

9/10

85

PROP

**Und wieder siegte
HANNO PRETTNER
Nun bereits viermal
F3A-Weltmeister!**

*Ausführlicher
Bericht in prop 11/12*



Neuheit 1985 · Die Fernsteueranlage in alter Tradition – **robbe Supra FMSS**

Sender Supra FMS

- Modernes, griffgünstiges Gehäusedesign; als Hand- und Pultsender einsetzbar
- robustes Metallgehäuse; hohe Lebensdauer im harten Einsatz
- Präzisionswalzensteuerknüppelaggregate mit feinrastender Trimmung; optimales Steuergefühl und Einstellmöglichkeit
- große übersichtliche Sender-spannungsanzeige; genaue Kontrolle der Betriebszeit
- wechselbares Sender-HF-Modul; jederzeit für alle Frequenzen einsetzbar
- Servoumpolung für alle Steuerkanäle; bequemer Einbau der Servos mit allen Anlenkmöglichkeiten
- wechselbarer Steckquarz
- eingebaute Ladebuchse für Senderakku; jederzeit wiederaufladbare Akkus
- freie Funktionswahl; individuelle Anpassung an jede Steuergewohnheit
- abnehm- und versenkbare Senderantenne; Schutz beim Transport
- ausbaufähig auf 8 Proportionalsteuerkanäle; zukunftsichere Ausbaumöglichkeiten

- Lehrer-Schüler-Betrieb; Unterstützung für Einsteiger
- Einbau von Sonderfunktionsmodulen; breiter Anwendungsbereich vom Anfänger bis zum Experten
- großes Akkufach für Senderakkus bis 1,2 Ah; max. 7-8 Std. Betriebszeit
- Einbaumöglichkeit eines LCD-Infoterminals mit Betriebsstundenanzeige, auf- und abwärtszählende vorprogrammierbare Uhr sowie Drehzahlmesser
- anbaubare Sendertragevorrichtung; als Hand- und Pultsender einsetzbar

Empfänger FMSS-R 8

- kompakter 8-Kanal-Empfänger; universelle Einbaumöglichkeiten
- von außen zugänglicher wechselbarer Steckquarz; bequeme Umrüstung

- Betrieb im 10-KHz-Raster; volle Ausnutzung aller Frequenzen
- Stecksystem passend auf alle robbe-Servos und -Fahrtregler; auf lange Sicht einsetzbar
- hohe Reichweite und geringe Störfähigkeit; sicherer Betrieb

Servo RS 200

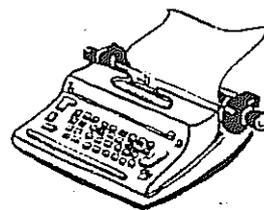
- Spezialpotentiometer mit hoher Standfestigkeit und 6fach-Schleifkontakt; lange Lebensdauer
- hohes Kraftmoment von 35 Ncm; für alle Modellarten geeignet
- Indirect-Drive-System (entkoppeltes Potentiometer); unempfindlich gegen Vibrationen

Wenn alle diese Vorteile für Sie wichtig sind, ist Supra FMSS die richtige Wahl



robbe
Modellsport

Postfach 1108
D-6424 Grebenhain 1



OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt

9/10

| | |
|---|----|
| ÖAeC-Präs. Dr. Josef Lenz - 65 Jahre ... | 3 |
| Es berichten die Fachreferenten: | |
| FF - Ing. Ernst Reitterer | 4 |
| Heinrich Hofmann - ASKÖ Linz, gestorben | |
| Wettbewerbstermine - Änderungen | 6 |
| Dr. Breiner's Hobbyflieger: | |
| Stratos von Krause | 7 |
| Parat TF - Einstelgermodell v. Robbe ... | 8 |
| Flamingo Udet von Aeronaut | 9 |
| Motor-Whisper von Masopust | 10 |
| Dr. Wolfgang Schober: | |
| Dalotel 150 und 2000 von Røga | 12 |
| Ralf Brdtschka : | |
| MFT-400 Lentikularis ein Modell aus A .. | 14 |
| Dr. Georg Breiner: | |
| Im Schaufenster | 16 |
| Oldtimer - Ecke - Tramp | 19 |
| Motoren | 20 |
| Michael Gehringer - Elektroflug | 21 |
| Neues aus dem Osten | 22 |
| Staatsmeisterschaften 1985 : | |
| F3B - RC-Segler | 23 |
| F2D - Fuchsjagd | 26 |
| Weltmeisterschaft - Hubschrauber | 27 |
| Europameisterschaft - Fesselflug | 30 |
| F1E Hangflug | 32 |
| Internationale Wettbewerbe : | |
| Freiflugwettbewerb - München | 35 |
| 4.Int. ÖÖ-Wanderpokal F3A in Enns | 35 |
| 5. Int.Tirolpokalfliegen F3A in Weer | 36 |
| Nationale Wettbewerbe: | |
| Elektro-Wanderpokal in Freistadt | 38 |
| UHU-Freiflug Jugendwettbewerb | 40 |
| RC/MS-Wanderpokal in Enns | 40 |
| 1. Seeadlerpokal F3B in Eisenstadt | 40 |
| 3. Korallenfliegen - Koralle | 42 |
| 3. LSV Marathonfliegen RC-Segelflug | 42 |
| 1. Georglefliegen RC IV Bgld. LM | 42 |
| 6. ÖÖ Fesselflugtag in St.Valentin | 43 |
| Hausruck Pokalfliegen F3E + F3E-E | 44 |
| Steirische Landesmeistersch. RC III+F3A .. | 44 |
| 7. Internat. Modellflugtag in Wr. Neustadt .. | 45 |

Im Mittelteil befindet sich diesmal der 1. Teil eines ausführlichen Berichtes vom F3B-Wettbewerb in Weer von Fridolin Fritz

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

UNSER TITELFOTO :

Vorbildlicher Start eines F3B-Modells beim Wettbewerb in Weer.

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter Oberschulrat Dr. 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.

Lieber Leser !

Nun ist es soweit ! prop erscheint heute zum erstenmal in Farbe. Beim Schreiben dieser Zeilen wissen wir zwar noch nicht, wie das Ganze aussehen wird, wir hoffen aber, daß der farbige prop ein gutes Aussehen haben wird. Den beiden "farbinserierenden" Firmen, Kirchert und Robbe soll auf diesem Wege herzlich für ihre "Pionierarbeit" gedankt werden. Vielleicht kann die eine oder andere Firma ebenfalls ein ganzseitiges Farbinserat für die nächsten Nummern (event. Weihnachtsnummer) vorsehen.

Diese Nummer wird beim 30. Ordentlichen Luftfahrttag am 16. November 1985 aufgelegt werden und soll

DEM LUFTFAHRERTAG ZUM GRUSS

mit den besten Wünschen für alle Beratungen dienen.

Im Mittelteil bringen wir diesmal einen Wettbewerbsbericht von Fridolin Fritz, vom F3B-Wettbewerb in Weer, der sicherlich für die F3B-Flieger sehr interessant ist, der aber wegen der außergewöhnlichen Länge kleiner gedruckt und in einer Fortsetzung gebracht werden muß.

In diesem Zusammenhang kann die erfreuliche Mitteilung gemacht werden, daß gleichzeitig mit der Drucklegung dieser Nummer nun endlich auch die Modellsportordnung (MSO) in Druck geht. Sie wird also noch in diesem Jahr, auf den allerletzten Stand gebracht, erhältlich sein.

Das verdanken wir unserer neuen Modellflugsekretärin, Fräulein Susanne Reisinger, die als "Einstandsarbeit" die Fertigstellung der MSO übernommen hat.



Und nun ist es heraus. Die Sektion Modellflug hat wieder eine neue Sekretärin.

Wenn wir in unserer letzten Nummer scherzweise eine neue Modellflugsekretärin vorstellten, weil die amtierende geheiratet hatte und einen neuen Namen bekam, ist Susanne Reisinger nun eine "neue Tatsache". Wir begrüßen unsere neue Sekretärin in den Reihen der Modellflieger

recht herzlich und wünschen uns eine gedeihliche Zusammenarbeit zum Wohle des ÖAeC und des Modellsports.

Unsere neue Sekretärin ist unter der Nummer des ÖAeC (0222) 65 11 28/77 oder 65 11 29/77 während der Dienststunden Mo - Do 8,00 bis 17,00 Uhr und am Fr 7,30 bis 14,00 Uhr erreichbar.

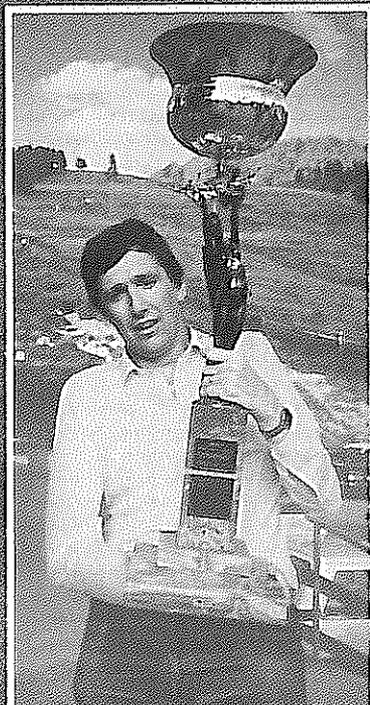
Die Redaktion

DISCUS

GRAUPNER

Euromeeting
Val di Fassa 1985
27.-28. Juli
Pordoi-Joch
Dolomiten

Sieger in der Großseglerklasse



1. Platz
Udo Fiebig
Modellfluggruppe
Albflug
Donnstetten

DISCUS

Spannweite 4000 mm.

RC-Großsegler mit vorbildähnlicher
Flügelgeometrie.

Hochwertiger, weiß eingefärbter
Epoxydharz-Fertigrumpf,
Balsa-Leichtflügel
mit Querrudern.

Best.-Nr. 4240 Schnellbaukasten

GRAUPNER

Neuheiten-Prospekt N:85
anfordern!

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

ÖAeC-Präsident Dr. Josef Lenz 65 JAHRE

Unser Präsident feierte am 30. August 1985 seinen 65. Geburtstag.

Sein bisheriges Leben gehörte zum allergrößten Teil der Fliegerei. Gleich nach dem Krieg war er einer der ersten, der sich dem Österreichischen Aero Club als Funktionär zur Verfügung stellte. Er war viele Jahre Präsident des Landesverbandes für Wien, Niederösterreich und Burgenland und nach Selbständigmachung der einzelnen Bundesländer, Landesverbandspräsident von Wien. Wir hatten dort viele Jahre zusammengearbeitet, und Präsident Lenz hatte schon immer ein offenes Ohr für die damals noch kleine Sparte Modellflug.

Seit 13 Jahren leitet er nun als Präsident des ÖAeC die Geschicke des Bundesverbandes, länger als es je ein Präsident zuvor getan hat. Er ist ein Präsident für alle Sparten und ist immer versucht, die an ihn herangetragenen Probleme bestens zu lösen.

Aber er ist nicht nur Funktionär, sondern auch aktiver Flugsportler, der (fast) alle Sparten selbst ausübt oder ausgeübt hat.

Zum Modellfliegen reichte bisher seine Zeit nicht, er ist aber ein großer Freund des Modellfluges und läßt sich oft von unseren Tätigkeiten berichten. Erst vor wenigen Wochen hat er versucht, auf dem ÖMV-Modellflugplatz in Bockfließ ein Flugmodell fernzusteuern (siehe Foto: "Der Präsident am 'Doppelsteuer' mit Fluglehrer"), um auch hier die praktische Seite des Modellfluges kennen zu lernen.

Seine Präsidenschaft fällt in die bisher wohl schwierigste Zeit, die der Luftsport durch Behinderungen, Angriffe und Einschränkungen aller Luftsportsparten durch die Umweltbewegung und verschiedener anderer öffentlicher und halböffentlicher Stellen je mitmachte. Seinem Geschick als begeisterter Flieger und Jurist ist es zu verdanken, daß er viele drohende Anstürme auf den gesamten Flugsport in Österreich, sei es in fliegerischer Hinsicht oder auch in Hinsicht auf Flugplatzprobleme, abwehren oder auch nur hinausschieben konnte.

Präsident Dr. Josef Lenz macht seine Arbeit, wie viele andere auch, aus reinstem Idealismus und hat es bisher immer abgelehnt, Auszeichnungen und Ehrungen für seine Arbeit anzunehmen. Es ist daher sehr schwer, ihm sichtbar für seine Arbeit und seinen Einsatz zu danken. Ein Geschenk würde ihn aber sicherlich freuen, nämlich das Bewußtsein, daß alle Sparten des Österreichischen Aero Clubs an einem Strang ziehen, und daß alle Mitglieder sich



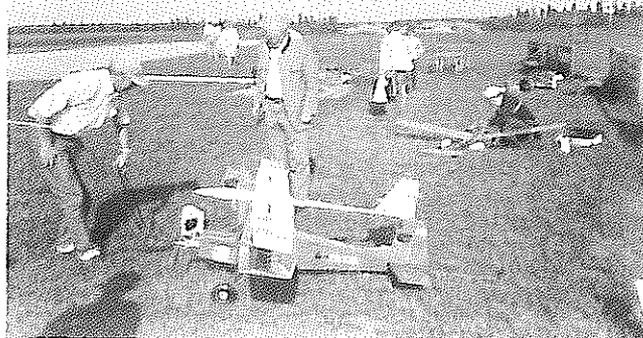
zu ihrem Haus, zum Österreichischen Aero Club, bekennen. Und das gerade jetzt, in der schwierigsten Zeit unseres Verbandes.

Wir Modellflieger stehen seit eh und je zum Österreichischen Aero Club, und unser Präsident hat nicht erst einmal festgestellt, daß er sich um die Modellflieger nicht zu sorgen brauche, weil diese ihre Arbeit immer ausgezeichnet und verlässlich machen.

Wenn uns diese Feststellung auch freut und stolz macht, so würden wir uns aber trotzdem sehr freuen, unseren Präsidenten öfter bei unseren Veranstaltungen zu sehen.

Zum 65. Geburtstag wünschen wir Dir, lieber Präsident, alles Gute und weiterhin viel Freude mit und in der Fliegerei. Mögest Du noch lange bei bester Gesundheit die Geschicke des Österreichischen Aero Clubs leiten und das Wohlwollen für den Modellflug niemals verlieren !

Edwin Krill
BSL Modellflug

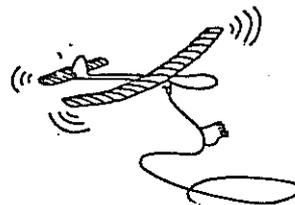


Es berichten die Fachreferenten



FREIFLUG

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer



ZWISCHENBILANZ der 2-Jahreswertung und Qualifikation für die FREIFLUG-EM 1986 :

In der Klasse F1A hat sich z.Zt. ein Führungswechsel vollzogen. Gegenwärtig - im August 1985 - führt nun Erwin Pacher, ÖMV Klagenfurt, mit hauchdünnem Vorsprung von einem Punkt auf Werner Kraus, ÖMV-Wien.. Es gibt aber bekanntlich in F1A noch genügend Wettbewerbe, auch einen internationalen Bewerb in Österreich, den Kolibripokal und weiters noch 2 nationale Wettkämpfe in Finkenstein und Fürstenfeld, dadurch kann sich das nachfolgend angeführte Ergebnis noch ändern:

| | | |
|-----------------|----------------|--------------|
| 1. Erwin Pacher | ÖMV-Klagenfurt | 7.401 Punkte |
| 2. Werner Kraus | ÖMV-Wien | 7.400 " |
| 3. Fritz Mang | ÖMV-Wien | 7.260 " |

In der Klasse F1B können erst 4 Bewerbe gezählt werden, nach Berücksichtigung aller Ergebnislisten, die bis jetzt bei mir eingelangt sind. Auch hier gibt es schon einen deutlichen Führungswechsel durch Franz Wutzl jun. vom ÖMV-St.Pölten. Außerdem könnte sich erstmals eine Dame, nämlich Frl. Verena Greimel vom gleichen Verein für die EM 1986 qualifizieren. Sie hat u.a. schon 2 internat. Bewerbe in diesem Qualifikationszeitraum aufzuweisen und landete dabei immerhin schon im Mittelfeld. In Fürstenfeld gibt es ja, neben einigen int. Bewerben im Ausland, den einzigen nat. Wettbewerb 1985 in dieser Klasse, der noch für die EM 1986 zählt. Der F1B-Silvesterpokal 1985 kann natürlich nur für die WM 1987 zählen.

| | | |
|---------------------|---------------|--------------|
| 1. Franz Wutzl jun. | ÖMV-St.Pölten | 4.464 Punkte |
| 2. Herbert Chmelik | ÖMV-Wien | 4.371 " |
| 3. Verena Greimel | ÖMV-St.Pölten | 3.186 " |

In der Klasse F1C sind z.Zt. erst 2 Bewerbe wertbar, zumindest liegen bis zum oben erwähnten Zeitraum keine weiteren Ergebnisse vor. Demnach müssen noch für die Qualifikation 4 Bewerbe besucht werden.

| | | |
|--------------------|------------|--------------|
| 1. Werner Kraus | ÖMV-Wien | 2.520 Punkte |
| 2. Reinhard Truppe | ÖMV-Feldk. | 2.272 " |

In der Klasse F1A wurde lt. MSO die Reihung bereits aus der 2 Jahreswertung nach 6 Wettbewerben errechnet.

Ich mache darauf aufmerksam, daß lt. MSO Wettbewerbsteilnahmen im Ausland unbedingt vorher der Bundessektionsleitung gemeldet werden müssen, da sie sonst keinesfalls für die Wertung zur Nationalmannschaft genommen werden dürfen.

Liebe Freiflugfreunde !

Hoffentlich habt Ihr Euch inzwischen mit dem von mir in prop 3/4-1985 vorgestellten F1A-Baukasten beschäftigt, der ja außerordentlich preiswert ist

und von ausgesuchter Qualität. Ich hoffe, es sind auch schon einige damit geflogen und haben ihre Freude daran. Wer es ganz eilig hat, kann meine Hilfe in Anspruch nehmen, denn ich kann kurzfristig 3 F1A-Baukästen liefern.

Heute schon möchte ich auf den traditionellen, diesmal bereits 10. Freiflug-Silvesterpokal in F1A und F1B hinweisen, der ja als Jubiläumswettbewerb am Sonntag dem 29. Dezember 1985 zur Austragung gelangt. Die F1B-Gummimotorflugmodellklasse wird dann zugleich als Nationaler Wettbewerb, mit Gästen, versteht sich, ausgeflogen. Schon heute werden von mir alle Freiflugfreunde aus Österreich aber auch aus dem Ausland, herzlichst eingeladen, an dieser Veranstaltung in Salzburg-Nußdorf teilzunehmen. Wir Freiflieger wollen damit zeigen, daß der Freiflug noch nicht gestorben ist und ein recht kräftiges Lebenszeichen geben kann, aber nur dann, wenn wir alle an einem Strang ziehen ! Übrigens sind wir ja auch Sportler, die ein wenig Schnee und Kälte vertragen können. - oder ?

VERTRETER UND VERKAUFSREPRÄSENTANT für Österreich

Wir sind ein mittelständisches Unternehmen der Hobby-Elektronik-Branche und suchen zum frühest möglichen Termin einen Partner zur Beratung und Betreuung des Modell-sportfachhandels.

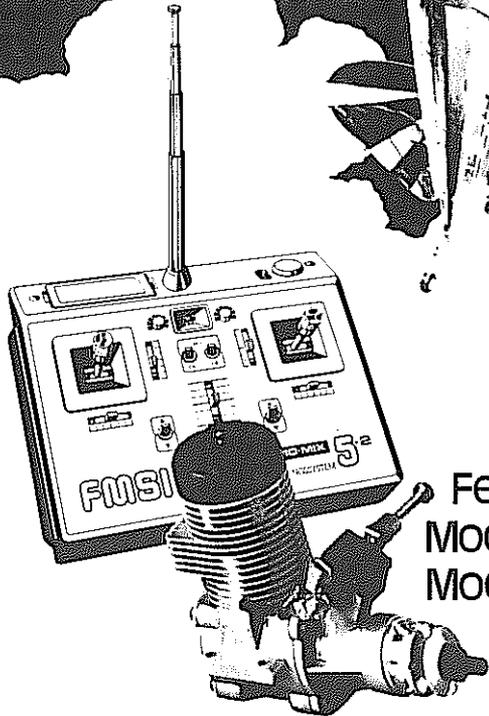
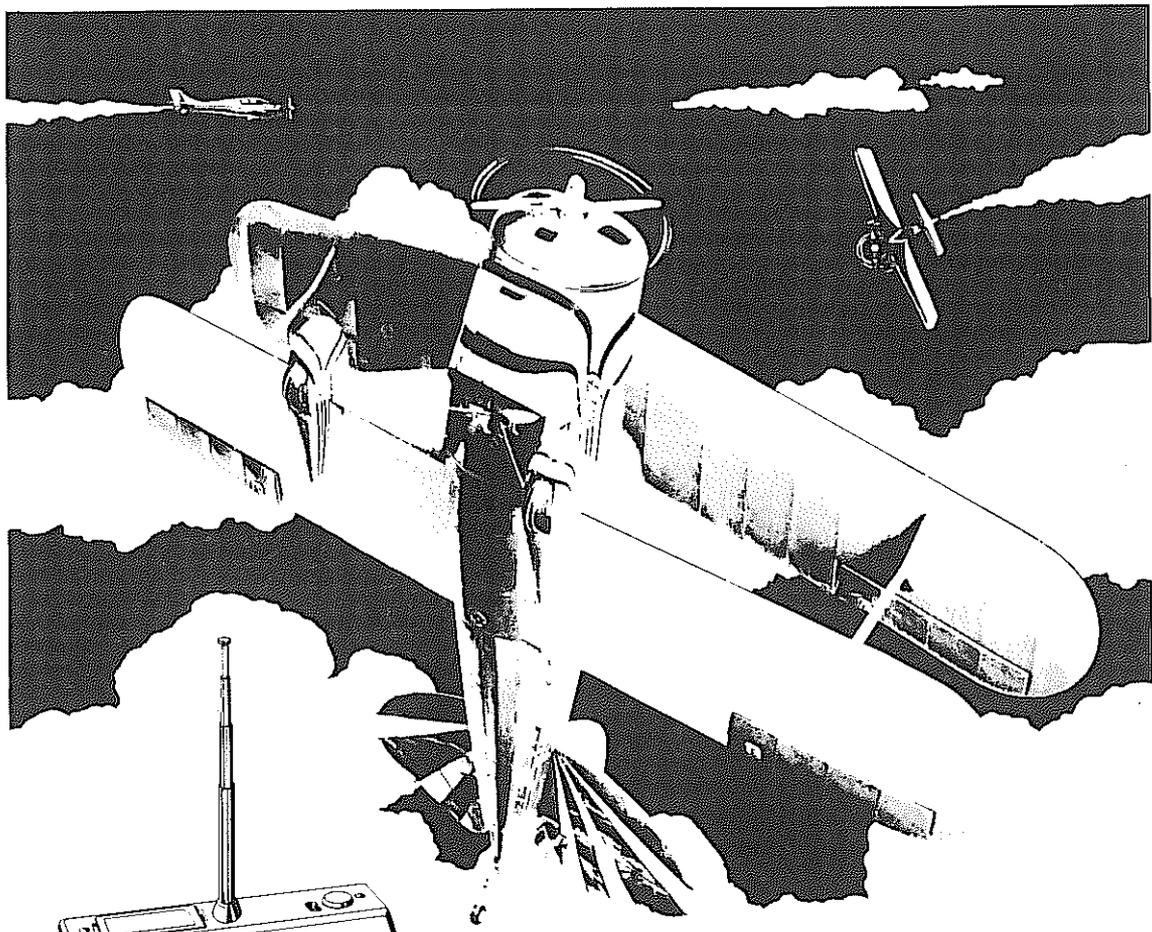
Als Voraussetzung für eine Zusammenarbeit erwarten wir

- solide, geordnete Verhältnisse,
- sicheres Auftreten,
- Zielstrebigkeit und Engagement,
- aktiver Modellbauer.

Wir bieten

- eine grundsolide Produktpalette,
- ein geschütztes Arbeitsgebiet.

Ihre Bewerbung mit aussagefähigen Unterlagen erbitten wir unter Chiffre 91085 an die Redaktion „prop“.



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu **AUSTRIA**

webria

HOBBY SING



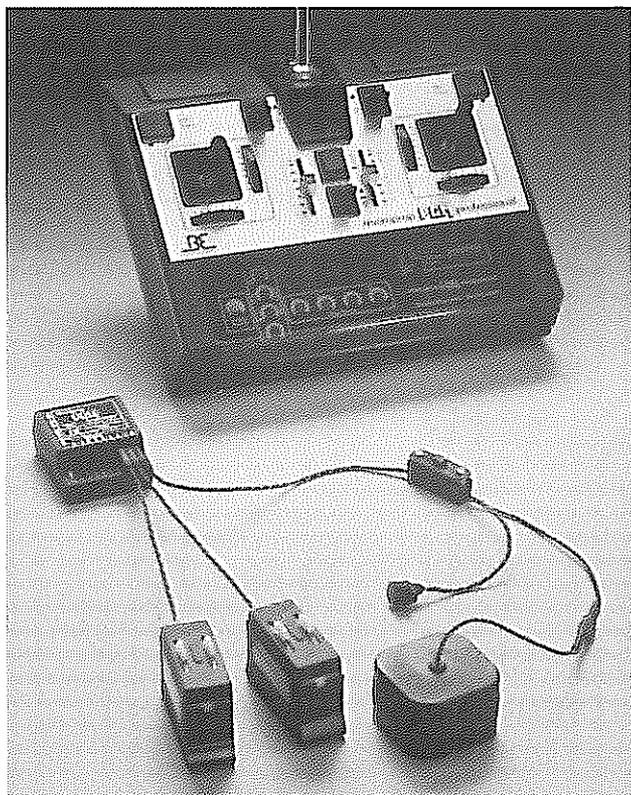
Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

Jakominiustraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
 - Wir haben Erfahrung
 - Täglicher Postversand
- Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505

microprop microprop microprop



Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

—bieten alles, was sich der anspruchsvolle Modellpilot schon immer gewünscht hat.

—Die PULS-CODE-MODULATION ermöglicht größte Übertragungssicherheit. Die Störanfälligkeit wird gegenüber konventionellen Systemen mit gleicher Ausgangsleistung um bis zu 90 % reduziert. Die sonst aufgetretenen "Wackler" und "Knackimpulsstörungen" werden mit Sicherheit bei der PCM-Übertragung nicht bemerkt. Auch Zündstörungen von Benzinmotoren haben keinen Einfluß auf die Funktionssicherheit der Fernlenkanlage.

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

—Microprop-PCM-PILOT: 4 Funktionen, bei Bedarf bis auf 8 Funktionen zu erweitern.

—Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

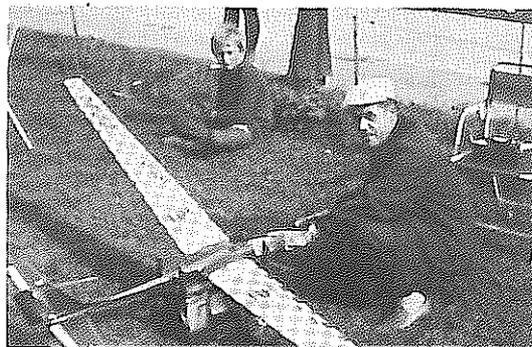
BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.

5020 Salzburg · Harpffstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50

Wettbewerbstermine: Änderungen

Die wegen Regens und terminüberschneidungen in KRAIWIESEN nicht ausgetragenen Bewerbe:

- 12. Oktober 1985 - Wanderpokalfliegen
NW 22/85 - RC IV + LM
- 13. Oktober 1985 - Untersbergkristallfliegen,
NW 15/85 - RC/MS
- 19. Oktober - Nation.Etrichpokalfliegen,
NW 21/85 - RC III + LM



HEINRICH HOFMANN GESTORBEN !

Wir erfüllen die traurige Pflicht, das Ableben unseres langjährigen Mitgliedes

Heinrich HOFMANN

bekanntzugeben.

Heinrich Hofmann verstarb am 28. Juli 1985 nach kurzem schweren Leiden im 58. Lebensjahr.

Jeder Modellflieger, der je mit dem Fesselflug zu tun hatte, kannte und schätzte unseren "Heini", der seit den Gründungsjahren des ASKÖ-MFC-LINZ als dessen Mitglied viele Wettbewerbe gewonnen hatte.

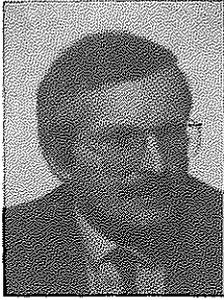
Heinrich Hofmann war mehrmaliger oberösterreichischer Landesmeister im Fesselflug und ASKÖ-Landesmeister.

1982 wurde er anlässlich der Platzeröffnung des ASKÖ-MFC-LINZ mit der goldenen Ehrennadel des Österreichischen Modellsportverbandes ausgezeichnet.

Seine Kameradschaft und Hilfsbereitschaft, seine Verlässlichkeit und sein nimmermüder Einsatz für die Gemeinschaft haben ihm viele Freunde gebracht, die nunmehr mit uns trauern.

Wir werden sein Andenken immer in Ehren halten.

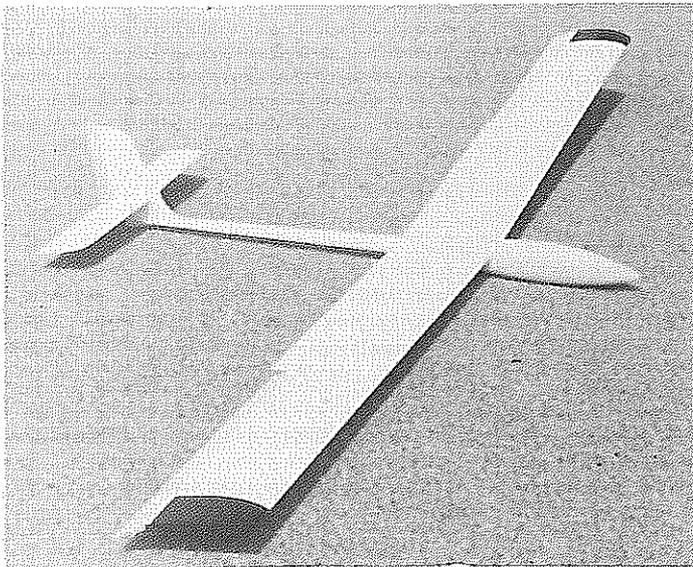
Karl-Heinz Pointner
ASKÖ-MFC-LINZ



Geleitet von Dr. Georg Breiner

STRATOS

von Krause



Auf der diesjährigen Nürnberger Messe sah ich das erste Mal Herrn Krause und seine Modelle. Von der reinen "Mehrzweckgurke" bis zur herrlichen Superorchidee war praktisch alles vertreten. Aus diesem Riesenangebot wurde mir das Allroundmodell STRATOS zur Verfügung gestellt. Zunächst einmal eine kurze Inhaltsbeschreibung des Baukastens: beplankte Styroflächen, ein nicht eingefärbter Epoxyrumpf mit allen Bohrungen und Lagern, eine GFK-Kabinenhaube, aus Balsa gefrästes Höhen- und Seitenleitwerk, Servobrettchen, alles erforderliche Kleinmaterial (Pendelruderhebel, Bowdenzüge, Ruderhörner, Klebstoff etc.), Bauplan und eine recht brauchbare Bauanleitung. Der Bau des Modells geht aufgrund des sehr hohen Vorfertigungsgrades sehr rasch über die Werkbank. Ansteuerung der Querruder soll laut Bauanleitung durch direkt in die Flächen eingebaute kleine

Servos erfolgen. Ich probierte aber, nachdem ich keine derartigen Servos zur Verfügung hatte, eine mechanische Anlenkung über Umlenkhebel, und es funktioniert genauso (ich gestehe allerdings ein wenig Spiel ein!). Das Vögelchen wurde, mit Ausnahme der Flächenenden (schwarz), ganz in weiß gefinisht (Bügelolie und Lack). Sinnvoll ist aber vor dem eigentlichen Lackieren des Rumpfes, diesen mit einem Füller zu spritzen, um die Microlöcher zum Verschwinden zu bringen. Der STRATOS wurde besonders für Einsatzmöglichkeiten am Hang und in der Ebene konstruiert und soll für einen fortgeschrittenen Anfänger als quasi erster Querrudersegler zu beherrschen möglich sein.

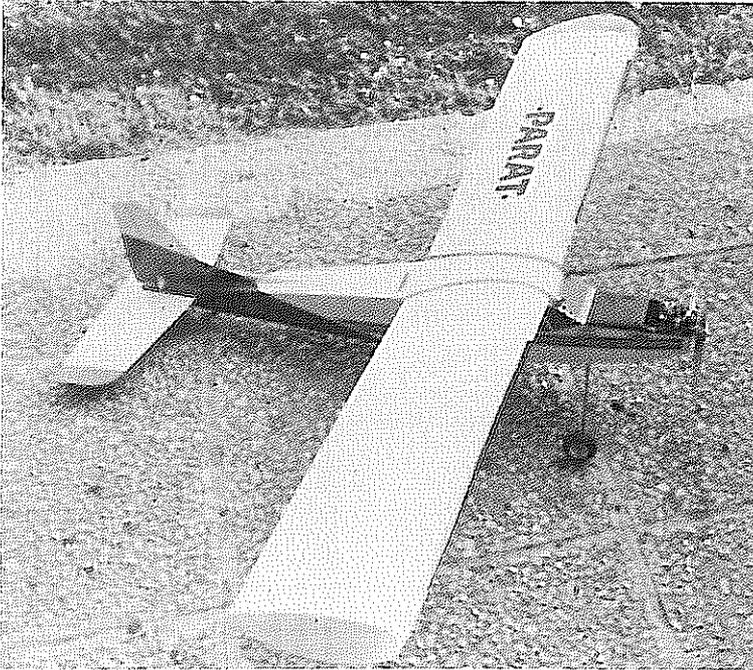
Und wie fliegt das Ding ? Bedingt durch das Profil Eppler 205 kann einiges damit gemacht werden. Je nach Können,

ist vom Kunstflug her gesehen schon was drinnen. Man kann recht flott und auch langsam fliegen. Die Querruderwirkung (differenziert) ist sehr gut. Die Ausschläge von Höhen- und Seitenruder können ruhig klein gehalten werden, der STRATOS reagiert sofort !

Fazit: ein Allzwecksegler, der preislich günstig ist, einen hohen Vorfertigungsgrad und sehr gute Flugeigenschaften besitzt.

TECHNISCHE DATEN :

| | |
|-----------------|----------------------|
| Spannweite | 2600 mm |
| Länge | 1340 mm |
| Flügelfläche | 56,8 dm ² |
| Gewicht | 2000 g |
| Fernsteuerung | Höhe, Seite, Quer |
| Ladenrichtpreis | ca. S 2600,- |



PARAT TF

ein Einsteigermodell
von Robbe

Hier habe ich wieder einen "Einsteiger" zu Bearbeiten gehabt, den PARAT TF aus dem Hause Robbe. Der PARAT ist ein recht gefälliges Gerät, ein Hochdecker, der einfach zu bauen und sehr gutmütig zu fliegen ist. Eine Motormaschine, die für den Beginner gerade richtig ist. Der Baukasten enthält die gestanzten Rumpfsseiten- und Leitwerksteile (eine kleine Anmerkung: die Stanzungen sind wirklich sehr gut!), Fertigflächenhälften mit angeformten Randbögen (Siros-Flächen), den Motorträger aus Holz, den fertig

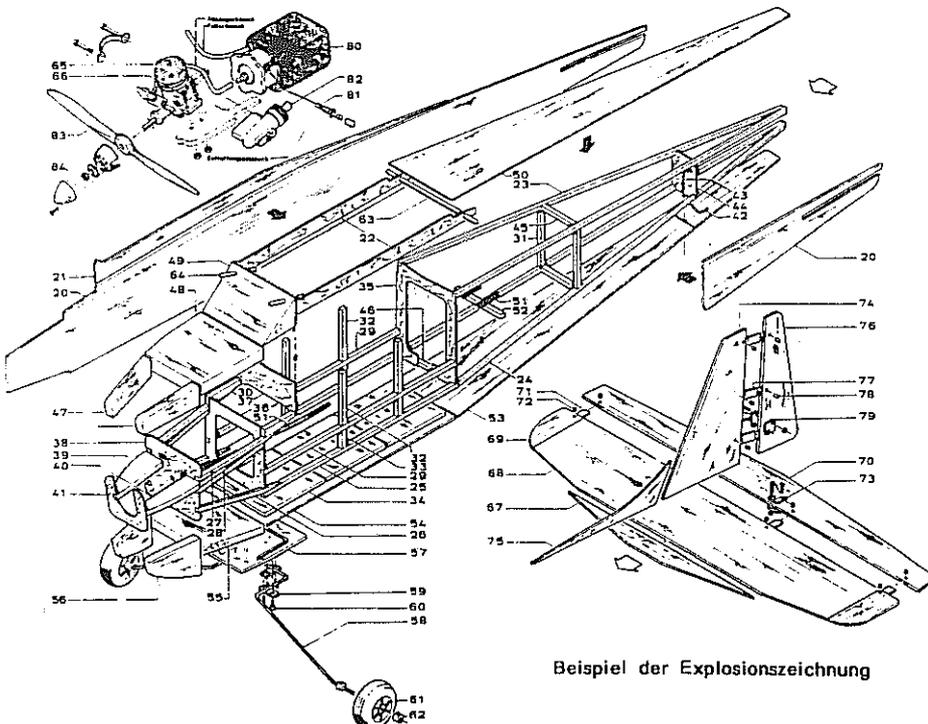
gebogenen Fahrwerksdraht, alle erforderlichen Kleinteile (Mylarscharniere, Ruderhörner etc.), einen Bauplan mit ausführlichen Baustufenfotos, eine sehr genaue Bauanleitung und eine ausgezeichnete Explosionszeichnung des Modells. Der Bau des PARAT ist völlig auf die geringen Kenntnisse eines Anfängers abgestimmt und bereitet, wenn man sich an die Bauanleitung hält, keinerlei Schwierigkeiten. Mit Sekundenkleber und Weißleim ist der PARAT bald fertiggestellt und kann ganz nach Belieben foliert oder lackiert werden.

Zum Antrieb wird ein 1,5 oder 2,5 cm³ Zweitakter empfohlen wobei meiner Meinung nach, der 1,5er vollkommen ausreicht, da das Modell mit dem größeren Motor für den Anfänger bestimmt zu schnell sein wird. Das Testmodell wurde deshalb mit einem Enya 09 Zweitakter versehen und dieser "Murl" reichte auch zum gemütlichen Fliegen vollkommen aus.

Die Flugeigenschaften sind mehr als gutmütig. Man kann, in entsprechender Höhe, bei Steuerfehlern ohne weiters die zitterigen Fingerlein von den Knüppeln nehmen, und der PARAT "erholt" sich von selbst. Der Anfänger hat genügend Zeit zu reagieren und kann sich richtig in die Kunst des Fernsteuerfluges hineinarbeiten.

Gesteuert wird der PARAT TF, den es auch in einer Elektroversion gibt, über Seite, Höhe und Motordrossel.

Testergebnis: ein leicht zu bauendes und fliegendes Anfängerflugmodell!



Beispiel der Explosionszeichnung

TECHNISCHE DATEN :

| | |
|----------------|------------------------------|
| Spannweite | 1265 mm |
| Länge | 905 mm |
| Gesamtfläche | 29,4 dm ² |
| Gewicht | 1250 g |
| Motor Zweitakt | 1,5-2,5 cm ³ |
| Fernsteuerung | Höhe, Seite, Motordrossel |

Ladenrichtpreis S 950,-

FLAMINGO UDET

von Aeronaut



1925 startete der FLAMINGO - Prototyp zu seinem ersten erfolgreichen Flug. Das gleichnamige Modell der deutschen Firma Aeronaut ist der bekannten Maschine von Ernst Udet, mit welcher er mit der Flächenspitze Taschentücher vom Boden aufhob, sehr stark nachempfunden.

Der Bausatz enthält Holz in jeder Größe und Menge. Ein richtiger Kasten für Woodies! Balsa, Sperrholz, Leisten, Draht, Räder, Bespannpapier, Kleinmaterial (Bowdenzüge, Scharniere etc.), ein Bauplan und eine ausführliche Bauanleitung sind der Inhalt.

Der Bau des FLAMINGO bereitet keine Schwierigkeiten: ein einfacher Kastenrumpf, die Flächen sind jeweils einteilig mit geradem Profil, und das Leitwerk wird aus Vollbalsa hergestellt. Nur, ein rasend schnelles Bauen ist es gerade nicht. Ich kann aber garantieren, daß mit zunehmendem Baufortschritt die Sache immer mehr Spaß macht. Das Ergebnis ist dann ein recht niedlicher Doppeldecker. Der FLAMINGO wurde mit roter Solartexfolie bebügelt, ein paar weiße Solartex-Strips geben den letzten Tupfen. Das Modell kann entweder mit einem Verbrennungsmotor (1,5 bis 2,5 cm³) oder mit einem Elektromotor "bestückt" werden. Ich entschied mich für die erstgenannte Version und baute einen 1,5 cm³ von Webra ein.

Gesteuert wird der FLAMINGO über Seite, Höhe und mit der Motordrossel.

Und nun ein paar Worte zur Flugerprobung: das Zusammenstellen des Modells geht recht rasch; die Flächen werden am Rumpf ganz einfach mit Gummiringen befestigt. Am Anfang wa-

ren mir die dünnen I-Stiele, die die untere Fläche mit der oberen verbinden doch recht verdächtig. Aber es hält prima. Da auf meiner Übungswiese das Gras recht hochstand, war ein Bodenstart natürlich nicht möglich. Aber das ist ja egal, denn der Vogel kann schön aus der Hand gestartet werden. Der 1,5er (sehr gut eingelaufen!) packte kräftig zu und bescherte mir ein herrliches Flugbild. Der FLAMINGO UDET fliegt relativ langsam und ist sehr gutmütig. Ein Anfänger kann unter Anleitung eines erfahrenen Piloten ohne Schwierigkeiten fliegen.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß der Oldie FLAMINGO UDET von Aeronaut ein kleiner Herzensbrecher ist, der auch meine Ehefrau begeisterte (das kommt bei Modellen sehr sehr selten vor!).

Die Qualität des Baukastens ist sehr gut, der Erbauer wird vor keine Probleme gestellt. Das Fliegen mit dem Doppeldecker beschert auch dem Anfän-

ger unter Anleitung ein ungetrübtes Fluggefühl.

Wer probiert's ?

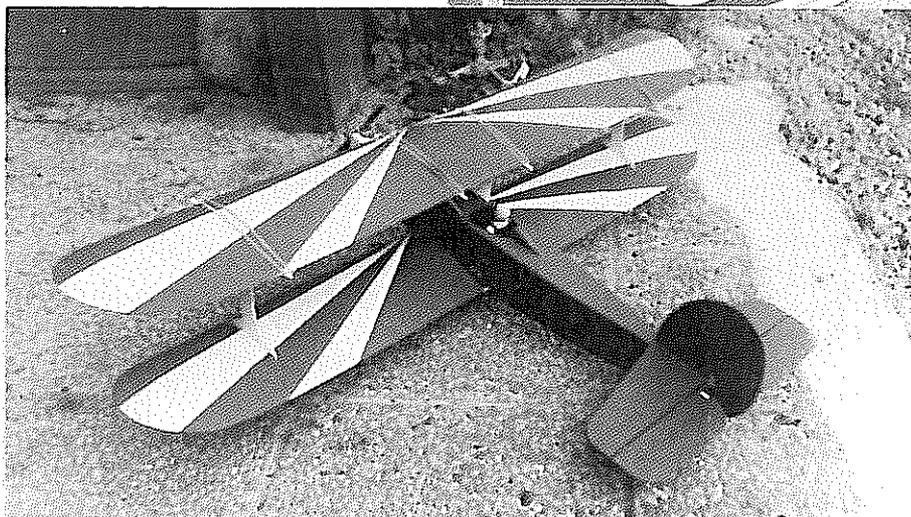
TECHNISCHE DATEN :

| | |
|--------------|----------------------|
| Spannweite | ca. 1300 mm |
| Länge | 950 mm |
| Gesamtfläche | 52,3 dm ² |
| Gewicht | 1500 g |

| | |
|-------|---------------------------|
| Motor | 1,5 - 2,5 cm ³ |
| | Zweitakt |
| | E-Motor mit |
| | Getriebe |

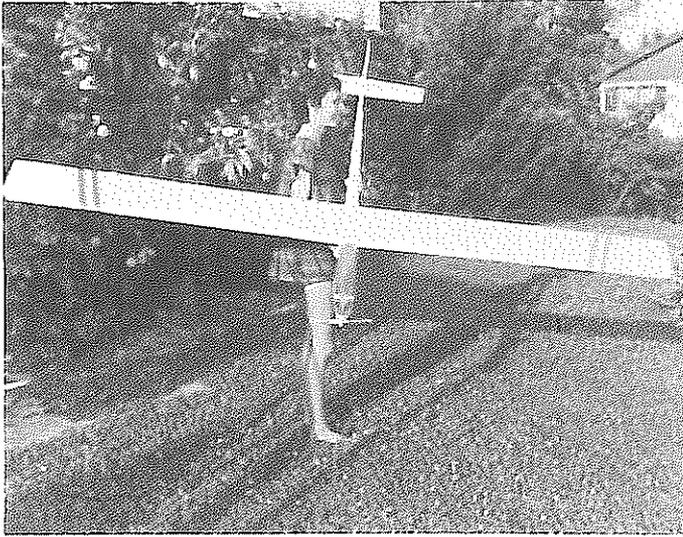
Fernsteuerung - Seite, Höhe,
Motordrossel
bzw. Elektronikschalter

Ladenrichtpreis ca. S 1800,-



Motor-Whisper

von Masopust



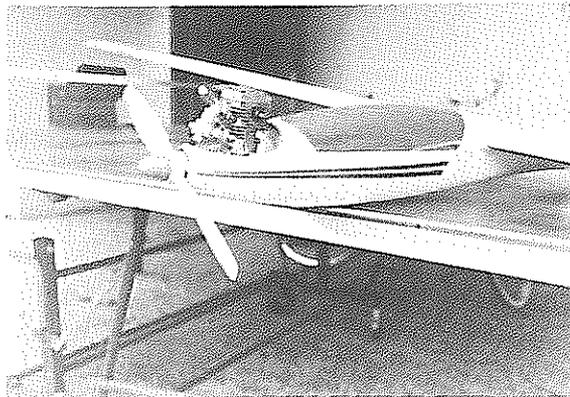
Die Whispers von Karl Masopust sind uns allen als hervorragend gefertigte Segler bekannt. Nun hat er auch eine Motor-Whisper "geboren", die für das RC/MS-Fliegen gedacht ist. Das Modell wird in der bewährten Whisper-Ausstattung geliefert und besteht aus den eingefärbten GFK-Flächenhälften, einen weiß eingefärbten GFK-Rumpf (übrigens der erste Whisperrumpf, den man unter den Flächen bequem halten kann!), den GFK-Höhenleitwerksflächen, einen GFK-Motorträger, einer GFK-Haube, Kohlestab mit Rohr für die Flächenverbindung, Servobrettchen, allen Anlenkungsteilen und einem Bauplan.

Der gesamte Bauaufwand zur Fertigstellung des Modells beschränkt sich eigentlich nurmehr auf die Fertigung des Vollbalsa-Seitenruders, dem Anpassen der beiden Höhenleitwerkshälften an den Rumpf, Einbau der Anlenkung für das Pendelleitwerk, des Seitenruders und der Querruder. Die Oberflächengüte ist ganz ausgezeichnet und bedarf keiner weiteren Behandlung mehr. Die beiden Flächenhälften werden auf einem zentralen Kohlestab aufgeschoben und mittels Klebebandes beiderseitig fixiert. Die Torsionsanlenkung der Querruder ist absolut spielfrei, obwohl nur eine Rudermaschine zum Antrieb Verwendung findet.

Im Testmodell wurde der 4 cm³ Viertaktmotor von Hirtenberg eingebaut, der nicht nur eine sehr hohe Leistung erbringt, sondern auch unheimlich leise läuft.

Wie die Motor-Whisper fliegt?

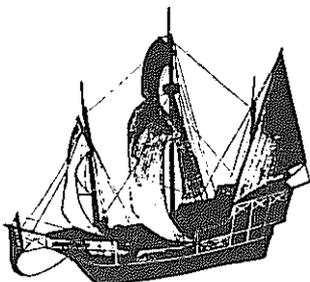
Wie eine motorisierte Whisper eben, uneingeschränkt kunstflugtauglich. Die Motor-Whisper ist ein herrliches Fluggerät für den schon erfahrenen Modellflieger und läßt überhaupt keine Wünsche hinsichtlich Material und Leistung offen.



Die rassige "Schnauze" der Motor - Whisper

TECHNISCHE DATEN :

| | |
|-----------------|---|
| Spannweite | ca. 2800 mm |
| Länge | ca. 1400 mm |
| Motor | 4 cm ³ Viertakt von HP (VT 25) |
| Fernsteuerung | Seite, Höhe, Querruder und Motordrossel |
| Ladenrichtpreis | ca. S 4000,- |



aeropiccola Historische Schiffsmodelle

GUNDERT Schiffsmodelle + Zubehör

HELFE Startboxen

MINIVOX Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

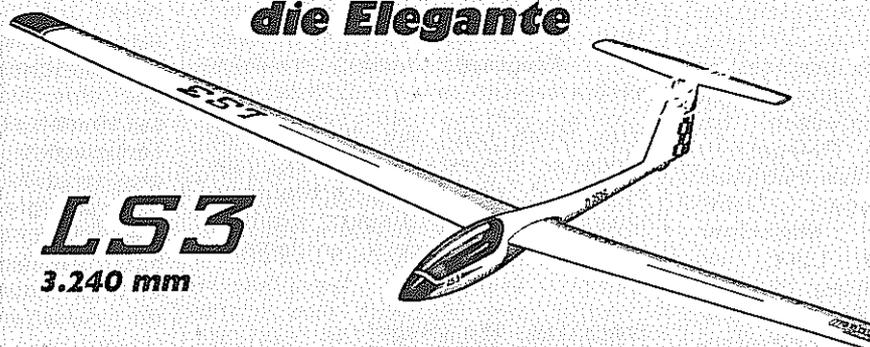
ESCHMALZ Ges.m.b.H.

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

Meistermodelle von
MULTIPLEX
... dem Seglerspezialisten

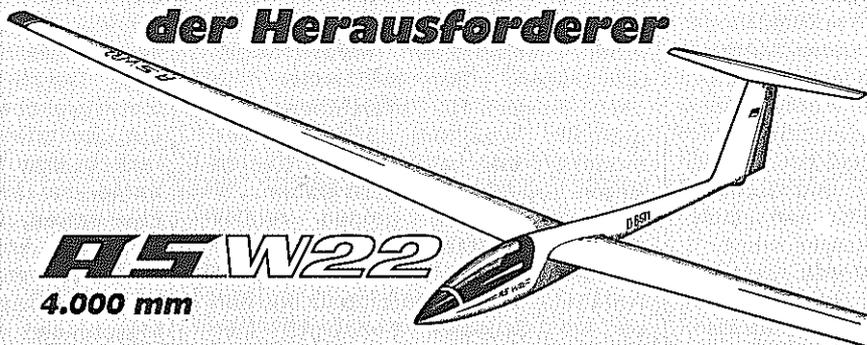
Qualität • Leistung • Ausstattung

die Elegante



LS3
3.240 mm

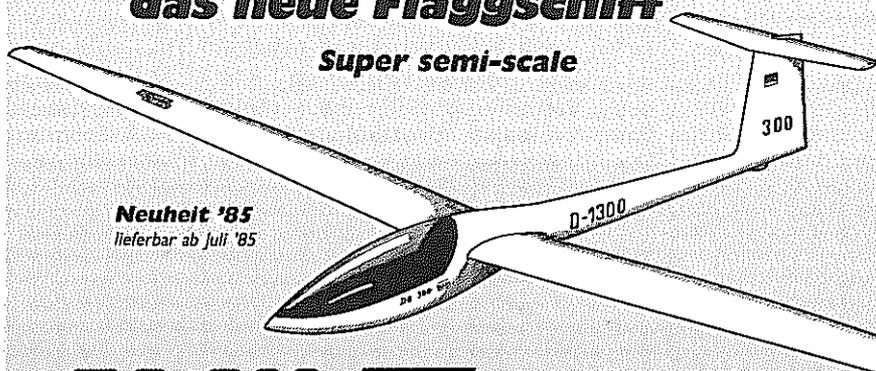
der Herausforderer



ASW22
4.000 mm

das neue Flaggschiff

Super semi-scale



Neuheit '85
lieferbar ab Juli '85

ELAN
3.750 mm

Alle Modelle mit weiß eingefärbtem MULTIPLEX-
Qualitätsrumpf, TF-Fertigflügeln in Ayous/
Styroporbauweise und ausführlicher Bauanleitung.

**Holen Sie sich ein Stück Lebensfreude
bei Ihrem MULTIPLEX-Fachhändler.**

MULTIPLEX modelltechnik

Neuer Weg 15 • Telefon 07233/1051-55 • 7532 Niefern • W. Germany

DALOTEL 150 und 2000

von Röga

15 Kilometer von Klagenfurt entfernt, genau gesagt in Grafenstein, bildeten vor einigen Jahren ein paar engagierte Modellflieger eine Schaufluggruppe. Da ein Modellflugplatz in unmittelbarer Nähe vorhanden ist, waren also die besten Voraussetzungen gegeben, durch fleißiges Training die fliegerischen Fähigkeiten zu verbessern. So wurde dann mit den verschiedensten Flugzeugen bei jeder sich bietenden Gelegenheit vor einem interessierten Publikum eine Kür vorgefliegen. Dabei waren immer alle Maschinen gleichzeitig in der Luft, wo dann die verschiedensten Manöver gezeigt wurden. Im einzelnen waren die Limbofliegen, Ballonstechen und die Fuchsjagd.

Heute besteht die Schaufluggruppe aus fünf gut aufeinander eingespielten, hervorragenden Modellfliegern. Durch das hohe fliegerische Niveau werden die einzelnen Programmpunkte mit einer großen Präzision und Sicherheit geflogen, sodaß man sich neuerdings auf das Wasser wagt. Auch das Material wurde vereinheitlicht. Anfangs wurde mit den verschiedensten Flugmodellen das Programm absolviert, bis man vor einem Jahr auf ein einheitliches Modell, die Dalotel 150 von Röga, umstieg. Diese kleinste Ausführung der Las Vegas Maschine von Hanno Pretzner bietet ein Optimum zwischen den Kosten, sehr guten Flugeigenschaften und gefälligem Aussehen. Lediglich der Rottenführer erhielt zusätzlich eine Dalotel 2000. Alle Maschinen wurden einheitlich in gelb/dunkelblau gespritzt, und jeder Pilot

kennzeichnete sein Modell dann durch charakteristische Zierstreifen, um es in der Luft von den anderen unterscheiden zu können. So gerüstet blickt man schon erwartungsvoll in die Zukunft, wo wieder zur Freude aller Zuseher die Schaufluggruppe aus Grafenstein zu Lande und am Wasser die Flugtagsszenarie beleben wird.

Nun sollen noch die verwendeten Modelle vorgestellt werden, da hier auch der Normalverbraucher unter den Modellfliegern eventuell wertvolle Hinweise entnehmen kann.

DALOTEL 150 (Röga)

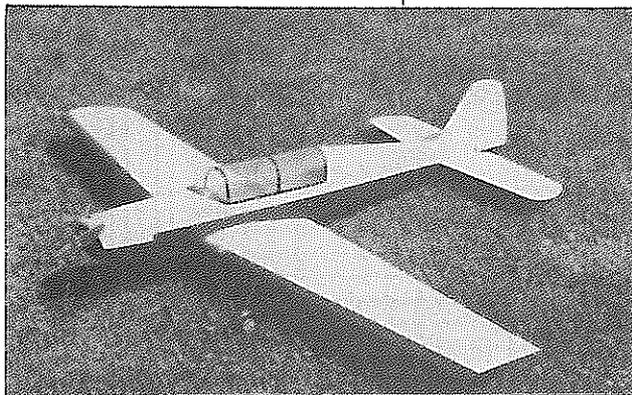
Da die Piloten wenig Zeit zum Bauen haben, wurde diese Arbeit einem erfahrenen Modellflieger übertragen. So entstanden in der Folge 10 Maschinen des gleichen Typs, um auch Reservemodelle bei einem eventuellen Bruch zur Verfügung zu haben. Die Bauarbeiten gingen relativ rasch vorstatten, und für den verschliffenen Rohbau inklusive Anlagen- und Motoreinbau wurden ca 20 Stunden benötigt. Der Baukasten enthält die furnierbeplante Styroportragfläche, einen vorgefertigten Holzrumpf, auf den nur mehr der vorgefertigte runde Rumpfrücken aufzukleben ist. Das Höhenleitwerk ist wie das Seitenleitwerk eine reine 5mm-Vollbalsa Brettkonstruktion. Die Motorhaube besteht aus ABS und die große Kabinenhaube aus einem superleichten, weichen und glasklaren Kunststoffmaterial. Auch viele Kleinteile wie Fahrwerk, Ruderhörner, Querruderan-

lenkung, sind dem Baukasten beigefügt. Als Zubehör sind lediglich neben Fernlenkanlage und Motor, Räder; Spornfahrwerk, Rudergestänge, Tank, Motorträger, Klebstoff und Finishmaterial erforderlich.

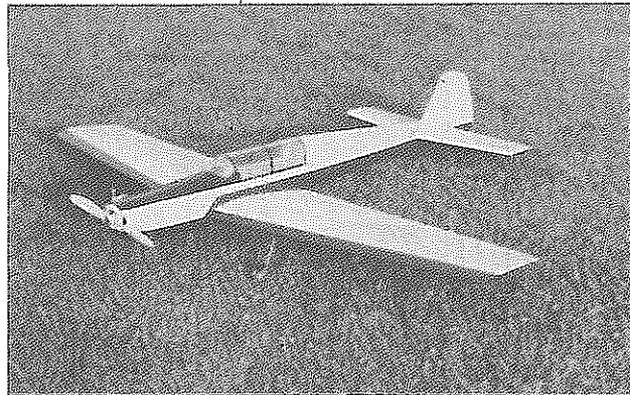
Anlaß zur Kritik gab die Baukastenausführung. Bei 10 Baukästen fehlten dreimal die Leistensätze und eine Motorhaube. Dafür gab es einmal gleich drei Flächenbefestigungen zuviel. Weiters ist die Holzqualität sehr unterschiedlich. Für gleiche Bauteile wechselt die Balsaqualität von weich bis hart. Als Beispiel seien hier die Endleistenquerruder angeführt, die zwischen 5 und 30 Gramm wogen.

Doch diese kleinen Mängel sind schnell vergessen, wenn man die fertige Maschine vor sich stehen hat. Durch eine entsprechende Untergrundbehandlung und durch ein Spritzfinish mit Auto-Acryllacken konnte eine spiegelglatte, harte und kraftstoffeste Oberfläche erzielt werden. Das Gewicht für das komplette Modellfinish inklusive Untergrund wog zwischen 14 und 16 dag. So brachten die Maschinen voll ausgerüstet mit 6,5 cm³ 2-Taktmotoren mit Resonanzrohr 2600 bis 2750 Gramm auf die Waage. Und das sollte sich als gutes Gewicht herausstellen.

Mit der angegebenen Motorisierung fliegt das Modell das komplette F3A-Programm. Für alle aufwärtsfiguren ist genügend Kraft vorhanden. Die Startstrecke auf einer holprigen Rasenpiste beträgt zirka 10 Meter. Alle Piloten haben sich übereinstimmend äußerst positiv über das Flugver-



Dalotel 150



Dalotel 2000

Ein Vergleich der beiden: Die Optik ist fast identisch; die Dalotel 150 ist etwas gedrungener

halten geäußert. Lediglich das Rollverhalten der Dalotel 150 ist nicht so perfekt wie bei einer Curare, Magic oder Arrow. Bei normaler Flugweise entsteht immer eine leichte Tonnenrolle. Experten können aber diesen kleinen Schönheitsfehler aussteuern. Auch die Langsamflugeigenschaften können sich sehen lassen. Mit gedrosseltem Motor läßt sich die Maschine mit leicht gezogenem Höhenruder zur Landung hereinhangern und setzt in einer vorbildlichen 3-Punkt-Landung auf. Als Variation wurde eine Dalotel mit Einziehfahrwerk gebaut und mit einem 10 cm³ 2-Taktmotor mit Resonanzrohr ausgerüstet. Das Gesamtgewicht erhöht sich dadurch auf 2300 Gramm. Das Steigvermögen sowie die Rolleigenschaften (Einziehfahrwerk) waren bei dieser Variante um eine Spur besser. An der Grundgeschwindigkeit hat sich allerdings nichts geändert, was wohl auf das dicke Tragflügelprofil zurückzuführen ist. In einer dritten Variante wurde eine Dalotel 150 mit einem 10 cm³ Enya-Viertaktmotor ausgerüstet. Da ja von vornherein die geringe Motorleistung im Vergleich zum 2-Takter bekannt war, wurden aus 6 Baukästen die leichtesten Einzelteile herausgewogen. Diese Dalotel wiegt flugfertig mit Motor und Fernsteuerung 2450 Gramm. Bei diesem Fluggewicht ist ebenso alles drin. Die Grundgeschwindigkeit ist geringer als bei den vorangegangenen Varianten, dafür

ist die Maschine aber in allen Fluglagen annähernd gleich schnell. Durch das geringe Fluggewicht sind auch mit dem Viertaktmotor Aufwärtsfiguren problemlos zu bewältigen. Die Landung gestaltet sich - bedingt durch das geringe Gewicht - schon eher wie bei einem Segelflugzeug.

DALOTEL 2000 (Röga)

Von dieser Maschine wurde nur ein Stück gebaut. Der Baukasten ist praktisch gleich ausgestattet wie bei der Dalotel 150. Lediglich das Höhenleitwerk wurde profiliert ausgeführt und besteht nun aus einem furnierbeplankten Styroporkern. Die V-Form Angabe im Bauplan wurde für den Kunstfluganfänger ausgelegt und sollte laut Auskunft von Hanno Prettnner nur 49 mm betragen, um einen einwandfreien Messerflug ausführen zu können. Ausgerüstet war die Maschine mit mechanischem Einziehfahrwerk, 2 getrennten Querruderservos und einem 15 cm³ Webra Speed (2-Takter) mit Pumpe und Resonanzrohr. Das Fluggewicht betrug 3800 Gramm.

Man kann sich vorstellen, wieviel "Dampf" hier in den einzelnen Flugfiguren vorhanden ist. Trotzdem scheint - subjektiv betrachtet - die Fluggeschwindigkeit geringer zu sein als bei der Dalotel 150 mit 2-Takter. Mit der Dalotel 2000 konnte ein "Constant-Speed" Flugstil praktiziert werden, wie er mit althergebrachten F3A-Modellen nicht möglich ist. Der 15

cm³ Webra hat einerseits sehr viel Kraft in den Aufwärtsfiguren und andererseits bremst die große Luftschaube bei gedrosseltem Motor doch schon gewaltig bei den Abwärtspassagen der einzelnen Figuren. Start und Landung sind ebenso problemlos wie bei der kleinen Dalotel. Eine interessante Variante wäre die Ausrüstung einer Dalotel 2000 mit einem 20 cm³ Viertaktmotor. Bei leichtester Bauweise müßte diese Maschine für das Wendefigurenprogramm hervorragend geeignet sein.

GEGENÜBERSTELLUNG DER TECHNISCHEN DATEN:

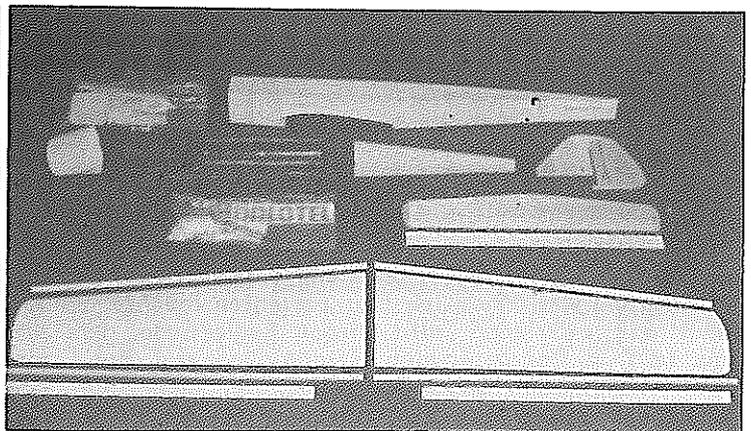
| | 150 | 2000 |
|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| Länge: | 1310 mm | 1530 mm |
| Spannweite | 1520 mm | 1750 mm |
| Flügelprofil | vollsymmetrisch | |
| Flügeltiefe inn | 310 mm | 380 mm |
| außen | 215 mm | 240 mm |
| Flügelfläche | 40 dm ² | 54,3 dm ² |
| Fl.Höhenleitw. | 10 dm ² | 12,2 dm ² |
| Gesamtfläche | 50 dm ² | 66,5 dm ² |
| Motorisierung | 6,5 cm ³ 2T | 15 cm ³ 2T |
| Fluggewicht | 2600-2750 g | 3800 g |
| Gesamtflächenbelastung | 52-55 g/dm ² | 57 g/dm ² |

FAZIT: Die mit kleinen Mängeln behafteten Baukästen lassen Modelle entstehen, die unverkennbar in bezug auf Flugleistung und Aussehen die Handschrift von Hanno Prettnner tragen - und was will man eigentlich mehr ?

Dr. Wolfgang Schober

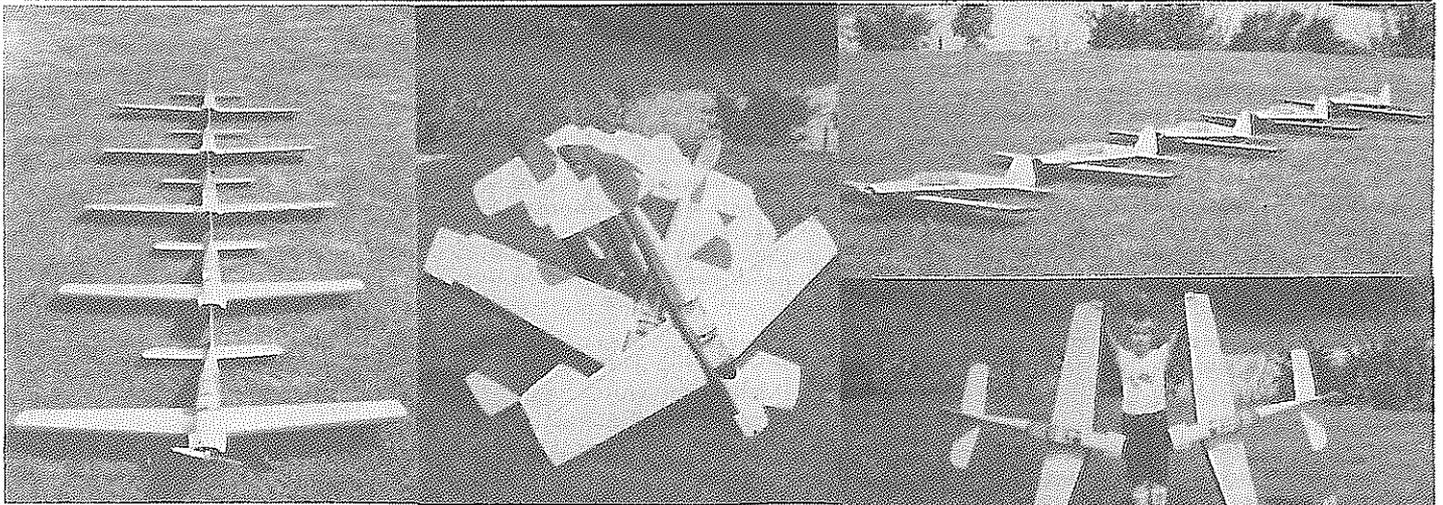


Vorderansicht der 2000er



Der Baukasteninhalt der Dalotel 150





5 Maschinen verlassen gleichzeitig die Werft. Da stellt sich natürlich die Frage, wie man sie für den Fotografen hinstellen soll ?

MFT-400 LENTIKULARIS

Eine Superorchidee aus heimischer Produktion



Im April hatte ich Gelegenheit, dieses Superding einen Tag lang zu fliegen und einige Eindrücke zu sammeln, und von denen ich hier berichten möchte. Gebaut und vertrieben wird dieser Segler von der Firma MFT in Oberösterreich Haid/Weißenberg. Entwickelt wurde ein Segelflugmodell, bei dem auf Scaleaussehen keine Rücksicht zu Gunsten der Flugleistung genommen wurde. In totaler GFK+KFK-Bauweise, und wie der Hersteller versichert, ist kein Stückchen Holz verarbeitet. Von Qualität der Verarbeitung braucht man nicht zu sprechen, eine Selbstverständlichkeit dieser Preisklasse. Schalenflügel mit Superoberfläche, nahtlose Ruderaufhängungen, Einziehfahrwerk, Schleppkupplung,

Doppelstockklappen etc. sind eingebaut, kurzum, ein totales Fertigmodell.

Trotz routinierter Flugerfahrung, hatte ich beim ersten Start etwas feuchte Hände. Es ist ja doch ein ziemlicher Wert, den man hier anvertraut bekommt. Jede Scheu war überflüssig, denn schon nach den ersten Kreisen die dem Huckepackschlepp folgten, zeigte sich die MFT-400 von ihrer besten Seite, weich und mild in den Rudern, aber trotzdem exakt und kurvenstabil. Keine Tendenz zum Überdrehen, machte mich sofort mutig. Eine kurze Rückversicherung beim Besitzer, "ist Kunstflug erlaubt ?"

Das O.K. kam prompt.

Rasche Fahrtzunahme bei etwas gedrückter Knüppelstellung ermöglicht schöne, runde und weiträumige Kunstflugfiguren ohne großen Höhenverlust. Geflogen wurden: Rolle, Looping, Turn, Rückenflug, alles ohne Schwierigkeit. Das Überziehverhalten ist unkritisch, und nach einer kurzen Nickbewegung ist die Normalfluglage wieder erreicht: Zum Trudeln war das getestete Modell nicht zu bringen. Die Stärke ist zweifelsohne der Langsamflug und das enge Kreisen, das alle "Alten Thermikhasen" anschauen läßt.

Kein Problem bereitete das Landen. Die Störklappen wirken überdurchschnittlich gut und stabilisieren den Landeanflug ausreichend. Große Bodfreiheit bringt das Einziehfahrwerk, das beim F-Schlepp vorteilhaft ist. Aufgefallen ist auch ein raffinierter Haubenverschluß, der von außen nicht sichtbar ist. Geöffnet wird durch ein in ein kleines Loch geschobenen Stahldraht-"Schlüssel". Beim Schließen wird automatisch verriegelt.

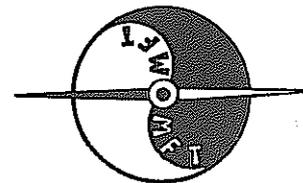
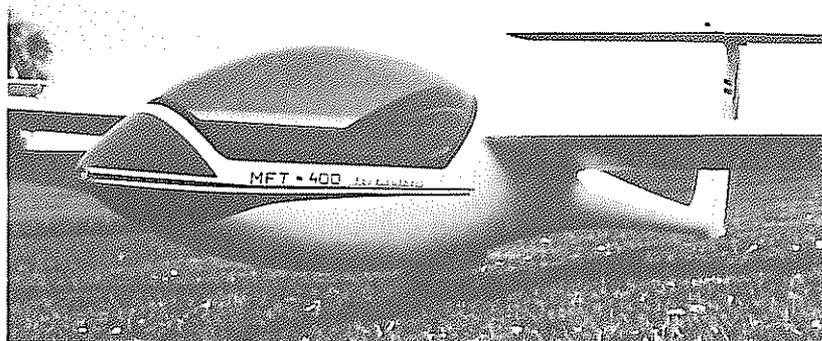
Die Holmbrücke ist aus einem rechteckigen Kohlestab. Die Flächen werden mit zwei Stahlfedern, die mit einem Patentverschluß versehen sind, zusammen gehalten und erlauben eine leichte Flügelmontage. Kritik wäre bei der Höhenruderaufhängung angebracht. Die geflogene Maschine hatte ein Pendelhöhenruder, das doch nicht ganz spielfrei war und einen etwas wackeligen Eindruck machte. Wahlweise steht aber auch ein gedämpftes Höhenruder zur Verfügung, das mir persönlich besser zusagen würde. Hier gibt es doch noch einige Verbesserungen durchzuführen. Resümee: Wer lieber zuerst das inländische Angebot ins Auge faßt und für ein besonderes Modell auch ein wenig mehr Geld auszugeben bereit ist, bekommt ein qualitativ kaum zu überbietendes Produkt, das zwar nicht ein ausgesprochenes Akrobatikmodell ist, aber sonst mit hervorragenden Flugeigenschaften sicher viele Freunde findet.

Ralf Brditschka



MFT - 400 *lenticularis*

PRÄSENTATION AUF DER IMA 85 WIEN :
(24.-27.10. u. 1.-3.11., HALLE U)



HOCHLEISTUNGS-
SEGELFLUGMODELL

FLUGFERTIG
IN KUNSTSTOFFBAUWEISE

BESCHREIBUNG: Ein vollkommen aus GFK hergestelltes österreichisches Segelflugmodell der Spitzenklasse für alle Ruderfunktionen. Tragflügel und Leitwerke in Schalenbauweise, Rumpfkörper vollständig verrippt mit GFK-Haubenrahmen, der durch Nut und Feder geführt ist; Tragflügelholm und Flügelverbindungsstab aus CFK.

LIEFERUMFANG: Als Fertigmodell mit allen Rudergestängen und Anlenkungen, Verkabelung für Querruderservos und Aus-Einschalter. Eingebaute doppelstöckige Schempp-Hirth Bremsklappen, Einziehfahrwerk mit Deckeln und Spornrad. Kabineninnenausstattung bestehend aus Sitzmulde mit Steuerknüppel und Instrumentenbrett mit Abdeckung. Modellfinisch in rot-weißem Decor. Betriebs- und Wartungsanleitung sowie Montagewerkzeug. Auf Wunsch auch Einbau der RC-Anlage möglich.

| | | | | | | |
|-------------------|--------------|-------|-----------------|-----------|-------|----|
| TECHNISCHE DATEN: | SPANNWEITE | 4.373 | mm | STRECKUNG | 20,6 | -- |
| | FLÜGELFLÄCHE | 92,81 | dm ² | LÄNGE | 1.758 | mm |

MODELLFLUGTECHNIK ING. BERNHARD RÖGNER, A- 4053 HAID, WEISSENBERG , TEL. 07227/6228

Im Schaufenster



hirtenberger

Die Firma Hirtenberger hat nicht nur eine reichhaltige Motorenpalette, es gibt auch jede Menge Zubehör wie:

Tanks, Luftschrauben, Folienbügeln, Elektrostarter, Spinner, Räder, Kerzenschlüssel, verschiedene Glühkerzenklemmen etc.

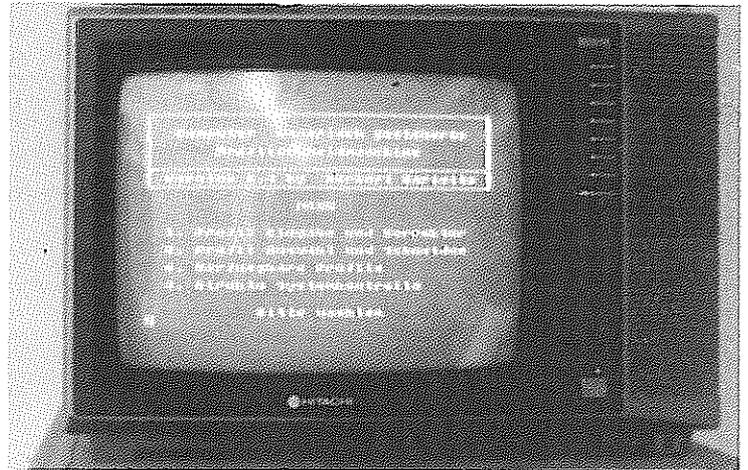


CAHA - FLÄCHEN

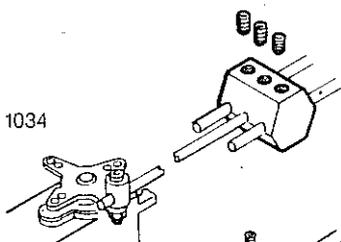
Die Firma Modellbau -CAHA hat eine computergesteuerte Flächenschneidmaschine, die auf Wunsch jedes Profil (auch Experimentalprofile !) schneiden kann.

Jede beliebige Schränkung, Pfeilung oder Spitzung ist möglich.

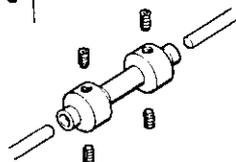
Auf Wunsch werden die Styrokerne mit Balsa oder Abachi beplankt und auch fix und fertig verschliffen.



Graupner



1034



1033

Duo-Gestängeanschluß

Best.-Nr. 1034

Ermöglicht das Rudergestänge für gemeinsames Anlenken von 2 Rudern auf 2 Gestänge aufzuteilen.

Erforderlich z.B. um Höhenruder getrennt über 1 Servo anzulenken, so daß jede Ruderhälfte separat feinjustiert werden kann.

Insbesondere für Kunstflugmodelle von Vorteil.

Ladenrichtpreis S 10,- (pro Satz)

Duo-Gewindebuchse

Best.-Nr. 1033

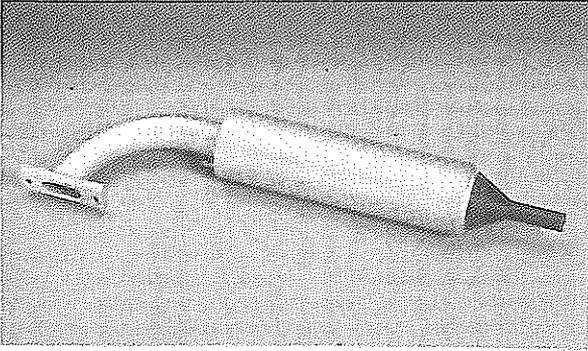
Verwendbar für Drahtdurchmesser von 1,5 - 2 mm.

Einsetzbar als zuverlässige Gestängeverbindung bei gut zugänglichen Stellen.

Die Befestigung der Gestänge in der Buchse erfolgt jeweils mit 2 Gewindestiften.

Ladenrichtpreis S 5,- (pro Satz)

**S SIMPROP
ELECTRONIC**



ST-Hanno-Resonanzrohr Best.-Nr. 072040 2 NEU

Dieses Resonanzrohr wurde speziell entwickelt, um Zweitaktmotoren von 10 bis 15 cm³ im tieferen Drehzahlbereich zu betreiben, wobei eine 12x9 Luftschraube benutzt wurde. Diese Kombination eines 10 cm³ Motors mit dem Hanno-Resonanzrohr und der 12x9 Luftschraube ist relativ niedrigtourig und leise, bringt aber guten Durchzug in allen Figuren. Man kann mit dieser Kombination, insbesondere bei Verwendung eines Nachschalldämpfers, so leise wie mit einem Viertaktmotor fliegen, hat aber bei geringem Gewicht deutlich mehr Leistung.

Maße: L= 50,4 mm, D= 40 mm

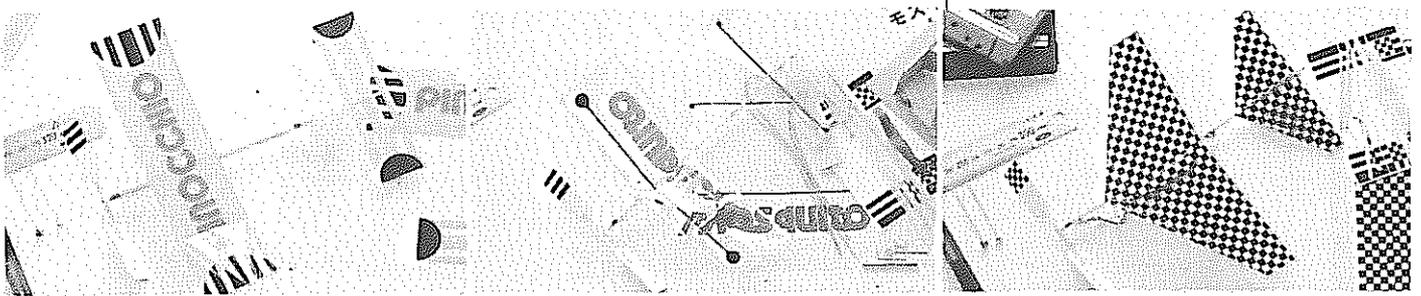
Ladenrichtpreis ca. S 650,-



SAALFLUGMODELLE bei GK

Verschiedene Saalflugmodelle mit Papier- und Microfilmbespannung aus dem fernen Osten gibt es seit kurzer Zeit bei GK - Wien.

Preise ab S 65,-



Etwas Erfreuliches für alle Liebhaber von CARRERA - MODELLEN

Die deutsche Firma **Modelltechnik AIRJET** ist der Nachfolger von CARRERA und kann bereits Modelle wie ASW 17 (2200 mm), Trimmy, Favorit, SB 10 und Trainer liefern. Im Herbst 1985 gibt es dann: Schirokko, Trico 2002, ASW 17 (3200 mm), SB 10 (5060 mm) und Draco 3002. Das komplette (fast alles) Carrera-Ersatzteilprogramm ist auch erhältlich. Bitte im Fachhandel nachfragen, wo es auch einen AIRJET-KATALOG gibt.



**Styroflächen,
Drehteile und
GFK-Teile
nach Plan**

MODELLFLUGTECHNIK

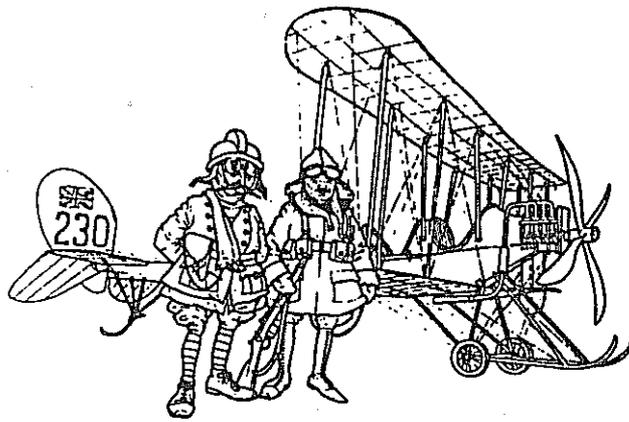
Helmut Caha

Heiligenstädter Straße 189 — 1190 Wien

Telefon 37 42 55

**MODELLBAUARTIKEL —
SPEZIALANFERTIGUNGEN**

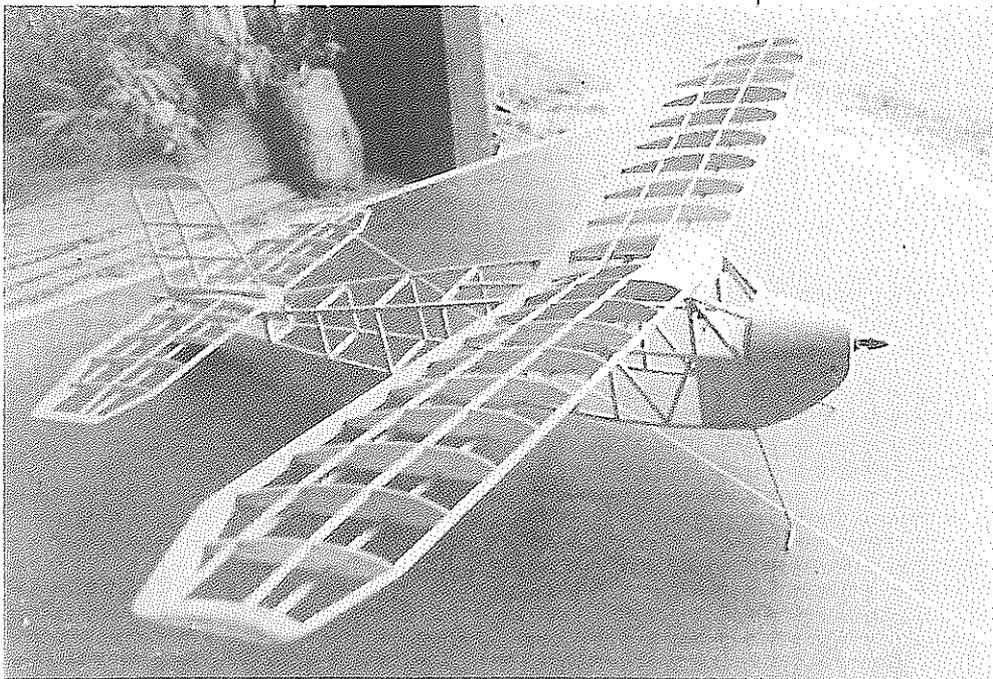
Verkauf und Erzeugung



Oldtimer - Ecke

Hier einmal ein englisches Oldtimermodell, der MATADOR, im Rohbau.
Die Spannweite beträgt 119 cm. Der Motor: ein alter Taifun Hobby Diesel.
Fernsteuerung: 1 Kanal (Seitenruder).

Der Plan ist auf Wunsch erhältlich. Übrigens, das Modell stammt aus dem
Jahre 1955 !



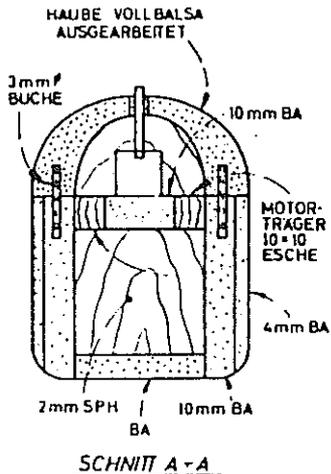
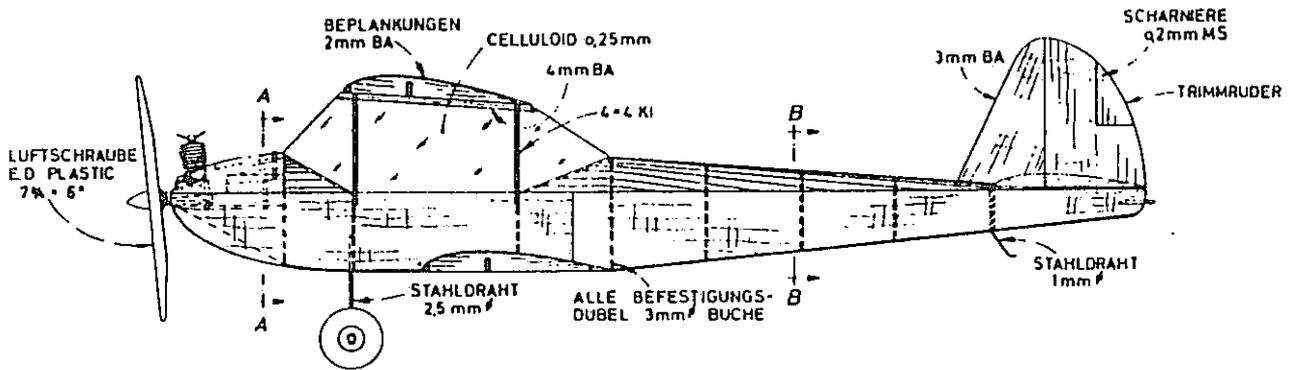
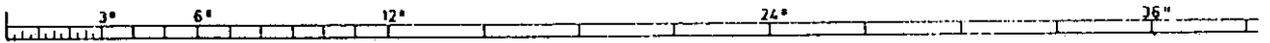
Auf der nächsten Seite ist der Plan eines deutschen Sport-Doppeldeckers abgedruckt
aus dem Jahre 1956. Diesen Bauplan fanden wir im Mechanikus Sonderheft aus dem
Verlag J.F.Schreiber, Esslingen (1956).

EIN AUFRUF AN ALLE !

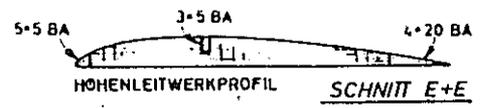
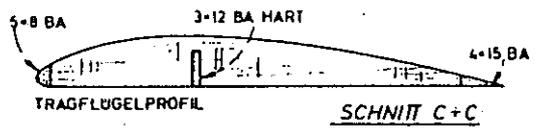
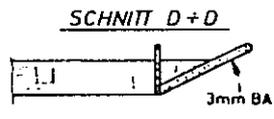
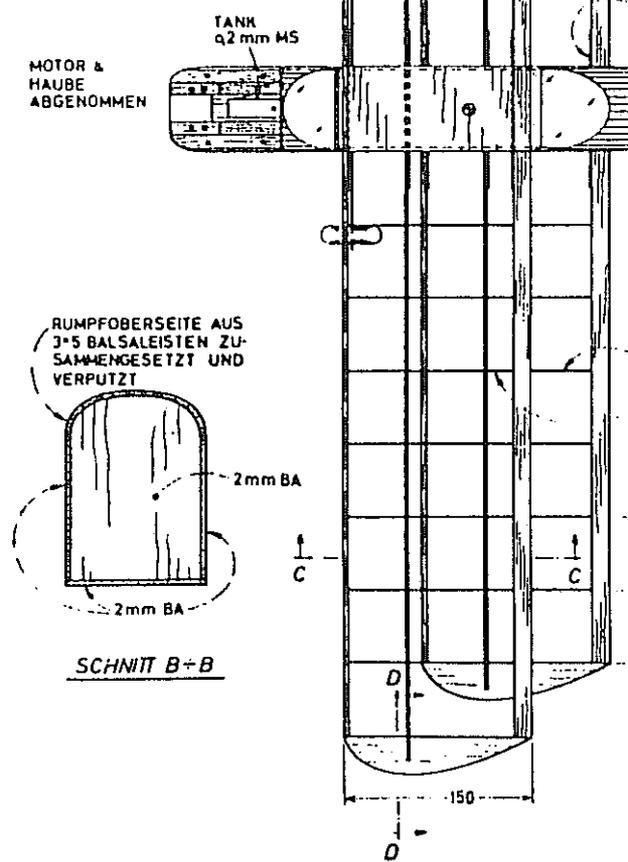
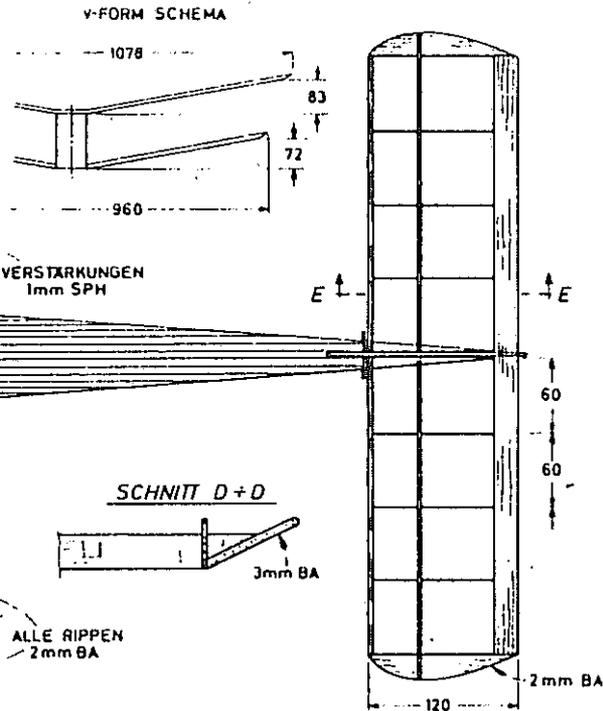
Wer hat Pläne, Zeitschriften etc. und könnte mir diese zur Veröffentlichung zur Verfügung
stellen ?

Bitte schreibt mir !

Dr. Breiner



KARL HEINZ DENZIN
TRAMP
 SPORT DOPPELDECKER
 für 0,8 - 1cm Motoren



MOTOREN

Eine Information aus der Zeitschrift "Der Deutsche Sportflieger" (Heft 5, Mai 1943)

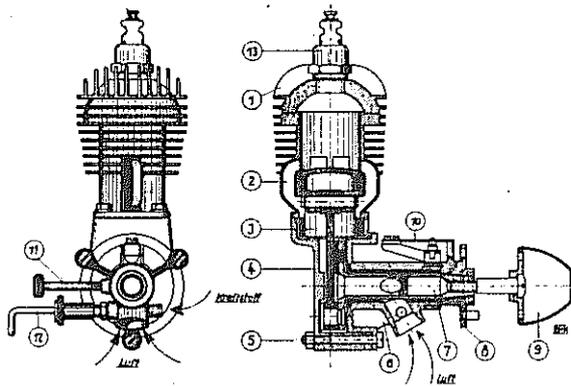
MODELLBAU-ECKE

Cramer-Flugmodell-Benzinmotor

Der Erbauer des abgebildeten Motors, der zur Zeit Soldat ist, hat den Modellmotorenbau gründlich studiert, bevor er mit seiner Konstruktion und dem Bau begann.

Drei Hauptmerkmale sind es, die den Cramer-Motor als gut durchdacht hervorheben:

1. Günstig gewählter Hubraum von 8 cm³, der den Motor der Größe nach in die mittlere Hubraumklasse einreißt;
2. Kraftstoffansaugen durch einen Kurbelwellendrehchieber, wie er z. B. auch am serienmäßigen „Ortus“-Motor vorhanden und auch im Großmotorenbau (Triumph-Kradmotor) anzutreffen ist;
3. Flachkolben mit Umkehrpülung, dessen Vorteile hinreichend bekannt sind.



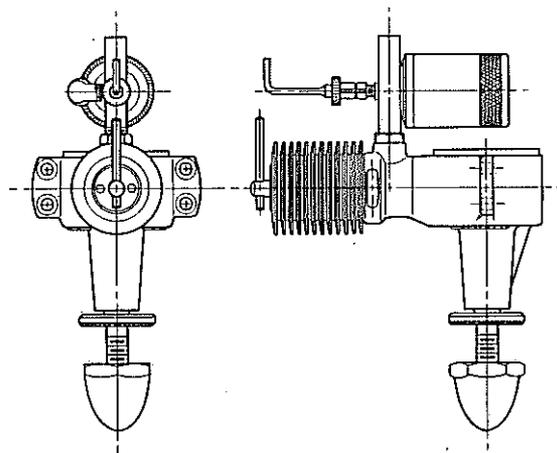
Rein baulich fällt das zusammengedrückte Kurbelgehäuse und die gute Verrippung von Zylinder und Kopf auf (Rippen 0,6 mm). Als Werkstoff wurde größtenteils Dural verwendet, z. B. für das Gehäuse, Gehäusedeckel, Zylinderkopf und Schubstange. Der Kolben wurde aus einem alten Flugmotorenkolben gegossen, der Zylinder aus Stahl gedreht. Die Kurbelwelle ist hohlgebohrt und die Schwungmasse mit Blei ausgegossen (siehe Schnittbild). Zündspule und Kondensator befinden sich mit Kraftstofftank in einer gemeinsamen Rohrkapsel.

Aus der nachstehenden Übersicht gehen die technischen Daten hervor. Die Leistung wurde noch nicht ermittelt, sie dürfte rechnerisch bei etwa 0,25 PS liegen; als mittlerer Druck sind dabei 4 kg angenommen. Bohrung 22 mm, Hub 22 mm, Hubraum 8,8 cm³, Drehzahl 5000 U/min; Gewicht mit Luftschraube und Zündkerze, aber ohne Spule und Tank, 265 g; Luftschraube: Durchmesser 350 mm, Steigung 190.

Oberrfeldweibel Cramer, der im Ausland als Fluglehrer tätig ist, beschäftigt sich jetzt in seiner Freizeit mit der Selbsterstellung von Spulen. Er hat ebenso wie Schiffermüller erkannt, daß das Gewicht der Modellmotoren in ihrer heutigen artfertigen Bauweise nur mit kleinsten und leichtesten Zündungsteilen, insbesondere Spulen, herabgesetzt werden kann.

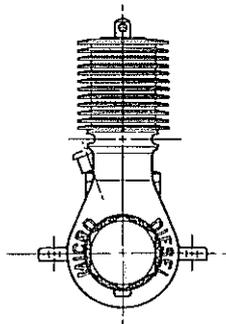
-BHK-

Links: Der Cramer-Motor im Schnitt; die Zahlen der Zeichnung bedeuten: 1 Zylinderkopf aus Dural, 2 Zylinder aus Stahl, Kanäle hart verbleit, 3 Kolben mit Bolzen und Schubstange (Kolbenleg. u. Dural), 4 Kurbelgehäuse aus Dural, 5 Gehäuse-schraube, 6 Gehäuse-deckel mit Kurbelwellenlager, 7 Kurbelwelle, 8 Mitnehmerscheibe, 9 Dockscheibe m. Schraube u. Haube f. Luftschraube, 10 Unterbrecher, 11 Zündvorstellungsschraube, 12 Düsen-nadel, 13 Richly-Kleinanzündkerze, Gewind M 10



MICRO DIESEL

Bore .500 in.
Stroke .775 in.
Displacement .33 cu. in.



Der MICRO DIESEL (USA)

war für den Frei- und Fesselflug bestimmt.

Baujahr 1948

Luftschrauben :

| | |
|--------|----------|
| 9 x 4 | 7900 rpm |
| 8 x 6 | 6300 rpm |
| 10 x 6 | 4800 rpm |

Graupner RC Hubschrauber Helimax 60/80 Neu: Hughes 500E

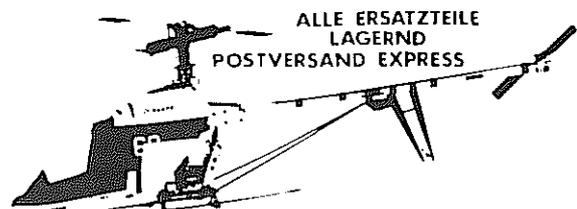
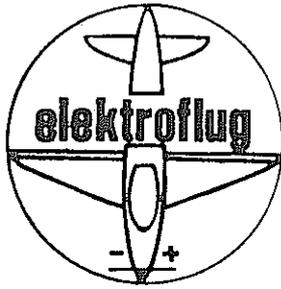


FOTO HEINZ
MODELLBAU
A-6391 FIEBERBRUNN TIROL
TEL. 05354/6361 od. 6968



Mit 7 Zellen schneller als die Speed Cobra!?

Michael Gehringer

Gehören Sie auch zu denjenigen, denen kein Flugmodell schnell genug fliegt, denen kein Motor zu hoch dreht und denen keine Luftschraube genug jault? Dann kennen Sie sicher auch die Schattenseiten dieser Leidenschaft: Schwer startende und schwer einzustellende Rennmotoren, dauernd kaputte Glühkerzen und nicht zuletzt die schrägen Blicke der Kollegen wegen des nicht gerade geringen Lärms. Aber sicherlich kennen Sie auch das andere Extrem, nämlich den fliegenden Elektrosegler, der versucht, mit Mabucchi-Motoren und 7 Zellen in die Höhe zu kommen, was ihm dann bei etwas Thermik - unterstützung auch ab und zu gelingt.

Das sind zwei extreme Gegensätze, die sich natürlich nicht unter einen Hut bringen lassen. Oder doch?

Wahrscheinlich klingt das für Sie jetzt genau so utopisch (wenn nicht gar blödsinnig), wie es für mich vor drei Jahren klang, als ich nach dem Elektroflug schiele. Als ich mich nach monatelangem Hin und Her für die Elektronen entschied, wollte ich natürlich gleich nach der Devise "viel hilft viel" Nägel mit Köpfen machen und baute einen Akkubomber mit 24 Zellen. Wenn man den Vogel aufhob, glaubte man, der würde nie fliegen. Er flog aber - und wie!

Verbrennerfliegen war für mich praktisch gestorben. Nach einiger Zeit wurde ich auf den 7-Zellen-Pylonracer aufmerksam gemacht, und mich packten wieder Zweifel, ob der überhaupt ordentlich fliegen kann (siehe oben: 7-Zellen-Segler). Ich fing also wieder an (wie beim 24-Zeller), mit Motorleistung und Antriebsgewicht zu rechnen und kam (wie früher) zum Ergebnis, es kann nicht gehen.

Nun, der 24-Zeller flog aber super, warum sollte nicht auch ein Siebenzeller fliegen? Es wurden also die erforderlichen Investitionen vorgenommen und ein entsprechendes Modell gebaut.

Vom ersten Tag an war ich von diesem Modell begeistert, obwohl es noch nicht übermäßig schnell war. Jetzt fingen also die Optimierungsarbeiten an: Es wurden verschiedene Flügel mit unterschiedlichen Geometrien und Profilen gebaut, unzählige Propeller probiert, und das Modell wurde immer kleiner und - schneller.

Wie schaut das Modell jetzt aus? Einen guten Rumpf vertreibt Rudi Freudenthaler, Freistadt. Der Flügel hat etwa 75-80 cm Spannweite; Profil ca. 8% dick mit 1-2% Mittellinienwölbung.

Als Fernsteuerung eignet sich jede Anlage mit kleinem Empfänger und 3 Microservos, Empfängerakku ca. 100-225 mAh. Für den Antrieb gibt es zur Zeit zwei hervorragende Motoren: Den Keller KE 25/SP mit 5 Windungen und den Geist 30 mit 4 Windungen. Der Kellermotor war dem Geistmotor lange überlegen, der Geistmotor hat aber mittlerweile neue Magnete und ist nun dem Kellermotor gleichwertig und scheint im Aufbau (besonders beim Kohlehalter) sogar etwas robuster zu sein. Der Akku besteht aus 7 Zellen des Typs Sanyo Cut off 1,2 Ah, - das soll keine Werbung sein - aber alles andere kann man getrost vergessen.

Die Modellzelle wiegt etwa 200 g, die Empfangsanlage 150 g, der Antrieb 600 g, macht also zusammen ca. 900 - 1000 g Modellgewicht. Sie werden jetzt sagen, die Flugeigenschaften werden bei einem 75 cm-Modell mit 70 g Flächenbelastung wohl entsprechend mies sein. Das stimmt

aber nicht, verblüffenderweise fliegt das Modell bei sauberer Abstimmung vollkommen ruhig und läßt sich präzise steuern. Auch im Langsamflug ist es einwandfrei zu beherrschen, ich schaffte es erst bei einem Modell mit extrem kleinem Flügel einen Strömungsabriß zu provozieren.

Wie das Modell aussieht (Flügelgeometrie, Profil etc.), spielt nicht so sehr eine Rolle wie die genaue Abstimmung von Modell und Antrieb. Das Modell soll so ausgelegt sein, daß es einerseits einen so kleinen Flügel hat, daß es auf der Geraden ordentlich Fahrt macht, andererseits aber so groß, daß es in engen Kurven (Radius 20-25 m) nur wenig abbremst. Die optimale Größe liegt etwas unter 12 dm² Flügelfläche, das hängt aber auch vom Profil ab. Man baut am besten zuerst einen etwas zu großen Flügel, den man nach den ersten Flügen auf das optimale Maß stutzt. Ein weiterer Punkt, der die Flugeigenschaften des Modells entscheidend beeinflusst, ist der Schwerpunkt. ER muß so weit hinten liegen, daß die Strömung in engen Kurven gerade nicht abreißt. Liegt der Schwerpunkt zu weit vorne, ist das Modell erstens viel langsamer und zweitens kaum mehr zu landen, weil die Höhenruderwirkung nicht mehr ausreicht, um die zu schwere Nase anzuheben. Bei der Abstimmung des Antriebes geht man in erster Linie von der erforderlichen Motorlaufzeit aus. Diese sollte am Anfang nicht unter 3 Minuten liegen, kann aber dann für den Wettbewerb bis auf etwa 150 Sekunden zurückgenommen werden. Sie werden jetzt sagen, 3 Minuten sind nicht viel, wenn man ernsthaft fliegen will. Das ist auch

nicht der größte Nachteil des Elektrofliegens. In einem Rennen oder auch nur so bei der Bodenakrobatik ist man aber nach 3 Minuten so fertig, daß man froh ist, wieder landen zu können. Als Propeller haben sich in erster Linie die 7x6 von Robbe und eine gestutzte 7x6 von Taipan bewährt, wobei die Taipan etwas schneller ist, aber auch mehr Strom zieht.

Ich fliege zur Zeit mit einem 8x6 Taipan Einblattpropeller, der noch etwas besser zieht als die anderen Latten.

Die Motorlaufzeit legt man mit Eisenringen fest, die man über den Magnetmantel schiebt. Dabei sollte die Motorlaufzeit für den Wettbewerb so eingestellt sein, daß der Akku nach dem Programm leer ist. Selbst bei Verringerung der Motorlaufzeit um 10 s merkt man einen deutlichen Leistungszuwachs.

Kommen wir nun zu den Wettbewerben, die mit diesen kleinen Flitzern geflogen werden.

Es sind dies Pylonrennen, bei denen die selben Regeln gelten

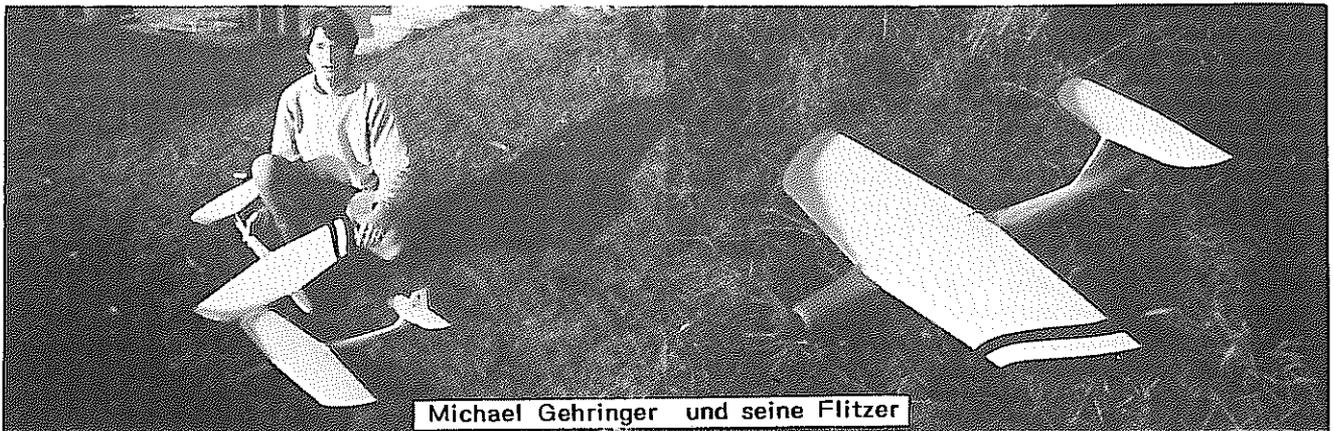
wie bei den Verbrennern. Geflogen werden 10 Runden a 400 m, die durch ca. 6-8 m hohe Stangen (= Pylons) markiert sind. Diese Pylons bilden ein langgezogenes Dreieck (180x180x40 m), wobei die Piloten zwischen den Basispylons (bei der 40 m - Strecke) im Dreieck stehen. Jedem Piloten ist ein Winker am Spitzpylon zugeteilt, der das korrekte Umrunden des Spitzpylons anzeigt. Im allgemeinen sind jeweils 3 Modelle gleichzeitig im Rennen. Wenn drei gleich gute Piloten gegeneinander fliegen, kommt es oft zu heißen Duellen, bei denen auch das Publikum auf seine Rechnung kommt. Beim Rennen kommt es nicht nur auf einen sauberen Flugstil an, sondern besonders auch auf gute Nerven. Wer seinem Gegner in der Wende ausweicht, hat praktisch schon verloren. Allein bei den Zeiten sieht man, wie schnell die Modelle sind und wie schnell die Entwicklung vorangeht. Flogen vor drei Jahren einige gute Piloten Zeiten um 180 s, so wurde heuer erstmals die Marke

von 120 Sek. unterboten. Zum Vergleich: Die Verbrenner fliegen mit ihren 2 PS-Maschinen (das ist etwa 15 mal soviel wie bei den Elektrorennern) Zeiten um 80 Sekunden.

Die Elektrofliegerei ist auch mit einfachen Mitteln eine so faszinierende Sache, daß sie sich eigentlich mehr Beachtung verdienen würde. Antrieb und Modell sind so problemlos, daß mich Verbrenner kaum noch reizen. Und gerade bei diesen Modellen wird die Tüftlerei mit überdurchschnittlichen Leistungen belohnt. Wie sagte ich doch im Titel: "Mit 7 Zellen schneller als die Speed-Cobra?" Wenn wir es noch nicht sind, lange dauert es bestimmt nicht mehr!

Sollten Sie nach diesem Bericht Interesse haben, auch einen 7-Zellen-Pylon-Racer zu bauen, wenden Sie sich bitte an mich, ich werde Ihnen gerne mit einigen speziellen Tips zur Seite stehen.

Michael Gehringer, Poststraße 11
9551 Bodensdorf. Tel. 04243/389



NEUES AUS DEM OSTEN !

BERICHTE AUS DEM BURGENLAND

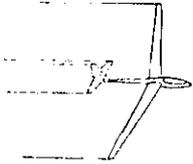
Die im März l.J. stattgefundenen Modellbauausstellungen in Eisenstadt (UMFC St.Georgen), Mattersburg ((ÖMV-MFC Hirm/Antau) und Oberpullendorf (MMFC Oberpullendorf) waren sehr gut besucht und fanden großen Anklang.

Der MFC-Stegersbach veranstaltete am 27. Mai anlässlich der Clubhauseinweihung einen Flugtag. Die sehr schöne Anlage besitzt als einziger Modellflugplatz im Burgenland einen Tower.

Beinahe ein Opfer des schlechten Wetters wurde der Flugtag des MBC-Oberwart am 6. Juni. Die erwarteten Besuchermassen blieben zwar aus, was den hervorragenden Darbietungen der zahlreichen Gastpiloten aus ganz Österreich aber dennoch keinen Abbruch tat.

Bei allen Modellflugveranstaltungen im Burgenland wird garantiert frostschutzfreier Wein kredenzt !

LSL Ing. Franz Pentek



Staatsmeisterschaft Klasse F3B

Aus der Sicht der Jury berichtet

LSL Josef Selg /Tirol

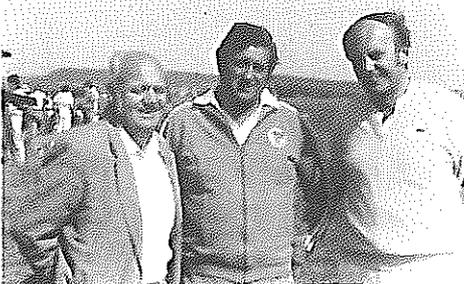
Das Fluggelände konnte man nur problemlos erreichen, wenn man ortskundig oder schon einmal auf diesem Gelände war. Es fehlte jegliche Beschilderung, welche auf den Platz oder die Staatsmeisterschaft hingewiesen hätte. Bei einer Staatsmeisterschaft sollte so etwas selbstverständlich sein.

Die Veranstaltung war laut Ausschreibung am 6. Juli 1985 mit der Meldung 7,30 Uhr der Teilnehmer, Sender-, Aero Clubausweis- und Sportlizenzabgabe angesetzt. Man sah jedoch sofort, der Beginn und die Zeiteinteilung würden nicht halten, da die Startnummernverlosung erst an Ort und Stelle vorgenommen wurde. Es mußte dann noch die Strecke der Winden vermessen werden, und die Umlenkrollen wurden kontrolliert.

Bei einigen Windenseilen fehlte das Vorfachseil, diese wurden dann für die Teilnehmer vom WAK-TEAM gestellt, da vom Veranstalter so etwas nicht vorgesehen war. Bei Piloten mit internationaler Erfahrung war dies nicht nötig, denn sie hatten in ihren Seilen die Vorseile bereits montiert.

Die Begrüßung und Wettbewerbsöffnung wurde von WL Franz Horvath und ONF-Delegierten Robert Grillmeier vorgenommen und um 9,56 Uhr begann der 1. Durchgang mit dem Dauerflug. Es wurde in Vierergruppen gestartet.

Wettbewerbsleiter Franz Horvath versuchte gleich und über den



Die STM-Jury v.l.n.r.: Harald Sitter, Josef Selg, Franz Pentek

ganzen Wettbewerb hindurch eine ruhige Atmosphäre zu schaffen, Zeitverzögerungen zu überbrücken, und keine Nervosität aufkommen zu lassen. Dies wurde jedoch gleich in der ersten Gruppe durch quasi-Behinderungen und mit neuen Rahmenzeiten wieder zu beginnen, ausgenützt. Diese Mätzchen wurden jedoch von der Jury sofort erkannt und abgestellt, es gab ohne Genehmigung der Jury keine neuen Rahmenzeiten mehr, und somit gab es beim ersten Dauerflug keine Probleme mehr.

Beim Streckenflug stellte sich heraus, daß ein Parcours der Flugstrecke quer zu den Hochstartseilen auf einem großen Gelände nicht nötig wäre und man mit zwei abgesteckten Meßstrecken arbeiten könnte.



Jury Sitter, Pentek und ONF-Delegierter Robert Grillmeier

Ein Fehler war die Vorgangsweise bei der Identifizierung der Modelle beim Streckenflug. Es begann mit dem offiziellen Startaufruf, und der erste war dann die Startstelle links oder rechts für sein Signal (es wurde in Zweiergruppen geflogen), somit wurde dem zweiten die Zeit, welche der erste als Startzeit benötigte von der Rahmenzeit gestohlen. Bei schlechtem Wetter hätte diese Vorgangsweise bestimmt zu einem Protest geführt.

Bei dieser Vorgangsweise müßte jedem Piloten eine eigene Rahmenzeit gegeben werden, jedoch wäre es besser, man identifiziert die Modelle vorher durch Hochheben und nimmt dann die Rahmenzeit.

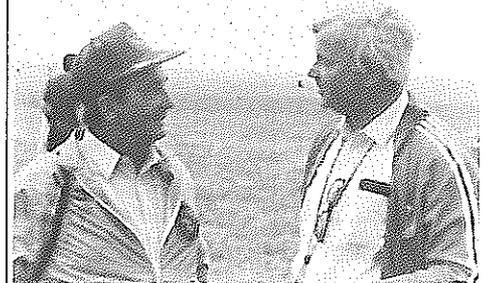
Beim Speedflug wurde dann die Meßstrecke verlegt, und es wurde in Nord-Südrichtung geflogen.

Beim zweiten Durchgang wurde mit dem Speedflug begonnen, und um 20,13 Uhr war der Streckenflug des zweiten Durchganges zu Ende. Es gab keine besonderen Vorkommnisse, und man begab sich in die Quartiere. Vor vier Jahren gab es noch einen gemütlichen Abend mit einem Vortrag von Fridolin Fritz, doch diesmal entfiel dies gänzlich.

Am Sonntag begann um 8,15 Uhr die letzte Runde mit dem Dauerflug im zweiten Durchgang. Anschließend erfolgte der dritte Durchgang mit Dauerflug, Strecke und Speedflug, welcher um 15,30 Uhr beendet war. Schon kurz danach erfolgte die Siegerehrung. Die Siegerehrung wurde von BSL Edwin Krill und WL Franz Horvath gemeinsam vorgenommen. An der Spitze lagen diesmal neue Leute, welche die Nationalmannschaft etwas verdrängt hatten.

Dem veranstaltenden Verein muß für die Ausrichtung der Staatsmeisterschaft herzlichst gedankt werden, man war stets bemüht, alles nach bestem Wissen und Gewissen abzuwickeln.

Von der Jury wurde festgestellt, daß es immer noch Wettbewerbsflieger gibt, die ihre Dauerstartnummern mit Filzstift auf die Modelle schreiben und das erst oft am Wettbewerbsort. Diese Leute nehmen offenbar den Modellsport nicht genügend ernst.



Wettbewerbsleiter Franz Horvath im Gespräch mit BSL Edwin Krill

Einzelergebnisse der
ÖST. STAATSMEISTERSCHAFTEN 1985
 Klasse F3B

MFC WR. NEUSTADT

Zeit: 08.33.13

1. Durchgang

| Rang | Name | Zeit | Meter | Ldg. | Pkt. | Laps | Pkt. | Speed | Pkt. | Gesamt |
|------|------------------------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|--------|
| 1 | FRASCH Franz | 361 | 5 | 80 | 965 | 12 | 1000 | 18.90 | 1000 | 2965 |
| 2 | HOFFMANN Peter | 360 | 2 | 95 | 1000 | 12 | 1000 | 19.70 | 959 | 2959 |
| 3 | ZACH Wolfgang | 355 | 3 | 90 | 978 | 12 | 1000 | 22.10 | 855 | 2833 |
| 4 | WASNER Karl | 360 | 5 | 80 | 967 | 12 | 1000 | 21.40 | 883 | 2850 |
| 5 | PONGRUBER Martin | 370 | 5 | 80 | 945 | 12 | 1000 | 25.00 | 756 | 2701 |
| 6 | HASLAUER Johann | 370 | 1 | 100 | 989 | 12 | 1000 | 22.50 | 840 | 2829 |
| 7 | KÖLBL Peter | 315 | 3 | 90 | 890 | 12 | 1000 | 21.70 | 871 | 2761 |
| 8 | MEISSL Andreas | 356 | 5 | 80 | 958 | 12 | 1000 | 23.50 | 804 | 2762 |
| 9 | LERCHER Erich | 360 | 4 | 85 | 978 | 12 | 1000 | 24.90 | 759 | 2737 |
| 10 | ZÜRICHER Ernst | 366 | 2 | 95 | 987 | 12 | 1000 | 23.90 | 791 | 2778 |
| 11 | HALLER Johann | 358 | 5 | 80 | 963 | 12 | 1000 | 32.50 | 582 | 2544 |
| 12 | WEBER Ulrich | 369 | 4 | 85 | 958 | 12 | 1000 | 26.20 | 721 | 2680 |
| 13 | KOSEL Raimund | 365 | 3 | 90 | 978 | 12 | 1000 | 28.40 | 665 | 2644 |
| 14 | WASNER F. Karl | 361 | 2 | 95 | 998 | 12 | 1000 | 28.50 | 663 | 2661 |
| 15 | HAUPT Friedrich | 349 | 1 | 100 | 987 | 12 | 1000 | 32.80 | 576 | 2563 |
| 16 | MATUSCHKA Willibald | 364 | 5 | 80 | 958 | 12 | 1000 | 28.20 | 670 | 2628 |
| 17 | LOIBL Thomas | 362 | 2 | 95 | 996 | 12 | 1000 | 31.30 | 604 | 2599 |
| 18 | AICHHOLZER Günther | 361 | - | 0 | 789 | 10 | 833 | 25.40 | 744 | 2366 |
| 19 | THALLINGER Wolfgang | 357 | 5 | 80 | 960 | 12 | 1000 | 26.00 | 727 | 2687 |
| 20 | NIEDERHOFER Gerhard | 365 | 5 | 80 | 956 | 10 | 833 | 28.40 | 665 | 2455 |
| 21 | STEINER Gerhard | 352 | 9 | 60 | 905 | 12 | 1000 | 29.80 | 794 | 2700 |
| 22 | BURESCH Peter | 213 | 8 | 65 | 611 | 12 | 1000 | 25.60 | 738 | 2349 |
| 23 | SEITNER Robert | 345 | 6 | 75 | 923 | 12 | 1000 | 31.20 | 606 | 2529 |
| 24 | FIEL Walter | 196 | 6 | 75 | 596 | 12 | 1000 | 26.80 | 705 | 2301 |
| 25 | MITTENDREIN Helmut | 192 | - | 0 | 422 | 12 | 1000 | 25.60 | 738 | 2160 |
| 26 | BOCK Ernst | 362 | - | 0 | 787 | 11 | 917 | 28.80 | 656 | 2360 |
| 27 | LANG Franz | 269 | 2 | 95 | 800 | 12 | 1000 | 32.60 | 580 | 2380 |
| 28 | POMBERGER Bernhard | 305 | - | 0 | 670 | 12 | 1000 | 29.90 | 632 | 2302 |
| 29 | WAGNER Karl | 367 | 8 | 65 | 919 | 12 | 1000 | 26.20 | 721 | 2640 |
| 30 | BURESCH Gerhard | 154 | 8 | 65 | 481 | 12 | 1000 | 33.10 | 571 | 2052 |
| 31 | HUFNAGEL Friedrich | 305 | 6 | 75 | 835 | 10 | 833 | 41.60 | 454 | 2123 |
| 32 | WEISSENBOCK Robert | 360 | 10 | 55 | 912 | 12 | 1000 | 0.00 | 0 | 1912 |
| 33 | PLUNSER Helmut | 362 | - | 0 | 787 | 10 | 833 | 0.00 | 0 | 1620 |
| 34 | PLANITZER Kurt | 323 | 8 | 65 | 853 | 5 | 417 | 30.30 | 624 | 1893 |
| 35 | TRUTSCHNIG Ferdinand | 142 | - | 0 | 312 | 12 | 1000 | 28.30 | 668 | 1980 |
| 36 | GSCHAIDER Franz | 207 | 4 | 85 | 642 | 5 | 417 | 33.00 | 573 | 1631 |
| 37 | HOTZ-BEHOFISITS Harald | 359 | 10 | 55 | 910 | 9 | 750 | 32.20 | 587 | 2247 |
| 38 | HAUPLIK Walter | 366 | 2 | 95 | 987 | 12 | 1000 | 45.00 | 420 | 2407 |
| 39 | LEX Manfred | 146 | - | 0 | 321 | 10 | 833 | 0.00 | 0 | 1154 |
| 40 | ZAFOSNIK Elmar | 335 | - | 0 | 736 | 12 | 1000 | 0.00 | 0 | 1736 |
| 41 | STURM Peter | 257 | - | 0 | 565 | 10 | 833 | 0.00 | 0 | 1398 |

Auch vom Veranstalter wurden die A- und B-Maschinen nur mit Filzstift gekennzeichnet, was auch aus technischen Gründen wegen der Austauschmöglichkeit der Modelle durch Abwischen und Neuanbringung nicht statthaft ist. Auch müßte Wettbewerbsflieger, die ihre Startnummer nicht deutlich sichtbar tragen, der Start untersagt werden. Sportlizenzen, die nicht unterschrieben sind, sind nicht gültig, und ohne gültige Sportlizenz ist die Teilnahme an Wettbewerben nicht möglich. Dies ist Angelegenheit der Jury und muß ernstgenommen werden.

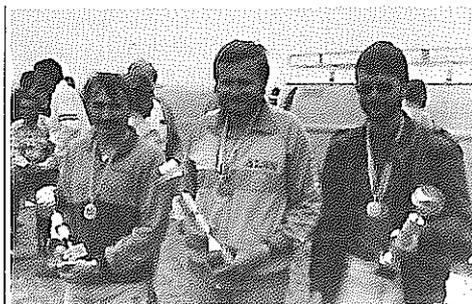
Ansonsten möchte die Jury nochmals dem Veranstalter und auch den Teilnehmern recht herzlich für ihre Sportlichkeit danken, da diese Staatsmeisterschaft ohne Protest durchgeführt wurde. Für

das leibliche Wohl möge man wegen der weiten Entfernung einer Wirtschaft das nächste Mal besser vorsorgen.

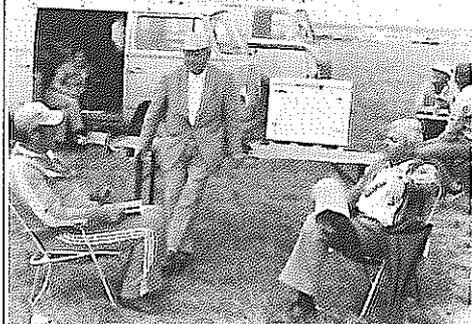


F3B Fachreferent Karl Wasner sen.

Ein angeregtes Gespräch zwischen der Jury und dem Bundessektionsleiter



Der neue Staatsmeister 1985, Wolfgang Zach, Mitte, 2. Peter Hoffmann, links, und 3. Martin Pongruber, rechts



Möglichkeit Ausschau gehalten, die dem Wettbewerber wenigstens in dieser Flugdisziplin erweiterte Leistungsvergleiche erschließen helfen sollte. Dank der Bereitschaft einiger Wettbewerbsheifer war es unter anderem möglich, mit der vollständigen Aufnahme der für den Geschwindigkeitsflug der ersten Runde maßgeblichen Teilzeiten wertvolle Hintergrundinformation zu gewinnen. So gelang es, ein mittleres zeitliches Flugprofil über alle vermessenen Flüge dieses Durchganges zu erstellen (Abb.2).

Darüberhinaus ermöglichen die gesammelten Daten den detaillierten Vergleich aller Flüge untereinander, was insbesondere für die Flüge der besten Piloten aufschlußreich sein kann (Tab.2).

In der Tat ein durchaus nicht uninteressantes Zahlenspiel, dessen Interpretation allerdings dem Verständnis und der Phantasie jedes einzelnen überlassen bleiben möge. Einzig die Frage sei hier doch andiskutiert, inwieweit die aus den tabellarisch zusammengefaßten Einzeldaten resultierenden Flüge tatsächlich typisch für deren Piloten sein könnten. Dazu dient ein Rückgriff auf die wenige Wochen zuvor in Waikarie erfliegenen WM-Daten sowie auf die beim Tiroler Wettbewerb von den fraglichen Piloten insgesamt erzielten Leistungen. Werden alle diese Daten statistisch gemittelt und mit den zur Diskussion stehenden Einzelflügen verglichen, dann zeigen sich außerordentlich kleine Abweichungen (Tab.3). Somit dürfen diese Flüge als durchaus typisch für deren Piloten gewertet werden. Ausgehend von dieser Erkenntnis lassen sich mitunter wertvolle Schlüsse auf noch unausgeschöpfte Möglichkeiten der Leistungsverbesserung ziehen.

Übrigens war es Europameister Liese, der den für die beste mittlere Geschwindigkeitsleistung aus allen vier Runden ausgesetzten Speed-Wanderpokal gewann. Mit einem Mittelwert von 20,24 Sekunden und einer Standardabweichung in der Größe von nur 0,3% des Mittelwertes blieb er mit großem Abstand der weitest aus beste Pilot dieser Meisterschaft (Tab.4).

Fortsetzung folgt !

1. Tiroler FJB-Wanderpokalfliegen um den Preis der Landes= hauptstadt Innsbruck

Weer-Brandstätte, am 1. und 2. Juni 1985

Der FJB-Wettbewerb steht gegenwärtig allgemein in einer Phase stürmischer Leistungsentwicklung. Der Tiroler Wettbewerb war dank seiner hervorragenden Besetzung mit ein Spiegelbild für diese Entwicklung. Im Vergleich mit anderen und hier besonders mit internationalen Wettbewerbsereignissen verdeutlicht auch er das Niveau, auf welchem sich Wettbewerbsflieger heute befinden müssen, wenn sie sich in dieser Flugsportdisziplin erfolgreich behaupten wollen. Österreichs bislang größte FJB-Veranstaltung soll zu einer jährlichen Dauereinrichtung auf internationaler Ebene werden.

Innsbruck, im August 1985

F.FRITZ

1 Wettbewerbsablauf

Freitag, 31. Mai 1985

Den ganzen Tag über bemühen sich die fleißigen Wettbewerbs-
 helfer um den letzten Schliff des Flugzeihänders. Am Nachmittag
 trifft eine größere Anzahl von Piloten ein. Insbesondere
 Schweizer Piloten nützen die vom Veranstalter in vorbildlicher
 Weise schon jetzt aufgebaute Meßanlage zum Geschwindigkeits-
 Flugtraining. So ganz nebenbei checken sich die Piloten beim
 Wettbewerb ein. Den Abschluß aller Vorbereitungsarbeiten bildet
 am Abend das Einrichten der Ziellandkreise unter Führung von
 Österreichs FJB-Fachreferenten Karl Wasner sr.

Samstag, 1. Juni 1985

Der Wettbewerb verspricht ein spannendes Rennen: Neben einem
 Teil der deutschen Nationalmannschaft ist auch das komplette
 Schweizer Nationalteam sowie die österreichische Nationalmann-
 schaft angetreten. Insgesamt 47 Piloten aus drei Nationen
 stehen am Start, als nach kurzem Briefing zeitlig am frühen
 Vormittag mit dem Geschwindigkeitsflug der Bewerb eröffnet
 wird. Bei windstillem Wetter und unter wolkenlosem Himmel
 erzielt das gesamte, mit Immerhin zehn Weltmeisterschafts-
 fahrener Piloten besetzte Starterfeld eine Durchschnittsleis-
 tung von 27,0 Sekunden. An die Spitze gesetzt hat sich Europameis-
 ter Lise mit 20,14 Sekunden, dicht gefolgt von Weltmeister
 Decker mit 20,26 Sekunden. Wasner jr. steht mit 20,66 Sekunden
 an dritter Stelle.

Zügig schreitet der Wettbewerb mit dem Streckenflug voran.
 Die Piloten profitieren von der sich nun allmählich gut entwik-
 kelnden Thermik. Die Modelle werden noch kaum von Turbulenzen
 geschüttelt. Bedingt durch die Auslegung der zum Einsatz gelang-
 ten elektronischen Meßanlage startet man in Vierergruppen und

Leider bereitete das bisweilen turbulente Wetter manche
 Schwierigkeiten, und eine Reihe von Modellen ging, wahrscheins-
 lich nicht zuletzt infolge struktureller Überbeanspruchung, zu
 Bruch. Großes Mißgeschick widerfuhr Weltmeister Decker, dessen
 Modell im Landeanflug durch Frequenzkollision zu Bruch ging.
 Ein FJB-Neuling hatte in der Hitze des Gefechtes vergessen,
 seinen Sender in ausgeschaltetem Zustand dem Senderdepot zu
 überlassen. Der Vermeidung solcher Vorkommnisse muß in Hinkunft
 größtes Augenmerk auch vom Veranstalter geschenkt werden (Fre-
 quenzüberwachung).

Wie darüberhinaus eine stichprobenweise Telefonumfrage ergab,
 waren die meisten Piloten mit dem Wettbewerb im allgemeinen
 sehr zufrieden. Besonders angenehm empfanden sie die Problem-
 losigkeit bei der Quartierbeschaffung bzw. die Möglichkeit des
 Campierens unmittelbar am Rande des Flugfeldes.

3 Einordnung des Wettbewerbes in das internationale Geschehen

Der Versuch, den geschilderten Wettbewerb in den Reigen des
 übrigen und hier insbesondere des internationalen FJB-Wettbewerbs-
 geschehens einzuordnen kann sinnvollerweise nur über den Ge-
 schwindigkeitsflug als Leistungskriterium erfolgen. Es zeigt
 sich dabei, daß die Tiroler Veranstaltung mit allen angeführten
 Wettbewerbsbeispielen gut vergleichbar, zum Teil auch leistungs-
 stärker ist (Abb. 3 und Tab. 1).

4 Interessante Details

Da derzeit bekanntermaßen noch immer der Geschwindigkeitsflug
 den FJB-Wettbewerb im wesentlichen mitzuentscheidenden pflegt,
 wurde bei der Vorbereitung der Tiroler Veranstaltung nach einer

Die letzte Entscheidung dieses Bewerbes liegt im Geschwindigkeitsflug. Bei zunächst 4-6 m/s klettert der Wind innerhalb einer knappen halben Stunde auf 7-9 m/s. Obwohl die Strömung im "oberen Stockwerk" einigermaßen ruhig verläuft, machen die im unteren Luftraum zeitweise überaus heftigen Bodenturbulenzen vielen und sogar den besten Piloten zu schaffen. Dennoch bringen Wasner jr. mit 20,26, Liese mit 20,28 und Pongruber mit 20,41 Sekunden hervorragende Zeiten. Wie zu erwarten war läßt das bockige Wetter den Gesamtdurchschnitt dieses Durchganges auf 26,7 Sekunden hochschnellen.

2 Kritische Anmerkungen zum Wettbewerbsablauf

Der Wettbewerb war mit vier ausgeflogenen Runden ein anstrengendes Unternehmen sowohl für den Veranstalter als auch für die Piloten und ihre Helfer.

Die gruppenbezogene Wertung erwies sich neben den bekannten Vorzügen im Vergleich zur gesamtbezogenen Wertung als beträchtliche organisatorische Herausforderung für den Veranstalter.

Hier wird wohl früher oder später der Computer etwas nachhelfen müssen.

Die neue elektronische Meßanlage funktionierte gut. Vereinzelt kleine Mängel, die gelegentlich auftraten, waren leicht behebbare und konnten den Wettbewerbsablauf nicht wesentlich beeinträchtigen.

Etwas größere Probleme bereitete die zeitgerechte und exakte Auswertung der Wettbewerbsdaten. Nach Abschluß einer Runde mußten die Wettbewerber oft allzulange auf die Ergebnisliste warten und ab und zu passierte auch mal ein Fehler in der Auswertung. Der Computer (oder wer immer hier dahintersteht) wird besser werden müssen.

Manche Piloten hätten sich im Streckenflug jeweils nach der Landung einer Startergruppe die Durchsage von deren Streckenleistung gewünscht. Keine Frage: So wie dies im Geschwindigkeitsflug schon lange zu geschehen pfllegt, so wird dies künftig auch im Streckenflug aufzugreifen sein.

fliegt die Strecke "offen", ohne die seit einigen Jahren von der FAI vorgeschriebenen 12-Strecken-Begrenzung. Die besten Absolutleistungen holen sich Pongruber und Meissl, die je 20 Strecken auf ihr Konto buchen. ^{Wie auch Mägn jr.,} Lemberger ~~Fliegen~~ mit vier und Petrovic mit drei Strecken ein für diese Wetterlage durchaus typisches Schlußlicht. Weil die "Öffnung" des Streckenfluges mit der Anwendung der gruppenbezogenen Wertung gekoppelt wurde, finden nun Leistungsunterschiede dieser Größenordnung kaum mehr Beachtung, weil sie bei der Wertung nicht als ungerecht empfunden werden.

Auch für den Dauerflug hat man sich für die gruppenbezogene Wertung entschieden. Bei zunehmend stärkeren Winden von 6-8 m/s und Spitzen um 10 m/s sowie unter zum Teil kräftiger Turbulenz will schon so manche Ziellandung nicht mehr recht gelingen. Die allgemeine Leistung ist gut, aber nur Pongruber schafft als einziger ein absolutes Punkte-max.

Mit dem Dauerflug der zweiten Runde hat sich allmählich eine vorgewitterliche Situation eingestellt: Zahlreich türmen sich über dem Inntal Quellwolken, die allgemeine Abschattung des Bodens nimmt den Wind auf 2-4 m/s zurück. So wird es immer bequemer, seine Zeit zu fliegen und im Ziel zu landen. Die Aufgabe endet mit einer beachtlichen Anzahl guter Flüge und immerhin auch mit drei absoluten Punkte-max von Wasner jr., Schedel und Wunschheim.

Zur Überraschung vieler hat sich die Gewitterneigung nicht weiter verstärkt, und starke Sonneneinstrahlung sorgt für Thermik und kräftige Turbulenz, als der Streckenflug der zweiten Runde aufgenommen wird. Der Wind bläst über den ganzen Durchgang hin mit 3-8 m/s. Unter diesen Bedingungen verwundert es nicht allzusehr, wenn als absolute Bestleistungen jene von Hortsitz A. und Mägn jr. mit "nur" je 18 Strecken notieren. Daß sich nur ein einziger Pilot mit vier, sonst jedoch niemand mit weniger als sechs Strecken zufrieden gehen muß mag ein Hinweis für die infolge ruppiger Thermik etwas schwierigere Lage während dieses Durchganges sein. Immerhin

kostet diese Vetterlage 1,5 Strecken an mittlerer Leistung, verglichen mit dem Durchschnittswert von 12,5 Strecken aus der ersten Runde (vgl. Abb. 1).

Der Geschwindigkeitsflug bringt die letzte Tagesprüfung. Bei Windstärken zwischen 1-4 m/s und vereinzelt Spitzzen um 5 m/s ist der Wettbewerb mit kurzzeitigen leichten Regenschauern nun doch noch in die Randzone eines Gewitters geraten. Dennoch sind die Piloten in Hochform. Mit einem Gesamtdurchschnitt von 25,3 Sekunden unterbleten sie ihren Mittelwert aus der ersten Runde um 1,7 (1) Sekunden. Pongrubber fixiert mit 19,92 Sekunden Bestzeit, dicht gefolgt von Aichholzer mit 20,14 und Liese mit 20,25 Sekunden. Wie sich später herausstellt, sollte dies der schnellste Geschwindigkeitsdurchgang dieses Wettbewerbes bleiben und eine Leistung markieren, welche quer durch alle Reihen nicht zuletzt auch auf die gewaltigen Anstrengungen bei der Verfeinerung der Winden-Hochstarttechnik zurückzuführen ist.

Was da an Leistungen geboten wurde legt den Schluß nahe, beim FJB-Wettbewerb unserer Tage handle es sich - ob wohl oder übel - auch in ganz besonderer Weise um einen "elektromechanischen" Wettbewerb: Da hat doch jeder den noch besseren Motor, und jeder den noch teureren Akku. . . Spitzen beiseite! Übrig bleiben die heute im Vergleich zum FJB-Wettbewerb der ersten Jahre (Laufhochstart mit 150-Meter-Sell!) übergroßen Ausgangshöhen, die mit diesen "Superdingern" zu schaffen sind. Nur ein bloßes Wind... und schon dürften etwa 270 Meter zum guten Durchschnitt zählen!

Als Regen halb acht Uhr abends der erste Wettbewerbstag zu Ende geht, ist mit der fliegerischen Anstrengung für viele der Piloten und ihrer Helfer auch der Tag getan. Für so manchen Unentwegten kommt nun mit dem Zusammensitzen, dem Fachsimpeln, Essen und Tanzen die Zeit der abendlichen Entspannung, für die neben dem Flugplatzbuffet nicht zuletzt auch eine kleine Musikkapelle in happy-Pepl's Taxenhütte sorgt.

Sonntag, 2. Juni 1985

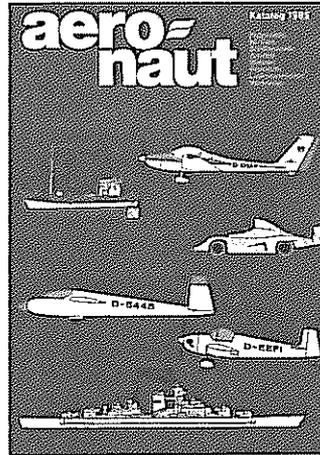
Mit Schwung geht der Wettbewerb mit dem Geschwindigkeitsflug in die dritte Runde. Wie schon gestern herrscht am frühen Vormittag faktisch Windstille. So wird es interessant, am Ende dieses Durchganges die entsprechenden Mittelwerte aus beiden Runden zu vergleichen. Mit 25,8 Sekunden war der Bestwert des Vortages zwar knapp verfehlt, aber dennoch war das gesamte Starterfeld um ganze 1,2 Sekunden schneller als am Samstagmorgen. Wasner jr. erreicht mit 19,83 Sekunden Durchgangsbestzeit. Ihm folgen Liese mit 20,27 und Prasch, schon etwas abgeschlagen, mit 21,70 Sekunden. Noch immer gibt es praktisch Windstille und wolkenloser Himmel spannt sich über das Flugfeld, als der Dauerflug der dritten Runde startet. Bei starker Sonneneinstrahlung entwickelt sich gute Thermik. Zwar gibt es kein absolutes Punktemax, aber mit Wasner jr., Giere Th. und Fiel kommen insgesamt drei Piloten auf einen Abstand von fünf (oder weniger) Punkten an das Idealziel heran. Für die ersten acht Startergruppen des darauffolgenden Streckenfluges gibt es immer noch Windstille und gute Thermik. Erst für das letzte Starterdrittel frischt der Wind zusehends auf, um schlußendlich mit 6-8 m/s und Spitzzen um 10 m/s bei abnehmender Sonneneinstrahlung eine bedeutend schwierigere Situation zu schaffen. Dennoch bleibt die Leistungsausbeute beachtlich: Wasner jr. und Hortsitz A. erreichen jeweils 23 Strecken. Die untere Leistungsgrenze markiert Rettlich mit fünf und Galliker mit vier Strecken.

Beim Streckenflug der vierten Runde ist es sehr heiß geworden. Das Thermometer zeigt 27°C im Schatten. Bei immer noch guter aber jetzt schon ziemlich zerrissener Thermik und Windstärken von 2-6 m/s verwundert es nicht, daß die Spitzzenleistungen auf 21 Strecken bei Liese, 20 bei Hortsitz und 18 bei Metssl absunken sind. Die untere Leistungsgrenze liegt in vier Fällen bei sechs Strecken.

Beim letzten Dauerflugdurchgang dieses Wettbewerbes gibt es nur für Meier ein absolutes Punktemax. Es herrschen gute Bedingungen: Wind 1-3 m/s, Spitzzen um 5 m/s, zum Teil gute Thermik. Viele sind abge-soffen und finden im Nachstart keinen rechten Anschluß mehr.

Laut Beschluß der Sektionsleitersitzung wurde erstmals in der Klasse F3B eine MANNSCHAFTSWERTUNG durchgeführt.

| | |
|--|---------------|
| 1. MFC Rheintal /Vorarlberg Wasner Karl, Lercher Erich, Wasner F.Karl | 24.974 Punkte |
| 2. LSV Salzburg Pongruber M., Zürcher E., Haslauer J. | 24.102 " |
| 3. MFC Wiener Neustadt I, NÖ Zach W., Kölbl P., Fiel W. | 23.885 " |
| 4. ÖMV Tirol Haller H., Weber U., Plunser H. | 23.652 " |
| 5. MFC Wiener Neustadt II Haupt F., Kosel R., Matuschka W. | 23.325 " |
| 6. Steiermark I Mittendrein H., Niederhofer G., Seitner R. | 21.356 " |
| 7. MFC Weikersdorf Bock E., Weissböck R., Trutschnig F. | 20.014 " |
| 8. Team Wing /NÖ Hoffmann P., Meissl A., Sturm P. | 18.451 " |
| 9. Steiermark II Prasch F., Steiner G., Pomberger B. | 16.605 " |
| 10. MFC Falke /Wien Buresch Gerhard + Peter | 14.394 " |
| 11. IMMFC Ober Pullendorf /Burgenland Hotz-Behofszit H., Lex M. | 11.739 " |



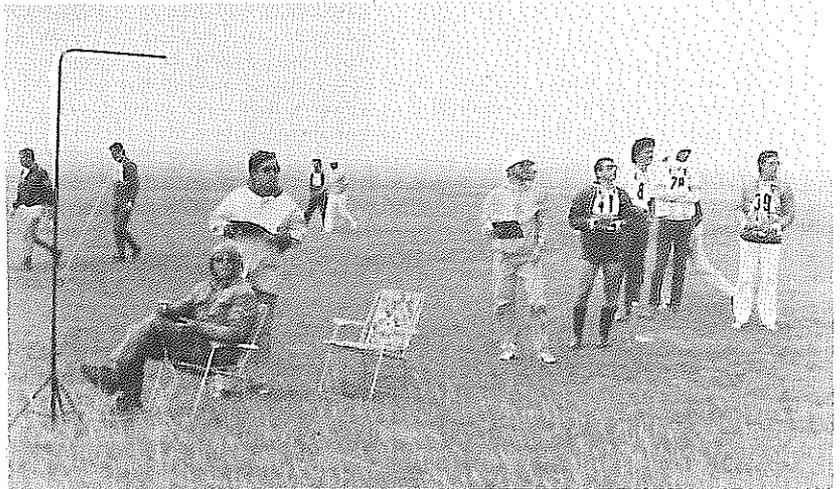
Katalog '85

mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

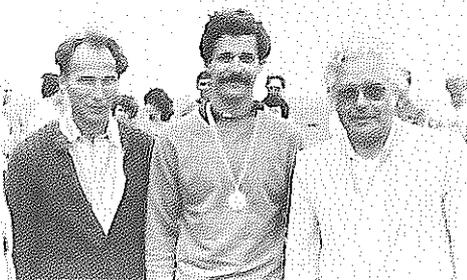
Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von
»aero-naut«-Modellbau
Postfach 384
D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 12,80 (einschl.
DM 3,- Porto) in Brief-
marken, vom Ausland
DM 15,- mit intern. Post-
coupons.



W.Zach erhält aus den Händen
des Wettbewerbsleiters Horvath
den Siegerpokal



Aufmerksam beobachten Funktionäre und Wettbewerber die
einzelnen Flüge



Mannschaftssieger MSFC Rheintal /Vbg.
V.l.n.r.: Erich Lercher, Karl Wasner jun.,
Karl Wasner sen.



Emsiges Treiben herrscht beim Umbau der Winden

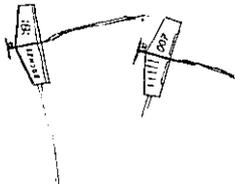


MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

Staatsmeisterschaft Klasse F2 D



CL Fachreferent Heinz Freundt

Zunächst, was ist COBAT ?

Die genaue FAI-Bezeichnung ist F2D. Die deutsche Bezeichnung dafür ist Fuchsjagd.

Wie geht das vor sich ?

An den Fesselflugmodellen ist an einem 2,5 m langen starken Faden ein ca. 2,5 m langer und 5 cm breiter Krepppapierstreifen angebracht. In einem Kreis von 6m Durchmesser versuchen zwei Piloten sich mit ihren Modellen den Krepppapierstreifen gegenseitig abzuschneiden... Also bitte nicht mit der Schere, sondern die Modelle fliegen an 16 m langen Stahlilitzen mit etwa 180 kmh. Die Modelle sind so wendig, daß sie Loopings mit weniger als einem Meter Durchmesser fliegen können. Mit der Luftscharbe des eigenen Modells versucht man den Streifen seines Gegners abzuschneiden. ---

Für jeden Schnitt bekommt der Schneidende 100 Punkte. Für jede Sekunde Bodenzelt - also Absturz, Motorversagen o.a. - einen Strafpunkt. Dazu gibt es noch für verschiedene Vergehen Strafpunkte. Wer die meisten Punkte erhält, ist im Kampf Sieger.

Die Wertung geht dann nach dem K.O. System, wer übrig bleibt ist Sieger.

Am Samstag dem 27.Juli 1985, sahen wir in Perg, OÖ, unter Leitung von Landessektionsleiter Erwin Mühlparzer, der auch diese Klasse in Österreich wieder zum Leben erweckt hat, einige spannende Luftkämpfe. Es waren (leider nur) 8 Teilnehmer gemeldet; 7 traten an.

Wir sahen 12 Luftkämpfe. Ich war durch die kurz vorher stattgefundenen Europameisterschaften wohl etwas verwöhnt.

Der derzeitige Staatsmeister, Rudolf Königshofer wurde auch dieses Mal wieder Staatsmeister. Ich glaube, er ist z.Zt. der einzige Österreicher, der Anschluß an internationale Leistungen finden könnte.



Auswertung: Andrea Mühlparzer und LSL Erwin Mühlparzer



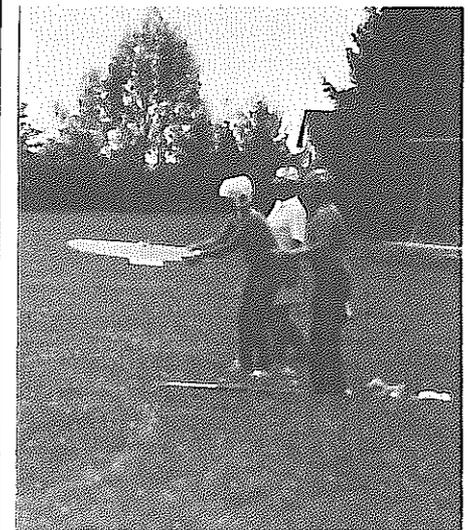
Startvorbereitungen



Bei der Startvorbereitung



Die Sieger der F2D Staatsmeisterschaft: V.l.: 2. Erhard Weinmann, Staatsmeister Rudolf Königshofer, 3. Ecker Franz



Die Jagd beginnt

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER F2D-STAAATMEISTERSCHAFT

| | | | |
|-----------------------|-----------------|---------|------------------|
| 1. Königshofer Rudolf | BMFC Mühlparzer | 6 Siege | 2144 Punkte |
| 2. Weinmann Erhard | SMBC Eferding | 3 " | 1446 " |
| 3. Ecker Franz | BMFC Mühlparzer | 2 " | 356 " |
| 4. Ivancsich Franz | ÖMV Wien - SG | 1 " | -oo76 " |
| 5. Kramer Bernhard I | ÖMV Wien - SG | 0 " | o252 " |
| 6. Mühlparzer E. jun. | BMFC Mühlparzer | 0 " | oo58 " |
| 7. Marksteiner Franz | ÖMV Tirol | 0 " | -o166 " |
| 8. Arzberger Reinhard | ÖMV Tirol | | nicht angetreten |



WELTMEISTERSCHAFT

VIEL SCHATTEN - WENIG LICHT

Fachreferent Gerhard Lustig

In London, Ontario/Kanada, sollte sich erstmals der weltweite Kreis der Modellhubschrauberflieger schließen. Unweit des Lake Erie, knappe 250 km westlich von Toronto gelegen, traf man also die Vorbereitungen für das erste Aufeinandertreffen der Weltbesten Helicopterpiloten.

Voller Erwartung stiegen wir gemeinsam mit der deutschen Mannschaft in Frankfurt/Main in die Lufthansa DC 10, um über den Atlantik nach Toronto zu fliegen. Selbst die zwei Mammutkisten von Sepp Brennsteiner waren Luftfracht technisch kein Problem. Die österreichischen Farben wurden von Sepp Brennsteiner (Wettbewerbsteilnehmer), seiner Tochter (Zuschauer), Heinrich Eckmann (Helfer) und Gerhard Lustig als Mannschaftsführer vertreten.

Kaum auf kanadischen Boden gelandet, begannen auch schon die ersten Schwierigkeiten mit den Organisatoren. Die waren erst gar nicht anwesend und überließen uns einfach unserem Schicksal. Aufgrund optimaler zolltechnischer Vorbereitungen (Carnet A.T.A.) kamen wir entgegen unseren deutschen Freunden ohne Probleme durch den peniblen kanadischen Zoll.

Mittels eines rasch angemieteten Leihwagens stießen wir anhand von Plänen ins Landesinnere vor, nachdem wir unsere Kisten risikoreich auf das Autodach banden.

In London (250.000 Einwohner) angekommen, suchten wir vorerst vergebens die Universität von Western Ontario. Ein vermeintlicher Anruf beim Organisationsleiter wurde aufgrund einer falschen ! Telefonnummernangabe in den übermittelten Wettbewerbsunterlagen hinfällig. So mußten wir uns mühselig durchfragen, und gegen Mitternacht kamen

wir endlich am Zielort an. Auch dort vermißten wir die Organisatoren oder irgendeinen Hinweis auf sie.

Die Quartiervorbereitung wurde offensichtlich von den Verantwortlichen der "University of Western Ontario" abgewickelt, und es gab daher keine weiteren Komplikationen.

Zwei Tage lang ließ sich niemand blicken. Es gab keine Informationen, keine Hinweise - nichts ! Streitigkeiten innerhalb der Veranstalter wurden letztendlich auf dem Rücken der Teilnehmer ausgetragen.

Das Wochenende setzte sich mit einer chaotischen Registrierung von Piloten und Modellen fort.

Am Sonntag traten dann endlich die Vertreter von 17 Nationen neben ihre Landesfahnen, welche musikalisch mit den Landeshymnen untermalt wurden.

Mit den Fahnen der USA, Japan und BRD wurden auch die heißen Buchmachertips aufgezo-

gen. Weil sich die Veranstalter auf vier wettbewerbsmäßige Flüge festlegten, wurde noch ein Trainingsflugtag erstritten, damit die 36 Teilnehmer nochmals trainieren konnten.

Da mußte aber auch noch ein Helipad her, und der wurde schließlich gemeinsam mit den Schweizern, Holländern, Deutschen und Amerikanern installiert. Die Organisatoren hatten dafür erst gar keine Vorbereitungen getroffen.

Auf das Wetter hatten die Verantwortlichen keinen Einfluß, denn es war weitgehendst sonnig und warm. Das Ganze erfuhr durch sich ständig drehende Winde eine besondere Tücke für die Piloten.

Am Dienstag wurde es endgültig ernst, und der Kanadier Dikkas eröffnete den sportlichen Teil dieser Weltmeisterschaften. Brennsteiner zog die Startnummer 36 und mußte demnach als vorletzter an den Start gehen, was ihn viele Nerven kostete.

Verblüfften die Japaner bereits bei den Trainingsflügen mit ihrem Perfektionismus, so bestätigten sie im ersten Durchgang diesen Eindruck, und mit Taja setzte sich einer der Söhne Nippons an die Spitze des Feldes, gefolgt vom Briten Mount und dem zweiten Japaner Nagatsuka. Der regierende Europameister Heim aus der BRD, belegte vor dem Belgier und CIAM HC-Vorsitzenden De Proft den vierten Platz. Der erste Amerikaner, Hiatt, fand sich auf dem 9. Rang, unser Brennsteiner fand sich nicht ganz gut zurecht und setzte sich vorerst auf den 20. Platz.



Der einzige österreichische Teilnehmer Sepp Brennsteiner mit seinem Helfer Heinrich Eckmann und sein Schflüter Superior

Am Mittwoch folgte der zweite Heat, und Sepp mußte die Nacht zuvor mit der Assistenz von Heinrich Eckmann bereits den ersten Motor wechseln, was offensichtlich auf die enorme Staubentwicklung auf dem provisorischen Modellfluggelände zurückzuführen war. Taja festigte mit einem Superflug seine Favori-

tenstellung und verwies den immer besser werdenden Heim auf den zweiten Platz. Mit Gorham war erstmals ein Amerikaner im Spitzenfeld vertreten. Mit den Japanern Nakajima und Nakatsuka auf den Plätzen 4 und 5 wurde bald klar, wo bei dieser ersten Weltmeisterschaft die Sonne aufgehen würde. Mount konnte seinen Platz nicht halten und fiel etwas zurück. Die Schweizer Müller und Gräber rückten auf.

Unser Sepp steigerte sich in diesem Durchgang wie alle anderen auch und konnte den 20. Platz vorerst halten. De Proft erlitt einen Totalschaden und mußte damit vorzeitig seine Hoffnungen auf eine gute Platzierung begraben. Am dritten Wettbewerbstag bezwang Taya abermals Heim, und ein 200 Punkte Abstand ließ den zukünftigen Weltmeister bereits erahnen. Gorham behauptete sich neuerlich vor den beiden Japanern, Müller und dem nächsten Ami, Dalusio. Mit Gräber befand sich bereits ein zweiter Schweizer im Spitzenfeld. Die Eidgenossen waren überhaupt auf diesen Contest vorbereitet gewesen. Brennsteiner nahm sich für diesen Durchgang viel vor, und bereits bei den ersten Pflichtfiguren schien er sein Tief überwunden zu haben. Jedoch bei der sechsten Figur (Autorotation) blieb aus unerfindlichen Gründen sein Motor stehen und damit war der Traum einer vorderen Platzierung ausgeträumt. Der 22. Platz war dann auch die rechnerische Ausbeute aus diesem Durchgang. Der feine Staub ruinierte den zweiten Motor und viel Substanz bei Sepp. Ein Filter beim Vergaser hätte einige Probleme ersparen geholfen.

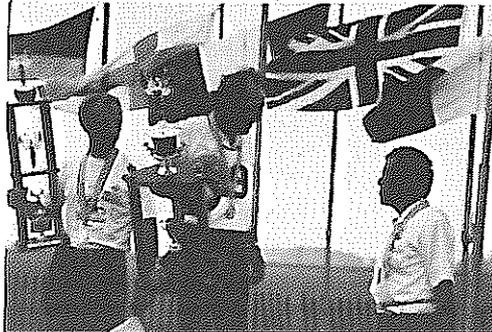
Am Freitag folgte dann der vierte und letzte Wertungsdurchgang. Dabei wollte es der Zufall, daß der europäische Favorit Heim als letzter starten sollte. Taya erwischte einen starken Wind, Heim nützte bei wiederum leichten Wind seine Chance und gewann eindeutig den letzten Durchgang und verringerte den Abstand zu dem nun endgültig feststehenden Weltmeister auf 72 Punkte. Gorham hielt dem Druck der Japaner letztlich nicht stand und kam hinter Nakajima und Nakatsuka auf Platz 5. Müller errang mit Rang 6 einen Achtungserfolg und verdrängte damit den zweiten Ameri-

kaner Hiatt auf den 7. Platz. 5 Punkte trennten danach den Schweizer Gräber vom immer weiter zurückgefallenen Engländer Mount. Auf den Plätzen 10 und 11 landeten die enttäuschenden Belgier De Proft und Dupont. Mit Nordigian plazierte sich noch ein weiterer Brite vor dem zweiten Deutschen Heine. Brennsteiner hatte nichts mehr zuzusetzen, wirkte ausgebrannt und rutschte noch auf den 24. Platz zurück.

R e s u m é :

Schon im Vorfeld dieser WM wurde deutlich, wie sehr deren Ausgang auf die geschäftlichen Erfolge der einzelnen Hersteller einwirken würde. Die Japaner kamen mit dem Ziel nach London, Weltmeister zu werden und setzten viel Material und Menschen ein, um dieses Ziel zu erreichen. Da fielen selbst die erfolgsgewohnten Amerikaner etwas ab, was Präzision und Disziplin betrafen.

Bei Brennsteiner war die Abwesenheit von Eibergen (EM 1984) sicherlich als Nachteil zu werten. Trotz teilweise gut geflogener Figuren wurde unser Staatsmeister von den Punkterichtern mit bis zu 2 Punkten geringer bewertet.



Am Siegerpodest



Der Weltmeister und sein Helfer

Ehrlicherweise soll aber auch darauf hingewiesen werden, daß das Motorenproblem nicht alleine Schuld am schlechten Abschneiden des Brambergers gewesen ist.

Da spielt auch der nicht vorbildähnliche Superior eine negative Rolle. Ebenso waren auch die geänderten Wettbewerbsbedingungen für Sepp neu, und es zeigte sich nur allzu deutlich, daß man sich von europäischen Regionalbewerben nicht täuschen lassen darf. Für unser engagiertes Aushängeschild hat diese WM zweifelsohne viele Ernüchterungen gebracht, und die Vorgänge in Kanada werden ihm viele Lehren gebracht haben.

Für die nächstjährige EM in Toulouse/Frankreich, wird die nun gewonnene Erfahrung zugrundegelegt werden, und es ist zu hoffen, daß die österreichische WEBRA weiterhin ihre Unterstützung zusagen wird.

An dieser Stelle sollen auch die neuen Rotorblätter von SITAR hervorgehoben werden, die sich als echte Renner erwiesen und bei der Konkurrenz enormes Interesse für diese österreichische Entwicklung bestand - Gratulation! WEBRA war mit den speziell für Hubschrauber entwickelten Motoren sehr gut vertreten, und der zweite Platz war dabei das herausragende Ergebnis.

Bei den Hubschraubermodellen gab es noch eine starke deutsche Präsenz. Die Japaner sind aber dabei, in den wichtigen Märkten einzubrechen und sagen den deutschen Herstellern den Kampf an. In einer inoffiziellen Liste wären auch wieder die Siegnationen Japan, BRD und USA vertreten. Die anderen Länder beteiligten sich lediglich im technischen Umfeld an den Weiterentwicklungen und bedienen sich oftmals der Produkte der etablierten Hersteller.

Bei Heim beeindruckte die Tatsache, daß er den mit Abstand leichtesten Helicopter auf die Waage brachte. Die Japaner beeindruckten mit ihrer Präzision beim Fliegen. Amerikas Vertreter bestachen mit sehr gutem Finish ihrer an den Start gebrachten Modelle.

Voraussichtlich wird der Strom der Weiterentwicklung vorwiegend von den Siegnationen ausgehen, und es wird daher schwierig werden, in diese Phalanx aus industriellen und sportlichen Interessen erfolgreich einzudringen. Zu sehr verknüpfen sich bereits jetzt im Hubschraubermodell sport die finanziellen Interessen.

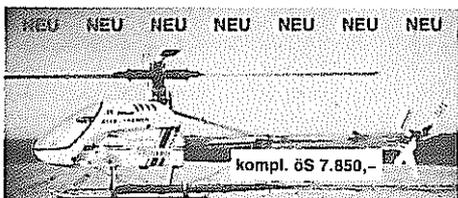
Aus österreichischer Sicht soll uns dies aber nicht entmutigen, denn wir haben viele Einzelkämpfer und einen guten Industrieapparat. Damit sollte sich in naher Zukunft eine Ansiedlung im guten Mittelfeld erreichen lassen. Wichtig ist, daß viele regionale Wettbewerbe die Basis vergrößern helfen, damit auch Österreich zukünftig mit drei Teilnehmern im internationalen Wettkampfschehen aufwarten kann.



Modell Pegasus, USA



BO 105 Scale
gesehen bei der WM in Toronto



STAR TRAINER
DER LANGERSEHTE

NEU

- selten Zweck entsprechend konzipiert
- Ideal für Beginner, da prägnant
- Ideal für Experten, z. B. zum Heikolosen Training schwieriger Flugmanöver wie Autorotation.
- einzigartiges Modulsystem, Heim-Mechanik kann problemlos und schnell in jede der 3 Helicoptertypen ein- oder umgebaut werden.
- das extreme Leichtgewicht des STAR-TRAINER ermöglicht einen überraschend resanten und präzisen Flugstil.
- bei ca. 3750 g Gesamtgewicht werden große Kraftreserven frei.
- Motoren von 6,5-10 cm³
- Chassisbausatz öS 1.699,- enthält alle Teile, außer Mechanik



Der
Helispezialist

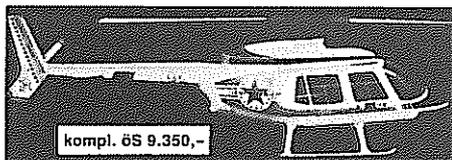
1160 Wien
Wichelgasse 12
☎ 0222/46 39 342
0663/29 3 84

heim
helicopter
präsentiert:

EUROPAMEISTER 1984

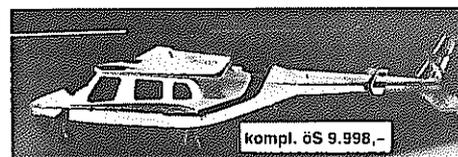
VIZEWELTMEISTER 1985

- weitere Neuheiten:
- Cockpit und Endkappen für STAR-RANGER und BELL 222 h
 - Kufenstreben und -bugel aus GFK
 - Spezialheckrotorblätter aus GFK
 - Drucklager für Hauptrotor



STAR-RANGER
DER ERFOLGREICHE

BELL 222 h
DIE LUXUSKLASSE, incl. Einziehfahrwerk



FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN
BESUCHEN SIE DIE HELICOPTERNEUHEITEN AUF DER IMA '85 IN WIEN
VERTRIEB UND KOMPL. ERSATZTEILEPROGRAMM — SCHNELLVERSAND

SCHULUNG BEI BINGEL's MODELLFLUGSCHULE „AUSTRIA“

Die neue Motorengeneration

Die HP-Viertaktmotoren sind das Ergebnis langjähriger Entwicklungsarbeit und können mit einer Anzahl von technischen Raffinessen aufwarten, die im Modellmotorenbau einzigartig sind!

- Leisester Serien-Modellmotor auf dem Markt
- Nur 62,9 dB (A) in 7m Abstand lt. offiziellem Gutachten, d. h. ein Pkw wird vom menschlichen Ohr als fast „viermal so laut“ empfunden.
- Das Motorengeräusch wird durch das gleichmäßige Frequenzspektrum als angenehm empfunden.
- Der HP-21-Viertaktmotor ist der kleinste serienmäßig hergestellte Viertaktmotor.
- Verlässlich funktionierende Walzenschiebersteuerung in ABC-Ausführung.
- Einstellarbeiten sind überflüssig, dadurch ist der HP-Viertaktmotor auch für den Viertakt-Beginner problemlos zu handhaben.
- Vollkommen gekapselter Steuer-Antrieb bietet Schutz bei „harten“ Landungen.
- Rotierendes Steuersystem ist unempfindlich gegen hohe Drehzahlen.
- Kraftvoller und dennoch vibrationsarmer Lauf
- Lageunabhängiges Laufverhalten, dadurch kunstflugtauglich

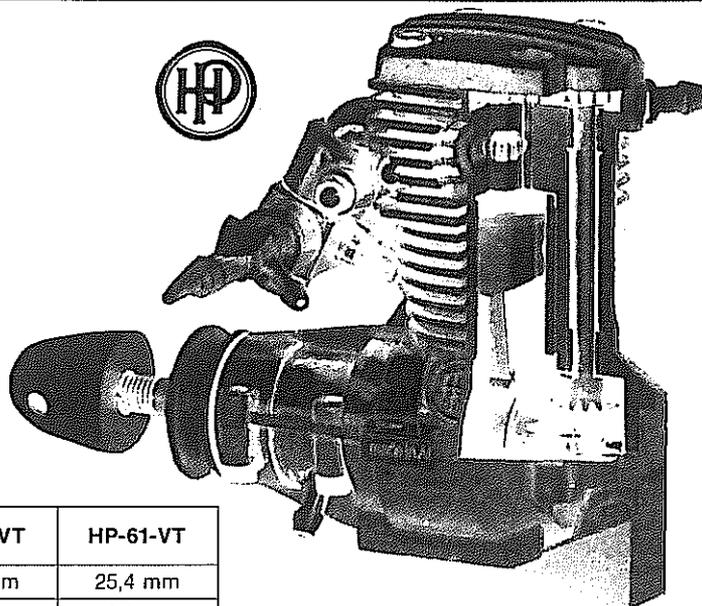
Technische Daten:

| | HP-21-VT | HP-25-VT | HP-25-VT Cross | HP-49-VT | HP-61-VT |
|----------|------------|----------|-------------------|------------|------------|
| Bohrung | 16,6 mm | 17,8 mm | 17,8 mm | 22,8 mm | 25,4 mm |
| Hub | 16 mm | 16 mm | 16 mm | 19,6 mm | 19,6 mm |
| Hubraum | 3,5 ccm | 4,0 ccm | 4,0 ccm | 8,0 ccm | 10,0 ccm |
| U/min. | 2,5-16.000 | 3-17.000 | 4-23.000 | 2,5-15.000 | 2,5-14.000 |
| Leistung | 0,33 PS | 0,40 PS | 0,45 PS | 0,73 PS | 0,92 PS |

hirtenberger

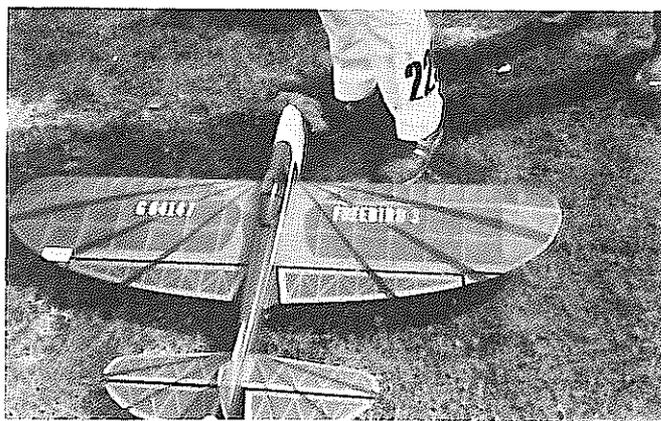
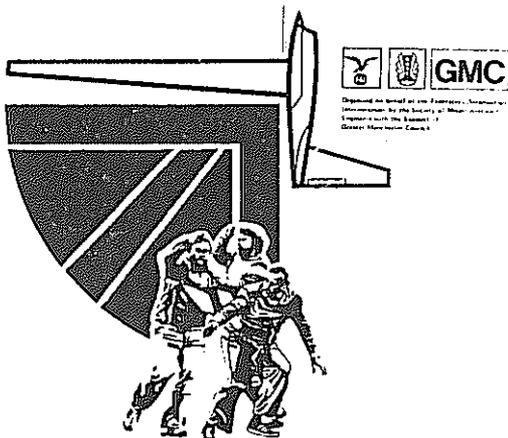
Patronen-, Zündhütchen- und Metallwarenfabrik
Aktiengesellschaft, A-2552 Hirtenberg, NÖ/Austria

Hochleistungsmotoren für Auto-, Schiff- und Flugmodelle



1985 EUROPEAN CONTROL-LINE MODEL FLYING CHAMPIONSHIPS

THREE SISTERS WIGAN GREATER MANCHESTER JULY 8-12



Kunstflugmodell von Eiffelaender, GB, mit Dieselmotor

Bericht von Mannschaftsführer und FR Heinz Freundt

Am 18. Juli 1985 flogen die Team-Mannschaften Fischer-Straniak und Nitsche-Kühnegger mit Mannschaftsführer Heinz Freundt von Salzburg nach London. Franz Wenzel, der einzige Kunstflugpilot, fuhr schon Tage vorher mit Wohnwagen und Familie von Wien bis zum Wettbewerbsort. Auch Franz Marksteiner, einziger Speedflieger, fuhr mit seiner Frau im Auto von Tirol nach Manchester. Vom Flugplatz in London führen wir Salzburger mit 2 Leihwagen ca. 300 Kilometer zum Wettbewerbsort. Linksverkehr und das Herausfinden aus London machte uns sehr zu schaffen. Durch einen schweren Verkehrsunfall auf der Autobahn durch Birmingham waren wir ca. 3 Stunden im Stau. Dadurch kamen wir sehr spät an unserem Bestimmungsort an. Am nächsten Tag am Fesselflugplatz, der 25 km von unserer Unterkunft entfernt war, trafen alle Teammitglieder zusammen. Die Bauprüfung wurde sehr genau durchgeführt, verlief aber für unsere Mannschaft ohne Probleme. Am selben Tag war auch für alle Sparten ein offizielles Training möglich. Es gab einen Kunstflugkreis, einen Geschwindigkeitskreis, einen Team racing Kreis und 2 Combat-Kreise. Das Wetter war schön, aber was keiner gebrauchen konnte, sehr windig. Der starke Wind blieb während des ganzen

Wettbewerbes und machte allen Teilnehmern sehr zu schaffen. Dazu wurde es noch kalt und regnerisch.

Am Mittwoch, dem 20. Juli, wurde es ernst. Am Vormittag hatte Franz Marksteiner seinen ersten Speed Durchgang. Das Modell war sehr schnell, ca. 270 km/h, hatte aber in der 6. Runde Bodenberührung durch den starken Wind. Damit war der 1. Durchgang vertan.

Am Nachmittag hatte Franz Wenzel seinen ersten Kunstflugdurchgang. 2487 Punkte waren das Ergebnis. Nachmittag Team-racing für Nitsche-Kühnegger. Starker Wind und Einstellschwierigkeiten erbrachten eine Zeit von 4'21,3". Unser Team Fischer-Straniak flog dann eine Zeit, die nicht besonders gut war, aber bei den widrigen Verhältnissen ausreichte, um ins Semi-Finale zu kommen. Die Zeit war 3'46,5".

Die Russen flogen im Training unheimlich schnell und sicher, aber im Rennen kam auch nur eine Mannschaft ins Finale, und diese belegte den 3. Platz.

Am Donnerstag flog Marksteiner seinen 2. Durchgang. Der Flug war nicht besonders schnell, und eine halbe Runde vor Ende der 10. Wertungsrunde nahm er die Hand aus der Gabel und dadurch war der Flug ungültig.

Wenzel flog seinen 2. Kunstflugdurchgang und verbesserte sich auf 2627 Punkte und kam durch diese große Steigerung ins Finale. Überraschend war, daß keiner aus der BRD-Mannschaft ins Finale kam. Weder Egervary, noch Kehnen, noch Reichle.

2. Durchgang Mannschaftsrennen, Nitsche-Kühnegger reißt der Abstellungsdraht (sowas hats noch nie gegeben!). Sie erreichen 4'19,4", eine Zeit die nicht ausreicht, um ins Semifinale zu kommen.

Am Freitag, bei regnerischem Wetter, wird der 3. Durchgang in Speed geflogen. Marksteiner's Modell fiel zweimal aus dem Startwagen und so war der 3. Durchgang auch ein 0-Ergebnis.

Im Kunstflug flogen die Finalisten ihren 3. und 4. Durchgang. Franz Wenzel erreichte bei 30 Teilnehmern den 15. Platz.

Fischer Straniak flogen die 2 Semifinalflüge und verbesserten sich jeweils um 3 Sekunden. Für das Finale fehlten ihnen dann jedoch noch 3 Sekunden. Sie belegten den 6. Platz von 32 Mannschaften.

Besonders eindrucksvoll waren die Combatkämpfe. Modelle mit 200 km/h und unheimlich wendig, sodaß sie Loopings von 30 cm Durchmesser fliegen konnten. Die Geschwindigkeit und das Reaktionsvermögen der Piloten war erstaunlich und beeindruckend. Es waren sehr spannende Luftkämpfe zu sehen. Österreich stellte in dieser Klasse keine Teilnehmer.

Die Organisation bei den Europameisterschaften war hervorragend, und ich möchte meinen Dank dafür sagen. Mein Dank gehört auch unseren Mannschaftsmitgliedern, die sich gut vorbereitet und voll eingesetzt hatten und ihr Bestes gaben.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE - FESSELFLUG EUROPAMEISTERSCHAFT

F2A - Speed (Geschwindigkeit)

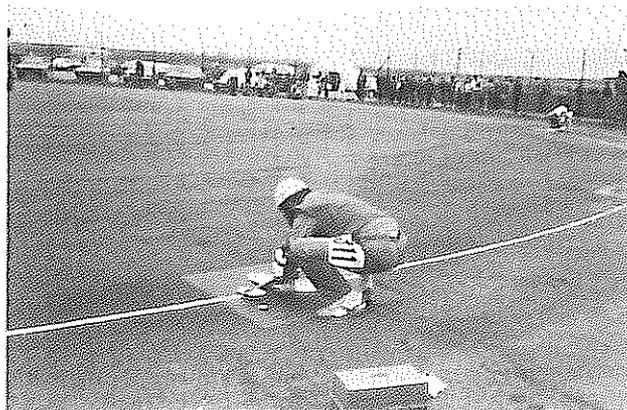
| | | | | | |
|--------------------|------|--------|--------|--------|------------|
| 1. Kohaniuk | USSR | 281,90 | 0,00 | 279,90 | 281,90 kmh |
| 2. Schelkalin | USSR | 279,30 | 279,30 | 276,70 | 279,30 kmh |
| 3. Molnar | HUN | 278,20 | 259,40 | 0,00 | 278,20 kmh |
| 25. Marksteiner F. | OE | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 kmh |

F2B - Kunstflug

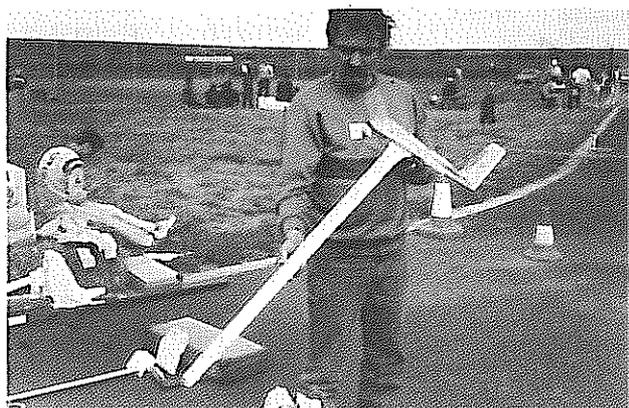
| | | | | | | |
|-------------------|-----|------|------|------|------|-------------|
| 1. Compostella | ITL | 2799 | 2782 | 2779 | 2817 | 5616 Punkte |
| 2. Anderson | SWE | 2742 | 2803 | 2737 | 2750 | 5553 Punkte |
| 3. DE Jong | HOL | 2731 | 2652 | 2809 | 2814 | 5545 Punkte |
| 15. Wenczel Franz | OE | 2487 | 2627 | 2588 | 2546 | 5215 Punkte |

F2C - Team racing (Mannschaftsrennen)

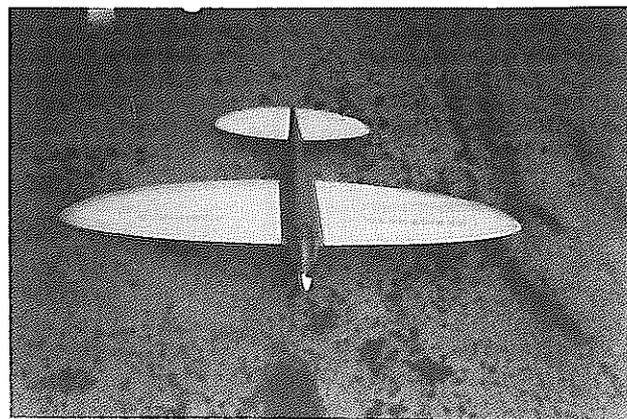
| | | | | | | |
|-----------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. Smith/Brown | U.K. | 3-39.2 | 3-40.1 | 3-45.9 | 3-34.7 | 7-24.5 |
| 2. Heaton/Woodside | UK. | 3-50.1 | 3-36.6 | 3-38.4 | DISQ | 7-31.6 |
| 3. Nazin/Kuznetsov | USSR | 3-39.4 | 3-50.0 | 3-38.8 | 3-38.1 | 7-38.6 |
| 6. Fischer/Straniak | OE | 3-46.5 | DISQ | 3-43.1 | 3-40.5 | |
| 21. Nitsche/Kühnegger | OE | 4-21.3 | 4-19.4 | | | |



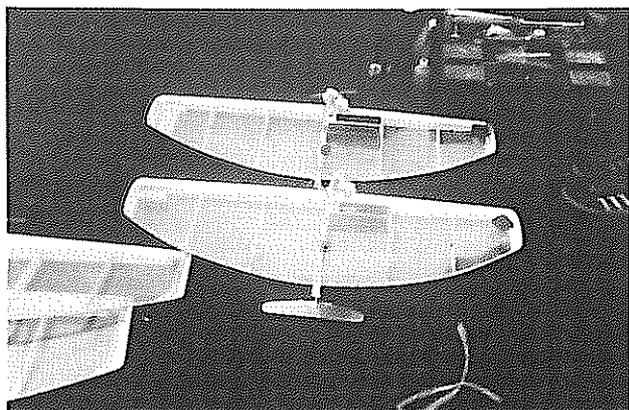
Straniak beim Auftanken des Racing-Modells



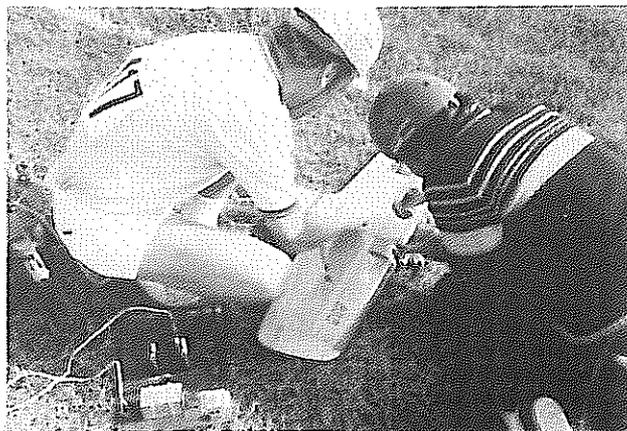
Franz Marksteiner mit seinem Speedmodell



Ein österr. Teamracing - Modell



Russische Combat - Modelle



Ein Combatmodell wird startklar gemacht

Alu-Metallbauweise



DM 395,-

Silver-Bird Komplett-Bausatz - Metallbauweise

Kein Staub, kein Schmutz, nur Montage- und Klebearbeiten

Spannweite: 2190 mm Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
 Fluggewicht ca.: 4500 g Fernsteuerung: Höhen-, Seiten-, Querruder
 Ges.Fl.Belastung: 49,6 g/dm² und Motordrossel



Die Komplett-Baukästen enthalten fertig gebogene und gebohrte Alu-Teile, gestanzte Rippen, Verkleidungen, Räder, lenkbares Bugrad und Kleinteile wie Dekorbogen, Gabelköpfe, Schubstangen usw.

Präzise Modellbau

8501 Allersberg
 Neumarkter Straße 28
 Telefon 091 76 / 2 01

Neuheiten



Weekend-Flyer Komplett-Bausatz
 Spannweite: 2134 mm
 Fluggewicht ca.: 3850 g
 Ges.Fl.Belastg.: 40,84 g/dm²
 Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
 Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
 DM 345,-

Grasshücker Komplett-Bausatz
 Spannweite: 1415 mm
 Fluggewicht ca.: 1900 g
 Ges.Fl.Belastg.: 45 g/dm²
 Motor: 3,5-6,5 ccm, 2- oder 4-takt
 Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordrossel
 DM 220,-



Fachreferent und Mannschaftsführer OSR Felix Schobel
berichtet über die

F1E - EUROPAMEISTERSCHAFT

und den

F1E - EUROPACUP

Melchsee-Frutt / Schweiz, 1.-4. August 1985

Wer bei der Siegerehrung am Samstag, dem 3. August 1985, nach der F1E-Europameisterschaft und dem F1E-Europacup in Melchsee-Frutt dabei war, ist versucht zu sagen, daß es sich um ein Tschechen-Festival handelte.

EM 1985 : 1. Stloukal Pavel OK
Einzelwertung

1. CSSR - Nationenwertung

EC 1985 : 1. Musil Rudolf OK
Einzelwertung

1. Troubelice OK
Mannschaftswertung

QUO VADIS AUSTRIA ?

Europameister 1984, Karl Lintner, belegte den letzten Platz. Österreichs Nationalteam nahm ebenfalls den letzten Rang ein.

Es erheben sich die Fragen:
War die Nationalmannschaft schlecht ausgewählt ?

Waren die anderen wirklich soviel besser ?

Hatten die Österreicher nur Pech und die anderen nur Glück ?

Haben die Österreicher eine F1E-Entwicklung verschlafen ?

Waren die anderen Länder technisch und taktisch besser ?

Haben die Österreicher zu wenig trainiert, usw. ?

Als Mannschaftsführer kann ich keine der Fragen mit einem klaren Ja oder Nein beantworten !

1. Die Österreicher trainierten vom Montag der Wettbewerbswoche an (positiv), keiner trainierte mit Flugzeiten über 3 Minuten (negativ),
2. Lintner versuchte ein neues Kurvensteuerungssystem (positiv) es war noch zu wenig ausgereift (negativ).
3. Die Österreicher machten vor jedem Durchgang noch Probestarts mit ca. 1/2 Minute (positiv), Lintner vergaß die Uhr (Thermikbremse) auf die volle Zeit einzustellen, daher Wettbewerbsflug mit nur 39 Sekunden (negativ).

4. Die österreichischen "Asse" sind erfahrene und erfolgreiche Modellflieger (positiv), sie lassen sich jedoch vom Mannschaftsführer, der ja nicht so "gestrebt" ist und daher auch mehr Übersicht hat, nicht raten bzw. nichts sagen (negativ).

Dies seien nur einige Gedanken zum heurigen "Absturz" der Österreicher.

Nun zu den Bewerben.

ORGANISATION: Beide Bewerbe waren gut vorbereitet, alles klappte wie am Schnürchen, nur die Windverhältnisse spielten nicht mit; drehende Winde sorgten fallweise für "Absaufer" durch Rückenwind, und manchmal glückte dem einen oder anderen Starter ein "MAX", da er eine Thermik "erwischte". So wurde beim Europacup (Freitag) der Bewerb wegen lang anhaltendem Rückenwind länger unterbrochen, und während am Gegenhang Probestarts durchgeführt wurden (unter Beobachtung eines Jurymannes), drehte der Wind wieder auf Gegenrichtung. Und jetzt zeigte sich, daß die Organisation gut klappte: der österr. Jurymann (E.Krill) und der deutsche (Werner Groth) gaben den Durchgang frei, wodurch die Wettbewerbsleitung nicht auf die Rückkehr der "Probestarter" warten mußte und dadurch erreichte, daß der Europacup noch am Freitag zu Ende geflogen werden konnte. Daß dann am Samstag nur mehr die abendliche Siegerehrung zu "absolvieren" war, wurde von allen Teilnehmern sehr begrüßt; zum Ausruhen, Erholen, Wandern (bei herrlichem Wetter) und auch zum Schaufliegen wurde diese Ruhepause benützt.

TEILNEHMER: Wettbewerber aus sechs Nationen waren am Start. Leider war England nur mit einem Mann vertreten.

MODELLE: 90% aller Modelle waren mit Kopfsteuerung ausgestattet, die übrigen 10% der zum Einsatz gelangten Modelle hatten Rückwärtsübertragung, z.T. mit programmierter Steuerung.

60% der Modelle wiesen doppelte V-Form auf, von den 40% der Modelle mit einfacher V-Form hatten die meisten eine große Streckung, einige wenige Modelle hatten Stabilisierungs-Randbögen. Leistungsmäßig hielten sich alle Modelle die Waage.

EUROPAMEISTERSCHAFT :

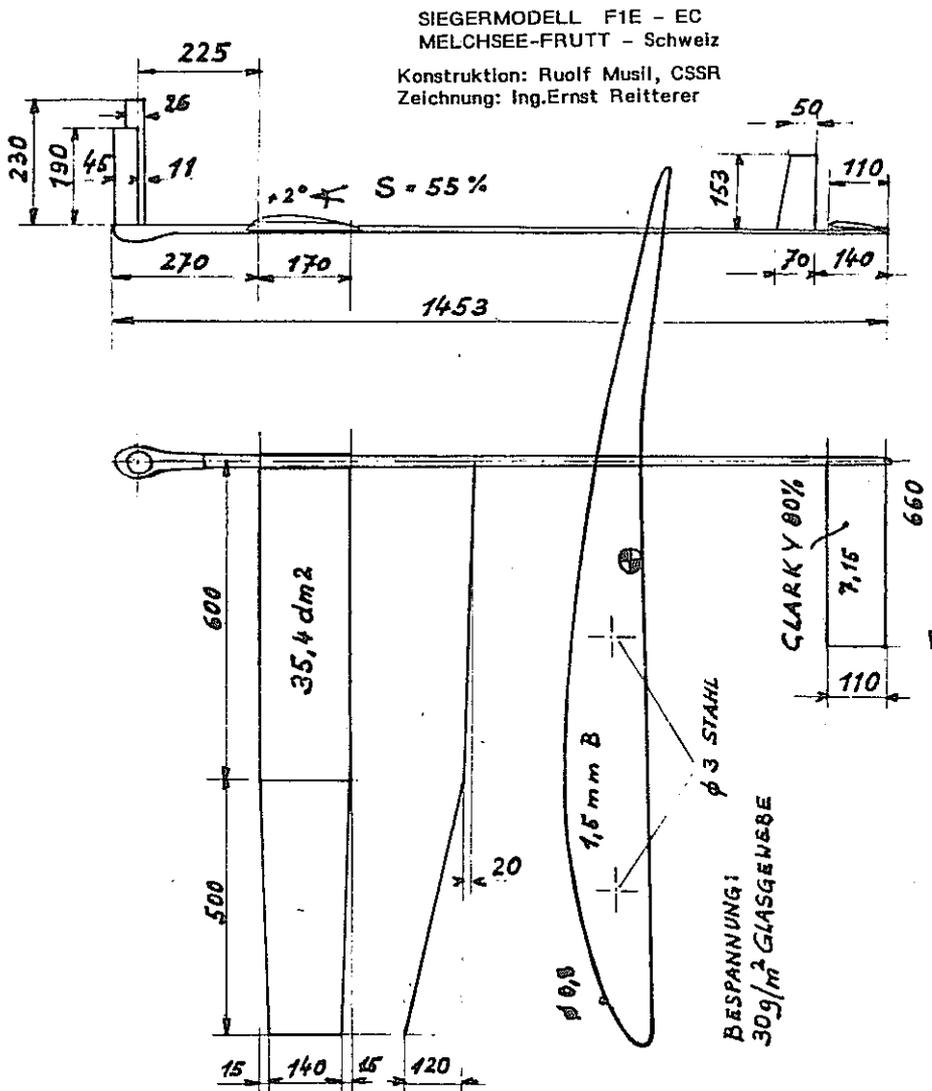
Von den 16 Startern erreichten nur zwei die Maximalzeit von 300 Sekunden im ersten Durchgang. Im dritten Durchgang waren es fünf Wettbewerber, die ein MAX erzielten, und als im 5. Durchgang 13 Teilnehmer "voll" flogen, war Ex-Europameister Lintner wieder nicht dabei; durch einen Steuerungsfehler erflog er nur 36 Sekunden. Während Almesberger nach dem 3. Durchgang von den Österreichern am besten plazierte war (5. Gesamtrang) und im 4. und 5. Durchgang zurückfiel, arbeitete sich der St. Pöltner SCHNECK in den beiden letzten Durchgängen mit zwei "Vollen" auf den 6. Endrang vor.

Faszinierend zu beobachten war der Kampf um den 1. Rang und um den 3. Platz. Europameister 1985 wurde mit 1 Sekunde Vorsprung der Tscheche Stloukal vor dem Schweizer Hauenstein. Da der Deutsche Ritterbusch und der Tscheche Musil nach dem 5. Durchgang zeitgleich mit 1422 Sekunden auf Rang 3 landeten, jedoch keine zwei 3. Preise zur Verfügung standen, entschied man sich zu einem Stechen, welches Ritterbusch mit 14 Sekunden Vorsprung vor Musil für sich entscheiden konnte.

In der Nationenwertung siegte die CSSR vor der Schweiz und der BRD. wurde 4. und Österreich 5. Interessant ist die Tatsache, daß zwischen der Siegnation und Italien nur eine Differenz von 72 Sekunden lag, wogegen zwischen Italien und Österreich 758 Sekunden, also über zwei MAX an Differenz klafften.

EUROPACUP 1985 :

Von 65 gemeldeten Teilnehmern traten insgesamt 57 zum Wettkampf an, und 15 Mannschaften wurden zusätzlich gewertet. Hier herrschte schon ein größeres Gedränge an der Startstelle als bei der vortägigen Europameisterschaft. Die Windverhältnisse waren etwas ungünstiger als am Vortag, jedoch nicht für alle, und hier hatten einige Starter verschiedentlich Glück oder Pech: so fiel der neue Europameister Stloukal auf den 6. Endrang, während der Wiener Neustädter Klaus SALZER nur um 6 Sekunden vom Tschechen Musil auf den 2. Platz verdrängt wurde, versteuerte sich der Salzburger REITTERER im letzten Durchgang, was ihn vom 4. auf den 12. Rang zurückwarf. Sicherlich war Pech dabei, daß Schobel Sen. von Ober-Grafendorf im 2. Durchgang mit stetem Rückenwind sein Modell wie in einem Aufzug mit zweieinhalb Minuten zu Tal schickte. Dieser "absafer" kostete ihn einen Platz unter den ersten 10. Lintner bremsste wieder einmal bei 3 Minuten sein gut fliegendes Modell vorzeitig zu Boden und der in der gleichen Mannschaft fliegende Buchleitner erlag ebenfalls (vermeidbaren) Steuerungsfehlern, wodurch diese Mannschaft von einem Siegerrang auf Platz 5 zurückrutschte. Wären die drei besten Österreicher (Salzer, Reitterer und Schobel) in der gleichen Mannschaft geflogen, hätte diese den Europacup errungen. Kolibri II errang - durch den letztplatzierten Kolibrianer Schobel jun. geschwächt - nur den 12. Rang und die dritte österr. Mannschaft, ESV-St.Pölten, durch überraschend schwache Durchgangsergebnisse des EM-Sechsten Schneck nur den letzten Rang. Der für Kolibri II gemeldete Kolibrianer Almesberger konnte wegen einer plötzlichen Asthma-Allergie nicht an den Start gehen.



Ein "WATERLOO" für Österreichs F1E-Flieger? Nicht unbedingt. Jedoch ein Ansporn!

OFFIZIELLE ERGEBNISSE :

EUROPAMEISTERSCHAFT 1985 (16 Teilnehmer - Einzelwertung)

1. Stloukal Pavel OK 492,3 P.
2. Hauenstein W. CH 492,0 P.
3. Ritterbusch KH D 474,0 P.
6. Schneck Rupert OE 437,0 P.
14. Almesberger K. OE 374,3 P.
16. Lintner Karl OE 261,9 P.

(Mannschaftswertung - 5 Nat.)

1. Tschechoslowakei 1349,6 P.
2. Schweiz 1334,4 P.
3. BRD 1326,3 P.
4. Italien 1325,7 P.
5. Österreich 1073,2 P.

EUROPACUP 1985

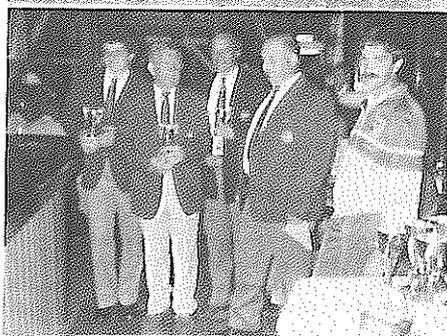
(Einzelwertung - 57 Teilnehmer)

1. Musil Rudolf OK 482,0 P.
2. Salzer Klaus OE 480,0 P.
3. Günther Walter D 476,6 P.
12. Reitterer E. OE 434,0 P.
16. Schobel F. sen. OE 418,4 P.
19. Lintner Karl OE 411,1 P.
32. Hlavka Hans OE 386,3 P.
37. Buchleitner R. OE 360,3 P.
52. Schneck Rup. OE 247,6 P.
55. Wutzl Franz OE 193,6 P.
57. Schobel F. jun OE 115,1 P.

(Mannschaftswertung-15 Mannsch.)

1. JZD Troubelice OK 1332,3 P.
2. MG Dietikon CH 1240,2 P.
3. Kolibris Oberh. D 1213,0 P.
5. UMSC Kolibri I OE 1189,8 P.
12. UMSC Kolibri II OE 1029,1 P.
15. ESV St.Pölten OE 826,5 P.



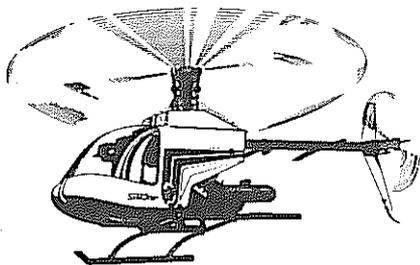


Bilder von der F1E-EUROPAMEISTERSCHAFT UND EUROPACUP

Von links nach rechts und oben nach unten :

T.Faulkner war der einzige Teilnehmer aus England, er belegte vor Ex-Europameister Lintner der vorletzten Rang.. Trauriger Abmarsch der Österreicher vom Wettbewerbsgelände. Der schweizer Jurymann Hausamann und der Engländer Faulkner beobachten ein Modell vor der schönen Gebirgslandschaft. Der Wettbewerb wurde souverän von Heinz Jeger geleitet. Beim EC herrschte an der Startstelle stets großes Gedränge. Hier ist er noch vergnügt, Ex-Europameister Karl Lintner. Die Österreichische Nationalmannschaft von links nach rechts: Schneck, Lintner, Mannschaftsführer Schobel, Almesberger. Die Nationalmannschaften aus der CSSR, Deutschland, Schweiz.

Sie retteten die Ehre der Österreicher: Rupert Schneck, 6. Platz bei der Europameisterschaft, Klaus Salzer, er belegte beim Europacup ganz knapp hinter dem Sieger den 2. Platz.



Schlüter RC-Helicopter

Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

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

INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN

FREIFLUGWETTBEWERB DES MCM MÜNCHEN

Ein Bericht von FF-Fachreferent
Ing. Ernst Reitterer

Ralf Decker, inzwischen zweifacher F3B-Weltmeister, ließ es sich nicht nehmen, am Sonntag, dem 9. Juni 1985, zum Freiflugwettbewerb des MCM nach München-Fröttmanner Heide einzuladen.

Das Wetter spielte diesmal nicht mit, es gab stürmischen NW-Wind nach vorangegangenen ununterbrochenen Regenschauern, und es war für die Jahreszeit viel zu kalt.

Es waren dann auch nur kaum 20 Freiflieger gekommen, darunter auch 5 Österreicher: Alfons Plangger aus Vöklabruck und die Salzburger Heinz Nitsche und Sohn, Josef Ennikl und Ernst Reitterer. Von den Österreichern starteten aus Witterungsgründen nur der Jugendliche Heinz Nitsche in F1A und Ernst Reitterer in F1B, beide vom LSV-Salzburg.



Reitterer hatte den Wanderpokal zu verteidigen, den er schon zweimal hintereinander gewonnen hatte.

Der Platz war zu klein für ein MAX von 180 Sekunden und so mußte auf 120 Sekunden verkürzt werden und siehe da, ein Jugendlicher, Martin Bischoff aus Ansbach flog in F1A mit 5 vollen Zeiten nach insgesamt 5 Durchgängen, Tagesbestzeit aller Klassen. Ausgeflogen wurden die Klassen F1A, B, C. Das Modell des Siegers wurde erst zum Wettbewerb fertig und ist mit Vollbalsflächen (!) ausgestattet, wohl das mit Abstand geeignetste Modell für die herrschende Wetterlage.

Zweiter in der Jugendwertung wurde, wie schon so oft, Heinz Nitsche aus Salzburg. Reitterer flog in F1B 4 volle Zeiten und im letzten Durchgang mit gebrochener Luftschraube nur noch 85 Sekunden. Trotzdem reichte es mit 15 Sekunden Vorsprung auf den Sieg - zum 3. Mal in ununterbro-

chener Reihenfolge und so nahm er aus der Hand des Weltmeisters den wertvollen und riesengroßen F1B-Pokal nun endgültig in Besitz.

Die Ergebnisse:

F1A - 10 Teilnehmer am Start

- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| 1. Bischoff Martin | Ansbach | 600 Sek. |
| 2. Puff Reinhard | Dörfles | 580 Sek. |
| 3. Schmidt Herbert | Neumarkt | 480 Sek. |

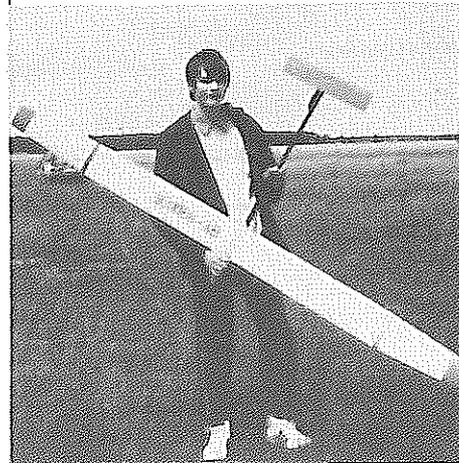
- | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|
| 5. Nitsche Heinz | Salzburg | 426 Sek. |
| Der 1. und der 5. waren Jugendliche | | |

F1B - 5 Teilnehmer am Start

- | | | |
|--------------------|----------|----------|
| 1. Reitterer Ernst | Salzburg | 565 Sek. |
| 2. Rummel Alois | Nürnberg | 550 Sek. |
| 3. Feiler Hans | München | 544 Sek. |

Die beiden Sieger in der Klasse F1A und F1B: Bischoff und Reitterer in ihren Händen die riesengroßen Wanderpokale

Der 15 Jahre junge Martin Bischoff aus Ansbach stellt sich stolz den Fotografen. Er wird mit 5 vollen Zeiten nach 5 Durchgängen Tagesbester.



4. INTERNATIONALER O. OE. WANDERPOKAL

KLASSE F3A
ENNS · KRONAU
29.-30. 6. 85



Am 29. Juni 1985 fand das 4. INTERNATIONALE OÖ-WANDERPOKALFLIEGEN in der Klasse F3B statt. Im Vorjahr wurde dieser Wettbewerb in Meggenhofen ausgetragen, diesmal war wieder Enns an der Reihe. Leider war die Beteiligung nicht sehr groß, und von den 12 genannten Wettbewerbern waren nur 10 gekommen. Es waren auch die Spitzenflieger der BRD abwesend, die zum gleichen Termin den Bundesligawettbewerb austrugen, der letztlich zur Ausscheidung für die Nationalmannschaft zählt.

Daß auch nur so wenige Österreicher gekommen waren, ist sehr schade, geht es doch bei den Ennsern immer sehr gemütlich zu, und auch die Organisation läßt keine Wünsche offen.

Weil zur Kaderausscheidung zählend, war unsere komplette WM-Mannschaft am Start, und es bestand kein Zweifel, daß die 3 WM-Teilnehmer Prettnner, Kowarz und Kronlachner das Spitzentrio bilden würden. Und so war es dann auch.

Der Durchgang sah Hanno Prettnner mit 1309 Punkten an der Spitze, gefolgt von Hermann Kowarz, 1124 und Heinz Kronlachner, 1116 Punkte. Peter Ortner gelang es, mit 993 Punkten an die Spitze heranzukommen, und er behielt auch diesen Platz bis zum Schluß bei.

Im 2. Durchgang wechselten Kowarz und Kronlachner die Plätze, und die Reihung war nun: Prettnner 2584, Kronlachner 2236, Kowarz 2179 Punkte. Das blieb

auch im 3. Durchgang so, und das Endergebnis hieß schließlich:

- | | | |
|----------------------|--------------|---------|
| 1. Hanno Prettnner | ÖMV Klagenf. | 2602 P. |
| 2. Heinz Kronlachner | UMFC Megg. | 2236 P. |
| 3. Hermann Kowarz | MFC-Salzburg | 2201 P. |
| 4. Peter Ortner | MBC Waidh/Y | 1933 P. |
| 5. Franz Höller | UMFC Megg. | 1847 P. |

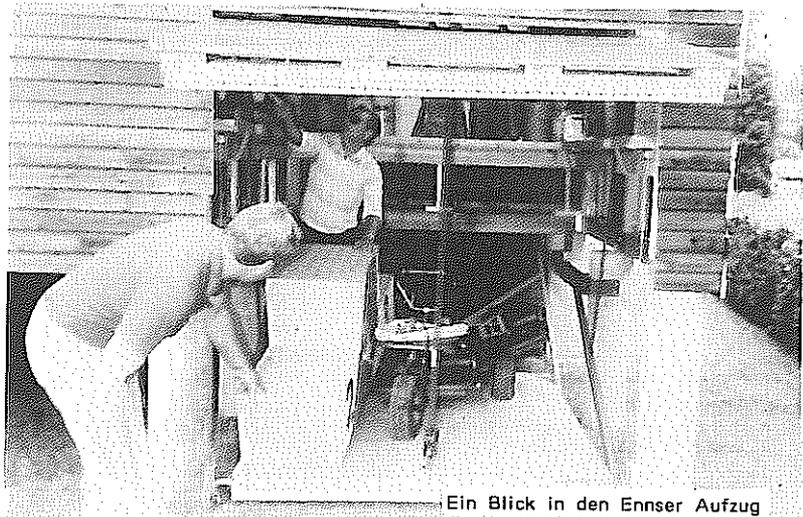
- | | |
|--------------------------|--|
| 6. St. Sattler, D, 1811, | 7. L. Berger, OÖ, |
| 1756, | 8. H. Danksagmüller, W, 1744, |
| 9. W. Lemmerhofer, NÖ, | 1731, und 10. Dr. W. Meindl, W, 1661 Punkte. |

Daß einige jüngere Teilnehmer starteten läßt hoffen, daß sich ein, wenn auch noch bescheidener Nachwuchs aufbaut. Aber wie soll dieser größer werden, wenn nur so wenige zu unseren internationalen Wettbewerben kommen, bei denen sie von den Spitzenfliegern nur lernen könnten. Auch Weltmeister Hanno Prettner war schon als junger Pilot bei allen unseren internat. Wettbewerben und hatte sich dort seine Erfahrungen geholt.

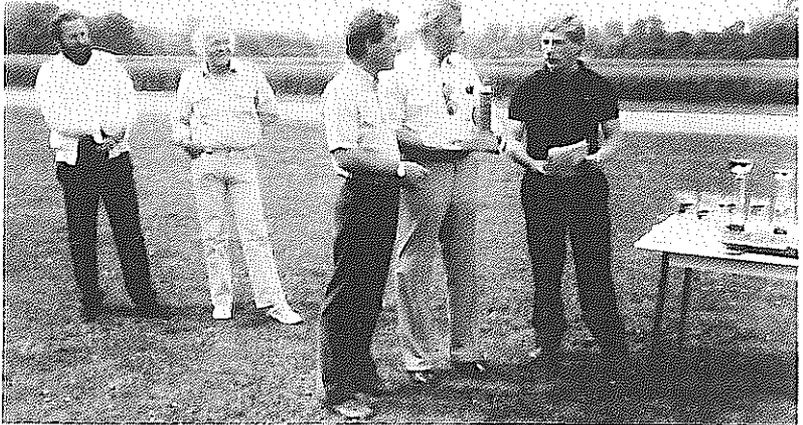
Die Eröffnung des Wettbewerbes nahm LA und Bürgermeister von Enns, Willibald Happel, vor und verfolgte längere Zeit das Geschehen beim Wettbewerb. Er ist ein Freund und Förderer der Ennsener Modellflieger.

Die Siegerehrung nahmen der Obmann des ASKÖ-Ikarus Enns, Dipl.Ing. Alfred Schatz und BSL Edwin Krill vor. Hanno Prettner erhielt nun bereits zum 3.Mal in Bronze gegossenen Ennsener-Stadtturm überreicht. Für die Plazierten gab es schöne Pokale, Medaillen und jeden Teilnehmer und Funktionär einen mit Vereinseblem versehenen Bierkrug. Durch den Wettbewerb führte souverän Wettbewerbsleiter Hansjörg Voitleitner.

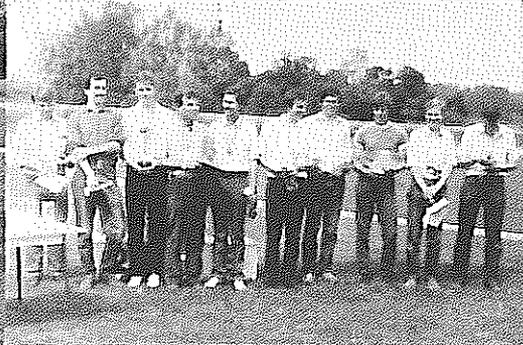
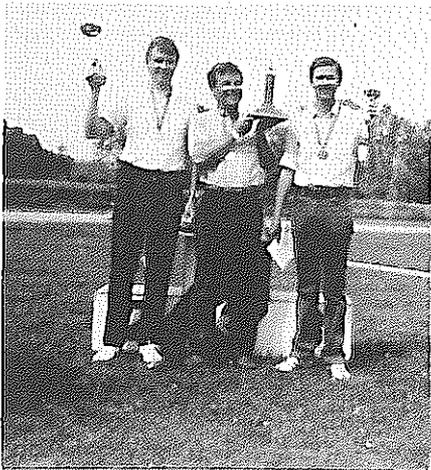
Die Ennsener haben auch ihr Vereinshaus erweitert und sicherlich als Novum in ihrem neuen Anbau einen richtigen Lift eingebaut, der dazu dienen soll, bei Hochwasser der Donau auf schnellste Weg ihren großen Rasenmäher und andere Geräte in einen hochwassersicheren Raum hochzuziehen. Es dürfte der erste Modellflugplatz mit einem eigenen Aufzug sein.



Ein Blick in den Ennsener Aufzug



△ Bei der Siegerehrung. Von links: Jury LSL Erwin Mühlparzer, Jonny Brand, D, Hanno Prettner, BSL Edwin Krill und Obmann Alfred Schatz



◁ Die Teilnehmer beim Int.OÖ-Pokalfliegen
Die Sieger und gleichzeitig unsere F3A-Nationalmannschaft. Von links: Kronlachner, Prettner und Kowarz

◁◁

5. INTERNATIONALES TIROLPOKALFLIEGEN 1985

Der Wettbewerb wurde bei gutem Wetter am 13./14. Juli 1985 auf dem Modellflugplatz Brandstätte/Weer des ÖMV-Tirol ausgetragen.

12 Österreicher, je 5 Wettbewerber aus der Schweiz und der BRD sowie 3 Starter aus Liechtenstein waren gemeldet. Bedauerlich war, daß heuer die deutschen Spitzenflieger nicht am Start waren, erfreulich, daß nach langer Zeit wieder einmal mehrere Schweizer Modellflieger gekommen waren. Das wird sicherlich der Auftakt zu einem besseren Kontakt mit den Schweizer F3A-Fliegern beitragen. Wieder einmal flogen die beiden Weltmeister Prettner und Matt bei einem Wettbewerb gegeneinander, und wieder einmal war der Punkteabstand der beiden sehr gering.



Der Schweizer F3 A -Fachreferent und Initiator des Elektro Militky-Cup's, Emil Giezendanner und sein Begleiter

Bei diesem Wettbewerb waren wieder etwas mehr Österreicher am Start und natürlich auch die gesamte österreichische Nationalmannschaft. Zu aller Überraschung war auch der Kärntner Manfred Dworak am Start, der erst vor wenigen Wochen einen schweren Motorradunfall überstanden hatte und erst vor wenigen Tagen aus dem Spital entlassen wurde. Noch schwer behindert, nahm er an dieser Konkurrenz teil und behauptete sich in diesem internationalen Feld tapfer auf dem 5. Gesamtrang. Gratulation !

1. Durchgang: Hanno Prettner übernimmt mit 1220 Punkten sofort die Führung. Es folgen Wolfgang Matt mit 1158 und Heinz Kronlachner mit 1072 Punkten. Bereits auf Platz vier setzte sich der rekonvaleszente Manfred Dworak mit 1006 Punkten vor die beiden Deutschen Stefan Fink und Arnold Peyer, 1005 und 985 Punkte. Der

dritte österr. WM-Teilnehmer, Hermann Kowarz, erreichte mit nur 962 Punkten vorerst nur den 10. Platz.

Im 2. Durchgang erflogen nahezu alle Wettbewerber weniger Punkte. Kronlachners Viertakter setzte nach der 4. Figur aus und erreichte nur 167 Punkte. Kowarz holte als einziger auf und rückte auf Platz 4 vor: 1. Prettnner 2382, 2. W. Matt 2253, 3. Dworak 2004, 4. Kowarz 1981, 5. Peyer 1958 Gesamtpunkte. Kronlachner belegte zu dieser Zeit mit gesamt 1239 nur den 21. Platz.

Der 3. Durchgang brachte wieder eine Punktesteigerung bei allen Wettbewerbern.

Die österreichische Nationalmannschaft eroberte sich die Spitze, lediglich der Liechtensteiner Wolfgang Matt durchbrach mit dem 2. Platz die Phalanx der Österreicher.

Das 5. Int. Tiroler Pokalfliiegen ging diesmal ohne Schwierigkeiten über die Bühne. Am Samstagabend war man wieder gemütlich bei Musik und Tanz, fachsimpelnd in der Taxenhütte beisammen.

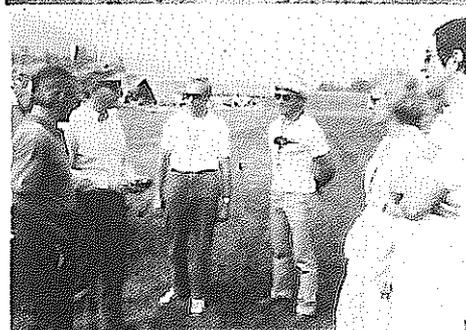
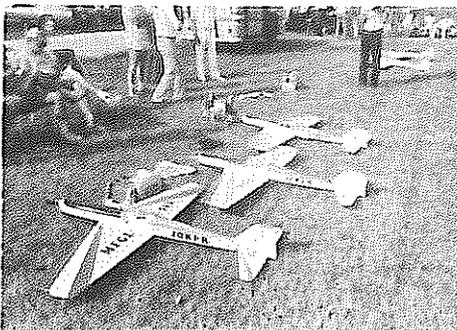


Das Siegertrio von I.n.r.: Wolfgang Matt, Liechtenstein Hanno Prettnner und Heinz Kronlachner, beide Österreich

Die Siegerehrung fand nach dem 3. Durchgang am Sonntag statt und wurde von LSL Josef Selg und BSL Edwin Krill vorgenommen. Für alle Teilnehmer gab es traditionsgemäß als Erinnerungsgeschenk wieder einen schönen, künstlerisch bemalten Tirol-Teller.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE:

- | | | |
|----------------------|----|-------------|
| 1. Prettnner Hanno | OE | 2431 Punkte |
| 2. Matt Wolfgang | LI | 2332 " |
| 3. Kronlachner Heinz | OE | 2112 " |
| 4. Kowarz Hermann | OE | 2046 " |
| 5. Dworak Manfred | OE | 2027 " |
6. A. Peyer D 1996, 7. St. Fink D 1983, 8. F. Schaden OE 1947, 9. Emmenegger HB 1942, 10. P. Ortner OE 1897, 11. B. Schaden HB 1836, 12. L. Matt LI 1831, 13. E. Giezendanner HB 1818, 14. F. Hoeller OE 1816, 15. P. Kunkel HB 1794, 16. L. Berger OE 1763, 17. M. Badent OE 1738, 18. J. Palfrader OE 1722, 19. HR. Zwingli HB 1716, 20. G. Fritz OE 1705, 21. St. Sattler D 1671, 22. M. Glal D 1624 P.



Wettbewerbsbilder von links nach rechts und oben nach unten:
 Die Mannschaft aus der Schweiz.
 Die Liechtensteiner Mannschaft.
 Drei Tiroler Teilnehmer.
 Oswald Hajek erläutert den Punkterichter sein elektronisches Wertungssystem.
 Bei der Wettbewerbsleitung.
 BSL Krill im Gespräch mit der österr. Nationalmannschaft.
 Nach einem schweren Verkehrsunfall war der Kärntner Manfred Dworak wieder am Start.
 Einer der treuesten Teilnehmer, Ferdinand Schaden vom MSFC Rheintal.



ACHTUNG VERSICHERUNG !
 BEI SCHADENSFÄLLEN IST DER MELDUNG AN DEN ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB
UNBEDINGT EINE KOPIE DES GÜLTIGEN ÖAEC-AUSWEISES DES SCHÄDIGERS BEIZU-
 LEGEN !!!

1. BURGSTADT FRIESACH-POKALFLIEGEN in der Klasse RC/MS - Motorsegeln

Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 16. Mai 1985 auf dem Modellflugzentrum "Groggerwies" das 1. Burgstadt Friesach-Pokalfliegen in der Klasse RC/MS.

Bei herrlichem Wetter und einer beachtlich großen Zuschauerzahl, sind von 19 genannten Teilnehmern 13 beim Wettbewerb angetreten.

Der 1. Durchgang wurde um 10,00 Uhr vom Wettbewerbsleiter Erich Dürnwirth gestartet.

Den Durchgang gewann bei spannendem Verlauf Werner Hödl aus Feldbach, knapp vor Peter Dürnwirth aus Friesach und Graf Helmut, ebenfalls Feldbach.

Im 2. Durchgang war wieder Werner Hödl an der Spitze. Auch die St. Veiter konnten sich in diesem Durchgang gut platzieren mit Werner Schuhmach an 3. Stelle und Vize-Staatsmeister Alfons Stark an vierter Stelle.

Im 3. Durchgang gab es einen Angriff von Heinz Klingenspiegel aus St. Veit, vor Manfred Malicha aus Treibach, Helmut Graf aus Feldbach und dem Kärntner Meister Manfred Maurer aus Feldkirchen.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

| | | |
|---|------------------|-------------|
| 1. Hödel Werner | MBC-HSV Feldbach | 4724 Punkte |
| 2. Malicha Manfred | MFG-WSG Treibach | 4603 " |
| 3. Dürnwirth Peter | 1.MFV Friesach | 4538 " |
| 4. Schuhmach Wern. | MFG St.Veit/Glan | 4535 " |
| 5. Graf Helmut | MFG-HSV Feldbach | 4428 " |
| 6.Kuss M.4400, 7.Stark A. 4331, 8.Klingenspiel H. 4301, 9.Maurer M. 3878, 10.Greschitz H. 3876, 11. Dunger R. 3701, 12. Krampfl H. 3445, 13.Hoi W. 1027 Punkte. | | |

Die große Überraschung zum Abschluß brachte F3A-Weltmeister Hanno Prettnner, der eine Super-Kunstflugvorführung in den Himmel zeichnete, wobei die Zuschauer und die Teilnehmer voll auf ihre Rechnung kamen.

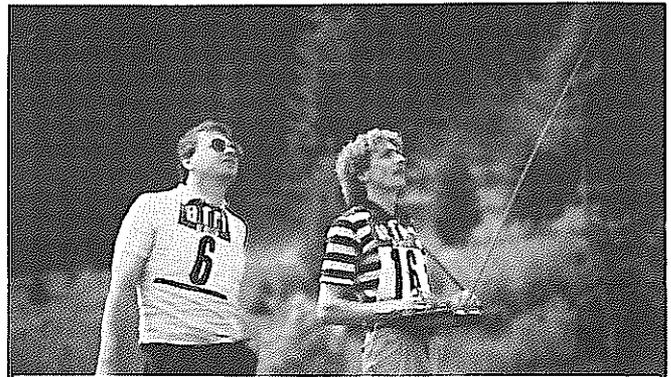
Nun noch einige Zeilen zur Organisation der Veranstaltung:

Organisationsleiter Erich Dürnwirth und sein Team gaben sich die größte Mühe, alles bestens durchzuorganisieren, was auch wirklich zur vollen Zufriedenheit der Teilnehmer beigetragen hatte. Auch die Werbung durch Plakate, in den Zeitungen, im ORF Lautsprecherwerbung mit PKW am Vortag, Konzessionsgenehmigung für den Ausschank von Getränken, alle diese Dinge haben sich bei unseren bisherigen Veranstaltungen bestens bewährt.

Und noch etwas soll gesagt werden: Jeder Verein, der eine Veranstaltung übernimmt, will natürlich auch finanziell etwas profitieren, aber man sollte dies nicht von den Teilnehmern holen, die ja immerhin die weiten Fahrtstrecken zu finanzieren haben und auch das Nenngeld bezahlen müssen. Da kann man den Piloten wirklich eine Grillwurst und ein Getränk spendieren. Wir glauben, wenn dies möglich ist, werden in Zukunft auch mehr Teilnehmer bei den Wettbewerben zu begrüßen sein.

Peter Dürnwirth, Obmann

V.l.: Ehrenmitglied und großer Förderer des Vereines, Herr Ernst Zussner, 5.Helmut Graf, 2.Malicha Manfred, 1.Werner Hödl, 3.Peter Dürnwirth, 4.Schuhmach Werner, Bürgermeister der Stadt Friesach, Herr Gildwin Ressler.



Peter Dürnwirth beim 1. Durchgang mit prominentem "Helfer" Vize Staatsmeister Alfons Stark.



Unter dem Sonnenschirm: Wettbewerbsleiter Erich Dürnwirth mit der charmanten Schriftführer Stv. Gabriela Locsi, die die Veranstaltung immer im Griff hatten.



NATIONALE WETTBEWERBE

ELEKTROFLUG-WANDERPOKALFLIEGEN in FREISTADT OÖ

Ralf Brditschka

Zu Pfingsten ist es bereits Tradition, daß sich in Freistadt in kollegialer und lockerer Art die E-Piloten ein Stelldichein geben. Wie auch in den letzten Jahren, war die BRD mit den Spitzenpiloten Hübner und Graf vertreten.

Erfreulich ist auch zu bemerken, daß Elektroflug nicht nur in Oberösterreich und Kärnten zu Hause ist, auch aus Tirol kamen 2 Teilnehmer. Wien und NÖ entsandten einige "Spähtrupps", die bestimmt den E-Flug Bazillus in ihre Vereine einschleppen werden.



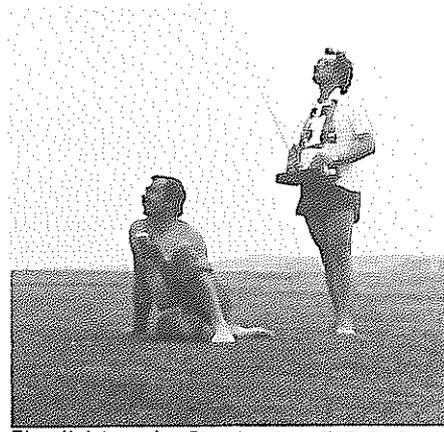
Bei herrlichem Wetter wurden am Samstag 3 Durchgänge der 10-Zellen Klasse geflogen und ein Durchgang der 30 Zellen FAI-Klasse und 3 Durchgänge Pylon.

Die 10 Zellenklasse, offiziell F3E-E genannt, ging, wie sollte es anders sein, an Rudolf Freudenthaler. Die beste Einzelleistung mit 640 Punkten entstanden durch 24 Strecken, konnte ich im zweiten Durchgang für mich verbuchen und brachte mir letztlich den 3. Rang. Werner Hauer mit 3 konstanten Durchgängen wurde 2. Die 30 Zellenklasse, heuer nur mit 7 Teilnehmern schwach besetzt. Man sieht, daß sich der große Aufwand in dieser Klasse langsam negativ auf die Teilnehmerzahlen auswirkt. Auch diese Klasse wurde vom "Profi" Freudenthaler vor Hübner, BRD und Hauer OÖ, gewonnen.





Beim Fachsimpeln. V.I.Schultz Werner und Hübner Norbert, beide IFM-München, mit unserem Werner Hauer aus OÖ.



Beste Einzelleistung im Streckenflug F3E-E, 24 Strecken, Brditschka mit CO Freudenthaler

Am meisten Spaß und Publikumswirksamkeit brachten wieder die Pylonrennen. Michael Gehringer aus Kärnten holte sich den Sieg. Der zweitplatzierte, Johann Graf aus München, verbuchte die schnellste Einzelzeit mit 119 Sekunden für die vier Kilometer in 10 Dreiecksrunden, 3. wurde Hausherr Freudenthaler

Das Material brachte keine großen Überraschungen. Altbewährtes Akkumaterial (Sanjo - Cut - off) wurde von allen Teilnehmern verwendet. Die 10 Zellenklasse wurde ausschließlich mit Keller-Motoren 50/10 und 50/12 geflogen, lediglich Hauer verwendete einen Eigenbau-Motor. In der FAI-Klasse haben sich 2 Alternativen entwickelt. Entweder Geist 150 oder Keller 200 Motoren mit 1,2 A-Zellen oder fast ebenbürtig Keller 100 mit 30 wesentlich leichteren 0,8 Amperezellen (Hauer, Neu, Brditschka) letztere werden in wesentlich kleineren wendigeren Modellen eingesetzt. Insgesamt ist zu bemerken, daß sich das Leistungsniveau aller Piloten, gegenüber den letzten Jahren deutlich verbessert hat, kaum ein Pilot, der den 15 Meter Kreis beim Landen nicht trifft. Das Material ist viel ausgeglichener, die Modelle, insbesondere bei der F3E/E Klasse, alle bis auf Kleinigkeiten gleich gut. Es kommt jetzt schon mehr auf die Erfahrung, Einteilung und Vorbereitung an.

Am Sonntagabend wurde aus der Hand von Abg.zum BR, BM Josef Knoll, für die ersten 3 platzierten Piloten Pokale vergeben. Außerdem je einen Wanderpokal für die Klassensieger.

Es ist allen Funktionären und Organisatoren sowie der Verpflichtungsmannschaft für die vorbildliche Betreuung zu danken. Schade, daß durch einen kleinen Fehler des Veranstalters (Terminüberschreitung bei der Anmeldung) keine Leistungspunkte zu sammeln waren.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Klasse F3E - 30 Zellen

| | | | | | |
|-------------------------|----------------|-----|-----|-----|------|
| 1. Freudenthaler Rudolf | UMFC Freistadt | 657 | 596 | 622 | 1279 |
| 2. Hübner Norbert | IFM München | 630 | 571 | 625 | 1255 |
| 3. Hauer Werner | MFC Linz | 593 | 540 | 591 | 1184 |

4. Brditschka 1163, 5.Schultz 1086, 6. Neu 1069, 7. Graf 1015 p.

F3E-E

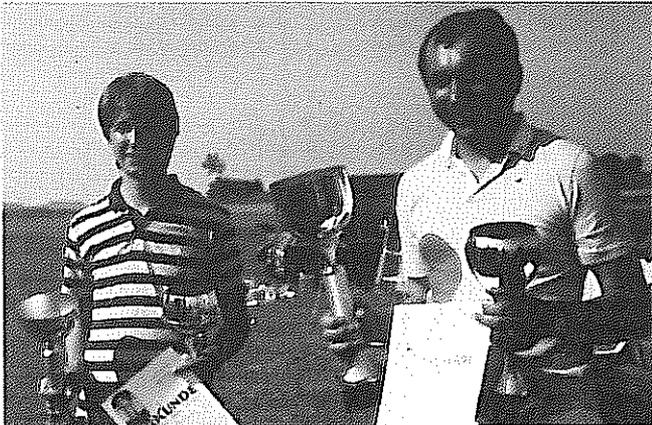
| | | | | | |
|-------------------------|----------------|-----|-----|-----|------|
| 1. Freudenthaler Rudolf | UMFC Freistadt | 182 | 606 | 636 | 1241 |
| 2. Hauer Werner | MFC Linz | 570 | 580 | 510 | 1150 |
| 3. Brditschka Ralf | UMFC Neuhofen | 482 | 640 | 446 | 1122 |

4. Hübner 1007, 5. Kokely 958, 6. Planer 952, 7. Neu 871, 8. Aigelsreiter 858, 9. Klingenschmied 752, 10. Commenda 566, 11. Viehweger 223 Punkte.

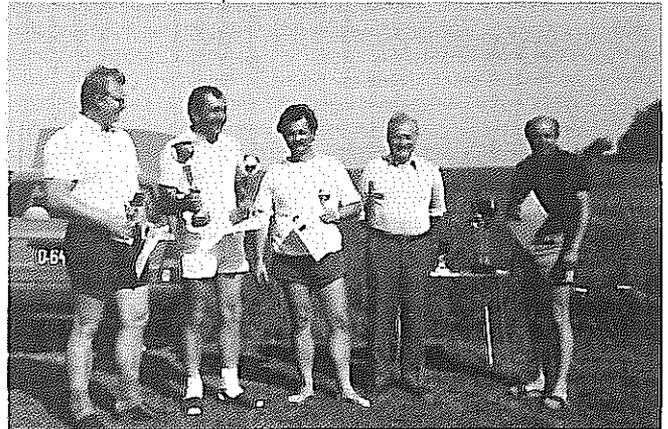
F3E-Pylon - 7 Zellen "Schnuppi"

| | | | | | |
|-------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|
| 1. Gehringer Michael | MGB Feldk. | 121,2 | 500,0 | 127,2 | 248,4 |
| 2. Graf Johann | IFM Münch. | 143,7 | 119,0 | 131,4 | 250,4 |
| 3. Freudenthaler Rudolf | UMFC Frei. | 146,9 | 129,3 | 123,6 | 252,9 |

4. Brditschka 274,9, 5. Loidl 323,7.



Der junge Kärntner Michael Gehringer, Sieger im Pylon und Rudi Freudenthaler, in den Siegerklassen (rechts).



Siegerehrung 10 Zellen Klasse, v.l.n.r.: Hauer, Freudenthaler, Brditschka, BM Josef Knoll und WL Bleichenbach.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

1. UHU-FREIFLUG JUGENDWETTBEWERB in Amstetten



Am 17. Juni 1985 starteten 44 Teilnehmer aus der Umgebung von Amstetten auf dem Flugplatz der FU Seitenstetten ihren "KLEINEN UHU". Großzügigerweise durften wir den Flugplatz an diesem Nachmittag benützen.

Für die reibungslose Durchführung sorgten einige Mitglieder des MFC Amstetten. Die Wettbewerbsleitung hatten Herr Eder und der siebenfache Landesmeister im Freiflug, Herr Franz Haider inne.

Trotz der etwas ungünstigen Witterungsverhältnisse konnten 4 Durchgänge geflogen werden. Nur drei Teilnehmer schieden infolge Modellbeschädigung frühzeitig aus.

Die Begeisterung bei der Jugend war enorm, aber auch die Begeisterung bei den mitgekommenen Eltern und Lehrern.

Anschließend fand im Flugplatzrestaurant die Siegerehrung unter großem Jubel der Jugend statt. Alle Jugendlichen erhielten ein kostenloses Getränk.

Die Sachpreise sowie die Ehrenpreise spendeten die Firmen Pharmakon und Wessely, Amstetten:

| | | |
|---------------------------------|--------------------|----------|
| 1. Preis Fernsteuerung SSM 2-4 | Johannes Bühringer | 147 Sek. |
| 2. Preis Motormodell Taxi II | Martin Blümel | 146 Sek. |
| 3. Preis Segelflugmodell RC UHU | Josef Glaser | 139 Sek. |

Wir hoffen, auch im nächsten Jahr einen UHU-Wettbewerb durchführen zu können.

Wessely - Amstetten

4. WANDERPOKALFLIEGEN RC/MS in Enns

Bei ausgezeichnetem Wetter konnten am 1. Juni 1985 pünktlich um 9,00 Uhr die 15 Teilnehmer des 4. Wanderpokalfliegens

Bei ausgezeichnetem Wetter konnten am 1. Juni 1985 pünktlich um 9,00 Uhr die 15 Teilnehmer am 4. Wanderpokalfliegen des ASKÖ Ikarus Enns in der Klasse RC/MS begrüßt werden.

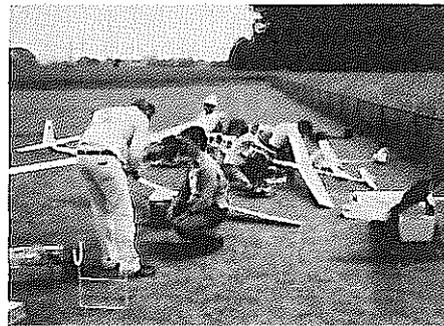
Wie üblich, kurze Begrüßung durch den Obmann Alfred Schatz, der auch Wettbewerbsleiter war. Organisationsleiter Fritz Oberrather hatte seine Mannen bestens eingeteilt, sodaß der Wettbewerb klaglos abgewickelt werden konnte. Die Teilnehmer waren zufrieden.

Mit einer schlichten Siegerehrung und einem herzlichen Dankeschön an die stets hilfsbereite Stadtgemeinde Enns und allen Teilnehmern endete die Veranstaltung.

Bis zum nächsten Mal Euer Bruno Kirchstetter

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

| | | | | | | |
|----------------|----------------|------|------|------|------|---|
| 1. Glück Franz | MFC Salzburg | 2330 | 634 | 2552 | 4682 | P |
| 2. Wurm Peter | MBC Enzersfeld | 2315 | 2052 | 2320 | 4635 | P |
| 3. Bail Arthur | detto | 2254 | 2297 | 2314 | 4611 | P |



Letzte Instruktionen vor dem Start

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|------------|------|---------|------|-------------|------|---------|------|-----------|------|-----------|------|------------|------|------------|------|----------------|------|--------------|------|--------------------|------|---------|
| 4. Ebenführer | 4605 | 5. Wenczel | 4594 | 6. Leeb | 4560 | 7. Buxhofer | 4555 | 8. Asen | 4543 | 9. Dunger | 4444 | 10. Späth | 4411 | 11. Girner | 4376 | 12. Eigner | 4356 | 13. Oberrather | 4013 | 14. Leeb KH. | 3699 | 15. Wenczel Walter | 3595 | Punkte. |
|---------------|------|------------|------|---------|------|-------------|------|---------|------|-----------|------|-----------|------|------------|------|------------|------|----------------|------|--------------|------|--------------------|------|---------|

1. SEEADLER POKALFLIEGEN in Klasse F3B

Den Höhepunkt des Vereinslebens des FMC "Seeadler", Neusiedl am See, stellte im Juni das 1. SEEADLER POKALFLIEGEN in der Klasse F3B dar. Die Vorbereitungen zu diesem Wettbewerb wurden unter der Leitung von Wettbewerbsleiter Toni Kiss mustergültig durchgeführt. Durch die gute Meldedisziplin wurden vom Veranstalter über 20 Teilnehmer erwartet. 25 Teilnehmer aus 9 Vereinen (Burgenland, Niederösterreich, Salzburg, Wien und Ungarn) absolvierten dann auch 2 Durchgänge.

Am Tag der Konkurrenz herrschten sehr gute äußere Bedingungen. Ausgezeichnete Leistungen, mehrmals 6 Minuten und volle Landepunkte beim Dauerflug, 12 Strecken beim Streckenflug und die Spitzenzeit von 20,4 s beim Speedflug, zeigten das hohe Niveau der Teilnehmer.

Nach dem ersten Durchgang lag Peter Kölbl vom MFC Wiener Neustadt mit 2995 Punkten vor Pongruber Martin, LSV Salzburg 2887 Punkte, in Führung. Im zweiten Durchgang riskierte Peter Kölbl nach 11 Strecken einen Nachstart, der ihm dann allerdings nur noch 8 Strecken einbrachte. Beim entscheidenden Speedflug gelingt Martin Pongruber mit 20,4 s ein hervorragender Flug. Der nach ihm startende Peter Kölbl kommt an diese Zeit nicht heran und rutscht auf Platz 6 in der Gesamtwertung zurück.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE : 25 Wertungen

1. Pongruber Martin LSV Salzburg 2887 2765 5652 P.
2. Zach Wolfgang MFC Wr.Neust. 2858 2746 5604 P.
3. Zuercher Ernst LSV Salzburg 2684 2852 5536 P.
4. Häuplik 5456, 5. Haslauer 5282, 6. Kölbl 5175, 7. Pinter 4777, 8. Rettich 4598, 9. Matays 4555 H, 10. Petrovic 4521, 11. Schimanek 4492, 12. Sceda 4449, 13. Putz 4375, 14. Wagner 4161, 15. Lex 3993, 16. Nagy 3851 H, 17. Hotz 3671, 18. Buresch 3654, 19. Dopler 3306, 20. Fücsoek 3286, 21. Hess 3114, 22. Dittmayer 2775, 23. Buresch Peter 2665, 24. Weninger 2279, 25. Jaksch 1493 Punkte.

Beim Abschiednehmen wurde vielfach der Wunsch nach einem Wiedersehen im nächsten Jahr ausgesprochen.

Darauf freut sich schon der Obmann des FMC Seeadler

Friedrich Hess



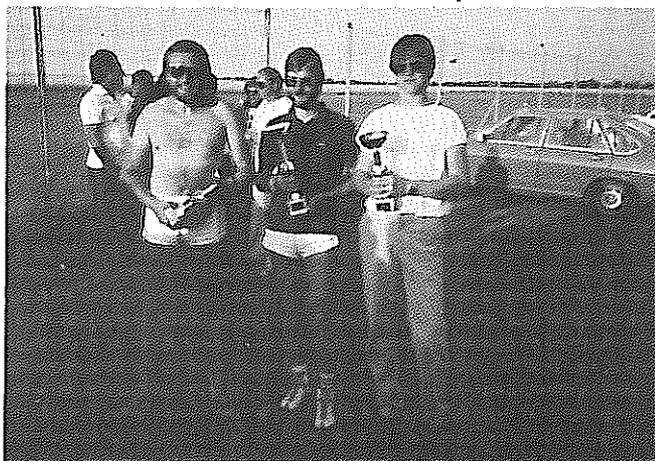
Hotz-Behofsitz Haralds beim Aufrüsten seines Modelles



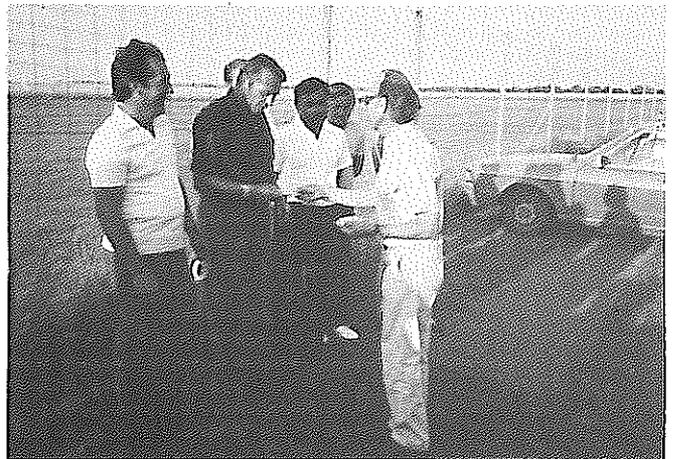
Teilnehmer vom ungarischen Verein MHSZ Győr beim Hochstart



Kurz vor dem Start: Pilot Anton Jaksch, Starthelfer Friedrich Hess jun. (beide FMC Seeadler)



Siegerfoto v.l.n.r.: 2. Zach Wolfgang, Sieger Pongruber Martin, 3. Zürcher Ernst



Der Obmann des FMC Seeadler, Friedrich Hess sen. überreicht der ungarischen Mannschaft Erinnerungsgeschenke



Die "Windengemeinschaft" MMFC Oberpullendorf - MFC Falke in Aktion.

3. KORALPENFLIEGEN AUF DER KORALPE

Am 23. Juni 1985 veranstaltete die Modellfluggruppe St.Paul auf der Koralpe das 3. KORALPENFLIEGEN der Wettbewerbsklasse F3F.

Obmann Friedrich Magerle konnte insgesamt 31 Teilnehmer aus den Bundesländern Kärnten, Steiermark und Salzburg begrüßen.

Heuer war das Koralpenfliegen durch ein spannendes Duell zwischen dem Vorjahrsieger Franz Prasch und dem Chefkoch des Alpengasthofes Waldrast, Peter Stückler, geprägt.

Auf Grund gleicher Punktezahl in den beiden gewerteten Durchgängen (beide Konkurrenten konnten je einmal 1000 und 944 Punkte erreichen) wurde nach Beschluß der Jury das Streichresultat zur Entscheidung herangezogen. Somit konnte Peter Stückler, MFG St.Paul, den Wettbewerb für sich entscheiden.

Daß der Wettbewerb auch heuer problemlos durchgeführt werden konnte, ist wiederum dem freundlichen Entgegenkommen der Familie Traußig (Alpengasthof Waldrast) zu verdanken.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE : 23 Wertungen

| | | | | | |
|-------------------|---------------|------|------|------|---------|
| 1. Stückler Peter | MFG St.Paul | 1000 | 944 | 891 | 1944 P. |
| 2. Prasch Franz | ASV Puch Graz | 588 | 944 | 1000 | 1944 P. |
| 3. Stangl Rudolf | detto | 761 | 1000 | 0 | 1761 P. |



Das Siegerfoto v.l.n.r.: 4.Berner Martin, 2.Prasch Franz, 1.Stückler Peter, 3.Stangl Rudolf, 4.Planitzer Kurt.

4. Planitzer 1639, Berner 1639, 6. Niederhofer 1601, 7. Seitner 1585, 8. Mayer 1527, 9. Eberhard 1477, 10. Woger 1363, 11. Vallant 1358, 12. Lesky 1254, 13. Wriesnik 1230, 14. Buxbaum 1219, 15. Struna 1204, 16. Schliefnig 1133, 17. Trausnig 1126, 18. Knes 1094, 19. Hoffelner jun. 864, 20. Pongruber 808, 21. Purkarthar 558, 22. Krampf 556, 23. Zalar 409 Punkte.

3. LSV-MARATHONFLIEGEN in RC-SEGELFLUG

FF-Fachreferent Ing.Ernst Reitterer

Zum 3. Marathonfliegen trafen sich am 16. Juni 1985 in Obertrum-Reith 28 Modellflieger, darunter sogar Gäste aus Bayern, dagegen glänzten andere, als Gäste eingeladene Salzburger Vereine durch Abwesenheit. Das Wetter spielte mit, für diesen Sommer eine große Ausnahme, nach dem verregneten Samstag und dem darauffolgenden Montag, war es am Sonntag heiter, schwach bis auffrischend windig, jedoch für die Jahreszeit zu kalt!

Die Aufgabenstellung: 1/2 Stunde Flugzeit nach F-Schlepp oder Winden-Hochstart, danach Landung in einer Landegasse. Es wurden keine Strafpunkte bei Überschreitung der Zeit abgezogen! 2 Versuche waren möglich - erreichbare Punktezahl 300 für die Zeit (1 Minute = 10 Punkte) und max. 30 Zusatzpunkte für die Landung.

Eine halbe Stunde Flugzeit verlangt vom Piloten hohe Anforderung und eine volle Konzentration. So treten etwa nach 25 Minuten beim Piloten Konzentrationsfehler und Müdigkeit der Augen auf, manchmal sogar ein Augenflimmern, danach noch eine saubere Landung hinzukriegen ist sicherlich eine "Marathonleistung"! Es hatte lange Zeit so ausgesehen, als würde unser jüngster Teilnehmer, der kaum 11 Jahre alte Peter Dokulil, mit 210 Punkten das Rennen machen. Er startete nach Durchgangsbeginn sofort und erwischte einen schönen "Bart" mit seinem Leichtwindmodell A" Nordic (vergl. prop 1/2-1985).

Erst nach etwa 3 1/2 Stunden gelang es Wolfgang Schanagl, MBC-Traunstein, eine volle Zeit zu fliegen.; leider konnte er keine Zusatzpunkte für die Landung erreichen. Danach war offenbar der Bann gebrochen, denn nicht weniger als 7 Piloten erreichten innerhalb einer Stunde die max. Zeitpunktezahl und 5 davon zusätzlich noch die max. Landepunktezahl. Dadurch wurde ein Stechen notwendig, um den Sieger zu ermitteln.

Nun waren immerhin noch 10 Minuten Flug notwendig und eine Landung nahe am Mittelpunkt, denn das bringt max. 150 Landepunkte. Der spätere Sieger, Josef Ennikl (LSV-Salzburg) startete sofort nach Beginn des Stechens, und er allein erwischte noch Aufwind und konnte die vorgeschriebene Zeit noch ausfliegen. Der 2., Martin Pongruber, liegt nämlich schon um 300 Punkte zurück, da es nach 17,00 Uhr - seine Startzeit - kaum noch Thermik gab.

Die beiden Erstplatzierten kommen übrigens aus dem F3B-Lager, ihre Hochstarts mit der Elektrowinde waren sehr eindrucksvoll, erreichten sie doch nach dem Ausklinken oft noch bis zu 40 Meter Zusatzhöhe!

Eine Siegerehrung durch den LSV-Modellflugobmann Ing. Ernst Reitterer, direkt am Platz, mit Pokalen für die Sieger und Plaketten am Band für die Platzierten auch in der Jugendwertung, hatte die Veranstaltung abgeschlossen.

An dieser Stelle muß noch erwähnt werden, daß die Tabaktrafik Otmar Köttl in Salzburg Itzling einen wunderschönen Pokal stiftete, für den wir noch einmal herzlich danken möchten.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE : 28 Wertungen

| | | | | |
|---------------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|----------------------|
| 1. Ennikl Josef | LSV Salzburg | 165 | 330 | 330+64 Punkte |
| 2. Pongruber Martin | detto | 50 | 330 | 330+338 " |
| 3. Glück Roman | LSV St.Johann | 60 | 330 | 330+315 " |
| 4. Kössner Helmut | LSV-Abtenau | -- | 330 | 330+280 " |
| 5. Höll Georg | detto | 60 | 330 | 330+222 " |
| 6. Wass + Strobl | 315, | 8. Schanagl | 300, | 9. Dygruber 280 - 1. |
| Jugend, | 10. Zürcher 230 - 2. | Jugend, | 11. Dokulil 210 - 3. | Jugend, |
| 12. Hartl 180, | 13. Gogg 160, | 14. Pils 150, | 15. Dokulil Heinz | 140, |
| 16. Meusburger 120, | 17. Achatz 115, | 18. Müller + Eckart | 110, | 20. Schwab 90, |
| 21. Kastner 80, | 22. Schaffrath + Grill M. | 4. Jugend + Peter 60, | 25. Grill W. 30 - 5. | Jugend, |
| 26. Turecek 40 | 27. Thausing - 6. | Jugend + Igl 20 Punkte. | | |

1. GEORGIFLIEGEN 1985

Burgenländische Landesmeisterschaft in RC IV

LSL Ing. Franz Pentek

"Regentropfen klopfen leise auf mein Dach ..." - zeitig am Morgen des 23. Juni aufgewacht, glaubte ich nur formhalber als Landessektionsleiter nach St.Georgen/Eisenstadt fahren zu müssen, um den Wettbewerb wegen der anhaltenden Regenfälle kurzfristig abzusagen. Das bereits am Vorabend verstaute Modell blieb (Gott sei Dank) im Auto. Nach halbstündiger Fahrt am Modellflugplatz angekommen, hörte der Regen auf. Trotz des bedeckten Himmels herrschten plötzlich ausgezeichnete Flugbedingungen. Was nun? Die dreizehn Teilnehmer und die Wettbewerbsleitung glaubten nicht so recht an das Anhalten dieses Zustandes. Nachdem aber auch der Bürgermeister der Landeshauptstadt Eisenstadt, Kurt Korbatits, zur Eröffnung erschienen war, blieb gar nichts anderes mehr übrig, als den Wettbewerb zu starten.

Im 1. Durchgang gelang es mir bei völliger Windstille, mich mit meinem "El Krawallo" (Speedy-Motorsegler-Potpourie aus drei verschiedenen Baukastenmodellen "zusammenkomponiert") deutlich vom Feld abzusetzen.

Dann aber kam im 2. Durchgang der Wind, der mir zeigt, wo es mit einem Zweiachs-Segler bei solchen Verhältnissen entlanggeht: Abbruch meines Programmes nach bereits zwei Figuren wegen zu geringer Höhe. Nach einem ausgezeichneten Flug setzte sich Anton Jaksch vor Manfred Lex an die Spitze.

Auch im 3. Durchgang gab es für die herrschenden Sturm-Verhältnisse sehr gute Flüge (Friedrich Hess, Peter Meindl, Hannes Pusztai). Mein Flug gelang mir mehr schlecht als recht, aber auch den bis dahin Führenden ging es nicht viel besser. Daß ich dann in der Endwertung um einen Punkt vorne lag, ist sicher mehr auf Glück als auf Können zurückzuführen (böse Zungen behaupten, daß der Landessektionsleiter-Bonus zum Tragen gekommen sei).

Es fiel auf: Die meisten Teilnehmer bei der Landesmeisterschaft wurden verzeichnet (13 Teilnehmer aus 4 Vereinen). Trotz Einladung keine Teilnehmer aus anderen Bundesländern (wohl wegen der schlechten Wetteraussichten). Die Stadtväter von Eisenstadt stehen dem Modellsport sehr wohlwollend gegenüber (Eröffnung durch BM Korbatits, Siegerehrung durch Vize Kröpf). Um diese Jahreszeit (23. Juni) wurde wohl noch nie soviel Glühwein getrunken. Die Organisation und Abwicklung des Wettbewerbes durch den UMFC St.Georgen war hervorragend. Es ist zu wünschen, daß dieser Wettbewerb einen festen Platz im Veranstaltungskalender finden wird.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

1. und Landesmeister Pentek Franz Ing. MBC-Oberwart 797 328 464 1261 P.
2. Jaksch Anton FMC-Seeadler 674 586 392 1260 P.
3. Weninger Robert detto 695 0 513 1208 P.
4. Pusztai 1199, 5. Hess 1188, 6. Lex 1137, 7. Meindl 1076, 8. Hotz-Behofsits 1020, 9. Jahn 746, 10. Leeb sen. 594, 11. Ehrenreich 583, 12. Schäffer 130, 13. Leeb jun. 0 Punkte.



Alle Wettbewerbsteilnehmer, Funktionäre und Gäste



Die Modellflugganlage des UMFC St.Georgen vor der "Skyline" von Eisenstadt



Die St.Georgner bei der Startvorbereitung v.l.n.r. Schäffer, Ing. Ehrenreich, Leeb jun.



Die lachenden Gewinner v.l.n.r.: LM Ing Pentek, 2. A.Jaksch, 3. R.Weninger

6. OÖ FESSELFLUGTAG in St.Valentin am 22./23.6.

Ing. Bernhard Kramer

Zum sechsten Mal veranstaltete der BMFC Mühlparzer unter der Leitung von LSL Mühlparzer in OÖ den Fesselflugtag. Da einziger Wettbewerb in Österreich ist, bei dem alle Fesselflugklassen geflogen werden, fanden sich auch Teilnehmer aus fast allen Bundesländern ein. Combat-Piloten aus München, die bei Wettkämpfen in den USA für beachtliches Aufsehen sorgten, brachten internationales Flair in diese Veranstaltung.

Dem Zeitplan entsprechend, erfolgten Samstag vormittag die Vorläufe in Fuchsjagd. Unmittelbar danach, am Nachmittag, wurde mit dem Kunstflugbewerb begonnen. Probleme mit dem Durchmesser des Flugplatzes bzw. mit der Leinenlänge wurden von den meisten Teilnehmern gemeistert. Infolge des stetig schlechter werdenden Wetters wurde von der Wettbewerbsleitung beschlossen, am selben Tag noch den zweiten Durchgang des Kunstflugprogrammes durchzuführen.

Nach einem netten gemeinsamen Abend zeigte sich am nächsten Morgen die Richtigkeit dieser Entscheidung. Starker Regen und Wind verhinderten die Durchführung des dritten Kunstflugdurchganges, wodurch manche Teilnehmer keine Möglichkeit mehr hatten, eine bessere Platzierung zu erreichen. Diese Entscheidung war aber, wenn auch zum Leidwesen einzelner Starter, bedingt durch die Wetterverhältnisse, unumgänglich.

Bei den nach der Wetterbesserung durchgeführten Team-Racer Durchgängen erfolgte nach einer Kollision beim Start des Teams Wenzel/Wenzel ein Zweikampf zwischen Nitsche/Kühnegger und Messinger/Straniak. Das Team mit der größeren Routine, Nitsche/Kühnegger konnte den Sieg für sich verbuchen.

Die Durchgänge im Geschwindigkeitsflug (Speed) beendeten den Vormittag und zeigten mit 209,90 km/h, geflogen von Forstner/ München, eine beachtliche Leistung.

Am Nachmittag wurde das Finale des Fuchsjagd-Bewerbes durchgeführt. Franz Marksteiner, der sonst nur als Speedflieger bekannt ist, belegte dabei den zweiten Platz hinter Dübell/ München.

Nach einer humoristisch durchgeführten Tombola und der Siegerehrung traten die Teilnehmer ihren zum Teil weiten Heimweg an.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE ALLER KLASSEN :

KLASSE F2A - Speed

1. Forstner Roland MFJ München 209,9 188,4 km/h
2. Wenzel Franz MBC Enzesfeld 185,5 181,8 km/h
3. Marksteiner Franz ÖMV Brandenbg. 7 R 5 R
4. Weineisen O. Kofler und Ecker nicht angetreten.

KLASSE F2B - Kunstflug

1. Messinger David ÖMV Wien SG 3040 2997 6037 P.
2. Weinmann Erhard SMBC Eferding 2980 3025 6005 P.
3. Trogbacher Rudolf UMFC Neuhofen 2806 2782 5588 P.
4. Kramer 4714, 5. Weineisen 4629, 6. Marksteiner 3685, 7. Wenzel F. 3488, 8. Ecker 3119, 9. Wenzel W. 2842, 10. Kofler 2386, 11. Königshofer 1191, 12. Hansemann 0 Punkte, 13. Miorini - nicht angetreten.

KLASSE F2D - Team Racing

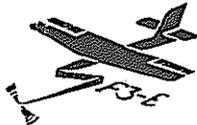
1. Nitsche - Kühnegger MFC Salzburg 8'08" Fin.
2. Messinger - Straniak ÖMV Wien/ Sbg 9'30" Fin.
3. Wenzel - Wenzel MBC Enzesfeld 1/2 Runde

KLASSE F2D - Combat (Fuchsjagd)

1. Dübell Johann MFJ München 4 Siege 1531 Pkte.
2. Marksteiner Franz ÖMV Brandenburg 4 " 1956 "
3. Königshofer Rudolf BMFC Mühlparzer 3 " 1238 "
4. Forstner 3/1110, 5. Bessiridis 2/1221, 6. Mühlparzer 2/0634, 7. Kramer 1/0409, 8. Weineisen 1/0166, 9. Kofler 1/0113, 10. Karger 0/0461, 11. 0/-0072, 12. Arzberger nicht angetreten.

Kombination: Es sind nur jene Teilnehmer erfaßt, welche in mehreren Klassen angetreten sind.

| | F2A | F2B | F2C | F2D | Gesamtpunkte |
|---|-----|-----|-----|-----|--------------|
| 1. Marksteiner Franz | 2 | 7 | - | 1 0 | 19 |
| 2. Kramer Bernhard | - | 9 | - | 5 | 14 |
| Messinger David | - | 12 | - | 2 | 14 |
| 4. Weineisen Walter | - | 8 | - | 4 | 12 |
| Forstner Roland | 4 | - | - | 8 | 12 |
| 6. Königshofer 11, 7. Wenzel Franz 10, 8. Kofler + Ecker 6, 10. Wenzel Walter 5 Punkte. | | | | | |



HAUSRUCK POKALFLIEGEN in Meggenhofen Elektroflug F3E und F3E-E

Ralf Brditschka

Zum drittenmal fand am 29. Juni in Meggenhofen ein F3E-Wettbewerb statt. Die schon obligatorische Teilnahme an allen E-Flug Wettbewerben des Europacupsiegers Rudolf Freudenthaler; Zugpferdes gesamten europäischen Elektrofluges, ließ auch einige deutsche Piloten erscheinen, die sich mit "Rudi" gerne messen.

Bei vorbildlichen Platzverhältnissen und Sonnenschein, konnten alle drei Durchgänge beider Klassen am Samstag abgewickelt werden. Das Starterfeld, "Qualität vor Quantität" versprach einen interessanten Wettbewerb. Als Wettbewerbsleiter fungierte Adolf Panz, der über die Kollegialität die bei den E-Fliegern herrscht, erstaunt war.

Locker, ohne Lautsprecher und Zeitplan, trotzdem aber korrekt, wickelte Adi den Wettbewerb vorbildlich ab. Wie schon zu erwarten war, gewann Freudenthaler wieder alle zwei Klassen. F3E vor Hübner (BRD), Hauer und Brditschka. F3E-E vor Hauer, Brditschka und Hübner. Interessant zu bemerken ist, daß die Reihenfolge der ersten 4 Plazierten die gleiche ist, wie 3 Wochen zuvor in Freistadt - das zeugt von Beständigkeit.

Die Modelle wie schon im Bericht zum Freistädter Wettbewerb beschrieben, alle mit Keller oder Geistmotoren. F3E 100-150-200, F3E-E mit 50/10 außer Werner Hauer mit seinem Eigenbaumotor. Auffällig war auch, daß kein einziger Getriebemotor eingesetzt wurde. Der Direktantrieb scheint sich der Einfachheit halber und des geringen Gewichtes wegen, immer größerer Beliebtheit zu erfreuen.

Zwischen den Durchgängen und danach beeindruckte Rudi Freudenthaler mit Elektrokunstflug. Ein Pylon Schauenrennen mit 3 Schnuppis, der prompt mit einem Zusammenstoß in der Luft endete, rundete das Programm für die reichlich vorhandenen Zuschauer ab.

Elektroflug scheint immer mehr das Interesse vieler Piloten zu wecken. Zahlreiche "Spitzel" kamen von den anderen RC-Sparten, um sich den E-Flug anzuschauen und konnten, so glaube ich, beeindruckt wieder heimfahren.

Am frühen Abend wurde mit der Siegerehrung, die vom Obmann und dem Wettbewerbsleiter würdevoll mitten im Landefeld durchgeführt wurde, der Wettbewerb beendet.

P.S: AUF DIE DAUER GEHT'S NUR MIT ELEKTRO-POWER !

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Klasse F3E

- | | | |
|---|----------------|---------------------|
| 1. Freudenthaler Rudolf | UMFC Freistadt | 639 592 586 1231 P. |
| 2. Hübner Norbert | IFM München | 575 578 608 1186 P. |
| 3. Hauer Werner | ASKÖ MFC Linz | 537 559 574 1133 P. |
| 4. Brditschka 1087, 5. Neu 1022, 6. Van Risum 359 Punkte. | | |

Klasse F3E-E

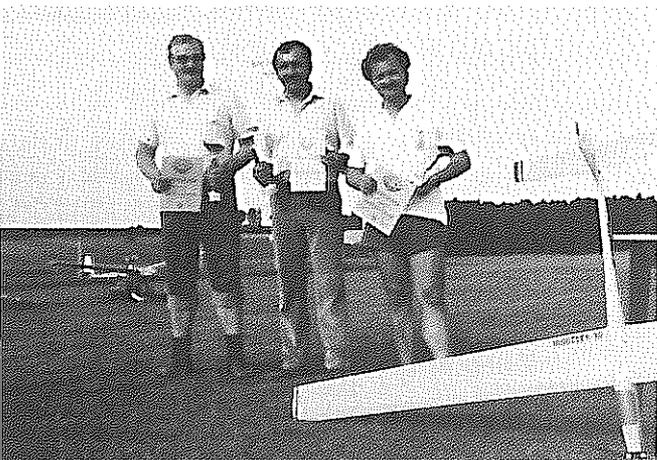
- | | | |
|--|----------------|---------------------|
| 1. Freudenthaler Rudolf | UMFC Freistadt | 597 509 622 1219 P. |
| 2. Hauer Werner | ASKÖ MFC Linz | 589 519 529 1118 P. |
| 3. Brditschka Ralf | UMFC Neuhofen | 527 398 542 1069 P. |
| 4. Hübner 1046, 5. Kokely 1036, 6. Neu 921 Punkte. | | |



Beim Streckenflug: Freudenthaler mit Co Hübner, exaktes Timing und genaues Ansagen des Helfers ist sehr wichtig



Sieger in F3E - v.l.: 3. Hauer, 1. Freudenthaler, 2. Hübner



Sieger in F3E-E v.l.: 2.Hauer, 1.Freudenthaler, 3.Brditschka



MBC - ASKÖ-KÖFLACH

STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFTEN RC III + F3A

Hubert Richter

Die steirischen Landesmeisterschaften in den Klassen RC III und F3A wurden am 7. Juli 1985 auf dem Flugplatz des MBC-ASKÖ Köflach in Zwaring ausgetragen.

Nach gründlicher Vorbereitung aller notwendigen Arbeiten, welche vor einer Meisterschaft unerlässlich sind, war es endlich soweit. Unser Treffpunkt am Flugplatz war für 7,30 h angesetzt.

Als ich um 5,45 h die Garagentür öffnete, traute ich meinen Augen nicht: es regnete ! Die ganze Woche hatten wir schönes und warmes Wetter und heute diese Bescherung ! Aber alles Jammern half nichts, wir mußten los. Aber, oh Wunder, je näher wir unserem Flugplatz kamen, umso heller wurde es am Himmel, und der Regen hörte auf.

Nun ging alles Schlag auf Schlag. Die restlichen Arbeiten wurden rasch erledigt, und als alles fertig war, kamen auch schon die ersten Piloten. Unser Computer Fachmann, Helmut Graf, kam mit dem Computer, die letzten Daten wurden programmiert, und alles war bereit. Der Wettbewerb konnte beginnen.

Nach dem Eintreffen unserer Gäste vom ÖMV-Wien (wir hatten zur Belebung des Wettbewerbes eine Gästeklasse ausgeschrieben) begann der Wettbewerb pünktlich um 8,30 h mit der Landesmeisterschaft in RC III.

Es waren 10 Teilnehmer in RC III und 7 in F3A gemeldet. Leider wurde unser Spitzenpilot, Gottfried Bretterkleeber, zwei Tage vor dem Wettbewerb krank und konnte nicht mitfliegen. So hatten wir für die steirische Landesmeisterschaft einen Piloten weniger. Es war auch leider in diesem Jahr wieder so, daß nur Köflicher Piloten am Start waren, die anderen Steirer glänzten durch Abwesenheit.

Ich habe aber bei Gesprächen mit anderen Obmännern die Zusage erhalten, daß im nächsten Jahr auch die Piloten von anderen Vereinen kommen werden, und so hoffe ich halt, daß Ausdauer, Geduld und ein konsequenter Weg mit der Zeit doch noch Früchte tragen wird. Es wäre schade, wenn diese schöne Modellflug-Konkurrenz gerade in der Steiermark aussterben würde. Mein Standpunkt ist der: Zu jeder Sportart

gehört auch der Wettbewerb, und nicht jeder kann sich ein Großmodell leisten, und man sollte auch die Standardklassen nicht vergessen.

Schon aus diesem Grunde habe ich mich sehr gefreut, daß unsere Freunde vom ÖMV-Wien die Einladung angenommen hatten und unsere Landesmeisterschaften durch ihre Teilnahme belebt haben. Ich hoffe, daß diese Kontakte weiter bestehen bleiben, und wir in Zukunft miteinander den Modellsport pflegen können.

Zum Schluß möchte ich mich bei meinem Stellvertreter Toni Mayer und seiner Frau Lore für die Hilfe bei der Organisation und der Betreuung des Buffets recht herzlich bedanken. Gleichzeitig bedanke ich mich beim Computer-Fachmann, Herrn Helmut Graf und Sohn, welche für die rasche Auswertung der Ergebnisse zeichneten. Weiters ein Dankeschön allen Helfern, welche dazu beigetragen haben, daß die Veranstaltung klaglos abgewickelt werden konnte.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE :

Klasse RC III

- | | | |
|------------------------|---------------|------------|
| 1. Trettenbrein Alfred | MBC St. Paul | 2800 Pkte. |
| 2. Hubmann Fredy | MBC ASÖ Köfl. | 2653 " LM |
| 3. Danksagmüller Helm. | ÖMV-Wien | 2369 " |
4. Glatz 2247, 5. Balzer 2146, 6. (2.LM) 2116, 7. (3.LM) 2094, 8. Röck 1957, 9. Schaupp 1912, 10. Weber 1721 Punkte.

Klasse F3A

- | | |
|-------------------------|-------------|
| 1. Trettenbrein Alfred | 2297 Punkte |
| 2. Hubmann Fredy | 2204 " (LM) |
| 3. Danksagmüller Helmut | 2117 " |
4. Glatz 1779, 5. Weber 1657, 6. Beichler (2.LM) 1636, 7. Mayer (3.-LM) 1599 Punkte.

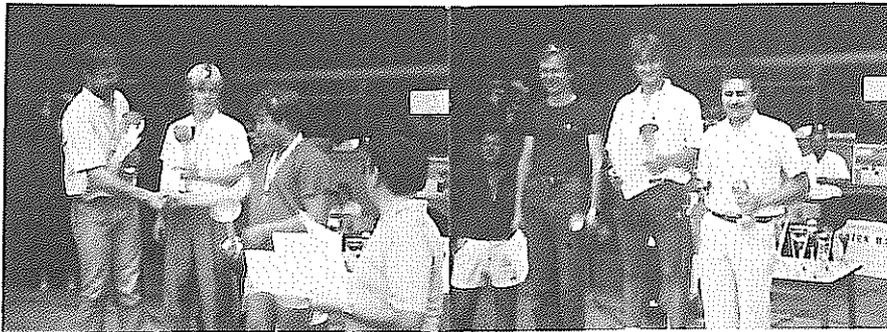
Landesmeisterschaften 1984 !

Zu diesem Bericht möchte ich noch einen Nachtrag zu meinem LM-Bericht 1984 bringen:

Ich habe von verschiedenen Seiten gehört, daß meine Schreibweise bezüglich der Großmodelle scheinbar falsch aufgefaßt wurde. Dazu möchte ich sagen, daß ich niemanden angreifen oder beleidigen will, der ein Großmodell fliegt oder besitzt. Auch in unserem Verein gibt es viele Großmodelle, aber dabei vernachlässigen wir nicht die Standardklassen und fliegen Wettbewerbe in RC III und F3A.

Ich wollte lediglich auf die Entwicklung hinweisen, welche nur in eine Richtung geht und den nat. und internat. Sport links liegen läßt. Sollte sich tatsächlich jemand durch meinen letzten Beitrag in prop gekränkt oder beleidigt fühlen, so kann ich nur sagen: Es war nicht böß gemeint !!!

Hubert Richter



Steirische Landesmeisterschaft RCIII und F3A in beiden Klassen gleiche Reihung: V.l.n.r.

2. Beichler, 1.+LM Hubmann, 3. Mayer

Die Plazierungen mit unseren Gästen:

V.l.n.r.: 2. Danksagmüller, Wien,
1. Trettenbrein, Kärnten, 3. Glatz, Wien



Modellflug-Club Wiener Neustadt

7. INTERNATIONALER MODELLFLUGTAG IN WIENERNEUSTADT am 8./9. Juni 1985

Zum gewohnten Termin und ebenfalls schon wie gewohnt, nicht gerade wetterbegünstigt, organisierte der MFC-Wiener Neustadt unter seinem rührigen Obmann Horvath und in Zusammenarbeit mit der Motorenabteilung der Hirtenberger Patronenfabrik, den traditionellen Modellflugtag.

Ein umfangreiches und für die Zuschauer attraktives Programm war vorbereitet, mit Aktiven aus ganz Österreich und der BRD.

Wie erwähnt, das Wetter machte Probleme. Samstag früh: strömender Regen, fegender Wind. Guter Rat war teuer: Absagen und auf Sonntag verschieben oder auf die sich abzeichnende Wetterbesserung setzen und fliegen? Man einigte sich auf das Verschieben, doch so spät, daß viele Aktive und die meisten Zuschauer nicht mehr informiert werden konnten.

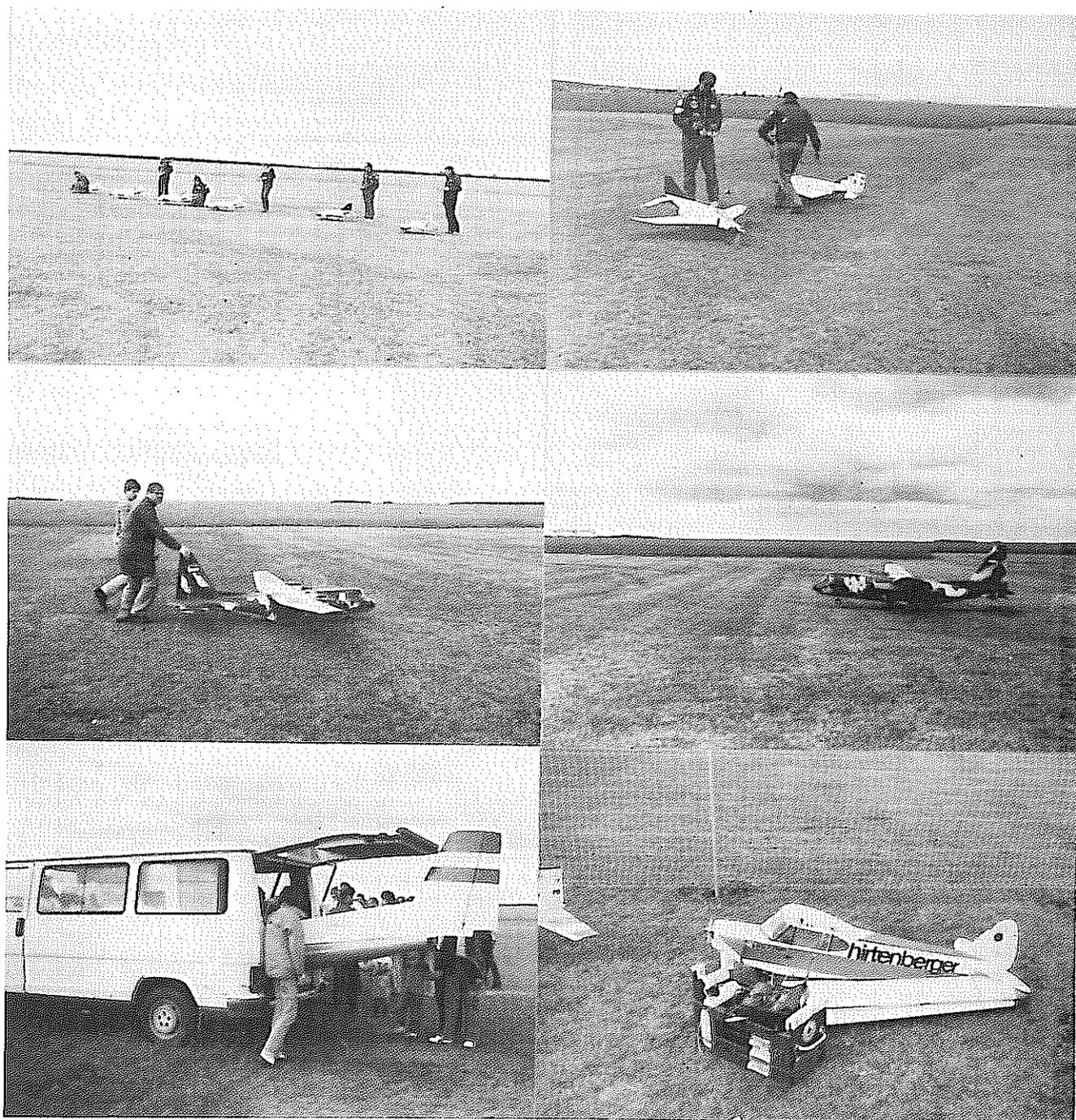
Zum ursprünglichen - nunmehr verschobenen - Beginn waren hunderte Zuschauer da, der Regen hatte aufgehört, es blieb "nur" noch der starke Wind. Die Veranstalter waren etwas verwirrt, beschlossen aber dann, einen improvisierten "Ersatzflugtag" abrollen zu lassen, um die insgesamt doch gut 1.000 Zuschauer nicht zu enttäuschen. Dank des Einsatzes der anwesenden Aktiven - sie flogen teilweise mehrmals - und mit humorvoller und sachkundiger Conférence von Altmeister Dir. Hörmann, warezum Schluß doch alle zufrieden.

Sonntag dann der eigentliche Flugtag mit Ehrengästen und allem Drum und Dran - gut 1.500 Zuschauer kamen voll auf ihre Rechnung. Ein voller Erfolg also, trotz des unangenehmen starken Nordwestwindes, der so manche Vorführung regelrecht "verblies".

Besondere Höhepunkte waren das staustrahlgetriebene Delta mit Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h und die Phantomstaffel aus der BRD an beiden Tagen, der Start eines Heißluftballon-Modells (Samstag) und der hübsche "kleine" Transall-Transporter von Lechner mit einer Spannweite von 6,4 m (Sonntag).

Durch die Wetterunsicherheit bedingt, kam so der MFC Wiener Neustadt ganz unverhofft und ungeplant zu zwei Flugtagen - vielleicht als Test für die Zukunft? Zuschauer waren jedenfalls an beiden Tagen genug da.

Raimund Kosel



Bilder von links nach rechts und oben nach unten ::

Die deutsche "Phantom-Staffel" fertig zum Start zu ihrer spektakulären und wirklich gekonnten Vorführung.
Phantom nach der Landung.

Im Hintergrund die für den Flugplatz Wiener Neustadt West so charakteristische "Akropolis".

Ing. Lechner, Neunkirchen führt seine "klein Hercules" zum Start - Start frei für die Hercules.

Die "kleine Transall" von Lechner wird verladen - Ende gut, alles gut: Ein Schleppmodell nach getaner Arbeit.

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

**modellbau
pirker**

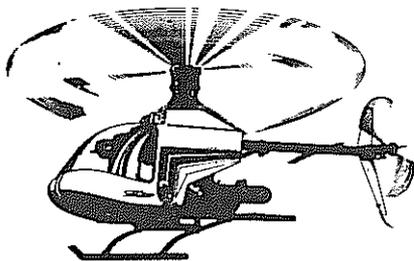
Tel. (0222) 57 31 58

A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41

Schlüter Servicecenter

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO
**modellbau
pirker**
A-1060 Wien
Tel. (0222) 57 31 58 Gumpendorferstr. 41

Modellbau
buchgeher
LENITA 2000 4940 LINZ,
TEL. 0732/23 05 61 23 05 62



MODELLBAU SCHWEIGHOFER
A-8530 Deutschlandsberg
Hauptplatz 9
Tel. 0 34 62 - 25 41 / 19

**mini
MUNDUS**
die Quelle guter Modelle



Eingang I. 2334 Vösendorf Süd, ☎ (0 22 2) 69 13 63

**MODELLBAUCENTER
MBFINDEISEN**

TEL. 0222 98 00 00

Weitere
Bezugsquellen:

E. SCHMALZ Ges.m.b.H.

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



AIRFLY-MODELLE

1160 WIEN

BRUNNENGASSE 33

☎ 0222/95 48 225

SCHÄFER-MODELLE

Geest North Sea Line

Vertretung von



Containerline, Dublin



Ihr Englandservice in einer Hand

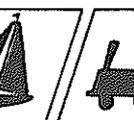
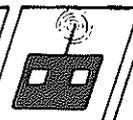
Zuverlässiges und regelmäßiges
Containerservice von
Großbritannien und Irland nach Österreich
20'-Boxcontainer und Flats
40'-Boxcontainer
Stückgutdienst

Österreichrepräsentanz: 1020 Wien, Heinestraße 1, Tel. 26 75 04 Δ

Telex 135106

MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.

IHR MODELLBAUSPEZIALIST

Riesenauswahl an Auto-, Flug- und Schiffsmodellen. Durch Eigenimporte günstigste Preise. Postversand in alle Bundesländer
Jahresabonnement für 1985 von AMT und FMT jederzeit bestellbar. Telefonische Bestellannahme 0222/92 46 90 von 9 bis 18 Uhr.

Sehr viele Exklusivmodelle, z. B.:

| | | | |
|----------|--|---------|---|
| Kauz | Spw. 2400 mm Profil E205 (Fertigmodell) | Caramba | Spw. 3000 mm Profil E212 (schneller Hangsegler) |
| Stratos | Spw. 2600 mm Profil E205 (schnittiger Anfängersegler) | S. Kauz | Spw. 3300 mm Profil E193 Strak 178 (Thermik) |
| Zonda | Spw. 2700 mm Profil E212 (formschöner Allroundsegler) | ASW 22 | Spw. 3300 mm Profil E195 (Schnellbausatz H, Sei, Qu, Kl.) |
| Columbus | Spw. 3000 mm Profil E212 (Fertigmodell mit V-Leitwerk) | | |

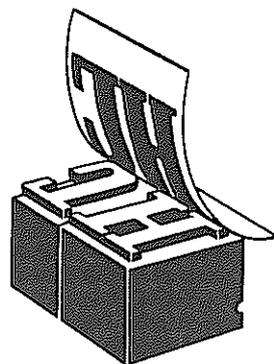
BUCH- UND OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



IHR PARTNER WENN'S UM'S AUTO GEHT! OPEL · CHEVROLET · BUICK · CADILLAC

OPEL KANDL

50 Jahre GM-Händler

VERKAUF · LEASING · SERVICE

3., Ungargasse 37, Tel. 75 25 61-65 Serie
2., Obere Donaustraße 33, Tel. 33 14 95
5., Mittersteig 10, Tel. 57 15 07

VERKAUF · LEASING

1., Schuberting 2, Tel. 52 48 01
10., Laubeplatz 8, Tel. 64 34 55
21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22

STANDARD AIRFISH

Spannweite 2450 mm
Rumpflänge 1130 mm
Österreichs meistgeflogener R/C-Segler, alle Bauteile vorgeschritten, gefräst und gebohrt, Motor 1,5—2 cm³, 2-Takt, oder bis 4 cm³ 4-Takt.
Der Standard Airfish ist in original Standard-Bauweise mit Jedelsky-Profil.
Es gibt schon einige Nachahmungen, aber der Standard Airfish ist noch immer der beliebteste unter den R/C-Seglern.
Steuerbar über Seiten- und Höhenruder, bei Motoraufsatz eventuell mit Motordrossel.

- GK 874 Baukasten
- GK 874/F Rohbau Fertigmodell
- GK 874 MA Motoraufsatz Alu für Standard Airfish und ähnliche Modelle
- GK 1001 GK Multitank, Tank und Motorträger in einem
- GK 874 180 Ersatzfläche für Airfish 1800 mm Spannweite ideal für Wind und am Hang
- GK 874 240 Ersatzfläche Standard Airfish wie im Baukasten 2400 mm
- GK 874 270 Ersatzfläche für Airfish 2700 mm Spannweite für ruhiges Wetter und Thermikflüge
- GK 874 R Ersatzrumpf

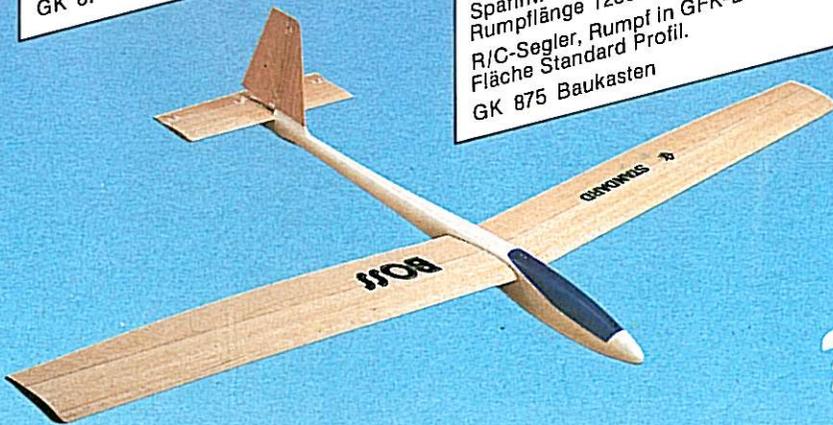
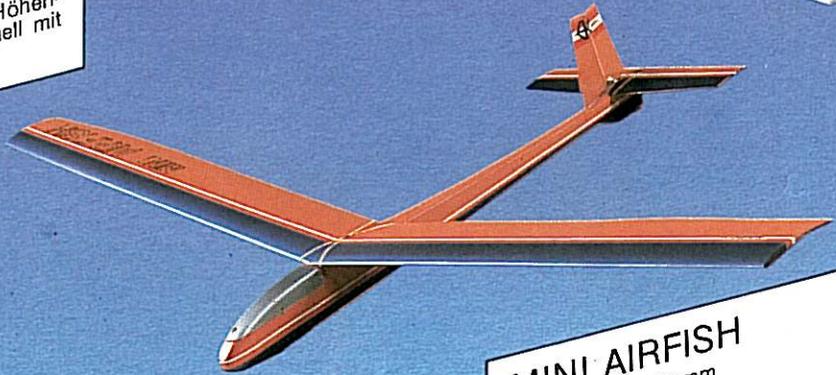
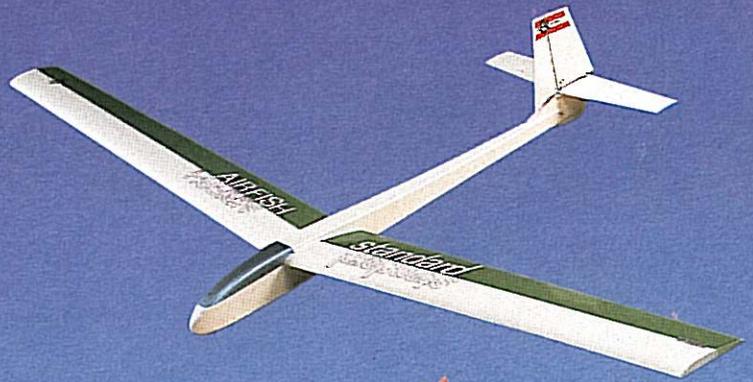
STANDARD BOSS

Spannweite 2400 mm
Rumpflänge 1250 mm
R/C-Segler, Rumpf in GFK-Bauweise, Fläche Standard Profil.
GK 875 Baukasten

MINI AIRFISH

Spannweite 1800 mm
Rumpflänge 935 mm
Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.
Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.
Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8—1,5 cm³.

- GK 872 Baukasten
- GK 872 F Rohbau Fertigmodell
- GK 872 R Ersatzrumpf
- GK 872 MA Motoraufsatz



R/C-Modelle

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



IMA '85 — wir sind nicht dabei.
SONDERLISTE BITTE SOFORT ANFORDERN!

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

Gleiter

ZEFIR

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

MINI GLEITER

Spannweite 220 mm
Rumpflänge 200 mm
GK 400 Werkstoffpackung
mit Plan

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

MÜCKE

Spannweite 420 mm
Rumpflänge 320 mm
GK 401 Werkstoffpackung
mit Plan

AUSTRIA

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

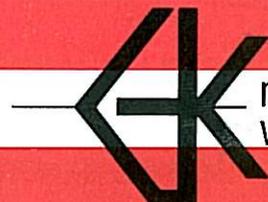
FOKA

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

WEIHE

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

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

modellbau
wien