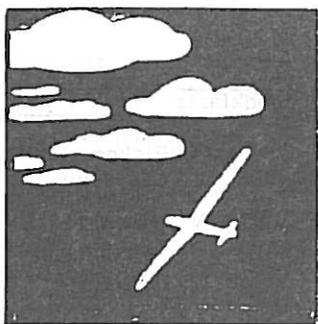
Ein Tip vom MULTIPLEX-Männle

NC-Akkus

schnell und sicher laden,
mit dem
Automatik-Schnellladegerät
von MULTIPLEX



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



Aichfeldpokalfliegen

von Ernst Heibl

Zum ersten Mal wurde heuer das AICHFELDPOKALFLIEGEN auch in der Klasse F1B ausgeschrieben. So galt dieser Wettbewerb als letzte Generalprobe für die WM in Australien. Daß das auch zu spüren war, zeigte der Einsatz so manchen neuen Modells, mit dem so sorgfältig wie möglich umgegangen wurde. Eine herannahende Gewitterfront ließ aber von allen Seiten wechselnden oft starken Wind aufkommen, der so manche Ablöse mitbrachte. Obwohl die Startstelle in die Mitte des für den Freiflug wunderschönen Militärflugplatzes verlegt wurde, reichte auch seine Größe nicht aus, die Modelle innerhalb des Platzes zu finden. Leider gingen auch einige Modelle verloren. Mitfavorit Hans Zachhalmel konnte sein neues WM-Modell nur mit Hilfe eines Überfluges mittels eines Flächenflugzeuges im hohen Kornfeld finden.

Der Sieg ging an den WM-Teilnehmer Heribert Chemelik vom ÖMV-Kagran vor Ing. Ernst Reitterer vom LSV Salzburg und Erich Hohenbalken, SFC Fürstenfeld.

Bei strahlendem und ruhigem Wetter wurden am Sonntag die Klassen F1A und F1A-Jugend ausgetragen. Erfreulich ist, daß eine eigene Jugendklasse ausgetragen werden konnte und

die Leistungen ansprechend waren. Mit Hilfe erfahrener Väter können die Söhne an unseren schönen Sport herangeführt werden.

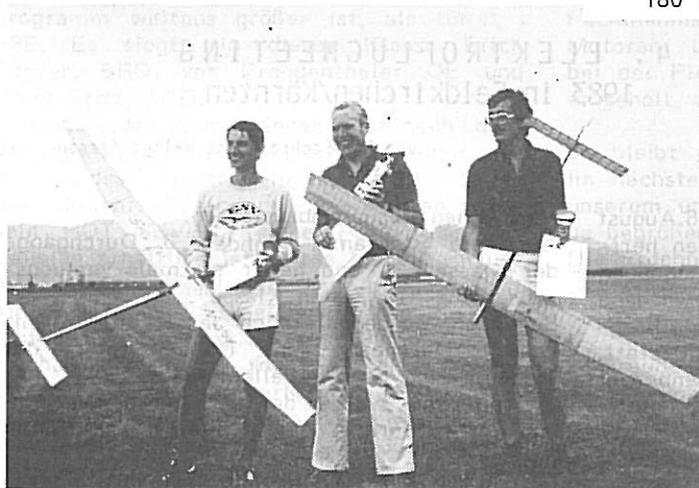
Der Hauptbewerb wurde einmal mehr vom Routinier DI Klaus Salzer beherrscht. WM-Teilnehmer Franz Wutzl jun. und der heuer stark fliegende Rudolf Kahlhofer konnten bis zum Stechen grandios mithalten. Mit 8 (!) Vollen setzte sich aber der 3-fache Sieger des Aichfeldwanderpokales, Klaus Salzer, überzeugend durch. Der Wanderpokal geht nun in seinen endgültigen Besitz über. Den Mannschaftssieg holten, sich wie im Vorjahr, die Hausherrn von der Flugsportgruppe Oberes Murtal mit 3295 Punkten.

Die Ergebnisse : Klasse F1 A

- | | | |
|----------------------|--------------------|--------------------------------------|
| 1. Salzer Klaus | MFC Wr. Neustadt | 180 180 180 180 180 180 + 240 = 1500 |
| 2. Wutzl Franz jun. | ESV-ÖMV St. Pölten | 180 180 180 180 180 180 + 211 = 1471 |
| 3. Kahlhofer Rudolf | FSG Ob. Murtal | 180 180 180 180 180 180 + 121 = 1381 |
| 4. Grüneis Manfred | ESV-ÖMV St. Pölten | 138 180 180 180 180 150 180 = 1188 |
| 5. Stocker Willibald | FSG Ob. Murtal | 180 180 107 180 180 180 180 = 1187 |

6. Zachhalmel H. 1173, 7. Nitsche H. 1168, 8. Pacher E. 1130, 9. Truppe 1126, 10. Horcicka V. 1107, 11. Mang F. 1062, 12. Pold H. 1018, 13. Göd R. 1006, 14. Fuss H. 979, 15. Kraus W. 955, 16. Ehrlich W. 954, 17. Dolezal H. 866, 18. Heibl E. 848, 19. Tilli A. 837, 20. Fröhlich W. 814, 21. Laufenthaler H. 773, 22. Zavodsky A. 772, 23. Michelitsch G. 733, 24. Greimel V. 716, 25. Wutzl F. sen. 564, 26. Dötzl A. 554, 27. Chmelik H. wegen Gewichtsunterschreitung disqualifiziert.

2. Wutzl F., 1. Salzer K., 3. Kahlhofer R.





Ergebnisse in der Jugendklasse F1 A/J

1. Paar Hubert	MFC-Finkenstein	180 180 057 058 180	= 655 Sekunden
2. Nitsche Heinz jun.	LSV Salzburg	111 180 087 138 111	= 627 "
3. Mang Reinhard	ÖMV-Kagran	180 082 062 180 059	= 563 "
4. Tilli Albin jun.	MFC Finkenstein	173 172 087 033 093	= 558 "
5. Horcicka Anton	MFC Wr. Neustadt	139 082 180 043 052	= 496 "
6. Dolezal Walter	MFC Finkenstein	093 083 180 056 083	= 495 "

Ergebnisse in der Wakefieldklasse F1 B

1. Chmelik Herbert	ÖMV Kagran	180 180 180 180 135 165 133	= 1153
2. Reitterer Ernst	LSV-Salzburg	169 159 094 099 046 177 163	= 907
3. Hohenbalken Erich	SFC Fürstenfeld	180 127 180 054 119 103 104	= 867
4. Zachhalmel Hans	ESV-ÖMV-St.Pölten	180 161 180 0000 0000 0000 000	= 521
5. Laufenthaler H.	detto	92 145 150 000 000 000 000	= 387
6. Wutzl Franz	detto	101 092 180 000 000 000 000	= 373
7. Herbsthofer Helfried	SFC Fürstenfeld	111 000 000 000 000 000 000	= 111

Mannschaftswertung F1 A :

1. ASKÖ FSG Oberes Murtal	3295 Sekunden
2. Kärnten I	3210 Sekunden
3. ESV - ÖMV-St.Pölten I	3134 Sekunden
4. ESV - ÖMV-St.Pölten II	3077 Sekunden
5. ÖMV-Wien Kagran	2571 Sekunden



4. ELEKTROFLUGMEETING 1983 in Feldkirchen/Kärnten

von F3E-Fachreferent Helmut Kirsch

Am 27./28. August fand unter den herrlichsten Bedingungen das nun schon zur Tradition gewordene ELEKTROFLUGMEETING am Modellflugplatz in der Nähe von Feldkirchen statt. Unter der Leitung von Georg Kienberger und seinen Mannen wurde ein mustergültiger Wettbewerb über die Runden gebracht. Auch der LSL von Kärnten, Ing. Gradischnig, ließ es sich nicht nehmen, diesem Wettbe-

werb einen Besuch abzustatten. Auf dem Programm standen 3 Durchgänge der Klasse F3E und heuer erstmals versuchsweise eine "10-Zellen Klasse". Begonnen wurde pünktlich laut Zeitplan mit dem 1. Durchgang F3E. Danach folgte der 1. Durchgang der 10-Zellen Klasse. Anschließend wurde der 2. Durchgang F3E und der 2. Durchgang 10-Zellen Klasse geflogen. In den Pausen konnte man gekonnte Speed-

flüge mit einem Elektro Pylon Racer, gesteuert von Michael Geringer (Speed-Michi) sehen. Am Sonntag folgte der 3. Durchgang für beide Klassen.

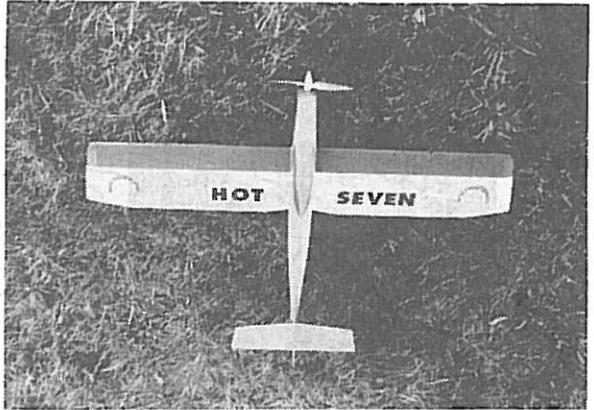
Dieser Wettbewerb wurde heuer erstmals als Nationaler Wettbewerb gewertet, daher mußten unsere Freunde aus dem Ausland in einer eigenen Gästeklasse fliegen. Sehr bemerkenswert waren die Flugleistungen der Piloten aus der Schweiz, Deutschland und Österreich. Schon nach dem 1. Durchgang konnte man ahnen, wer zu den Favoriten zu zählen ist. Es waren dies Johann Graf, Norbert Hübner, Rudolf Freudenthaler und Helmut Kirsch. Nach dem 2. Durchgang waren es dann 5 Wettbewerber, die sich den Gesamtsieg ausmachen sollten. Am Ende lag dann Johann Graf bei den Gästen und Helmut Kirsch in der nationalen Wertung vorne.

Einige Aufregung gab es, als während des Bewerbes eine große Cessna, die offensichtlich den Flugplatz in Feldkirchen mit dem in der Nähe liegenden Modellflugplatz verwechselt hatte, im Landeanflug war. Glücklicherweise konnten wir die Piste schnell genug räumen. Wenige Zentimeter über dem Boden ging dem Piloten offenbar das Licht auf. Mit allerletzter Reserve konnte er die Maschine gerade noch durchstarten. Wie man sieht, gibt es nicht nur bei den Modellfliegern "Störungen".

Zum erstenmal wurde ein 10 Zellen-Programm als Versuch durchgeführt. Dieses Flugprogramm war gleich wie in F3E, nur ist die Zellenzahl mit 10 Zellen zu 1,2 Ah begrenzt.

Schon bei der Anmeldung konnte man bemerken, daß das Interesse für ein kleines Programm weitaus größer ist, als für F3E. Es siegte in dieser Klasse Erich Töpfer, BRD, vor Freudenthaler OE und Geist Fritz, BRD.

Zwischen den Durchgängen und nach dem Wettbewerb führte Fritz Geist, einer der Väter des Elektro-Fluges, 7-10 Zellen Modelle vor. Besonders zu erwähnen wäre sein HOT SEVEN (siehe Foto), das als Bauplan erhältlich ist. Diese Modell verfügt mit 7 Zellen 1,2 Ah und einem Geist Motor 30/6 über Flugeigenschaften, die vom einfachen Kunstflug bis zum Pylon Rennen reichen. Als Segler für 6-8 Zellen (Foto) bietet Geist einen amerikanischen Baukasten an. Dieses Modell hat ca. 2 m Spannweite und wird ebenfalls mit dem 30er Motor mit oder ohne Getriebe geflogen. Wenn sich jemand für diese Art des Elektrofluges



"Hot Sevenn - E - Modell für 7 Zellen 1,2 Ah



"Elektrikus" - Segelflugmodell

interessiert, so sind diese Modelle sicherlich als optimal anzusehen.

Fachmännische Auskünfte über Modelle, Motoren, Ladegeräte usw. können jederzeit bei der Firma Fritz Geist, Offenbach, BRD, eingeholt werden.

So bleibt eigentlich nur zu hoffen, daß wir im nächsten Jahr noch mehr Teilnehmer bei unserem und den anderen Elektrowettbewerben begrüßen können.

Die Ergebnisse - nationale Wertung:

1. Kirsch Helmut	MFG St.Veit/Glan
533 559 547	1106 Punkte
2. Freudenthaler R.	UMFC Freistadt
551 550 544	1101 Punkte
3. Hauer Werner	MFC Linz
499 532 500	1032 Punkte



4. Neu Konrad	UMFC Meggenhofen
413 485 428	913 Punkte
5. Gaggl Kurt	MBG Feldkirchen
428 455 000	883 Punkte
6. Hoffmann Edmund	MBG Feldkirchen
332 389 341	730 Punkte

Internationale Wertung - Gästeklasse :

1. Graf Johann	IFM München	1117	Pkte.
2. Schlothauer M.	detto	1116	"
3. Hübner Norbert	detto	1103	"
4. Schultz Werner	detto	1082	"
5. Töpfer Erich	Bad Nauheim	1069	"
6. Hückl Günter	IFM München	1049	"
7. Geist Fritz	Bad Nauheim	953	"

← Johann Graf, BRD, der Sieger in der Gästeklasse

10 Zellen - Versuchsprogramm :

1. Töpfer Erich	Bad Nauheim	465	518	456	983	Punkte
2. Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	404	433	475	308	"
3. Geist Fritz	Bad Nauheim	430	367	467	897	"
4. Maurer Manfred	MBG Feldkirchen	399	425	424	849	"
5. Neu Konrad	UMFC Meggenhofen	327	399	403	802	"
6. Kirchmaier Hans	MFG Glaurus	381	391	405	796	"
7. Egler Klaus	UMFC Freistadt	313	374	404	778	"
8. Gaggl Kurt	MBG Feldkirchen	395	357	382	777	"
9. Gärtner Wilfried	detto	344	283	289	633	"
10. Pulvermacher Heimo	detto	198	210	158	403	"

JURA - CUP Internationaler F3E - Wettbewerb

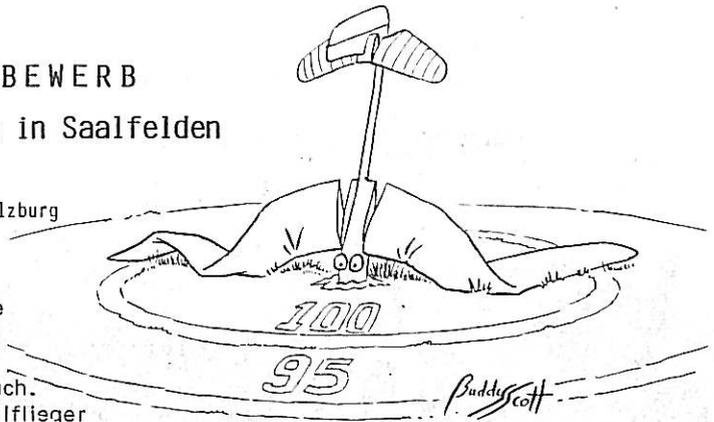
Am 18./19.Juni 1983 fand in Freystadt-Sonderfels, BRD, ein Elektroflugwettbewerb nach dem F3E - Motorseglerprogramm und F3E-Kunstflugprogramm nach FAI-Regeln statt. In der Motorseglerklasse nahmen 33, in der Kunstflugklasse 6 Wettbewerber teil. 4 Wettbewerber in der Motorseglerklasse kamen aus Österreich. In der Kunstflugklasse nahmen keine Österreicher teil.

Die Ergebnisse in F3E - Motorsegler:

1. Hübner Norbert	BY	898	1000	1000	2000	%o
2. Kuhn Denis	HE	1000	832	947	1947	%o
3. Graf Johann	BY	538	944	942	1928	%o
4. Freudenthaler Rudolf	OE	956	915	946	1902	%o
5. Kirsch Helmut	OE	951	904	940	1891	%o
12. Hauer Werner	OE	868	846	933	1801	%o
23. Brandfellner Helmut	OE	000	828	826	1654	%o
33. Grupe Dieter	BL	569	000	000	569	%
Kunstflug :						
Giezendanner Emil	CH	184,3	198,3	193,0	391,3	Punkte
Levin Thomas	D	153,7	170,7	172,7	343,4	"
Köhler Hartmut	D	133,7	173,0	169,7	342,7	"

ZIELLANDEWETTBEWERB der LSV-Modellfluggruppe in Saalfelden

Ein Bericht von Peter Tollerian /Salzburg



Nun bereits zum dritten Mal riefen die Modellflieger aus dem Salzburgerischen Pinzgau zu ihrem Ziellandebewerb und alle Gruppen aus dem Lande kamen auch. Nach Saalfelden kommt man als Modellflieger immer gerne.

Zum ersten sind die Saalfeldner glückliche Besizer eines überaus schönen und in einer herrlichen Landschaft gelegenen Modellflugplatzes, zum zweiten ist die familiäre Atmosphäre in Saalfelden allseits bekannt. Die Betreuung der Gäste und Clubmitglieder durch die charmanten Saalfeldner "Clubfrauen" ist auch überall bekannt.

Es geht halt in Saalfelden locker und gemütlich aber korrekt zu, die Wettbewerbsleitung hat die Bewerbe immer im Griff, es kommt kein Streß auf, und es war immer noch lustig.

So auch diesmal, als sich rund 40 Starter am Gelände einfanden. Auch Petrus hatte mit den Saalfeldnern ein Einsehen, denn der Dauerregen bei der Anreise hörte auf und die Berge kamen aus dem Nebel raus, also bestes Flugwetter.

Zudem hatten die Gastgeber gleich 2 Hucklepack beziehungsweise Schleppmaschinen zur Verfügung gestellt, zudem noch Gummiseil; es waren also alle Voraussetzungen für einen schnellen und reibungslosen Ablauf gegeben.

An dieser Stelle müssen die beiden Schlepppiloten besonders bedankt werden, denn sie absolvierten an diesem Tag ein wahres Monsterprogramm, in drei Durchgängen je rund 30 Piloten zu schleppen oder per Hucklepack hinaufzutragen ist auch nicht das reine Vergnügen. Trotzdem waren sie noch bereit, etliche Sondereinlagen zu bieten.

Alle Teilnehmer hatten also die absolut gleichen Voraussetzungen, der Platz war in einem Zustand, der jedem Hoteleingang zur Ehre gereicht hätte, wir haben hier den Ausdruck "Tapisson-Landepiste" gefunden. Nun es wurde hart gefochten, jeder wollte bei diesen optimalen Verhältnissen sein Bestes geben, manchen gelang es hervorragend, bei manchen lief es eben nicht so. Wieder besonders erfreulich, daß viele Ju-

gendliche am Start waren, die sich wieder sehr gut schlugen.

In knapp 3 Stunden war der Bewerb "durch", ebensoschnell konnte die Ergebnisliste erstellt werden.

Die Siegerehrung nahm der Obmann der LSV-Modellflieger, Ing. Ernst Reitterer, vor.

In einer launigen Ansprache ging Ing. Reitterer nochmals auf den Bewerb ein und konnte den verdienten Gewinnern die sehr schönen Pokale übergeben.

Als besondere Überraschung hatte sich Ing. Reitterer jedoch die Verleihung des goldenen Verdienstabzeichens an den Gründer und alten Hasen Thomas Wieser aufgespart.

In einer kurzen aber sehr treffenden Laudatio hob Ing. Reitterer die Verdienste von Wieser hervor, der zu den Pionieren der Fliegerei im Salzburger Land zu zählen ist. Es gab keinen auf dem Platz der sich nicht mit Wieser und für Wieser gefreut hätte.

Ein würdiger und schöner Abschluß eines schönen Bewerbes bei guten Freunden.

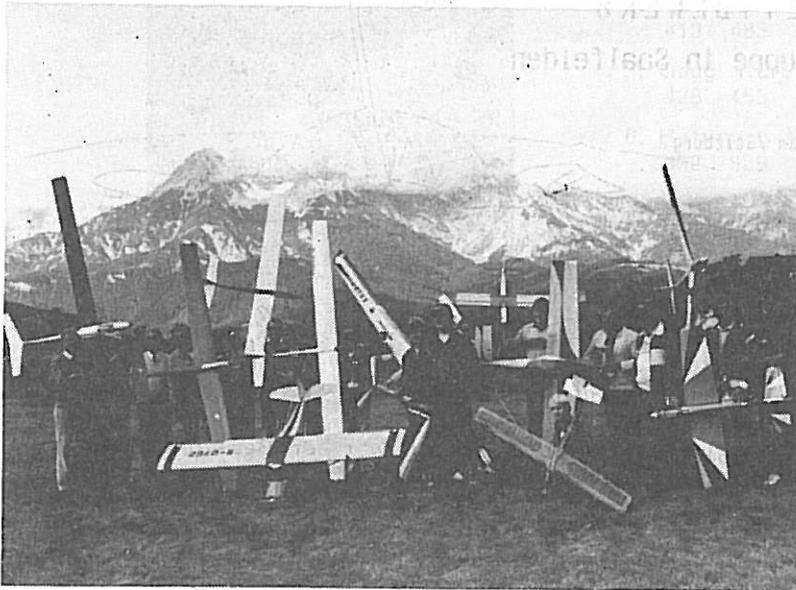
DIE ERGEBNISSE DES WETTBEWERBES

Motormodelle :

1. Hochstaffel Ernst	Wildkogelf.	280 Pkte.
2. Schieder Toni	LSV Saalf.	270 "
3. Lerch Friedolin	Wildkogelf.	270 "
4. Höll Georg	LSV Abtenau	260 "
5. Resch Siegfried	LSV Saalf.	250 "

Segelflugmodelle :

1. Schwab Norbert	LSV Salzb.	276 "
2. Hosp Walter	detto	276 "
3. Dygruber Martin	LSV-Abtenau	272 "
4. Müller Wilfried	LSV St.Joh.	269 "
5. Promok Simon	LSV Abtenau	260 "
6. Gsenger Leopold	detto	251 "
7. Reitterer Ernst	LSV Salzburg	248 "
8. Lerch Friedolin	Wildkogelf.	247 "



Vor der herrlichen Kulisse des Hochkönigs - Teilnehmer und Funktionäre glücklich vereint.

- | | | |
|-----|--------------------|--------|
| 9. | Kelderer Willi | |
| | LSV-MFC Saalfelden | 247 P. |
| 10. | Ennikl Josef | |
| | LSV Salzburg | 245 P. |
| 11. | Hosp Klaus | |
| | LSV Salzburg | 243 P. |
| 12. | Hosp Klaus | |
| | LSV Salzburg | 241 P. |
| 13. | Rass Sebastian | |
| | LSV MFC Saalf. | 238 P. |
| 14. | Schlager Franz | |
| | LSV Abtenau | 237 P. |
| 15. | Koppitsch Ado | |
| | LSV Salzburg | 223 P. |
| 16. | Tollerian Dietmar | |
| | LSV Salzburg | 221 P. |
| 17. | Ennikl Josef | |
| | LSV Salzburg | 220 P. |

und weitere 18 Teilnehmer.

1. ROTTMANNER HIGH - LOW - FLIEGEN

Am 2. Oktober 1983 veranstaltete der MFSC-Rottenmann gemeinsam mit der Modellbaufirma GRETTLER, am Modellfluggelände Bärndorf, sein erstes "HIGH-LOW-FLIEGEN".

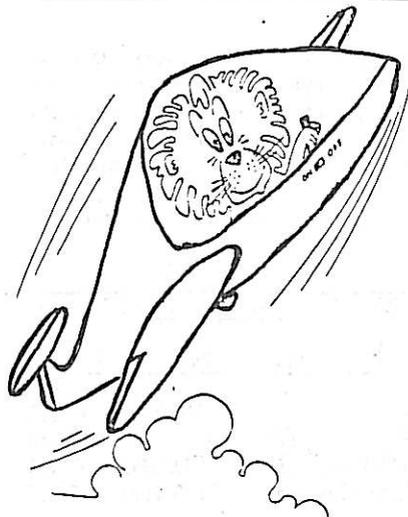
Bei dieser Form des Wettbewerbes kommt es darauf an, das Flugmodell innerhalb einer vorgegebenen Zeit "in der Luft zu halten" und dann möglichst nahe dem vorgegebenen Landepunkt zu landen oder, je nach Auslosung, mit dem Modell "so schnell als möglich zu landen", wobei jeweils Zeit und Landung gewertet werden. Bei gutem Flugwetter hatten die 31 Teilnehmer aus Aigen im Ennstal, Eisenerz, Leoben, Liezen, dem Oberen Murtal und Rottenmann, drei Durchgänge zu absolvieren.

Nach spannenden Kämpfen ging schließlich Rudolf Kahlhofer (FSG-Oberes Murtal) mit 4837 Punkten als Sieger hervor. 2. Wolfgang Posch (MFSC-Rottenmann) 4803 Punkte, 3. Peter Brandstätter (FMC-Leoben) 3997 Punkte, 4. Gerd Sterlike (Union-Eisenerz) 3778 Punkte, 5. Jürgen Tüchler (FMC-Leoben) 3572 Punkte.

Bei der anschließenden Siegerehrung konnten der Obmann des MSFC-Rottenmann, Reinhold Haslebneer und Firmenchef Manfred Getler, schöne Ehren- und Warenpreise überreichen.

Die unter den Teilnehmern durchgeführte Verlosung eines Modellbaukastens sah Peter Etlinger (HSV-Aigen/E) als glücklichen Gewinner.

Für die klaglose Durchführung zeichneten Wolfgang Posch und Adolf Ahr verantwortlich.



Achter internationaler
 "OKTOBERFESTPOKALWETTBEWERB"
 für ferngesteuerte Segelflugmodelle
 Klasse F3B
 oder: F3B im Lande der Weltmeister

von Andreas Meissl für das WING-TEAM

71 Piloten aus 5 Nationen, darunter 13 Österreicher, kreuzten am 17. und 18. September 1983 beim traditionellen OKTOBERFESTPOKALWETTBEWERB die Flächen. Das Niveau dieses Bewerbes war schon in den letzten Jahren hoch, aber heute hatte man Gelegenheit, sich mit dem Weltmeister Ralph Decker und dem Vizeweltmeister Helmut Quabeck zu messen. Daß nicht nach dem internationalen Reglement, sondern nach dem deutschen mit gruppenbezogener Wertung in Zeit und Distanzflug und 2 Strecken geflogen wurde, ist eher Formsache. Eine Standortbestimmung im Vergleich zur Weltklasse behindert dieser Umstand nicht.

Das Wetter war an beiden Tagen extrem wechselhaft, von Sonnenschein über starke Bewölkung (meistens) bis zu Regengüssen. Der Wind blies mäßig bis frisch, nur am Samstagmorgen war es fast windstill.

Um es kurz zu machen: Der Wettbewerb verlief ohne Sensationen. Ungewöhnlich war nur, daß die Wettbewerbsleitung wegen Zeitmangel entschied, zum 3. Durchgang nur noch die besten 24 Piloten zuzulassen. Von einzelnen Nörglern abzusehen, wurde diese Regelung allgemein begrüßt. H. Quabeck führte bereits nach dem 1. Durchgang und siegte überlegen mit fast 300 Punkten auf W. Vauth (bekannt als "fast Weltmeister" von 1981 und R. Decker. Die ersten 5 Plätze gingen an Deutschland. 6. und bester Ausländer wurde der Schweizer R. Binkert, bester Österreicher A. Meissl an 8. Stelle. Der Vorjahressieger, der Vorarlberger Charly Wasner, war nicht am Start.

In der Mannschaftswertung schlug sich das Team vom ÖMV-Tirol, Aichholzer, Haller, Weber, mit einem 3. Platz beachtlich gut. Wir - Hoffmann, Meissl, Sturm mußten uns diesmal mit einem bescheidenen 9. Rang unter 16 Teams begnügen.

Volle Aussagekraft gewinnen Wettbewerbsplatzierungen nur vor dem Hintergrund der allgemeinen Leistungen und die waren ausgezeichnet. Die durchschnittliche Speedleistung der Durchgänge 1 und 2 lag bei 12,26 Sekunden. Im 3. Durchgang, der ja nur noch von den besten Piloten bestritten wurde, lag das Speedmittel bei 10,05 Sekunden! Im 2. Durchgang blieb die

Stoppuhr bei H. Fischer und R. Binkert schon bei 8,5 Sekunden stehen.

Die Streckenflugbilanz ist weniger eindrucksvoll. In den ersten beiden Durchgängen erreichten "nur" 31 % 12 Strecken oder mehr; im 3. allerdings 61% (Grund siehe vorher). Immerhin gelang es 3 Piloten 20 Strecken zu fliegen.

Was gab's auf dem technischen Sektor neues? Deutschland reitet auf der Quabeck-Welle. Fast alle deutschen Piloten haben eines der Wölbklappenprofile von Helmut Quabeck für ihren flieger gewählt, meist mit 8 oder 9% Dicke.

Die Kohlefaser kommt. Damit sind nicht die vereinsamen schwarzen Fasern gemeint, die sich mehr dekorativ als sinnvoll, irgendwo den Rumpf entlangschlängeln. Das gibt es schon länger. Beachtenswert ist hingegen der massive Einsatz in Tragflächenholmen, wie er z.B. in R. Deckers neuer Maschine praktiziert wird. Ohne Kohlefasern wäre ein solches Konzept mit dünnem Profil und durchgehenden Querruder-Wölbklappen bei der heutigen Hochstarttechnik und Fluggeschwindigkeit überhaupt nicht denkbar. (Nähere Angaben zu diesem Modell entnehme man der einschlägigen Fachpresse, Stichwort: WM-Bericht). (Es wäre sehr nett gewesen, wenn sich unsere Experten von sich aus für propp um diese Angaben interessiert hätten. Red.).

Die derzeitige Überlegenheit der Deutschen im F3B Modellsegelflug ist offensichtlich. Man fragt sich: "Woran liegt es?" Meiner Meinung nach ganz wesentlich am Hochstart. Mit 20 Metern mehr Ausgangshöhe läßt sich's leichter speeden oder Strecken bolzen. Im Hochstart dürften die Wölbklappen auch den größten Vorteil ausspielen. Hoher Auftrieb in der Anfangsphase spart Seil, beim Hinauskatapultieren am Ende werden sie in Speedstellung gebracht, damit das Modell die Geschwindigkeit optimal in Höhe umwandeln kann. Leistungssteigernd wirkt sich auch das deutsche Kadersystem durch die ständige Rückkoppelung mit Spitzenpiloten. Im B-Kader hat ein Pilot nur 2 Alternativen: entweder er wird wirklich gut, oder er verzichtet auf ein Erfolgserlebnis. Ich glaube man

sollte auch in Österreich die Weintrauben etwas höher hängen und die F3B-Landesmeisterschaften (wie es ja teilweise schon geschieht) offen ausschreiben.

Das Resümee des Oktoberfestpokalwettbewerb 1983 aus österreichischer Sicht könnte lauten: "Wettbewerbserfolge sind fein, aber wenn es einmal nicht ganz nach Wunsch läuft, lernt man mehr."

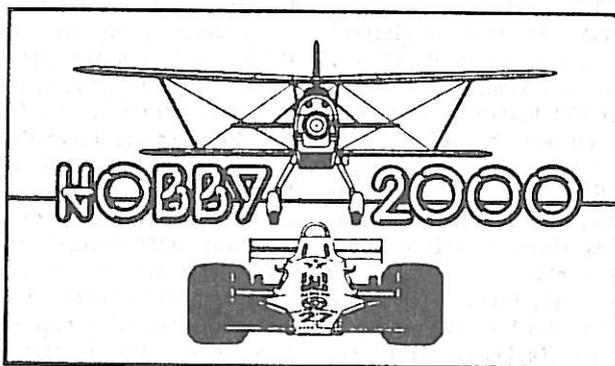
Übrigens: Im prop 7/8 habt Ihr bei unserem Poprad-Bericht ein "G" unterschlagen und uns zum WIN-TEAM gemacht. Macht nichts, aber in Zukunft folgende Regel: "Gewinnen (engl. win) tun wir nur manchmal was, aber Flügel (engl. wing) brauchen wir zum Fliegen immer".

(Hoffentlich merkt sich das auch der Druckfehler-teufel ! Red.).

----- DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE DES OKTOBERFESTPOKALWETTBEWERBES IN MÜNCHEN AM 17./18. September 1983 -----

					Mannschaftswertung - Durchgang 1+2			
1. H. Quabeck	D	2958	2881	3000	8839 Punkte			
2. W. Vauth	D	2848	2875	2828	8551 "			
3. R. Decker	D	2887	2929	2690	8506 "	1. Porta (?)	8354 8418	16.772
4. M. Ueberall	D	2712	2924	2847	8483 "	2. MCM 1 (?)	8029 8401	16.430
5. D. Rein	D	2907	2668	2892	8467 "	3. ÖMV-Tirol A	7699 8085	15.784
8. A. Meissl	A	2898	2649	2811	8358 "	9. Team Wing A	7619 7579	15.198
11. G. Aichholzer	A	2752	2794	2677	8223 "	16 Mannschaften waren gemeldet.		
18. H. Haller	A	2552	2693	2641	7886 "			
23. P. Hoffmann	A	2410	2771	2365	7546 "			
30. F. Prasch	A	2486	2590	0000	5076 "			
32. Uli Weber	A	2395	2598	0000	4993 "			
37. E. Maar	A	2398	2314	0000	4712 "			
39. E. Ofner	A	2358	2324	0000	4682 "			
41. G. Dopler	A	2208	2436	0000	4644 "			
46. P. Sturm	A	2311	2159	0000	4470 "			
56. T. Loibl	A	22021	2009	0000	4030 "			
59. W. Fiel	A	1943	1974	0000	3917 "			
71. F. Hufnagel	A	651	417	0000	1068 "			

NEU



Zufahrt über
Ausstellungsstraße

Fachgeschäft für Auto- und Flugmodellbau

Mag. Hermann SEKANINA • 1020 Wien, Wohlmutstraße 14-16 Telefon 24 58 115

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN *Begriff für Qualität*

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



27.8.-4.9.

von Wilfried Seywald

Vom 27. August bis 4. September 1983 organisierte der Modellbauclub MBC Greifenburg-Berg seine erste Großveranstaltung für Modellflugfreunde und Gäste aus dem In- und Ausland. Anlaß zu einer derartigen "Woche der Begegnung" waren begeisterte Modellfluggäste, die sich während ihres Urlaubsaufenthaltes im Drautal für einen Wettbewerb ausgesprochen haben, in dem persönlicher Kontakt und freundliche Atmosphäre hochgeschätzt werden und der aus diesem Grunde anderen Veranstaltungen dieser Art etwas voraus haben sollte.

Bei einem Pilotencocktail konnte der geschäftsführende Obmann des Clubs, Fritz Zmöllnig, am Samstag im Glocknerhof die zahlreich erschienenen Teilnehmer aus Österreich, Deutschland und der Schweiz zur 1. Oberdrautaler Modellflugwoche begrüßen. In seiner kurzen Rede wies er darauf hin, daß es ein echtes Anliegen der Veranstalter sei, alle Freunde der Veranstaltung bestens zu beraten und zu versorgen; mit jugendlichem Idealismus wolle man allen sich stellenden organisatorischen und techn. Anforderungen die Stirn bieten und so ein Zeichen der besten Gesinnung zu setzen.

Schon am Sonntag traf man sich zur gemeinsamen Modellausstellung auf der Hotelterrasse, wo die angereisten Urlaubsgäste ihre Hang- und Thermiksegler bei prachtvollerem Wetter präsentierten. Motormodelle waren in der Minderzahl. Man konzentrierte sich ganz auf's Segelfliegen auf der Emberger Alm.

Bis zum Donnerstag, dem 1. September, an dem die Segelflugkonkurrenz ihrem Höhepunkt zusteuerte, hatten die Hobbysportler vor allem Zeit und Möglichkeit, auf dem Gelände der auf 1800 Meter gelegenen Alm ausgiebig zu trainieren, sich dabei kennenzulernen, mit dem "Gegner" auf sozusagen Tuchfühlung zu gehen, Kontakte zu knüpfen, Erfahrungen auszutauschen und die paradiesische Urlaubslandschaft des Oberen Drautals zu entdecken und zu genießen.

Die Konkurrenz dann war ein Ereignis für sich, als die vielen, vom Tal auf die Höhlströmenden Feriengäste und Zuschauer die Piloten anfeuerten, applaudierten und mit ihnen die Lippen bissen, sofern sie Bruch flogen.

Neben anfänglich eher ungünstigen Thermikverhältnissen konnten am Nachmittag herrliche Flüge hingelegt werden, und aus 4 gewerteten Durchgängen wurden schließlich die zwei besseren in die Endabrechnung gebracht. Anstelle eines Figurenwettbewerbs der wegen der schlechten Wetterlage am Freitag und Samstag nicht mehr geflogen werden konnte, wurde eine Modellbaubewertung im Rahmen der Flugwoche durchgeführt, die sehr viel Anklang bei den ausländischen Fliegerkollegen fand.

Ein weiterer Höhepunkt war der am Freitag im Glocknerhof veranstaltete Fliegerball, auf dem die Sieger der Bewerbe bekannt gegeben und geehrt wurden. Den glücklichen Preisträgern winkten als Anerkennung und Dank für deren Teilnahme zahlreiche Urkunden, Pokale, Ehrenteller und Urlaubsaufenthalte im Oberdrautal. Ausklingen ließ man die freundliche "Woche der Begegnung" dann auf einem abschließenden Fliegertreff im Wiener Cafe, wo man sich die Video-Aufzeichnungen der clubeigenen Video-TV-Anlage ansah, über Fehler plauderte und den Organisatoren zum erfolgreichen Abschluß der Veranstaltung gratulierte. Über eines war man sich einig: Treffpunkt 27. August 1984 - 2. Oberdrautaler Modellflugwoche.

Ergebnisse des Wettbewerbes:

1. Werner Funk	MBC Magstadt	398 P.
2. Heinz Lehmann	Nürnberg	322 P.
3. Walter Armbruster	Schwarzwald	305 P.
4. Werner Sengsmann	BRD	298 P.
5. Karl Korves	?	283 P.
6. Herbert Reiche	BRD	268 P.
7. Herbert Thulke	Hamburg	247 P.
8. Jochen Sturm	?	245 P.
9. Fritz Fesche	BRD	231 P.
10. Siegfried Zilliken	?	182 P.

DIE NATIONALE HANGFLUGTOURNEE GEHT WEITER !

3. BEWERB in St. Johann /Pg. am 28. Aug. 1983

von Peter Tollerian / Salzburg

Pessimisten hatten zu Jahresbeginn schon befürchtet, daß sich die diesjährige Tournee totlaufen würde, zu weite Anfahrtswege, zu viel Risiko für die Modelle, Zufallsergebnisse für die Piloten, meist miserable Wetterbedingungen u.s.f. waren die negativen Argumente.

Mitnichten, bereits die beiden vorausgegangenen Bewerbe zeigten ein ungebrochenes, ja sogar wesentlich gesteigertes Interesse der RC-Segelflieger an dieser Wettbewerbsart. So auch am 28. August in St. Johann im Pongau. 54 Starter in der nat. Klasse und 10 Gäste stellten sich dem Wettbewerb. Da lachte nicht nur der Veranstalter, auch das Wetter tat das. Die RC-Piloten waren guter Dinge, und es waren also alle Voraussetzungen für einen schönen Bewerb gegeben.

Zum Austragungsort muß gesagt werden, daß es sich hier schon um fast hochalpines Gelände handelt, sehr schön oberhalb des Hoteldorfes "Alpendorf" gelegen, mit einer ca. 30 m hohen Startüberhöhung, der Landeplatz dann weiter unten der über eine steil abschüssige Wiese erreicht werden muß. Man kann sich leicht vorstellen, daß dieses Gelände an die Piloten sehr hohe Anforderungen stellt. Leider kommt es auch vor, daß der Wind genau aus der verkehrten Richtung kommt, und dann wird das Fliegen dort zum wahren Hassardspiel.

Nicht so aber bei dem Bewerb, es paßte alles, der Wind ließ zwar meist vollkommen aus, doch war immer wieder eine gute "Bla-

se" zu erwischen. Sicher, der eine fand sie, der andere nicht, aber das ist nun einmal im Bewerb so. So ist es auch erklärlich, daß in der Ergebnisliste einige "ruhmreiche" Piloten diesmal weit hinten zu finden sind.

4. Gsenger Johann	LSV St.Johann	294	274	274
5. Glück Gerhard	LSV Salzburg	306	255	164
6. Ennikl Josef	LSV Salzburg	132	297	259
7. Haslauer Johann	detto	267	285	241
8. Kössner Helmut	LSV Abtenau	257	160	292
9. Gsenger Leopold	detto	281	074	263
10. Gsenger Karl	LSV St.Johann	275	266	175

11. Maresch V. 538, 12. Eisl G. 526, 13. Schwab N. 525, 14. Hartl V. 523, 15. Kopitsch 521, 16. Zwilling H. 519, 17. Glück F. 491, 18. Buchegger P. 478, 19. Ottino S. 477, 20. Schlager F. 476, 21. Winter A. 467, 22. Zeilinger W. 450, 23. Brandstätter E + Lischka K. 443, 25. Höll G. 437, 26. Tollerian D. 432, 27. Dygruber 430, 28. Wimmer E. 429, . . . und weitere Starter bis Placierungsnummer 54. 5 Gäste und 14 Mannschaften.

Erfreulich auch, daß sich auch hier wieder eine ganze Reihe von sehr jungen Piloten am Bewerb beteiligten und mit erstaunlichem Erfolg wie man sehen sollte. Leider hat es der Veranstalter verabsäumt, eine eigene Jugendwertung durchzuführen. Gerade aber die Jugend wetteifert untereinander sehr stark und hier wäre es absolut angebracht, diese Jungen separat zu werten und mit kleinen Preisen zu bedenken.

Die Veranstaltung war auch vom Besuch etlicher Prominenz ausgezeichnet. So verfolgt mit großem Interesse der Präsident des Deutschen Modellflugverbandes, Albert Kiermeier, die Veranstaltung. Ihm zur Seite der Obmann des LSV-Salzburg, Ing. Rudolf Neubauer, und Fachreferent und Obmann der LSV-Modellflieger, Ing. Ernst Reitterer.

Wie bereits erwähnt, hatten sich die Piloten mit den unterschiedlichsten Thermikverhältnissen abzufinden, es gab wunderschöne Flüge und auch ebensoviele Absaufer. Mit einigen erwähnten Ausnahmen, konnten sich aber die Piloten der "Hirachie" wieder durchsetzen.

Durch eine ausgezeichnete Organisation war es dann auch möglich, die gesamte Veranstaltung mit 3 vollen Durchgängen in knapp dreieinhalb Stunden durchzuziehen.

Eine rasche Ausarbeitung der Ergebnisse und eine sehr gelungene Preisverteilung schlossen diese sehr schöne Veranstaltung in St.Johann ab.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE der Tournee:

1. Waß Matthias	LSV Abtenau	312	298	161	610 Punkte
2. Glück Roman	LSV St.Johann	230	296	310	606 "
3. Hosp Klaus	LSV Salzburg	321	178	248	569 "
					568 "
					561 "
					556 "
					552 "
					549 "
					544 "
					541 "

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
- * Längenverstellbare 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 Akkuhalter 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

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.

Firma
Gerd KIRCHERT

Linzerstr. 65
1140 Wien