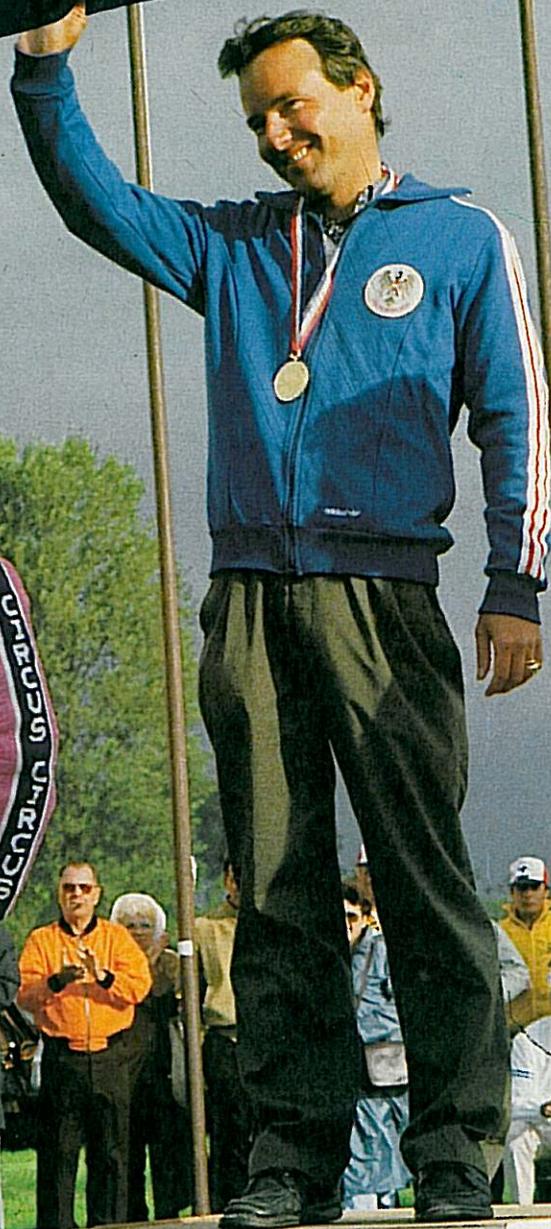
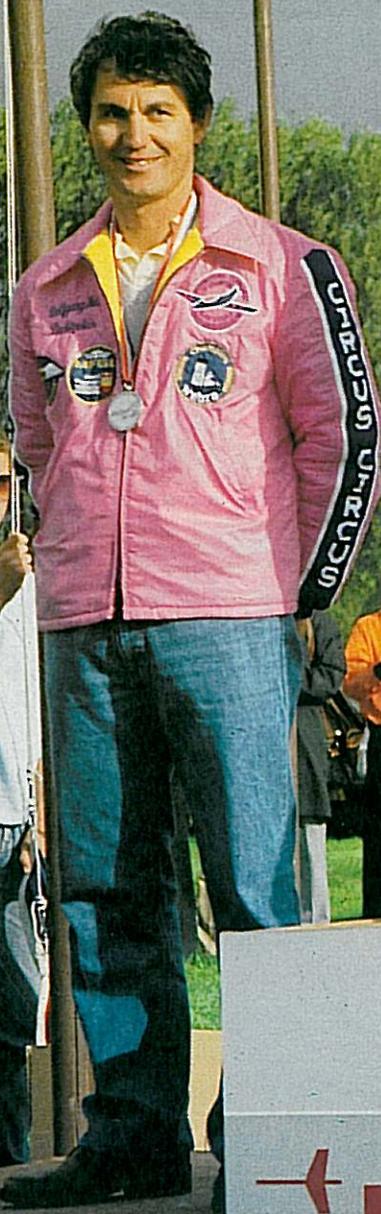


11/12

85

# robbe



1  
robbe

# heim helicopter

**STAR-RANGER**  
DER ERFOLGREICHE



EUROPAMEISTER 84  
VIZEWELTMEISTER 85

**NEU**

IN ÖSTERREICH

DIE HUBSCHRAUBER DES SIEGERS

**STAR TRAINER**  
DER LANGERSEHNTE



**heim  
helicopter**

**BELL 222 h**  
DIE LUXUSKLASSE, incl. Einziefahrwerk

über den österreichischen Fachhandel  
Händleranfragen an Generalvertrieb Deutschland und Österreich  
BRUNNER Toni, Geppingerstraße 4, D-8229 AINRING



**Bingel Modellbau**

Der  
Helispezialist

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

HEIM-SERVICE

**AERO-LITHE  
SHOP**

HUBMAYER EGON  
Spöck 9  
4671-Neunkirchen/Lamb.; OÖ  
Tel. 07245/70 09

BESUCHEN SIE UNS, WIR BERATEN SIE GERNE. FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN.  
VERTRIEB U. KOMPL. ERSATZTEILPROGRAMM-SCHNELLVERSAND SCHULUNG BEI  
BINGEL'S MODELLFLUGSCHULE "AUSTRIA"

OFFIZIELLES ORGAN  
DER SEKTION MODELLFLUG  
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

## Inhalt

11/12

BSL Edwin Krill .....	3-
Es berichten die Fachreferenten :	
F4C - FR Dr. Thomas Loebenstein	4
F3C - FR Gerhard Lustig	4
F1E - FR OSR Felix Schobel	5
F3B - FR Karl F. Wasner	6
Deine Versicherung - Dr. Schneider	7
Dr. Breiner's Hobbyflieger	
DISCUS von Graupner .....	9
GEMINI 2500 ein UL aus Österreich	10
PIPER CUB von Modellbau Haas	11
PILATUS B4 aus heimischer Prod.	12
ASW 15 B von Wanitschek .....	13
Dr. Georg Breiner	
"PITCH AKTUELL" .....	15
Im Schaufenster .....	18
Motoren .....	20
Oldtimer-Ecke .....	21
F3A-Weltmeisterschaft .....	22
Staatsmeisterschaften 1985	
F4C - FR Dr. Thomas Loebenstein	26
F3C - Gerhard Lustig	28
RC IV - Ergebnisliste .....	31
Internationale Wettbewerbe:	
21. int. Wänderpokalfliegen	
Igo Etrich in Kraiwiesen .....	32
F1E Wettbewerb in Italien .....	34
Kolibri Pokal - F1E/F1A .....	35
Zusammengefaßte F3B-Berichte:	
Tirolpokal .....	36
Staatsmeisterschaft .....	37
Ludwig Krämer - Cup .....	38
Oktoberfestpokal .....	38
Nationale Wettbewerbe	
RC/H Hangflug am Schlenken ...	40
2. NÖ-Cup in RC/MS 1985 .....	40
8. Kremstal Pokalfliegen F3F ...	41
9. Ikarus Pokalfliegen RC IV, RC III	42
14. Heri Kargl - Cup F1E .....	42
Im Mittelteil befindet sich diesmal der	
2. Teil des F3B-Berichtes von Fridolin	
Fritz.	

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

### UNSER TITELFOTO :

Die besten F3A-Piloten der Welt bei der Siegerehrung:

1. Weltmeister Hanno Prettnner
2. Wolfgang Matt, Liechtenstein
3. Bertram Lossen, BRD

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.

## Redaktionelles .....



Lieber Leser !

Nun halten Sie bereits den zweiten "färbigen prop" in Ihren Händen. Wir hoffen, daß er Ihnen wieder gefällt.

Nach dem Erscheinen des letzten prop haben wir eine ganze Reihe telefonische und schriftliche Anerkennungen über das neue Aussehen erhalten, über welche wir uns wirklich sehr gefreut haben. Einige meinten sogar, daß sie jetzt keine ausländischen Zeitungen mehr brauchen würden, da prop nun eine richtige Fachzeitschrift geworden sei.

Daß es so ist und vielleicht noch besser wird, dazu bedarf es der Mitarbeit unserer Leser. Schreiben Sie uns, was Sie in prop noch vermissen, oder was wir noch verbessern könnten. Wir sind für jeden Vorschlag dankbar. Wir würden auch gerne Testberichte von Frei- und Fesselflugmodellen bringen, wenn sie uns nur irgendwie zugänglich gemacht würden. Wir sind überzeugt, daß viele von Ihnen den anderen Lesern allerlei Wissenswertes und Interessantes mitteilen könnten, wenn Sie sich nur den Ruck geben würden, an die Redaktion zu schreiben. Versuchen Sie es vielleicht doch als guten Vorsatz für das neue Jahr 1986 !

Nun aber noch etwas anderes. Oft erhalten wir Anrufe und Anfragen, warum prop nicht zugesandt wird. Wir erhalten aber auch viele prop-Rücksendungen, die nicht zugestellt werden können, oft 20 - 30 Hefte pro Nummer !

Nun, Sie werden uns sicherlich glauben, daß wir prop allen unseren Mitgliedern und Freunden regelmäßig zusenden wollen, schließlich wird er ja deswegen gemacht. Bei unseren Recherchen müssen wir jedesmal feststellen, daß unsere Mitglieder Adressenänderungen nicht weitermelden. Eine Zeit funktioniert es noch, wenn man der Post einen Nachsendeauftrag erteilt, dieser hört aber irgendwann einmal auf, und dann landet prop wieder bei uns. Es genügt nicht, wenn man eine event. Adressenänderung nur seinem Obmann bekannt gibt. Der meldet sie in den wenigsten Fällen weiter. Nehmen Sie die Sache bitte selber in die Hand, und melden Sie eine Adressenänderung an den ÖAeC und die Redaktion weiter.

Bei dieser Gelegenheit bitten wir die Vereinsobmänner, den Austritt oder Tod eines Mitgliedes, an den ÖAeC und die Redaktion weiterzumelden. Sie ersparen sich und uns dann unnötige Arbeit und Ärger.

Zum Schluß noch die Mitteilung, daß die noch liegengelassenen Beiträge und Berichte des Jahres 1985 in der ersten Nummer des Jahres 1986 gebracht werden. Also bitte noch um etwas Geduld !

Mit dem Wunsche, daß unsere Leser im neuen Jahr aktiv an prop mitarbeiten, schließen wir für 1985 unsere Akten.

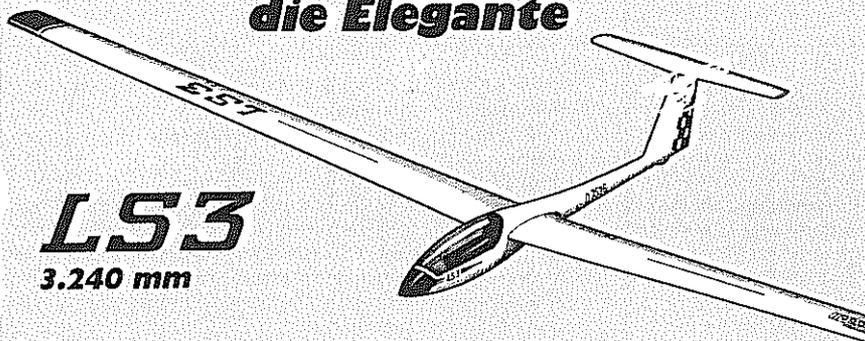
Die Redaktion

*Frohe Festtage* ☆☆☆☆☆  
*und ein erfolgreiches neues Jahr*

# Meistermodelle von **MULTIPLEX** ... dem Seglerspezialisten

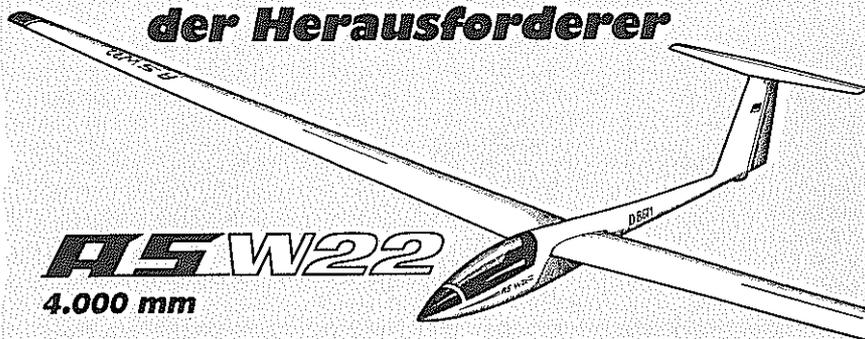
**Qualität • Leistung • Ausstattung**

## die Elegante



**LS3**  
3.240 mm

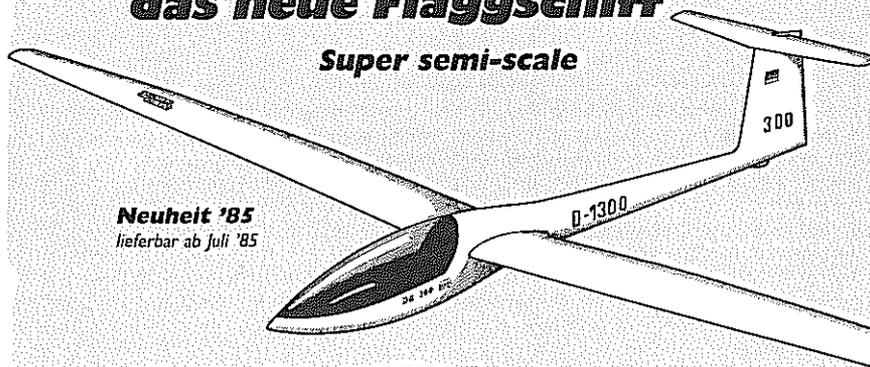
## der Herausforderer



**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 072 33/1051-55 • 7532 Niefern • W. Germany

### Liebe Modellflugfreunde !



Zum Jahresende möchte ich mich wieder einmal zu Worte melden und das abgelaufene Jahr Revue passieren lassen.

Es war wieder ein gutes Jahr. Hanno Prettner hat mit seinem 4. Weltmeistertitel die österreichischen Farben neuerlich in der FAI verankert, aber auch Karl Wasner jun. und die F3B-Mannschaft haben unsere

Farben bestens vertreten.

Das sind herausragende Höchstleistungen, aber auch alle anderen Wettbewerbssportler haben ihr Bestes geleistet. Nur geht es halt nicht immer und bei jedem gleich gut. Aber auch alle anderen Modellflieger und Funktionäre taten alles, um den Modellflug und den Modellsport bestens zu vertreten.

Allen gemeinsam möchte ich auf diesem Wege für ihren Einsatz recht herzlich danken !

Beim 30. Luftfahrttag in Wien, am 16. November 85, konnte ich eine stolze Bilanz legen, von der Arbeit in unserer Sektion. Und die Sektion, das sind wir alle, nahezu 5000 Modellflieger in Österreich !

Quasi als Vertreter der Modellflieger wurden ONF Robert Grillmeier und LV-VP Karl Wasner mit der Ehrenmedaille des ÖAeC ausgezeichnet und Dr. Helmut Schneider das goldene Ehrenzeichen verliehen.

Hier nochmals recht herzliche Gratulation von uns allen.

Man soll sich am Jahresende nicht nur der positiven Dinge erinnern, man soll auch das überdenken, was vielleicht nicht immer so recht geklappt hat. Und da gibt es schon einiges, was hier erwähnt werden soll.

Da ist vor allem der Umstand zu erwähnen, daß z.B. die nun für jeden in prop aufliegenden Nennblätter für die Staatsmeisterschaften nicht immer vollständig und korrekt ausgefüllt werden. Die Bundessektion arbeitet zwar gut, aber allwissend sind wir noch nicht. Oder ..... um den Wettbewerbern die Mühe zu ersparen, mit der Nennung auch gleich die Nenngebühr zu bezahlen, wurde vor Jahren schon festgelegt, daß diese erst am Wettbewerbsort zu bezahlen ist, allerdings mit der Auflage, daß bei Nichterscheinen die Nenngebühr trotzdem zu zahlen ist, denn der Veranstalter braucht bestimmt jeden eingehenden Schilling zur Abdeckung seiner Unkosten. Daß einige (wenige) trotzdem der Ansicht sind, das brauchen sie nicht zu beachten ("... welche Mehrkosten gibt es denn schon für den Veranstalter, als vielleicht die Abnutzung einiger Schreibmaschinenbuchstaben"), ist nicht nur unkameradschaftlich und ein Schlag ins Gesicht für jeden Veranstalter, sondern bewirkt nun auch für die Zukunft, daß nun strengere Maßnahmen durch die Bundessektion gesetzt werden.

Wir haben schon genug Behinderung unseres Sportes durch einen Teil der "lieben Grünen", wir brauchen nicht noch Querulanten in den eigenen Reihen!

Und nun noch zu den Ergebnislisten von verschiedenen Wettbewerben. Viele Veranstalter erstellen die Ergebnislisten bereits mittels Computer, das ist modern, und der Mensch freut sich. Alles Mögliche aber auch Unmögliches steht da oft drauf, aber nicht unbedingt das, was gerade für uns wichtig ist. Wie zum Beispiel: Der Name des Wettbewerbes, der Wettbewerbsort und das Datum, oft fehlt die Wettbewerbsklasse und meistens die Wettbewerbsnummer. Das alles gehörte zum Kopf der Liste. Dann: Reihung mit Vor- und Zuname (oder umgekehrt), und am Ende der Liste die Funktionäre und da vor allem den Organisations- und den Wettbewerbsleiter und die Punktrichter mit der Lizenznummer. Glaubt mir, das sind alles Dinge, die für uns alle wichtig sind und ja auch von einigen Veranstaltern berücksichtigt werden. Die exakte Erstellung der Ergebnislisten dokumentieren die Güte einer Sportveranstaltung und haben niemals den Charakter einer Gaudiveranstaltung.

Und zum Schluß meiner Ausführungen möchte ich darauf hinweisen, daß bei der Teilnahme an einem Wettbewerb nur dann Leistungspunkte vergeben werden können, wenn dieser im Terminkalender aufscheint. Bei nat. Wettbewerben ist auf der Ausschreibung auch die Wettbewerbsnummer erforderlich, und bei internat. Wettbewerben muß der beabsichtigte Besuch vorher der Bundessektion bekanntgegeben werden.

Ich hoffe, daß diese Rückblende dazu dient, die nächste Modellflugsaison mit den besten Vorsätzen zu beginnen.

Verbringt alle die kommenden Festtage im Familienkreis und im Kreise Eurer Freunde. Erholt Euch von den Strapazen des alten Jahres und sammelt Kräfte für ein neues, gutes Jahr !

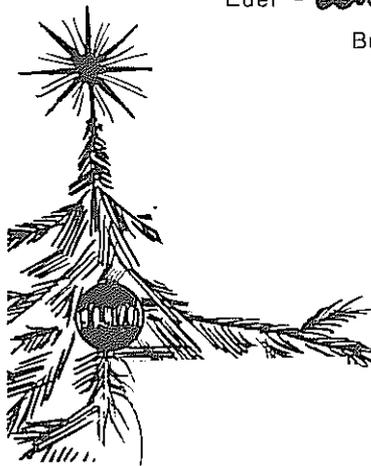
Und nun wünsche ich allen ein

RECHT FROHES WEIHNACHTSFEST UND EINEN  
RECHT ERFOLGREICHEN START INS NEUE  
JAHR 1986 !

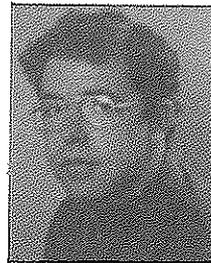
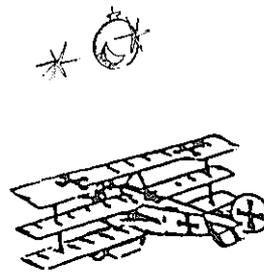
Euer

*Hanno Prettner*

Bundessektionsleiter



# Es berichten die Fachreferenten F4C-SCALE



Fachreferent  
Dr. Thomas Loebenstein

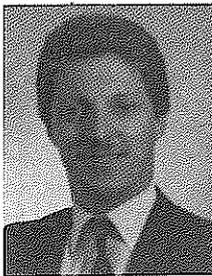
Auf Wunsch vieler Modellflieger, werde ich bei der nächsten Sektionsleitersitzung, im Dezember 1985 beantragen, mit Jänner 1986 eine nationale Klasse Semi Scale einzuführen, um auch jenen Piloten mit ihren naturgetreuen Modellen eine Wettbewerbsmöglichkeit zu geben, die den doch großen Aufwand eines echten F4C-Modells scheuen. Im Folgenden meine Vorschläge, und ich bitte, etwaige zusätzliche Forderungen oder Anregungen über die Sektion Modellflug an mich zu schicken.

1. Die allgemeinen Regeln bleiben gleich wie in Scale F4C.
2. Die Anforderungen an die Dokumentation werden wie folgt erleichtert:

- \* Die Dreiseitenansicht kann gleichzeitig auch als Farbdocumentation verwendet werden, es muß sich jedoch um eine offizielle Publikation handeln, selbstgezeichnete Unterlagen sind nicht zulässig.
  - \* Vom Originalflugzeugtyp sind drei Fotos, möglichst von verschiedenen Seiten, vorzulegen, es muß jedoch nicht das Modellvorbild dargestellt sein.
3. Die gesamte Baubewertung wird aus drei Metern Entfernung vom nächsten Punkt des Modells durchgeführt, die Punktvergabe ist wie folgt aufgliedert:

- Umrißgenauigkeit K 25
  - Farbe, Markierungen K 25
  - Bauaufwand, Ausführung K 15
4. Der Complexity Bonus bleibt wie in F4C.
  5. Die Flugbewertung wird ebenfalls unverändert übernommen.

Ich hoffe, mit diesem Regelentwurf den Vorstellungen den meisten interessierten Modellbauer entgegenzukommen und erwarte Eure Kommentare. Sollte sich kein größerer Widerstand regen, hoffe ich das Programm schon das nächste Jahr in die MSO zu bekommen und bitte die Vereine, diese Klasse in ihr Arbeitsprogramm bzw. Terminkalender aufzunehmen.



## RADIO CONTROL F3C

Fachreferent  
Gerhard Lustig



### F3C-Europameisterschaften 1986 in Toulouse / Frankreich.

Bereits zum zweiten Mal finden 1986 Europameisterschaften in der noch so jungen Kategorie F3C statt. Vizeweltmeister Ewald Heim (BRD) wird dabei seinen in Eibergen (NL) errungenen EM-Titel erfolgreich zu verteidigen suchen und somit sicherlich auf eine starke Konkurrenz treffen.

Aus österreichischer Sicht ist derzeit lediglich der neue (alte)

Staatsmeister Josef Brennstener fix für Toulouse qualifiziert. Gottfried Bokalic und Harald Bingel haben aber die Chance, über die zwei ersten Bewerbe des nächstjährig stattfindenden Österreich-Pokal 1986 bei Platzierungen unter den ersten DREI noch die EM-Teilnahme zu erreichen. Wir haben uns zu einem Qualifikationsmodus entschieden, weil es keinen Sinn hätte, bei einer EM mit mittelmäßiger Vorberei-

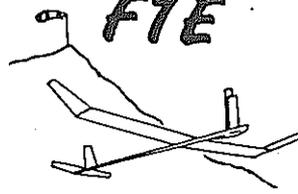
zung anzutreten. Schließlich sind die Kosten für die Entsendung einer F3C-Österreich-Mannschaft nicht unerheblich und suchen eine sportliche Rechtfertigung. Wir hoffen, daß die Vertreter Kärntens und Wiens diese einmalige Chance wahrnehmen wollen und sich nach hartem Training den Qualifikationsbewerben in Telfs und Pörschach stellen werden. Sicherlich hätte ein vollständiges Team in der Mannschaftswertung eine gute Platzierungschance.





# FREIFLUG F1E

Fachreferent  
OSR Felix Schobel



## F1E-WERTUNG für die Nominierung der Nationalmannschaft 1986

bei Wertung der 5 persönlich besten Wettbewerben aus den Jahren 1984 und 1985.

Die ersten vier Modellflieger werden zur Nominierung in die Nationalmannschaft für 1986 bei der Dezember-Sektionsleitertagung vorgeschlagen.

1. Lintner Karl UMSC Kol. 6662
2. Hlavka Hans ESV St.Plt. 6496
3. Schobel sen. UMSC Kol. 6263
4. Buchleitner detto 6147
5. Schneck Rup. ESV St.Plt. 6104

\*\*\*

## NEUES HANGFLUGGELÄNDE IN ÖSTERREICH

### KARNERALM

Ein Wort davor:

Ich bin kein Freund des Gebirgsfliegens, und dafür könnten einige Gründe angeführt werden, sehe aber ein, daß man den derzeitigen Gegebenheiten Rechnung tragend, beim selbstgesteuerten Hangflug in "höhere Regionen" ausweichen muß.

Seit Sommer bin ich in "Sachen Hangfluggelände" unterwegs, sammelte Berichte von in- und ausländischen Freunden, überprüfte die "Tauglichkeit" der zu "untersuchenden" Gelände, teils mit Freunden, teils allein und legte dabei über 2.000 km zurück. Vergleichsmöglichkeiten boten die bereits "erflogenen" Gelände: Loferer Alm, Stuhleck, Melchsee Frutt, Adelboden, Monte Tomba, Wölkerkogel usw..

Bei der Wahl eines Wettbewerbs-Hangfluggeländes waren folgende Kriterien maßgebend:

1. Das Gelände sollte für möglichst alle Windrichtungen befliegbar sein.
2. Für die Wettbewerbsteilnehmer sollte möglichst in Geländenähe Quartiermöglichkeit sein.
3. Die Besitzer (Gemeinde?) sollten nach Möglichkeit keine finanziellen Auflagen fordern.

4. Das Gelände sollte nicht zu große körperliche Anforderungen an die Wettbewerbsteilnehmer und Funktionäre stellen.

5. Das Gelände sollte möglichst baumfrei sein.

Die KARNERALM (Bericht einer Begehung und teilweisen Erprobung:

Die Karneralm liegt im Lungau, d.i. der südliche Zipfel von Salzburg. Sie ist von allen Ländern über die West- und ab Salzburg die Tauernautobahn aus nördlichen Ländern, bzw. die Tauernautobahn aus dem Süden erreichbar. Autobahnabfahrt von der Tauernautobahn ist St. Michael, von wo es noch 37 km über Tamsweg - Ramingstein auf die Karneralm sind. Vom Süden über Tarvisio - Villach - Spittal - St. Michael bzw. Klagenfurt - Villach - Spittal - St. Michael.

Die Karneralm ist ein von Norden nach Süden leicht ansteigendes Hochtal in rund 1.900 m Seehöhe, und obwohl in dieser Richtung ca. 1.500 m lang, weitet es sich beim südlichen Talschluß, sodaß die Alm vom Westen über den Norden bis zum Osten befliegbar (siehe Skizze!). Der Talschluß ist vom Quartier (Gasthaus KARNERALM) ohne Gepäck in 20 Minuten, mit Modell- und Werkzeugkisten in 25 Minuten erreichbar. Dann muß man noch maximal 10 Minuten Aufstieg bis zur Startstelle "in Kauf nehmen".

Die Alm ist zum Teil ein Hochmoor, man hört mehr als man sieht Wasserlein rinnen, und sie ist zum Teil (wie in Melchsee Frutt) vom Vieh "zerfurcht".

Im Sommer weht zu 90% Wind aus nördlichen Richtungen, also für das Befliegen ideal. Sollte jedoch der seltenere Fall von Südwinden eintreten, so müßte man von der Startstelle (bei N) noch den 25-Minuten-Anstieg auf die Klölingscharte auf sich nehmen (über 2.000 m) und wird dann jedoch durch die schönsten trockenen, baumfreien Wiesen "belohnt". (Der Verfasser schaffte dies, obwohl sein Herz nur mit maximal 150 Watt be-

lastbar ist in den angegebenen Zeiten, und da im Erprobungszeitraum nur Südwind wehte, flog er mit allen "mitgeschleppten" Modellen gleich einen ganzen Tag lang).

Das Alpengasthaus Karneralm bietet für die Wettbewerbszeit sämtliche Zimmer bzw. Betten an: 1 Achtbettzimmer, 12 Zweibettzimmer, 2 Dreibettzimmer und 3 Einbettzimmer (einfach und sehr sauber für ÜF zu S 150,- und für HP S 240,-).

Außerdem gibt es in unmittelbarer Nähe noch drei Häuser mit 40 Betten, sodaß auf der Karneralm insgesamt 80 Personen übernachten können. Außerdem gibt es im nur 9 km entfernten Talort Ramingstein noch weitere Gaststätten, Ferienwohnungen und Privatquartiere.

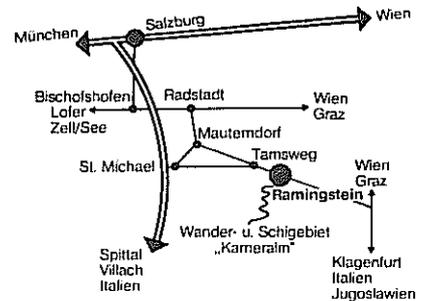
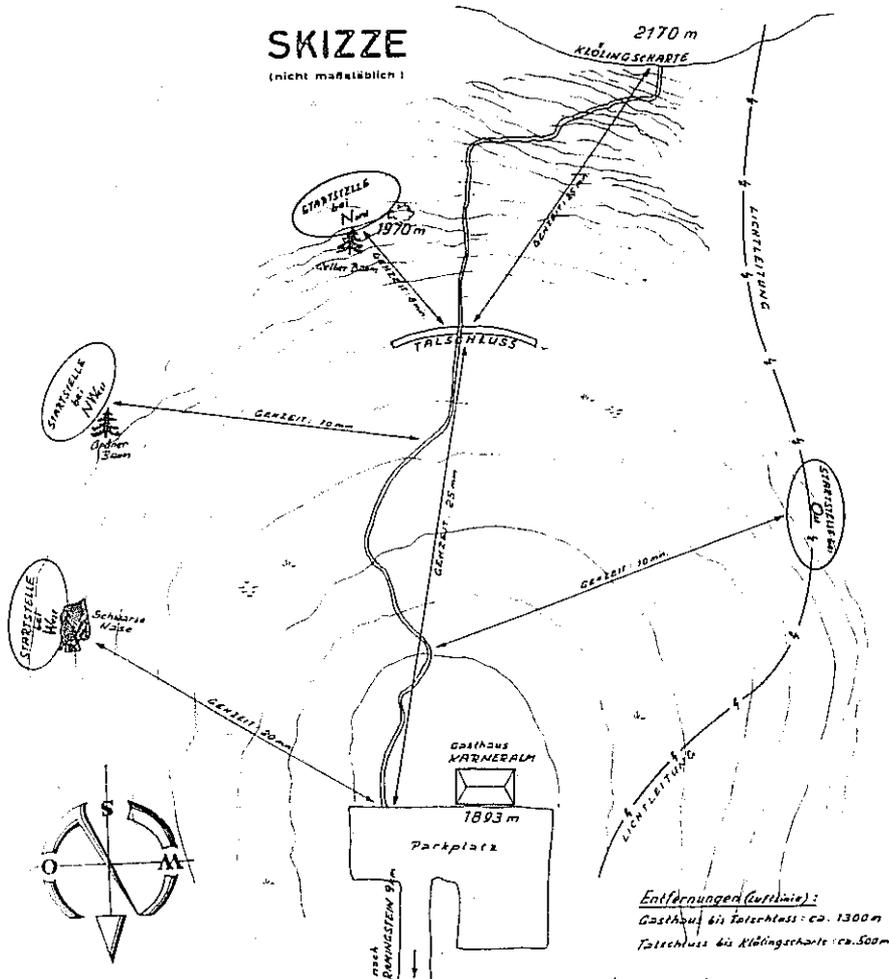
Zum Abschluß der Begehung bzw. fliegerischen Erprobung des Geländes, fand noch ein ausführliches Gespräch mit dem Bürgermeister von Ramingstein und dem Besitzer bzw. Mitbesitzer der Karneralm statt, in welchem ich die Möglichkeit der Durchführung eines internationalen Wettbewerbes ankündigte und einige Wünsche vorbrachte. Das Ergebnis dieses Gespräches war durchaus positiv:

1. Die Gemeinde Ramingstein wird uns alle mögliche Unterstützung zukommen lassen (z.B. Transport mit UNIMOG der Gemeinde aller Modell- und Werkzeugkisten bis zum Talschluß)
2. Der Verkehrsverein (Bürgermeister) wird die Anregung, Bänke an den 4 möglichen Startstellen fix zu errichten - für die Int.Jury ? aufgreifen und diese vor dem Wettbewerb aufstellen.
3. Alle Quartiere auf der Karneralm werden mindestens für die Tage vom Donnerstag bis Sonntag des möglichen Wettbewerbes fix für die Modellflieger und deren Angehörige reserviert.
4. Bei Durchführung des Wettbewerbes gibt es weder für den Veranstalter noch für die Wettbewerbsteilnehmer irgendwelche Auflagen.



**SKIZZE**

(nicht maßstäblich)



★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

**HALLO FREIFLUGFREUNDE !**

Freiflug Fachreferent  
Ing. Ernst Reitterer  
ladet alle Freiflieger für

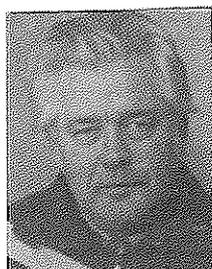
**29. Dezember 1985**  
ZUM

**Jubiläums-Silvesterpokalfiegen**

in den Klassen F1A + B nach  
Nußdorf bei Salzburg ein.  
Die Klasse F1B wird dabei als  
NW unter der Nr. NW 27/85  
ausgetragen.

Die **Nennungen** müssen bis  
9,30 Uhr im Gasthaus LANG-  
WALLNER in Nußdorf abgegeben  
werden.

Ausschreibungen bitte über die  
Anschrift Ing. Ernst Reitterer,  
Mohrstraße 13, 5020 Salzburg  
oder Tel. 8418465 anfordern ! ★



**RADIO CONTROL F3B**

Fachreferent  
Karl F. Wasner



Liebe F3B-Freunde !

Ein recht arbeitsintensives und auch flugintensives Jahr neigt sich dem Ende zu. Eine ganze Reihe sehr guter Plazierungen an Wettbewerben beweist, daß Österreichs F3B-Piloten zur Weltspitze aufgeschlossen haben. Die Wettbewerbe folgten so dicht, daß einem kaum Zeit zur "täglichen" Arbeit blieb. Ich habe es daher, außer bei der Weltmeisterschaft, nicht fertiggebracht, einen Bericht über die F3B-Aktivitäten zu machen, will dies aber in einer gerafften Übersicht diesmal nachholen.

Groß war die Freude, das erste farbige Titelbild des prop, F3B gewidmet zu sehen (wenn auch noch ein bißchen unscharf). Da-

her eine Bitte meinerseits an die Liebhaber unserer Flugsparte: Bitte sendet mir, oder gleich der Redaktion des prop, gute Farbdias im Hochformat (es muß noch Platz für die Überschrift sein) von denen ihr glaubt, daß sie titelbildreif sind und eine gute Werbung für F3B darstellen.

Die Regeländerungen dieser Saison haben sich bei den Wettbewerbspiloten ja inzwischen herumgesprochen. Bei der Staatsmeisterschaft konnte ich allerdings einige, wenige Piloten entdecken, die (fast) ohne jede Regelkenntnis am Start waren - schade. Nach wie vor müssen auch

Funktionäre überflüssige Diskussionen wegen der Nationalfarben (zur Erinnerung: rot-weiß-rot) am Seitenleitwerk führen - schade. Schämt man sich? Das gleiche gilt für die Dauerstartnummern!

Apropos Staatsmeisterschaft. Ich hoffe, Sie haben sich nicht allzusehr über die Ergebnisliste der STM 1985 im letzten prop erschreckt (oder gefreut) ... je nachdem! Wahrscheinlich hat der Redaktion der erste Durchgang besser gefallen. Ich hoffe, daß wir auch noch die Endergebnisse in prop sehen werden. Ich wünsche allen F3B-Anhängern, aber natürlich auch allen anderen Lesern eine gute Flugsaison 1986.

Gute Thermik und schnelle Speedzeiten wünscht Euch

★ Karl F. Wasner  
Fachreferent F3B



## Deine Versicherung

Dr. Helmut Schneider



Blauer Himmel, wunderbare klare Sicht, kein Lüftchen regt sich, ein Tag, wie ihn sich jeder Modellflieger wünscht. Dementsprechend groß ist der Betrieb auf dem Modellflugplatz. Die Luft ist reichlich balsahaltig. Es herrscht eine prächtige Stimmung.

Aber plötzlich: **CRASH !!**

Traurig flattern die Reste zweier Modelle zu Boden, und es scheint, als ob sich der Himmel verdunkelt. Wie weggeblasen ist die Hochstimmung. Nachdem die Wrackteile eingesammelt sind, der Schaden begutachtet und das Wenn und Aber erörtert wurde, fallen auch öfters böse Worte.

Schließlich fällt das Stichwort: **VERSICHERUNG**. Möglicherweise sind sich dann die Beteiligten darüber im Klaren, daß man mit einer Versicherungssumme, die in ein paar Monaten ausgezahlt wird, nicht fliegen kann. Daß es aber in letzter Zeit einige Fälle gegeben hat, wo die Versicherung eine Leistung überhaupt verweigert hat, ist weitgehend unbekannt. In solchen Fällen gilt nämlich das Verschuldensprinzip. Anspruch auf eine Versicherungsleistung hat nämlich nur der, der seinen Schaden aus Verschulden des anderen erlitten hat. Wenn aber ein Verschulden nicht festgestellt werden kann, gibt es keinen Ersatzanspruch.

Zwei Gruppen von Möglichkeiten führten bisher dazu, daß die Versicherung nicht zahlte. Zum ersten: Beide Modellflieger bestritten ein Verschulden, und auch eventuelle Zeugen, wie zum Beispiel der Flugleiter, konnten darüber nichts aussagen. Aber auch in dem Fall, daß ein Modellflieger sein Verschulden zugab, gab es keine Versicherungsleistung, weil er nicht angeben konnte, worin sein Verschulden bestand.

Es fehlen eben Regeln, die den "MODELLFLUGVERKEHR" regeln. Wobei solche Regeln in erster Linie wohl dazu da wären, daß ein so herrlicher Flugtag, wie ich ihn eingangs geschildert habe, ebenso glücklich endet, wie er begonnen hat. Ohne Mißstimmung und ohne Streit. Wenn aber trotzdem ein Zusammenstoß in der Luft erfolgt, gibt es dann keine Debatten in der Schuldfrage - und die Versicherung zahlt.

Mir ist bekannt, daß es auf einigen Flugplätzen Regelungen gibt, aber in diesen Fällen werden im wesentlichen bei Mehrfachbetrieb nur Flugräume

und Flugrichtungen bestimmt, nicht aber der eigentliche **VORRANG**. Wir sollten uns aber überlegen, ob es nicht doch angezeigt wäre, in die Flugplatzordnung eine derartige Vorrangregelung aufzunehmen. Vielleicht könnten später einmal, wenn genügend Erfahrungen mit solchen Regelungen gemacht wurden, die Sektionsleiter eine einheitliche Regelung für alle Flugplätze beschließen.

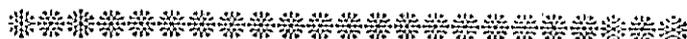
Im Wassersport gibt es solche Regelungen. Dort hat der Schwächere Vorrang vor dem Stärkeren. Also das Ruderboot vor dem Segelboot, das Segelboot vor dem Motorboot. Bei Segelbooten untereinander hat das aufkreuzende Boot Vorrang vor dem, das mit dem Wind segelt. Das Boot, das mit Steuerbordschlag fährt - das Segel ist in diesem Fall nach rechts ausgelegt - hat Vorrang vor dem Boot mit Backbordschlag.

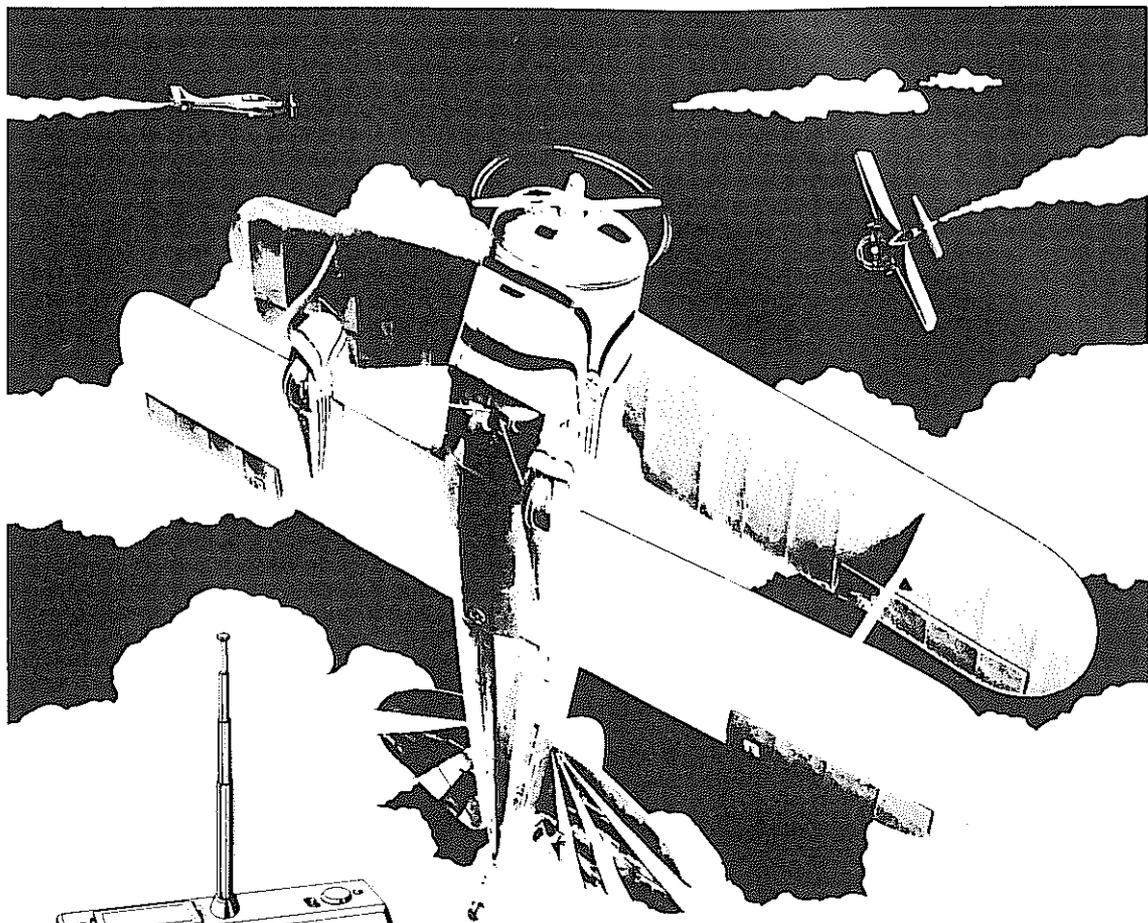
Das läßt sich natürlich auf den Flugmodellbetrieb nicht ohne weiters anwenden. Eine Regelung aber, welche dem schwächeren Modell Vorrang vor dem stärkeren gibt, halte ich aber durchaus für durchführbar. Wobei ich hier nicht an den Hubraum des Motors denke. Den weiß ja normalerweise der andere nicht, sondern an die Modellart. Zum Beispiel käme ein Motorsegler vor einem Sport- oder Scalemodell, ein solches vor einem RC III-Modell und dieses wieder vor einem F3A-Modell. Wichtig ist aber vor allem die Bestimmung der Flugrichtung, wie sie bereits bei einigen Flugplätzen gilt. Es wird zunächst die Startrichtung (bei unklaren Windverhältnissen) festgelegt. Wenn dies feststeht, ist in Startrichtung über oder neben der Piste, zurück in einem entsprechenden Abstand zu fliegen.

Verhältnismäßig häufig erfahre ich von Zusammenstößen zweier Motorsegler, die beiden denselben Bart benützen wollen. Wie man hier den Vorrang regeln könnte, bin ich eigentlich überfragt. Aber vielleicht weiß doch jemand eine Lösung.

Wichtig scheint mir, diesen Denkanstoß gegeben zu haben, damit nicht nur Versicherungsfragen einwandfrei gelöst werden können, sondern auch Ärger beim Flugbetrieb vermieden werden kann. Ich bin mir daher im Zweifel, ob ich diesen Artikel nicht besser

"**SORGENKIND MODELLFLUGPLATZ**" betiteln hätte sollen.





Fernsteueranlagen  
Modellmotoren  
Modellbauartikel



# sag ja zu **webria**

# HOBBY SING



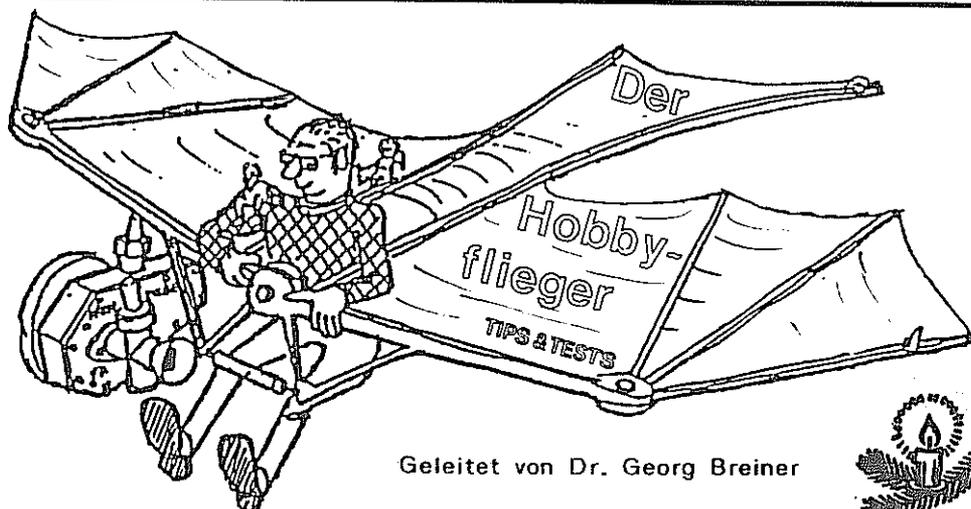
Fachgeschäft für Modellbauer,  
Bastler und Hobbyfreunde

Jakoministraße 11, 8010 Graz  
Telefon: 0316/79066

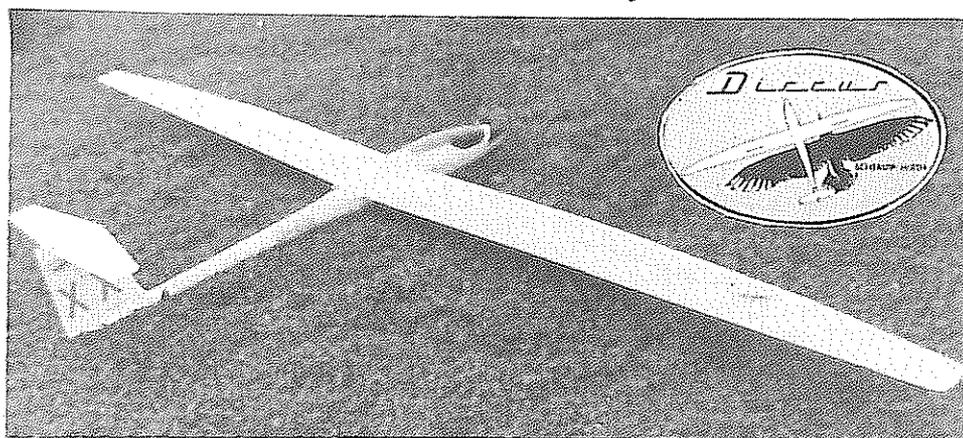
- Wir beraten Sie
- Wir haben Erfahrung
- Täglicher Postversand

Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:  
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,  
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an  
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN  
SUPERANGEBOT: SERVO C 505



Geleitet von Dr. Georg Breiner



# DISCUS

die neue  
Superorchidee

von Graupner

Die Firma Schempp-Hirth-Flugzeugbau in Kirchheim/Teck konstruiert und baut den Hochleistungssegler der Standardklasse mit dem Namen DISCUS: Dieser Segler zeichnet sich insbesondere durch eine völlig neue Flügelgeometrie, einer Dreifach-Trapezform in Verbindung mit einem neu entwickelten Profil mit Grenzschichtbeeinflussung, aus. Graupner, der, wie wir alle wissen, ebenfalls in dem schönen schwäbischen Städtchen Kirchheim/Teck zu Hause ist, stellte heuer in Nürnberg den DISCUS als Großsegler der 4 m-Kategorie vor.

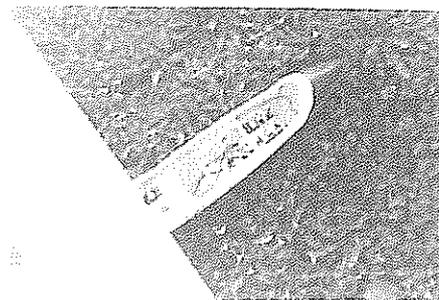
Der Baukasten dieses außergewöhnlichen Modells läßt zweifelsohne die Herzen der verwöhnten Modellflieger und -bauer höher schlagen.

Der Inhalt: ein herrlicher weiß getemperter GFK-Rumpf, indem die Führungsröhrchen für die Bowdenzüge zur Anlenkung des Seiten- und Höhenruders bereits eingeharzt sind; eine bereits paßgenaue zugeschnittene Kabinenhaube aus blauem Astralon und der dazu passende Kabinen- und Cockpitrahmen aus ABS (muß noch ausgeschnitten werden); die beiden Tragflächenhälften in Fertig-Leichtbauweise,

die zur Verstärkung einen durchgehenden Kiefernholm und ein ebenfalls durchgehendes Glasgewebeband haben (selbstverständlich sind die Ausfräsungen für die Landeklappen vorhanden und die Querruder eingeschnitten); Balsastanzteile für das Höhenleitwerk, welches in einer überaus leichten Schalenbauweise zu erstellen ist; das Seitenruder, aus bereits profilierendem Balsa; alle für den Bau des Modells erforderlichen Kleinteile, wie zum Beispiel: Gabelköpfe, Bowdenzüge etc.; die für die RC-Einbauten notwendigen Holzteile (übrigens die Rudermaschinen für die Querruder - es sind, daher ist eine elektronische Differenzierung möglich - und die Störklappen befinden sich auf einem herausnehmbaren Brettchen, welches viele Vorteile für Wartungsarbeiten bietet); Dekorbilder (diesmal selbstklebend) und die ausführliche Bauanleitung mit Baustufen-skizzen und ein Bauplan für das Höhenleitwerk.

Es stellt sich die Frage nach dem Bauaufwand, und diese soll hier kurz beantwortet werden. Zunächst einmal wird der Rumpf "in Angriff" genommen: hier

wird die Höhenleitwerksbefestigung eingepaßt, die ausgestanzten Teile für die Servoaufnahme eingebaut, die Balsaverstärkung in die Rute des Rumpfes eingeklebt, die klemmbare Flächenbefestigung eingeharzt (alle Markierungen sind bereits im Rumpf vorhanden) und das Seitenruder angepaßt. Das Höhenleitwerk wird auf dem Bauplan aus den ausgestanzten Balsateilen aufgebaut und sauber verschliffen. Die Tragflächen werden in der Art fertig gestellt, daß die Querruder ausgeschnitten - sie werden übrigens über Umlenkhebel angetrieben - und verkastet werden, weiters werden die Nasenleisten und Randbögen angeklebt und alles verschliffen.



Ein Blick in die geräumige Kabine



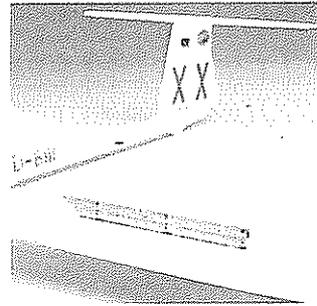
Es müssen nurmehr die Landeklappen eingebaut werden (es wurden die neuen Graupner Teck-Doppel-Landeklappen verwendet), und die Flächen sind fertig.

Einem Endfinish steht dann nichts mehr im Wege. Das Testmodell wurde entsprechend dem Baukastenbild weiß bebügelt. Der Rumpf blieb so wie er war, aufgrund seiner Oberflächengüte.

Ein paar Farbtupfer und die Dekorbilder drauf, und fertig war die Superorchidee.

Die Flugerprobung des DISCUS erfolgte an einem schönen Herbsttag. Der Vogel wurde zunächst in der Ebene eingeschwebt und die notwendigen Korrekturen vorgenommen.

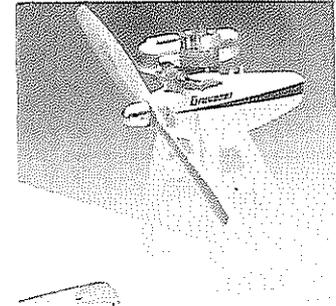
Nachdem leider kein Huckepack-Pilot zur Verfügung stand, ging es zum nächsten Hang. Dort wurde der DISCUS einfach über den Hang geschoben (selbstverständlich wurde vorher zusammengebaut und der Sender und Empfänger eingeschaltet!). Durch den Wind ging es sofort aufwärts.



Landeklappe

Wunderbar reagierte der DISCUS auf alle Steuerkommandos (ein kleiner Tip: am Anfang sollen die Steuerausschläge noch gering gehalten werden, bis man sich mit dem Großsegler vertraut gemacht hat). Er ist äußerst wendig und bietet ein wunderschönes Flugbild.

Fazit: der Großsegler DISCUS aus dem Hause Graupner ist eine echte Superorchidee der 4-Meter Klasse und sollte schon von einem erfahrenen Piloten geflogen und natürlich auch gebaut werden.



Motoraufsatz

Der Baukasten ist von exzellenter Qualität und wirklich komplett. Ich bin mir ziemlich sicher, daß der DISCUS viele Fliegerherzen auch in Österreich erobern wird.

#### TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	4000 mm
Rumpflänge	1580 mm
Gesamtflächeninh.	82,6 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht	3950 g

Fernsteuerung	Quer (2 Servos), Seite Höhe, Schlepp- kupplung möglich
---------------	--

Für den Discus gibt es auch einen eigenen Motoraufsatz!

Ladenrichtpreis S 4270,-



# GEMINI 2500

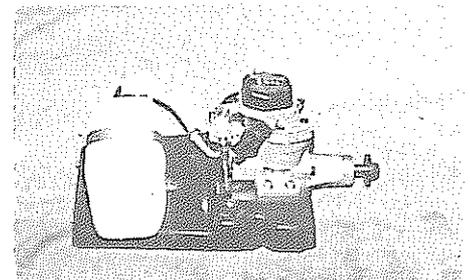
ein Ultralight  
aus Österreich

An große Schachteln sind wir Modellbauer und -flieger ja schon gewöhnt. Auch der Ultralight Gemini, übrigens aus österreichischer Fertigung stammend, kommt in einer Riesenschachtel, die alle Bauteile zur Herstellung dieses interessanten Fluggerätes beinhalten.

Zur Grundkonstruktion ein paar Worte: an und für sich ist dieser UL eine reine Alu- und Kunststoffkonstruktion. Lediglich das Leitwerk wird aus Balsaleisten ver-

schiedener Stärke und Balsabretchen gefertigt. Die Tragflächen bestehen aus ABS-Platten, die mit Alurohren verschraubt werden. Der Rumpf ist ebenfalls eine Alurohr-Kunststoffkonstruktion. Die ABS-Teile muß man vorsichtig "behandeln", um Risse zu vermeiden.

Der GEMINI kann entweder mit einem 10 cm<sup>3</sup> Zweitakter oder einem 13-15 cm<sup>3</sup> Viertakter als Rechtsläufer oder mit einer Druckschraube angetrieben werden.



Die Antriebseinheit des GEMINI. Unter dem Tank ist das Drossel-servo.





Als Fernsteuerung fand diesmal eine Robbe-Promars Verwendung. Dies hätten wir, ab geht es zur Flugerprobung.

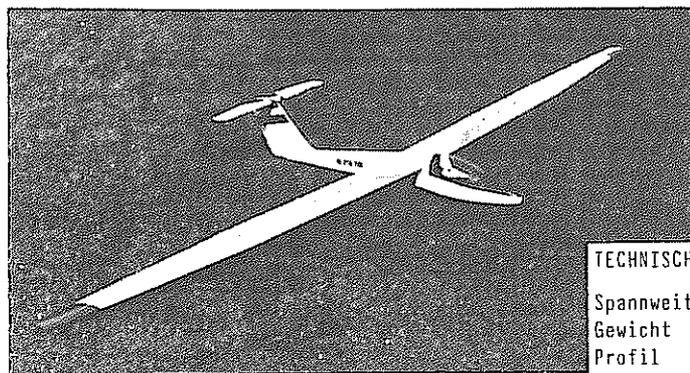
Die Piper fliegt gemütlich, wie eine Piper eben fliegen soll! Die Querruder kommen schön träge, und es empfiehlt sich, in der Kurve auch ein wenig die Seite dazu zugeben. Der Motor packte die ca. 2500 g schwere Maschine ohne zu husten, und es war wirklich alles prima bis ..... bis ?

- bis es krachte! Grund ? Ein schlecht eingesteckter HF-Modul drückte den Antennenstecker weg, und somit gab es ab ca. 150m keine ferngesteuerten Kommandos mehr. Aus ca. 50 m ging es hinunter, und die Piper wurde zur "-per", denn die "Schnauze" war weg. Seht Ihr, verehrte Fliegerkollegen, auch die Tester sind keine Götter, und auch bei uns kracht es manchmal.

Fazit: ein recht gefälliges Fertigmodell, welches das Prädikat fertig wirklich verdient. Die Piper fliegt sehr gut und kann auch von einem weniger geübten Piloten (zum Beispiel als erste Querrudermaschine) ohne Schwierigkeiten beherrscht werden. Kritik muß lediglich bei dem doch etwas mühevollen Fenstereinbau getätigt werden.

Ansonsten alles "Roger"!

Ladenrichtpreis ca. S 3000,-



TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	3750 mm
Gewicht	3800 - 4200 g
Profil	eigen

## PILATUS B4

aus heimischer Produktion

Nachdem meine ASW 20 nach einem Totalausfall ihr Fliegerleben mit einem pfeifenden Sturzflug, der 50 cm unter der Grasnarbe endete, ausgehaucht hatte, mußte ich mich nach Ersatz umsehen.

Die Kataloge der renommierten Firmen boten zwar Großsegler en masse an, so richtig begeistern konnte mich aber keine dieser sogenannten "Superorchideen".

Als ich von einem Vereinskollegen von der Existenz der Firma MARO in St. Johann/Pongau erfuhr, setzte ich mich sofort mit ihr in Verbindung. Nach einem längeren Telefongespräch bestellten mein Kollege und ich je einen Baukasten der PILATUS B4.

Nach einer Lieferfrist von 3 Wochen erhielten wir mit der Bahn einen Riesenkarton mit den Modellen.

Lieferumfang: GFK-Rumpf, klare Kabinenhaube, balsabeplante Styroporflächen, balsabeplante Leitwerke, Flächenverbinder mit Klemmvorrichtung, Kleinteile.

Die Firma variiert den Lieferumfang nach den Wünschen seiner Kunden. Von Rohbauteilen bis zum fast fertig gebauten Modell ist alles möglich.

Nun zu meinem Modell:

Der erste Eindruck ist hervorragend. Der GFK-Rumpf ist von selten gesehener Qualität mit fast unsichtbarer Naht. Bis auf zwei kleine Luftblasen in der

Naht - die verspachtelt werden - ist der Rumpf spritzbereit. Die Flächenaufhängung ist bereits in der richtigen Lage eingebaut. Die Flächen - von Mathias mit Matte und Rowings verstärkt - sind unheimlich stabil und verwindungssteif. Die Querruder sind ausgeschnitten (sie müssen noch verkastet werden), doppelstöckige Landeklappen sind eingebaut und bereits angelenkt. Das Profil hat starke Ähnlichkeit mit Ritz 1-3.

Auf Wunsch sind auch die Nasenleisten bereits angeklebt und verschliffen. Durch größere Randbögen habe ich die Spannweite auf ca. 4 m gestreckt.

Die klare Kabinenhaube besteht aus einem wunderbar bearbeitbaren Material, beim Zuschneiden entsteht kein einziger Riß.

Nach einer Bauzeit von ca. 15 Stunden steht die Pilatus B4 flugbereit am Rasen. Das Erscheinungsbild hebt sich wohltuend von den sonst ziemlich einheitlichen Großseglern ab. EWD und Schwerpunkt stimmen, das Startgewicht von 4,2 kg läßt ausgezeichnete Flugeigenschaften erhoffen.

Die Maschine wird im F-Schlepp problemlos auf Höhe gebracht. Nach dem Ausklinken will ich den Segler austrimmen - aber das ist gar nicht nötig! Ich kann die Hände vom Sender nehmen, und das Modell geht schnurgerade



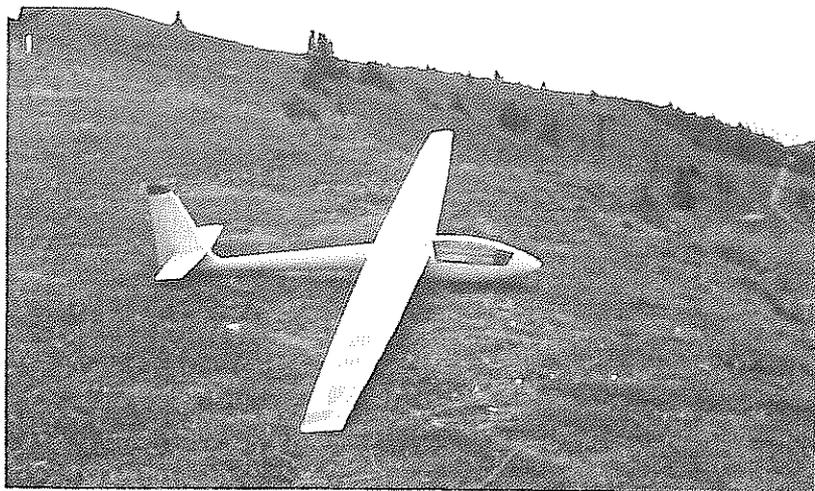
Herwig Liensberger  
ASKÖ-SGS Spittal

auf Strecke. Der Gleitwinkel ist phantastisch, das Modell kommt direkt und doch weich auf alle Ruder. Nachdem ich die Querruderdifferenzierung etwas vergrößert habe, liegt der Segler satt in den Kurven und im Kreis. Den Kreis fliegt das Modell nach dem Einleiten ohne hineinzufallen oder herauszudrehen allein zu Ende.

Nun leicht angedrückt, zwei Loopings, das Modell zieht mit sattem Rauschen im Tiefflug über die Piste, Steilkurve, Klappen heraus, und fast im Schrittempo setzt das Modell auf.

Ich bin begeistert!

Fazit: Ein Großsegler mit faszinierendem Erscheinungsbild, ausgezeichneten Flugeigenschaften und das zu einem vernünftigen Preis. ☆



# ASW 15B

von Wanitschek



Bei dem Segelflugmodell ASW 15 B (im Maßstab 1:4) handelt es sich um ein Produkt der deutschen Firma Wanitschek.

Der Baukasten enthält einen weiß eingefärbten GFK Rumpf und Styroporflächen, die mit Abachiholz beplankt sind. Weiters gibt es fertige Höhenleitwerke, Kleinteile (Ruderhörner, Gabelköpfe und Anlenkmaterial) sowie einen übersichtlichen Bauplan und eine etwas dürftige Bauanleitung.

Der Rumpf ist sehr sauber gearbeitet (weist keinerlei Blasen oder Risse auf!), und man kann, bedingt durch seine glatte Oberfläche, von einer Super-Qualität sprechen.

Die Fertigflächen und Leitwerke weisen durch die Abachibepankung eine sehr hohe Festigkeit auf. Es ist lediglich notwendig, die Randbögen fein zu verschleifen.

Im Rumpf wird die Steckverbindung für die Tragflächen und die Achse für den Winkelhebel eingeharzt und mit Glasfasern vermischem Harz im Rumpf vermufft (sehr wichtig!). Zum Einharzen des Steckzeuges auf keinen Fall einen Schnellkleber (sog. 5 Minutenkleber) verwenden, da diese Klebestellen bei hoher Temperatur weich werden, und eine Festigkeit nicht mehr gegeben ist.

Die Fertigflächen und die Leitwerke wurden dann mit einem feinen Glasgewebe 27g/dm<sup>2</sup> laminiert. Vor dem Aufziehen der Glasmatte ist es unbedingt notwendig, die Flächen und Leitwerke mit einem Porenfüller zu streichen, um eine Blasenbildung zu verhindern. Ich habe die Flächen und Leitwerke zweimal mit Porenfüller gestrichen und kleine Risse im Holz mit einem Holzkitt ausgebessert. Nachdem der Anstrich

getrocknet war, wurde die Oberfläche mit einem Glaspapier (Körnung 400) leicht geschliffen. Anschließend wurden die Flächen und Leitwerke mit einem 2 K Lack gestrichen.

Diese Oberfläche wurde dann mit einem Glaspapier (Körnung 400) wieder leicht aufgeschliffen.

Nach Beendigung dieses Arbeitsganges wurde zuerst die untere Seite der Flächen und Leitwerke mit einem dünnen Harz eingestrichen und ein Glasgewebe 27 g/dm<sup>2</sup> aufgelegt. Dabei muß unbedingt beachtet werden,

daß mit einer Spachtel das überschüssige Harz von der Glasmatte entfernt wird, um so Gewicht einzusparen. Es soll lediglich die

Struktur der Glasmatte mit Harz ausgefüllt sein! Nachdem das Harz trocken war, schliiff ich die Überreste der Glasmatte ab. Es

erfolgte das Laminieren der Flügeloberseite. Dabei muß

Bedacht genommen werden, daß die Gelenke der Störklappen vorher mit einem Sprühöl oder Trennmittel

vorbehandelt werden, um so ein Verkleben durch eventuell eindringendes Harz zu verhindern.

Nachdem die Tragflächen und Leitwerke laminiert waren und das Harz gut getrocknet war,

wurden sie mit einem Naßschleifpapier, Körnung 500, geschliffen. Sodann wurden die Tragflächen

und Leitwerke in der Spritzbox eines Autolackierers mit einem Spritzkitt besprüht und getrocknet.

Nachdem der Spritzkitt getrocknet war, wurde er mit einem Naßschleifpapier aufgeschliffen, und es erfolgte dann die Spritzung

der Flächen und Leitwerke mit einem 2 Komponentlack.

Im Rumpf selbst wurde zwischen den Flächen ein Servobrett mit zwei Becker Servos US 600 einge-

harzt (Querruder und Störklappen). In der Vorderseite des Rumpfes wurde ein Servobrett als Versteifung eingeharzt und darin zwei Servos, Becker US 600 eingeschraubt (Seite, Höhe).

Die Flosse des Seitenruders ist mit zwei Stahlseilen angelenkt.

Durch die doppelte Anlenkung ist das Seitenruder völlig spielfrei.

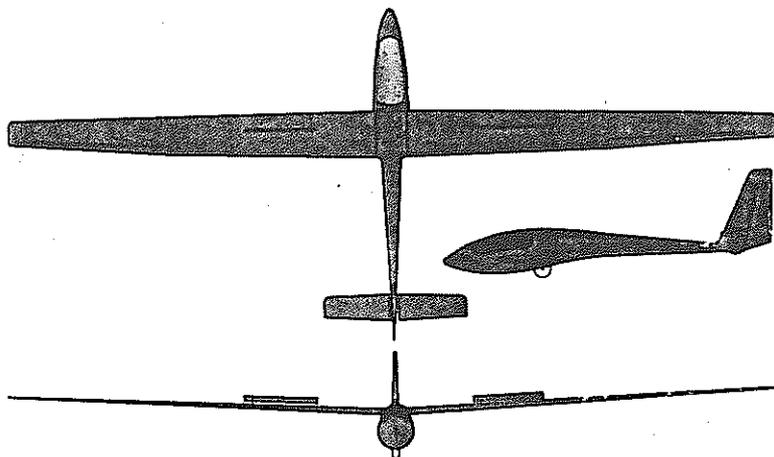
Beim Auswiegen des Modells mußte ich feststellen, daß in der Rumpfspitze ein Ballast von etwa 900 g notwendig war. Ich habe mir dabei insofern geholfen, daß ich für den Empfänger einen 1800 mA Akku verwendete, der immerhin bereits ca. 300 Gramm wiegt.

Bei einer anschließenden Abwaage der ASW 15 B mußte ich feststellen, daß diese 4800 Gramm wog. Dieses Gewicht konnte mich jedoch nicht beunruhigen, weil ich aus Erfahrung weiß, daß Großsegler mehr Gewicht brauchen, um gut zu fliegen.

Das Modell wurde am Hang zusammengebaut und bei leichtem Wind gestartet. Ich war sehr beeindruckt, wie ruhig der Vogel in der Luft lag und welchen guten Gleitwinkel er hatte. Da es zu diesem Zeitpunkt lediglich auf der Hangkante trug, konnte über das Flugverhalten beim Kunstflug bis jetzt keine Aussage gemacht werden. Dies wird jedoch bei besserer Witterung nachgeholt werden.

Abschließend möchte ich feststellen, daß die ASW 15 B von der Firma Wanitschek ein echter "Hit" unter den Großseglern ist. Es ist nicht nur eine sehr gute Qualität des Baukastens vorhanden, es stimmt auch das Preis-Leistungsverhältnis.





☆☆☆

Die einzige Schwachstelle war die etwas magere Bauanleitung.

**TECHNISCHE DATEN :**

Spannweite	3750 mm
Rumpflänge	1570 mm
Flügelfläche	67,1 dm <sup>2</sup>
Gewicht	4800 g (mit GFK-beschichtung!)
Fernsteuerung	Microprop PCM Professional Seite, Höhe, Quer- ruder, Störklappen
Ladenrichtpreis	ca. S 4000,-

# Airfly-Modelle

## Hobby Shop

im Alleinvertrieb von:

Maislinger  
GROSS- UND EINZELHANDEL  
BINSENGASSE 5  
A-5111 BÜRMOOS/SALZBURG  
TELEFON 06274/78 9 54  
TELEX 63 26 43 lob a

Händlernachfrage an Hobby Shop

Verkauf W, NÖ, BGLD, STMK, KRTN

## AEROPLAN

Ing. Peter Katovsky  
Gartengasse 12  
A-2326 Maria Lanzendorf (Wien)  
Telefon 02235/73 0 64

Verkauf Salzburg  
**Hobby Sommer**  
Ignaz-Harrer-Straße  
A-5020 Salzburg  
Telefon 0662/34 3 47

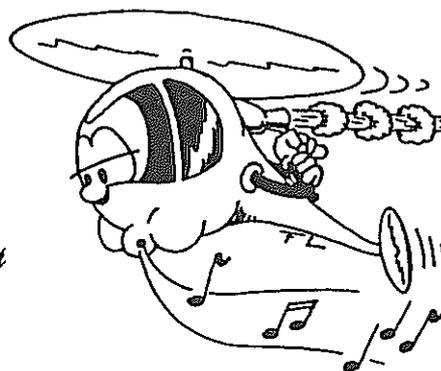
EIN FROHES WEIHNACHTSFEST  
UND FÜR DAS NEUE JAHR ALLES GUTE,  
VERBUNDEN MIT DEM DANK FÜR IHR VERTRAUEN  
UND DEM WUNSCH AUF WEITERE ANGENEHME ZUSAMMENARBEIT

## SCRIPTURA BÜROSERVICE

1050 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4  
Telefon 95 12 23, 95 12 24

# Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breiner



Liebe Hubschrauberfreunde !

Ab sofort findet Ihr in "prop" eine nagelneue Kolumne: *Pitch-aktuell* für alle Freunde des technischen "Monsters" Modellhubschrauber. In dieser Kolumne möchte ich Euch mit Testberichten, Informationen aus dem In- und Ausland, technischen Feinheiten und neuem Zubehör "verwöhnen".

Diese Kolumne PITCH-AKTUELL wird nicht über Wettbewerbe oder andere Veranstaltungen berichten, dieses ist Angelegenheit des Fachreferenten für F3C, Gerhard Lustig.

In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß bei der Lektüre. Wenn Ihr übrigens Vorschläge, Tips etc. habt, dann schreibt mir bitte.

Herzlichst Euer

Pitch-aktuell Schreiberling

Dr. Breiner

## Heli-Star von Schlüter



Der bekannte deutsche Hubschrauberkonstrukteur, Ing. Dieter Schlüter, brachte vor einem Jahr einen Nachfolger für den beliebten "Bell 222", den Heli-Star heraus. Im Verlauf des jahrelangen Bell-Einsatzes (seit 1977) ergaben sich eine Reihe von Änderungen und natürlich Verbesserungen, die alle im Heli-Star ihren Niederschlag gefunden haben. Im Folgenden möchte ich diese "Neuheiten" ein wenig skizzieren:

Im Heli-Star finden sich daher

- \* ein fertig gestanzter Holzvorbau für die Aufnahme der RC-Anlage (inklusive Kreisel)
- \* ein beiderseitig verwendbares Kunststoff-Zahnrad als Untersetzung zum Hauptrotor
- \* ein abgestütztes Heckrohr
- \* ein fertig gestanztes Aluminium-Seitenleitwerk
- \* ein fertig gespritztes Gebläsegehäuse
- \* eine neue Kabinenhaube (in ähnlicher Form wie beim Superior)
- \* ein neuer Hauptrotorkopf, der an allen wichtigen Punkten kugelgelagert ist
- \* eine doppelt kugelgelagerte Fliehkraftkupplung
- \* ein serienmäßiger Autorotationsfreilauf
- \* und der Heckrotorausgleich erfolgt nicht mehr mechanisch sondern elektronisch.



Wie wir also erkennen können, hat sich beim Heli-Star einiges getan.

Nun zum Baukasten selbst. Alle für den Bau des Modellhubschraubers notwendigen Teile sind, den einzelnen Baustufen entsprechend, bereits in nummerierten Kunststoffsäckchen abgepackt. In Verbindung mit der Bauanleitung und den Explosionszeichnungen ist dieses Modell auch für den Anfänger baubar.

Wie geht der Bau des Heli-Stars vor sich ?

Man beginnt zunächst mit dem Bau des Chassis mit allen "Innereien", wie Kunststoffhebeln etc. Der Hauptrotorstrang wird dann aus zum Teil schon vormontierten Teilen zur kompletten Einheit zusammengesetzt und diese Einheit schließlich im Chassis eingeschraubt. Es wird dann das abgestützte Heckrohr und der Kegelradantrieb für den Heckrotor montiert. Der nächste Schritt ist schließlich die Fertigstellung des Antriebsmotors mit Gebläse- rad, Kupplungsglocke und Startwelle (wichtig: genaue Justierungsarbeiten sind hier unerlässlich

ansonsten wird der Heli im Betrieb "zerbeutelt" !). Diese Antriebseinheit wird dann ebenfalls im Chassis eingebaut. Anschließend geht es zum Bau des Holzvorbaues für die Anlage. Man kämpft sich weiter zum Bau des Heckrotorgetriebes und dessen Montage am Rumpf durch. Auch der Tank findet seinen vorbestimmten Platz in den Rumpfplatinen. Weiters geht es zur Montage des Hauptrotors, der Rotorblätter, und zu guter Letzt wird noch die Kabinenhaube aus zwei Tiefziehteilen ausgeschnitten und verklebt. So, und nun werden die verschiedenen Steuergestänge eingebaut und dann beginnt das Justieren. Als sehr nützlich erweisen sich bei allen Justierarbeiten die Einstellwinkellehre und die Hauptrotoreinstellhilfe von Schlüter.

Wie fliegt der Heli-Star ? Ich habe in meiner Testmaschine ein breites Trainingslandegestell verwendet. Der Rotorkopf kann so eingestellt werden, daß der Heli auf Steuerkommandos sehr schnell anspricht. Ich stellte ihn ein, daß er, in Verbindung mit

zusätzlichen Gewichten auf der Stabilisierungsstange, sehr ungiftig reagiert. Das Schweben ist eine echte Freude und bald im Griff des Piloten. Selbstverständlich ist der Heli-Star voll kunstflugtauglich und kann mehr als der gute "alte" Bell 22 Trainer.

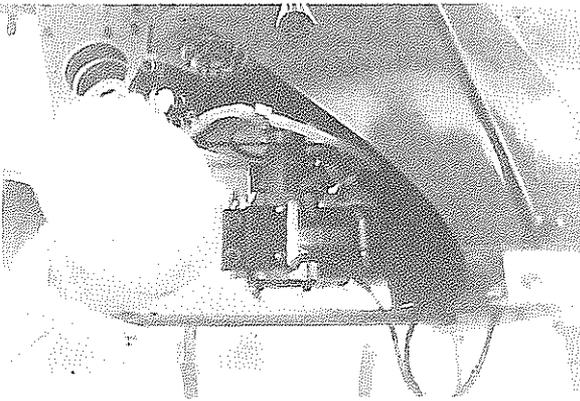
#### Zusammenfassung:

Der Heli-Star von Schlüter ist keine direkte Neukonstruktion, sondern ein in seinen Details jahrelang bewährtes Gerät. Der Hubschrauber ist für den Anfänger wie für den Experten gleich gut geeignet. Der Bau ist unproblematisch und die Qualität der Teile ausgezeichnet. Im Flugverhalten sind von Gutmütigkeit bis Giftigkeit, je nach Piloten können, keine Grenzen gesetzt.

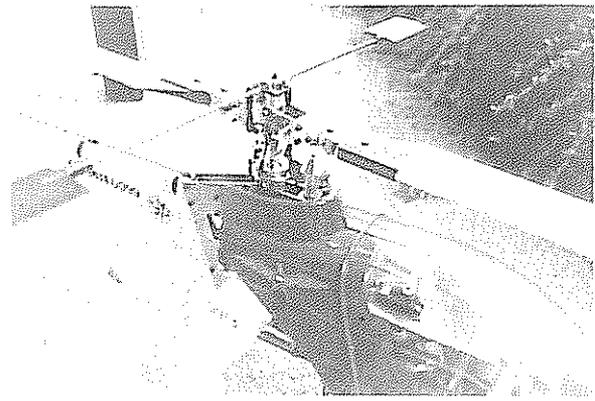
Er ist ein echter Star -  
der Heli-Star !

#### TECHNISCHE DATEN :

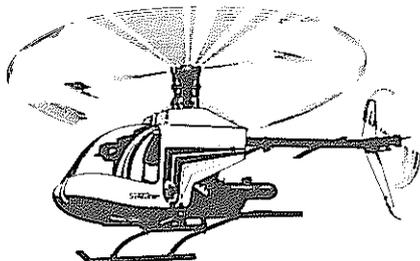
Hauptrotordurchmesser	1320 mm
Abfluggewicht	4,6 kp
Motor	10 cm <sup>3</sup>
Fernsteuerung	Roll-, Nick- Pitch- servo, Motordrossel, Heckrotor, Kreisel
Ladenrichtpreis	S 9800,-



Ein Blick auf die Antriebseinheit  
(Webra 61, Champion)



Sehr gut ist der neue Rotorkopf erkennbar



# Schlüter

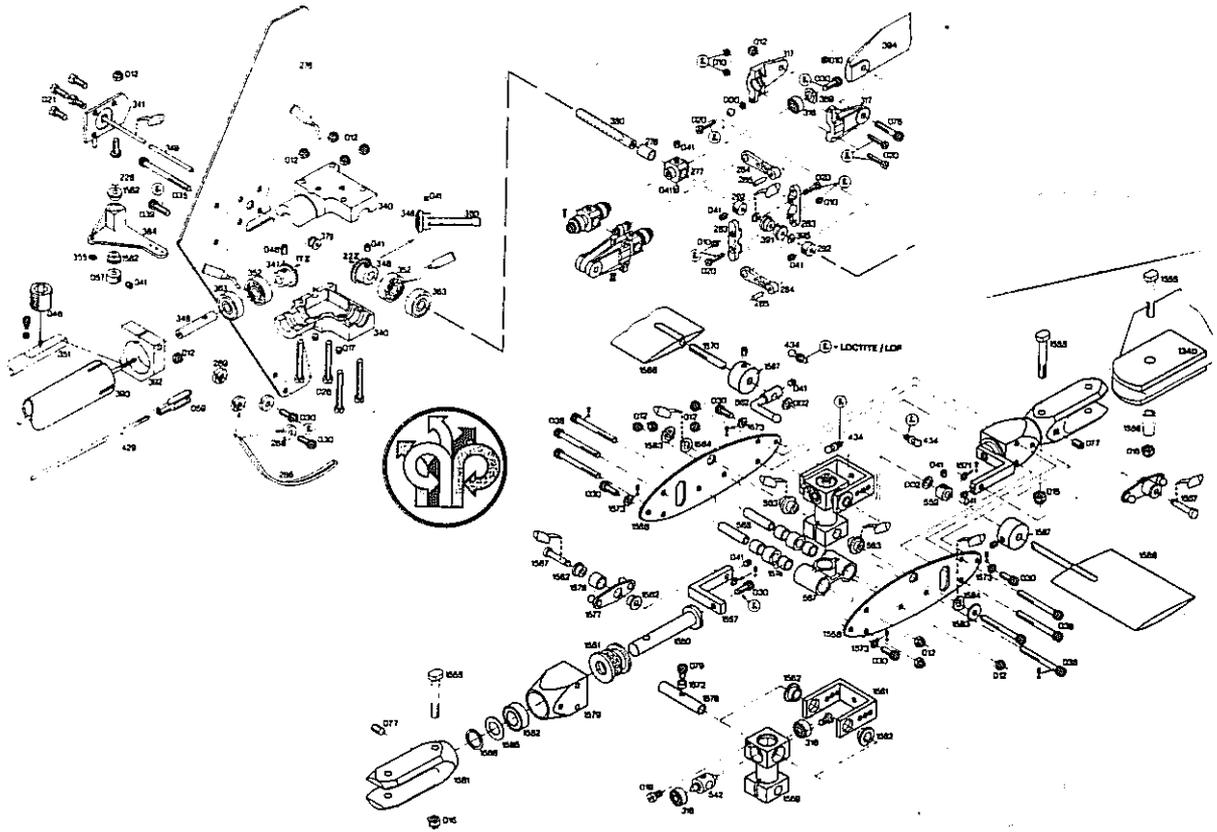
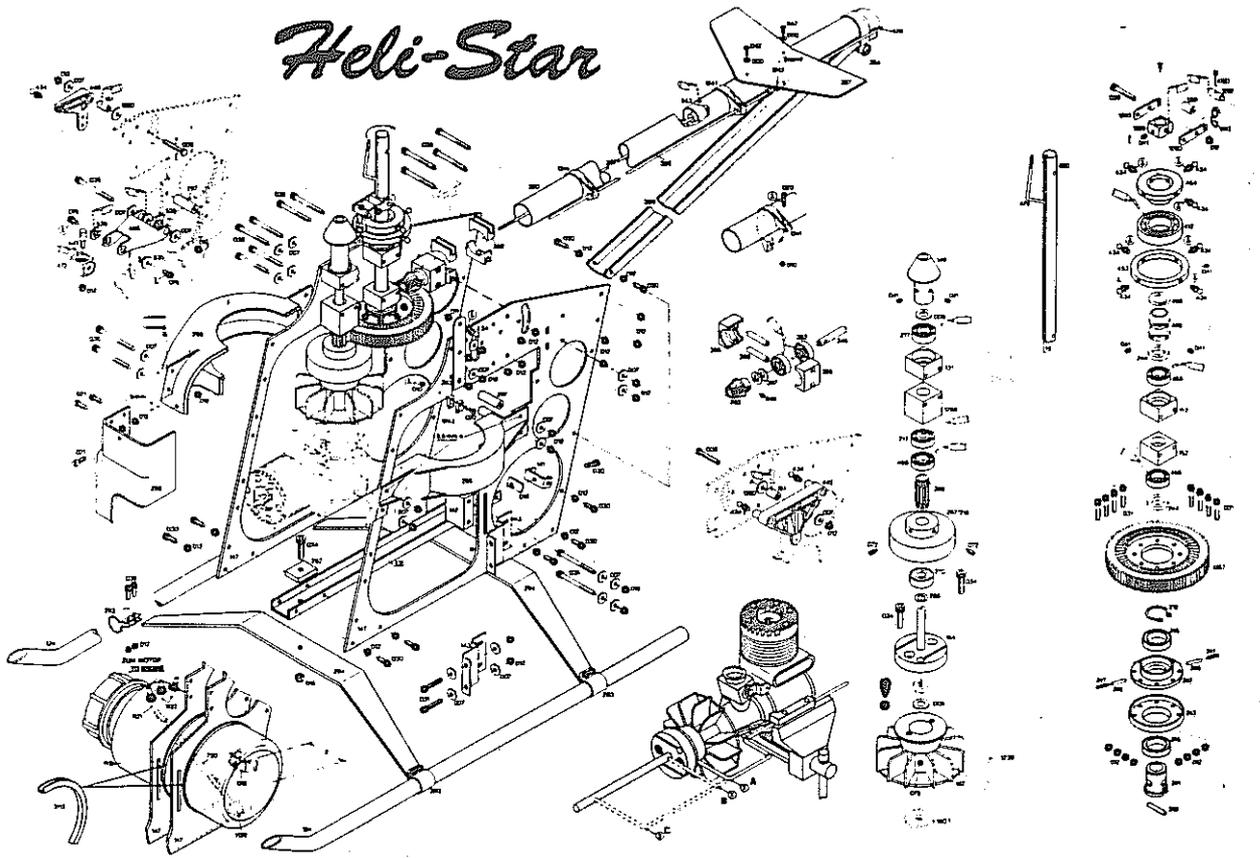
## RC-Helicopter

Bezugsquellennachweis:

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

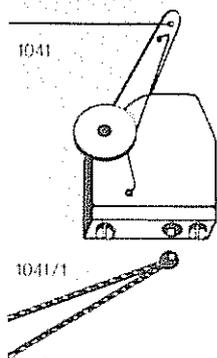
Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61  
A-1235 WIEN, Telex 133875

# Heli-Star





## Graupner



### Auslinkvorrichtung für Hochstart

Dieser robust aufgebaute Präzisionsenteil ist konstruktiv so ausgelegt, daß ein RC-Flugmodell selbst beim Ausbrechen sicher von der Hochstartleine durch Betätigung des vorgesehenen Servos getrennt werden kann.

Die Kugel der mit dem Hochstartseil verbundenen Seilschlinge wird in die Bohrung der im Rumpf eingebauten Auslinkvorrichtung gesteckt und rastet selbsttätig ein. Beim Hochstart entsteht keine Belastung des Servos durch den Zug der Hochstartleine. Die Auslösung erfolgt über ein Servo, eventuell gekoppelt z.B. mit Landeklappen. Kurzer Auslöseweg. Der Auslösehebel ist mit einer Feder in der Einraststellung gesichert.

Die Auslinkvorrichtung ist auf nationalen und internationalen F3B-Wettbewerben seit Jahren im Einsatz und hat sich hervorragend bewährt.

Eine äußerst praktische und vor allem sichere Sache für den Modellflieger!

Ladenrichtpreis S 199,-

Ersatzteil - 2 Seilschlingen mit Kugel

Ladenrichtpreis S 48,-

## Im Schaufenster

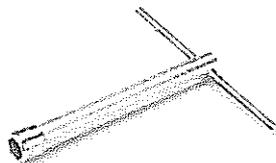


### Glühkerzenschlüssel

Lange Ausführung, nutzbare Schlüssellänge ca. 80 mm. Schlüsselweite 8 mm mit Klemmung zum Festhalten der Glühkerze.

Ein sehr massiver Kerzenschlüssel, der in keiner Startbox fehlen sollte!

Ladenrichtpreis S 62,-



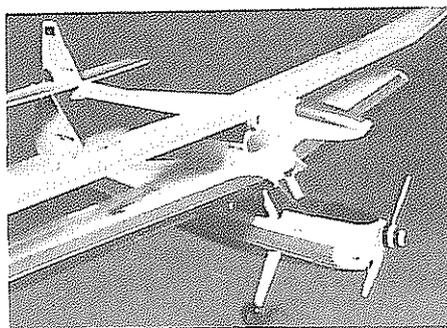
### RÖDEL MODELL

Liefert die letzten Neuheiten 1985 aus:

Das Schleppmodell MULI und den Mehrzwecksegler OKAY.

Im Bild der Muli mit seiner Seglerlast Okay.

Ladenrichtpreis: Muli S 3990,-  
Okay S 1990,-



RPM -

eine asiatische Firma greift auch nach Österreich.

Angeboten werden Fertigmodelle, fertig in dem Sinn, daß auch das Finish bereits fertig ist.

Generalimporteur ist die Firma Gerd Kirchert ((GK) in Wien.

## microprop

### SICHERHEITS-STROMVERSOR- GUNGSSYSTEM für FERNSTEUER- EMPFÄNGER

Mit diesem Stromversorgungssystem wird eine der letzten noch verbliebenen Sicherheits-Lücken geschlossen, die sogar beim Betrieb von PCM-Fernlenkanlagen bestehen. Ein Totalausfall der Stromversorgung der Empfangsanlage bedeutet auch bei der PCM-Fernsteuerung den Totalverlust des Modells.

Mit dem SDVS-System wird dies durch Verwendung von zwei Empfänger-Akkus, die über eine Akku-Weiche unabhängig an den Empfänger geschaltet sind, vermieden.

Bei der Auswahl der Empfänger-Akku sollte beachtet werden, daß der Reserve-Akku zumindest 30% der Akkukapazität des Haupt-Akkus aufweisen sollte (z.B. Haupt-Akku 1200 mAh/ Reserve-Akku 500 mAh).

Wird nun der Haupt-Akku während des Flugbetriebes leer, wird elektronisch (ohne mech. Schaltkontakte oder Relais) auf den Reserve-Akku umgeschaltet. Dies geschieht ebenso, wenn ein Akku durch Kabekbruch oder ähnliches nicht mehr in der Lage ist, Strom zu liefern.

Gleichzeitig hat die Akku-Weiche noch die Möglichkeit über zwei eingebaute Steckerbuchsen diesen Umschaltvorgang entweder durch die Dioden-Anzeige DA-1, die bei Stromentnahme aus dem Reserve-Akku aufleuchtet, oder durch die Batterie-Alarmgeräte BW 2-P oder BW 3-M anzuzeigen.

Die Batterie-Alarmgeräte zeigen den Umschaltvorgang durch eine Leuchtdiode optisch sowie durch einen Piezo-Schallgeber auch akustisch durch Intervallton an. Das gesamte System ist sehr klein und leicht, sodaß die Anwendung sogar in Kleinmodellen möglich ist.

**AKKUTESTER von HAAS  
RC - MODEL SHOP**

Der Akkutester hat für alle RC-Piloten echte Vorteile:

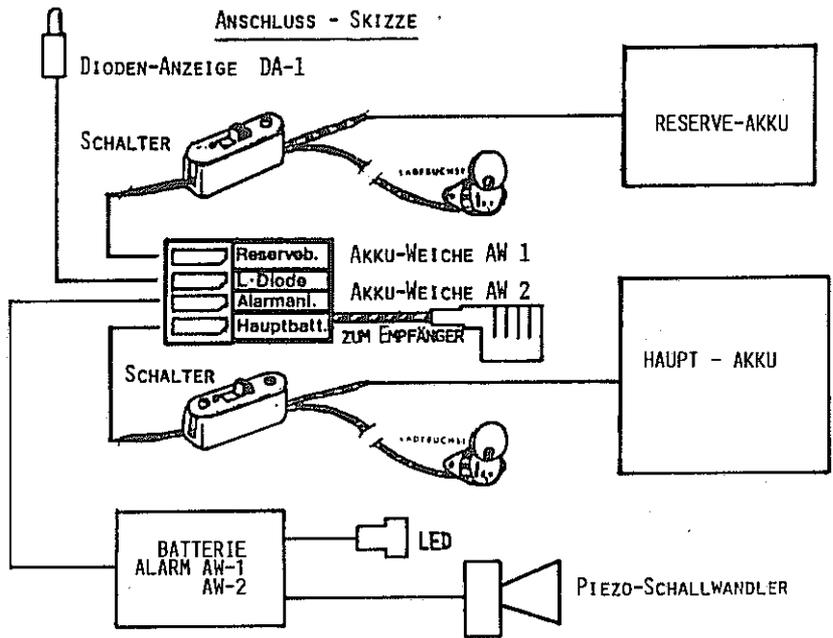
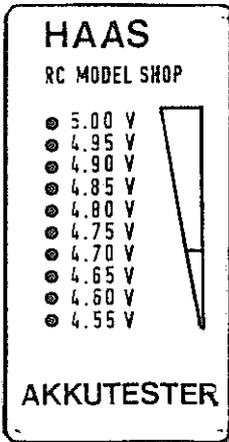
- \* genaue Spannungsanzeige in fünfhundertstel Voltschritten
- \* Spannungsmessung unter Belastung (250 mA)
- \* zur Fernsteuerung passendes Kabel und Stecker (kein Spannungsabfall durch Krokoklennen)

Der Akkutester soll nach jeder Landung zum Akku-Check eingesetzt werden. Die grünen Leuchtdioden geben dabei Auskunft über die verbleibende Betriebszeit.

Das Gerät ist bereits jahrelang erprobt und eine österreichische Entwicklung.

Alleinvertrieb durch die Firma Haas, Wiesengasse 2a, 2544 Leobersdorf.

Ladenrichtpreis S 480,-  
(mit Kabel)



**TECHNISCHE DATEN :**

	Akku-Weiche AW 1	Akku-Weiche AW 2
Betriebsspannung:	4,8 Volt	6 Volt
Dauerbelastung ohne Kühlung:		
Hauptakku:	2 Ampere	3 Ampere
Reserveakku:	2 Ampere	2 Ampere
Gehäuseausmaße (LxBxH) :	38x25x15 mm	38x25x15 mm
Gewicht in Gramm :	15 Gramm	16 Gramm
Ladenrichtpreis :	S 340,-	S 375,-

**webra ELECTRONIC**

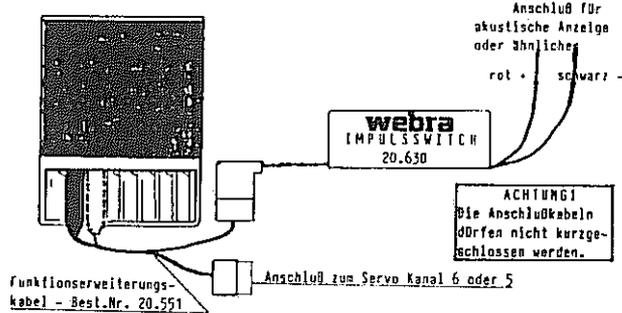
**IMPULSSWITCH**

Bestell Nr. 20.630

Mit diesem elektr. Schalter kann beim PCM-Empfänger der bei failsafe oder bei Powerfail auftretende Impuls zu einer Sonderfunktion umgewandelt werden.

Der Anschluß erfolgt über das FUNKTIONSERWEITERUNGSKABEL-Best.Nr. 20.551 am PCM-Empfänger wie folgt:

- bel FAILSAFE - an der Buchse FS/6
- bel POWERFAIL - an der Buchse PF/5



Als Sonderfunktionen können bis 7A betrieben werden:

- \* akustische Einrichtung (Pipstön etc.)
- \* Blitzlicht
- \* GIDNäpchen
- \* Ähnliches welches zur Wahrnehmung dient

**BEISPIEL:**

Ein Flugmodell landet nicht mehr kontrollierbar in unübersichtlichen Gelände. Der PCM-Empfänger ist in failsafe-Position (dies kann durch ausschalten des Senders erreicht werden) so wird bei der Buchse FS ein Impuls freigegeben welcher über den Impulsswitch in Verbindung mit einem Alarmgeber einen laut hörbaren Pips- oder Pfeifton bewirkt. Das Auffinden des Modells wird dadurch wesentlich erleichtert.

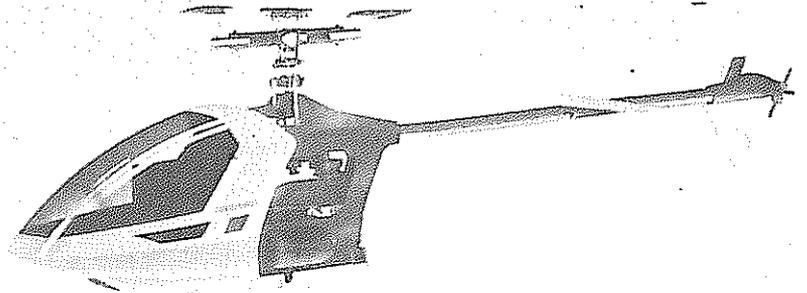
Ein weiteres Beispiel: Ist der PCM-Empfänger im Powerfail kann der freigegebene Impuls an der Buchse PF zu einer sichtbaren Anzeige verwendet werden. (Blitzlicht).

Ladenrichtpreis S 210,-





ANKÜNDIGUNG !



## "SHUTTLE"

Ein fertig montierter Hubschrauber mit kollektiver Steuerung und Autorotation !

**prop** wird in Kürze in der neuen Hubschrauberkolumne "pitch-aktuell" darüber ausführlich berichten.

Der Ladenrichtpreis wird S 6990,- sein, wobei auch der Motor (Webra Speed 28) schon eingeschlossen ist.

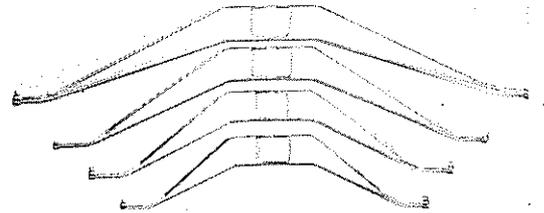
FERTIGFAHRWERK bei



GK hat Fertigfahrwerke für verschiedene Modellgrößen der englischen Firma **POWERMAX** im Programm. Die Fahrwerke sind fertig verlötet, verzinkt und mit Radbefestigungsmuttern versehen.

Eine feine Sache !

Ladenrichtpreis ab S 117,-



# MOTOREN

Bei den Motoren bleiben wir in dieser Ausgabe in Europa und rufen uns wieder einmal den Kleindiesel TAIFUN-HOBBY von Graupner in Erinnerung.

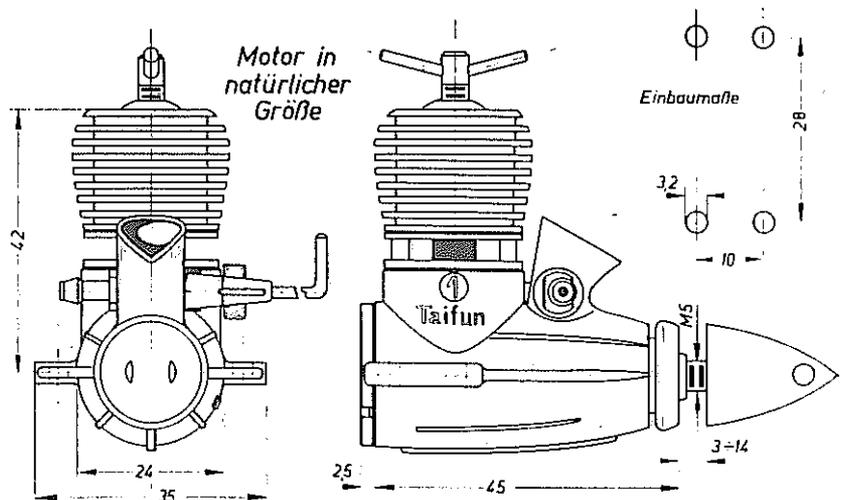
## Technische Daten des Taifun-Hobby 1959

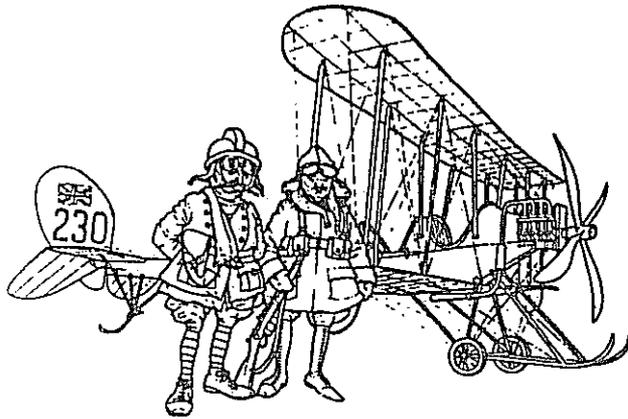
Bohrung	10,4 mm
Hub	11,5 mm
Hubraum	0,98 ccm
Gewicht	91 g
Höchstleistung	0,113 PS bei 13 600 U/min
Hubraumleistung	115 PS/liter
Leistungsgewicht	1,24 PS/kg
Verwendeter Treibstoff bis 16 000 U/min:	WIK-Super
über 16 000 U/min:	Webra-Spezial

### Propellerdrehzahlen:

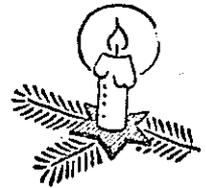
15 x15 Aero-Plastik	9 000 U/min
20 x10 Super-Nylon	9 600 U/min
18 x15 Super-Nylon	10 300 U/min
18 x10 Super-Nylon	12 700 U/min
15 x10 Super-Nylon	15 600 U/min
15 x 7,5 Star Holz	16 200 U/min
13,5x 7,5 Aero-Plastik	16 500 U/min

Hersteller: Johannes Graupner, Kirdsheim/Teck  
Preis: DM 28,60.





# Oldtimer - Ecke



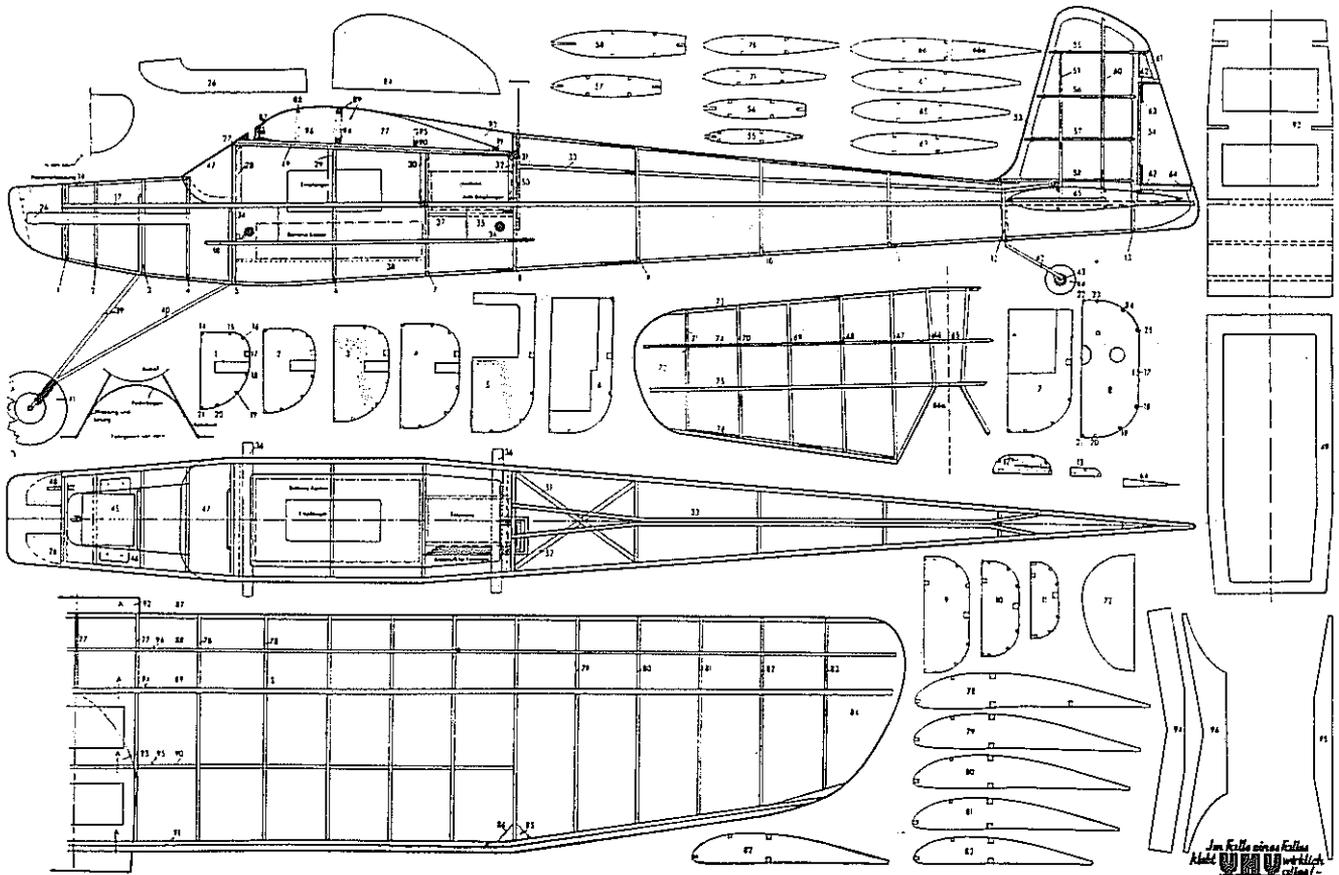
Aus dem Jahre 1958 zeige ich diesmal den "RADIO-AERONAUT" von Helmut Stich, eine Motormaschine mit folgenden Daten:

Die Spannweite beträgt 1600 mm, und der Rumpf hat eine Länge von 1140 mm. Der Gesamtflächeninhalt beträgt 40,8 dm<sup>2</sup>.

Als Tragflächenprofil wurde das Gö 387 verwendet.

Der verwendete Motor war ein 2,5 cm<sup>3</sup> Diesel- oder Glühkerzenmotor und das bei der Spannweite von 1600 mm.

„Radio-Aeronaut“ von Helmut Stich





A

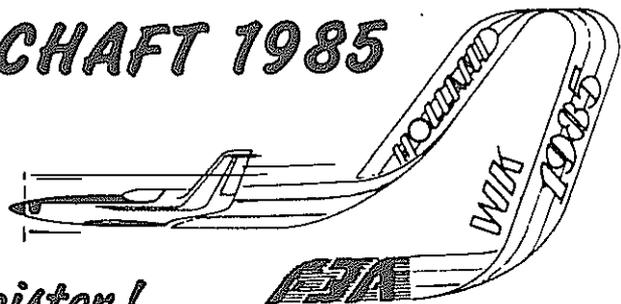
MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

# ABC

# F3A-WELTMEISTERSCHAFT 1985

## in Flevohof / Holland



**Hanno Prettner wieder Weltmeister!**

**Österreichs Nationalteam belegte Platz 4**

Bericht von Weltmeister  
Hanno Prettner

Der Höhepunkt des heurigen Kunstflugjahres war die F3A-Weltmeisterschaft, die vom 8. bis 14. September in Flevohof/Holland ausgetragen wurde. Flevohof liegt ca. 8 m unter dem Meeresspiegel, im entwässerten Neuland, welches in Jahrhunderten der Nordsee abgerungen wurde.

Das österreichische WM-Team setzte sich heuer nur aus 6 Personen zusammen, wobei Hanno Prettner als Teilnehmer und Mannschaftsführer agierte. Die weiteren Nationalteam Mitglieder waren Heinz Kronlachner (mit Freundin Martina Berger als Helferin) und Hermann Kowarz (Starhelfer Salzburgs Computerspezialist Oswald Hajek).

Im Juli gelang es Hanno Prettner mit dem holländischen Modellflugfreund Teijs de Wart Kontakt aufzunehmen, der mit einer Curare 20 im Reisegepäck, Urlaub in Kärnten machte. Nach einigen Briefen war es perfekt, daß das österreichische Nationalteam den Modellflugplatz von "Crash" in Volendam für das WM-Intensivtraining benützen konnte. Absolut freies Land und extrem starker Wind waren die Bedingungen, die wir bei der Ankunft in Holland nach einer ca. 1350 km langen Anreise per Privat-PKW vorfanden. Nochmals Dank an alle Crash-Clubmitglieder, die uns wahre holländische Gastfreundschaft zeigten und sich mit Original Edamer Käse (5 km von Volendam) zur Begrüßung einstellten. Nach Interviews von Weltmeister Hanno Prettner für das lokale Fernsehen und die Tageszeitungen, wurde das Training als optimal betrachtet, da alle unsere Piloten sich bestens auf den starken Querwind (Windstärke 5 bis 6) einfliegen konnten.

Am Sonntag wurde zum WM-Ort Flevohof übergewechselt und nach Begrüßung schon angereister Teilnehmer, die ca. 8 km entfernten Bungalows bezogen, die während der WM zu einem Vorbereitungs- und Servicecenter mit zwei Schlafstellen umfunktioniert wurden. Angenehm war, daß man direkt mit dem Auto zufahren konnte und die meisten Nationen im Umkreis von 300 m einquartiert waren, um Freundschaften zu knüpfen.

Die offizielle Senderkontrolle und Modellabnahme war für alle österreichischen Piloten problemlos, und in allen Modellen wurde von der techn. Kommission nach versteckt und verbotenerweise angebrachten Kreiseln gesucht. Das Jagdfieber dieser Herren wurde von Kowarz geweckt, als sie den selbstgebastelten und im Schwerpunkt liegenden Metalltank sahen. Das ideale Versteck für einen Kreisel, aber nachdem keine elektrische Leitung darin mündete, wurde dieser Treibstofftank als solcher genehmigt.

Das offizielle Training, sowie die gesamte WM wurde wegen der 80 gemeldeten Teilnehmer aus 28 Nationen auf 2 Pisten geflogen, die etwa 600 m voneinander entfernt waren. Durch das nun zu fliegende Turnaround Kunstflug-Programm ergeben sich keine Überschneidungen von einer Piste zur anderen. Man hat lediglich darauf verzichtet, den 120° Flugsektor mittels Pylons zu überprüfen; der Großteil aller Teilnehmer flog daher (auch wegen des starken Seitenwindes) weiträumiger. Beim offiziellen Training konnte man schon die zum Favoritenkreis zählenden Piloten beobachten. Als Topfavorit galt wieder einmal

mehr der bereits 3-fache Weltmeister Hanno Prettner, der heuer, sämtliche von ihm geflogene Internationale Wettbewerbe souverän vor dem - ebenfalls zum Hauptfavoritenkreis zählenden - Welt- und Europameister Wolfgang Matt, gewinnen konnte. In starker Form waren natürlich auch alle Deutschen Piloten (Lossen, Schweiker und Hoppe), die Japaner (Naruke, Suzuki und Hatta), die Amerikaner (Brown, Frackowiak) und der Kanadier Kristensen.

Zu Beginn des 1. Durchganges gab es also etliche Favoriten, die den Sprung auf's Stockerl schaffen konnten. Für die Österreicher war die Ausgangsposition nicht ideal, da heuer Österreichs Chefpunkrichter Heinz Freund wegen Terminkollision seine Teilnahme absagen mußte und an seine Stelle der Punkrichter von Liechtenstein nominiert wurde.

Das Wetter war wechselhaft, und auch bei der feierlichen Eröffnung blies ein starker und empfindlich kalter Wind. Es besserte sich lediglich im 2. und 3. Durchgang; der 4. Durchgang und



Die österreichische Mannschaft bei der Eröffnungszeremonie.  
V.l.n.r.: Kowarz, Hajek, Hanno Prettner, Martina Berger, Kronlachner, Hans Prettner.

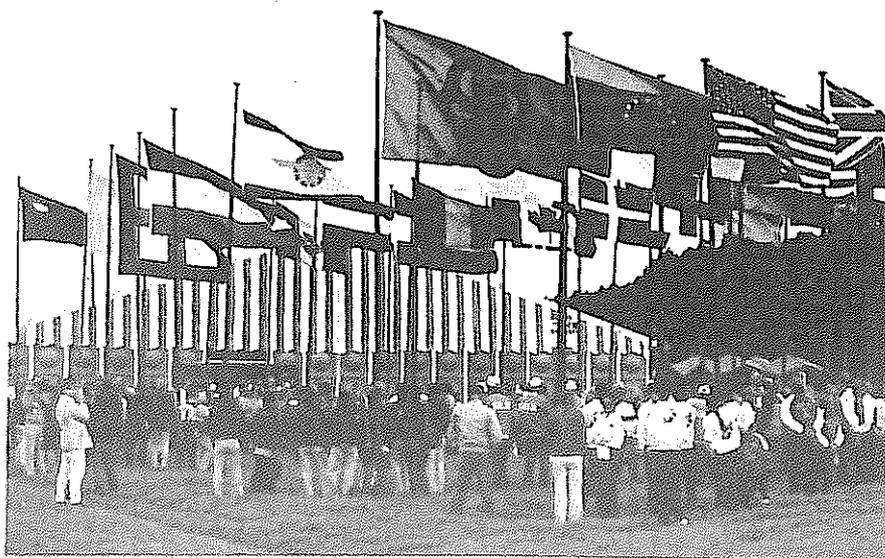
die beiden zu fliegenden Finaldurchgänge konnten zwar ohne Regen, aber dafür mit böigen Seitenwindspitzen bis zu 17 m/s absolviert werden.

Nach dem Ende des 1. Durchganges gab es folgendes Bild: Prettnner lag mit 1000 Punkten in Führung, vor Matt 959, dem Japaner Hatta 933, und dem Deutschen Lossen 930 und dem Japaner Naruke mit 926 Punkten. Alle Flüge und Verschiebungen innerhalb der Qualifikationsdurchgänge zu schildern ist unmöglich, deshalb der Stand am Ende der 4 Durchgänge (3 davon gewertet): Hanno Prettnner führt mit dem erreichbaren Punktemaximum von 3000 vor Matt 2958, Lossen 2860, Naruke 2817, Kristensen 2800, Schweiker 2800, Hoppe 2792 und Brown 2767, diese waren zugleich auch die Finalteilnehmer. Hanno Prettnner konnte auf Grund seines Vorsprunges die beiden Finalflüge ohne Risiko in der gerissenen Rolle, Turns und Trudeln sicher absolvieren und mit 4998 Punkten seinen 4. Weltmeistertitel - übrigens den dritten in ununterbrochener Reihenfolge - erringen. Mit dieser Punktezahl blieb er lediglich um 2 Punkte unter dem erreichbaren Punktemaximum von 5000. Die Silbermedaille ging an Wolfgang Matt mit 4958 Punkten vor Bertram Lossen, der es auf 4838 Punkte brachte und der im Finale die Spannung erhöhte, als er im ersten Finalflug Pech hatte und dreimal auf der welligen Piste seinen Stolperstart wiederholen mußte; zudem folgte auch noch eine falsch geflogene Figur, doch im 2. Flug klappte dann alles wie geplant.

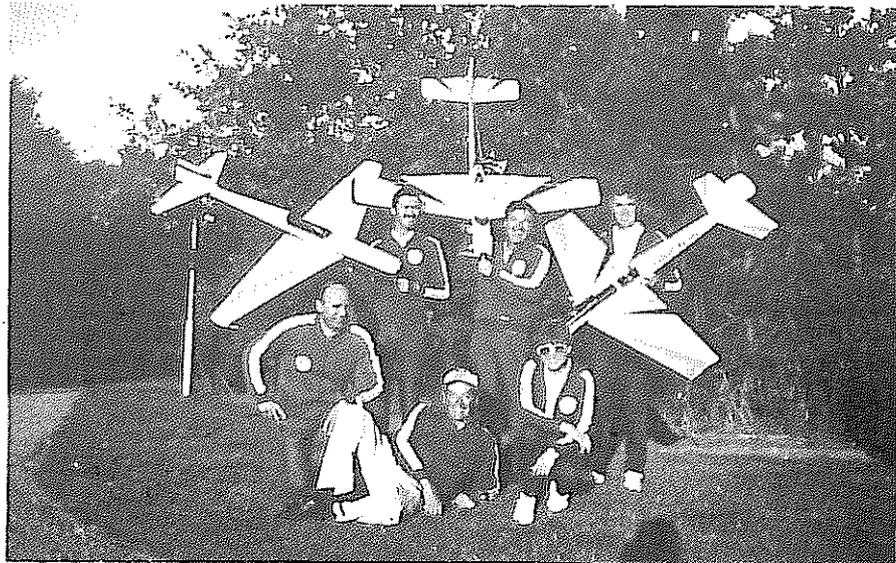
Die beiden Pisten bestanden aus nebeneinander gelegten 30x3 m großen Tartan-Kunststoffbelägen. Um eine 90x12 Piste zu erzeugen, gab es etliche Verlegungsstöße, die gepaart mit einem zu weit hinten montierten Zweibeinfahrwerk und dem Seitenwind für etliche Start - Motorabsteller und gebrochene Luftschrauben sorgten.

Dave Brown entledigte sich kurzerhand dieses Problems, indem er einfach quer zur Piste gerade in den Wind startete....

Hanno Prettnner flog sein neuestes Modell SUPRA-FLY, mit dem er - noch ohne Namen - das Int. Etrich Pokalfliegen gewann. Das 3,65 kg schwere Modell



Die Fahnenpracht bei der Eröffnungszeremonie



Die österreichische Nationalmannschaft: Stehend die Piloten Kowarz, Prettnner, Kronlachner; hockend die dazugehörigen Mechaniker Hajek, Prettnner, Martina Berger

ergab in Verbindung mit einer 11,5 x 10,5 Luftschraube und dem neuen Super Tigre S 61 ABC die leistungsstärkste Kombination dieser Weltmeisterschaft. Als Neuheit verwendete Prettnner eine neuentwickelte Kurbelwelle, die größte Leistung schon bei geringen Drehzahlen bringt. Prettnners Lärmmessungen lagen immer bei 100-102 dB. Die Trennschärfe der in der Supra-Fly eingebauten JR/Graupner 6014 PCM 18, war von großem Vorteil, da auf den beiden Pisten öfters gleichzeitig mit nur 2 Kanälen Differenz geflogen wurde. Matt flog seinen Joker mit Webra Longstroke und Webra Space Steuerung. Lossen hatte einen modifizierten Challenge mit OS

61 RC und JR/Graupner 6014 PCM 18.

Heinz Kronlachner - die Nummer 2 im österr. Team - erreichte den 17. Platz, wobei er in den Durchgangswertungen meistens um Rang 15 lag. Seine Dalotel 2000, die auch von etlichen Piloten eingesetzt wurde, war mit einem Enya 120 4-Takt ausgerüstet, der leistungsmäßig den meisten 2-Taktern ebenbürtig ist. Das Fluggeräusch mit seiner selbst entwickelten Luftschraube war extrem leise, und der Motor lief sicher durch alle Flugfiguren. Jedoch scheint, daß der 4-Takt Boom beim Kunstflug bereits wieder rückläufig ist, denn von den 8 Finalisten hatte nur Brown einen 4-Takter. Kronlach-

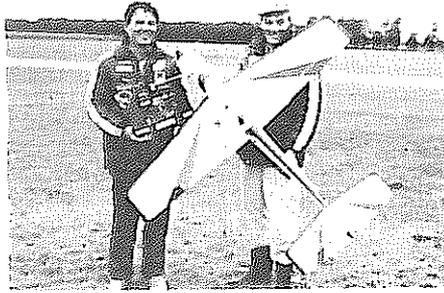
ner wurde somit zweitbesten Viertaktpilot; als Steuerung verwendet er eine Robbe PCM. Seine Flüge wurden von allen anerkannt, und manche meinten, er sei eigentlich der beste Viertaktpilot.....

Herman Kowarz wurde bei dieser WM unter seinem Wert geschlagen. An seinem Modell Challenge (gesteuert mit Simprop PCM) hatte er bereits während des Trainings Motorprobleme, die sich in einem rauen und harten Lauf äußerten. Durch Verringerung der Verdichtung wurde das Problem an seinem Webra Longstroke kurzfristig behoben, doch schon im ersten WM-Durchgang lief der Motor nur stotternd und stellte im 2. ganz ab. Durch Zusammenhelfen der gesamten Mannschaft und unter Mithilfe von Rõga Sprit und einer Super Tigre KW-Glühkerze, gelang es, daß der Motor im 4. Durchgang wieder volle Leistung hatte. Wegen des schlechten Wetters konnte sich Kowarz aber nicht mehr verbessern und blieb auf Rang 26 hängen. Mit problemlosen Flügen wäre ein Rang unter den ersten 20 erreichbar gewesen.

Mannschaftsweltmeister wurden unangefochten die Bundesrepublik Deutschland vor den Amerikanern.



Der schönste Augenblick in der Karriere von Hanno Prettnner: zum vierten Mal WELTMEISTER !



Das derzeitige Weltmeister-  
"Gespann": Hanno und Hans  
Prettnner mit SUPRA - FLY

Österreich belegte den phantastischen 4. Platz noch vor Kanada. Lediglich 300 Punkte haben zur Silbermedaille gefehlt; aber vielleicht klappt es beim nächsten Mal !?

Dem holländischen Aero Club - als Veranstalter dieser Weltmeisterschaft - sei für die Organisation gedankt. Wenn Mängel auftraten, wurden diese innerhalb kürzester Zeit behoben, und das Wichtigste hat auf jeden Fall gestimmt: die Freundschaft unter den Nationen und der sportliche Wettkampf.

An dieser Stelle nochmals der abschließende Dank der Nationalmannschaft an alle - speziell an den Österreichischen Aero Club - die am Erfolg dieser Weltmeisterschaft mitgewirkt haben.

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE in der Einzelwertung  
(die ersten 30 der insgesamt 78 Teilnehmer)

Platz	Name	Land	Punkte
1	Prettnner H.	Austria	4998
2	Matt W.	Liechtenstein	4958
3	Lossen B.	FRG	4838
4	Naruke G.	Japan	4753
5	Kristensen L.	Canada	4731
6	Schweiker W.	FRG	4730
7	Hoppe G.	FRG	4659
8	Brown D.	USA	4629
9	Frackowiak A.	USA	2766
10	Suzuki S.	Japan	2731
11	Cunningham D.	USA	2721
12	Hatta H.	Japan	2708
13	Degotte	Belgium	2675
14	Binks K.	United Kingdom	2616
15	Peyer A.	Switzerland	2589
16	Malfait P.	France	2551
17	Kronlachner H.	Austria	2541
18	Di Biaggio M.	Italy	2540
19	Gagnon J.	Canada	2529
20	Somenzini M.E.	Argentina	2502
21	Peyer H.	Switzerland	2478
22	Burgess S.	United Kingdom	2450
23	Werion G.	Belgium	2442
24	Pjorun H.	Canada	2433
25	Lippi M.	Italy	2430
26	Kowarz H.	Austria	2416
27	Briggs G.	United Kingdom	2386
28	Lysaght S.	Australia	2383
29	Giezendanner E.	Switzerland	2377
30	Scatena L.	Italy	2368

MANNSCHAFTSWERTUNG

Die besten Teams nach 3 gewerteten von 4 Durchgängen

	Land	% Punkte
1.	Bundesrepublik Deutschland	8452
2.	Japan	8256
3.	USA	8254
4.	Österreich	7957
5.	Kanada	7762
6.	Liechtenstein	7509
7.	Großbritannien	7452
8.	Schweiz	7444
9.	Belgien	7387
10.	Italien	7338



5 Ausblick

Der Tiroler Wettbewerb zählt seit Jahren zu den leistungsstarken FJB-Meisterschaften und ist für jedermann zugänglich. Auch die diesjährige Veranstaltung vermittelte einiges von der hohen Schule dieser Flugsportdisziplin. Dem veranstaltenden Verein des Österreichischen Modellsportverbandes steht heute nichts mehr im Wege, diesen Wettbewerb an der Schnittstelle europäischer Transversalen zu einer internationalen Dauereinrichtung weiterzuentwickeln.

Quellenangabe:

- Offizielle Ergebnislisten FJB-Tirolpokal'85
- Offizielle Ergebnislisten zu den übrigen zitierten Wettbewerben
- Maßprotokolle zum FJB-Tirolpokal'85
- Feldprotokoll des Wettbewerbsleiters

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

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

Geschwindigkeitsflug-Sonderwertung (Speed-Wanderpokal):

" M E A N S P E E D C H A L L E N G E T R O P H Y "

	$\bar{t}$	v
R a n g 1: LIESE R. ....	20,24	(0,3%)
R a n g 2: WÄSNER K.jr. ...	20,52	(3,1%)
R a n g 3 PONGRUBER M. ...	21,47	(2,2%)

$\bar{t}$  ... Mittelwert aus allen vier Flügen

v ... Variationskoeffizient (Standardabweichung in Prozent  $\bar{t}$ )

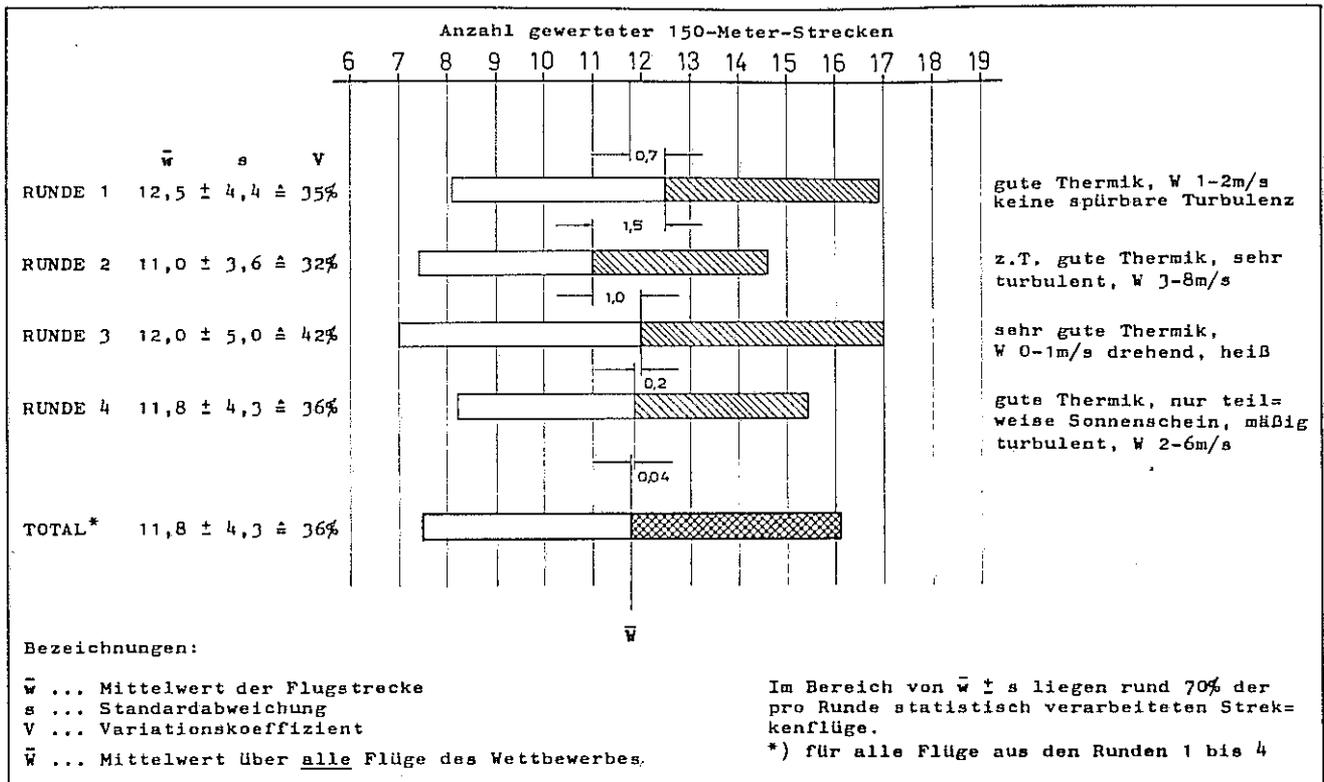


Abb. 1 : Streckenflugleistung

S P I T Z E N P I L O T E N I M L E I S T U N G S V E R G L E I C H

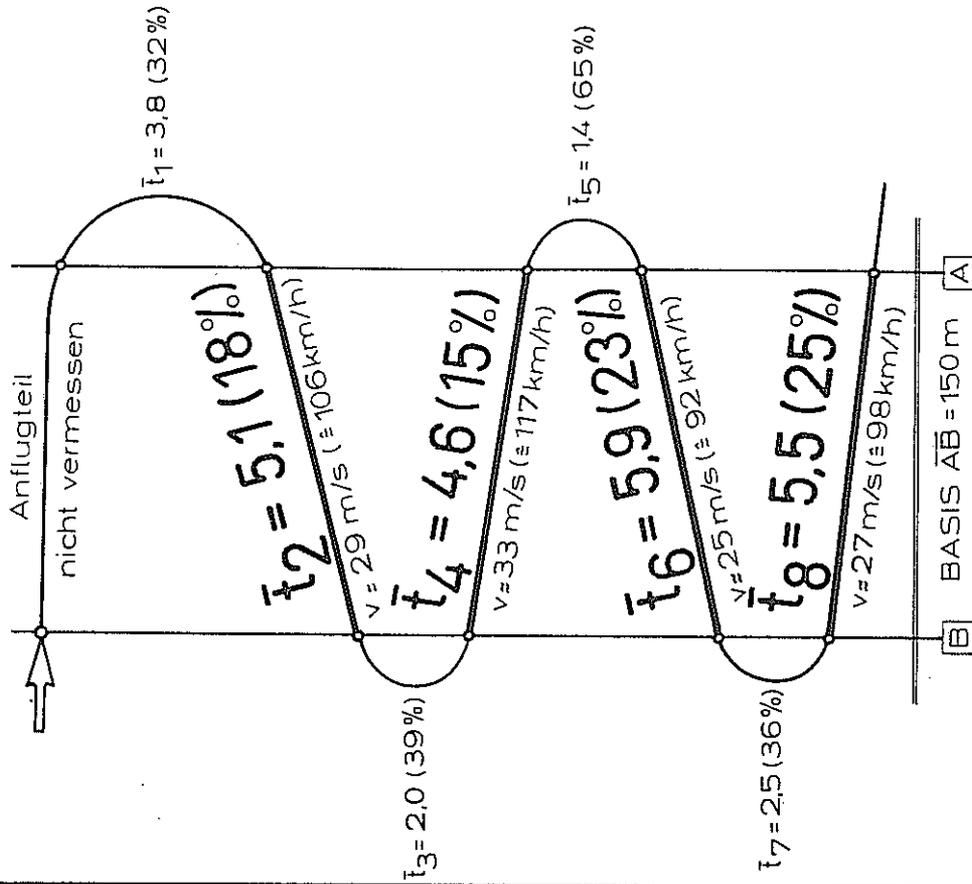
Wettbewerber	WM'85 - WAIKERIE			FJB-TIROLPOKAL'85			vermessener Einzelflug (Runde 1) beim FJB-TIROLPOKAL'85 t	Abweichung des Einzelfluges vom jeweiligen Mittelwert $\bar{t}$	
	$\bar{t}$	s	V	$\bar{t}$	s	V		WM'85	TP'85
Liese	20,7	± 1,0	± 4,8%	20,2	± 1,0	± 0,3%	20,1	-0,6	-0,1
Decker	20,3	± 1,1	± 5,5%	----- *			20,3	0	---
Wasner jr.	21,0	± 0,8	± 3,9%	20,5	± 0,6	± 3,1%	20,7	-0,3	+0,2
Meissl	22,9	± 1,1	± 5,0%	22,9	± 1,1	± 4,8%	22,9	0	0
Pongruber	----- **			21,5	± 2,2	± 10,2%	20,8	---	+0,7

Bezeichnungen: siehe die Tabellen 1 und 2

\*) infolge vorzeitigen Ausscheidens aus dem Wettbewerb kein Mittelwert möglich

\*\*\*) war nicht Teilnehmer der Weltmeisterschaft in Waikerie

# 1. Tiroler F3B-Wanderpokal = fliegen 1985



Mittelflugprofil:  $\bar{t} = 27,0 \pm 5,8 = 21\%$

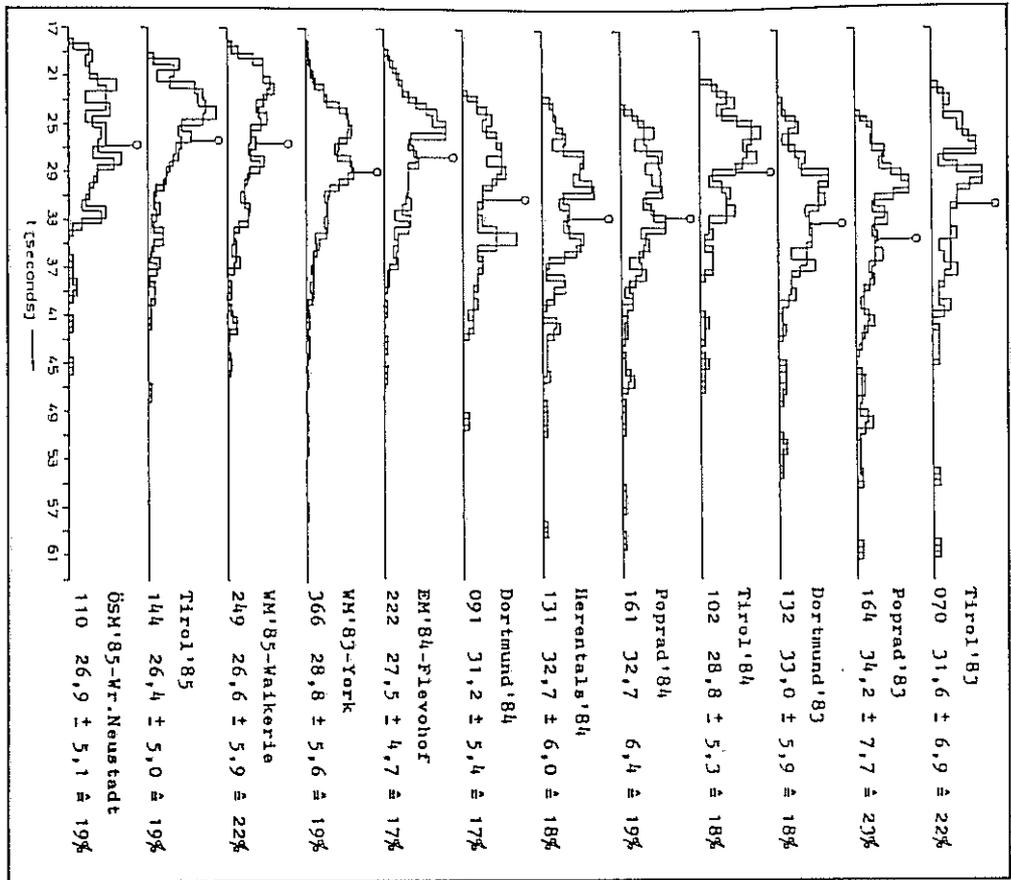
Abb. 2 : Mittleres Geschwindigkeitsflugprofil (1. RUNDE)

	LIESE R.	DECKER R.	WASNER K. Jr.	PONGRUBER M.	Mittelflugprofil	MESSL A.	HOFFMANN P.	Mittelflugprofil
t <sub>1</sub>	3,1	3,3	2,4	3,5	3,1	3,4	4,8	4,1
t <sub>2</sub>	4,5	3,4	4,7	3,8	4,1	4,6	4,0	4,3
t <sub>3</sub>	1,6	1,5	1,9	1,1	1,5	2,1	2,1	2,1
t <sub>4</sub>	3,1	4,0	3,6	4,3	3,8	4,2	4,1	4,15
t <sub>5</sub>	0,6	0,9	1,0	0,8	0,8	1,1	1,5	1,3
t <sub>6</sub>	4,7	4,7	3,8	4,8	4,5	5,1	5,3	5,2
t <sub>7</sub>	1,4	1,5	1,7	2,0	1,7	2,0	1,9	1,95
t <sub>8</sub>	4,2	4,3	4,0	4,0	4,1	3,8	4,6	4,2
t	20,1	20,3	20,7	20,8	20,5	22,9	23,5	23,2
t <sub>net</sub>	16,5	16,4	16,1	16,9	16,5	17,7	18,0	17,85
t <sub>WAZ</sub>	3,6	3,9	4,6	3,9	4,0	5,2	5,5	5,4

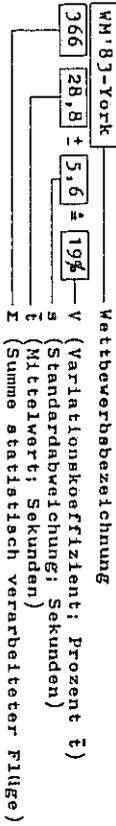
Bezeichnungen:

- t<sub>1</sub> ... Einflugzeit
- t<sub>2</sub> ... Hinflugzeit für [AB]<sub>1</sub>
- t<sub>3</sub> ... Wendeaußenzeit an Basis B
- t<sub>4</sub> ... Rückflugzeit für [BA]<sub>1</sub>
- t<sub>5</sub> ... Wendeaußenzeit an Basis A
- t<sub>6</sub> ... Hinflugzeit für [AB]<sub>2</sub>
- t<sub>7</sub> ... Wendeaußenzeit an Basis B
- t<sub>8</sub> ... Rückflugzeit für [BA]<sub>2</sub>
- t ... Wertungsflugzeit als Summe von t<sub>net</sub> + t<sub>WAZ</sub>
- t<sub>net</sub> ... Nettozeit als Summe von t<sub>2</sub> + t<sub>4</sub> + t<sub>6</sub> + t<sub>8</sub>
- t<sub>WAZ</sub> ... Wendeaußenzeit als Summe von t<sub>3</sub> + t<sub>5</sub> + t<sub>7</sub>
- A, B ... Basisebenen

Tabelle 2 : Leistungsdaten der besten Piloten  
(Geschwindigkeitsflug, 1. Runde)



Bezeichnungen (siehe auch Tabelle 1):



Im Bereich von  $\bar{t} \pm s$  liegen rund 70% der pro Wettbewerb erfaßten Geschwindigkeitflüge. Mittelwerte sind durch  $\bar{t}$  markiert!

Abb. 3 : FJB-Wettbeverbe im Geschwindigkeitsteleleistungsvergleich

	Geschwindigkeit			Strecke			Dauer			Landung			$\Delta \bar{t}_3$
	$\bar{t}_1$	s	V	$\bar{w}$	s	V	$\bar{t}_2$	s	V	$\bar{d}$	s	V	
WM'83 YORK/G	28,8 ± 5,6 ± 19%			[10,7 ± 2,1 ± 19%]			311 ± 59 ± 19%			3,6 ± 2,8 ± 78%			-4,1
EM'84 FLEVOHOF/PH	27,5 ± 4,7 ± 17%			[11,6 ± 1,0 ± 9%]			333 ± 48 ± 17%			3,1 ± 2,6 ± 85%			-1,9
WM'85 WAIKERIE/VH	26,6 ± 5,9 ± 22%			[11,2 ± 1,7 ± 15%]			324 ± 56 ± 17%			3,3 ± 2,6 ± 78%			+1,1
ÖSM'85 WR.NEUSTADT/OE	26,9 ± 5,1 ± 19%			[11,1 ± 1,7 ± 15%]			329 ± 55 ± 17%			4,7 ± 3,4 ± 72%			+0,2
TWP'85 WEER/OE	26,4 ± 5,0 ± 19%			11,8 ± 4,3 ± 36%			312 ± 64 ± 21%			3,6 ± 2,7 ± 75%			-1,3

Bezeichnungen:

WM ... Weltmeisterschaft  
EM ... Europameisterschaft  
ÖSM... Österr. Staatsmeisterschaft  
TWP... Tiroler Wandpokalfliegen

$\bar{t}_1$  ... Mittelwert der Flugzeit (Sekunden)  
 $\bar{w}$  ... Mittelwert der Flugstrecke (150-Meter-Teilstrecken)  
 $\bar{t}_2$  ... Mittelwert der Flugdauer (Sekunden)  
 $\bar{d}$  ... Mittelwert der Ziellandeentfernung (Meter)  
 $\Delta \bar{t}_3$  ... Mittelwert der Landezeitpräzision (Sekunden; erfaßt für alle Flüge, bei denen die Landung innerhalb eines Zeitraumes von  $t = 360 \pm 15$  Sekunden erfolgte)  
s ... Standardabweichung vom Mittelwert  
V ... Variationskoeffizient (Standardabweichung in Prozent des Mittelwertes)

Die mit [ ] eingefaßten statistischen Kennwerte sind infolge Anwendung der 12-Strecken-Begrenzung bei der Wertung verzerrt!

Tabelle 1: Wettbewerbsleistungsdaten im statistischen Vergleich



## DRUCKFEHLER

Im letzten prop 9/10 sind uns einige Druckfehler unterlaufen, die wir bitten, zu entschuldigen !

Beim Bericht der Staatsmeisterschaft F3B waren es gleich 2 Fehler:

Fehler 1 - Die Bildunterschrift auf Seite 23 in der Mitte stimmt nicht. Aus LSL Selg wurde LSL Pentek (die werden sich gewundert haben). Und so ist es nun richtig: Jury Siier, Selg und ONF Delegierter Robert Grillmeier.

Fehler 2 - Aus Versehen wurde die Ergebnisliste des 1.Durchganges abgedruckt. So ist's richtig:

Offizielle Ergebnisliste der  
STAATSMEISTERSCHAFTEN  
Klasse F3B

Rang	Name	Verein	Land	Gesamt
1	ZACH Wolfgang	MFC Wr.Neustadt	N	8657
2	HOFFMANN Peter	Team WING	N	8616
3	PONGRUBER Martin	LSV Salzburg	S	8585
4	PRASCH Franz	ASV Puch	St	8549
5	WASNER Karl	MFC Rheintal	V	8529
6	MEISSL Andreas	Team WING	N	8437
7	LERCHER Erich	MFC Rheintal	V	8415
8	HALLER Johann	öMV Tirol	T	8309
9	WEBER Ulrich	öMV Tirol	T	8276
10	AICHHOLZER Günther	TMC	T	8075
11	WASNER F. Karl	MFC Rheintal	V	8038
12	ZÜRCHER Ernst	LSV Salzburg	S	8011
13	HAUPT Friedrich	MFC Wr.Neustadt	N	7940
14	KSLBL Peter	MFC Wr.Neustadt	N	7826
15	KOSEL Raimund	MFC Wr.Neustadt	N	7758
16	THALLINGER Wolfgang	MFC Quax Linz	Oö	7751
17	BOCK Ernst	MFC Weikersdorf	N	7646
18	MITTENDREIN Helmut	ASV Puch	St	7645
19	MATUSCHKA Willibald	MFC Wr.Neustadt	N	7627
20	NIEDERHOFER Gerhard	TSU Eisenerz	St	7625
21	HASLAUER Johann	LSV Salzburg	S	7506
22	LOIBL Thomas	MBC Vogelweide	N	7404
23	FIEL Walter	MFC Wr.Neustadt	N	7402
24	BURESCH Gerhard	MFC Falke	W	7395
25	PLUNSER Helmut	öMV Tirol	T	7067
26	BURESCH Peter	MFC Falke	W	6999
27	LANG Franz	MFC Wr.Neustadt	N	6939
28	WEISSENBUCK Robert	MFC Weikersdorf	N	6768
29	HUFNAGEL Friedrich	MFC Wr.Neustadt	N	6756
30	TRUTSCHNIG Ferdinand	MFC Weikersdorf	N	6600
31	WÄGNER Karl	LSV Salzburg	S	6468
32	HOTZ-BEHDFSITS Harald	IMMFC Oberpul.	B	6331
33	SEITNER Robert	TSU Eisenerz	St	6086
34	GSCHAIDER Franz	MFC Weikersdorf	N	6027
35	PLANITZER Kurt	TSU Eisenerz	St	6013
36	LEX Manfred	IMMFC Oberpul.	B	5408
37	STEINER Gerhard	FMC Müzzusch.	St	4101
38	POMBERGER Bernhard	FMC Müzzusch.	St	3955
39	HAUPLIK Walter	FMSC Neostadia	N	2999
40	ZAFOSNIK Elmar	FMC Müzzusch.	St	2320
41	STURM Peter	Team WING	N	1398
42	TÜCHLER Friedrich	MFC Quax Linz	Oö	0
	PUTZ Erich	FMSC Neostadia	N	0
	OFNER Edmund	MFC Wr.Neustadt	N	0
	NGSSING Gerhard	TSU Eisenerz	St	0
	MAYR Wolfgang	TSU Eisenerz	St	0
	RETTICH Johann	MFC Phönix	W	0
	SCHEBA Wolfgang	MFC Phönix	W	0

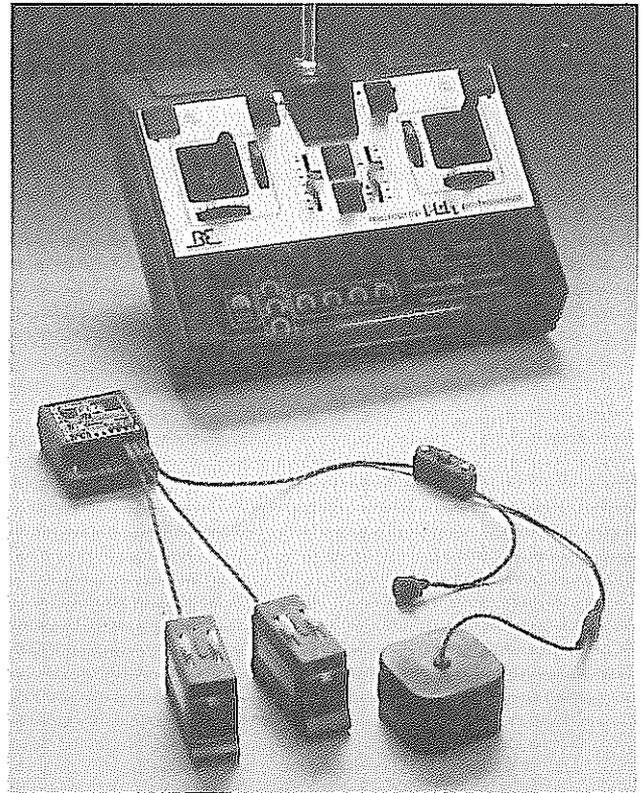
Seite 45 - Ergebnisliste RC III heißt richtig ergänzt:  
4.Glatz 2247, 5.Balzer 2146, 6.Beichler (2.LM) 2116,  
7.Maier (3.LM) 2094, 8.Röck 1957, 9.Schaupp 1912,  
10.Weber 1721 Punkte.

Wir bitten nochmals um Entschuldigung..

Die Redaktion



# 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.

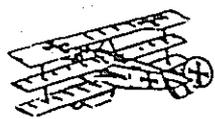
—Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassetten für Sonderfunktionen.

—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 · Harpfstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50



## Staatsmeisterschaft Klasse F4C

FR Dr. Thomas Loebenstein

Wenn man von dieser Meisterschaft berichtet, muß man vor allem den Mitgliedern und Funktionären des UMFC-Gnas für ihre Kameradschaft und Hilfsbereitschaft danken. Ohne sie wäre zum zweiten Mal eine STM SCALE abgesagt worden. Im Mai hatte das Wetter eine Durchführung verhindert, diesmal, beim Ersatztermin, war der Platz des MFC-Leoben wegen nicht termingerecht beendeter Bauarbeiten an der Straße nicht benützbar. Die Leobener waren machtlos und wandten sich nach Gnas um Hilfe und bekamen sie auch. Es wurde also kurzfristig nach Dietersdorf verlegt, und man kann schon im Voraus sagen, es hat die Organisation sehr gut geklappt. Leider sind durch die Terminverschiebung insgesamt 8 Piloten in beiden Klassen an der Teilnahme gehindert worden. Urlaube sind eben schon lange geplant!

Doch nun zum Sportlichen: In der Baubewertung gab es einen Teilsieg von Andreas Wirth mit der Saab J 29 F, vor Bernhard Klauscher, Fokker D VII und Vinzenz Pippan mit seiner Ryan.

In der großen Klasse führte Alfred Birke mit einer wirklich sehr genau und sauber gebauten Cap 21.

Wie fast bei jedem Wettbewerb fiel auch diesmal wieder die z.T. schlechte oder fehlende Dokumentation bei einigen Teilnehmern auf. Es ist schade, daß ansonsten sehr gute Modelle dem Reglement entsprechend mit großen Punkteabzügen zurückfallen.

Am Samstagabend gab es dann ein gemütliches Treffen in Gnas, und am Sonntag ging es bei herrlichem Wetter mit dem ersten Flugdurchgang los. Den besten Flug des Tages zeigte Hans Greschitz mit seiner BE 2 e und schob sich damit in der Endwertung auf den dritten Platz vor. Wirth hatte das fast schon übliche Problem mit dem Bugfahrwerk und mußte nach einem schwachen Flug passen. Klauscher verteidigte seine Führung, mußte aber wegen Motorproblemen ebenfalls nach dem ersten Durchgang aufgeben. Hermann Michelic mit der immer technisch und optisch immer besser werdenden Saab Oe, mußte nach einer total verunglückten Landung auch einpacken. Es blieben nur die Kärntner, die alle Durchgänge absolvierten.

In der großen Klasse hielt der "Sportflieger" mit einem sauberen Flug die Spitze, den besten Flug zeigte hier aber Erich Petscher mit seiner alten Hurricane.

Endergebnisse siehe bitte Liste. Erwähnenswert ist sicher noch, daß nicht nur die gesamte Spitze des österreichischen Modellfluges in Gnas dabei war (BSL Krill, ONF Grillmeier und Sitter, LSL Krasser usw.), sondern auch der Generalsekretär des ÖAeC, Sepp Schlager und der Präsident des ÖAeC LV Steiermark und Ehrenpräsident der FAI, HR Dr. Josef Gaisbacher.

Bei der Siegerehrung wurde durch einen Irrtum der Wettbewerbsleitung der Pokal für den besten Flug falsch vergeben, er geht an Hans Greschitz, und wir bitten um Entschuldigung.

Die Bilder sollen einen Eindruck von der Güte der Modelle und des Wettbewerbsgeschehen vermitteln.

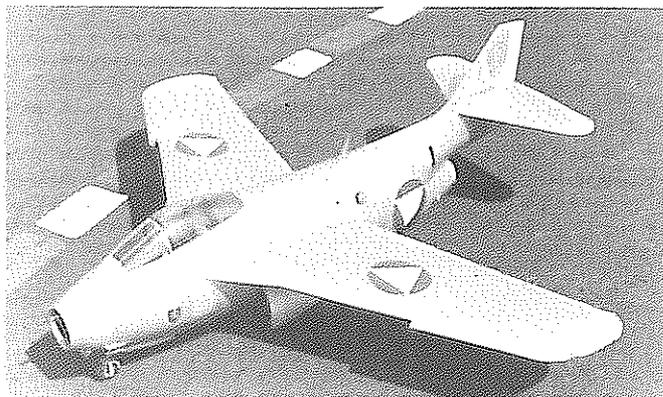


Das Cockpit der Fokker D VII

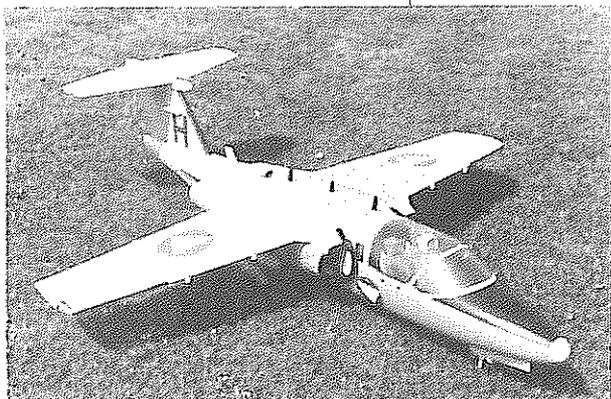




1. und Staatsmeister Klauscher's Fokker D.VII



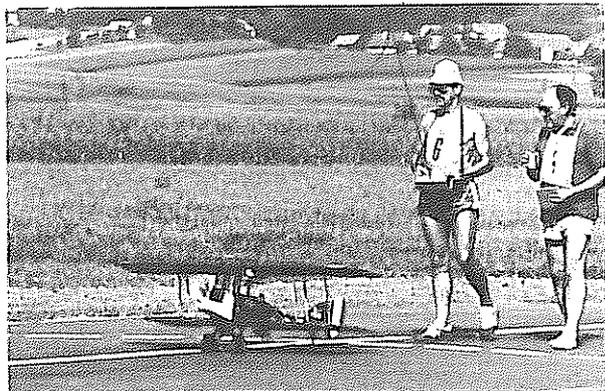
2. Andreas Wirth's Saab J 29 F



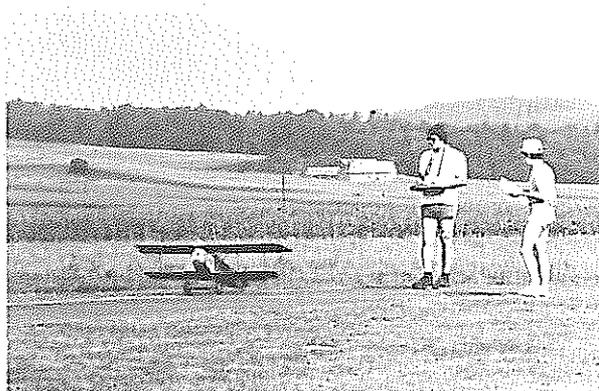
3. Hans Greschitz' Saab 105 Oe



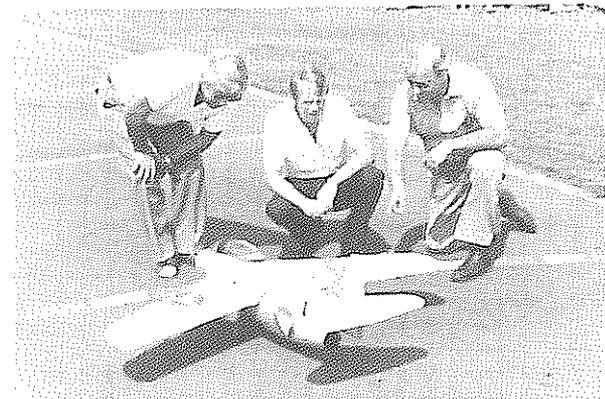
Die Punkterichter mit FR Dr. Thomas Loebenstein



Kein Start ...



... ohne Helfer



Die ÖAeC-Prominenz betrachtet die Saab J 29 V.l.n.r. ONF Grillmeier, Generalsekretät Schlager und BSL Krill



Der LV-Präs. der Steiermark, HR Dr. Josef Gaisbacher (links) verfolgt aufmerksam die Flüge der herrlichen F4C-Modelle



## OESTERR. STAATSMEISTERSCHAFT Klasse F4C

veranstaltet von ASKÖE MFC LEOBEN und UMFC GNAS  
in Dietersdorf/Gnasbach am 24. und 25. August 1985

### Offizielle ERGEBNISLISTE

Rang	Teilnehmer	Verein	Baubew	Flug-1	Flug-2	Flug-3	Gesamt
<b>Klasse F4C - Staatsmeisterklasse</b>							
1	Klauscher Bernhard	MFC-Leoben	1624,6	1507,6	---	---	3132,2
2	Wirth Andreas	VIENNA	1741,9	1084,6	---	---	2826,5
3	Greschitz Hans	MFC-Kappel	1250,1	1524,8	1415,5	1376,5	2774,9
4	Pippan Vinzenz	OEMV-Radenthein	1460,4	1179,0	1255,7	---	2716,1
5	Michelic Hermann	UMFC Gnas	1398,1	1181,4	---	---	2577,5
6	Koellner Karsten	SG Spittal	1181,8	788,7	999,9	900,9	2181,7
	Wallner Edi	SG Spittal	1227,9	---	---	---	---
<b>Offene Klasse</b>							
1	Birke Alfred	ÖMV-Wien	1347,4	1216,9	911,4	---	2564,3
2	Wallner Edi	SG Spittal	1142,2	1193,8	1190,7	---	2341,2
3	Petscher Erich	MFC Weikersdorf	786,9	1225,4	1052,7	---	2012,3
4	Thomann Harald	UMSG Leibnitz	913,7	1023,0	997,0	---	1936,5



FR Gerhard Lustig

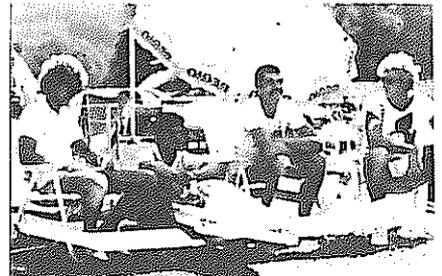
Zur Einleitung paßt zu dieser Staatsmeisterschaft ein kleiner geschichtlicher Rückblick.

Die Sektion F3C durchlebte in den Anfangsjahren einige kritische Phasen, und dies führte mehrmals zu besorgniserregenden Zuständen. Das änderte sich aber in der letzten Zeit gewaltig. Parallel mit der Neubesetzung des Referatsleiters setzte auch ein Umdenkprozeß bei den Modellhelikopter-Piloten ein, welcher auch von den Vertretern von Handel und Industrie positiv aufgenommen wurde. In dieser Umbruchphase war das Verhalten des Brambergers Josef Brennstener vorbildlich und für alle österreichischen Hubbi-

flieger gewinnbringend. Salzburg hat hier sehr viel Pionierarbeit für unsere Sparte geleistet. Um nicht ausschließlich den Salzburger Freunden die Hauptlast der Veranstaltungen aufzubürden, wurden erstmals diese Staatsmeisterschaften nach Wien vergeben.

21./22. September 1985

Im Herzen Wien's, zwischen der "blauen Donau" und dem Entlastungsgerinne, erstreckt sich auf ca. 20 km Länge das neue und beliebte Naherholungsgebiet der Wiener, die DONAUINSEL. Nahe der Floridsdorfer Brücke entstand in engster Zusammenar-



Harry Thomann (2.v.r.) und seine Jodel-Robin



Ein Blick von hinten-oben in die BE 2 e von Hans Greschitz

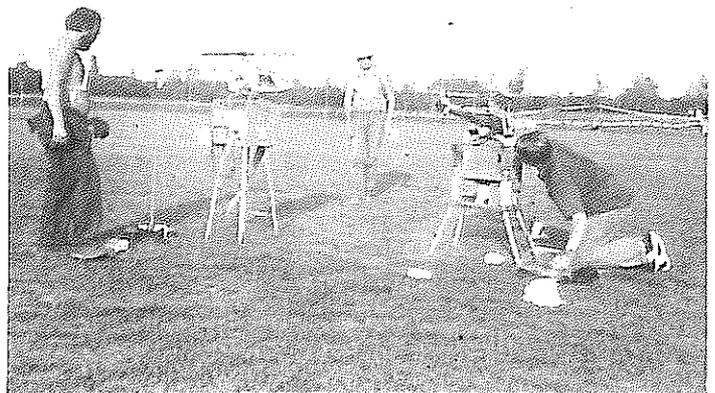
## Staatsmeisterschaft Klasse F3C

beit mit der Stadt Wien durch die Organisation des Veranstaltervereins FMBC-AUSTRIA für ein Wochenende ein sehr schöner Modellflugplatz. Beeindruckend im Hintergrund die Kulisse mit Moschee, Donauturm, UNO-City und Konferenzzentrum.

Mit 23 Nennungen wurden die Erwartungen der Organisatoren bei weitem erfüllt. Da wollte natürlich der Wettergott auch nicht nachstehen und sorgte für ausgezeichnete äußere Bedingungen. Das erfahrene Auge unseres BSL Edwin Krill blickte zufrieden in die Runde und konnte die Mitglieder der Jury, Erwin Mühlparzer, OÖ, Mag. Helmut Krasser, Stmk. und Dr. Georg Breiner,



Viele Zuschauer waren auf die Donauinsel gekommen, um der erstmalig in Wien stattfindenden Modellhubschrauber Staatsmeisterschaft beizuwohnen



Vorbereitung auf den Start. Eine genaue Einstellung ist unbedingt wichtig. Links der spätere in HC-B, Moosbrucker (links) und Staatsmeister Brennstener

Wien, begrüßen. Auch Wiens Landessektionsleiter und ONF, Robert Grillmeier und LSL Niederwimmer aus Salzburg waren zu dieser Veranstaltung erschienen.

Pünktlich am Samstag um 14 Uhr, eröffnete der Bundessektionsleiter die Staatsmeisterschaft. Vor einer beeindruckenden Zuschauerkulisse stellte sich als erster Pilot gleich der Titelverteidiger Josef Brennsteiner den Punkterichtern Arh, Stmk., Fleischaker, Krtn., Rainer und Wüstenberg, Eckmann, alle Sbg. Den vielen Gästen vermittelte als Sprecher F4C-Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein viel Wissenswertes im Umfeld dieser Meisterschaft.

8 Teilnehmer waren in der Klasse FAI um den Titel angetreten. Josef Brennsteiner setzte sogleich einen Respektabstand zum Zweitplatzierten Gottfried Bokalic und dem Lokalmatador Harald Bingel. Diese Reihung behielt bis zum letzten Durchgang ihre Gültigkeit. Beachtenswert war die Leistung von Wilhelm Riedl, der es glatt in einer Saison vom Anfänger zum Wettbewerbspiloten brachte. Seine Konkurrenten verblüffte er sogar mit der Flugfigur OBSERVATION (K = 10 !).

Naturgemäß nannten die meisten Teilnehmer in der Gruppe B, nämlich 11 Wettbewerber. Diese Fortgeschrittenenklasse erfüllte somit im ersten Jahr ihres Bestehens alle Erwartungen. Bald entwickelte sich ein vehementer Zweikampf zwischen den Salzburger Favoriten Richard Moosbrucker und Manfred

Plieseis. Der Kärntner Michael Trapitsch geriet dabei etwas ins Hintertreffen. Alle anderen hatten zwar gute Einzelergebnisse, die Spitzengruppe konnte aber nie ernstlich gefährdet werden. Pech hatten die Namensvettern Böhm (Manfred vom UMBC Waidhofen/Th. und Franz MFC-Falke), welche trotz großer Anstrengungen keine Punkte sammeln konnten.

Auch den Vertretern der C-Gruppe wurde im Rahmen dieser Meisterschaft eine Wettbewerbschance gegeben. Wolfgang Windisch (ÖMV-Wien) war in allen Durchgängen der Beste und verwies Bernhard Ott (Neostadia) und Norbert Hofbauer (FMBC-Austria)

sich offensichtlich einem Wettbewerbsstreß nicht aussetzen. Besonders aus der Umgebung Sitars sind einige brillante Erfolge bekannt geworden, welche sich eine sportliche Bestätigung verdient hätten. Die beim Schaufliegen gezeigten Leistungen der Lockheed (Potuzak) mit Dreiblattrotor waren beeindruckend. Es ist nun Zeit, dem Abonnementstaatsmeister Brennsteiner eine hausgemachte Konkurrenz entgegenzusetzen. Nur dann kann Österreichs Modellhelicoptersport international Anschluß finden und langfristig bestehen. Technisch stehen wir bereits wesentlich besser im internationalen Terrain



*Kinder einer Blindengruppe betasten interessiert und neugierig (vielleicht das erste Mal in ihrem Leben) einen Modellhubschrauber*

auf die Plätze.

#### MANÖVERKRITIK :

Leider fehlten die Ländervertreter aus Vorarlberg und Burgenland, obwohl das Ländle gute Hubschrauberpiloten beherbergt. Auch vermißten wir einige bekannte gute Piloten - sie wollten

als es die bisherigen sportlichen Ergebnisse vermuten lassen.

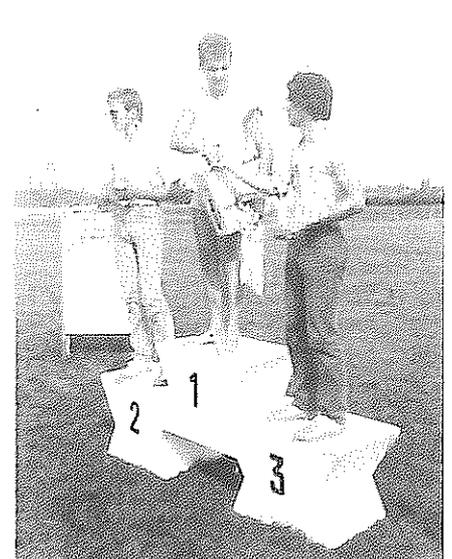
Die diesjährige Staatsmeisterschaft in Wien brachte neben einem sehr guten Besuchsergebnis auch eine noch nie dagewesene Präsenz der einschlägigen Modellbauindustrie. Im besonderen Maß gilt der Dank der Großzügigkeit dem Ver-



*Die Sieger in der FAI-Klasse  
V.l.: 2. Bokalic, 1. Brennsteiner,  
3. Bingel*



*Die Sieger der Klasse RC/HC-B  
V.l.: 2. Plieseis, 1. Moosbucker,  
3. Trapitsch*



*Klasse RC/HC-C, v.l.: 2. Ott,  
1. Windisch, 3. Hofbauer*

treter der Fa. Schlüter, Erwin Schmalz und Webra-Boss Gerhard Kaineder. Die Sachpreise waren sehr nobel gespendet worden, wobei auch Anton Brunner als Repräsentant der Heim-Helicopter Sachpreise an die Plazierten aus-händigte.

OMR Dr. Georg Breiner - allen prop-Lesern bestens bekannt - überreichte im Namen des Bürgermeisters der Bundeshauptstadt Wien, Dr. Helmut Zilk, an den neuen, alten und nunmehr vierfachen Staatsmeister einen Ehrenpreis.

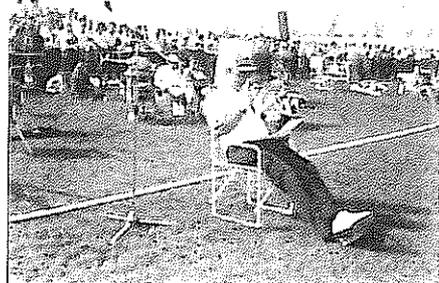
BSL Edwin Krill resümierte zum Abschluß: "Die bei dieser Veranstaltung gesetzten Leistungen müssen nun konsolidiert und längerfristig in eine breite Erfolgslinie gebracht werden!"

Als die letzten Töne unserer Bundeshymne auf den Wellen der Donau davongetragen wurden, hatten viele Teilnehmer und Adabei das Gefühl gewonnen, daß es nun mit dem Hubschraubersport aufwärts geht.

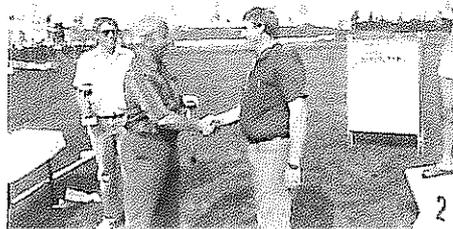
Um diesen Eindruck zu verstärken, wurde den Teilnehmern erstmals das Modell des ÖSTERREICH-POKALS präsentiert. Es ist für 1986 vorgesehen, in vier Orten ebensoviele Wettbewerbe in allen drei Klassen auszutragen und dadurch die Gesamtsieger zu ermitteln. Begonnen soll in Telfs werden, Pörschach soll anschließend und in Wien bzw. Bramberg soll die Fortsetzung folgen. Wo das Finale stattfinden soll, wird erst in der Bundessektionsleiter-sitzung festgelegt werden. Die In-

dustrie wird die Österreich-Pokale sponsern und auch für Sachpreise sorgen.

Der FMBC-Austria bemühte sich, den Gästen ein guter Organisator gewesen zu sein, und hofft auch in den nächsten Jahren auf ein WIEDERSEHEN MIT DER FAMILIE DER HUBSCHRAUBER-FLIEGER.



Am Mikrophon Thomas Loebenstein FR in der Klasse F4C.



Hier einmal der Wettbewerbsleiter, FR G. Lustig (Mitte)



OMR Dr. Breiner übergibt dem neuen und alten Staatsmeister Sepp Brennsteiner den Ehrenpreis des Wiener Bürgermeisters, Dr. Helmut Zilk

Flugmodellbauclub  
"AUSTRIA"

STAATSMEISTERSCHAFT  
F3C MODELLHELICOPTER

ORT: WIEN - DONAUINSEL - 21. u. 22. SEPTEMBER 1985

\* E R G E B N I S L I S T E \*

RANG	N A M E	C L U B	Bld.	1. Dohg. Pkta.	2. Dohg. Pkta.	3. Dohg. Pkta.	Gesamt Punkte	
<b>KLASSE-FAI</b>								
1	BRENNSTEINER Josef	Wildkogel Falken	S	1542	1550	(1542)	3092	STM
2	BOKALIC Gottfried	Klagenfurt	K	1225	(1210)	1260	2485	
3	BINGEL Harald	FMBC Austria	W	1212	(1210)	1241	2453	
4	SCHICKER Christian	MFC Weikersdorf	N	(764)	1038	890	1928	
5	RIEDL Wilhelm	BSV Voith	N	(856)	856	896	1752	
6	SCHORNSTEINER Robert	HSV Aigen/E.	St	376	(0000)	(0000)	376	
7	HUEMAYER Egon	UMFC Meggenhofen	O	Nicht angetreten. Crash Training				
8	STANGER Andreas	MFC Brixental	T	Angemeldet aber nicht gekommen				

G Ä S T E K L A S S E I

1	BRUNNER Toni	MBC Freilassing	BRD	(1028)	1381	1357	2738	
---	--------------	-----------------	-----	--------	------	------	------	--

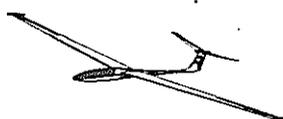
KLASSE-RC/HC-B

1	MOOSBRUCKER Richard	MFC Salzburg	S	167	179	(146)	346	
2	PLIESEIS Manfred	LGV St. Johann/Pg.	S	169	160	(134)	329	
3	TRAMPITSCH Michael	ÖMV Klagenfurt	K	(119)	140	130	270	
4	ABLEITINGER Peter	HSV Ig. Kreuzenstein	N	128	117	(68)	245	
5	TSCHUDEN Robert	ÖMV Klagenfurt	K	108	118	(102)	226	
6	BUCHNER Josef	ASKÖ MFC Linz	O	106	119	(84)	225	
7	SCHMIDL Hans	LSV St. Johann/Pg.	S	(90)	119	97	216	
8	JÜBSTL Heinz	MFC Brixental	T	27	39	(000)	66	
9	BÜHM Manfred	MFC Falke	W	(000)	(000)	(000)	000	
10	BÜHM Franz	UMBC Waidhofen/Th.	N	(000)	(000)	(000)	000	
11	HACHEBAUER Reinhold	MFC Salzburg	S	Angemeldet aber nicht gekommen				

KLASSE-RC/HC-C

1	WINDISCH Wolfgang	ÖMV Pensing	W	1000	1000	(1000)	2000	
2	OTT Bernhard	Neostadia	N	823	(820)	866	1669	
3	HOFBAUER Norbert	FMBC Austria	W	(0000)	(0000)	316	316	

# Staatsmeisterschaft Klasse RC IV



Leider haben wir bis Redaktionsschluß noch keinen Bericht von der Segler-Staatsmeisterschaft erhalten. Wir können daher vorerst nur die Ergebnisliste dieser Veranstaltung abdrucken, hoffen aber, daß wir in der nächsten Nummer einen Bericht nachholen können.

Die Redaktion

## OESTERR. AERoclUB - SEKTION MODELLFLUG STAATSMEISTERSCHAFT RC IV - 1985

14./15. September 1985 - Modellflugplatz Wörgl-Kundl

### ST 3/85 RC IV ERGEBNISLISTE

1.	GLUECK GERHARD	MFC-SLZBG SLZBG	<del>0822</del>	1014	1016	2030
2.	GLUECK FRANZ	MFC-SLZBG SLZBG	<del>0823</del>	1024	0991	2015
3.	SIDLER THOMAS	ASKOE-LINZOOE	0914	<del>0820</del>	1009	1923
4.	HUBMANN FREDY	MBC-KOEFLASTMK	<del>0825</del>	0941	0980	1921
5.	LERCHENBERGER HERMAN	MFC-WOERGLTIROL	0877	<del>0820</del>	1010	1887
6.	KOFLER HELMUT	MFC-WOERGLTIROL	0905	<del>0825</del>	0976	1881
7.	WINKLER GERHARD	FC-KLAGENFKRTN	0950	<del>0825</del>	0903	1853
8.	POINTNER KARL-HEINZ	ASKOE-LINZOOE	0909	<del>0825</del>	0937	1846
9.	TAXER WALTER	OEMV-FEISTKRTN	0899	0939	<del>0825</del>	1838
10.	WIESER EKKEHARD	MFC-WOERGLTIROL	0860	<del>0820</del>	0930	1790
11.	TAXER FRIEDRICH	OEMV-FEISTKRTN	0869	<del>0820</del>	0889	1758
12.	SIDLER HERMANN	ASKOE-LINZOOE	0850	<del>0820</del>	0908	1753
13.	FLEISCHHACKER HEIMO	FC-KLAGENFKRTN	<del>0825</del>	0831	0894	1725
14.	TUECHLER JUERGEN	MFC-LEOBENSTMK	0836	<del>0825</del>	0878	1714
15.	ROECK PETER	MBC-KOEFLASTMK	0826	<del>0825</del>	0875	1701
16.	LANG FRANZ	OEMV-SPITTKRTN	<del>0825</del>	0740	0937	1677
17.	BEICHLER UDO	MBC-KOEFLASTMK	<del>0825</del>	0702	0895	1597
18.	EBNER ALBERT	OEMV-FEISTKRTN	0774	0818	<del>0820</del>	1592
19.	SCHIEFERT MANFRED	HSV-BG.KRENDE	<del>0820</del>	0503	0931	1434
20.	MEISINGER PETER	ASKOE-LINZOOE	0624	<del>0820</del>	0643	1267
21.	KRASENSKY WILFRIED	ASKOE-LINZOOE	<del>0820</del>	0635	0629	1264
22.	TIDL HELMUT	ASKOE-LINZOOE	0493	0411	<del>0820</del>	0904
23.	MAYER WOLFI	MBC-KOEFLASTMK	0784	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0784
24.	WINTER ALBRECHT	LSV-ST.JOHS LZBG	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
25.	TRETENBREIN ALFRED	MFC-ST.PAUKRTN	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
26.	RICHTER HUBERT	MBC-KOEFLASTMK	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
27.	NIEDERMAYER FRANZ	MFC-SLZBG SLZBG	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
28.	LINSEDER RAINER	OEMV-SPITTKRTN	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
29.	LIENSBERGER HERWIG	OEMV-SPITTKRTN	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
30.	HOENIG GEORG	MFC-SILBERNOE	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
31.	GORITSCHNIG HELMUT	FC-KLAGEN KRTN	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000
32.	BRETTERKLIEBER GOTTF	MBC-KOEFLASTMK	<del>0820</del>	<del>0820</del>	<del>0820</del>	0000



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

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

RC-Fachreferent Othmar Huber

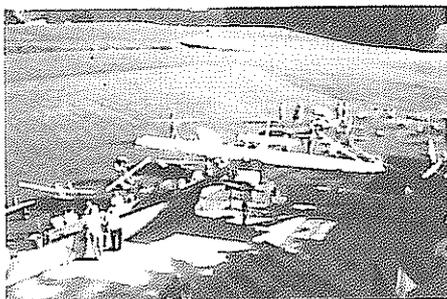
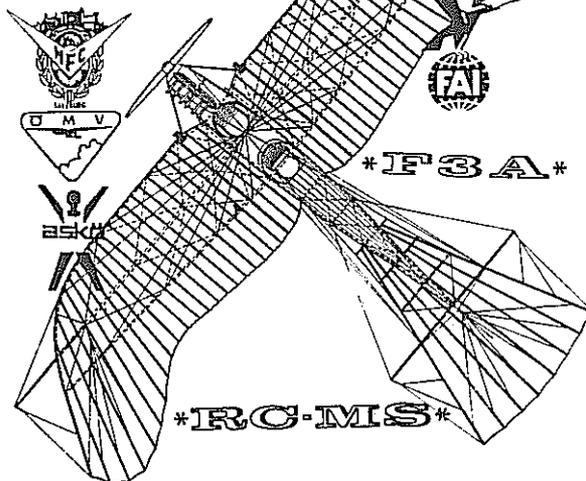
Vom 15. bis 18. August 1985 wurde der 21. Int. Igo Etrich - Wanderpokal in den Klassen RC/MS und F3A ausgetragen.

In der Klasse RC/MS waren bei 43 Nennungen 37 Piloten zum Start angetreten. Da auf Wunsch der "aktiven" Piloten seit Beginn dieser Flugsaison in dieser Klasse nun auch Viertaktmotoren zugelassen sind, durfte man gespannt darauf sein, wieviele Piloten diese Möglichkeit zur Lärmreduzierung auch nützen. Leider waren von den 37 Startern nur einer dabei, der einen Viertaktmotor als Triebwerk einsetzte. Er benützte einen Viertakter mit 4 cm<sup>3</sup> Hubraum und Klappfluschraube 9x4 bei 13.000 U/min. Die Leistung dieses Motors war jedoch zu gering, um in den vorderen Reihen mitzumischen. Es ist nur zu hoffen, daß auf diesem Gebiet noch weitere Entwicklungsarbeit geleistet wird.

Nach einem sehr spannenden Wettkampf konnte Gerhard Glück den so begehrten Wanderpokal erringen, gefolgt von Franz Wenzel und Adolf Weingast. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß Franz Glück durch die Undiszipliniertheit eines Mitkonkurrenten sein sehr gutes Modell und dadurch auch die Siegesaussichten verloren hat. Es sollte nicht mehr vorkommen, daß Teilnehmer unerlaubterweise während des Durchganges ihren Sender in Betrieb nehmen, ohne sich um die geltenden Bestimmungen zu kümmern.

In der Klasse F3A gingen von 55 gemeldeten Piloten 49 an den Start. Auch in dieser Klasse war mit einem harten Titelkampf zu rechnen, waren doch die Teilnehmer von 4 Nationalmannschaften am Start. Nach dem ersten Durchgang führte Hanno Prettnner, gefolgt mit einem Punkteabstand von 59 Punkten von Wolfgang Matt, Liechtenstein und wieder mit 59 Punkten Abstand dahinter Werner Schweiker, BRD. Das

**21. INTERNAT.  
 WANDER-  
 POKAL  
 FLIEGER  
 1985**



Ein Blick von oben auf das Wettbewerbsgelände

Ergebnis nach dem 2. Durchgang blieb bis Rang 3 unverändert, nur Günter Hoppe, BRD, konnte auf Rang 4 aufschließen, und Peter Wessels wurde vom Italiener Scaglione auf Rang 6 verdrängt.

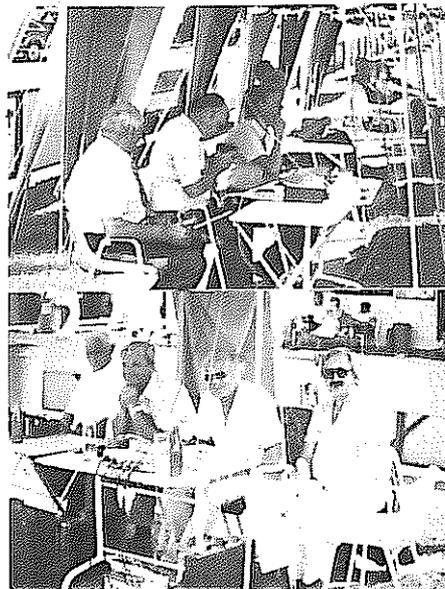
In der Endwertung blieb die Reihung der ersten drei unverändert. Es konnte sich jedoch wieder Peter Wessels, BRD, auf Rang 4 vorschieben, vor Scaglione und Günter Hoppe.

Der Österreichpokal ging nun endgültig in den Besitz des Liechtensteiners Wolfgang Matt über, der innerhalb von 5 Jahren diesen großen Pokal viermal gewann.

Das traditionelle Feuerwerk fiel einer zwischenzeitlich eingetretenen Schlechtwetterfront zum Opfer. Das schlechte Wetter konnte jedoch Hanno Prettnner nicht hindern, seinen Nachtflug mit dem beleuchteten Teller durchzuführen.

An dieser Stelle möchte ich allen, die zum guten Gelingen dieses Wettbewerbes mitgeholfen

haben, herzlich danken. Ein besonderer Dank gilt dem Computer- und Kantinepersonal.



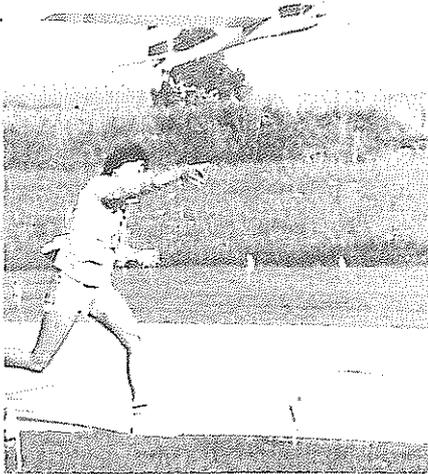
Funktionäre in Tätigkeit:  
 ... die Punkterichter,  
 ... die Wettbewerbsleitung,  
 ... die internationale Jury  
 Foto von oben nach unten.

## DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

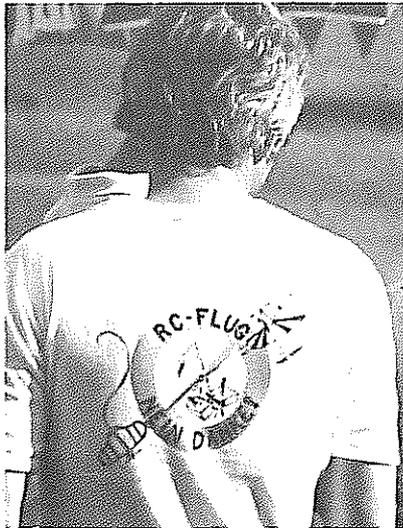
Klasse RC/MS - 36 Wertungen

1. Glück Gerhard	MFC Salzburg	4683
2. Wenczel Franz	MBC Enzesfeld	4674
3. Weingast Adolf	BSV Voith	4670
4. Asen Alexander	MFC Salzburg	4664
5. Buxhofer Erich	MBC Erlaufthal	4662
6. Leeb Karl Heinz	BSV Voith	4621
7. Wurm Peter	MBC Enzesfeld	4618
8. Klingenspiegel H.	MFG St.Veith	4587
9. Hochstraßer Hans	MG Buchs/CH	4585
10. Schuhmach Werner	MFG St.Veit	4583
11. Absmann Kurt	MFC Salzburg	4569
12. Frauenlob Franz	detto	4537
13. Bail Artur	MBC Enzesfeld	4536
14. Leeb Karl	BSV Voith	4495
15. Oberrather Friedr.	Ikarus Enns	4492
16. Goldbacher Georg	MFC Salzburg	4462
17. Huber Edmund	detto	4376
18. Stöllinger Karl	detto	4288
19. Eigner Helmut	BSV Voith	4216
20. Stark Alfons	MFG St.Veit	4213

21. Kuss 4174, 22. Baumgartle 4155, 23. Wurm M. 3979, 24. Dörenwirth 3734, 25. Wimmerer 3717, 26. Schrüter 3672, 27. Wenczl 3669, 28. Pyrek 3662, 29. Carletti 3639, 30. Späth K. 3433, 31. Girner 3371, 32. Wurm M. 3237, 33. Dunger 3092, 34. Eisl 3043, 35. Pointner 2897, 36. Feteraci 874.



Start eines RC/MS-Modelles



" CL gegen RC "



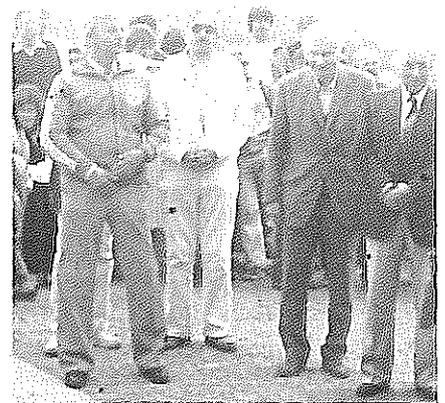
LSL Niederwimmer überreicht wieder einmal den Siegerpokal Hanno Prettnner



Den großen Österreichpokal gewann der Liechtensteiner und zweimaliger F3A-Weltmeister, Wolfgang Matt.



So sieht ein Pokal unseren Heinz Kronlachner



Prominenz bei der Siegerehrung. V.l.n.r.: Krill, Koelliker, Altpräsident Hannes Wolf und ÖMV-LV-Präsident Georg Kopp.



LV Präsident Kurt Moser überreicht Wolfgang Matt den Pokal für den 2.Rang. ➔

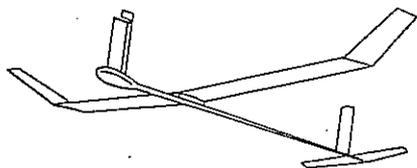
## Klasse F3A - 50 Wertungen :

1. Prettner Hanno	ÖMV Klagenfurt	OE	3339
2. Matt Wolfgang	MFG Liechtenstein	HB	3185
3. Schweiker Werner	FSG Knittlingen	D	2998
4. Wessels Peter	Dorstener MF	D	2918
5. Scaglione Marizo	GMP Prato	I	2900
6. Hoppe Günter	MFC Lemgo	D	2898
7. Lipperer Ernst	FMSC Obermichelb.	D	2797
8. Kronlachner Heinz	UMFC Meggenhof.	OE	2786
9. Erang Peter	MFG Villingen	D	2783
10. Kowarz Hermann	MFC Salzburg	OE	2777
11. Seubert Rainer	DJK Karbach	D	2777
12. Bettner Klaus	MFC Lemgo	D	2759
13. Peyer Hugo	MG Reusstal	HB	2751
14. Florian Loris	Bellund	I	2741
15. Peyer Noldi	MG Reusstal	HB	2720
16. Fink Stephan	FSC Schwandorf	D	2709
17. Dworak Manfred	ÖMV Klagenfurt	OE	2688
18. Uhlig Peter	LSG Beyreuth	D	2682
19. Laffite Andre	Mimizan Plage	F	2773
20. Budy Harald	Markdorf	D	2642
21. Albert Peter	MFC Dreieich	D	2571
22. Matt Ludwig	MFG Liechtenstein	HB	2567
23. Gruentjens Norbert	MFG Villingen	D	2561
24. Giezendanner Emil	Pfäffikon	HB	2548
25. Ortner Peter	MBC Waidhofen	OE	2544



Festrede vor Niederwimmer's Pokalschau, rechts  
ÖAeC-Landesverbandspräsident Salzburg, Kurt Moser

26. Emmenger 2544, 27. Lehmann 2517, 28. Schaden  
2506, 29. Lemmens 2472, 30. Palfrader 2467, 31.  
Höller 2466, 32. Sattler 2462, 33. Bauer 2457,  
34. Berger 2430, 35. Zwingli 2384, 36. Schaden B.  
2376, Dockendorf 2372, 38 Gerard 2354, 39. Le-  
naerts 2346, 40. Misic 2334, 41. Kunkel 2331,  
42. Kreiter 2311, 43. Stas 2281, 44. Durst 2266,  
45. Beck 2173, Marchioni 1761, 47. Heller 1662,  
48. Fritz 1307, 49. Vanheusden 1265, 50. Engel  
680.



Felix Schobel

## Karl Lintner siegt in Italien

Am 7. und 8. September 1985 fand in CANSIGLIO bei Treviso ein internationaler Wettbewerb in der Klasse des selbstgesteuerten Hangfluges - F1E - statt. 55 Vertreter aus vier Nationen waren am Start, darunter acht Österreicher, die auch als vier Zweiermannschaften zum Wettkampf antraten. Von den Österreichern starteten auch fünf "Kolibriener" mit dem bei den letzten Europameisterschaften in der Schweiz schwer geschlagenen Exeuropameister Karl Lintner. Der Salzburger Ernst Reitterer und die beiden St.Pöltner Hans Hlavka und Rupert Schneck vervollständigten das österreichische Aufgebot.

Bei sehr ruhigem und schwachwindigem Wetter begann der Wettbewerb für die Österreicher sehr gut, und nach dem dritten Durchgang lagen in der Einzelwertung Hans Hlavka knapp vor Karl Lintner in Führung, während in der Mannschaftswertung Ernst Reitterer mit Felix Schobel

sen. ebenfalls die Führung innehatten. Während nach dem 4. Durchgang sich Lintner mit einem Prozentpunkt vor Hlavka setzte, blieben in der Mannschaftswertung trotz eines Steudefekts von Reitterer die beiden Österreicher weiter an der Spitze. Erst der 5. Durchgang sollte alles entscheiden, und er war spannend wie noch nie: Lintner verfehlte eine Maximalzeit um fast 60 Sekunden,



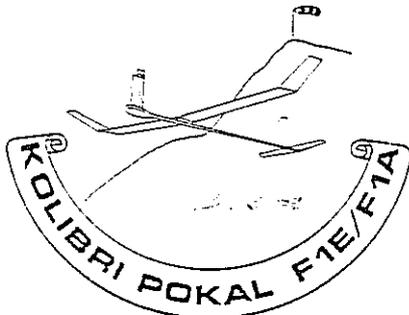
Sieger Karl Lintner - 2.v.r.  
Ganz im Hintergrund Hans  
Hlavka, 72 Jahre alt, lange  
Zeit führend in der Einzel-  
wertung. Buchleitner, Schobel  
Lintner und Almesberger v.l.

Hlavka wiederum hätte ihn gut überholen können, rutschte aber durch einen "nur" Dreiminutenflug auf den 8. Gesamtrang zurück, und es kam nun auf die Leistungen der übrigen Teilnehmer an, und keiner konnte die entsprechenden Leistungen erbringen und den Obergrafendorfer Karl Lintner vom Siegespodest verdrängen. Mit diesem Einzelerfolg konnte er die EM-Schlappe in der Schweiz wieder fast zur Gänze gutmachen. Felix Schobel sen., der nach dem 4. Durchgang noch an 35. Stelle lag, erzielte im letzten Durchgang eine Maximalzeit und "katapultierte" sich damit auf den 9. Gesamtrang vor. Obwohl Reitterer vor dem letzten Durchgang noch durch Probestarts sein Modell vermeintlich wieder funktionstüchtig gemacht hatte, versagte wieder die Steuerung, und er fiel in der Einzelwertung nicht nur weit zurück, sondern auch mit Schobel auf den 10. Gesamtrang zurück. 

Die Mannschaft von Kolibri schob sich durch die Siegerleistung von Lintner und seinem Mannschaftskollegen Robert Buchleitner (er flog leider einmal statt der möglichen 300 Sekunden nur 23 Sekunden) auf den 3. Mannschaftsrank vor.

#### Die Ergebnisse - 40 Wertungen:

1. Lintner Karl	OE	469,32%
2. Da Par Gaspare	I	461,66%
3. Mauri Edi	I	446,66%



FR Felix Schobel

Vom 26. bis 27. September 1985 fand am Spitzerberg bzw. am Flugplatz Spitzerberg der 16.int. Modellflugwettbewerb um den "KOLIBRI-POKAL 1985" statt.

Leider bekam der Veranstalter nur diesen späten Termin (nach dem Urlaub und nach den Ferien), was sich sicherlich auch auf die geringe Teilnahme auswirkte. Es sei mir als Veranstalter, der seit 25 Jahren regelmäßig wenigstens einen internationalen Wettbewerb veranstaltet, gestattet, meiner Enttäuschung Ausdruck zu verleihen, über das geringe ausländische Interesse und, selbst auf die Gefahr hin, wieder einmal mit meinen ausländischen Freunden "anzuecken", die Bemerkung erlaubt, daß ich weder seitens Italien, seitens der Schweiz und seitens Deutschland die Solidarität spüre, die der immer weiter zurückgedrängte Freiflug brauchen würde:

1. Ich war am 2. September Wochenende mit 8 Österreichern beim internat. Wettbewerb, dem 21. TROFEO CANSIGLIO, in Italien vertreten - Italien selbst war beim KOLIBRI-POKAL mit 0 Teilnehmern anwesend!
2. Beim Europacup 1985 in der Schweiz waren 10 Österreicher im Einsatz. Am KOLIBRI-POKAL 1985 nahm kein einziger Schweizer teil!

4. Cosma Tino	I	441,66%
5. Amato Mario	I	441,00%
6. Satori Romeo	I	439,32%
7. Tomazzoni Rover.	I	436,00%
8. Hlavka Hans	OE	433,22%
9. Schobel Felix sen.	OE	429,99%
10. De Castiglione	I	423,32%
27. Buchleitner Rob.	OE	380,66%
28. Schobel Felix jun.	OE	376,65%
29. Reiterrer Ernst	OE	372,98%
31. Schneck Rupert	OE	351,32%



3. Oder ist das Solidarität, wenn Deutschland zum Zeitpunkt des KOLIBRI-POKALS durch einen Kaderwettbewerb verhindert, daß einige Deutsche nach Österreich kommen?

So wie vor zwei Jahren, erlebten wir auf dem Spitzerberg wieder recht gutes Wetter, in der Klasse F1E zwar etwas wenig Wind mit mehrmaligem Startstellenwechsel. Für die 19 F1E-Flieger (fünf aus Deutschland und je einer aus der CSSR und aus Jugoslawien) gestaltete sich dieser erste Tag mehr zu einem Thermikfliegen.

Am zweiten Wettbewerbstag wehte jedoch schon für die 22 Starter in der Klasse F1A fast zuviel Wind, und die Modelle wurden oft relativ weit abgetrieben.

Die Bewerbe verliefen sehr spannend, zumindest ab dem 2. Endrang in der Klasse F1E. Während der Tschechoslowake Berger durch konstant gute Zeiten nie gefährdet war, lieferten sich die übrigen Teilnehmer spannende Positionskämpfe. In den ersten 3 Durchgängen wurden überhaupt nur 5 Maximalzeiten erzielt.

In der Klasse F1A bewies der Jugoslawe Raletic seine Klasse und ließ durch seinen 1. Rang die Vortagsniederlage vergessen. Der Österreicher Fuss war etwas zu sorglos und bremste im entscheidenden letzten Durchgang sein Modell zu früh zur Erde. Dabei hätte der nachdrängende Berger fast Fuss überholt, doch im letzten Durchgang waren nur mehr 2 Max "drinnen", und Berger wurde mit 13 Sekunden Rückstand Dritter, wodurch er auch als Einzel-Kombinations-

#### Mannschaftswertung : 12 Wertungen

1. Fincantieri Monf	I	2599 P.
2. Nike 1 Milano	I	2595 P.
3. UMSC Kolibri	OE	2550 P.
10. Österreich	OE	2409 P.
12. UMSC Kolibri 2	OE	2369 P.
13. ESV St.Pölten	OE	2354 P.



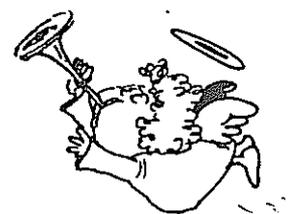
sieger feststand.

Von den zwei Clubmannschaften sicherte sich die Mannschaftskombination UMSC-KOLIBRI überlegen vor dem ÖMV/ESV-St. Pölten.

Die Siegerehrung nahm Wettbewerbsleiter Major Wolfgang Baier anlässlich eines Fliegerabends vor, wobei er besonders hervorstich, die Leistungen der Funktionäre, die allesamt hervorragend die fliegenden Modelle "im Auge behielten" (mit einer Ausnahme!). Er bedankte sich für die Übernahme des Ehrenschutzes durch den nö. LH und LHStv., den einzelnen Bürgermeistern und den Spendern der Ehrenpreise und Pokale.

Dank gebührt aber auch dem sehr für den Modellsport positiv eingestellten Bundessportheimschulleiter Gindl und dem Personal, das so fürsorglich für das Wohl der Modellflieger sorgte und allen Teilnehmern, die durch ihre Anwesenheit die Treue für diesen Wettbewerb bewiesen.

Ergebnisse nächste Seite



## DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE:

## Klasse F1E 19 Wertungen:

1. Berger Bohumir	OK	480,67%	Pkte.
2. Salzer Klaus	OE	454,76%	"
3. Lintner Karl	OE	427,11%	"
4. Schneck Rupert	OE	417,11%	"
5. Schuberth Helmut	D	399,41%	"
6. Schüssler Bernh.	D	385,04%	"
7. Raletic Milos	YU	381,60%	"
8. Almesberger Karl	OE	367,10%	"
9. Hohenberger Karl	D	359,81%	"
10. Schöbel Felix sen	OE	351,71%	"
11. Zavodsky Alexand.	OE	348,33%	"
12. Schöbel Felix jun	OE	331,66%	"
13. Buchleitner Rob.	OE	323,47%	"
14. Greimel Verena	OE	308,80%	"
15. Ritterbusch Karl	D	307,94%	"
16. Hlavka Hans	OE	293,65%	"
17. Wutzl Franz jun.	OE	257,35%	"
18. Doetzl Alfred	OE	241,03%	"
19. Mathes Jürgen	D	197,00%	"

## Klasse F1A 22 Wertungen:

1. Raletic Milos	YU	1140	Sekund.
2. Fuss Helmut	OE	1107	"
3. Berger Bohumir	OE	1094	"
4. Kraus Werner	OE	1044	"
5. Göd Rupert	OE	1032	"
6. Schöbel Felix sen	OE	1019	"
7. Lintner Karl	OE	996	"
8. Ritterbusch Karl	D	905	"
9. Greimel Verena	OE	894	"
10. Doetzl Alfred	OE	881	"
11. Holzleitner Rud.	OE	880	"
12. Wutzl Franz jun.	OE	879	"
13. Hlavka Hans	OE	870	"
14. Grüneis Manfred	OE	824	"
15. Salzer Klaus	OE	799	"
16. Schuberth Helmut	D	783	"
17. Schöbel Felix jun	OE	733	"
18. Schüssler Bernh.	D	728	"
19. Almesberger Karl	OE	589	"
20. Buchleitner Rob.	OE	545	"
21. Zavodsky Alexand.	OE	490	"
22. Mathes Jürgen	OE	190	"



## F3B Zusammengefaßter Bericht

### Tirolpokal, Staatsmeisterschaft, Ludwig Krämer Cup,

### Oktoberfestpokal

von F3B-FR Karl F. Wasner

Wie bereits in der Ecke des Fachreferenten angedeutet, will ich heute versuchen, folgende F3B-Wettbewerbe unter einen Hut bzw. in einen Artikel zu bringen:

Pokal um den Preis der Landeshauptstadt Innsbruck in Weer, 3. F3B-Staatsmeisterschaft in Wiener Neustadt, 15. Int. Ludwig Krämer Cup in Dortmund und 10. Oktoberfestpokal in München, der voraussichtlichen Austragungsstätte der F3B-WM 1987.

### Tirolpokal

Fangen wir chronologisch in Weer an, ausgetragen am 1. und 2. Juni 1985.

Erstmals wurde in Österreich versucht, einen F3B-Wettbewerb mit der ab heuer von der FAI zugelassenen gruppenbezogenen Wertung durchzuführen. Da hier die Premiere gleichzeitig die Generalprobe war, kämpfte Wettbewerbsleiter Friedolin Fritz nicht nur mit den organisatorischen Erschwernissen, die diese Durchführung zwangsweise mit sich

bringt, sondern auch, wie fast immer bei diesem Bewerb mit zuwenig Funktionären, speziell für diese Klasse geschult. Um den Wettbewerb überhaupt zu Ende führen zu können, mußten am Sonntag (ONF bitte wegschauen) Wettbewerber auf ihren Start verzichten und als Helfer einspringen. Unter diesen Bedingungen - wechselnde Personen an den Wendemarken, Fehler bei der Signalgabe- noch Speedauswertungen im 1/100 Sek. Bereich zu machen, ist sicher den Aufwand nicht wert.

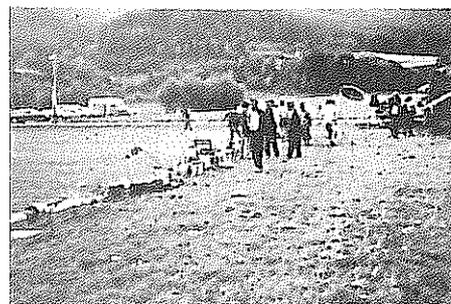
Aber auch eine Reihe von Wettbewerbern machte es den Funktionären nicht gerade leicht. Schlampige Modellidentifikation, gepaart mit Funktionsfehlern der Signalanlage, verursachte eine Reihe unnötiger Reflys im Streckenflug.

Fazit aus dem ersten Versuch einer gruppenbezogenen Wertung in Österreich: die Funktionäre müssen gut geschult sein, in ausreichender Anzahl für beide Wettbewerbstage vorhanden sein, die Auswertung muß schneller und vor allem richtig werden,

### Einzelkombination F1E + F1A

1. Berger Bohumir	OK	195,96	P.
2. Raletic Milos	YU	179,39	P
3. Lintner Karl	OE	176,23	P
4. Salzer Klaus	OE	164,70	P
5. Schöbel Felix sen	OE	162,56	P
6. Schuberth Helmut	D	151,78	P
7. Schüssler Bernh.	D	143,96	P
8. Ritterbusch Karl	D	143,45	P
9. Greimel Verena	OE	142,66	P
10. Hlavka Hans	OE	137,41	P
11. Schöbel Felix jun	OE	133,30	P
12. Wutzl Franz jun.	OE	130,65	P
13. Almesberger Karl	OE	128,04	P
14. Doetzl Alfred	OE	127,23	P
15. Zavodsky Alexand.	OE	115,45	P
16. Buchleitner Rob.	OE	115,10	P
17. Mathes Jürgen	D	57,65	P

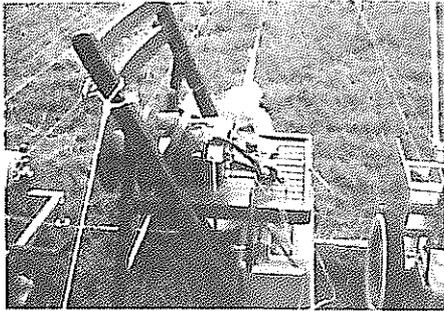
um vom Teilnehmer noch kontrollierbar zu sein. Ein Umstand, der bei der sowieso notwendigen Computerauswertung in dieser Klasse eigentlich nicht extra erwähnt werden müßte.



Eine geballte Windenlandung wartet auf den Einsatz

Auf Grund der Teilnehmerliste erwartete man sich eine spannende WM-Revanche, waren doch nicht weniger als fünf WM-Teilnehmer (die gesamte österr. Nationalmannschaft sowie Ralf Decker und Reinhard Liese) am Start. Weltmeister Decker wurde allerdings bald durch den eingeschalteten Sender eines Teilnehmers im Senderdepot "kampfunfähig" gemacht. Sein

Modell zerschellte wenige Meter neben dem Pilotenlager.



*Eine Windspezialkonstruktion!  
Der Zweck heiligt die Mittel*

Nun zum direkten Wettbewerbsablauf.

Der erste Durchgang brachte, soweit es sich um die WM-Teilnehmer handelte, bereits ein paar Überraschungen. Pongruber gewann diesen Durchgang mit 2967 Punkten vor Liese, 2901 und Haslauer, 2872. Meissl kam mit 2845 Punkten auf Rang vier, Wasner jun. verpatzte die Landung, ein Umstand, der ihm den Sieg in diesem Wettbewerb kosten sollte, und rangierte mit 2752 Punkten auf Rang 8. Aichholzer belegte mit 2526 Punkten Rang



*Der Sieger des Wettbewerbes,  
Reinhard Liese, BRD*

19, und Weltmeister Decker verpatzte, gleich wie Wasner jun., die Landung. Er kam mit 2349 Punkten auf Rang 22.

Der zweite Durchgang sah dann Wasner jun. mit 2934 Punkten an der Spitze. Liese belegte wieder den zweiten Durchgangsrang mit 2929 Punkten, und Pongruber kam mit 2860 Punkten auf Rang drei. Eine Reihe geklärt aber auch ungeklärt Modellabstürze reduzierte die Teilnehmerschar und brachte die Startreihenfolge der gruppenbezogenen Wertung zum Leidwesen der Wettbewerbsleitung, aber auch der Teilnehmer, in Unordnung. Zur Halbzeit vereinte am Samstag ein Kameradschaftsabend eine Anzahl "müder Krieger" in der Taxenhütte. Schade, daß die große deutsche Teilnehmerschar dem Anlaß fernblieb, die sehr gute Tanzkapelle hätte ein volles Haus verdient.

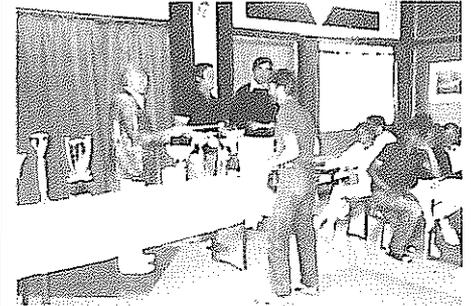
Trotz einer teilweise kurzen Nacht gab es am Sonntag wieder hervorragende Leistungen zu sehen. Speziell im Streckenflug - wenn nicht die Signalanlage streikte - gab es packende Rennen. Auch im dritten Durch-



*2. Rang für Karl Wasner jun.  
Jury Brand, Selg und WL Fritz*

gang hatte Wasner jun. die Nase vorne, diesmal mit Idealergebnis von 3000 Punkten. EM Liese konstant auf Rang zwei, diesmal aber mit 2888 Punkten bereits im Abstand zum führenden Wasner jun., da dieser mit der schnellsten Speedzeit von 19,83 Sekunden einen kleinen Sicherheitspolster gelegt hatte. Dritter dieses Durchganges wurde der Schweizer Meier mit 2850 Punkten.

Der vierte Durchgang verhielt im Rennen um den Gesamtsieg zwischen bis dahin führenden Liese und dem zweitplatzierten Wasner jun. Dramatik und Spannung, lagen doch beide Piloten mit 8718 bzw. 8686 Punkten nur gerade 32 Punkte auseinander. Leider war ein objektiver Vergleich dann nicht mehr möglich, da die Signalgebung bei Wasner's Speedflug nicht funktionierte und die Zeit eines mitstoppenden Jurymitgliedes genommen werden mußte. Wasner jun. buchte diesen Durchgang wieder mit 3000 Punkten für sich, der Gesamtsieg ging an den gleichmäßig fliegenden Liese. Dritter der Gesamtwertung wurde Pongruber.



*Martin Pongruber, Salzburg,  
3. Rang, bei der Siegerehrung*

## Staatsmeisterschaft

Einen guten Monat später trafen sich Österreichs F3B-Piloten zur dritten Auflage der Staatsmeisterschaft, diesmal wieder auf dem idealen Wiener Neustädter Fluggelände. Dankenswerterweise haben sich die Kollegen im Osten bereiterklärt, diese STM zu organisieren. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten gab es dann auch einen im großen und ganzen reibungslosen Ablauf, erleichtert durch den Verzicht auf eine gruppenbezogene Wertung. Ein sehr dichtes Spitzefeld zeigt, daß es größter An-

strengung bedarf, um ganz vorne mitmischen zu können. Nicht ganz unerwartet kam ein Rückschlag der Nationalmannschaftsmitglieder - Wasner jun. 5., Meißl 6. und Aichholzer 10. - zu groß war der Kräfteverschleiß in der ersten Jahreshälfte. Mit 41 Teilnehmern war diese STM die am stärksten besetzte dieser Klasse.

Die Analyse des Wettbewerbsablaufes gestaltet sich etwas schwierig, da die Reihenfolge auf den Durchgangslisten leider nicht den Durchgangsergebnissen

entspricht - vielleicht beim nächsten Mal?

Im ersten Durchgang setzte sich der Steirer Franz Prasch mit 2965 Punkten und der schnellsten Speedzeit von 18,9 s an die Spitze des Feldes. Es folgten Peter Hoffmann, NÖ 2959 und Karl Wasner jun., Vbg. 2850 Punkte. Den zweiten Durchgang entscheidet Hausherr Wolfgang Zach mit 2980 und dem Speedtausender mit 19,2 s für sich. Prasch 2974 und Martin Pongruber, Sbg. 2956 folgen auf den Plätzen. Nach den beiden ersten Durch-

gängen führt Prasch vor Hoffmann und Zach, ein spannendes Finale ist sicher. Auf Grund des verspäteten Beginnes und der unsicheren Wetterlage konnten nur drei Durchgänge geflogen werden. Prasch verliert mit einem relativ schwachen Durchgang seine Spitzenposition und rutscht auf den vierten Gesamtrang zurück, gewinnt allerdings mit seiner schnellsten Speedzeit von 18,9 s den Speedpokal. Pongruber sichert

sich mit dem Durchgangssieg den dritten Gesamtrang. Auch Hoffmann fliegt seinen schwächsten Durchgang, kann aber seinen zweiten Gesamtrang halten. Zach verliert von den Spitzenkandidaten am wenigsten und wird Staatsmeister 1985 in F3B. Die einzige Speedzeit unter 20 s im dritten Durchgang fliegt Wasner jun. und sichert sich diesen Speedtausender und den fünften Gesamtrang dieser

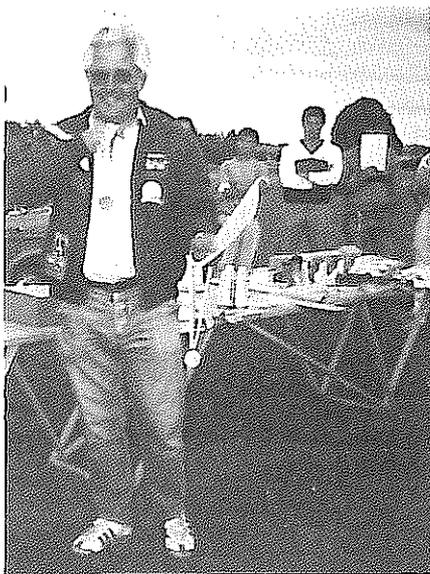
Staatsmeisterschaft.

Die erstmals durchgeführte Mannschaftswertung sah das Team Vorarlberg mit 24.974 Punkten siegreich. Auf den Plätzen folgen Salzburg mit 24.102 und Niederösterreich I mit 23.885 Punkten. BSL Edwin Krill übergibt zusammen mit Wettbewerbsleiter Franz Horvath schöne Pokale und die offiziellen Staatsmeistermedaillen.

## Ludwig Krämer Cup

Damit vom nationalen zum internationalen Parkett, denn am 24./25. August fand in Dortmund der 15. Int. Krämer-Cup statt. Eine große Abordnung aus Österreich - 10 Mann waren dabei - schlug sich - fern der Heimat - ganz beachtlich. Insgesamt waren 66 Starter aus 5 Nationen gemeldet. Bei stark wechselnder Witterung mit zum Teil stürmischen Winden wurden drei volle Durchgänge in Gruppenbezogener Wertung geflogen, allerdings am Samstag bis zum Einbruch der Dunkelheit! Bedingt durch die unsanfte Wetterlage gab es auch hier einiges Kleinholz, dem auch ein Teil unserer Leute Tribut zollten. Pongruber kapitulierte nach Modellschaden in der ersten Aufgabe, dem Speedflug, und zog sich und seine Mannschaft aus dem Bewerb.

Mit enormen Einsatz und gutem Zusammenhalt kämpften die im Bewerb verbliebenen Österreicher sehr erfolgreich bis zum Ende am Sonntagabend. Wettbewerbsentscheidend war einmal mehr der Speedflug; Peter Hoffmann erwischte im dritten Durchgang eine Traumwetterlage und nutzte sie auch aus: fast unglaubliche 17,3 Sekunden waren der Lohn für einen exakt geflogenen Speed. Der deutsche WM-Teilnehmer Klaus Blümler, nach Hoffmann startend, konnte auch noch von den günstigen Bedingungen profitieren und kam mit 17,6 Sek. auf die zweitschnellste Zeit des Bewerbes.



*Auch der Fachreferent freut sich, sogar zweifach: über die Bronzene in der Mannschaftswertung und über das gute Abschneiden der Österreicher*

Bei der Siegerehrung mit Pokalen, Medaillen, Urkunden und Sachpreisen, gab es für die Österreicher ein sehr erfreuliches Ergebnis. Verdienter Sieger wurde ein glückstrahlender Peter Hoffmann, 8699 Punkte. Zweiter wurde der Holländer Arend Borst, 8598 Punkte und am (wieder) Bronzestockerl Karl Wasner jun. mit 8535 Punkten - ein schönes Ergebnis für unsere Armada. Die weiteren Plazierungen der Österreicher: 6. Günther Aichholzer, 8289, 14. Franz Prasch, 7701, 17. Andreas Meißl, 7538, 20. Erich Lercher, 7472, Karl F. Wasner,

6885, 31. Friedrich Haupt, 6695, 57. Ernst Zürcher, 460 und 58. Martin Pongruber, 0 Punkte.

In der Wertung der mit 4 Mannschaften besetzten Nationalteams, siegte Österreich mit Hoffmann, Meißl und Haupt, 22.932 Punkte vor Deutschland 1, 20.140 und Deutschland 2 mit 20.095 Punkten. Die mit 14 Teams stark besetzte Wertung der reinen Clubmannschaften gewinnt Dione, Holland mit 24.038 Punkten, gefolgt von Berlin, 24.013. Dritter wird der MFC Rheintal mit 22.892 Punkten.



*Ein freudestrahlender Sieger: Peter Hoffmann, LV NÖ*



*Einmal mehr am dritten Platz: Karl Wasner jun., Vorarlberg*

## Oktoberfestpokal

Zum internationalen Saisonschluß gab es dann noch einen Monat später einen Monsterbewerb in München, den 10. Int. Oktoberfestpokal mit 88 Teilnehmern aus

9 Nationen, darunter 14 Starter aus Österreich. Und auch hier, wie in Dortmund, hervorragende Plazierungen unserer Piloten. Dank bester Wetterbedingungen

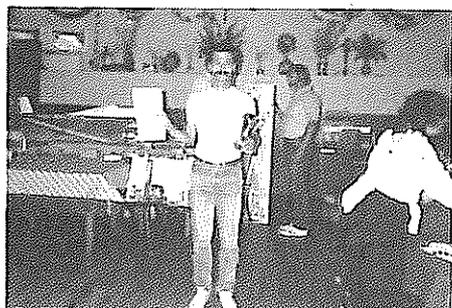
gelang es den Münchnern trotzdem für alle Teilnehmer zwei Durchgänge, sowie für die besten 32 Piloten einen dritten Durchgang zu fliegen. Erfreulicherweise

waren unter diesen 32 zehn (!) Piloten aus Österreich.

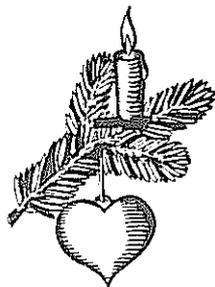
Im ersten Durchgang setzte sich der regierende Weltmeister Decker mit 3000 Punkten an die Spitze, gefolgt von Fischer, 2924 und Liese, 2968. 4. Wasner jun., 5. Haslauer. Aichholzer hatte Pech, er zerlegte sein Modell beim Hochstart zur ersten Aufgabe, ein Ersatzmodell hatte er nicht dabei.

Der zweite Durchgang bringt folgende Spitze: Liese, Buchwald, Mögn, Fischer, alle BRD, Wasner jun., Haslauer. Dank idealer Wetterverhältnisse werden durchwegs gute Leistungen geflogen, und es muß um jeden Punkt hart gekämpft werden.

Der Finaldurchgang, geflogen von den 32 Bestplatzierten zeigt folgende Piloten in Front: Fischer, Decker, Wasner jun. und Liese teilen sich den 3.Rang. Zürcher wird 5.



Nach der WM und Dortmund: zum dritten Mal Bronze für Karl Wasner jun.



Das Endergebnis hat damit folgendes Aussehen :

1. H. Fischer	D	8905	Pkte.
2. R. Liese	D	8856	"
3. K. Wasner jun.	OE	8788	"
4. R. Decker	D	8765	"
7. M. Pongruber	OE	8560	"
8. J. Haslauer	OE	8545	"
12. A. Meißl	OE	8379	"
15. E. Zürcher	OE	8277	"
17. K.F. Wasner	OE	8205	"
19. P. Hoffmann	OE	8147	"
20. E. Lercher	OE	8109	"
22. U. Weber	OE	8015	"
26. H. Plunser	OE	7865	"
46. P. Sturm	OE	5013	"
55. F. Prasch	OE	4792	"
77. J. Haller	OE	3829	"
85. G. Aichholzer	OE	0	"

Die Mannschaftswertung sieht für uns noch erfreulicher aus:

Der Sieg geht an das Team aus Salzburg mit 25.382 Punkten vor LSC Babenhausen mit 25.139 und MSFC Rheintal mit 25.102 Punkten. Vierte wird das Team Wing, 21.539 und 6. die Tiroler mit 19.709 Punkten. Insgesamt wurden 21 Teams klassiert.

Das wars für heuer im Kampf um F3B-Punkte.

Als zuständiger Fachreferent freue ich mich über die hervorragenden Leistungen auf breiter Front.

Mein Wunsch für 1986 ?  
So weitermachen.

Dem schließt sich die Redaktion von prop stärkstens an !



Die Sieger der Mannschaftswertung, das Team des LSV Salzburg

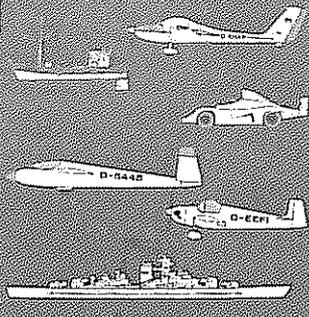


Das drittplatzierte Team des MSFC Rheintal hat sich (zumindest im Foto) noch Weltmeister Ralf Decker zur Verstärkung geholt



Ehrung in der Heimat für Karl Wasner jun. durch den Bürgermeister der Stadt Dornbirn, Rudi Sohm.

**aero-naut**



**Katalog '85**

mit allen Neuheiten, über 270 Seiten.

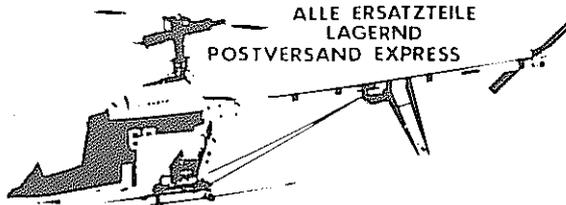
Erhältlich im Fachhandel oder direkt von »aero-naut«-Modellbau Postfach 384 D-7410 Reutlingen 1 gegen Voreinsendung von DM 12,80 (einschl. DM 3,- Porto) in Briefmarken, vom Ausland DM 15,- mit intern. Postcoupons.

**Graupner RC Hubschrauber**

**Helimax 60/80**

**Neu: Hughes 500E**

**sofort lieferbar**



ALLE ERSATZTEILE  
LAGERND  
POSTVERSAND EXPRESS

**FOTO HEINZ**

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

# NATIONALE WETTBEWERBE

## RC/H HANGFLUGWETTBEWERB SCHLENKEN

Peter Göllner

Mitte Juli führte der MFC-Bergfalke wieder einen Hangflugwettbewerb am Schlenken / Salzburg durch.

Bereits um 11 Uhr hatten sich schon viele Piloten und Begleiter auf unserem Hangfluggelände eingefunden. Das Wetter war hervorragend. Die Anmeldungen gingen sehr zögernd vor sich, doch schließlich gelang es uns doch, 33 Wettbewerber "einzufangen", darunter erstmals eine weibliche Teilnehmerin, Doris Steiner.

Pünktlich wie die Eisenbahn drehte um 12 Uhr der Wind auf die richtige Richtung, und los ging es mit dem Wettbewerb.

Der erste Durchgang ging so schnell über die Runden, daß jedem das Hören und Sehen verging. Die Favoriten setzten sich gleich wieder etwas ab, trotzdem aber vom übrigen Feld hart bedrängt. Das Leistungsniveau ist heuer sehr hoch, z.B. war in Abtenau der 11. Rang noch mit 609 von 660 erreichbaren Punkten belegt.

Zur körperlichen Kräftigung wurde von unserem Club wieder gegrillt, und jeder konnte sich nach Herzenslust stärken.

Der 2. und 3. Durchgang war ebenfalls sehr spannend und bei gleichmäßigen Bedingungen rasch durchgezogen.

Nun kam das Warten auf die Auswertung, und in der Zwischenzeit wurde natürlich fleißig weitergeflogen. Wäre ja ein Jammer diesen Aufwind nicht auszunützen.

Beim Gasthof Zillreith fand dann die Siegerehrung statt. Für die Jugend gab es Sachpreise und Pokale gab es auch, wenngleich einige Wettbewerber nicht mehr wissen, wohin damit. Herzlichen Dank an alle Teilnehmer und Funktionäre.

Da für diesen Wettbewerb weder eine Offizielle Ausschreibung noch eine Ergebnisliste der ONF zugegangen ist, wird dieser Wettbewerb nur als allgemeiner Wettbewerb geführt.



Wettbewerbsgeschehen



## 2. NÖ - CUP RC/MS 1985

### 3. Teilwettbewerb am 20. Juli 1985 in Leobersdorf

Johann Hnoysky

Zum zweiten Mal jährte sich 1985 nach einem zaghaften Versuch die Geburtsstunde des NÖ-Cup in der Klasse RC/MS.

Ungeplant vom Termin her, kam der HSV-Burg Kreuzenstein, wie schon voriges Jahr, auch heuer wieder zum "Handkuß" und führte die dritte und letzte Veranstaltung dieser Wettbewerbsreihe durch.

Nachdem zum 1. Wettbewerbstermin der verantwortliche Wettermacher (wie schon gewohnt) versagte, schien er sich beim Ersatztermin "einhauen" zu wollen und überbot sich.

An diesem Goldtag war natürlich die Stimmung großartig, und die Teilnehmer zeigten lockeren, aber spannenden Sport. Irre Ablösungen erzwangen, wollte man in der Wertung vorne sein, einen Landwettbewerb bei vollem Max, was prompt zu Zeitüberschreitungen führte. Nach der Mittagspause jedoch spürten die Bewerber, daß es neben jedem Hinauf auch ein Hinunter gibt. Der dritte Durchgang also bis auf wenige Ausnahmen ein Streichresultat! Trotzdem waren alle zufrieden und guter Laune.

Daß diese Wettbewerbsklasse nicht sterben soll und muß, zeigt am besten das Starterfeld, sowohl vom Vorjahr als auch heuer. Zwischen 20 und 30 Nennungen und Starter aus 4 Bundesländern, lediglich beim Abschlußtermin gab es Interessenskollisionen.

Der Sieg ging, leider?, auch heuer wieder ins benachbarte "Ausland" - diesmal nach Oberösterreich!

Daher fordern alle - REVANCHE - nächstes Jahr!

### Die Ergebnisse :

1. Wurm Martin	MBC-Enzesfeld	4606 Punkte
2. Weingast Adolf	BSV-Voith	4606 "
3. Leeb Karl Heinz	detto	4582 "
4. Oberrather Friedrich	Ikarus Enns	4508 "
5. Paal Josef	HSV-Burg Kreuzst.	4456 "
6. Novotny Albert	detto	4427 "
7. Pyrek Robert	Weinland Mistelb.	4396 "
8. Dunger Roland	MBC-Vogelweide	4283 "
9. Bail Arthur	MBC-Enzesfeld	4125 "
10. Baumgartl Johann	FMBC-Austria	3928 "

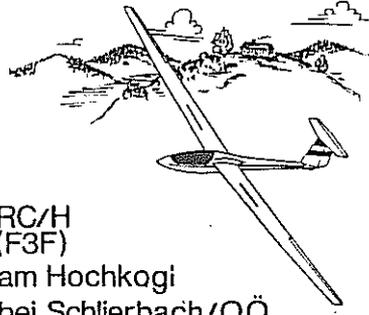
11. Leeb K. 3786, 12. Wurm P. 3651, 13. Weigl F. 3298, 14. Raschel E. 3275, 15. Hruska F. 1152 Punkte.

### GESAMTERGEBNISSE des NÖ-Cup 1985

1. Oberrather Friedrich	Ikarus Enns	13.300 Pkte.
2. Paal Josef	HSV-Bg.Kreuzenst.	13.234 "
3. Weingast Adolf	BSV-Voith	13.161 "
4. Wurm Peter	MBC-Enzesfeld	12.538 "
5. Bail Arthur	detto	12.418 "
6. Wurm Martin	detto	12.194 "
7. Leeb Karl	BSV-Voith	11.990 "
8. Novotny Albert	HSV-Bg-Kreuzenst.	11.960 "
9. Pyrek Robert	Weinland Mistelb.	11.795 "
10. Baumgartl Johann	FMBC-Austria	11.543 "

11. Weigl F. 11.383, 12. Leeb KH. 9.115, 13. Dunger R. 8.757, 14. Raschel E. 8.356, 15. Gärner F. 6.915, 16. Wurm M. 6.185, 17. Eigner H. 4.607, 18. Buxhofer E. 4.580, 19. Ebenführer L. 3.805, 20. Hruska F. 1.152, 21. Stefan R. 536 Punkte.





RC/H  
(F3F)  
am Hochkogel  
bei Schlierbach/OÖ.

Christian Commenda

Nach einjähriger Pause erschien heuer am 31. August/1. September das legendäre Kremstal-Pokalfliegen am Hochkogel zum 8. Mal wieder am Wettbewerbshimmel. Unser Verein, der MFK Quax-Linz konnte sich durch ständiges Drängen der Hochkogelfreunde entschließen, die Organisation, welche in den vorherigen Jahren allein von unserem Roman Kokely geleistet wurde, auf mehrere Mitglieder zu verteilen.

Am Samstagmorgen empfing die 75 Teilnehmer aus ganz Österreich und Bayern ein traumhaft schönes Wetter. Aber leider herrschten nur schwache Winde aus östlichen Richtungen vor. Nach einer kurzen Besprechung des RC/H-Programms wurde der erste Durchgang begonnen.

Wer das nötige Geschick und eine Portion Glück hatte, konnte gute Ergebnisse erzielen. So kam es, daß Wolfgang Thalinger den ersten Durchgang, gefolgt von Werner Mayer und Michael Bene, für sich entscheiden konnte.

Der zweite Durchgang wurde aus Gründen der Zeitersparnis gleich an den ersten angehängt. Bei diesem nützte Kosel Raimund eine Thermikablösung und entschied diesen Abschnitt für sich. Aber Thalinger ließ nicht locker und folgte mit nur 7 Punkten Rückstand.

Am Sonntag, dem zweiten Wettbewerbstag, waren die Witterungsverhältnisse ähnlich: Sonnenschein, warm, aber wenig Wind. Den dritten Durchgang gewann Günther König aus München mit sehr großem Vorsprung, der natürlich allen anderen Leistungen entsprechend niedrige Wertungen verschaffte.

Durch die Computeranlage, welche von Richard Koch zur Verfügung gestellt wurde, konnten die Endergebnisse rasch ermittelt werden. In der Zwischenzeit wurde das beliebte ER & SIE-Fliegen veranstaltet und unter stimmungsgewaltigen Anfeuerungsrufen der Zuschauer von Gerhard Dotter und Gattin Aurelia gewonnen.

Mittlerweile konnte zur Siegerehrung gerufen werden. Wie es sich bereits angekündigt hatte, gewann Wolfgang Thalinger und verwies Günther König und Werner Mayer auf die Plätze zwei und drei. Die Mannschaftswertung wurde ebenfalls vom Veranstalterverein MFK-Quax-Linz mit Thalinger, Kokely und Commenda GEWONNEN:

Da sich das heurige Kremstal-Pokalfliegen wieder als sehr beliebte, familiäre Veranstaltung erwiesen hatte, hoffen wir, auch nächstes Jahr alle Hangflugfreunde am Hochkogel begrüßen zu können.

31. August / 1. September 1985

## 8. KREMSTAL POKALFLIEGEN

### Die Ergebnisse:

1. Thalinger Wolfgang	MFK-Quax-Linz	1993 Punkte
2. König Günther	RC-SFG München	1977 "
3. Werner Mayr	SMBC Graz-Andritz	1908 "
4. Huber Engelbert	Weißer MÖve Wels	1875 "
5. Kosel Raimund	MFC Wr. Neustadt	1868 "
6. Wachtler Oswald	FMBC Vienna	1848 "
7. Hauer Werner	ASKÖ-MBC-Linz	1819 "
8. Oberleitner Manfred	detto	1816 "
9. Kölbl Peter	MFC Wr. Neustadt	1801 "
10. Bene Michael	SMBC Graz-Andritz	1791 "

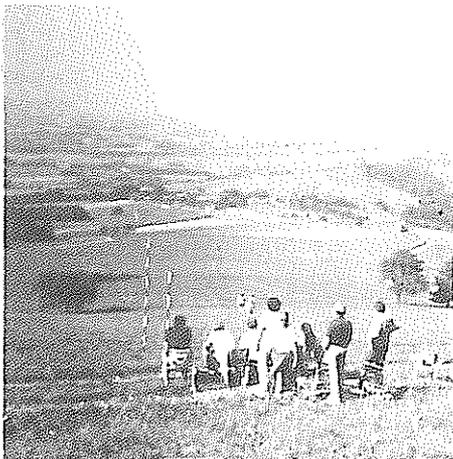
11. Grabner F. 1784, 12. Kokely R. 1778, 13. Kreillinger W. 1775, 14. Commenda Ch. 1759, 15. Renn E. 1758, 16. Felbermayr K. 1737, 17. Hofstätter G. 1720, 18. Brunner A. 1712, 19. Totter G. 1707, 20. Freimuth R. 1705, 21. Dunger R. 1701, 22. Humer A. 1700, 23. Kerschhuber G. 1692, 24. Draschbacher E. jun. 1686, Zach W. 1666, 26. Mayer H. 1656, 27. Krippta R. 1648, 28. Morschek H. 1643, 29. Niederhofer G. 1642, 30. Oberndorfer H. 1638, 31. Platzer M. 1633, 32. Schuster A. 1627, 33. Popp H. 1609, 34. Kienesberger F. 1607, 35. Masopust K. 1600, 36. Berner M. 1598, 37. Greindl H. 1596, 38. Zauer G. 1586, 39. Schimanek Ch. 1581, 40. Knüppel M. 1565, 41. Lesky H. 1564, 42. Harkam K. 1549, 43. Koch R. 1539, 44. Seitner R. 1502, 45. Mittendrein H. 1498, 46. Brettschneider E. 1485, 47. Held Lothar 1484, 48. Ellmeier H. 1453, 49. Koder H. 1448, 50. Mayer W. 1447, 51. Kahlhofer R. 1432, 52. Brandner M. 1428, 53. Draschenbacher E. sen. 1390, 54. Koll F. 1375, 55. Sereinig J. 1373, 56. Schröffl Ch. 1368, 57. Kratky R. 1354, 58. Robar A. 1349, 59. Richter W., Reiter W. 1342, 61. Planitzer K. 1328, 62. Wyskocil W. 1315, 63. Steininger B. 1310, 64. Gieslesberger H. 1305, 65. Neumann H. 1288, 66. Bierhaus H. 1265, 67. Berger E. 1234, 68. Umfer Ch. 1229, 69. Wögerbauer M. 1219, 70. Wagner H. 1045, 71. Eggermann M. 1039, 72. Klaffenböck R. 970, 73. Purkartshofer F. 933, 74. Stinger O. 709, 75. Stadlober E. 93 Punkte.

### MANNSCHAFTSWERTUNG :

1. MFK Quax-Linz 5530, 2. RC-München Egling 5378, 3. MFC Wr. Neustadt 5335, 4. Weißer MÖve Wels 5280, 5. Graz 5264, 6. Pichl 5220, 7. SMBC Kirchdorf I 5117, 8. MBC Vogelweide I 4982, 9. Eisenerz II 4682, 10. Eisenerz II 4591, 11. SMBC Kirchdorf II 4552, 12. MFK Quax Linz II 4533, 13. FSG Ob. Murtal 4508, 14. MBC Vogelweide II 4141, 15. MBC Köflach 4046 P.

### ER & SIE - Fliegen:

1. Totter Aurelia - Totter Gerhard  
2. Thalinger Johanna - Th. Wolfgang  
3. Kienesberger Annemarie -  
Draschenbacher Ernst jun.



Blick auf das Fluggelände mit den Funktionären bei der Arbeit



Die Wettbewerbsmodelle der Teilnehmer



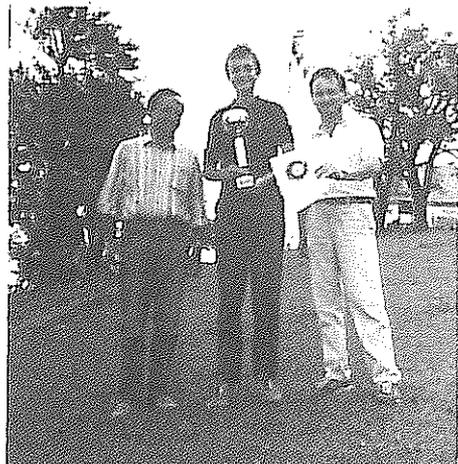
Die Eisenerzer Jugendgruppe mit ihrer originellen Windhose



Die Sieger v.l.n.r.: 3. Mayr W.,  
1. Thallinger W., 2. König G.



Die Gewinner der Mannschafts-  
wertung des MFK Quax-Linz v.l.:  
Kokely R., Commenda Ch. Thalinger W.



#### 14. HERI-KARGL - CUP Nationaler Wettbewerb F1E

Felix Schobel

Als letzter F1E-Wettbewerb wurde am Sonntag, dem 6. Oktober bei Haunoldstein in Pfaffing der 14. Nat. Wettbewerb um den Heri-Kargl-Cup 1985 durchgeführt.

Überraschend herrschte Westwind, wodurch das nahe gelegene Pfaffing aufgesucht werden mußte, das durch die Geländeformation und die böigen Winde zwischen 5 und 9 m/s sehr große Anforderungen an die Konkurrenten stellte. Umso spannender gestaltete sich der Wettkampf, denn mehrmals wechselte die Führung, und der Endkampf zwischen den drei Erstplatzierten konnte sich sehen lassen.

Für alle 5 Durchgänge wurde als Maximalzeit 180 Sekunden bestimmt. Diese Zeit wurde nur im 1. und im letzten Durchgang vom späteren Sieger Lintner erfliegen. Im 2. Durchgang erfliegen Mang 100%-Punkte und im 3. und 4. Durchgang war es Altmeister Hlavka, dem das Kunststück gleich zweimal gelang. Nach dem 2. Durchgang die Rangordnung Lintner, Schobel jun. und Mang, änderte sich dieses Bild nach dem 3. Durchgang durch Hlavka, der mit einer Bestzeit auf den 3. Rang vorrückte. Während Schobel jun. durch gleichbleibende Leistungen auch nach

dem 4. Durchgang an 2. Stelle rangierte, setzte sich Hlavka mit nochmaliger Bestzeit an die Spitze, und Lintner fiel knapp auf den 3. Platz zurück. Da die Differenz zwischen den drei vorderen Rängen denkbar knapp war (325 zu 321 zu 313), brachte erst der 5. Durchgang die Entscheidung. Zuerst startete der in Führung liegende Hlavka, flog jedoch nur 31 Sekunden, und während Lintner noch abwartend beobachtete, war der Weg zum Sieg für Schobel jun. offen. Er flog jedoch nur die fünfbeste Zeit und blieb damit auf dem 2. Gesamtrang. Nun startete Lintner, flog ein wunderbares Max und errang damit wieder den 1. Platz.

#### DIE ERGEBNISSE:

1. Lintner Karl	UMSC-Kolibri	413,50 %-Pkte.
2. Schobel Felix jun.	detto	369,49 "
3. Hlavka Hans	ESV-St.Pölten	343,04 "
4. Schneck Rupert	detto	303,97 "
5. Almesberger Karl	UMSC-Kolibri	282,09 "
6. Greimel Verena	ESV-St.Pölten	266,92 "
7. Mang Fritz	ÖMV-Wien	250,00 "
8. Schobel Felix sen.	UMSC-Kolibri	246,59 "
9. Buchleitner Robert	detto	216,93 "
10. Doetzl Alfred	ÖMV-Wien	172,78 "
11. Wutzl Franz jun.	ESV-St.Pölten	153,31 "



#### 9. NAT. IKARUS POKALFLIEGEN

RC IV, RC III  
31.8., 1.9. 1985  
ENNS - KRONAU



Bei dem am 31.8. und 1.9. stattgefundenen Wettbewerb gab es in der Klasse RC IV eine recht gute Beteiligung von 28 und in der Klasse RC III von 13 Teilnehmern.

31. August 1985 - Klasse RC IV

Wegen Nebels konnte der Wettbewerb erst verspätet begonnen werden. Die Eröffnung nahm der Ennsner Sportstadtrat Steiner vor. Es herrschte prächtiges Seglerwetter, wolkenloser Himmel und Windstille. Ausgezeichnete Stimmung bei den Wettbewerbern. Es waren herrliche Flugmodelle zu sehen. 13 Segler wurden mittels Huckepack, 9 mittels F-Schlepp und 6 mit eigenem Motor (und Startwagen) auf Höhe gebracht. An Schleppmaschinen standen Big Lift, Aerlifter, Piper und eine Hummel zur Verfügung. Es war ein wunderschönes Bild, wenn die einzelnen Segler auf die verschiedensten Arten hochgeschleppt wurden.

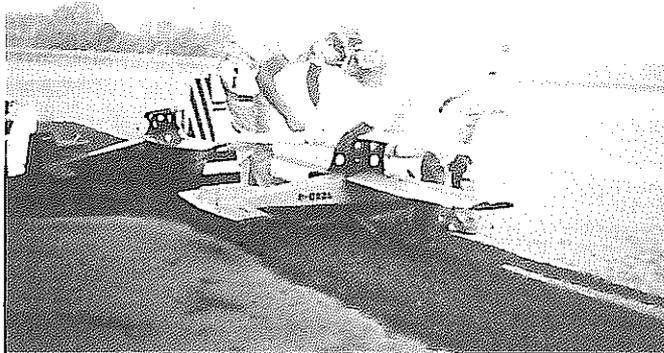
Im ersten Durchgang setzte sich der junge Linzer Thomas Siedler an die Spitze. Die Routiniers Koppler, Freudenthaler und Glück Franz, belegten die weiteren Plätze aber bereits wieder auf den Plätzen 5 und 6 folgten die jungen Späth G. und Hubmann.

Im zweiten Durchgang behaupteten Thomas Siedler den 1. Platz. Die weitere Reihung Freudenthaler, Koppler, Späth G. und Glück Franz.

Wegen der fortgeschrittenen Zeit konnten nur die 10 besten Einzelwertungen zum dritten Durchgang zugelassen werden. Es ging jetzt also um die Wurst, und die Finalisten strengten sich besonders an.

Siedler flog als erster und erzielte 933 Punkte. Freudenthaler flog als nächster 967 Punkte, 9 Punkte vor Siedler in der Gesamtwertung. Alles war nun auf Koppler gespannt. Er machte 987 Punkte und lag damit 8 Punkte vor Freudenthaler und damit am ersten Platz.

Das schönste Durchgangsergebnis erzielte der junge Steirer Alfred Hubmann, der mit einem Traumflug 1009 Punkte erzielte und damit auf den 4. Platz vorrückte.



Der Segler wird aufgesetzt

Die Siegerehrung erfolgte gleich anschließend an den Durchgang, bereits bei Dunkelheit, und brachte folgende

**ERGEBNISSE :**

1. Koppler Rainer	Ikarus Enns	1954 Punkte
2. Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	1946 "
3. Sidler Thomas	ASKÖ-MFC Linz	1937 "
4. Hubmann Alfred	ASKÖ-Köflach	1907 "
5. Pointner Karl Heinz	ASKÖ MFC-Linz	1893 "
6. Späth Günther	SFU Schärding	1866 "
7. Asen Alexander	MFC Salzburg	1861 "
8. Taxer Walter	ÖMV Feistritz	1855 "
9. Glück Franz	MFC Salzburg	1817 "
10. Späth Karl	SFU Schärding	1816 "

11. Taxer F. 1798, 12. Glück G. 1784, 13. Hofbauer F. 1729, 14. Winter A. 1678, 15. Widhalm H. 1674, 16. Niedermayer F. 1655, 17. Schatz A. 1623, 19. Sidler H. 1612, 19. Fiedler M. 1605, 20. Hönig G. 1590, 21. Pirringer G. 1574, 22. Fiedler P. 1543, 23. Hörmann G. 1527, 24. Morbitzer E. 1487, 25. Thomüller R. 1484, 26. Meisinger P. 1294, 27. Krasensky W. 1232, 28. Eigner H. 1065 Punkte.

Sonntag, 1. August 1985 - Klasse RC III

Trotz des "anstrengenden" Festabends am Vortag, waren zum RC III-Wettbewerb alle tragenden Funktionäre und natürlich auch die Wettbewerber fit da. 13 Konkurrenten waren gekommen. Vom Sonnenschein des Vortages war nichts mehr zu sehen, der Himmel war bedeckt.

Bürgermeister, LA Willibald Happel eröffnete den Wettbewerb. Mit Startnummer 1 eröffnete der Kärntner A. Trettenbrein den 1. Durchgang. Mit 1219 Punkten legte er die drittbeste Wertung vor. Staatsmeister Leo Berger fixierte mit 1266 Punkten die beste Durchgangswertung vor Hermann Hölzl, der es auf 1261 Punkte brachte.

Im 2. Durchgang setzte sich Hölzl vor Berger, Trettenbrein, Hoeller und Hubmann, und mit großer Spannung wurde nun der 3. Durchgang erwartet.

Die beste Durchgangszeit erzielte auch in dieser Klasse Alfred Hubmann mit 1337 Punkten vor Hermann Hoelzl 1321 und Leo Berger 1295 Punkte. In der Endwertung gab es dann folgende

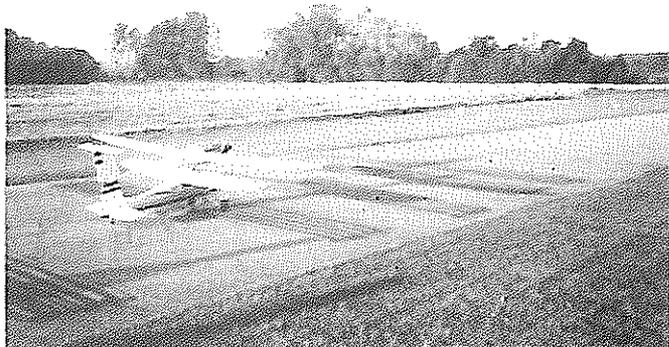
**ERGEBNISSE :**

1. Hoelzl Hermann	SFU Schärding	2610 Punkte
2. Trettenbrein Alfred	MFC St.Paul	2605 "
3. Hubmann Alfred	ASKÖ Köflach	2594 "
4. Berger Leo	UMFC Meggenhofen	2568 "
5. Hoeller Franz	detto	2549 "
6. Zikulnic Gerald	MFC Kuehnsdorf	2455 "
7. Danksagmüller Helmut	ÖMV-Wien	2446 "
8. Weichaus Wolfgang	SFU Schärding	2337 "
9. Kreuzer Johann	UMFC Vöcklermarkt	2282 "
10. Gstettner Hans J.	FMC Seeadler	2266 "

11. Weninger N. 21.58, 12. Meindl P. 2080, 13. Pyrek R. 1668 Punkte.

Es freut mich immer wieder, wenn junge Nachwuchsflieger am Start sind. Das gibt dem ganzen Wettbewerb einen erfrischenden Auftrieb. Das soll aber bestimmt nicht so weit gehen, daß man schon als junger Pilot die Schuld am eigenen Versagen bei den Punkterichtern sieht, etwa mit der Bemerkung: "Ich weiß ja was ich kann und was ich wert bin!" So gehts bestimmt nicht, Herrschaften !!!

BSL Krill



Huckepack - Start



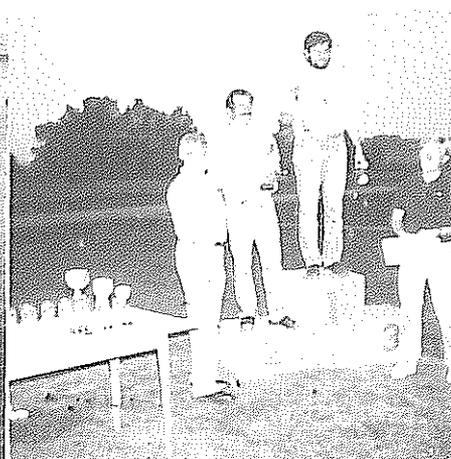
Erfolgreich in beiden Klassen, der junge Steirer A. Hubmann



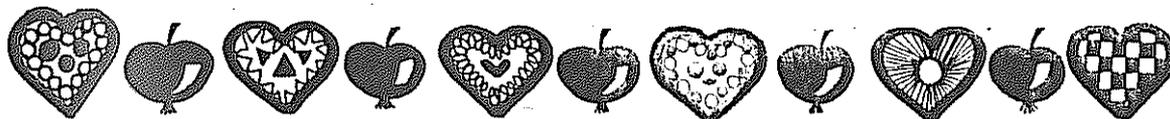
Gespräch mit einem Punkterichter



K.H. Pointner mit seinem wunderbaren Oricon von Max Hillinger



BSL Krill und Obmann Schatz bei der RC/MS - Siegerehrung. 2. Freudenthaler, 1. Koppler.



**Geest North Sea Line**

Vertretung von



Containerline, Dublin



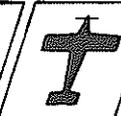
**Ihr Englandservice in einer Hand**

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)		

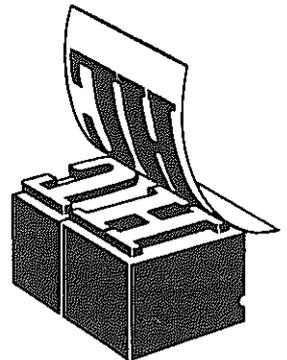
**B U C H - U N D  
O F F S E T D R U C K E R E I**

*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

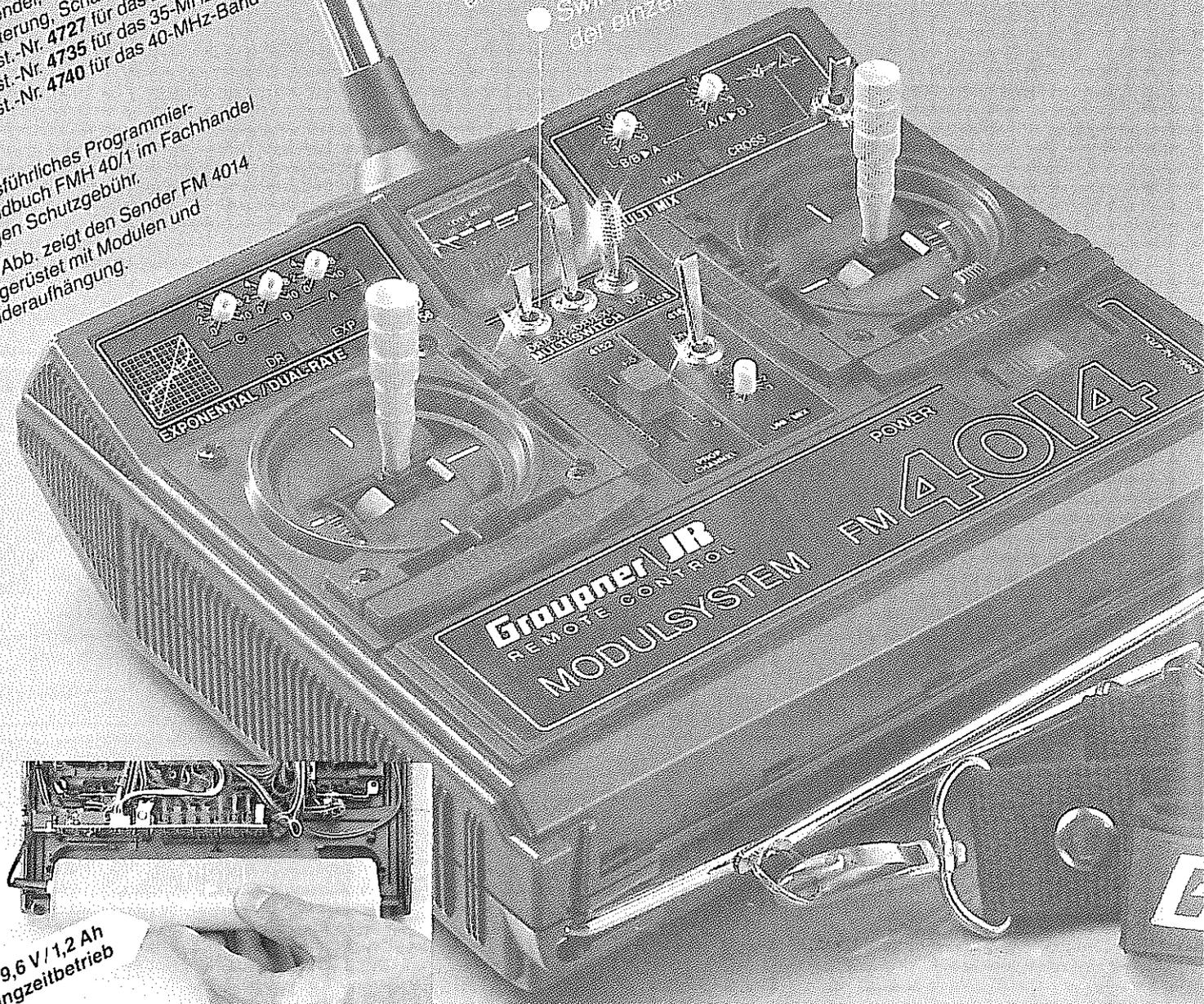
21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22

# Graupner | JR Modulsystem FM 4014 bietet mehr:

**8-14-Kanal-Fernlenkset**  
(Sender, Empfänger, Servo, Batterie-  
halterung, Schalter, Quarze)  
Best.-Nr. 4727 für das 27-MHz-Band  
Best.-Nr. 4735 für das 35-MHz-Band  
Best.-Nr. 4740 für das 40-MHz-Band

Ausführliches Programmier-  
handbuch FMH 40/1 im Fachhandel  
gegen Schutzgebühr.  
Die Abb. zeigt den Sender FM 4014  
ausgerüstet mit Modulen und  
Senderaufhängung.

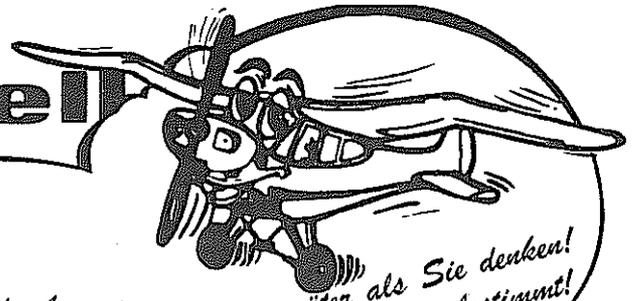
- Großer Akku für Segelflug-Langzeitbetrieb
- Servoreverse und programmierbare Reihenfolge aller Funktionen
- scheinbarlose und präzisions-Knuppelaggregate, alle 15 Funktionsmodule
- und 7 Einbauschalter gleich wie bei FM 6014
- Switchboard für unverwechselbares Zu- und Abschalten  
der einzelnen Module während dem Fliegen



Akku 9,6 V / 1,2 Ah  
für Langzeitbetrieb

# Rödelmodell

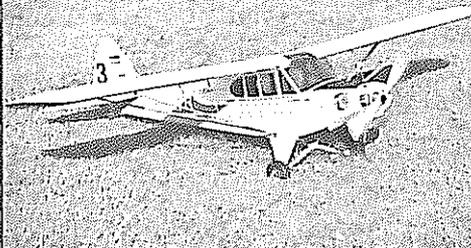
## ÖSTERREICH



Schenken Sie vom Guten das Beste, denn  
 ... Rödelmodell = Edelmodell ...  
 sprechen Sie mit Ihrem Fachhändler, sollte dieser nicht in der Lage sein  
 Ihre Wünsche zu erfüllen, sprechen Sie mit uns – wir lösen Ihr Problem.

Es ist später als Sie denken!  
 Weihnachten kommt bestimmt!

**Proton 180**



Best.-Nr. D 01 0650



2150 mm | 1370 mm

**Beechcraft DUKE**

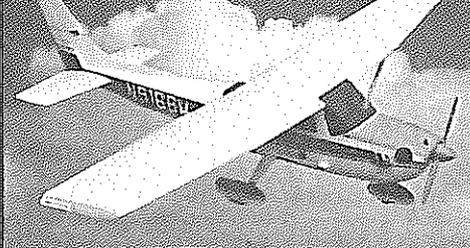


Best.-Nr. D 01 0650



2180 mm | 1850 mm

**Cessna 182 Skylane II**

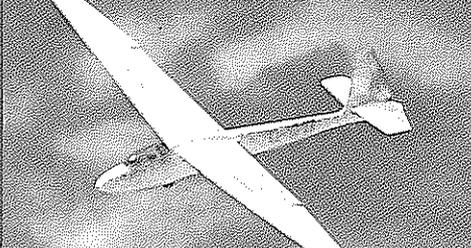


Best.-Nr. D 01 0690



2180 mm | 1646 mm

**KA-6 El Rhönsegler**

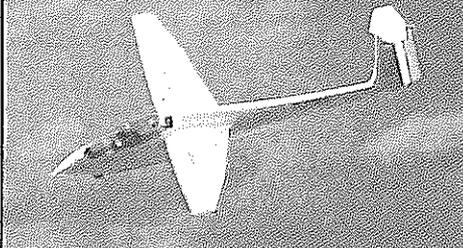


Best.-Nr. C 01 0400 | D 01 0410



3200 mm | 1340 mm

**AS 132**

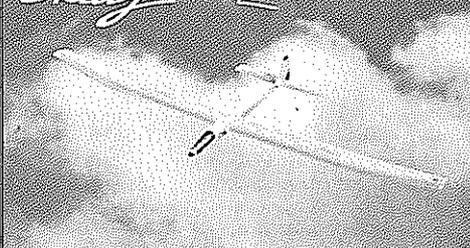


Best.-Nr. D 01 0670



3770 mm | 1910 mm

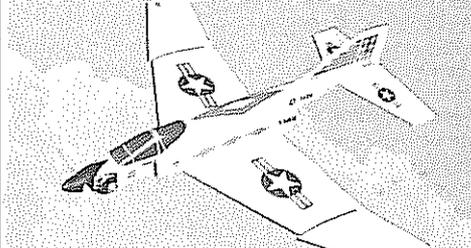
**okay**



Best.-Nr. D 01 1310



2850 mm | 1410 mm

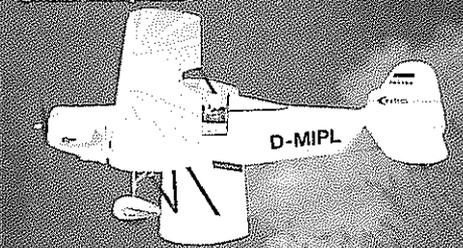


Best.-Nr. A 01 0810 | A 9E 01 0820



880 mm | 780 mm

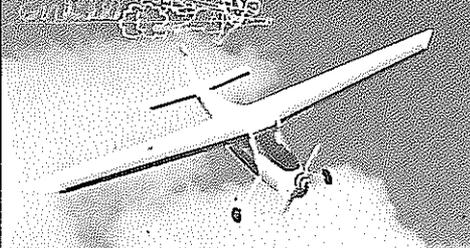
**Smith Miniplane**



Best.-Nr. A 01 0810 | A 9E 01 0820



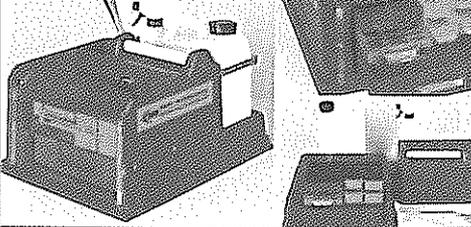
1250 mm | 1055 mm



Best.-Nr. D 01 1290



2280 mm | 1630 mm



Startbox

Best.-Nr. 03 0120

Fordern Sie unseren Katalog an  
 für 50,- ÖS in Briefmarken.

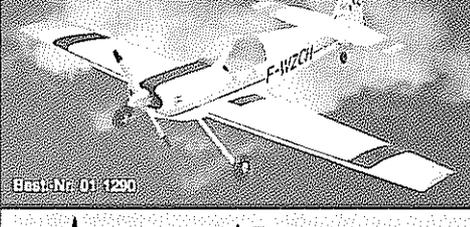
MODELLTECHNIK



Johann Brabetz  
 A-4923 Lohnsburg a.U. · Schönberg 22

Rödel ModellbauTechnik  
 D-6939 Eirlingen · Tel. 0 62 49 / 14 63

**Gaz 24**



Best.-Nr. D 01 1290



1450 mm | 1170 mm

SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO

modellbau  
pirker

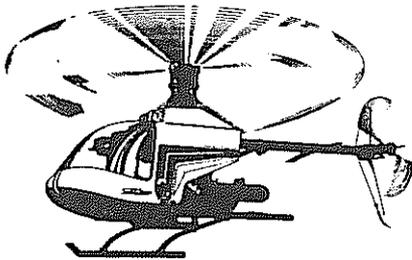
Tel. (0222) 57 31 58

A-1060 Wien,  
Gumpendorferstr. 41

*Schlüter* Servicecenter

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

Modellbau  
buchgeher  
LENTIA 2000 4040 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 1, 2334 Voestdorf Süd, ☎ (0 22 2) 69 13 63

MODELLBAUCENTER  
MB FINDER  
1100 WILH.  
IMPRATORSTRASSE 11  
TEL. 0222 92 42 80

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



Styroflächen,  
Drehteile und  
GFK-Teile  
nach Plan

# MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha  
Heiligenstädter Straße 189 — 1190 Wien  
Telefon 37 42 55

**MODELLBAUARTIKEL —  
SPEZIALANFERTIGUNGEN**  
Verkauf und Erzeugung

WIR VERKAUFEN AUCH IHR FLUGMODELL!

## S. SCHNEIDER u. CO. GES.M.B.H.

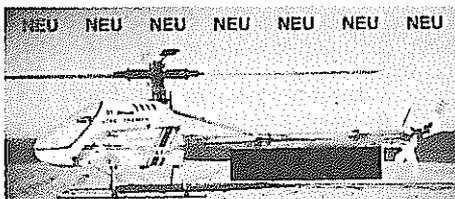
Beh. konz. Immobilien

Von und für Modellflieger . . .  
Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows,  
Grundstücke, Ferienhäuser

**1020 Wien, Heinestraße 1**

☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 52 42

Alles aus dem Immobilienmarkt



### STAR TRAINER DER LANGERSEHNTE

NEU

- seinem Zweck entsprechend konzipiert
- Ideal für Beginner, da preisgünstig
- Ideal für Experten, z. B. zum risikolosen Training schwieriger Flugmanöver wie Autorotation.
- einzigartiges Modulsystem, Helm-Mechanik kann problemlos und schnell in jede der 3 Helicoptertypen ein- oder umgebaut werden.
- das extreme Leichtgewicht des STAR-TRAINERS ermöglicht einen überaus rasanten und präzisen Flugstil.
- bei ca. 3700 g Gesamtgewicht werden große Kraftreserven freigelegt.
- Motoren von 6,5 - 10 cm<sup>3</sup>
- Chassisbausatz — enthält alle Teile, außer Mechanik!



Der  
Helispezialist

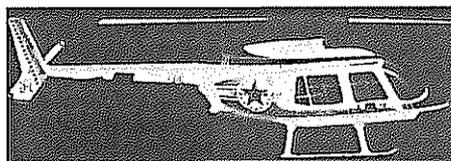
1160 Wien  
Wichtelgasse 12  
☎ 0222/46 39 342  
0663/29 3 84

heim  
helicopter

EUROPAMEISTER 1984

VIZEWELTMEISTER 1985

- weitere Neuheiten:
- Cockpit und Endkappen für STAR-RANGER und DELL 222 h
  - Kufenstreifen und -bügel aus GFK
  - Spezialhektorblätter aus GFK
  - Drucklager für Hauptrotor

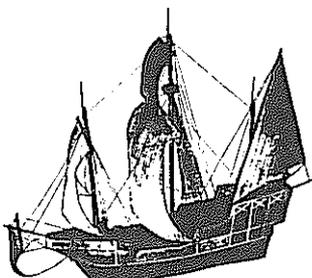
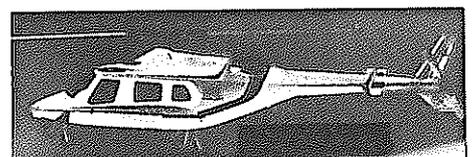


### STAR-RANGER DER ERFOLGREICHE

FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN  
VERTRIEB UND KOMPL. ERSATZTEILEPROGRAMM — SCHNELLVERSAND

SCHULUNG BEI BINGEL's MODELLFLUGSCHULE „AUSTRIA“

### BELL 222 h DIE LUXUSKLASSE, incl. Einziehfahrwerk



**aeropiccola** Historische Schiffsmodelle

**GUNDERT** Schiffsmodelle + Zubehör

**HELFE** Startboxen

**MINIVOX** Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

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

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

# Gummimotor- modelle



## GELSE

Spannweite 600 mm  
Rumpflänge 500 mm  
Gummimotormodell in original  
Standardbauweise  
GK 630 Bauplan  
GK 730 Werkstoffpackung  
zu Bauplan GK 630

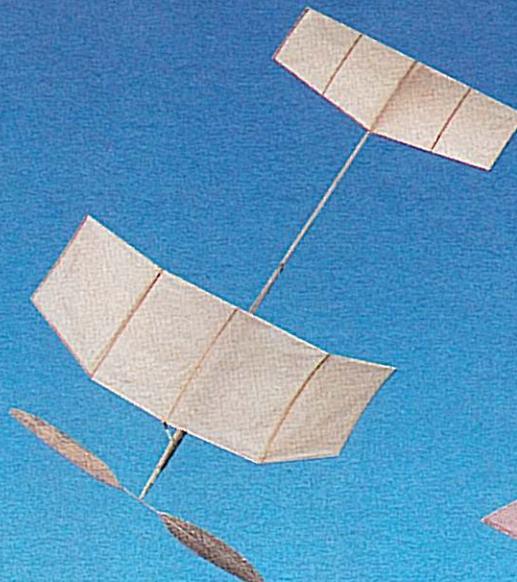


## PILATUS PORTER

Spannweite 460 mm  
Rumpflänge 350 mm  
GK 406 Werkstoffpackung mit Plan

## SAAL-FLUGMODELL WH 012

Spannweite 350 mm  
Rumpflänge 520 mm  
TH-Klasse — 350 mm, Anfängermodell  
für den Betrieb in Turnhallen.  
GK 607 Bauplan mit  
ausführlicher Anleitung  
GK 707 Werkstoffpackung



## BIENE

Spannweite 240 mm  
Rumpflänge 250 mm  
Ein Zimmerflugmodell für Zuhause.  
GK 405 Werkstoffpackung mit Plan



Zum Streichen aller GK Modelle  
verwenden Sie am besten GK  
PORENFÜLLER.

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



Das passende Weihnachtsgeschenk für Ihren Modellbaukollegen:  
„WARENGUTSCHEINE VON GK MODELLBAU — WIEN“

DVR:0051438  
KIRCHERT GEROLD

BECKMANNGASSE 14  
A-1140 WIEN

P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

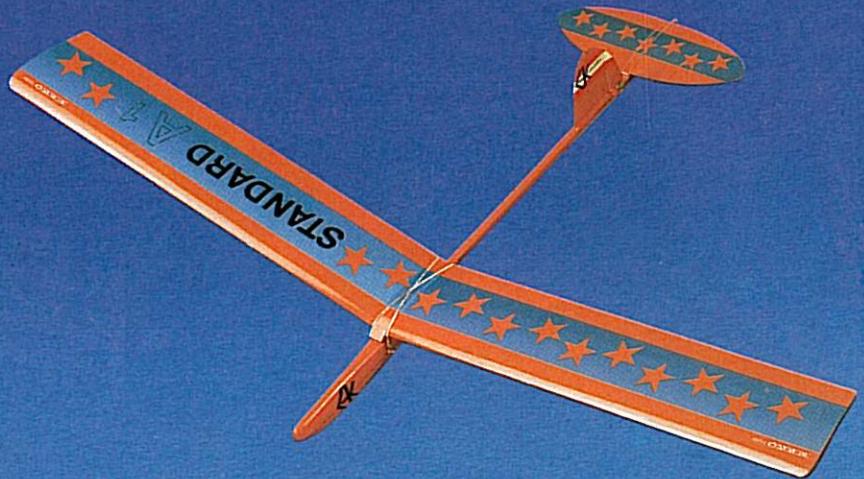
Wir wünschen allen Modellbaufreunden  
EIN FROHES WEIHNACHTSFEST  
UND EINEN GESUNDEN START INS NEUE JAHR!

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

### STANDARD A1

Spannweite 1230 mm  
Rumpflänge 770 mm  
Standard A1, das ideale Modell für den Gruppen- und Schulbetrieb. Einfach und schnell zu bauen, sehr leicht einzufliegen. Betriebs sicher und robust. Ausgereift und bewährt. Mit Hochstart-Kurvensteuerung und Thermikbremse. Das ideale Modell zur Einführung in die Kategorie der Freiflug-Wettbewerbsmodelle.

GK 610 Bauplan  
GK 710 Werkstoffpackung



## Standard-Segler

### STANDARD KING

Spannweite 1200 mm  
Rumpflänge 750 mm  
Standard-Segler mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 813 Baukasten mit vorgeschnit-  
tenen und vorgedruckten  
Holzteilen, komplett, mit  
Klebstoff.



GK Standard-Modelle sind ideal für den Einstieg in den Flug- und Schiffsmodellbau.  
GK Standard-Bauweise und Flugmodelle sind Entwicklungen des Österreichischen Modellsportverbandes ÖMV und im Exklusiv-Vertrieb von GK Modellbau Wien.

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

modellbau  
wien