

1/2

86

# PROOP



## STANDARD AIRFISH

Spannweite 2450 mm  
Rumpflänge 1130 mm  
Österreichs meistgeflogener R/C-Segler, alle Bauteile vorgeschritten, gefräst und gebohrt, Motor 1,5–2 cm<sup>3</sup>, 2-Takt, oder bis 4 cm<sup>3</sup> 4-Takt.  
Der Standard Airfish ist in original Standard-Bauweise mit Jedelsky-Profil.  
Es gibt schon einige Nachahmungen, aber der Standard Airfish ist noch immer der beliebteste unter den R/C-Seglern.  
Steuerbar über Seiten- und Höhenruder, bei Motoraufsatz eventuell mit Motordrossel.

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

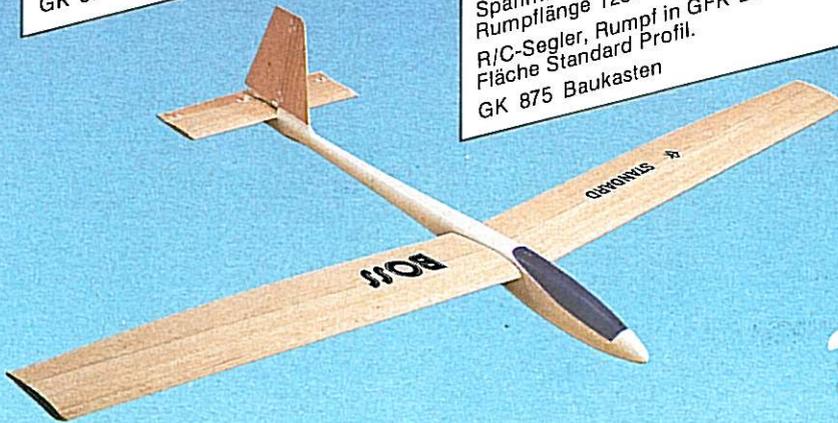
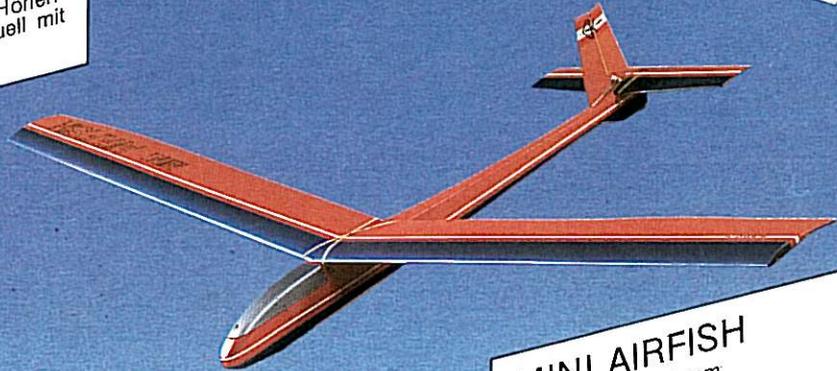
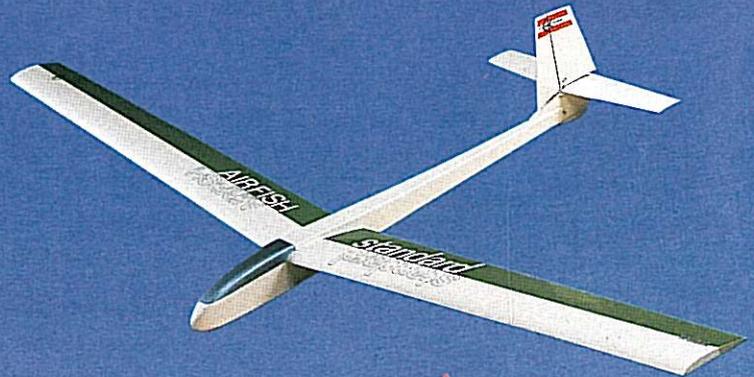
## STANDARD BOSS

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

## MINI AIRFISH

Spannweite 1800 mm  
Rumpflänge 935 mm  
Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.  
Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.  
Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8–1,5 cm<sup>3</sup>.

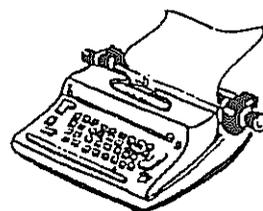
- GK 872 Baukasten
- GK 872 F Rohbau Fertigmodell
- GK 872 R Ersatzrumpf
- GK 872 MA Motoraufsatz



R/C-Modelle

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





OFFIZIELLES ORGAN  
DER SEKTION MODELLFLUG  
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

## Inhalt 1/2 - 1986

BSL Edwin Krill .....	3
Gastkommentar - Leopold Köppl .....	4
Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung .....	6
Es berichten die Fachreferenten:	
F3F - FR Ing.Rich. Gradischig .....	7
F1E - FR OSR Felix Schobel .....	8
F3E - FR Helmut Kirsch .....	9
F3C - FR Gerhard Lustig .....	10
F3B - Karl F.Wasner .....	11
Hier spricht die ONF ! .....	11
OSR Felix Schobel - ein Sechziger .....	12
Dr. Georg Breiner Test's für den Hobbyflieger:	
ASW 17 von Airjet .....	14
MOTORSPATZ v. Simprop .....	15
START + WINDIE v. Robbe .....	16
SNARK 20 T - ein Asiate .....	18
PIFF - ein Elektroflieger .....	19
MOTOREN .....	20
Oldtimer - Ecke .....	21
PITCH - AKTUELL .....	22
Im Schaufenster .....	24
Graupner VARIOPROP 6014 v.WAK .....	27
SITAR TORQUE ROTOR-SYSTEM .....	28
FREIFLUG - WM .....	30
STAATSMEISTERSCHAFT RC IV .....	31
Nationale Veranstaltungen :	
UHU - Jugendwettbewerb .....	33
8.Innviertler RC IV-Wettbewerb .....	33
10. OÖ Hubiwettbewerb .....	34
10. Silvester Pokal 1985 .....	35
Landesmeisterschaften :	
Burgenland .....	36
Steiermark .....	38
Vorarlberg .....	39
Kärnten .....	40
Tirol .....	41
Salzburg .....	42
Nationale Wettbewerbe :	
Jakoby Pokal - Viertakter Wettb. .....	43
F3C - Robbe-Cup .....	44

Im Mittelteil befindet sich diesmal:  
Terminkalender 1986  
Staatsmeisterschaftsausschreibungen  
Allgemein, Fesselflug und F3A

Alle Mitarbeiter von prop, einschließ-  
lich der Chefredaktion arbeiten ehren-  
amtlich und in ihrer Freizeit sowie in  
ihrem Urlaub.

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

Offenlegung gemäß § 24 Mediengesetz:  
prop ist das offizielle Organ der Sektion Modellflug im ÖAC.  
Grundlage für die veröffentlichten Beiträge ist die Information  
und Schaltung sämtlicher Mitglieder auf dem Gebiet des nation-  
alen und internationalen Modellfluges.  
Eigentümer und Herausgeber sowie Verleger ist die Sektion  
Modellflug, nach außen vertreten durch den Bundessektions-  
leiter.

Lieber Leser !

Mit der Nummer 1/2-1986 unseres prop gehen wir nun be-  
reits in das zweite Jahr im großen Format und legen Ih-  
nen bereits das dritte Exemplar in Farbe vor.

Wenn es nicht zu sehr nach Eigenlob aussähe, würden wir  
gerne all die vielen Zuschriften abdrucken, die uns zum  
neuen, großen und farbigen prop gratulieren. Natürlich  
freuen uns diese Zuschriften sehr, und wir sehen darin  
den Auftrag, uns noch mehr für Sie anzustrengen.

Wir haben uns für das heurige Jahr vorgenommen, sieben-  
mal zu erscheinen. Mit den Nummern 1/2 bis 9/10 wie  
bisher in einer Doppelnummer, jedoch im November mit  
Nr. 11 und Dezember mit Nr. 12 als Einzelnummern. Da  
wird es dann nicht mehr vorkommen, daß wir mit Vor-  
jahrsberichten ins neue Jahr gehen müssen.

Aber nicht einmal in dieser Nummer ist es uns gelungen,  
alle Vorjahrsberichte unterzubringen. Zwei Veranstal-  
tungsberichte, nämlich von der 2.Int. Modellflugwoche  
in Pörschach, und von einem Airfish-Wettbewerb in  
Spittal bringen wir noch in der nächsten Nummer.  
Weiters hatten wir für diese Nummer die Vorstellung  
aller Staatsmeister 1985 vorgesehen und Bilder von  
der Ehrung unserer erfolgreichen WM-Teilnehmer 1985  
durch den Bundesminister Herbert Moritz in Salzburg  
sowie einen Bericht vom Schweizer Jugendlehrgang in  
St.Moritz bringen wollen. Wie Sie sehen, ist daraus  
diesmal nichts geworden, ganz einfach deshalb, weil wir  
keinen Platz mehr dafür hatten. Wir hoffen, daß die be-  
troffenen Spitzensportler deshalb nicht böse sind. In  
der nächsten Nummer klappt's bestimmt !

Zu Jahresbeginn wollen wir nicht nur allen unseren  
Lesern alles Gute für das neue Jahr wünschen, wir  
wollen auch selber einen Wunsch beziehungsweise mehrere  
Wünsche aussprechen, bei denen Sie uns als treuer  
Leser von prop vielleicht helfen können :

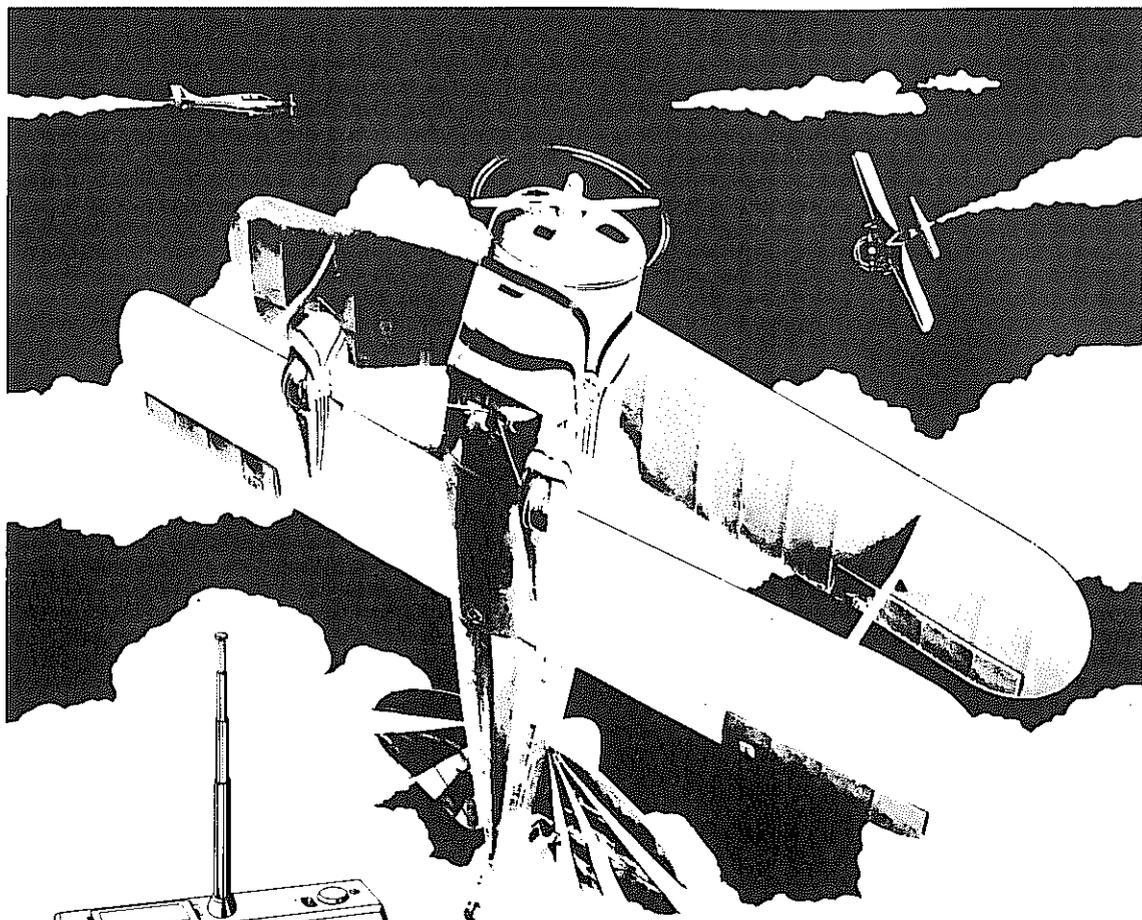
1. Wir brauchen für unsere Titelseite sehr gute DIA's  
von allen Modellflugsparten. Diese sollen möglichst in  
HOCHFORMAT sein und im oberen Drittel die Möglichkeit  
lassen, unseren Titel "prop" einzufügen. Die Motive  
sollen möglichst in "Bewegung" sein, d.h. nicht unbed-  
ingt reine Standfotos (eine herrliche F4C-Maschine  
kann es schon einmal sein !). Sie werden sicher selbst  
abschätzen können, ob Ihr Foto gut für ein Titelfoto  
ist. Und wie gesagt, DIA's von ALLEN Sparten !

2. Vielleicht kennen Sie eine Firma, die in prop inse-  
rieren könnte. Über ganzseitige Farbinserate würden wir  
uns besonders freuen. Unsere neueste Anzeigenpreisliste  
senden wir auf Anforderung gerne zu.

3. Arbeiten Sie auch selber aktiv an prop mit, sei es  
durch eigene Erfahrungsberichte, Anfragen an Experten  
und Leserbriefe. Die Mitarbeit müßte aber ehrenamtlich  
erfolgen.

Und nun nochmals die allerbesten Wünsche für ein  
erfolgreiches Jahr 1986 !

Die Redaktion



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



Liebe Modellflugfreunde !

Ich wünsche allen Modellfliegern und Freunden des Modellfluges ein recht gutes und erfolgreiches Jahr 1986.

Für die vielen Festtagswünsche, die ich teils in den ÖAeC, teils nach Hause bekommen habe, möchte ich mich recht herzlich bedanken. Ich freue mich immer wieder über das Zeichen der Zuneigung. Beim besten Willen konnte ich nicht alle Wünsche beantworten, möchte dies aber auf diesem Wege nachholen.

Ich hoffe, daß Ihr die "tote" Saison dazu genützt habt und noch nützt, Eure Flugmodelle und Geräte einem gründlichen Service zu unterziehen. Sicherlich hat der eine oder andere ein neues Modell gebaut und fiebert dem ersten Start entgegen, um das Ergebnis der mühevollen Arbeit praktisch zu testen. Viel Erfolg ! Anregungen hat es in prop ja in reichlicher Menge gegeben.

Beim letzten Luftfahrertag in Wien, im November 1985, bei dem Bilanz über die drei letzten Jahre gelegt wurde, war wieder offenkundig geworden, daß die Sektion Modellflug nach wie vor die erfolgreichste Sektion ist. Nicht nur mitgliedermäßig, auch leistungsmäßig. Die Aktivität der Modellflieger ersieht man schon allein aus dem umfangreichen Terminkalender und dem Jahresprogramm. Ein Wettbewerb jagt den anderen. Diese Stellung innerhalb des gesamten ÖAeC verpflichtet, und wir sollten alles daran setzen, mit ganzer Kraft und mit dem gleichen Idealismus wie bisher, im neuen Jahr weiterzuarbeiten. Beim Luftfahrertag wurde auch "ruchbar" daß es Vereine geben soll, die nicht alle ihre Mitglieder dem ÖAeC melden. Sie sind zwar Nutznießer des Einsatzes des Aero Clubs in öffentlichen, wirtschaftlichen und sportlichen Belangen, finden es aber nicht für notwendig, dem Fachverband anzugehören, um ihm schon allein durch eine große Mitgliederzahl den Rücken zu stärken. Warum wohl ? In den meisten Fällen geht es lediglich um den schnöden Mammon. Diesen Leuten scheint der Mitgliedsbeitrag an den ÖAeC unnötig, und sie sind der Meinung, daß sie für das, was sie einzahlen, zu wenig herausbekommen (glauben sie !).

Oh, welche armseligen Würstchen, die nicht den Sinn und das schöne und beglückende Gefühl einer verschworenen Gemeinschaft kennen ! Egoisten !

Aber kommen wir wieder auf unsere Modellflugtätigkeit zurück. Heuer sind wieder mehrere Bundeslehrgänge ausgeschrieben, Funktionärs- und

Fachlehrgänge, und die Interessenten mögen rechtzeitig ihre Nennungen abgeben. Zu den Punkterichterlehrgängen mögen sich bitte aber nur jene melden, die auch wirklich die Absicht haben, die Funktion eines Punkterichters auszuüben.

Von mehreren Seiten wurde ich in letzter Zeit gefragt, ob es in diesem Jahr wieder einen Saalfluglehrgang gibt. Bitte sehr, wenn es gewünscht wird - selbstverständlich.

Interessenten bitte ehest bei der Bundessektion melden und zwar, ob Interesse für einen Anfänger- und/oder Aufbaulehrgang besteht !

Im Mittelteil dieses prop's ist der TERMINKALENDER für 1986 eingehftet. Bitte denkt daran, daß die Absicht, an einem Wettbewerb im Ausland teilzunehmen, der Bundessektion vorher gemeldet werden muß !

Unsere vielen unermüdlichen Funktionäre, die ja eigentlich die Träger des Modellsportbetriebes sind, möchte ich auch heuer wieder bitten, in ihrer Tätigkeit nicht zu ermüden. Ich weiß, daß die Arbeit oft unbedankt ist und nur zu oft Enttäuschungen bringt; sie ist aber trotzdem schön. Schon einmal schrieb ich in prop die Zeilen einer alten CHINESISCHEN WEISHEIT :

Fordere viel von dir selbst  
und erwarte wenig von anderen.  
So bleibt dir mancher Ärger erspart !

Konfuzius

Handelt nach diesem Spruch, wenn es Euch einmal überkommen sollte, alles hinzuschmeißen, und es wird wieder gehen.

Und so wünsche ich allen Modellflugfreunden ein frohes Beginnen, mögen alle ihre Wünsche in Erfüllung gehen, und mögen alle ihr für heuer angestrebtes Ziel erreichen.

Die Helfer, Gönner und Förderer des Modellsports bitte ich auch in diesem Jahr wieder um ihre freundliche Mithilfe.

Zusammen geht alles besser !

Start frei für 1986

und herzliche Grüße  
von Eurem

*Eduard Kuntz*  
Bundessektionsleiter



## Der Gastkommentar

### Gedanken über Sinn und Zweck unseres Hobbys

von Leopold Köppl

Leopold Köppl, vielen als hervorragender Modellmotorenbauer bestens bekannt (FK 50 u.v.a.), schrieb hier einen Artikel, den man unbedingt lesen sollte. Er macht sich Gedanken über den Sinn und Zweck des Modellbaues und über die Freizeitbeschäftigung allgemein, und dringt tief in die oft sehr oberflächliche Lebenseinstellung so mancher Menschen ein.

Anlässlich einer Vorführung meines Eigenbau-Sternmotores beim Igo Etrich-Wettbewerb 1985 in Kraiwiesen, wurde das Thema über Sinn und Zweck dieser Arbeit, bzw. generell über das Basteln und Modellbau vom Zaun gebrochen.

Leute, die sich handwerklich betätigen und aus Interesse auch gelegentlich einen Modellflugplatz besuchen, sind sicher von unserem Hobby begeistert. Bei Zuschauern, die nur aus Langweile vorbeikommen, hört man viele Meinungen, teils begeistert, teils fragend, welchen Sinn unser Hobby beziehungsweise unsere Arbeit eigentlich hat.

Bei vielen Menschen, auch jüngeren Jahrgangs, wird man nicht verstanden, warum man solche "Spielereien" macht. Mitleidig wird man dann als nicht ganz normal betrachtet.

Nach Fertigstellung meiner vorläufig letzten Arbeit, stellte ich mir selbst die Frage: Bin ich nicht schon jenseits dessen, was man noch als sinnvolles Hobby versteht? Soll Hobby nicht Erholung und Entspannung bringen? Wenn man so viele Stunden in der Werkstätte verbringt, kommt da nicht das Leben zu kurz? Für mich ist diese Zeit in der Werkstätte nicht verloren, ich betrachte eher das Nichtstun oder das Sitzen in verrauchten Lokalen als verlorene Zeit.

Manchmal werde ich gefragt, ob es denn nicht gescheiter wäre, diese Zeit für Geld zu arbeiten und die Motoren sowie Bausätze oder Fertigmodelle zu kaufen? Für viele Hobbyfreunde scheint das der normale Weg zu sein. Ich glaube jedoch, daß man es sich nicht so einfach machen soll, denn es heißt doch Modellbau - eben das Bauen von Modellen - es müßte ja sonst Modellkauf heißen. Freilich gibt es viele Dinge, bei denen es besser ist, wenn man sie kauft. Echte Befriedigung und Freude kann m.E. aber nur eine Eigenkonstruktion bzw. ein Eigenbau bringen.

Der Sinn des Bastelns und Modellbaues ist, so glaube ich, das Erlernen und das Training der verschiedenen handwerklichen Arbeiten, Schulung des kreativen Denkens sowie der umfangreichen Theorie, Zwang zum Selbststudium und Durchhaltevermögen und letztlich Selbstbestätigung. Durch das schrittweise Erlernen und Verbessern seiner Fähigkeiten erfährt man immer wieder, das für jeden so wichtige Erfolgserlebnis. Dieses Erfolgserlebnis steigert das Selbstvertrauen und gibt Mut und Zutrauen für noch aufwendigere Arbeiten. Letztlich empfindet

man nicht, daß die aufgewendete Zeit unsinnig verbraucht wurde. Sicher kann man auch eine Selbstbestätigung beim Modellkauf erfahren, man beweist ja, daß man dieses und jenes kaufen kann. Das Wissen über die Funktion des Gekauften kann aber nicht oder nur ganz wenig miterworben werden. Dies führt oft zur unsachgemäßen Behandlung und folglich zur nicht einwandfreien Funktion oder gar zur Zerstörung des oft teuren "Wunderdinges". Zur Freude des Herstellers und Händlers kommen dann so manche Schillinge ins Rollen. Nicht immer steht der Preis in Relation zum Wert der Ware. Oft habe ich auch das Gefühl, daß man den Modellbauer mit einer "Melkkuh" verwechselt. Die Qualität so mancher Dinge ist darauf ausgelegt, möglichst bald im Abfall zu landen. Wenn ich darüber nachdenke, frage ich mich, warum die "Modellbauer" nicht doch noch Modellbauer werden könnten!

Natürlich kann nicht jeder eine Eigenkonstruktion eines Modelles oder eines Motors verwirklichen. Das heißt: können würde er schon, wenn er es sich zum Ziele setzt und trotz Fehlschlägen eifrigst daran arbeiten würde. Bei vielen würde mit etwas mehr Selbstvertrauen und Ausdauer so manches schöne Ding entstehen.

Mit der Ausrüstung einer brauchbaren Werkstätte kommt natürlich auch eine beachtliche Wertanlage zusammen. Im Gegensatz zur "Geldanlage" Bausätze, Motoren, Fahrwerke, Rotorköpfe usw. kann eine Drehmaschine nicht abstürzen. Bei guter Pflege bleibt der Wert einer Werkstatteinrichtung über viele Jahre bestehen, gegebenenfalls läßt sie sich dann auch wieder gut verkaufen.

Mich wundert, mit welchen zum Teil primitiven Maschinen und selbstgebauten Vorrichtungen wenige, echte Modellbauer (meist ältere Jahrgänge) zurechtkommen und welche fantastische Basteleien diese Leute zustande bringen. Es sind dies meist Leute, die in ihrer Kindheit viele Wünsche nicht oder nur ganz bescheiden erfüllt bekamen.

Damals gab es vieles nicht, und wegen Geldmangels konnte nur das Lebenswichtigste gekauft oder eingetauscht werden. Es hatte dadurch alles viel mehr ideellen Wert, und man versuchte seine Habe zu hegen und pflegen und zu reparieren. Aus dieser Situation heraus lernten diese Leute nichts zu vergeuden und aus Dingen, die man heute längst in den Müll werfen würde, etwas zu bauen. Hier scheint mir der entscheidende Unterschied gegenüber der heutigen Generation - der heutigen Zeit zu liegen. Wenn ich an meine Kindheit zurückdenke (ich bin Baujahr 1937) und an die Basteleien meines Vaters und mir, wie einfach, primitiv und trotzdem wie herrlich alles war. Welche Zufriedenheit man verspürte, welche Begeisterung und neue Schaffenskraft entstand bei den Arbeiten! Dies alles ist einem Großteil unserer heutigen Generation verloren gegangen. Diese Leute sind trotz des Geldes arm.

Viele können oft mit ihrer Freizeit nichts Sinnvolles mehr anfangen, manche können sich nur mehr durch ausgeflippte Handlungen betätigen. Teilweise kommen sie auf blöde Gedanken und finden diese ihre Welt nur mehr im Rauschzustand "schön".

Etliche kommen mit dem Gesetz in Konflikt und werden Sozialfälle. Sehr leicht zeigt man dann auf diese Menschen und wirft ihnen vor, sie seien für nichts zu gebrauchen.

**In Wahrheit müssen sich aber die Eltern und alle, die auf den jungen Menschen einwirken können, die Schuld zuschreiben.**

Die Politiker sollten die Auswirkungen so mancher Regelungen in Finanz- Steuer- und Familienpolitik überlegen. Der "Beruf" Mutter soll wieder möglich und erstrebenswert werden.

Wir noch verbliebenen Bastler und Idealisten sollten uns bemühen, jungen Leuten unsere Ideale zu vermitteln und ihnen die Möglichkeit geben, die Freizeit sinnvoll zu gestalten. Es müßten auch einige unserer Modellflugplatzmanager lernen, ein Auge zuzudrücken, wenn ein Interessent zu einem Modell oder Piloten gehen möchte, um sich zu informieren. Den Eltern unserer Jugendlichen müßte man den Wert und die Sinnhaftigkeit dieses Hobbys klarmachen. Den Händlern sollte es nicht gleich ums Geschäft gehen, sondern sie sollten ehrlich und informativ zur Seite stehen, selbst auf die Gefahr hin, daß er nur einige Brettlin, anstatt eines teuren Baukastens verkauft.

Besonders den Wohnbaugenossenschaften, Vermietern und Baubehörden müßte einmal klar werden, daß zu jeder Wohnung ein bescheidener Hobbyraum, vielleicht nur 6-10 m<sup>2</sup> groß, gehört. Manche meiner Schüler (HTL für Betriebstechnik und Maschinenbau) erzählten mir, welche Einschränkungen sie haben. Nachbarn, Gebäudeverwaltung und sogar auch Eltern unterbinden oft jede nutzbringende und sinnvolle Betätigungen und Arbeiten in der Wohnung, ja sogar im Keller. Scheinbar dürfen unsere so oft kritisierten Jugendlichen nur mehr vor der Flimmerkiste sitzen oder sich die Zeit in Spielhallen und Discos vertreiben. Es soll auch Eltern geben, die für ihre Kinder keine Zeit haben! Sie müssen beide verdienen gehen, um dann vielleicht anderen gegenüber prahlen zu können, was sie sich alles leisten können. Anstatt Zuwendung und gemeinsame Freizeitbeschäftigung mit ihren Kindern, werden diese mit überreichlichem Taschengeld entschädigt.

Wie soll sich unsere Jugend und da hauptsächlich aus der Stadt, entfalten können, wenn man Ansätze zur sinnvollen, lehrreichen und für den Beruf oft nutzbringenden Freizeitbeschäftigung im Keime erstickt. Jugendliche vom Land, die keine oder fast keine Einschränkungen obengenannter Art haben, entfalten sich meist zu sehr selbstsicheren, und ungehemmten, arbeitswilligen und geschickten Leuten. Die Herren Programmgestalter beim Fernsehen sollten einmal auch an was gescheites denken, nicht immer Tschin-Bum und sonstigen Blödsinn. Sie könnten neben den Kindersendungen auch Sendungen für Jugendliche bringen. Es müßten Sendezeiten für ausführliche Berichte der verschiedenen Wettbewerbe, Schauveranstaltungen und Bastlarbeiten geben. Hierbei könnte, sofern geschickte Reporter und Kameraleute am Werk sind, sehr eingehend und lehrreich, wahrheitsgetreu, motivationsfördernd bis ins Detail berichtet werden. Es könnten Bastel-

anleitungen gegeben werden. Dabei kann man auch beobachten, daß man auch vorhandenes Material aus dem Sperrmüll verwerten kann. Allein schon das Zerlegen einer weggeworfenen Waschmaschine, das Kennenlernen der vielen Bauteile, das Verstehenlernen der Funktionen solcher Teile, das Umfunktionieren mancher Teile zu anderen selbstgebastelten Maschinen. Das alles würde doch ein schier unerschöpfliches Programm ergeben.

Wenn der Herr Unterrichtsminister Fernsehen tät, dann müßte er daraufkommen, in welche Richtung die Erziehung über die Medien geht.

Da zeigt man stundenlang, wie spektakulär Rallyefahrer ihre überzüchteten Karren möglichst nahe an den verrückten Zuschauern vorbeischleudern lassen, und nachher hebt man solche Wahnsinnsfahrer noch auf die Schultern. Man zeigt also, daß nur solche Fahrweisen den Spitzenmenschen ausmachen.

Hier könnte einem schon die Galle hochkommen. Scheinbar sind Rücksichtslosigkeit, Brutalität, Ausbeuten, Terror, zügelloser Sex und Mord dasjenige, das man uns recht oft vorspielen muß, damit man sich auch richtig informieren kann. Offensichtlich hat man die Menschen schon so versaut, daß sie an diesen Sendungen und Darbietungen Gefallen finden. Einschaltquoten beweisen ja, daß die "Programmgestalter am "richtigeren Weg" sind. Die Moral und das Gewissen werden immer mehr als altmodisch empfunden.

Ich bin froh, daß ich wenigstens als Werkstättenlehrer an einer HTL ein bißchen in Richtung Erziehung zur sinnvollen Freizeitgestaltung wirken kann.

Freilich kann man auch mit seinem Hobby ein wenig in Richtung verrückt steuern. Wie überall gibt es auch bei dieser Sportart keine sichtbare Leistungsgrenze. Es hängt vom Können und auch von der Vernunft ab, wo die Grenze gesetzt wird. Jeder Sportler mißt sich mit anderen. Die Anstrengungen und Opfer, die dabei gebracht werden, gehen je nach Sportart bis zur Selbstzerstörung. Der echte Modellbauer mißt sich auch mit anderen. Er holt sich aber dabei keinen Bänderriß oder Holzpyjama (Sarg), er steckt vielmehr sein Hirnschmalz, seine Ausdauer, seine Geduld und sein Können in die "Sportart".

Der Bau des Siebenzylinders hat mir wieder viele Erkenntnisse und Spaß gebracht. Ich freue mich, daß er funktioniert und gefällt. Die aufgewendeten 1100 Stunden sind schon fast wieder vergessen. Was bleibt, ist Wissen und das herrliche Gefühl, etwas gemacht zu haben, was es nirgends zu kaufen gibt.

Ich würde mir wünschen, daß das, was ich zu Papier gebracht habe, Diskussionen auslöst. Hoffentlich gibt es Leser, die ein wenig meine Meinung teilen. Vielleicht kommt prop auch jenen Leuten unter die Augen, welche entscheidende Maßnahmen bei Erziehung, Politik, Wirtschaft und Medien ergreifen könnten.



## Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung

Die Sitzung fand am 7./8.Dez.85 in Eugendorf/Sbg. statt.

BSL Edwin Krill berichtete über die Arbeit im BV und vom Luftfahrertag im Nov. 1985 in Wien, bei dem verdiente Modellflugfunktionäre geehrt wurden.

ONF Robert Grillmeier und FR Karl F. Wasner erhielten aus der Hand des Präsidenten, Dr. Josef Lenz, die Ehrenmedaille des ÖAeC verliehen. Dr. Helmut Schneider erhielt das Ehrenzeichen in Gold (siehe Foto d.Reihe nach).

die Nennung vor Nennungsschluß zurückgezogen wird.

Zum TO-Punkt ONF wird vorher an alle die nun endlich fertiggestellte MSO verteilt. Subscriptionspreis bis 31. Juli 1986 S 100,-, danach S 200,-.

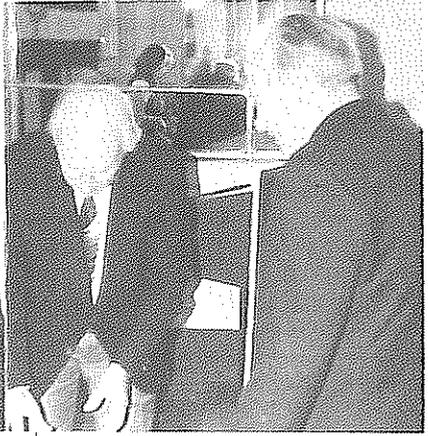
ONF-Delegierter Robert Grillmeier kritisiert auch diesmal wieder die mangelnde Bereitschaft einiger Modellflieger und Veranstalter von Wettbewerben, die bestehenden Regeln und Bestimmungen der MSO einzuhalten.

Heinz Kronlachner, OÖ  
Ersatz: Manfred Dworak, Krtn.  
Helfer: Hans Prettnner, Krtn.

Oswald Hajek, Sbg.  
Martina Berger, OÖ  
MF: FR Othmar Huber

F3C - Josef Brennsteiner, Sbg.  
MF: FR Gerhard Lustig

F1A - Werner Kraus, Wien  
Erwin Pacher, Krtn.  
Fritz Mang, Wien  
Ersatz: Herbert Fuss, OÖ



Der BSL berichtete von der grossen österr. Sportlerehrung in Salzburg, die von Sportminister Herbert Moritz vorgenommen wurde und bei der u.a. unsere WM-Teilnehmer Hanno Prettnner (F3A), Karl Wasner (F3B) sowie Heinz Nitsche und Fritz Kühneger (F2C) geehrt wurden (s. prop 3/4)

Über den Schweizer Jugendlehrgang 1985 in St. Moritz wird ebenfalls in prop 3/4-86 berichtet werden.

Es wurden Restexemplare des beim LFT aufgelegten 3-Jahresberichtes der Sektion verteilt.

Von den Erfolgen und Leistungen bei den von der Sektion beschickten EM und WM berichten die Fachreferenten bzw. Mannschaftsführer. Ebenso berichten die Vorsitzenden der Jurys der durchgeführten Staatsmeisterschaften. Es gab keinerlei Proteste, und die STM wurden ordnungsgemäß abgewickelt. In den künftig aufgelegten Nennblättern wird zur Erinnerung vermerkt stehen, daß Modellflieger, die für eine STM genannt haben und nicht antreten, trotzdem die Nenngebühr zu zahlen haben. Dies gilt nicht, wenn

Es wurden seitens der ONF einige Wettbewerbe aus 1985 nicht anerkannt, und es können dafür auch keine Leistungspunkte vergeben werden.

Dipl. Ing. Sitter legte die auf den neuesten Stand gebrachte REKORDLISTE der nationalen und internat. Rekorde vor. Interessenten können diese bei der Bundessektion anfordern.

WM - Nationalmannschaften 1986:

F2B - Franz Wenzel, NÖ  
F2C - Fischer-Straniak, Sbg.  
Nitsche-Kühneger, Sbg.  
MF: FR Erwin Mühlparzer

F4C - Bernhard Klauscher, Stm.  
Andreas Wirth, Wien  
Vinzenz Pipan, Krtn.

Ersatz: Hermann Michelic, Stmk.  
Helfer: Edi Wallner  
MF: FR Dr. Thomas Loebenstein

F3E - Rudolf Freudenthaler, OÖ  
Helmut Kirsch, Krtn.  
Werner Hauer, OÖ

Helfer: Michael Gehringer, Krtn.  
MF: FR Helmut Kirsch

EM - Nationalmannschaften 1986:

F3A - Hanno Prettnner, Krtn.  
Hermann Kowarz, Sbg.

F1B - Franz Wutzl, jun., NÖ  
Herbert Chmelik, Wien

F1C - Reinhard Truppe, Krtn.  
Werner Kraus, Wien  
MF: Willi Kamp, OÖ

F3B - Karl Wasner jun., Vbg.  
Andreas Meissl, NÖ  
Günther Aichholzer, Tirol  
Helfer: Peter Hoffman, NÖ  
Erich Lercher, Vbg.  
Astrid Aichholzer, Tirol  
MF: FR Karl F. Wasner

F1E - Karl Lintner, NÖ  
Hans Hlavka, NÖ  
Felix Schobel sen., NÖ  
Ersatz: Robert Buchleitner, NÖ  
Helfer: Rupert Schneck, NÖ  
MF: Ing. Ernst Reitterer

STAATSMEISTERSCHAFTEN:  
siehe prop-Mittelteil

Lehrgänge:  
Funktionärs- und Leistungsprüfer  
22./23.2.86 in Oberwarth

Punkterichterlehrgang  
5./6.4.86 in Eugendorf/Sbg.  
Anmeldungen sofort!

F1E - Lehrgang in Moosham  
September 1986 Interessenten  
bei FR Schobel melden!

\*

# Es berichten die Fachreferenten

## RADIO CONTROL F3F

Fachreferent  
Ing. Richard Gradischnig



### HANGSEGELN - EINE DER SCHÖNSTEN ARTEN, MODELLFLUG ZU BETREIBEN !

Als Fachreferent für ferngesteuerten Hangflug, Klasse F3F, möchte ich einiges über diese Klasse schreiben bzw. zur Diskussion stellen.

Allgemein kann gesagt werden, daß diese Klasse die finanziell günstigste Fernsteuerklasse für Wettbewerbs- und auch Hobbyflieger ist.

Für Hobbyflieger und als Freizeitvergnügen habe ich eine Anregung, die ich selber praktiziere. Es wird die ganze Familie, falls sie gerne wandert und Berge vorhanden sind (sonst ein Urlaubstip). Schöne Frühjahrs- und Herbsttage, bei denen die Windverhältnisse meistens stimmen, werden als Flug- und Wandertage genutzt. Jause, Getränke und ein handlicher Hangsegler werden in Rucksäcke verpackt, und in aller Frühe gehts los ins Unge- wisse. Ist Platz zum Landen? Gibt es gute Flugverhältnisse? Ich hatte dabei schon tolle Flugerlebnisse. Bei Start in bis zu 2000 m See- höhe. Die Familie ist zufrieden und freut sich mit dem Familien- oberhaupt über gute Flüge und über den gelungenen Wandertag. Auch für den Anfänger ergibt sich am Hang die Möglichkeit, problem- los fliegen zu lernen. Bei leichtem Wind oder Thermik fliegen

auch Anfänger Modelle wie z.B. Airfish wie die Einser, und die Piloten tun sich leicht, da das Modell nicht zu weit entfernt und zeitmäßig fast unbegrenzt zu fliegen ist.

Nun zur Wettbewerbsklasse F3F: Für die Wettbewerber gibt es genügend Baukästen von Hangflug- modellen im Handel, die auch preislich erschwinglich sind. Das Programm ist reines Leistungspro- gramm, eine Beeinflussung durch Punktebewertung ist nicht möglich. Wie bei jedem Programm, gibt es auch in dieser Klasse Kritik, bzw. Verbesserungsvorschläge. Im We- sentlichen nur über einen Punkt, und das betrifft die Landung inner- halb von 30 Sekunden. Diese 30 Se- kunden resultieren aus dem vor- geschlagenen int. Programm, über das es in letzter Zeit allerdings sehr ruhig geworden ist. Weiters spricht dafür, daß der beste Pilot auch unter widrigen Umständen inner- halb der 30 Sekunden in der Lage ist, sein Modell zu landen.

Es muß das Verhältnis STRECKEN- FLUG (voll aufgebläht = Vorteile) zu LANDUNG (voll aufgebläht = Nachteile) stimmen. Gegen die 30 Sekunden spricht das Argument, die Modelle werden, um die 30 Sekunden nicht zu über- schreiten, oft zu Schrott geflogen, also ein Für und Wider! Andere wollen wieder das Zeitprogramm

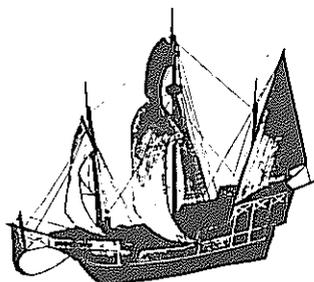
als Grundlage einführen, dies ist aber meiner Meinung nach eher ein Rückschritt.

Erfreulich ist, daß immer mehr F3B-Flieger in der Klasse F3F starten und auch vorne mitmischen. Also ist es endlich wieder möglich, mit einem Modell in zwei Klassen zu starten und zu gewinnen. Inter- national gibt es derzeit nichts Neues, ich werde aber versuchen, in dieser Richtung etwas weiter zu bringen.

Nun etwas für die Vereine, die Hangflugwettbewerbe durchführen wollen:

Der finanzielle und personelle Auf- wand hält sich in Grenzen. Das große Fragezeichen ist leider immer das Wetter, und das mehr, als in allen anderen Klassen. Aber im Laufe der Zeit bekommt man eine gewisse Erfahrung, zu welcher Jahreszeit mit guten Flugbedingun- gen zu rechnen ist, eine hundert- prozentige Sicherheit wird es aber nie geben.

Für Anregungen und Vorschläge zum Thema Hangflug bin ich immer zu haben, und so möchte ich zum Schluß allen Hangfliegern - den Hochgebirgsfliegern Berg heil, den Hobbyfliegern gut Wind und den Wettbewerbsfliegern die schnellste Runde wünschen.



**aeropiccola** Historische Schiffsmodelle

**GUNDERT** Schiffsmodelle + Zubehör

**HELFE** Startboxen

**MINIVOX** Schalldämpfer

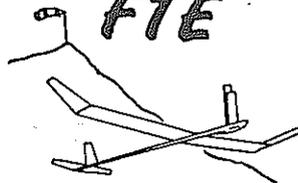
Bezugsquellennachweis:

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

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

# FREIFLUG - F1E

Fachreferent  
OSR Felix Schobel



## SELBSTGESTEUERTER HANGFLUG FAI-Klasse F1E

### Für die "Laien" :

Ein sehr starker, als Kompaß wirkender und sich daher in Nord-Süd-Richtung einstellender Magnetstab, steuert durch direkte Verbindung mit dem Steuerruderblatt ein Segelflugmodell gegen jede beliebige Windrichtung. Das Modell wird dabei im Hangaufwind mit der Hand gestartet. Die direkte Kompaßsteuerung, auch "Magnetsteuerung" bezeichnet, löste die mit Servomechanismen arbeitenden Kompaßsteuerungen weitgehend ab. Laien nehmen an, eine Selbststeuerung hätte die Aufgabe, ein Modell von einer Hanghöhe aus in die Ebene hinunterzubringen, worauf es mühsam zurückgeholt werden müßte. Früher wäre allerdings so ein Flug als Sensation betrachtet worden, weil ein Modell von Natur aus nicht längere Zeit geradeaus fliegt. Doch heute legt man auf Streckenflüge keinen Wert mehr, obwohl man solche öfter ungewollt hinnehmen muß.

Die Zielsetzung bei selbstgesteuerten Modellen ist also ganz einfach:

**Magnetsegler sollen bei der kürzest möglichen Flugstrecke eine möglichst lange Zeit fliegen !** Der Flug mit selbstgesteuerten Modellen ist nicht durch die allgemeine technische Modellflugentwicklung überholt, sondern bringt auf aerodynamischem und konstruktivem Gebiet beachtliche Bereicherungen, weil das selbstgesteuerte Modell gerade auf diesem

Gebiet einem besonderen Kompensations- und Fortschrittszwang gegenüber der größeren Manövrierfähigkeit des ferngesteuerten Modells unterliegt.

### Zur Zahl der "Anhänger".

Von vielen Vertretern nationaler Aero-Clubs werden die Anhänger der Klasse F1E als MINDERHEIT bezeichnet. Es dürfte aber klar sein, daß von den Leistungsanforderungen her nur besonders talentierte und arbeitskonsequente Modellflieger mit hoher Frustrationstoleranz bei Entwicklungsrückschlägen für diese Klasse in Frage kommen, sodaß man ohne Übertreibung von einer HOCHWERTIGEN MINDERHEIT sprechen kann. Der Hangflug mit selbstgesteuerten Modellen ist in erster Linie WETTBEWERBSSPORT, da er die beschriebenen Leistungsziele verfolgt. Von der Zahl und Vorbereitung der aktiven Wettbewerbsanhänger her ist eine Ausweitung der internationalen Wettbewerbsbasis - WELTMEISTERSCHAFT - durchaus angebracht:

In welchen Ländern wird der Hangflug betrieben von welchen Ländern haben Modellflieger an internationalen Wettbewerben teilgenommen:

Schweiz, Italien, England, Polen, Rumänien, CSSR, Deutschland, Jugoslawien, Schweden und Österreich. Interessenten sind noch zu verzeichnen in Japan, USA, Frankreich und DDR.

In England, Italien, Österreich, in der Schweiz und der CSSR finden jährlich nationale und internationale Wettbewerbe statt.

### Der HANGFLUG in Österreich:

Derzeit messen Vertreter aus Wien, Niederösterreich und Salzburg bei Wettbewerben ihre Kräfte, wobei die Vertreter aus NÖ

und Ober-Grafendorf die beständigsten Gruppen bilden. Und da dort seit rund 25 Jahren diese Modellflugklasse geflogen wird, ist es fast natürlich, daß sich diese Gruppen einen europäischen Spitzenrang "zulegten".

Durch Vertreter dieser Gruppen konnte Österreich höchste internationale Erfolge erringen:

2 Europameister - Peter Schobel (1968) und Karl Lintner (1984), beide Ober-Grafendorf, zweimal 2. Plätze durch Lintner (1981 und 1983) und ein 2. Platz durch Felix Schobel sen. (1980).

Mannschafts-Europameister 1977 ÖSTERREICH.

Europacupsieger in der Mannschaft 1981 Kolibri-Ober-Grafendorf.

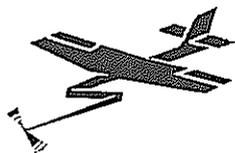
ÖSTERREICH - Nationsieger, KOLIBRI - Mannschaftssieger und Karl Lintner - Einzelsieger im erfolgreichsten Jahr Österreichs 1984.

Viele weiteren Spitzenplätze bei int. Wettbewerben unterstreichen, daß Österreich im HANGFLUG im europäischen Spitzenfeld seinen Platz hat.

Wenn das Jahr 1985 in dieser Modellflugklasse Österreich keinen großen Erfolg bescherte (kein EM-titel, "nur" 2. Platz Einzelwertung im EC durch Salzer), so bedeutet dies für die Hangflug-Aktivisten nur neuen Ansporn.

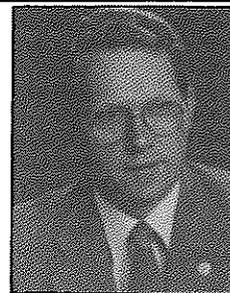
**ACHTUNG VERSICHERUNG !**

**BEI SCHADENSFÄLLEN IST DER MELDUNG AN DEN ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB  
UNBEDINGT EINE KOPIE DES GÜLTIGEN ÖAEC-AUSWEISES DES SCHADIGERS BEIZULEGEN !!!**



# RADIO CONTROL F3 E

Fachreferent Helmut Kirsch

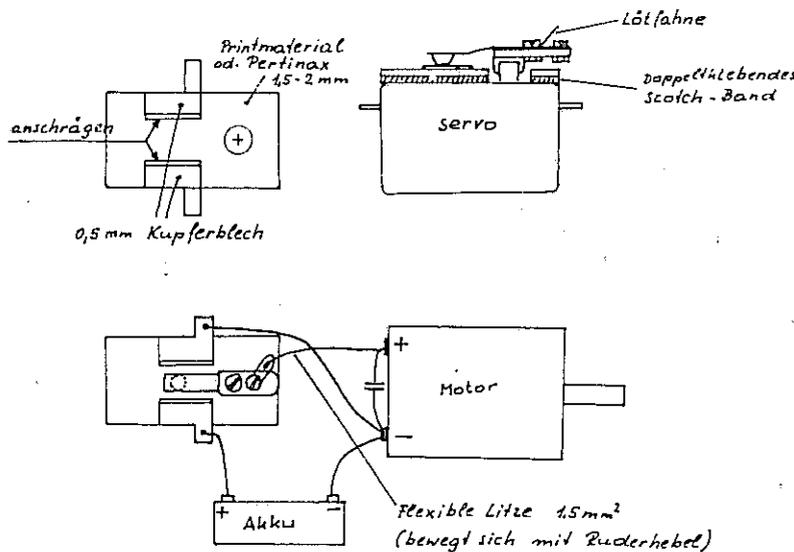


## ZWEI EINFACHE SCHALTER FÜR DEN ELEKTROFLUG

Seit der Einführung der 7 Zellen Pylon- und der 10 Zellen-Klasse, taucht immer öfter die Frage auf, wie man den Elektromotor sicher ein- bzw. ausschalten kann.

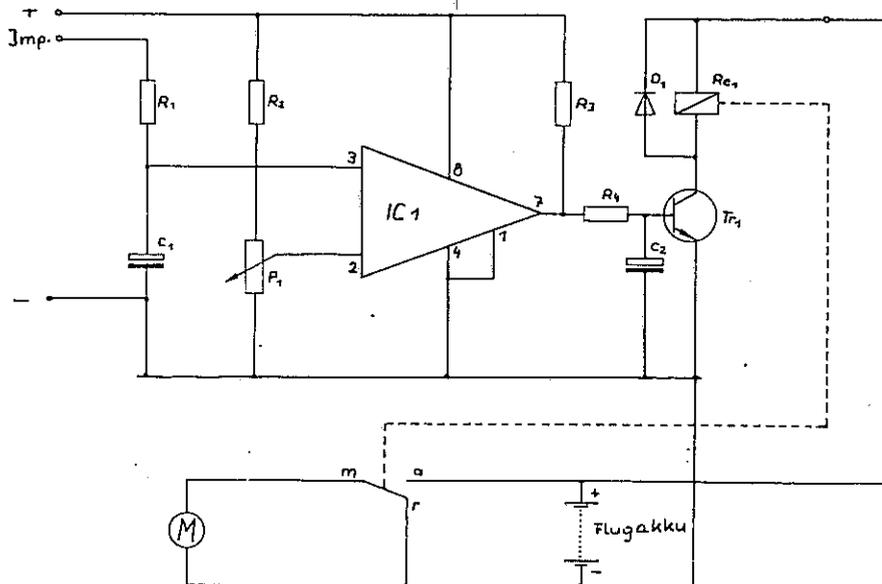
Ich möchte hier zwei Lösungen anbieten. Die eine Lösung ist, daß man ein kleines Servo verwendet und auf eine Platte laut Skizze zwei Kupferbleche klebt. Ein Kontaktblech ist zum Einschalten, das andere Kontaktblech ist zum Kurzschließen des Motors. Als Schleifer kann man einen stark federnden Kontakt von einem alten Schütz oder Relais verwenden. Daher sammelt alte Schütze und große Relais und verwendet diese Kontakte. Die Skizze soll zeigen, wie ich dieses Problem gelöst habe. Die Maße der Grundplatte richten sich nach dem verwendeten Servo und der Kontakte. Wichtig ist nur, daß die beiden Kontaktbleche genügend Abstand zueinander haben, um beim Aus- bzw. Einschalten keinen Kurzschluß durch den Schleifer zu bekommen. Das Servo unbedingt an einen Schaltkanal anschließen.

Wer aber Elektronikkenntnisse hat, dem wird die mechanische Lösung nicht ganz zusagen, weil ein Servo sicher nicht die billigste Lösung ist. Beim elektronischen Schalter werden nur sehr wenige Teile gebraucht. Diese Schaltung wird von einigen Kollegen schon längere Zeit eingesetzt und hat sich bis jetzt bestens bewährt. Man kann diesen Schalter zum Beispiel auch zum Einschalten für Positionsleuchten oder eines Summers verwenden. Der Aufbau kann auf einer Lochrasterplatte oder bei Profis auf einer geätzten Printplatte erfolgen. Bei der Auswahl des Relais muß man beachten, daß bei 7-9 Zellen ein 6 Volt Relais und bei 10-12 Zellen ein 12 Volt Relais verwendet wird. Die Kontakte müssen der Stromaufnahme entsprechend bemessen sein. Gut geeignet dafür sind die printbaren Relais der Type AZ 735 R von der Firma Trend Elektronik in Klagenfurt (04222/43533). Diese Kontakte kann man ohne weiters mit 30 A belasten, obwohl lt. Datenblatt nur 16 A zugelassen sind. Mit dem



Poti P1 kann man den Schaltpunkt auf jede Anlage genau abstimmen. Zum Verdrahten des Motors mit dem Akku und Schalter sind genügend dicke, wenn möglich hochflexible Litzen, zu verwenden. Motor, Schalter und Akkusind lt. Schaltplan zu verdrahten. Wenn notwendig (für Segler) verdrahtet man auch den Ruhekontakt des Relais, damit der Motor in der Stellung Aus kurzgeschlossen ist und sich die Luftschraube anlegen kann.

Zum Schluß noch ein kleiner Hinweis in punkto Sicherheit. Schaltet immer zuerst den Sender mit dem Motorschalter in der Stellung "Aus" ein, anschließend den Empfänger. Beim Ausschalten der Anlage ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren. Ich glaube mit dieser Anleitung einige Typs gegeben zu haben und hoffe, daß wir uns heuer bei verschiedenen Wettbewerben noch öfter sehen werden.

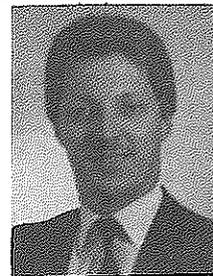


$R_1 = 100k\Omega, R_2 = 22k\Omega, R_3 = 82k\Omega, R_4 = 47k\Omega, P_1 = 5k\Omega$  Trimmer  
 $C_1 = 1\mu F, C_2 = 47\mu F, D_1 = 1N4001, Tr_1 = BC337, IC_1 = LM311$



# RADIO CONTROL F3C

Fachreferent Gerhard Lustig



## NEUE WERTUNGSKARTEN F3C

Um den latenten Schwierigkeiten des Vervollständigens von Punktewertungskarten wirkungsvoll zu begegnen, haben wir neue, selbst-durchschreibende Wertungskarten drucken lassen.

Diese sind so konzipiert, daß auf dem weißen Original die vier wahl-freien Figuren nur mehr einmal eingetragen werden müssen. Die einzelnen Punkterichterkopien (je nach Bewerb drei oder fünf Punkterichter) sind damit automatisch mit-durchgeschrieben.

Das weiße Original beinhaltet auf der Rückseite das FAI-Figuren-programm und verbleibt dem Wett-bewerber bzw. dem Helfer als Be-leg. Die fünf (oder auch nur

drei) rosafarbenen Kopien werden von der Wettbewerbsorganisation für die weitere Manipulation ver-wendet.

Mit diesen Wertungskarten ist eine wesentliche Vereinfachung wohl für die Teilnehmer als auch für die Organisatoren gelungen. Bei den offiziell im Terminka-lender aufscheinenden Bewerben sollen diese "protestsicheren" Formulare verwendet werden. Sie können nunmehr ab sofort gegen einen geringen Kostenersatz direkt beim Fachreferenten ange-fordert werden.

Nach Genehmigung durch die ONF werden 1986 folgende Wettbewerbe F3C durchgeführt:

- 3./4. Mai in Wagrain
- 7. Pongauer Alpencup
- 10./11. Mai in Telfs
- 1. Teilwettbewerb ÖP
- 24./25. Mai in Pörschach
- 2. Teilwettbewerb ÖP
- 19./20. Juli in Bramberg
- 1. Zwölferpokal-Fliegen
- 23./24. Aug. in Wien
- 3. Teilwettbewerb ÖP
- 6./7. Sept. in Bramberg
- 4. Teilwettbewerb ÖP

Sollten noch F3C-Bewerbe geplant sein (z.B. in Enns), dann bitte ich um die Ausschreibungsunterlagen.

**ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB**

A - 1040 WIEN Prinz Eugen-Straße 12

## WERTUNGSKARTE F3C A

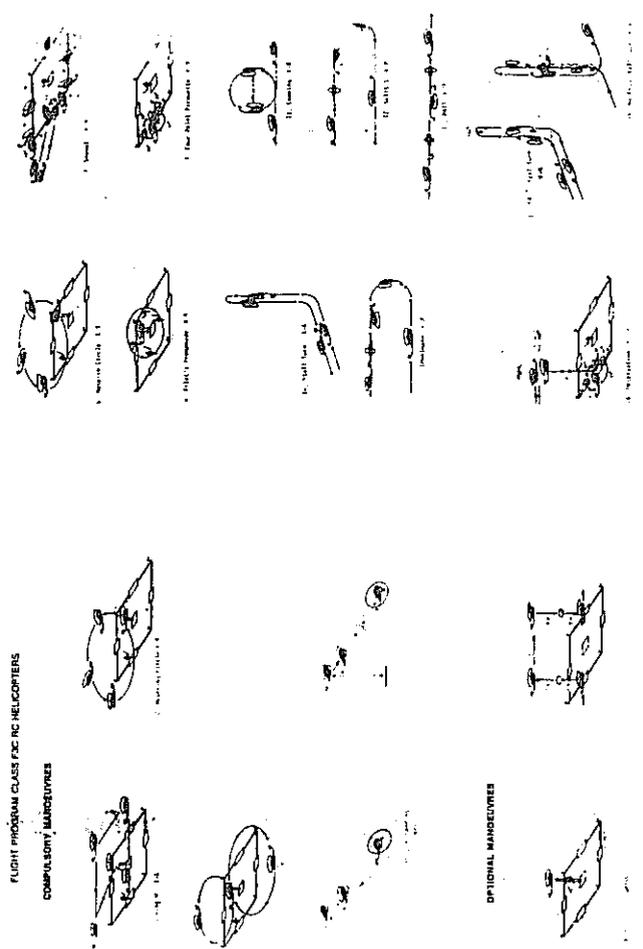
Pilot: \_\_\_\_\_ Start-Nr.: \_\_\_\_\_

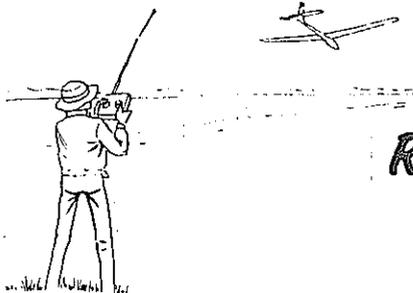
Verein: \_\_\_\_\_

Punkterichter: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_

Flugfiguren		K	Durchgang	
			Punkte	
1	SCHWEBEFLUG M	6		
2	SCHWEBEFLUG AUSSENKREIS	6		
3	HORIZONTALE ACHT	8		
w*				
w				
w				
w				
18	AUTOROTATION		9	
P	Wähle eine Figur		6	
19	LANDUNG			
P				
DURCHGANGSFLUGLEISTUNG				

\*P = Pflichtflug, W = Wahlflug ERKLÄRUNG UMSEITIG





## RADIO CONTROL F3B

Fachreferent Karl F. Wasner



Liebe F3B - Freunde !

Im November letzten Jahres fand nach einjähriger Pause wieder ein ISF-Segelflugseminar in Brugg/Schweiz statt. Unter anderem gab es auch eine nähere Vorstellung dreier sehr interessanter Modellkonstruktionen. Der MILAN von Reinhard Liese wurde durch seinen Helfer, Martin Schlott, vorgestellt. Der MILAN ist ja eines der wenigen Spitzenmodelle, die nicht in Formen sondern in eher konventioneller Bauweise - soferne man bei den hochbelastbaren F3B-Modellen noch davon sprechen kann - entstehen.

Das Duo Decker-Pfefferkorn zeigte seine TELE-F Konstruktion. Dieses Modell mit variabler Spannweite wurde ja erstmals beim Schaufliegen an der F3B-WM in Australien einem größeren Kreis vorgestellt. Ralf Decker sagte dabei auch, daß er den

Tele-F derzeit aus Gewichtsgründen nicht im Wettbewerb verwenden.

Das dritte Modell war der, den prop-Lesern ja bekannte QUASAR mit dem Karl Wasner jun. seine Bronzemedaille an der F3B-WM 1985 erflog.

Heiße Diskussionen gab es um das Thema Einheitsmotor. Nachdem die Befürworter der Einheitswinde, obwohl sie ein halbes Jahr zuvor noch Feuer und Flamme dafür waren, einsehen mußten, daß eine Einheitswinde doch eher Utopie ist, konzentriert sich nun die Gruppe in München auf das Thema Einheitsmotor. Wie ich allerdings aus Gesprächen mit weiteren deutschen F3B-Piloten entnehmen konnte, wird diese Einheitsmotoraktion nur von einem kleinen Teil der Piloten getragen. Auch die Schweizer Kollegen sind geschlossen gegen diese Lösung des Windenproblems.

Nach einem Pro-Referat durch Ralf Decker und einem Contra-Referat durch mich gab es sehr rege Diskussionen, vor allem aus dem F3B-Pilotenkreis aus drei Nationen, wobei der überwiegende Teil der Wortmeldungen Ablehnung gegenüber dieser Art von Windenbeschränkung ausdrückte.. Das letzte Wort dazu wird wohl die CIAM-Tagung im April in Paris zu sagen haben.

Überraschend wurde bei dieser Tagung auch die Durchführung einer F3B-EM in Israel angekündigt. Nun darf unser Nationalteam in der zweiten Augushälfte - es wird dort wohl schön warm sein - nach Israel reisen.

Das wars für heute.  
Gute Thermik und schnelle  
Speedflüge wünscht Euch

Karl F. Wasner



\* \* \*

## Hier spricht die ONF!

Robert Grillmeier

Im Jahre 1985 wurden 6 Wettbewerbe von der ONF beanstandet, da die Wettbewerbsveranstalter die Punkte der MSO beziehungsweise des Code Sportiv nicht beachtet haben.

Laut Beschluß der letzten Sektionsleitersitzung wurden folgende Nationalen Wettbewerbe nicht anerkannt, und es können dafür auch keine Leistungspunkte vergeben werden.

NW 6 25./26.6.1985 RC/SL  
Pöngauer F-Schlepp-Wettbew.  
NW 22 27.10.1985 RC IV  
Nat. RC IV-Wettbewerb  
NW 25 22. 9. 1985 RC/MS  
Krapfeld Pokalfliegen  
NW 28 25. 8. 1985 RC/SL  
F-Schlepp Wettbewerb Krtn.  
NW 30 24. 8. 1985 RC/MS  
Herzogenstätter Pokalfliegen  
NW 33 13.10. 1985 RC/MS  
Dietersdorfer Pokalfliegen

\*

Vom Vorsitzenden der ONF, Herrn Heinz Träger, erhielten wir folgendes Schreiben:

Aus gegebenen Anlaß teilen wir Ihnen mit, daß bei der ONF-Vollversammlung, am 9. April 1983, einstimmig beschlossen wurde, "daß Proteste, die an die ONF

ergehen und von dieser zu behandeln sind, mit einer Protestgebühr von S 1.000,- einzureichen sind. Bei Stattgabe des Protestes werden diese dem Einreicher rückerstattet. Unberührt davon sind Protestgebühren, die von Wettbewerbsjurys der Sektionen und von der FAI festgelegt werden."

Wir ersuchen die Herrn Sektionsleiter und ONF-Fachdelegierten, bei Erstellung und Kontrolle von Wettbewerbsaus-schreibungen diesen Punkt zu berücksichtigen bzw. zu kontrollieren. 14.1 86

Mit besten Fliegergrüßen

Heinz Träger  
Vorsitzender der ONF



## FR und LSL Felix Schobel ein Sechziger

Einmal "trifft's" einen jeden. Jetzt hat's auch unseren F1E- Fachreferenten und LSL von NÖ "erwischt!!"

In frühlingshaften Maitagen anno 1925 gezeugt und im Fasching, am 5. Februar 1926 geboren, wurde ihm schon der Hang zur Fröhlichkeit und zum Humor in die Wiege gelegt. Wie sich später zeigte, war dies sehr gut, denn sowohl das eine wie das andere braucht man, wenn man drei Hobbys hat:

**Lehrer, Narrenpräsident u. Modellflieger (u.-funktionär).**

Bis es jedoch soweit war, besuchte er die Volksschule, absolvierte das humanistische Gymnasium, war zwei Jahre lang bei der Deutschen Wehrmacht (Flak) und legte nach einem Schnellsiederkurs die Lehrbefähigungsprüfung ab. Nach einer 38 Jahre währenden Lehrtätigkeit, davon 18 Jahre als VS-Direktor, ging er in die von ihm angestrebte vorzeitige Pension.

Schon vor seinem "Kriegseintritt" (1943) begann er mit dem Flugmodellbau. "Mein erstes Modell war mit Seide bespannt - die Seide hatte ich zwischen zwei Sessellehnen gespannt, mit Spannack bestrichen und nach dem Trocknen auf die Flügel, geklebt-; ich hatte jedoch damit keine Flugerlebnisse, ließ mich jedoch von der Faszination, die fliegende "Objekte" auf mich ausübten, nicht abbringen", erzählte er uns einmal. Ernsthafter beschäftigte er sich mit dem Modellflug nach dem Krieg, und als Handarbeitslehrer wurden andere flugbegeisterte junge Menschen auf ihn aufmerksam, "die mich schließlich überzeugten, daß dem ÖAeC noch der UMSC-Kolibri fehlte", sagte er. "daher gründete ich ihn, wurde 11mal Landesmeister von NÖ, zweimal Österr. Staatsmeister, int. Sieger, einmal EM-Zweiter und einmal EM-Mannschaftssieger". Es sei hier nicht unerwähnt, daß er von seinen neun Kindern einige erfolgreich dem Modellflug zuführte.

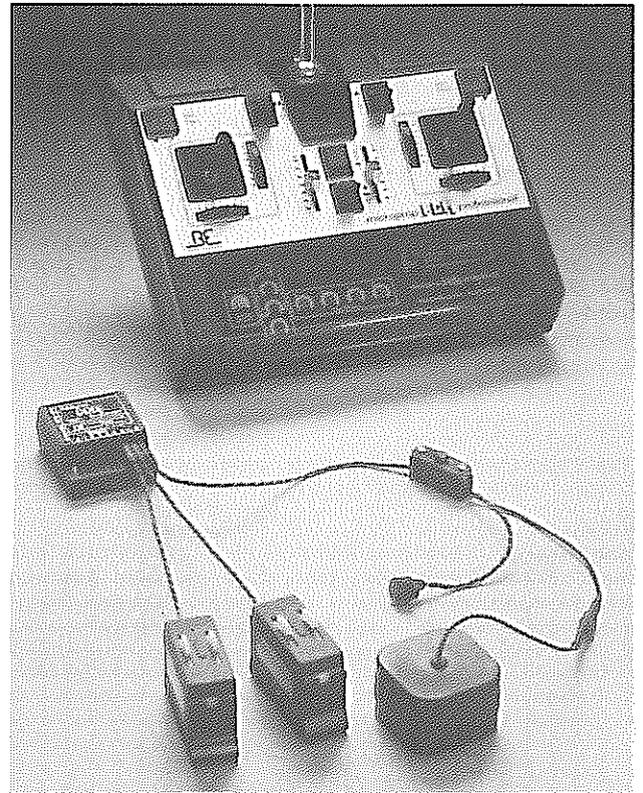
Seit nun 25 Jahren ist er in seiner Funktion als Landessektionsleiter NÖ erfolgreich tätig. Felix sagte dazu: "Durch diese Tätigkeit lernte ich auch viele Flugnarren kennen, und es war kein großer Schritt, den ich machte, um ein weiteres Hobby zu beginnen: ich gründete im Ort eine Faschingsgilde, wurde nach einigen Jahren LV-Präsident von NÖ und erkannte, daß sowohl Flugsportnarren als auch Faschingnarren sehr weise sind, denn sie wissen, daß sie Narren sind (im Gegensatz zu den normalen Menschen)."

Felix Schobel übt sowohl aus Liebe zum Modellsport (Freiflug) als auch aus gesundheitlichen Gründen (!) diesen Sport auch heute noch sehr aktiv aus.

Wir gratulieren unserem Felix zum 60er und wünschen ihm noch recht viele "nährische" und "freiflugsportfreundliche" Jahre.

BSL Edwin Krill

# microprop microprop microprop



## Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

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

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

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

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

-Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

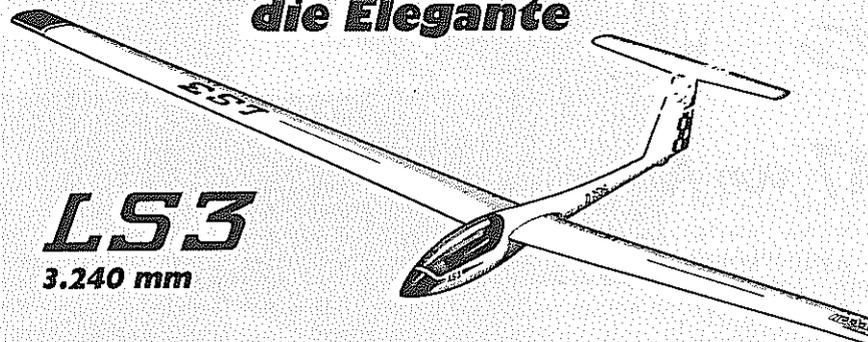
**BRAND-ELEKTRONIK  
Handelsgesellschaft m.b.H.**

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

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

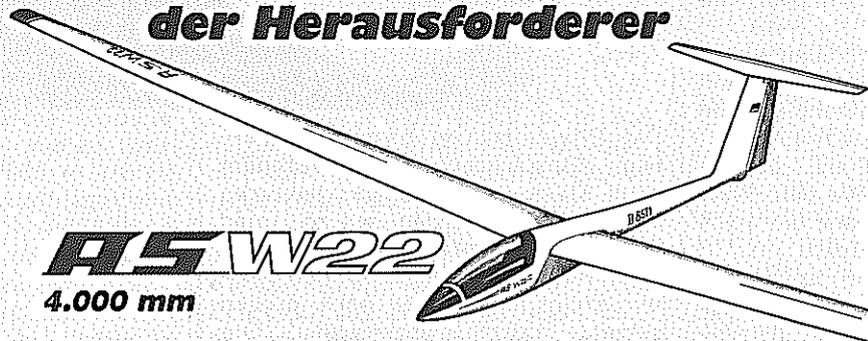
**Qualität • Leistung • Ausstattung**

**die Elegante**



**LS3**  
3.240 mm

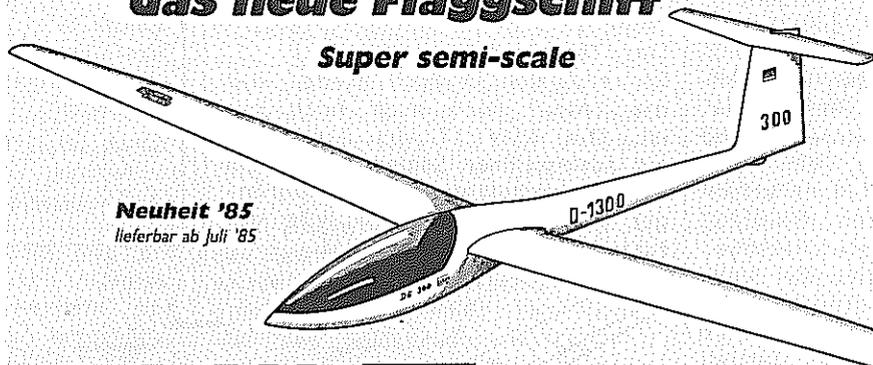
**der Herausforderer**



**ASW22**  
4.000 mm

**das neue Flaggschiff**

**Super semi-scale**



**Neuheit '85**  
lieferbar ab Juli '85

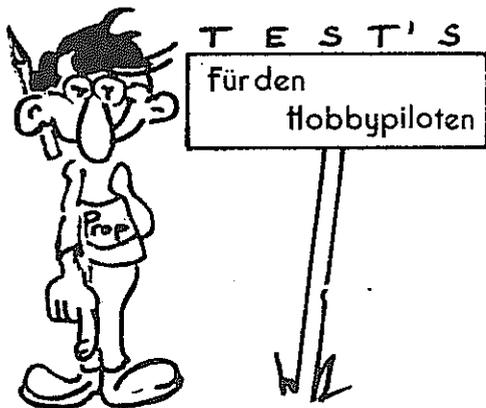
**DG-300 ELAN**  
3.750 mm

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



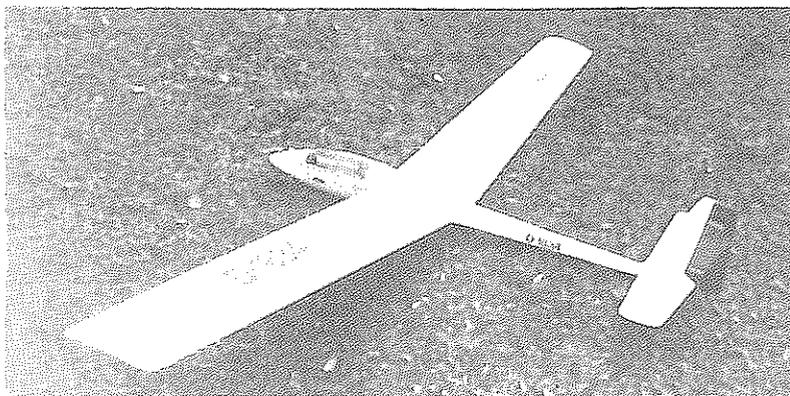
geleitet von Dr. Georg Breinet

## AWS 17 von Airjet

Wer kennt nicht die gute "alte" ASW 17 von Carrera? Wie der Phönix aus der Asche stieg auch sie wieder empor unter der Patronanz der Nachfolgerfirma Airjet.

Die ASW mit einer Spannweite von "gewaltigen" 2200 mm ist ein richtiges Kofferraummodell und bietet neben der Modellbauausstattung auch noch Platz für die Ehefrau im Auto an. Sie (die ASW) kann sowohl in der Ebene als auch am Hang geflogen werden.

Der Komplettbaukasten beinhaltet den bestens bekannten Ferranrumpf ein fertiges Höhen- und Seitenleitwerk (mit Balsa beplanktes Styro, mit Aussparungen zur Gewichtsverminderung versehen), Balsaschubstangen für die Anlenkung des Seiten- und Höhenruders, eine blaue Kabinenhaube, ein ABS-Cockpitrahmen mit Pilotenfigur, alles notwendige "Kleinzeug" und eine Montageanleitung (ein Bauplan ist hier wirklich nicht erforderlich). Beim zitierten Kleinzeug ist auch eine Nasenleisteschaablone enthalten, die wesentlich das Verschleifen der Nasenleisten erleichtert. Durch den überaus hohen Vorfertigungsgrad ist das Modell in ein paar Stunden rohbaufertig. Was noch zu tun ist? Ankleben der Nasenleisten und der Randbögen an die Flächenhälften und das Höhenleitwerk, Einbau der Rudermaschinenaufträge im Rumpf, montieren des Hochstarthakens und ... das Modell kann gefinisht werden. Das Testmodell wurde, bis auf das Seitenruder (in rot), mit weißer Folie bebügelt, der Pilot wurde "eingefärbt", und fertig war das Modell, nach Einbau der zwei Rudermaschinen.



Die Flugerprobung begann mit einem Einschweben, und nachdem noch kleine Anlenkungskorrekturen durchgeführt worden waren, ging es ans Gummiseil. Brav, ohne Ausbrechtendenzen, stieg der Segler empor und wurde hoch droben seiner Testung unterzogen. Die ASW 17 fliegt unheimlich gutmütig, ist sehr eigenstabil und hat ein breites Geschwindigkeitsspektrum.

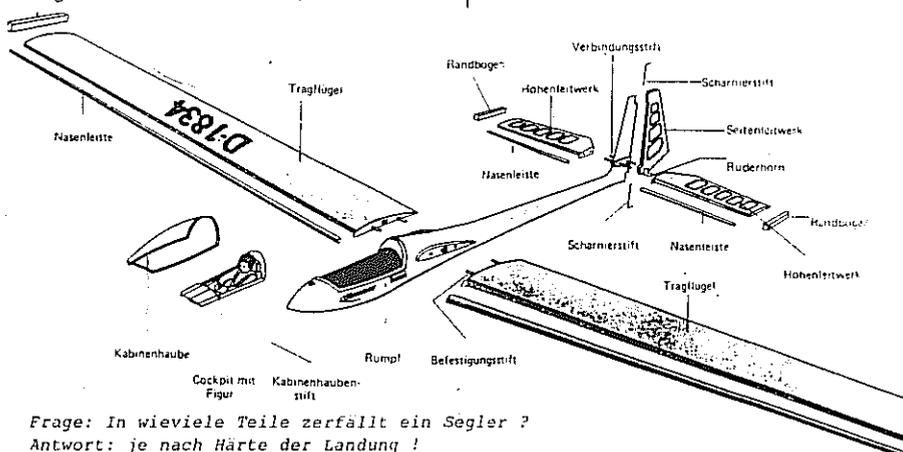
Das Testergebnis in Kürze:

Es zeigt sich ja doch wieder, daß das "Alte" doch auch noch gut ist. Die ASW 17 von Airjet ist ein formschöner Segler mit prima Flugeigenschaften, die der Anfänger ebenso nutzen kann, wie der fortgeschrittene Modellpilot.

### TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	2200 mm
Rumpflänge	1100 mm
Gesamtflächeninh.	48,8 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht	1250 g
Fernsteuerung	Höhe, Seite

Ladenrichtpreis: S 2240,-



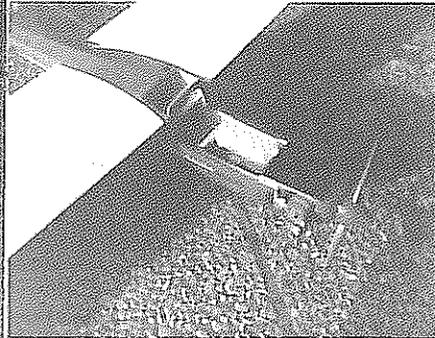
Frage: In wieviele Teile zerfällt ein Segler?

Antwort: je nach Härte der Landung!

Aber Spaß beiseite. Hier noch eine "Auflistung" der Baukasteneinzelteile der ASW als endgültiger Testabschluß.

# MOTORSPATZ

von Simprop



Relativ viel Platz ist vorne im "Spatzl"

Ich habe schon immer eine Vorliebe für nicht alltägliche Modelle gehabt, und deshalb fielen mir auch auf der Messe 1985 in Nürnberg am Simprop-Ausstellungsstand die Äuglein aus meinem edlen Haupte, als ich dort den Nachbau des alten Motorspatzen erblickte. Nach einigen Monaten war dann der Baukasten endlich verfügbar (offensichtlich ist der Firma Simprop meine ständige Fragerei auf die Nerven gegangen). Dieses Modell des SF-24 B Motorspatz wurde weitgehend dem Original nachempfunden, und Korrekturen wurden von Simprop nur vorgenommen, um Nachteile durch die Verkleinerung zu vermeiden oder baumäßige Vorteile zu erlangen.

Der Baukasten beinhaltet alle erforderlichen Holzteile (Balsa, Sperrholz) für den Rumpf- und Leitwerksbau, eine blau eingefärbte Kabinenhaube, zwei Balsa beplante Styro-Flächenhälften, die notwendigen Rohre und Stahlstifte für die Tragflächenbefestigung und einen Bauplan mit Bauanleitung und recht guten Baustufenfotos. Kleinteile und sonstiges Zubehör sind im Baukasten nicht enthalten. Bei Simprop vertrat man scheinbar die Ansicht, daß der Modellbauer diese Sachen sowieso im Schränkchen hat. Das Fehlen dieser Teile wirkt sich natürlich im Endeffekt zugunsten des Baukastenpreises aus.

Der Bau meines Spatzes, der nicht gerade für ein Baugreenhorn bestimmt ist, beschränkt sich auf folgende Baustufen: den Rumpf, der auf dem Bauplan aufgebaut wird (die Bauweise besteht hier aus dem Aufbau und der Verbindung von Spanten mit Rumpfseitenwänden und Rumpfgurten); den Flächen, wo die Querruder herausgetrennt werden, die Nasenleisten und Randbögen angebracht und verschliffen werden; dem Leitwerk, welches eine einfache Gitterkonstruktion ist; dem Anpassen der ABS-Motorhaube; dem Fertigen der Kabinenhaube, die ja schon fertig ist und nur mehr mit den Hilfsspanten und Versteifungen versehen wird; dem Einbau von Motor und Fernsteuerung und dem Finish und ..... fertig ist das Spätzchen! Der Motorsegler wurde dem Baukastenbild nachempfunden, das heißt, der Rumpf und das Seitenruder wurden rot und die Flächen und das Höhenleitwerk weiß bebügelt. Durch die Folie erhält der Rumpf eine erstaunliche Festigkeit und wird, meiner Meinung nach, einiges aushalten können.

Ein paar Worte noch zum Einbau der Fernsteuerung. Durch eine spezielle Servo-Einbautechnik, die der Bauplan vorsieht, ist es möglich, daß der Spatz mit einer einfachen Dreikanalanlage geflogen werden kann (das Querruder ist hier mit dem Seitenruder gekop-

pelt). Beim Testmodell wurde aber für die Querruderanlenkung ein eigenes Servo eingebaut. Als Antriebsquelle empfiehlt Simprop entweder einen Zweitakter mit 1,7 bis 3,2 cm<sup>3</sup> Hubraum oder einen Viertakter von 3,2 bis 6,5 cm<sup>3</sup>. Ich verwendete hier den neuen kleinen Viertakter mit 3,5 cm<sup>3</sup> Hubraum, den OS MAX FS 20.

Das fertig gebaute Modell schaut wirklich sehr hübsch aus, und ich freute mich schon auf die Flugerprobung. Nach ein paar kalten, schneereichen Tagen, gab es Tauwetter, der Wind trocknete alles auf, und ich war Ready for Take off!

Der Zusammenbau ist sehr einfach: Flächen anstecken (ein Gummi sichert sie) und das Höhenleitwerk mit einer Nygonschraube an den Rumpf schrauben - und ab geht die Post!

Der Motorspatz fliegt sehr gemütlich, seinem großen Vorbild entsprechend, ist er sehr eigenstabil und kann ohne Schwierigkeiten auch von einem fortgeschrittenen Anfänger geflogen werden. Das Flugbild des Vogels ist sehr schön und läßt alle nostalgischen Herzen höher schlagen.

Fazit: der Motorspatz von Simprop, ist ein Vögelchen, welches ein fortgeschrittener Modellbauer ohne Probleme fertigen und ein fortgeschrittener Anfänger fliegen kann. Die Baukastenqualität ist sehr gut (Holzqualität und Stan- zungen), und durch das Fehlen der Kleinteile auch sehr günstig im Preis.



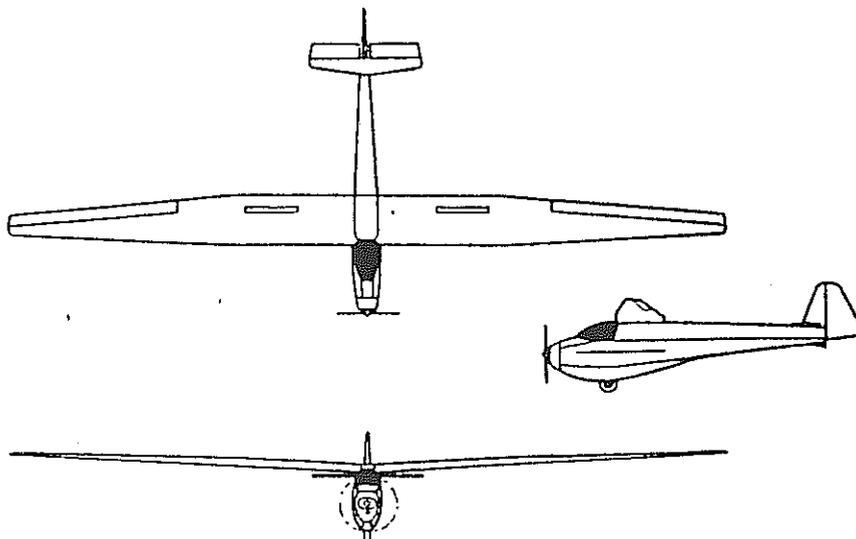
Der Spatz, ein Spaß für alt und jung !

**TECHNISCHE DATEN :**

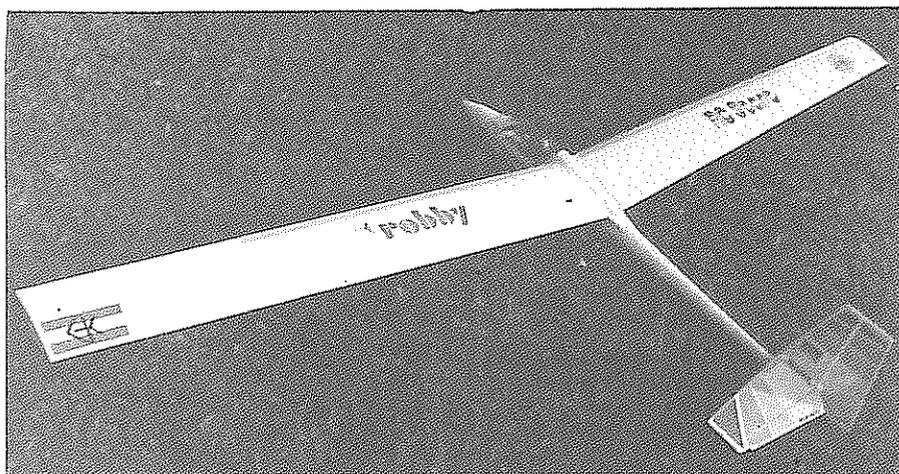
Spannweite 2625 mm  
Gesamtlänge 1318 mm  
Gesamtflächeninh. 65,8 dm<sup>2</sup>  
Fluggewicht 2100 g

Motor im Testmodell: OS MAX FS 20  
Fernsteuerung im Testmodell: Seite,  
Höhe, Quer und Motor-  
drossel

Ladenrichtpreis S 1875,-



\* \* \*



# START und WINDY

ein neues  
Anfänger-Konzept

von Robbe

Jeder Anfang ist schwer ! Dieser oft gesprochene Satz, läßt sich selbstverständlich auch für unser Hobby anwenden. Jeder Hersteller hat deshalb Anfängermaschinen im Programm, die praktisch ohne Vorkenntnisse zu bauen und zu fliegen sind. Auch Robbe hat im Jahre 1985 ein vollkommen neues Anfängersetz konzipiert: den Zweiachsegler START und den Zweiachsmotorsegler WINDY. Beide Flugmodelle sind für das "Greenhorn" gedacht und werden in kompletter Ausstattung geliefert. Wie komplett diese Ausstattung ist, soll in nachfolgender Aufstellung gezeigt werden (siehe nächste Seite).

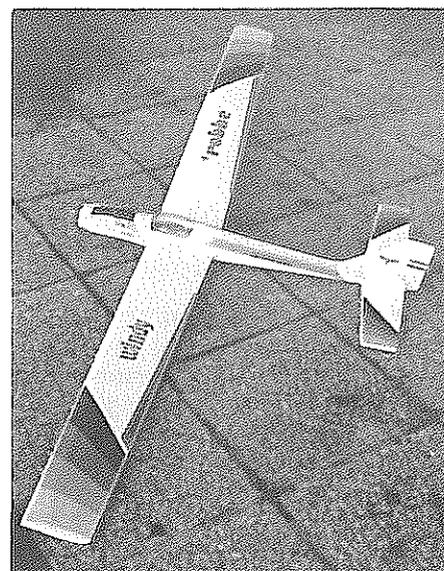
Die Bauanleitung für beide Modelle ist sehr ausführlich gehalten und durch entsprechende Bauskizzen sind Baufehler fast ausgeschlossen. Zusätzlich gibt es sogar für die genaue Festlegung der Hilfsrippen (beide Flächen sind eine Art Jedelsky-Bauweise) eine Hilfsschablone aus Karton. Der Erbauer dieser Modelle benötigt, außer einer

Fernsteuerung und dem Antrieb beim Windy, keine Teile, da ja alles bereits in den Baukästen enthalten ist.

Die Modelle sind auch von der Konstruktion her so ausgelegt, daß der Anfänger auch fallweise "knallharte" Landungen produzieren kann, ohne gleich sein Modell in irreparable Trümmer zu verwandeln.

Wichtig ist, daß man sich an die einzelnen vorgegebenen Bauschritte hält, die, wie schon erwähnt, durch Bauskizzen genauestens aufgezeigt werden. Beide Flugmodelle lassen sich, bedingt auch durch den hohen Vorfertigungsgrad aller Bauteile, sehr rasch bauen. Auch an das Finish hat der Hersteller gedacht, denn die beigelegten Dekorbögen sind ganz hervorragend gemacht. Aufpassen muß man aber beim Abziehen der hauchdünnen Folie, denn das Zeug klebt ganz verteuftelt.

Das Segelflugmodell START kann man, wenn kein Hang oder kein Gummiseil zur Verfügung steht,



mit dem Robbe-Motoraufsatz versehen.

Der Motorsegler WINDY läßt zwei Antriebsquellen zu: einen Elektro- oder einen Verbrennungsmotor. Beim Testmodell habe ich mich für einen 3,5 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor entschieden. Zum Flugtest sei bemerkt, daß beide Modelle die vom

Hersteller "angepriesenen" Eigenschaften auch tatsächlich haben: eine ungeheure Eigenstabilität und ein sehr gutmütiges Flugverhalten. Der "brandneue" Pilot hat genügend Zeit, um reagieren zu können. Gelangt das Modell in eine kritische Flugsituation, braucht er,

eine entsprechende Höhe vorausgesetzt, nur die Finger von den Knüppeln zu nehmen, und die Maschine stabilisiert sich von selber. Greenhorn-Herz, was willst du noch mehr !

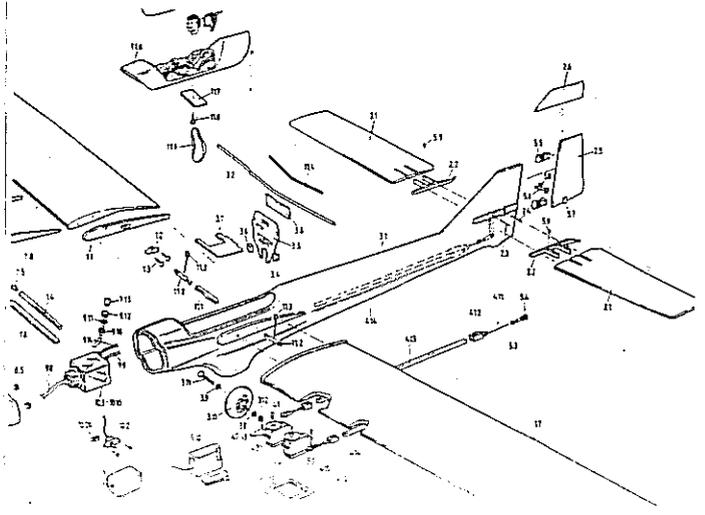
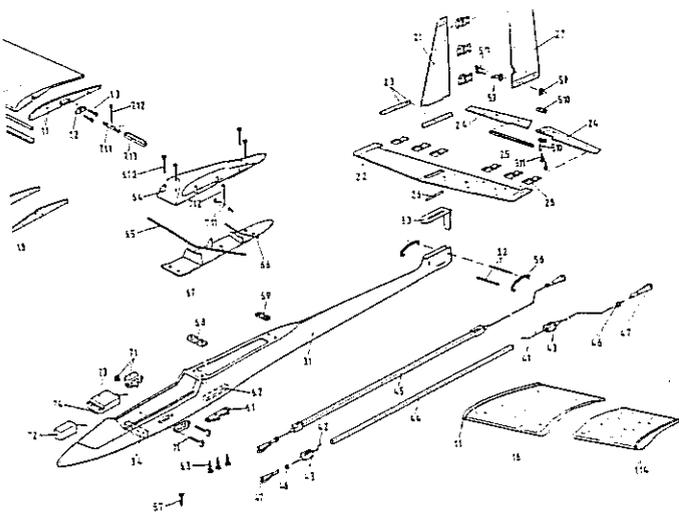
Zusammenfassend kann ich für beide Anfänger-Modelle feststellen, daß sie den Einstieg in das Hobby Modellflug gewaltig erleichtern. Dies bedingt, durch die einfache Bauweise und das absolut unkritische Flugverhalten.

### START

- \* Plura Fertigrumpf mit angeformter Kabinenauflage und mit allen notwendigen Bohrungen und Ausfräsungen versehen, Cockpit und Kabine
- \* Flächenhälften in Siros-Kompaktbauweise mit allen gefrästen und verleimten Holzteilen, Kunststoff-Flächenverbindungsteil, Wurzel- und Endrippen
- \* Leitwerk in Holzbauweise fertig profiliert
- \* alle Kleinteile
- \* Werkzeug, Porenfüller, Klebstoff, Dekorbogen

### WINDY

- \* Plura Fertigrumpf mit angeformtem Seitenleitwerk, Motorhaube, alle erforderlichen Bohrungen und Ausfräsungen sind vorhanden, Cockpit, Kabine
- \* Flächenhälften in Siros-Kompaktbauweise mit allen gefrästen und verleimten Holzteilen, Kunststoff- Wurzel- und Endrippen
- \* Leitwerk: zweiteiliges Pendelleitwerk (profiliert) und profiliertes Seitenruder
- \* alle Kleinteile
- \* Werkzeug, Porenfüller, Klebstoff, Dekorbogen



Beide Bausätze werden in einer Ausstattung geliefert, die von der Qualität, der Vorfertigung und des beige packten Zubehörs als sehr gut zu bezeichnen ist. Anfängerfreundlichkeit im höchsten Grade !

	START	WINDY
Spannweite	2400 mm	2200 mm
Rumpflänge	1250 mm	1090 mm
Gesamtflächeninhalt	48,00 dm <sup>2</sup>	45,5 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht ca.	1400 g	2100 g
Fernsteuerung	Seite, Höhe	Seite, Höhe, Motordrossel
Motor im Festmodell		3,5 cm <sup>3</sup> Viertaktmotor
Ladenrichtpreis :	S 1740,-	S 1998,-

## IHR PARTNER WENN'S UM'S AUTO GEHT !

OPEL · CHEVROLET · BUICK · CADILLAC

# OPEL KANDL

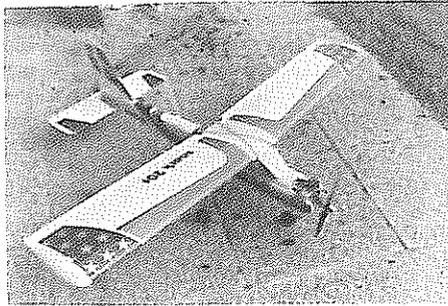
50 Jahre GM-Händler

**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., Schubertring 2, Tel. 52 48 01  
10., Laubplatz 8, Tel. 64 34 55  
21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22

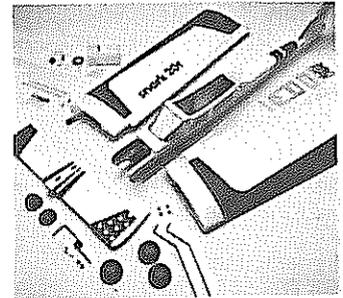


Als ich unlängst in die "heiligen Hallen" von GK in Wien hinein-stolperte, entdeckte mein geschul-tes Auge einen gar verdächtigen Karton mittlerer Größe. Auf meine neugierige Frage, was da drinnen sei, öffnete der Chef persönlich die Wunderkiste und, oh Wunder, da lagen die einzelnen Teile eines fertigen Flugmodells. Fertig, das heißt auch mit einem wunderschönen Finish. Ich schlug zu, und die Kiste lag im Auto. Zuhause nahm ich den Hintereingang (aus reinen Sicher-heitsgründen und unter dem Motto: "ja nicht gesehen werden" - Feigling ! Red.). Dann sezier-te ich gänzlich den Inhalt. Der SNARK 20 T ist ein Querruder-Trainer, bestehend aus einer Balsa-Sperrholz-Kunststoff-Ver-bundbauweise (welch schönes, langes Wort!). Das Finish ist da-durch gegeben, daß auf einer weißen Kunststoffolie ein Farb-druck aufgebracht wurde. Die Maschine hat eine teilbare Fläche, und der Transportkarton des Bau- bzw. Montagesatzes ist auch als Transportbehälter für das startklare Modell gedacht. Alle Kleinteile inklusive Tank, Räder, Spinner etc. sind selbstver-ständlich vorhanden, und es dauert ca. 2 Stunden, bis der Vogel startklar dasteht. Es gibt keinen Balsastaub und anderen "Modellbaudreck"! Eine feine Sache für den Sonntagsflieger oder für den gestreßten Flugbe-geisterten.

## SNARK 20 T

### - ein Asiatic

Das Modell ist für den Einbau eines 3,5 oder 4 cm<sup>3</sup> Zweitakters oder eines 6,5 cm<sup>3</sup> Viertakters gedacht. Beim Einbau eines Viertakters kann es bei einigen Fabrikaten zu Tüfteleien mit der Drosselanlenkung kommen; aber auch das läßt sich machen. Im Testmodell wurde ein heißer 3,5 cm<sup>3</sup> Webra Speed mit ABC-Laufgarnitur und dem herrlich leisen Resosilent-Auspuff einge-baut. Durch das lenkbare Bugrad bereiten Bodenstarts keine Schwie-rigkeiten, und im Notfall kann auch von der Hand aus gestartet werden. Die Maschine fliegt unheimlich ruhig, und es reicht bereits das Seitenruder alleine zur Steuerung in den Kurven aus. Sehr gut ist auch die große Eigenstabilität, und es war mir nicht möglich, die SNARK zum Trudeln zu bringen.

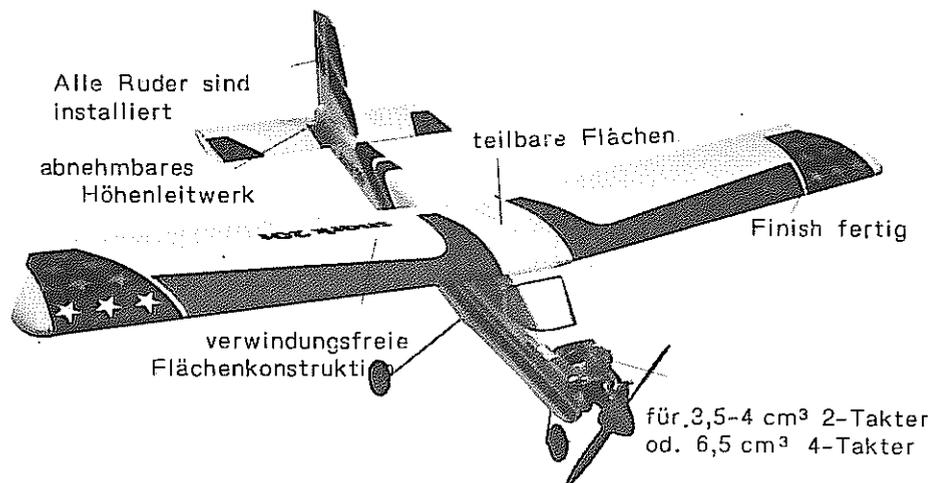


Der Bausatz SNARK 20 T

Resultat des prop-Testes: ein bildhübscher Querruder-Trainer, der sehr schnell startklar ist, ein wunderschönes mitgeliefertes Finish hat und leicht zu fliegen ist. Die SNARK 20 T ist eine richtige kofferraumfreundliche Sonntagsmaschine, die auch einen mehr als vernünftigen Preis hat, wenn man bedenkt, daß ja alles fast fertig ist.

#### TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	1320 mm
Gewicht	2100 g
Motor	3,5 - 4 cm <sup>3</sup> Zweitakt
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motor-drossel, Querruder
Ladenrichtpreis	ca. S 2800,-



### Modellflugurlaub für die ganze Familie in der sonnigen Ost-Steiermark

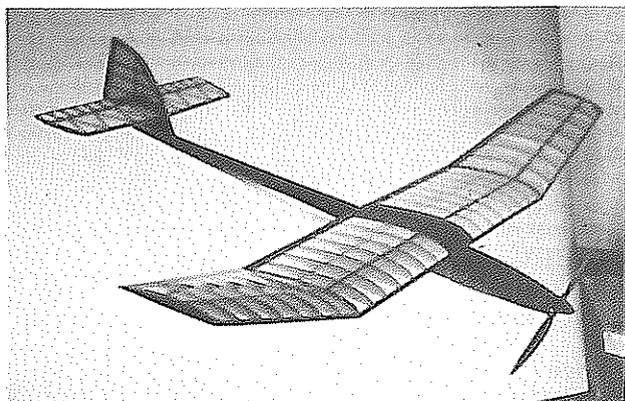
Sichern Sie sich rechtzeitig Ihren Urlaub unter Freunden. Modellflugplatz Dietersdorf (5 km entfernt) mit 90x9 m Asphaltstartbahn, Clubhaus und Rasenpiste.

Komfortzimmer, Dachterrasse, Kellerbar, Garage, Lift. Große Modellbauerwerkstatt im Haus (Wirt ist begeisterter Modellbauer und fliegt auf Wunsch mit Ihrem Segler Huckepack „Air-Lifter“ mit Quadra 35 cm<sup>3</sup>).

Für die Familie: großes Freibad, Tennisplätze, Fitneß-Parcours, Fahrradverleih und herrliche Wanderwege. Ausflugsmöglichkeiten:

Therme Loipersdorf, Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Riegersburg, Schloß Kapfenstein u. v. a. Übernachtung mit Frühstück S 175,-, Halbpension S 245,-. Familienermäßigung.

**Gasthof Pock, Familie Geiger, A-8342 Gnas 15; Steiermark — Telefon 03151/257**



# PFIFF

## ein Elektroflieger von Bucher

Der E-PFIFF, so die Abkürzung für den Segelflieger PFIFF in Elektroausführung, war beim Militky-Cup in Pfäffikon 1985 (12.Int.Elektro-Flug-Meeting) der absolute Publikumsliedling. Nach jedem Flug wurden meine Kameraden und ich von interessierten Zuschauern und Modellfliegern umlagert und mit Fragen förmlich überhäuft. Dieses große Interesse an diesem Elektro-Flieger, der Bausatz wird von der Fa. Bucher, Flugmodellbau, Grub AR, hergestellt und vertrieben, hat mich veranlaßt, über den Pfiiff diesen Bericht zu schreiben. Der PFIFF, an und für sich ein Segelflugmodell mit 2000 mm Spannweite, eignet sich vorzüglich für den Einbau von Elektro-Motoren. Bevor ich jedoch auf die Elektrifizierung näher eingehen werde, will ich kurz den Aufbau des Modells (in der Seglerausführung) beschreiben, welches ich mit einem 12-jährigen Schüler gebaut habe.

### Rumpf:

Dem Baukasten liegt ein fertiger, uneingefärbter GFK-Rumpf bei. Das Montagebrett für den Einbau der RC-Anlage ist paßfertig eingebaut und mit einer Nyloanschraube fixiert. Ebenso sind die Holzdübel für die Flächenbefestigung, die Aufnahme für das Seitenleitwerk sowie die Befestigung für das Höhenleitwerk flugfertig montiert. Außer dem Einbau der RC-Anlage (Servos, Akku+Empfänger, Ruderanlenkungen) und dem Montieren des Hochstarthakens sind am Rumpf keine Arbeiten vorzunehmen. Da mein Exemplar frei von Poren war, habe ich ihn natur belassen.

### Tragflächen:

Die Tragflächen werden in konventioneller Rippenbauweise erstellt. Sämtliche Rippen liegen gefräst dem Bausatz bei, ebenso der Bau-plan im Maßstab 1:1. Eine

gut verständliche Bauanleitung erklärt den Aufbau Schritt für Schritt. Erwähnenswert ist, daß die Anschlußrippe vom Flügelmitelstück zum Außenflügel (Ohr) angeschragt ist, d.h. die beiden "Ohren", welche 15° angestellt werden, könnten freihändig angeklebt werden. Da außer einem Rippenfeld in der Tragflächenmitte keine Beplankung vorgesehen ist, haben wir den Flügel mit Supermonokote bespannt, um die Stabilität etwas zu erhöhen.

### Leitwerke:

Die Teile für das HLW und SLW sind z.T. auf einem Balsabrett vorgegedruckt und müssen ausgesägt werden. Da beide Leitwerke nicht profiliert sind, können sie direkt auf dem Bauplan zusammengeklebt werden.

### Fliegen :

Vorausgesetzt, daß der Schwerpunkt stimmt und die Flächen sauber gebaut worden sind, bereitet der Erstflug keine Schwierigkeiten. Nach zwei bis drei Handstarts (Trimmflüge) geht es an den Hochstart. Der übliche Schmus wie - geht pfeilgerade in die Höhe, -keine Tendenz zum Ausbrechen etc. könnte auch hier angeführt werden. Wichtiger scheint es mir jedoch, daß ein Anfängermodell auch von einem Anfänger möglichst problemlos geflogen werden kann. Nach etwas Trockentraining mit meinem Baugehilfen (rechts ist dort, wo der Daumen links ist) schnallte sich dieser den Sender um. Nun denn also, zweimal leer geschluckt und los geht's. Wie nicht anders zu erwarten, fand sich auch mein junger Kollege recht gut mit dem Flieger zurecht, und mit den üblichen Zwischenrufen wie "etwas rechts, nein links" usw. absolvierte er seinen Erstflug. Daß ich den

Sender vor der Landung wieder übernahm und das Modell selbst landete, und zwar mit einer Geschwindigkeit unter dem Motto "langsamer geht es kaum", sei vollständigshalber hier auch erwähnt. Mein Flugschüler war jedenfalls nach den ersten Flügen mit PFIFF so begeistert, daß er sich sofort auch einen Baukasten besorgen wollte.

Als wir an einem schönen Samstag-Nachmittag mit unserem PFIFF am Himmel herumturnten, hörten wir plötzlich das Surren eines Elektro-Motors. Ein Modellflugkollege konnte es nicht lassen und hat den PFIFF in einer Elektroausführung gebaut. Was dieser mit dem E-PFIFF vorführte, war mehr als überzeugend. Mit einer Akkuladung 3-4 Steigflüge auf 120 bis 150 m. Gesamtflugzeiten ohne Thermik zwischen 15 und 20 Minuten - **und das alles mit einem Mabuchi 540 mit 3:1 Getriebe und fünf Zellen** - das ist doch schon was.

Wen wundert, daß ich am Abend zur Säge griff, mit Todesverachtung den Rumpf von seiner Nase befreite, die Empfangsanlage umplazierte und einen Elektromotor einbaute? Da ich keinen Getriebemotor zur Hand hatte und am Sonntag wieder fliegen wollte, baute ich einen Sagami mit Direktantrieb ein. Als Antrieb dienen 7 Zellen 1,2 A/h. Beim Vergleichsfliegen stellte sich heraus, daß meine Version eine etwas bessere Steigleistung brachte, die Getriebe-Version jedoch mit einer längeren Motorlaufzeit aufwarten kann. Was aber besonders wichtig ist: Ganz gleich, ob der PFIFF mit 5 Zellen und 3:1 Getriebe-Motor oder mit 7 Zellen und Direktantrieb geflogen wird, er fliegt, daß es eine Freude ist. Und das Beste kommt noch: Durch seine geringe Flächenbelastung von 26-28 g/dm<sup>3</sup> spricht er auf jede noch so kleine Thermik an.

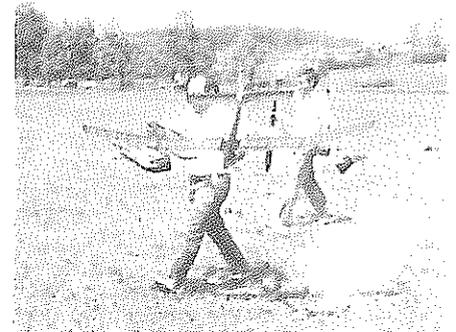


TECHNISCHE DATEN :		
	Segler	E-Segler
Spannweite	2000 mm	2000 mm
Gewicht	1050 g	1350 g
Profil	Clark Y gestreckt	
Flächenbelastung	21 g/dm <sup>2</sup>	27 g/dm <sup>2</sup>

Fazit :

Mit dem PFIFF erhält man ein Modell, welches beim Bauen und beim Fliegen Spaß macht. Auch Leute, die nur wenig Bauzeit in

ihr Hobby investieren können, haben nach 30-35 geruhsamen Bastelstunden ein Modell flugbereit, dessen Preis/Leistungsverhältnis (der Baukasten kostet in der Seglerversion rund SF 170,-) als gut bezeichnet werden muß. Mit dem ELEKTRO-PFIFF ist man von Hochstartgummis, Schleppmaschinen und Hochstartwinden unabhängig, da man mit ihm von jeder Wiese aus starten kann. Mit seinen 2000 mm Spannweite findet der PFIFF sicher auch noch Platz in



manchem Feriengepäck und ist somit auch der ideale und vielseitige Ferienflieger.

Max Bosshard/Schweiz

\* \* \*

# MOTOREN

In der Motorenreihe zeige ich diesmal den legendären Brown Junior, ein Benzinmotor mit ca. 10 cm<sup>3</sup> (ab 1936 in den USA).

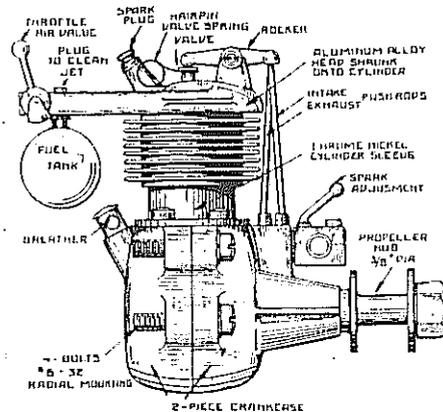
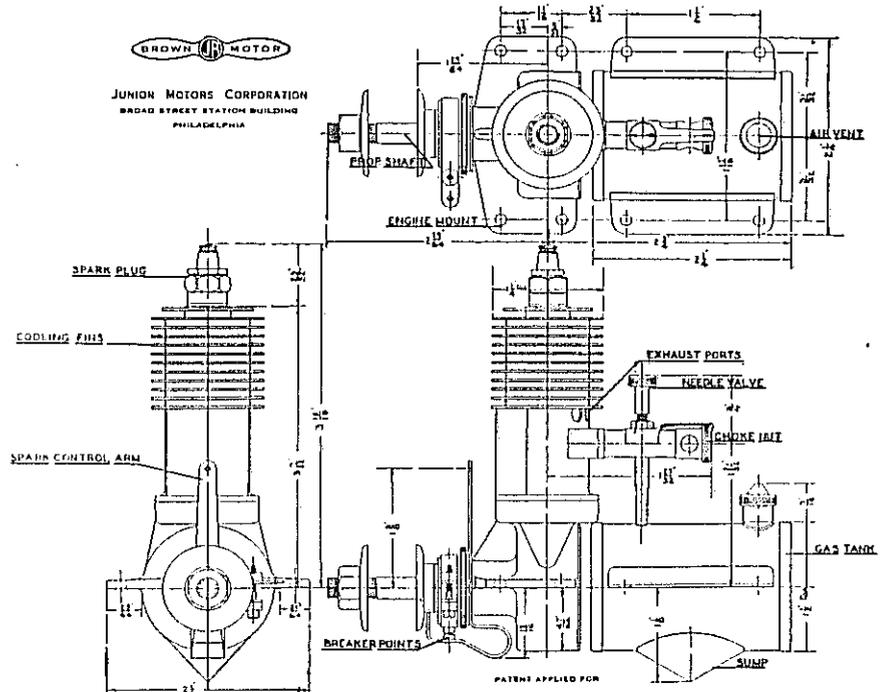
Dieser Motor in einer Wahl-Nachbauversion (Wahl ist der Name des Motorenherstellers) hatte ich ursprünglich in dem Nachbau der Miss Philadelphia IV eingebaut (ein Bericht über dieses gewaltige Motorflugzeug erscheint im nächsten prop). Aufgrund des Motorenwertes hatte ich dann doch "Knieschnaggerln" bekommen ihn wieder ausgebaut und durch einen 10 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor ersetzt.

Leistungsdaten des Brown Junior:

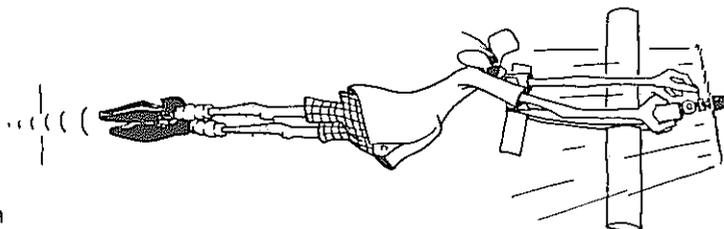
Drehzahl 1.200 - 10.000 U/min  
 Leistung 0,3 PS  
 Luftschaube 14 x 8,5 Zoll

\* \* \*

Übrigens, auch einen Viertakter gab es anno dazumal. Bereits mit einem Hubraum von cm<sup>3</sup> und einer Leistung von 0,42 PS und bei einer Drehzahl von 6.000 U/min - und das im Jahr 1940 ! Dieser "Wundermotor" wurde von dem Amerikaner Casimir Leja gebaut.



--- NEW 4-CYCLE GAS ENGINE ---  
 BORE 1 IN. STROKE 7/8 IN.  
 NET WEIGHT 11 1/2 OZ.  
 45 H.P. AT 6000 R.P.M. 72 OCTANE AVIATION GAS  
 COMPRESSION RATIO 7 1/2 : 1  
 TIMING INTAKE - OPENS TOP CENTER  
 CLOSES 45° PAST B CENTER  
 EXHAUST - OPENS 35° AHEAD TOP CENTER  
 CLOSES 4° PAST B CENTER



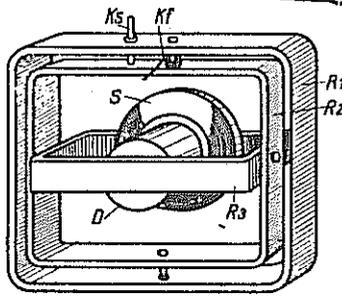


Liebe Oldie - Freunde !

Mein Aufruf im letzten prop hat ein wirklich gutes Echo gefunden. Von verschiedenen Seiten habe ich Baupläne, Zeitschriften und Prospekte bekommen, für die ich mich ganz herzlich bedanken möchte. Einen ganz besonderen Dank darf ich an Herrn Wendelin Csatory vom MFC Falke richten, der mir eine Menge Originalbaupläne kostenlos für prop zur Verfügung stellte.

Aus allen diesen Unterlagen möchte ich eine eigene Oldtimer-Dokumentation schaffen und habe dazu auch schon einen Mitarbeiter gefunden.

Bereits 1938 kannte man den Kreisel. Einer aus dieser "alten" Zeit sei hier vorgestellt:



Flugrichtung

Der Aufbau des Kreisels ist aus der Zeichnung ersichtlich. Er besteht aus den drei Duraluminiumrahmen R1 - R3, einem Daimon-Kleinmotor D, dem Kreiselrad S und der Kontaktfeder Kf mit dem Kontaktstift Ks. Die Rahmen sind ineinander durch Spitzenlager kardanisch gelagert. Im inneren Rahmen R3 läuft das Kreiselschwungrad S mit 3000 U/min. Nach den Kreiselsgesetzen hat der mittlere Rahmen R3 das Bestreben, in der

einmal eingestellten Richtung zu bleiben. Der äußere Rahmen R1 ist mit dem Flugmodell verbunden. An ihm ist der obere Kontaktstift Ks isoliert eingesetzt, an den die kleine Kontaktfeder Kf anschlägt, wenn sich die beiden Rahmen R1 und R2 bei Abweichung von der Flugrichtung gegeneinander drehen. Durch den Kontaktschluß wird das Steuer solange betätigt, bis das Flugmodell wieder auf dem richtigen Kurs liegt. Nach dieser Kontaktanordnung wird das Steuer nur einseitig betätigt. Das Flugmodell selbst fliegt also ohne Kontaktschluß Rechtskurve, mit Kontaktanschluß Linkskurve. Es ist aber bei diesem Kreisel sehr einfach, durch Anbringen eines zweiten Kontaktstiftes das Steuer nach beiden Seiten zu betätigen.

\*

Billig ! **Flugfertige Modelle**

Graupner Cessna 152 (mit Querruder) und OS 6,5 cm<sup>3</sup> Viertakter neu S 5000,-

Graupner Taxi II mit OS 4 cm<sup>3</sup> neuwertig S 2500,-

Udet Flamingo mit 1,5 cm<sup>3</sup> Webra neuwertig S 2500,-

Motorsegler Thermik-Flitz (Bucher) mit 1,5 cm<sup>3</sup> Webra, Spwte. 2800 mm neu S 2500,-

Robbe ASW 19 mit Motoraufsatz und 1,5 cm<sup>3</sup> Webra neuwertig S 3000,-

Windbag (Fallschirm-Ultralight) mit 8 cm<sup>3</sup> Viertakter neuwertig S 3500,-

Voll-GFK - Astir CS77 von WIK neuwertig S 5000,-

Hegi-Aladin-Segler (zwei Paar Flächen) S 1500,-

Anfragen sind an die Modellsekretärin Frl. Reisinger, Tel.Nr. 0222/651128-77 zu richten.

## Oldie Info-Ecke

Herr Friedl Pinzolitich, Vöslauerstraße 106, 2500 Baden, sucht einen Bauplan von der DFS-Weihe 1938. Wer kann helfen ?

Über den MBC-Enzesfeld können folgende Baupläne gegen Kostenersatz von S 150,- in Kopie bezogen werden:

Sperl-Baupläne:

Seglermodelle - Fink, Kondor II, Geier, Zögling, Spatz, Storch, Adler, Austria Meise, Wiesenschleicher, Nurflügelmodell Schlauchkurbler, der kleine Reiher, der kleine Albatros, der große Albatros, Habicht und Möwe, Falke Junior, Zögling Junior, Gimpel und Biceps, WM-Modell Zahnstocher.

Motormodelle - Kobold, Kiwi, Drohne, Lerche, Sperling und Motor-Libelle.

NSFK-Bauplan Segelflugmodell Ursinus und Schwingenflugmodell v. A.Lippisch.

Volkmanns Baupläne:

Segelflugmodelle - Möwe, Falke R5, Luf-

tikus, Grunau II, Moritz, OS-GE-S3, Winkler Junior, der große Winkler.

Diverse Rumpfmmodelle mit Gummimotor: 6 Baupläne,

Nurflügelmodelle: Kondor I und II, Leipziger Nurflügelmodell

Naturgetreue Modelle: Fieseler F5R, Fieseler Fi 97, Arado Ar 79, JU 87b.

Otto Meier-Verlag - Ravensburg:

Nurflügel-Segelflugmodell Erwa 8, Nurflügel Motorflugmodell, Metall-Enten-Segelflugmodell in Meco-Bauweise, Segelflugmodell Windspiel und Libelle.

Dr.M.Mathissen & Co Berlin SW68:

Motorflugmodell Polzin Junior, Leistungs Segelflugmodell Pirel.

Verlag Johannes Graupner, Kirchheim Teck:

Leistungs-Nurflügelmodell: WS 14, Aenus Spaß-Motorflugmodell Kadett.

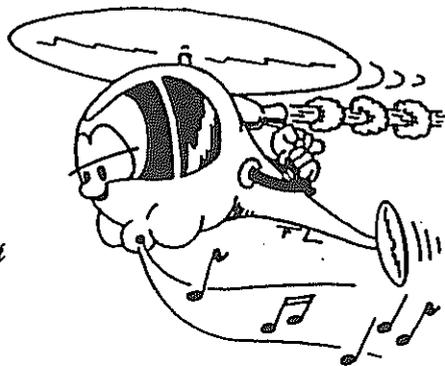
Verlag Klasing und Co, Berlin:

Nurflügelmodell KS/S3, Hochleistungsmodell Strolch und Baby.

\*

# Pitch - aktuell

von Dr. Georg Breinet



## Webra- HIROBO-SHUTTLE

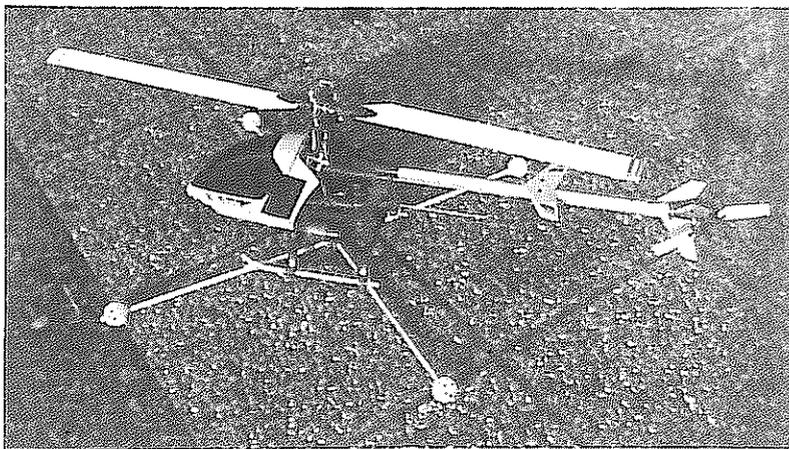
Nun wurde auch unsere österreichische Firma WEBRA vom Helifieber gepackt und hat in ihr reichhaltiges Programm den Hubschrauber SHUTTLE der bekannten japanischen Firma Hirobo aufgenommen.

Dieser Hubschrauber, mittlerer Größe, hat einige Besonderheiten:

1. der Heli wird fast fertig geliefert
2. er hat eine kollektive Blattverstellung
3. er hat einen eingebauten Autorotationsfreilauf
4. alle wichtigen Bauteile sind aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, die sich verformen können, ohne zu brechen
5. auch der Motor ist bereits dem Bau- oder sagen wir besser Montagesatz beigegeben. Es ist dies der Beitrag von Webra, der Speed 28 ABC.

Jetzt ein wenig ins Detail.

Ich habe im 1. Punkt festgestellt, daß der Hubschrauber fast fertig geliefert wird. Dies ist kein "Schmäh", denn bis auf das Anschrauben des Kufenlandegestells, des Einbaues des Motors, der noch mit dem Lüfterrad und der Kupplung zu versehen ist und dem Montieren der Rudermaschinen, ist hier nichts mehr zu tun. Dies bedeutet, daß der Shuttle in einem Nachmittag startklar gemacht werden kann (Einstellungsarbeiten eingeschlossen!). Darüber hinaus bietet der Shuttle auch etwas für den schon Verwöhnten, denn er hat eine kollektive Blattverstellung und einen Freilauf. Beide "Trümmer" sind selbstverständlich schon fix und fertig eingebaut.

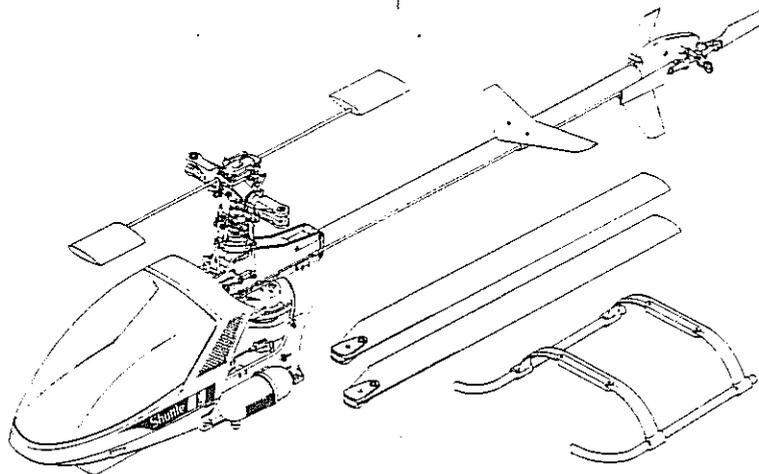


Der Hinweis auf die vielen Kunststoffteile sagt aus, daß mit Ausnahme des Heckrohres, der Kufen, des Motorträgers, der Stabilisierungsstange, der Hauptrotorwelle und ein paar Kleinteilen, alles aus kohlefaserverstärktem Kunststoffmaterial ist. Der "Metall-Verweichlichte" mag vielleicht hier sein Näschen rümpfen, aber dieser Kunststoff hat natürlich auch Vorteile, die auf der Hand liegen. Gerade der Anfänger "knallt" den Heli oft mehr oder weniger hart hin. Dabei können sich Metallteile verbiegen oder gar brechen. Der Kunststoff fungiert hier wie eine Art Knautschzone, fängt Stöße ab und bricht nur bei einem Super-Crash.

Der beigegepackte Motor reicht für den Hubschrauberbetrieb völlig aus, sollte aber vor dem Einbau eingelaufen werden. Der Motor wird übrigens über einen Keilriemen gestartet, der nach dem Anlaufvorgang in eine Haltevorrichtung gelegt wird.

Selbstverständlich ist auch die schicke Kabinenhaube fertig verklebt und mit einer getönten Scheibe versehen. Sie wird einfach auf den vorderen Rumpfunterteil auf zwei Schienen aufgeschoben und mittels eines gefederten Schnappers in ihrer Position gehalten.

Die Hauptrotorblätter sind aus Kunststoff und schon weiß eingefärbt. Die Heckrotorblätter sind

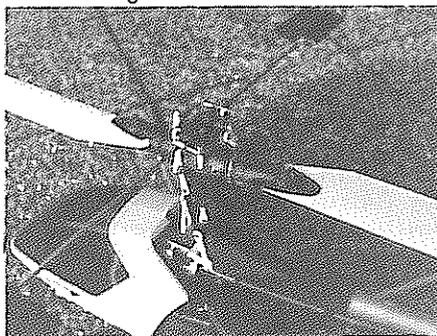


aus - raten Sie ! Richtig ! Aus Kunststoff ! Der Heckrotor wird über einen Zahnriemen, der im Alu-Heckrohr verlegt ist, angetrieben.

In ein paar Stunden waren beim Testmodell alle Montagearbeiten abgeschlossen. Bei der Justierung des Rotorkopfes war ich etwas erstaunt, da er schon von Werkseite her eingestellt war. Zufall ? Im Hubschrauber wurden die kugelgelagerten Servos von Webra der Type S 10 eingebaut. Die Bauanleitung ist sehr ausführlich, vom Japanisch-Englischem ins Deutsche übersetzt und zeigt auch die einzelnen Einstellarbeiten für die Servos genau auf. Natürlich ist auch an den Einbau eines Kreisels im Hubschrauber gedacht, und vor der Hauptrotorwelle ist dafür eine ebene Kunststoffplatte angebracht. Aufpassen muß man aber auf die verwendete Kreiseltype, denn nicht jeder Kreisel paßt dort hinein. Mein Kreisel von Multiplex paßte. Einen anderen Kreisel kann man auch einpassen, nur muß man das Motorgebläsegehäuse aus und nach-

her wieder einbauen. Ein 1200er Akku wurde stehend im Rumpfvorderteil mit Schaumstoff fixiert und versorgt auch den Kreisel mit Saft.

Ich war sehr neugierig, wie der Quirl fliegt. Bedingt durch die miserable Wettersituation, gelang mir zwischen zwei Regenschauern ein kurzer "Schweberer". Dabei konnte ich feststellen, daß der SHUTTLE sehr gut auf alle Steuerbefehle reagierte. Einen weiteren Flugbericht kann ich leider nicht durchgeben, da mir der Wettergott nicht gut gesinnt war. Er wird aber nachgeholt werden.



Der Rotorkopf des SHUTTLE

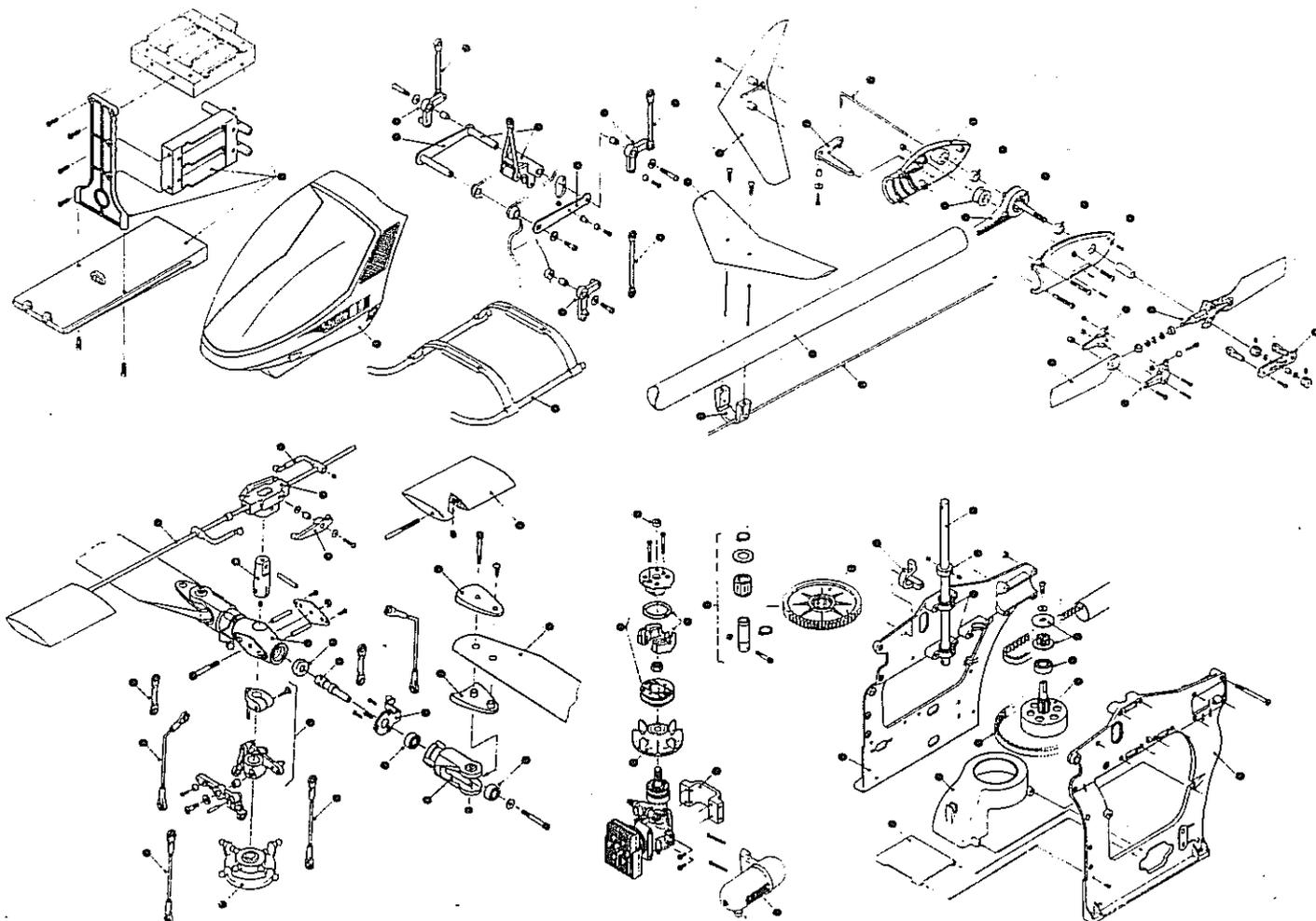
Fazit: Der Webra-Hirobo-Shuttle ist ein Heli, der nahezu fertig montiert geliefert wird. Er ist in wenigen Stunden montiert und flugbereit. Das bisher festgestellte Flugverhalten ist als sehr gut zu klassifizieren, und der Shuttle hat bestimmt noch viel mehr drinnen. Der Hubschrauber ist auch ein sehr Anfänger-freundliches Modell, der bestimmt einen großen Anhang finden wird. Das Grundmaterial ist zwar Kunststoff, aber von sehr guter Qualität und sollte niemanden abschrecken, denn man hat sich ja bei der Entwicklung des Hubschraubers sicher etwas gedacht.

#### TECHNISCHE DATEN :

Hauptrotordurchmesser: 1100 mm  
Heckrotordurchmesser: 210 mm  
Gewicht: 2400 g

Ladenrichtpreis: S 6690,-  
(Motor eingeschlossen)

\*\*\*



# Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinot



## microprop

### LADEGERÄT NLG 4 - Kurzttest

Eine Menge mehr oder weniger tauglicher automatischer Ladegeräte "kugelt" auf dem Modellbaumarkt herum. Eines der tauglichen soll hier kurz beschrieben werden. Die bekannte Firma MICROPROP brachte erst vor kurzer Zeit den Lader NLG 4 heraus, der, wie schon in der Gerätebezeichnung zu erahnen ist, insgesamt 4 Ausgänge hat. 2 Ausgänge sind mit 4,8 V und 2 Ausgänge mittels Drehschalters von 4,8 V bis 12 V verstellbar. Der unkomplizierte Aufbau des Gerätes ermöglicht eine wirklich einfache Bedienung. Die Absolvierung (vorher!) einer elektronischen Ausbildung ist nicht erforderlich. Hört - hört! Durch den Einsatz eines Spannungsvergleichers ist es außerdem möglich, den oder die Akkus dauerzuladen, ohne daß die Gefahr einer Überladung besteht. Mit Hilfe der eingebauten Ladeanzeige (LED) ist der Ladezustand des Akkus immer leicht erkennbar. Weiters verrät sich auch ein defekter Akku, da die Anzeige überhaupt nicht erlischt oder sich in kurzen Perioden ein- und ausschaltet.

#### TECHNISCHE DATEN:

Ausgänge 2 x 4,8 V  
2 x 4,8 bis 12 V  
Ladestrom: vom Werk eingestellt auf  
2 x 120 mA, 1 x 100 mA und  
1 x 60 mA.

MICROPROP hat auch automatische Lader gleicher Konzeption für mehr Akkuplätze im Programm.

#### Testzusammenfassung:

Ein einfach zu bedienendes und preiswertes Gerät, welches sehr gut für den Dauerbetrieb geeignet ist. Es hilft auch defekte oder "greise" Akkus zu erkennen und verbessert dadurch die Sicherheit beim Modellflug.

Ladenrichtpreis S 1970,-

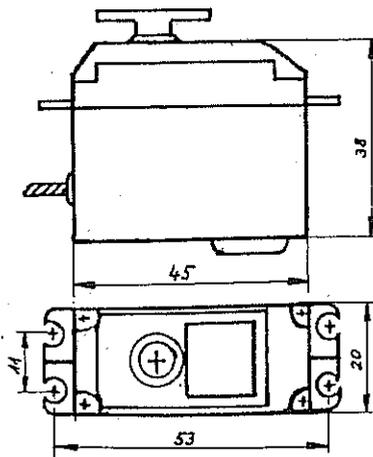
### SERVO MPR 33

Dieses neue hochwertige Qualitäts-servo deutscher Konstruktion und Fertigung ist als Nachfolgetyp des zig-tausendfach erzeugten Servos MPR 26 gedacht und hat deshalb die selben Gehäuseabmessungen. Dabei gelang es durch Verbesserung der Präzision und Verstärkung des Getriebes noch mehr Kraft zu erhalten. Das Servogehäuse ist jetzt verschraubt, die eingebauten Kunststoff-Gleitlager der Antriebswelle können durch ein oder wahlweise auch zwei Kugellager ersetzt werden, wodurch noch mehr Kraft und Präzision erreicht wird. Als Referenz-Geber findet ein Präzisions-Potentiometer Verwendung. Das Servo ist mit Anschlußkabeln von Microprop, Simprop, Multiplex, Robbe und Graupner JR lieferbar.

#### TECHNISCHE DATEN:

Genauigkeit: 0,2 %  
Gewicht: 40 g  
Maße: 45x20x36 mm  
Stellkraft mit Gleitlagern:  
bei 4,8 Volt 1800 Gramm  
bei 6,0 Volt 2000 Gramm  
mit Kugellagern:  
bei 4,8 Volt 2200 Gramm  
bei 6,0 Volt 2500 Gramm

Ladenrichtpreis: ca S 395,-



## SIMPROP ELECTRONIC



### SPRAYDOSEN - HEBELGRIFF

Best.-Nr. 110 630 9

Spraydosen bequemer handhaben mit dem Spraydosen-Handgriff. Ermüdungsfreies spraysen auch größerer Flächen ist jetzt möglich. Der Spraydosen-Handgriff paßt auf alle Spraydosen, sowohl 400 ml als auch 150 ml. Sorgt für saubere "Pfoten."

### SUPERFINISH - CLEAN

Best.-Nr. 110 360 1

Dies ist ein spezieller Schaumreiniger für Rizinusrückstände zur gründlichen Reinigung von Modellen nach dem Flug. Alle Öl- und Fettrückstände und auch Grasflecke werden ohne Problem beseitigt. Die Zeit der "Modellschweinchen" ist endlich vorbei!

Ladenrichtpreise:  
noch nicht bekannt

\*

### Gundert - GLÜHKERZENKNECHT

Einmalig!  
Ein Kerzenschlüssel, der gleichzeitig die Kerzenklemme ist.. Eine Kombination, die vor allem für Heli-Piloten ideal ist.

Ladenrichtpreis: S 225,-



Gert Kirchert scheint wirklich mit den "Japsen" verbandelt.

Diesmal grub ich zwei Sachen aus :

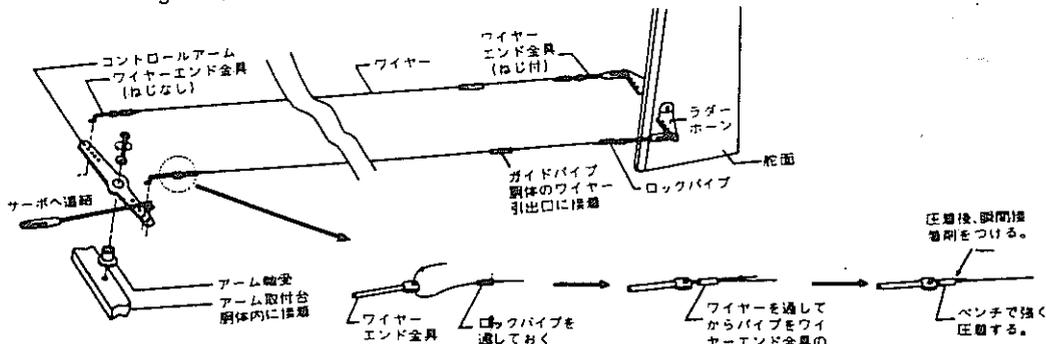
1. einen herrlich langen Bowdenzug von 120 mm Länge von Pilot
2. alle Kleinteile für eine Ruderseilanlenkung, die es noch dazu in verschiedenen Größen gibt :

Die Seilanlenkung hat folgende Einzelteile :

- \* Kunststoffseil
- \* Kunststoff Gabelköpfe
- \* Steuerhebel (messinggelagert)
- \* Seilbefestigungsschrauben mit Kunststoff-Befestigungshülsen.

Wie es funktioniert, ist aus der Skizze, die Ihr auch ohne Kenntnisse der japanischen Schriftzeichen lesen könnt, ersichtlich.

Ladenrichtpreise:  
Bowdenzug S 85,-  
Seilanlenkungssatz ab S 70,-



# Graupner

## ZUBEHÖR für MOTOREN

### Flexible Auspuffkrümmer

in zwei Längen zum Anschluß der Schalldämpfer Nr. 1431/80, Nr. 1495/80 oder 1413/80 an nachstehend aufgeführte Viertaktmotoren.

Best.-Nr. 1002/145 ca. 145 mm lg.  
/265 ca. 265 mm lg.

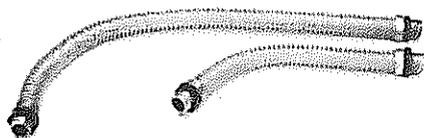
Geeignet für Viertaktmotoren FS 40, FS 60, FS 61, FS 80, FT-120 und FT-120 II.

Best.-Nr. 1001/145 ca. 145 mm lg.  
/265 ca. 265 mm lg.

Geeignet für Viertaktmotoren OS MAX FS 90, FS 120 und FT-160.

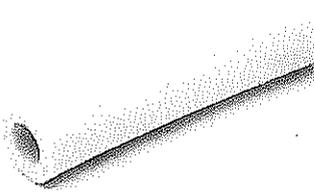
Best.-Nr. 1003/145 ca. 145 mm lg.  
/265 ca. 265 mm lg.

Geeignet für Viertaktmotoren FT 240 in Vorbereitung.



Preise für flexible Auspuffkrümmer:

1002/145 S 342,- 1002/265 S 440,-  
1001/145 S 342,- 1002/265 S 440,-



## Hitzebeständiger Silikoneschlauch mit Glasgewebeeinlage

Zur Verbindung von Resonanzschalldämpfern mit dem Auspuffkrümmer, zur Ableitung von Abgasen und anderen Anwendungsfällen.

Durch die Glasgewebeeinlage bleibt der Schlauch auch bei hohen Temperaturen formstabil.

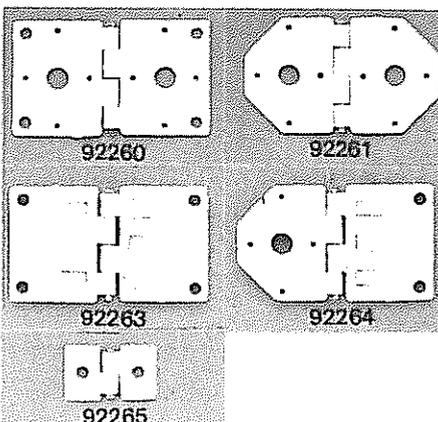
Länge ca. 250 mm.

Best.-Nr.	Innen- Ø mm	Außen- Ø mm	Wand- dicke mm	Preis öS
1106/11	11	19	4	78,-
/15	15	23	4	122,-
/19	27	27	4	169,-

## RUDERSCHARNIERE von Airjet

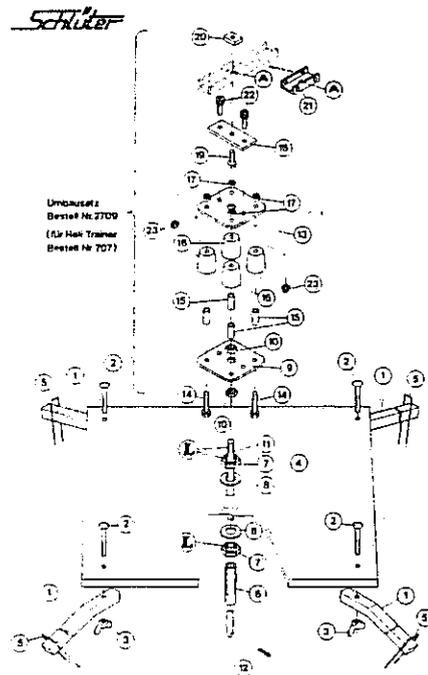
Fertig montierte Ruderscharniere aus hochwertigem Kunststoff in den verschiedensten Größen und sehr preiswert.

Ladenrichtpreis je Stück S 14,-



## Heli-Trainer

Bestell Nr. 2708



## Heli - Trainer

Ein Gerät, welches für das Anfangstraining genau so gut geeignet ist wie für Einstellarbeiten von fortgeschrittenen Heli-Piloten.

Ladenrichtpreise:  
Trainer neu S 1235,-  
Umboersatz alt S 465,-



## Compact-Bauplatte

glasfaserverstärkt

### BEARBEITBARKEIT

Die Bearbeitung erfolgt mit gewöhnlichen Werkzeugen, der Arbeitsaufwand ist gering.

Webra Compact-Bauplatte läßt sich bohren, fräsen, sägen, schneiden, verleimen, ja sogar vernähen.

### TRAGFÄHIGKEIT

Webra Compact-Bauplatte zeichnet sich durch hohe Steifigkeit und Druckfestigkeit aus, Eigenschaften die sich durch Verwendung geeigneter Deckschichten verstärken lassen.

### ABMESSUNGEN

Format: 600 x 300 mm  
Standardstärken: 2-3-4 mm  
Format: 300 x 300 mm  
Standardstärken: 4-6-8-10 mm  
Weitere Stärken auf Verlangen.

### GEWICHT

Dank ihrer niedrigen Dichte (etwa  $250 \text{ kg/m}^3$ ) wiegt die 4 mm Webra Compact-Bauplatte nur  $1 \text{ kg/m}^2$ , d.h. insgesamt 3 kg. Eine gleich große Hartfaserplatte würde 12 kg wiegen - ein fühlbarer Unterschied!



hirtenberger

## HUBSCHRAUBERMOTOR

HP 61 FABC Heli

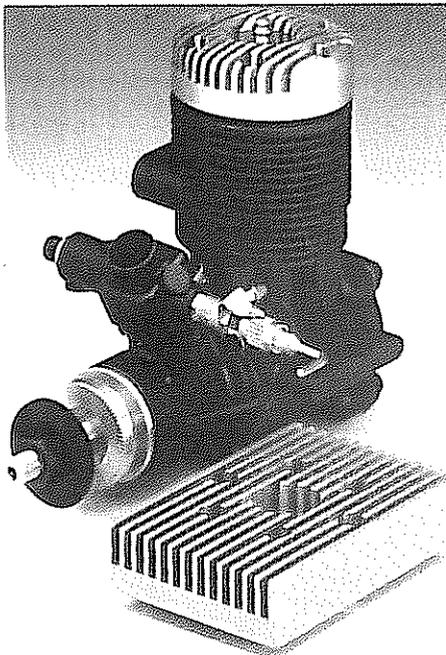
Auch die Firma Hirtenberger hat nun für die Hubschrauberpiloten einen Heli-spezifischen Motor, der natürlich eine ABC Laufgarnitur hat.

Hubraum	9,89 cm <sup>3</sup>
Leistung	1,85 PS bei 17.000 U/min
Drehzahl	2000-18000 "
Gewicht	490 g

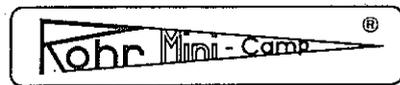
Dazu wird auch ein Extremkühlkopf für besonders hohe Belastungen geliefert.

Der Motor hat einen Schiebervergaser mit Beschleunigungspumpe für optimale Gemischaufbereitung im gesamten Drehzahlbereich und unter allen Lastbedingungen.

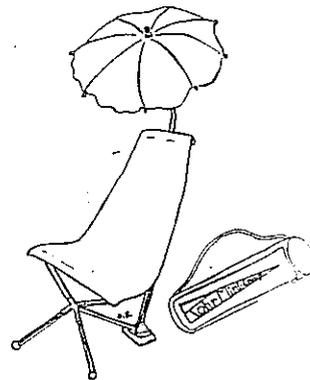
Ladenrichtpreis: S 2624,-



In einer der nächsten Nummern wird ein Erfahrungsbericht über den Einsatz in einem Hubschrauber abgedruckt werden.



## Liegestuhl mit Sonnenschirm



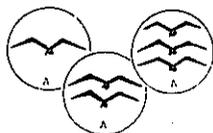
Ein praktischer Liegestuhl in praktischer, eleganter Tragtasche besonders geeignet für Punkterichter und als Reisegepäck im Auto, im Flugzeug, für Camping, Reisen, Ferien, Weekend und am Strand.

In solider, stabiler, verzinkter Stahlrohrkonstruktion.

Gewicht	3,8 kg
Durchmesser	14 cm
Länge	65 cm

Gesehen beim nat. Hubschrauberfliegen in Enns 1985.

Vertrieb Fa. Kirchert Wien.  
Ladenrichtpreis S 1250,-



Fliegt die  
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !

# Graupner VARIOPROP 6014 Graupner/PCM 18

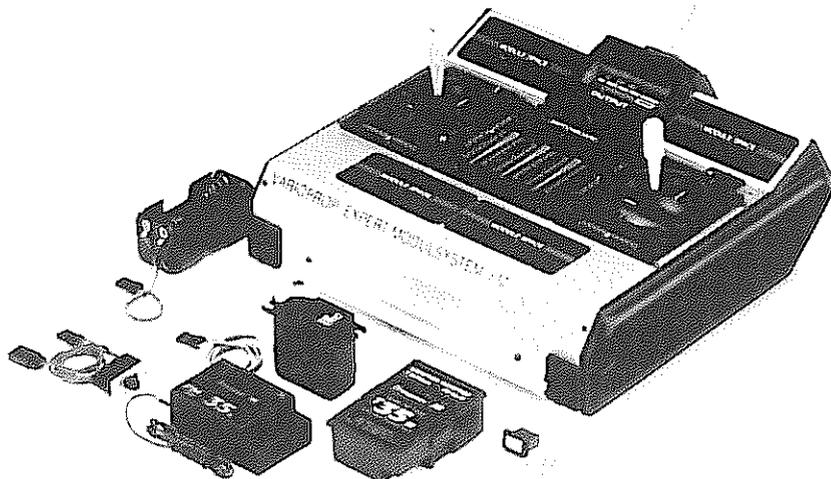
## ein Fernsteuersystem - eine Fernsteuerung mit System

Ein Erfahrungsbericht von WAK

Passiert es Ihnen auch manchmal, daß Sie von einem Supermodell träumen, sei es nun eine aufwendige Scalemaschine oder auch ein Hochleistungssegler? Viele zwangsweise gekoppelte Ruder- und/oder Hilfsfunktionen sollen auch im Wettbewerbsstreß den Piloten voll unterstützen und nicht zusätzlich belasten. Möglicherweise schwebt Ihnen dann auch noch eine ganz auf die "persönliche Handschrift" ausgelegte Knüppel- und Schalterbelegung vor dem geistigen Auge. Lange Jahre waren das Wunschträume vieler Modellbauer.

Nach der F3B-Weltmeisterschaft 1983 in York, GB, hatte ich bezüglich der Weiterentwicklung unseres (des WAK-Teams) damaligen Wettbewerbsmodells SIRIUS (siehe prop 5/6-83) ähnliche Träume. Zusätzlich zu den Querrudern sollten Wölbklappen in die Fläche. Beim Wölbklappenausschlag müssen dann alle vier Klappen gleichsinnig ausgefahren werden, ohne dabei die unabhängige Steuerung des Querruders zu behindern. Als Landehilfe hingegen müssen Querruder und Wölbklappen gegensinnig (Butterflybremse) betätigt werden können. Auch dabei müssen Querruder und Wölbklappenfunktion erhalten bleiben. Für bestimmte Flugphasen, z.B. Hochstart, sollten vorgewählte Kombinationen von Ruder- und Klappenstellungen per Schalter abrufbar sein. Eine Reihe von Nebenbedingungen wie einstellbare Ausschlagsdifferenzierung, Einstellbarkeit der Servoendanschläge usw. machten den Anforderungskatalog noch umfangreicher.

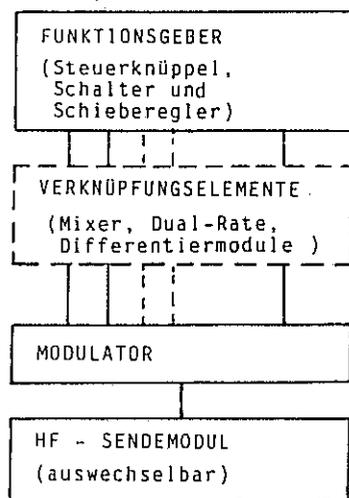
Wie gewünscht, kam im GRAUPNER-Neuheitenprospekt 1983 die Vorstellung einer neuen Anlagengeneration VARIOPROP FM 6014. Die Beschreibung ließ hoffen, daß meine sehr umfangreichen Vorstellungen mit dieser Anlage realisierbar werden würden. Und die hochgesteckten Erwartungen des WAK-Teams wurden nicht enttäuscht, wir konnten unsere Wünsche ohne Einschränkungen realisieren.



Der Lieferumfang des FM 6014 Anlagensets.

Neben dem Sendergrundgerät mit HF-Modul des gewünschten Frequenzbandes gibt es noch einen Empfänger, ein Servo, einen Schalter sowie einen Batteriehalter.

Der Sender ist elektronisch in vier Hauptteile gegliedert. Im Lieferzustand als reine Vierfunktionsanlage sind drei Stufen davon genutzt. Die Funktionsgeber (=Knüppel), der Modulatorteil und der (steckbare) HF-Sendermodul.



Die vier Logikgruppen der VARIOPROP 6014. Im Lieferzustand enthalten sind die drei stark ausgezogenen Gruppen Funktionsgeber (Steuerknüppel), Modulator und HF-Sendermodul. Beim Ausbau mit den Verknüpfungselementen wie diverse Mixer, Dual-Rate / Exponentialmodul, Differentiermodule und dergleichen, können persönliche Vorstellungen weitgehend realisiert werden.

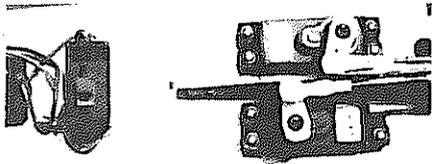
Bleiben wir beim Lieferzustand.

Vier Steuerfunktionen reichen für die Mehrheit der Modellflieger meist sehr lange aus. Der Käufer der Anlage bezahlt also keinen, für ihn unnützen Zusatzaufwand, ist aber sicher, daß seine Anlage mit seinen Anforderungen wachsen kann. Ein immer finanziellem Verlust bedeutendes Systemwechseln entfällt also.

Und bereits diese Grundausstattung weist, neben der heute ohnehin vorausgesetzten Betriebssicherheit, zwei Pluspunkte auf, die Lob verdienen: Das erste sind zwei Kreuzknüppelaggregate, deren Präzision man besser erfühlt und erfliert, denn beschreibt. Der zweite Pluspunkt ist die Kompatibilität des Senders mit den bisherigen Varioprop FM-Empfangsanlagen gleicher Frequenz. Also auch hier ein Bekenntnis zur Wertsicherung.

Eine Palette von 11 Servos deckt wohl fast alle Anwendungsfälle ab. Wir verwenden im QUASAR, dem erfolgreichen neuen Wettbewerbsmodell des WAK-Teams, sechs Servos 4011. Vier dieser Servos werden beim Flächenbau direkt in die Tragflächen eingebaut. Ein defektes Servo würde also eine "Flächenoperation" erfordern, bis heute war es nicht nötig.

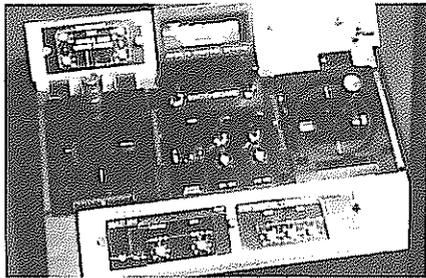




Die beiden einzigen "zugängigen" Servos im Rumpfvorderteil des QUASAR. Die restlichen vier Stück C 4011 Servos werden direkt in die Flächen eingebaut und können nur "operativ" getauscht werden.

Acht Modulplätze gestatten den Einbau der verschiedensten Verknüpfungselemente wie Mixer, Differentialbausteine usw. sowie weiterer Funktionsgeber wie Schalter und Schieberegler.

Wir konnten alle unsere Kombinationswünsche, mit Ausnahme eines selbst modifizierten Schalterbausteines unter Verwendung von Standardmodulen realisieren.

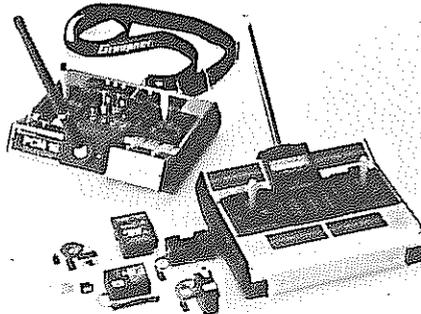


Der für unsere Steuerwünsche ausgebaute PCM 18 Sender mit den aus Plexiglas selbstgefertigten Modulabdeckungen.

Die PCM Sender der neuen Serie haben ein elegantes, mattschwarzes Metallgehäuse.

Wir nützen in QUASAR zwar "nur sechs der sieben (bzw. bei PCM acht) möglichen Servoanschlüsse aus. Dafür ist der zur Verfügung stehende Modulraum voll ausgenutzt.

Seit 1985 ist im praktisch identischen Aufbau, zumindest soweit es die Geber- und Verknüpfungselemente betrifft, eine PCM Anlage erhältlich. Im Geberteil stehen eine Proportional- und eine Schaltfunktion mehr zur Verfügung. Der Senderteil profitiert von der erhöhten Übertragungssicherheit der Pulse-Code-Modulation, aber auch hier muß man vorher gekaufte nicht billig abstoßen. Der PCM-Sender kann durch einfaches Umliegen eines Schalters auch alle Varioprop - FM Anlagen bedienen.



Die VARIOPROP PCM 18 Anlage, im Gegensatz zum Foto neuerdings im mattschwarzen Gehäuse geliefert, im Vordergrund frisch aus dem Set, im Hintergrund mit flexibler Wendelantenne voll ausgebaut.

Trotz des erhöhten Schaltungsaufwandes, aufgefangen mit höchstintegrierten Schaltungen, ist der PCM-Empfänger noch kleiner geworden. Die Gehäuseabmessungen werden bald einmal nur noch durch die kleinsten, noch handhabbaren Stecker und Steckquarze bestimmt werden.

Dem Anlagenset wird ein sehr ausführliches Handbuch mitgeliefert, in dem eine breite Anwendungspalette von Programmierbeispielen enthalten ist.

\* \* \*

## SITAR TORQUE ROTOR-SYSTEM

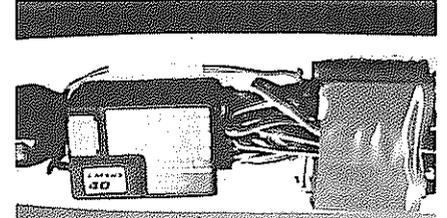
SITAR Hubschrauber, allen Kennern ein Begriff für Qualität und technische Perfektion, hat wieder eine Neuentwicklung vorzustellen.

Getreu dem Motto, immer einen Schritt voraus, wurde ein neuartiges Rotorsystem, das sogenannte STR System, entwickelt.

Der Name STR -System steht für Sitar torque rotor System. Torque, das ist das revolutionäre und neue an dem Rotorkopf.

Eine Entwicklung, die völlig gelenk- und lagerlos arbeitet. Es gibt kein Trag- und Drucklager mehr, vorbei die Zeit der (krummen) Achsen und (gebrochenen) Blatthalter.

Beim ersten Betrachten des neuen Systems fallen sofort die neu gestalteten Rotorblätter auf. Blätter die sich zur Blattwurzel hin verjüngen und mit einer Schraube an einer Halterung am



Der Kabelbaum zu den Rudermaschinen ist beinahe "beleibter" als der neue PCM-Empfänger, dabei sind aber erst sechs von neun Servos angeschlossen.

Beim praktischen "Einfliegen" der Anlage - sofern sie mit Zusatzbausteinen ausgerüstet ist - wird man sich langsam an die optimalen Einstellungen der diversen Reglerglieder herantasten und vorteilhafterweise Notizen machen. Wir haben die Einstellglieder der Module dann mit selbstgefertigten Plexiglasabdeckungen vor unabsichtlichen Verststellungen gesichert. Vielleicht entschließt man sich werkseitig auch für eine serienmäßige Ausstattung der einzelnen Module mit passenden Abdeckungen.

Die Anlage kommt in einem Basisset (siehe Foto) in den Verkauf und kann durch Zukauf der für die gewünschte Anwendung benötigten Teile komplettiert werden. Nicht empfehlen würde ich die Verwendung des mitgelieferten Batteriehalters für die Empfangsanlage. Ein fertiger NC-Akkusatz entsprechender Kapazität ist dem hohen Sicherheitsstandard der Anlage doch angemessener.

Nach nunmehr zweijährigen harten Wettbewerbseinsatz, inklusive Welt- und Europameisterschaften hat die 6014 Anlage innerhalb des WAK-Teams alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllt.

Rotormast betestigt sind. In dieser Verjüngung, in diesem Übergangsstück von Blatt zu Blattanschluß liegt die Neuentwicklung des STR-SYSTEMS, es übernimmt die Funktion von Schlag- Dreh- und Schwenkgelenken.

Ein Rotorkopf, der früher sehr nach Technik gerochen und sehr kompliziert ausgeschaut hat, erscheint nun rein äußerlich einfach und unauffällig.



Hauptrotorwelle, Blätter, Blattanschlüsse - fertig!

Vergessen all der technische Aufwand früherer Tage, vergessen all die vielen Hebel, Lager, Gestänge, Wippen usw.

Vorbei sind auch die Zeiten lästiger und zeitaufwendiger Einstellarbeiten. Einfach Blätter am Hauptrotormast anschrauben, Blattanschlüsse einhängen und fliegen.

Jetzt zeigt es sich, was in dem optisch so simpel wirkenden neuen STR-SYSTEM steckt. Das Modell verhält sich im Schwebeflug wesentlich stabiler als mit dem herkömmlichen Rigid Rotor-System, reagiert aber viel exakter beim Kunstflug.

Noch ist die Erprobungsphase nicht abgeschlossen (die Maschine

für die Dauerbelastung läuft Tag und Nacht bis zum bitteren Bruch!

Festigkeits- und Zerreißttests ergaben Werte, die in der Praxis auch nur annähernd niemals erreicht werden können), doch schon die ersten Werte und Leistungen sind so vielversprechend, daß die Entwickler gelassen den weiteren Erprobungspunkten im Testprogramm entgegenblicken.

Die Taumelscheibenanlenkung ist wie bisher eine 3 Punkt Anlenkung (120° versetzte Anlenkungspunkte). Der Freilauf sitzt nicht mehr in der Hauptrotorwelle, sodaß bei Autorotation der Heckrotor mitläuft und das Modell jederzeit voll steuerbar ist - eine Tatsache, die beim Einbau eines Kreisels sehr

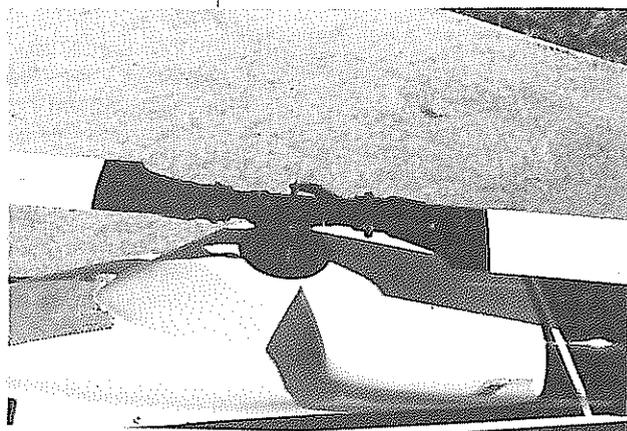
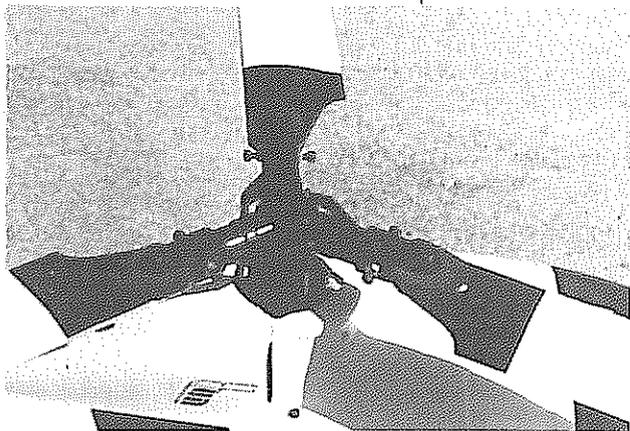
wichtig ist. Es gibt bei der Autorotation, selbst bei Querwind, kein Wegdrehen des Hecks.

Bei der Flugerprobung wird sowohl mit Zweiblatt-, als auch mit Dreiblatt-Rotorköpfen geflogen (siehe Fotos als Vergleich).

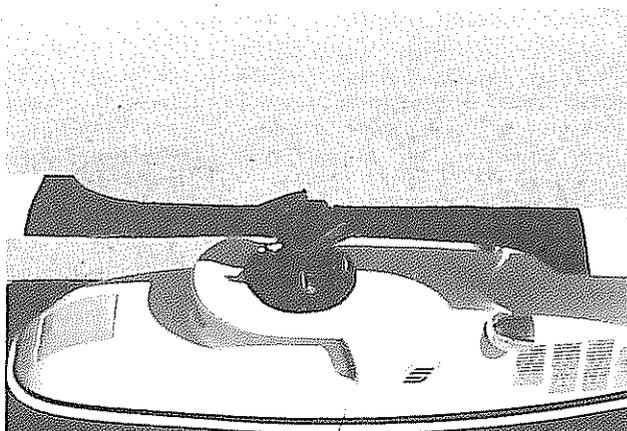
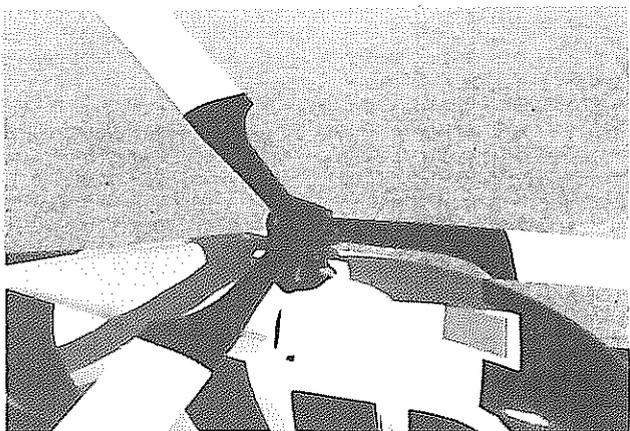
Noch scheint es verfrüht ein abschließendes Urteil über das neue STR-SYSTEM abzugeben, noch ist das System in der Erprobungsphase, die ersten Ergebnisse deuten aber darauf hin, daß es hier wieder einem kleinen Team von Fachleuten und Praktikern gelungen ist, der Konkurrenz die berühmte Nasenlänge voraus zu sein.

Wolfgang Krebs

Fotos: Foto Fredy, Berwang/Tirol



*Der Vergleich: Der Rotorkopf, der früher sehr nach Technik gerochen hat - oben, und die nun äußerst einfache Art nach dem STR-SYSTEM von Sitar*



\* \* \*

**Neun verschiedene Rohbaufertigmodelle mit Epoxyrumpf und Fertigflächen vom Anfängermodell über Kunstflugmaschinen bis zum Großmodell.**

Kostenlose Preisliste oder Katalog zur Ansicht anfordern bei

**G. Koch, 6600 Reutte, Wängle, Winkl 7, Telefon (05672) 25 78 22 tagsüber, 37 0 63 abends**



## SVJETSKO PRVENSTVO SLOBODNOLETEČIH MODELA

## FREE FLIGHT WORLD CHAMPIONSHIPS

FREIFLUG-WELTMEISTERSCHAFT  
MIT HINDERNISSEN !

von Mannschaftsführer  
Robert Grillmeier

Die FREIFLUG-WM 1985, die in Livno, YU, vom 11.-17.Aug.1985 ausgetragen wurde, stand unter keinem guten Stern.

Anfangs APRIL wußten wir noch immer nicht, ob sie durchgeführt wird oder nicht.

Grund dafür waren zwei umstrittene Punkte:

1. Weite Anreise der Teilnehmer vom Quartier zum Wettbewerbsort,
2. Freies Betreten des Wettbewerbsgeländes für Helfer.

Ende April wurde dann von der CIAM grünes Licht für die WM gegeben. Leider hat der Veranstalter nicht gehalten, was er versprochen hat.

Die Österreichische Mannschaft wurde 90 km (!) vom Gelände einquartiert, und daß die Helfer das Gelände betreten durften, ohne eine Gebühr von 100 U\$ zu bezahlen, gelang erst nach der zweiten Mannschaftsführerbesprechung am 13.8., nach dem Empfang beim Bürgermeister. Ohne eigenem PKW wäre es unmöglich gewesen, an dieser WM teilzunehmen.

Zur Mannschaftsführerbesprechung, die am 11.8. um 21,00 Uhr angesetzt war (vom Quartier 80 km entfernt !), mußte man selbst schauen, wie man zeitgerecht hinkam, da von der Organisation wohl die Heimfahrt, nicht aber die Hinfahrt organisiert war. Daß es 1,00 Uhr früh wurde, ehe der Mannschaftsführer wieder in sein Quartier kam, war vorauszusehen.

DER WETTBEWERB :

Am 14.8. begann pünktlich um 8,00 Uhr die Weltmeisterschaft in der Klasse F1A. Das Fluggelände, eine Hochebene (800 m) von Bergen umgeben, 15x8 km groß, ist das größte Gelände für Freiflug, was ich je gesehen habe (wie unser Gelände in Wr.Neustadt, nur noch größer). Trotz schwieriger klimatischer Verhältnisse (bis zu 38° im Schatten), wurden von den Wettbewerbern hervorragende Leistungen erbracht. In der Klasse F1A kamen von 94 Teilnehmern allein 38 ins Stechen. Um einen vorderen Platz zu erringen, mußte man also 7 Max fliegen und sich außerdem noch in den Fly off-Runden durchsetzen. Erwin PACHER und Fritz MANG mißlang der 2. Flug mit 177 bzw. 148 Sekunden. Somit qualifizierte sich von unserer Mannschaft nur Werner KRAUS für die Fly off-Runde. Er fiel aber beim 1. Stechflug mit 104 s bereits aus. Sieger in dieser Klasse wurde der Chinese LIANG YUE im 4. Stechflug mit 405 Sekunden.

Am 15.8. wurde die Motorklasse F1C ausgetragen.

Von 72 Teilnehmern kamen 31 ins Stechen. Leider ist wie in F1A Werner KRAUS beim 1. Stechflug mit 159 s ausgeschieden. NIKOLAY NAKONECHNY; UDSSR, wurde mit 420 s im 4. Stechflug neuer Weltmeister.

Die Gummimotorklasse F1B wurde am letzten Wettbewerbstag, am 16.8., ausgetragen. 24 von 85 Teilnehmern kamen hier ins Stechen. Auch in dieser Klasse war uns das Glück nicht hold. Franz Wutzl schied beim 1. Stechflug mit 200 Sekunden aus. Der Sieger und Weltmeister wurde erst im 5. Stechflug ermittelt. Rainer Hofsäss aus der BRD.



Herbert Chmelik beim Fertigmachen seines (Gummi-) Motors



Die österreichische Nationalmannschaft v.l.n.r.  
Oben: Helfer Pold, MF Grillmeier, Mang, FIA,  
Wutzl F1B. Unten: Kraus F1A+F1C, Pacher, F1A,  
Chmelik, F1B.



Ein Teilnehmer aus China beim Aufziehen seines Gummimotors



Zum Abschneiden unserer Teilnehmer bei dieser Weltmeisterschaft wäre noch zu sagen: Es steht außer Zweifel, daß die Teilnehmer ihr Bestes gegeben haben. Die Zusammenarbeit des Teams war hervorragend. Wenn man aber die Modelle in den Klassen F1B und F1C so mancher Nationen gesehen hat, so meint man, daß man bei uns im Freiflug im Jahre 1980 stehen geblieben ist (das waren unsere Glanzzeiten). Auch die Thermiksuche mit Seifenblasen und Stanniolfstreifen gehört der Vergangenheit an.



Ein Blick ins Österreichlager

#### Die Weltmeisterschafts Ergebnisse:

##### Klasse F1A - Einzelwertung - 94 Teiln.

1. Liang Yue	CHI	1260 + 1305 s
2. Sun Kai	CHI	1260 + 1064 s
3. Per Grunnet	DEN	1260 + 1056 s
38. Werner KRAUS	AUT	1260 + 104 s
41. Erwin PACHER	AUT	1257 + 000 s
84. Fritz MANG	AUT	1084 + 000 s

##### Klasse F1A - Mannschaftswertung- 33

1.	CHINA	3780 Sekunden
2.	DPR KOREA	3780 Sekunden
3.	POLEN	3780 Sekunden
20.	AUSTRIA	3565 Sekunden

##### Klasse F1B - Einzelwertung - 85 Teiln.

1.	Rainer Hofsäss	BRD	1260 + 1800 s
2.	Lothar Döring	BRD	1260 + 1729 s
3.	Chang Young Bem	KOR	1260 + 1614 s
19.	Franz Wutzl	AUT	1260 + 200 s
75.	Herbert Chmelik	AUT	1019 + 000 s

(nur 2 österr. Teilnehmer)

##### Klasse F1B - Mannschaftswertung . 28

1.	UDSSR	3780 Sekunden
2.	CHINA	3780 Sekunden
3.	DPR KOREA	3780 Sekunden
26.	AUSTRIA	2232 Sekunden, 2 TN

##### Klasse F1C - Einzelwertung - 72 Teiln.

1.	Nikolay Nakonechny	USSR	1260+1320s
2.	Andras Meczner	HUN	1260+1317s
3.	King Jong Hi	KOR	1260+1278s
26.	Werner Kraus	AUT	1260+ 159s

(nur 1 österr. Teilnehmer)

##### Klasse F1C - Mannschaftswertung- 28

1.	UNGARN	3780 Sekunden
2.	DPR KOREA	3780 Sekunden
3.	USA	3780 Sekunden
24.	AUSTRIA	1260 Sekunden, 1 TN

\* \* \*



## Staatsmeisterschaft Klasse RC IV



Vom LSL Tirol und Jury-Mitglied bei der RC IV-Staatsmeisterschaft Josef Selg, erhalten wir nachfolgenden Bericht aus der Sicht der Jury:

Die Staatsmeisterschaft wurde am Samstag, dem 14. September 1985, am Modellflugplatz des MFC-Wörgl mit der Begrüßung und Programmgespräch pünktlich um 8,00 Uhr eröffnet.

Von den 32 genannten Teilnehmern waren jedoch nur 23 erschienen. Wettbewerbsleiter, FR Öthmar Huber, brachte den Bewerb mit Routine und ohne Beschwerden über die Runden.

Von Seiten der Jury, welche ausnahmslos bereits bei der Eröffnung vollzählig erschienen war, wurden die Modelle nach dem 2. Durchgang überprüft, sie wurden gemessen und gewogen sowie auf Einbau eines Kreisels kontrolliert.

Ein Modell wurde wegen Übergewichts (5,40 kg) ausgeschlossen, und der Pilot durfte zum 3. Durchgang nicht mehr antreten.

Die Spannweiten der Modelle bewegten sich zwischen 3,40 und 4,95 Meter.

Ein Teilnehmer startete seinen mit Hilfsmotor ausgerüsteten Segler selbst aus

der Hand, doch gesteuert wurde vom Co-Pilot. Im 2. Durchgang wurde diese Vorgangsweise vom Wettbewerbsleiter und von der Jury gesehen (der Start war vor dem Kampfrichtertisch) und sofort abgestellt.

Ansonsten gab es die üblichen Beanstandungen wie Dauerstartnummern, rot-weißrot am Seitenleitwerk u.a. Es geht ganz einfach nicht ohne einhalten der Regeln und Bestimmungen!

Es wurden am Samstag 2 Durchgänge geflogen, dies war natürlich wegen der geringen Starterzahl leicht möglich.

Der 3. Durchgang erfolgte am Sonntag von 9,00 bis 12,00 Uhr.

Die Siegerehrung fand um 14,00 Uhr statt, wobei ein jeder Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk erhielt.

Einen "Gemütlichen Abend" gab es am Samstag in der Nähe des Modellflugplatzes, wobei ein Alleinunterhalter für Stimmung sorgte.

Witterung:

Samstag - bei Beginn des 1. Durchganges bewölkt mit Auflockerung, im 2. Durchgang zeitweise Sonnenschein.

Sonntag - Sonnenschein bis zur Siegerehrung dann Aufkommen von starken Winden.

Der Wettbewerb war gut organisiert. Am Samstag wurde die Veranstaltung vom Bürgermeister aus Kundl für einige Stunden besucht. Der Bürgermeister aus Wörgl konnte der Siegerehrung leider nicht mehr beiwohnen, da diese wegen der geringen Teilnehmerzahl frühzeitig endete.

Im Namen des Landesverbandes möchte ich allen Beteiligten recht herzlich danken.

Einzelergebnisse siehe prop 11/12-1985



Die Sieger: 1. und Staatsmeister Gerhard Glück, 2. Franz Glück, beide Salzburg, 3. Thomas Sidler, OÖ.

Und nun noch der sehr verspätete Bericht des Veranstalters, der knapp vor Redaktionsschluß angekommen ist.

Anlässlich des 20-jährigen Bestandsjubiläums bewarb sich der MFC-Wörgl um die Durchführung der STAATSMEISTERSCHAFT RC IV 1985. Diese fand am 14. und 15. September am Moellflugplatz Wörgl-Kundl statt.

Am 14. um 9,00 Uhr begrüßte Obmann Ekkehard Wieser die anwesenden Wettbewerbsteilnehmer, Jurymitglieder, den Wettbewerbsleiter und die Punkterichter und überbrachte beste Grüße und Wünsche des Bundessektionsleiters Edwin Krill, der sich zu dieser Zeit in Frankreich aufhielt.

In Vertretung des BSL eröffnete dann LSL Josef Selg die Staatsmeisterschaft.

Die Leitung des Bewerbes lag in den bewährten Händen von FR Othmar Huber, die Jury bildeten die LSL Gradischnig, Niederwimmer und Selg. Die Punkterichter kamen aus Kärnten, Salzburg, Ober-österreich und Tirol.

Von den gemeldeten 32 Wettbewerbern waren nur 23 erschienen.

Der Wettbewerb begann pünktlich, und nach einem ruhigen ersten Durchgang setzte sich Franz Glück mit großem Respektabstand zum zweitplatzierten Gerhard Winkler und Thomas Siedler an die Spitze. Nach einer angemessenen Mittagspause mit gutem Essen und Getränk, wurde der 2. Durchgang geflogen. Die Leistungen der Piloten waren sehr ansprechend, und einige steigerten sich gewaltig. Die Reihung war daher entsprechend verschoben, nur Franz Glück behauptete seinen Anspruch auf den Sieg in der Endwertung, vor seinem Sohn Gerhard Glück, Hubmann Fredy. Durch diese Verschiebung war daher für den letzten Durchgang ein spannender Kampf zu erwarten.

Die Teilnehmer waren alle sehr fair und sportlich, und so war auch die Stimmung während der gesamten Staatsmeisterschaft sehr gut.

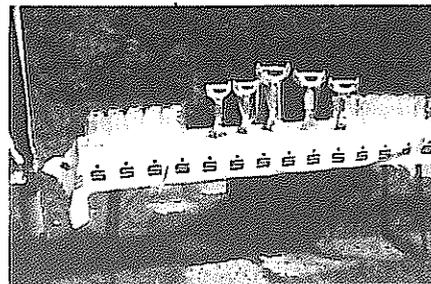
Am Abend des ersten Tages wurde im Gasthof Möslbichl ein bunter Abend mit Tanz veranstaltet. Der Alleinunterhalter Sepp Moser merkte bald, daß die Anwesenden etwas tanzmüde waren, und es gelang ihm in kürzester Zeit, mit seinen Sprüchen und Witzen alle so in Stimmung zu bringen, daß sie sich nur mehr bogen vor Lachen.

Im dritten Durchgang erwartete man einen spannenden Kampf, nicht zuletzt zwischen Vater und Sohn Glück. Die besseren Nerven hatte der Sohn, denn der Vater verschenkte mit einer verhaltenen Landung den Sieg. Gerhard Glück flog einen ausgezeichneten Durchgang. Er wurde verdient Staatsmeister 1985 vor Franz Glück und Thomas Sidler, einem jungen sympathischen Linzer.

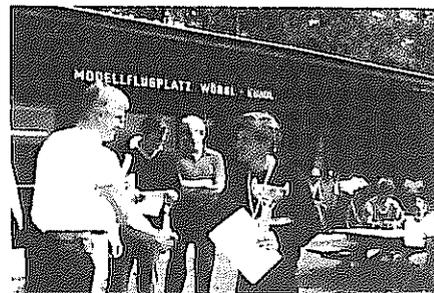
Alles in allem waren die Leistungen der Teilnehmer ausgeglichen, das sportliche Verhalten war sehr gut, sodaß Wettbewerbsleiter und Jury nie eingreifen mußten.

Die Siegerehrung nahm LSL Selg, unterstützt durch den Wettbewerbsleiter und Jury, vor. Zu den offiziellen Preisen erhielt jeder Teilnehmer noch ein kleines Erinnerungsgeschenk.

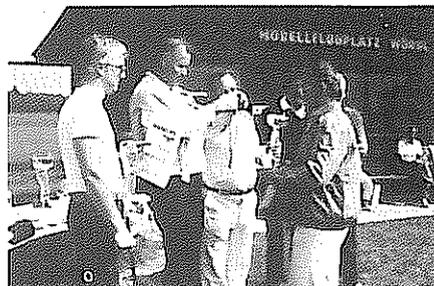
Als die Sieger auf dem Podest standen und die Bundeshymne erklang, sah man manches feuchte Auge. Es war ein stimmungsvoller Ausklang.



\* \* \*



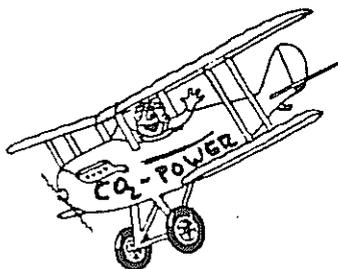
Obmann Wieser gratuliert dem neuen Staatsmeister. V.l.n.r. Wieser, Selg, Gradischnig, Gerhard Glück



Wettbewerbsleiter Huber überreicht dem Zweitplatzierten Franz Glück seine Medaille

Als Obmann des veranstaltenden Vereins danke ich dem Wettbewerbsleiter und den Mitgliedern der Jury sowie den Punkterichtern für ihre guten Leistungen. Jeder der schon einmal gepunktet hat weiß was es heißt, zwei Tage in die Luft zu schauen und dann noch objektiv ein Flugprogramm zu beurteilen. Danken möchte ich auch noch meinen Helferinnen und Helfern des Vereines. Besonders bedanke ich mich bei Herrn Heinz Kumhofer aus Wien, von dem wir das Computerprogramm für den C-64 erhielten, das es uns nach einigen kleinen Änderungen ermöglichte, den Clubeigenen Computer einzusetzen. Der Bundessektion Modellflug danken wir für das in uns gesetzte Vertrauen.

Ekkehard Wieser, Obmann



#### ACHTUNG CO<sub>2</sub>-FLIEGER !

Die Broschüren CO<sub>2</sub> INFOs 1985 und CO<sub>2</sub> INFOs 1986 mit neuen Artikeln, Zeichnungen, Berichten usw. zum CO<sub>2</sub>-Motor und ihrem Einsatz sind fertig und können bei Interesse angefordert werden.

Außerdem findet gemeinsam mit dem traditionellen Freiflugwettbewerb Aachen-Düren zu Pfingsten der 3. AACHENER CO<sub>2</sub>-WETTBEWERB statt.

Hierzu laden wir Sportfreunde aus dem In- und Ausland recht herzlich ein.

Interessenten melden sich bitte bei: Klaus Jörg Hammerschmidt,  
Veltmanplatz 4  
D 5100 Aachen

Tel. D - 241-48531

# NATIONALE VERANSTALTUNGEN



U H U JUGENDWETTBEWERB  
am 22. September in Schärding

Bericht von Karl Späth



Starke Konkurrenz gab es beim traditionellen Schärddinger UHU-Jugendwettbewerb. 17 Teilnehmer waren am Start, darunter 3 Mädchen. Nach dem Sieger Dieter Pirmingsdorfer aus St. Marienkirchen/OÖ, belegte Jutta Sams aus Neuhaus/ Inn den zweiten Platz. Den 3. Rang belegte Demuth Zürgen. Aber bereits wieder auf Platz vier kam ein Mädchen, Elke Oberrather aus Kronsdorf bei Enns; sie war mit sieben Jahren die jüngste Teilnehmerin. Die weiteren Plätze: 5. A. Mikolaizik, Passau, 6. K. Penzinger, Schärdding und F. Häuslmeier, Passau, 8. E. Bauer und W. Streif, 10. St. Illbauer, 11. M. Huber, 12. J. Sams, 13. Ch. Höinger, 14. E. Pichler, 15. J. Baumgartner, 16. H. J. Lindinger und 17. Marion Huber. Bei der Siegerehrung war unser Vizebürgermeister, Herr Kupfmüller anwesend, der auch Lehrer in Schärdding ist und in Knabenhandarbeit auch Modellbau unterrichtet. Wir hatten wieder sehr schöne Preise, die zu 90% von unserem Gönner, der Fa. Sighart Dittelmann gestiftet wurden. Herzlichen Dank. Ich hoffe, auch im nächsten Jahr wieder eine große Teilnehmerzahl bei diesem UHU-Jugendwettbewerb begrüßen zu können.

\*

## 8. INNVIERTLER WANDERPOKAL in der Klasse RC IV

Eine Woche nach dem UHU-Jugendwettbewerb fand am 28. September bei herrlichem Wetter unser

8. NAT. WANDERPOKALFLIEGEN in RC IV statt. Beide Wettbewerbe standen ja im Schatten unseres im Frühjahr so plötzlich verstorbenen Sektionsleiters Alois Rauchenwald.

Beim RC IV-Wettbewerb waren nur 11 Wettbewerber am Start, was mir etwas wenig vorkam. Aber vielleicht lag es am starken Nebel, der sich bis fast 11

Uhr dahinzog. Dann allerdings war herrlicher Sonnenschein. Der Wanderpokal ging diesmal nach Köflach/ Steiermark, an den jungen Alfred Hubmann. Den 2. Platz belegte der Routinier Rudolf Freudenthaler aus Freistadt. Platz 3 konnte ich erringen.

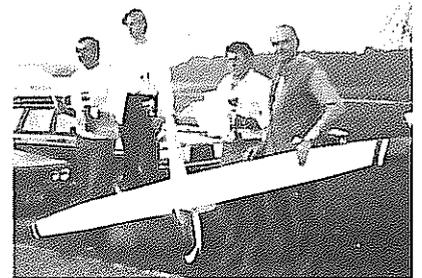
Meine Frau und unsere Kantinenmädchen sorgten wieder bei beiden Wettbewerben bestens für unser leibliches Wohl.

Vielen Dank an alle Helfer.

Bei der Siegerehrung gab es wieder sehr schöne Preise.

Ich hoffe, daß 1986 wieder mehr Wettbewerber kommen werden und freue mich auf ein gesundes Wiedersehen.

\* \* \*



Die Sieger beim 8. Innvierthler Wanderpokalfliegen in Klasse RC IV - v.l.: 2. Freudenthaler, 1. Hubmann, 3. Späth K. und Wettbewerbsleiter Gottfried Benischke



Styroflächen,  
Drehteile und  
GFK-Teile  
nach Plan

## MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Heiligenstädter Straße 189 — 1190 Wien

Telefon 37 42 55

MODELLBAUARTIKEL —  
SPEZIALANFERTIGUNGEN  
Verkauf und Erzeugung

# 10. OBERÖSTERREICHISCHER HUBSCHRAUBERWETTBEWERB am 28. September in Enns

Dipl.Ing.Monn-Weiss

Am Samstag, dem 28. September 1985, war es wieder soweit, das

10. OBERÖSTERR. HUBSCHRAUBERTREFFEN war angesagt.

Zum 10. Mal (für uns ein kleines Jubiläum) "verunsicherten" Modellhubschrauber aus ganz Österreich und Bayern die Ennsger Gegend. Von den 80 angeschriebenen Hubifliegern kamen denn dann auch 16 wackere Streiter.

Dieses Jahr waren wir von dem teils geliebten und teils gehaßten Speedprogramm abgekommen und hatten uns auf das internationale FAI-Programm verlegt. Prompt gab es auch erhebliche Anfangsschwierigkeiten. Da die Auswertungskarten nicht rechtzeitig zur Verfügung standen, hatte ich selbst einen Auswertungsbogen entworfen. Dieser, das stellte sich vor Wettbewerbsbeginn bereits heraus, wies leider einige Mängel auf. Aber zum Glück half uns der Hubi-Fachreferent, Gerhard Lustig aus der Patsche.

Mit ca. 5 kg Wertungskarten und einem enormen Einsatz an Schreibarbeit bekam er die Sache schnell in Griff, und wir konnten mit dem Wettbewerb beginnen.

Gestartet wurde in den 3 Klassen:

- C für Anfänger
- B für Fortgeschrittene und
- A für "Profis" - FAI-Programm .



Wegen des starken Bodennebels wurde die Klasse C vorgezogen und alle 3 Durchgänge geflogen.

In der Klasse C starteten 4 Bewerber und kämpften verbissen um den Sieg.

Gegen 10,30 Uhr war der Bodennebel weg, und wir starteten mit den A- und B-Programmen, von denen je 3 Durchgänge geflogen wurden.

Der Wettergott hatte Erbarmen mit uns und ließ bei leichtem Westwind die Sonne scheinen.

Bis auf einen Absturz in der Klasse B verlief der Wettbewerb ohne Klagen und Proteste.

Gegen 16,00 Uhr konnten BSL Dir. Edwin Krill zusammen mit FR Gerhard Lustig die Siegerehrung vornehmen.

Es gab wie immer eine Menge von Pokalen und viele Preise.

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde auch der OÖ Landesmeister im Hubschraubermodellflug ermittelt. Wie nicht anders zu erwarten, wurde da Egon Hubmayer mit seinem bis zu diesem Wettbewerb noch nie geflogenen Heim-Star Trainer Sieger. Wir gratulieren zu diesem Erfolg.

Ich möchte auch hier meinen Dank BSL Edwin Krill und FR Gerhard Lustig sowie den Punktrichtern meinen herzlichen Dank aussprechen.

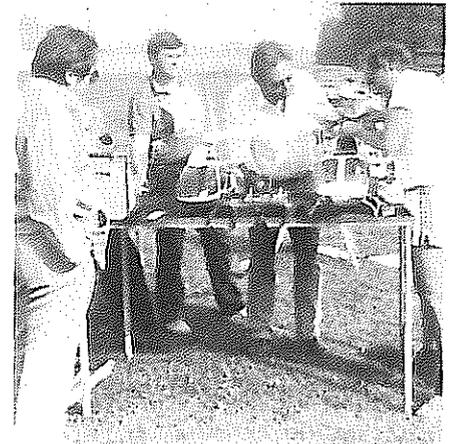
## Die Ergebnisse:

Flugprogramm A :	
1. Brennsteiner Josef	2073 Punkte
2. Brunner Toni	1847 "
3. Bingel Harald	1717 "

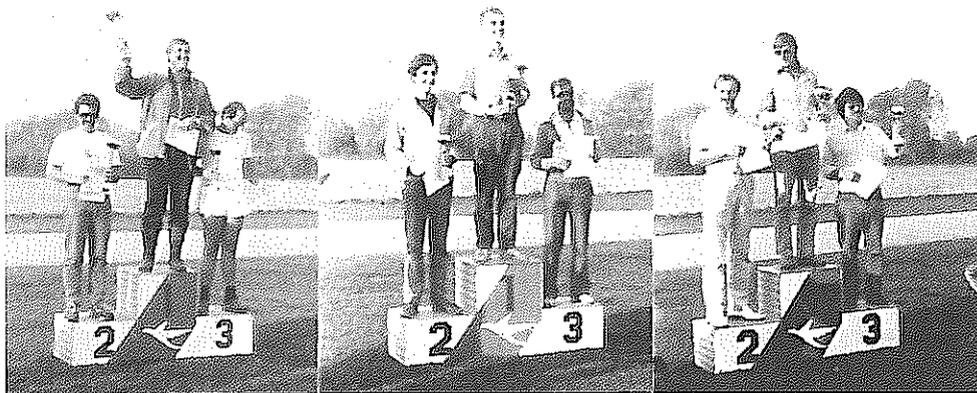
Flugprogramm B :	
1. Plieseis Manfred	215 Punkte
2. Hubmayer Egon	205 "
3. Petermann Roman	199 "

Flugprogramm C :	
1. Windisch Wolfgang	2000 Punkte
2. Helferfer Rudolf	1719 "
3. Teufel Leopold	1667 "

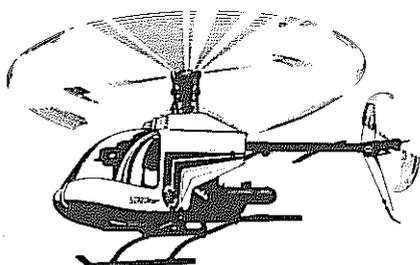
Oberösterreichischer Landesmeister wurde Egon Hubmayer vor Roman Petermann und Rudolf Ötzlinger.



Laufend fanden Diskussionen über die einzelnen Probleme statt



Die Galerie der einzelnen Programmklassen A, B und C



# Schlüter RC-Helicopter

Bezugsquellennachweis:

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

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

## 10. FREIFLUG - SYLVESTERPOKAL 1985

FR Ing. Ernst Reitterer

Zum JUBILÄUMSWETTBEWERB, am 29. Dez.85, um den SYLVESTERPOKAL in Nußdorf am Haunsberg bei Salzburg, bescherte uns der Wettergott das denkbar ungünstigste Flugwetter, das man sich nur vorstellen kann. Zuerst strömender Regen, böiger Wind, der zeitweise abflaute, später jedoch dichter Naßschneefall bei wenig Wind, zuerst +4°, später nur noch knapp über 0° C!

Eine Verschiebung des Wettbewerbes war aber nicht möglich, da ein Großteil der angereisten Teilnehmer aus Müdling, St.Pölten, Enns Linz und aus der BRD bekundeten, daß sie im Falle einer Verschiebung ein 2. Mal nicht kommen würden. Und so wurde dann schließlich doch geflogen, und ich glaube, in der Geschichte des Freifluges gab es noch nie einen Wettbewerb, der bei solchen ungünstigen äußeren Bedingungen ausgetragen wurde. Wir hätten uns sicherlich zum Jubiläum ein anderes Wetter verdient, da es einen Tag danach herrlichen Sonnenschein gab, und am Tag davor war es föhlig aufgeheitert, bei völliger Windstille .....

Zu Silvester 1961 wurde dieser Wettbewerb unter Manfred Koller, als Kriterium eines Winterwettbewerbes, geboren. 1965 war Schluß, gleich einmal für 15 Jahre! 1981 begann Ernst Reitterer mit der Neuaufgabe, und so war es eben 1985 erst der 10. Silvesterpokal!

Natürlich gab es Unmutsäußerungen von Zeitnehmern und Teilnehmern am Gelände, da alle Akteure sehr bald nicht nur naß bis auf die Haut wurden, sondern auch sehr bald wie die Schneider froren.

Manche, sonst sehr gut fliegende Modelle sah man "herunterpumpen", nachdem Tragflügel und Leitwerke vereisten, wenn mit der Säuberung kurz vor dem Start nicht sorgfältig und rechtzeitig begonnen wurde. Trotzdem starteten 24 Teilnehmer - bei 27 Nennungen, denn die 3 F1B-Flieger aus St.Pölten wagten keinen Start. Sogar ein Zuschauer aus Melk war gekommen, um den Wettbewerb hautnah verfolgen zu können. Ihm ein herzliches Dankeschön für sein großes Interesse am Freiflug.

Schweren Herzens mußte der NW Nr.27/85 in der Klasse F1B aus Teilnehmermangel und Abbruch nach dem 3.Durchgang abgesetzt werden, und diese Austragung wird

auch mangels Teilnehmerinteresse nicht mehr nachgeholt.

In F1A wurden nur 5 Durchgänge geflogen, und ab dem 2. Durchgang mußte das Max auf 120" gekürzt werden, da Salzer auf einer weit entfernten Lichtleitung und Horcicka nach 180 Sekunden im Wald landete.

Mit Dipl.Ing. Klaus Salzer gab es in F1A einen würdigen Sieger, er meisterte alle Tücken souverän, aber er hatte auch für alle Fälle entsprechend vorgesorgt!

SALZER hatte ja schon vor 2 Jahren den Silvesterpokal gewonnen. So wie im Vorjahr, platzierte sich Alfons Plangger aus Vöcklabruck auf Platz 2 mit nur 3 Sekunden Rückstand, und der Vierte des Vorjahres, Harald Meusburger, aus Salzburg, wurde Dritter.

Sogar 3 Jugendliche kämpften verbissen um den Sieg, den sich schließlich, der in jugendlichen Freiflugkreisen bekannte Salzburger Heinz Nitsche holte.

In F1B siegte, so wie im Vorjahr, nach hervorragenden Flügen - nicht einmal der Naßschnee konnte seinen Modellen etwas anhaben - der Altmeister aus Bayern, Alois Rummel (Stratos Nürnberg), ehemaliger Deutscher Meister in dieser Klasse.

An dieser Stelle auch ein besonderer Dank allen Teilnehmern für ihre geschätzte Teilnahme, aber vor allem ein herzliches Dankeschön allen Zeitnehmern, die bis zum "letzten Mann" bei diesem "Hundewetter" ausgeharrt haben, um den "Spinnern im Schneeregen" zur Verfügung zu stehen. Nicht zu vergessen den "Grillmeister", diesmal vertreten durch Friedhelm Sammer und den Wettbewerbsleiter Gerhard Pils; sie haben ihre Sache mit vollem Einsatz bestens erfüllt. Auch der kostenlos an alle ausgeteilte Glühwein und warme Leberkäse konnte über das herrschende "Sauwetter" kaum hinwegtrösten.

Eine würdige Siegerehrung im "wohlig warmen" Gasthaus Langwallner in Nußdorf, mit versilberten Pokalen und Dr.Igo Etrich Medaillen - diese waren ein Geschenk der Landesektion Salzburg. Schließlich einer Ehrung der drei "Überlebenden" aus 10 Silvesterbewerben: Alois Rummel, Wenzel Horcicka und Harald Meusburger, beschloß in Anwesenheit des LSV-Obmannes Ing. Rudolf Neubacher den Jubiläumswettbewerb, verbunden mit der Hoffnung auf ein gesundes Wiedersehen, bei besseren, wenn auch winterlichen Wetterbedingungen, beim 11. Silvesterpokal 1986.



Klaus Salzer, der "Schneeregen-Sieger" mit Siegermodell "LOVEBIRD", vgl.prop 2/81. Das Foto stammt natürlich aus dem Sommer

### Die Ergebnisse :

#### Klasse F1A - 17 Starter

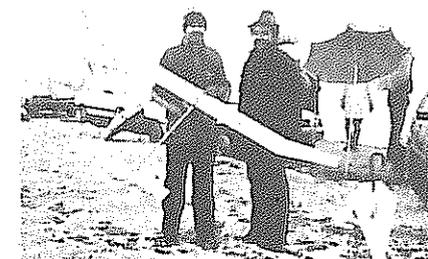
1. Salzer Klaus MFC Wr.Neust. 601 s
2. Plangger Alf. SV Eternit 598 s
3. Meusburger H. LSV Salz. 554 s
4. Oberrather 520, 5. Kreuzberger 519,
6. Kreuzberger jun. 435, 7. Nitsche 429,
8. Freyehofer 417, Stöllinger 411,
- Berger 392, Kühnegger 362, Holzleitner 346,
13. Vollprecht 302, 14. Fuss 285,
15. Koppler 275, 16. Horcicka 180,
17. Ennikl 023 Sekunden.

#### Klasse F1A/J - Jugend - 3 Starter

1. Nitsche Heinz Salzburg 459 s
2. Grill Manfred detto 394 s
3. Jocham Matthias detto 138 s

#### Klasse F1B - 4 Starter

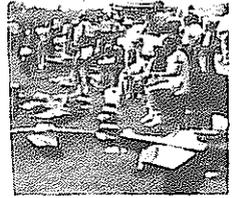
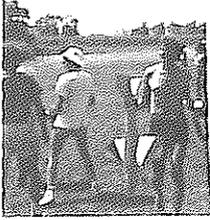
1. Rummel Alois Strat.Nbg. 401 s
2. Reitterer Ernst LSV Sbg. 151 s
3. Jocham Anton detto 108 s
4. Salzer Klaus MFC Wr.N. 35 s



So sah's nun tatsächlich beim Wettbewerb aus. Der Zweitplatzierte Alfons Plangger mit seinem Modell und Helfer



# Landesmeisterschaften



Unsere Landessektionsleiter sind das ganze Jahr über sehr aktiv. Was uns bisher aber in prop noch fehlt, sind direkte Berichte der Landessektionsleiter. Es ist bestimmt ganz interessant, wenn man etwas von der Arbeit in den einzelnen Bundesländern erfahren kann.

Der Landessektionsleiter unseres östlichsten Bundeslandes, Ing. Franz Pentek, beabsichtigt in Zukunft unter dem Titel

## NEUES AUS DEM OSTEN

von der Tätigkeit der Modellflieger im Burgenland zu berichten. Heute noch einmal etwas aus dem Vorjahr, aber dann .....

Vielleicht ist das auch eine Anregung für die anderen Landessektionsleiter.

\*\*\*



## Burgenland

"In der Kürze liegt die Würze"  
"Ein Bild sagt mehr als tausend Worte"

Unter diesem Motto daher nachfolgend die restlichen Berichte von Veranstaltungen des vergangenen Jahres.

### 1. NEUSIEDLER POKALFLIEGEN und LANDESMEISTERSCHAFT RC III

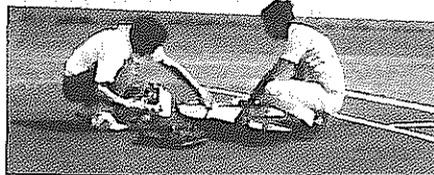
Elf Teilnehmer aus Wien, NÖ, und Bgld. nahmen am 25. August ausschreibungsgemäß auf dem Modellflugplatz des FMC-Seeadler den Kampf um die Punkte auf. Bereits im 1. Durchgang setzte sich Erich Filgas vom ASKÖ-ÖMV Wien Überlegen an die Spitze und baute seinen Vorsprung bis zum Wettbewerbsende stetig aus. Das Rennen um den 2. Platz entschied Hermann Hölzl von der SFU Schärding für sich. Als 3. wurde Peter Meindl vom gastgebenden Verein bester Burgenländer und damit Landesmeister 1985.

### Die offiziellen Ergebnisse:

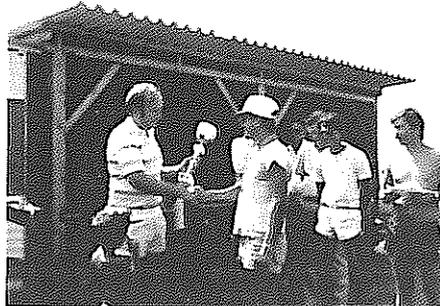
1. Filgas Erich ÖMV Wien 2548 P.
2. Hölzl Hermann SFU Schärd. 2239 P.
3. Meindl Peter FMC Seeadler 2176 P.
4. Weichaus 1978, 5. Kugler 1977, 6. Gstettner 1971, 7. Weniger 1895, 8. Parzer 1652, 9. Ursprung 1125, 10. Polatschek 1086, 11. Lang 1081 Punkte.

### Landesmeisterschaft:

1. Peter Meindl FMC-Seeadler
2. Dieter Kugler MFC Hirm Antau
3. Gstettner H.J. FMC Seeadler



Die Schärdingler am Werk



LSL Pentek überreicht dem Landesmeister Peter Meindl den Pokal des Landeshauptmannes Kery



Die Sieger v.l.n.r. Dieter Kugler (2.LM), Hans J. Gstettner (3.LM), Erich Filgas (Gesamtsieger), Hermann Hölzl (2.Gesamt).

### 1. OBERPULLENDORFER STADTFLIEGEN und LANDESMEISTERSCHAFTEN F3B

Ursprünglich hätte dieser Wettbewerb bereits am 9. Juni stattfinden sollen. Das Warten bis zum 8. September hat sich aber gelohnt. Der infolge der Grundzusammenlegung verlegte und daher neu angelegte Modellflugplatz des MMFC Oberpullendorf, zeigte sich den dreizehn Teilnehmern aus Wien, NÖ, Stmk. und Burgenland von seiner "Schokoladenseite". Großes Pech hatte der als Top-Favorit gestartete Franz Prasch. Beim Hochstart zum ersten Speed-Flug zerschellte seine Kampfmaschine infolge eines Windendefektes am Boden. Trotz fulminanter Aufholjagd mit dem B-Modell reichte es aber letztlich nur zum 2. Platz.

Gesamtsieger und als bester Burgenländer auch Landesmeister wurde Harald Hotz-Behofsits vom gastgebenden Verein.

### Die offiziellen Ergebnisse:

1. Hotz-Behofsits MMFC Oberp. 8460 P.
2. Prasch Franz ASV Puch 7785 P.
3. Scheda Wolfg. MFC Phönix 7695 P.
4. Loibl 7394, 5. Petrovits 7281, 6. Mittdrein 7118, 7. Jaksch 6863, 8. Piss 6563, 9. Musich 6368, 10. Lex 6099, 11. Hess 3452, 12. Fücsök 2527, 13. Rettich 1809 Punkte.

### Landesmeisterschaft

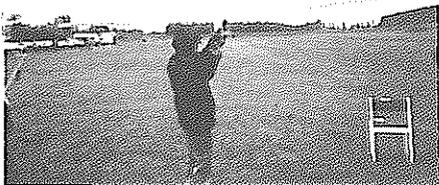
1. Hotz-Behofsits H. MMFC Oberpdf.
2. Jaksch Anton FMC Seeadler
3. Lex Manfred MMFC Oberpdf.



Gut geputzt ist halb gewonnen!



An den Winden vorne Teilnehmer des NMFC Oberpullendorf, im Hintergrund starten MFC Phönixler



Ready to go: Pilot Jaksch,



Teilnehmer und Funktionäre

\*

**8. OBERWARTER POKALFLIEGEN  
und LANDESMEISTERSCHAFT RC/MS**

Als Nationaler Wettbewerb ausgetragen, fand diese bereits traditionelle Veranstaltung wieder sehr großen Zuspruch bei den Teilnehmern. 33 Piloten aus 5 Bundesländern stellten sich am 6. Oktober bei idealen Bedingungen zum Wettkampf. Karl Fink vom SFC Fürstenfeld setzte sich gleich im ersten Durchgang an die Spitze und gab die Führung auch nicht mehr ab. Im dritten Durchgang konnte Werner Hödl vom MBC HSV Feldbach mit einem sehr guten Flug noch mit dem Führenden gleichziehen, sodas punktgleich zwei Sieger feststanden. Bester Burgenländer und somit Landesmeister wurde Werner Horvath vom MBC-Oberwart.

Die offiziellen Ergebnisse :

- 1. Fink Karl SFC Fürstenfd. 4759 P.
- 1. Hödl Werner MBC HSV Feldb. 4759 P.
- 3. Stark Alf. MFG St.Veit 4687 P.
- 4. Buxhofer 4682, 5. Wenczel 4665, 6. Wurm

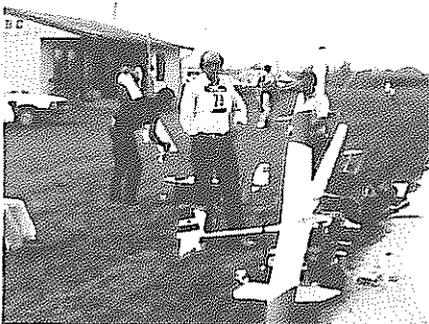
- P. 4640, Posch A. 4631, 8. Ebenführer 4630, 9. Pyrek 4629, 10. Czepa 4623, 11. Stoiber 4608, 12. Baumgartl 4597, 13. Graf H. 4583, 14. Graf A. 4568, 15. Horvath 4567, 16. Wurm M. 4560, 17. Posch H. 4558, 18. Leeb KH 4547, 19. Leeb K. 4542, 20. Donner 4523, 21. Paal 4502, 22. Dunger 4457, 23. Pentek 4434, 23. Novotny 4434, 25. Bail 4359, 26. Dürnwirth 4266, 27. Eder 4127 28. Girner 3833, 29. Benkö 3669, 30. Lambrecht 3660, 31. Eigner 3580, 32. Wenczel W. 3101, 33. Klepsch 1983 Punkte.

Mannschaftswertung:

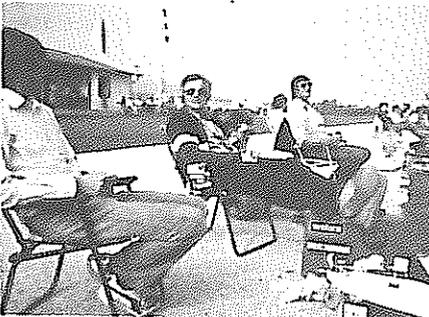
- 1. SFC Fürstenfeld 13948 Punkte
- 2. MBC HSV Feldbach 13910 "
- 3. HSV Burg Kreuzenst. 13733 "

Landesmeisterschaft

- 1. Horvath Werner 4567 Punkte
- 2. Pentek Franz 4434 "
- 3. Benkö Ludwig 3669 "



Warten auf den Start



Die Mannschaft des MBC Enzesfeld beim Sonnen



Landesmeister Werner Horvath



LSL Pentek überreicht Karl den 1. Preis

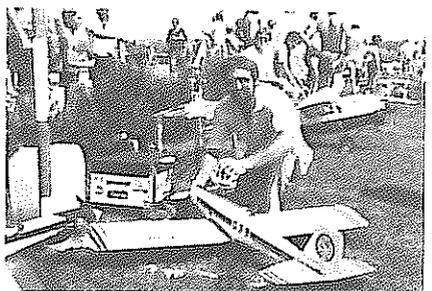
\*

**2. BURGENLÄNDISCHES  
FREUNDSCHAFTSFLIEGEN**

Am 15. August fand eine Neuauflage dieser im Jahr zuvor erstmals abgehaltenen Veranstaltung statt. Diesmal war der UMFC Jennersdorf Gastgeber. Bei herrlichem Wetter trafen sich Modellflieger samt ihren Familien aus dem gesamten Burgenland und auch einige aus der angrenzenden Steiermark zu einem zwanglosen Beisammensein. Abseits von jeglichem Wettbewerbsstreß wurde nach herzenslust geflogen, fachgesimpelt, geplaudert, gegessen und getrunken. Der Grundgedanke des sich Kennenlernens findet sich bereits nach diesem 2. Freundschaftsfliegen voll bestätigt: die Teilnahme an Veranstaltungen hat sich gebessert; die Scheu vor den anderen fällt weg, man sieht, daß anderswo auch nur "mit Wasser gekocht wird", und man freut sich, einander wieder auf irgend einem Modellflugplatz zu begegnen.

**POST SCRIPTUM**

Für alle Veranstaltungen im letzten Jahr und daher bei den einzelnen Berichten nicht eigens erwähnt, gilt: Die Organisation durch die austragenden Vereine und der Einsatz aller Funktionäre war hervorragend. Auch 1986 weiter so !



Der rührige Obmann des UMFC Jennersdorf, Franz Kroof

LSL Ing. Franz Pentek

\* \* \*



## Steiermark

### STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFT F3F

Gerhard Niederhofer

Die Landesmeisterschaft F3F wurde auch heuer wieder auf dem herrlichen Gebiet der Sommeralm bei Weiz ausgetragen. Die Durchführung lag in den Händen der Union Eisenerz, Sparte Modellbau, die 1985 ihren 10jährigen Bestand feierte. Nach den sehr langwierigen Vorbereitungsarbeiten erwarteten Veranstalter und Wettkämpfer mit einiger Spannung den 30. Juni, den Tag des Wettkampfes. Wie wird das Wetter werden? Wird es guten Wind geben?

Pünktlich wurde die steirische Landesmeisterschaft gestartet. Das Wetter war schön und der Wind blies gleichmäßig.

50 Teilnehmer hatten sich gemeldet, 39 waren dann echt am Start.

Der 1. Durchgang konnte rasch durchgezogen werden. Doch während des 2. Durchganges begann der Wind zu drehen, und die Veranstalter mußten diesen Durchgang abbrechen und einen neuen Kurs ausstecken. Dank der vielen (vor allem jungen) Helfer, konnte der Umbau sehr schnell vollzogen werden. So konnte der 2. und 3. Durchgang problemlos durchgeführt und gerade rechtzeitig beendet werden, da ein Gewitter im Anzug war.

Sehr hart war der Kampf um die ersten drei Plätze, denn nach dem 2. Durchgang waren Franz Prasch, Michael Bene und Bernhard Pomberger die klaren Favoriten. Die Spannung hielt bis zum Schluß.

Neuer Landesmeister wurde Bernhard Pomberger vor Michael Bene und Franz Prasch.

Die Siegerehrung wurde in einem nahegelegenen Gasthaus durchgeführt. Neben den obligatorischen Medaillen wurden den drei ersten ein eherner steirischer Panther aus Eisenerzer Werkstätte überreicht.

Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit auch bei den Helfern des ASKÖ-Leoben, für die freundliche Unterstützung durch Obmann Hubert Richter vom ASKÖ-Köflach und natürlich bei meinen fleißigen Helfern der UNION Eisenerz bedanken. Kameradschaft ist goldeswert!

Die Ergebnisse : - 36 Starter

1. Pomberger Bernhard FMC Mürz. 2000
2. Bene Michael SMC Graz 1945
3. Prasch Franz ASV Puch 1912
4. Zafosnik 1864, 5. Mayer W. 1796, 6.

Habe 1746, 7. Hubmann 1671, 8. Planitzer 1631, 9. Knüppel 1618, 10. Mittendrein 1593, 11. Niederhofer 1559, 12. Steiner 1554, 13. Bergner 1534, 14. Seitner 1529, 15. Stangl 1520, 16. Klauscher 1466, 17. Weissenbacher 1463, 18. Arh 1455, 19. Moosbauer 1405, 20. Lesky 1399, 21. Draschbacher 1390, 22. Drechsler 1351, 23. Draussnigg 1339, 24. Frummel 1337, 25. Bleichler 1329, 26. Stupka 1286, 27. Kahlhofer 1270, 28. Fischer 1252, 29. Schönegger 1247, 30. Richter 1192, 31. Heibl 1179, 32. Mayer E. 1176, 33. Mayer H. 1104, 34. Taussnigg H. 674, 35. Planitzer G. 654, 36. Reinweber 492 Punkte.



WL Herbert Nössing, 2. Bene Michael, 1. Bernhard Pomberger, 3. Franz Prasch, Obmann Gerhard Niederhofer, v.l.n.r.

\*

### STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFT 1985

Gerhard Niederhofer

Am 5./6. Oktober 1985 wurde auf dem Kapfenberger Modellflugplatz in Sülsnitz/Wieden die steirische Landesmeisterschaft in der Klasse F3B durchgeführt.

Wie im Vorjahr hatte der Veranstalter, die Union Eisenerz, Sparte Modellbau, ungeheures Glück mit dem Wetter. An diesen beiden Tagen herrschten beste Wetterbedingungen, sodaß einem klaglosen Ablauf nichts entgegenstand.

Für den Start waren 23 Teilnehmer gemeldet, jedoch erschienen nur 18 am Start, wobei 3 Gäste aus Salzburg begrüßt werden konnten. Es ist schade, daß nicht mehr Teilnehmer bei dieser Landesmeisterschaft anwesend waren, zumal in der Organisation schon mehr Mitarbeiter (rund 20 Personen) mitwirkten, als Wettkämpfer am Start waren.

Sehr kameradschaftlich war wieder die Durchführung dieser Landesmeisterschaft. So stellten der KSV VEW Kapfenberg den Modellflugplatz, der SMC Graz Andritz ihren bewährten Wettbewerbsleiter, Herr Dipl. Ing. Gerhard Pichler, und die Gesamtorganisation lag in den Händen der Union Eisenerz. Großartige Arbeit verrichteten aber auch Frau Gerti Kovacic (Schriftführerin, Auswertung) und Ing. Gottfried Schiffer als Punkterichter.

Dank der vielen, fleißigen Mitarbeiter konnten die 3 Durchgänge zügig und ohne Hektik durchgeführt werden, sodaß die Landesmeisterschaft am Sonntag Mittag beendet war.

Was bleibt in Erinnerung?

Großartige Leistungen von Franz Prasch und den Freunden aus Salzburg. Eine einmalige Kameradschaft unter den Wettbewerbern, sowie eine gute Stimmung, die sich über die beiden Tage hinwegzog und viel von der üblichen Wettbewerbshektik nahm. Der ehrenvolle Besuch von Bundessektionsleiter Edwin Krill und dem Vorsitzenden der ONF Herrn Heinz Träger.

Die anschließend durchgeführte Siegerehrung bescherte den Siegern die obligatorischen Pokale, dem letzten aber den traditionellen Sauschädl.

So trennten wir uns in guter Stimmung und versprochen, uns wieder im nächsten Jahr bei dieser königlichen Disziplin zu treffen.

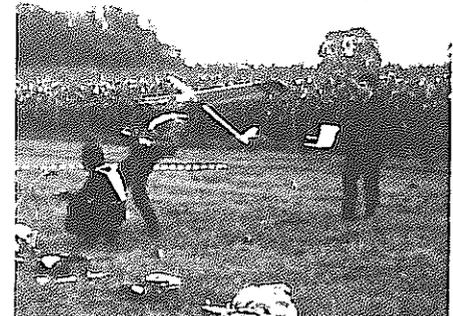
Ein herzliches Dankeschön allen Mitarbeitern.

Die Ergebnisse : - 14 Starter

1. Prasch Franz ASV Puch 8978
2. Pomberger Bernhard FMC Mürzz. 8051
3. Steiner Gerhard detto 7962
4. Seitner 7748, 5. Niederhofer 7203,
6. Schuller 7028, 7. Mittendrein 6965,
8. Nössing 6542, 9. Planitzer 4743, 10. Maer 4489, 11. Brandner 3770, 12. Bene 3646, 13. Fluch 3520, 14. Berner 2935 Punkte.



v.l.n.r. WL Dipl. Ing. Gerhard Pichler, 2. Bernhard Pomberger, 1. Franz Prasch, 3. Gerhard Steiner, Obmann G. Niederhofer



Franz Prasch, der Landesmeister 1985 beim Start \*



## Vorarlberg

### 20. VORARLBERGER LANDESMEISTERSCHAFTEN Klassen RC IV, RC III, F3A

von LSL Karl F. Wasner

Bereits in 20. Auflage wurden am 7. und 8. September 1985 die Vorarlberger Landesmeisterschaften im RC-Flug ausgetragen. Wie bereits in der 1. Auflage im Jahre 1965 in der Zeit und Organisationskraft sparenden Form einer Kombinationsveranstaltung aller durchgeführten RC-Klassen, deren Rotationsbetrieb von den einzelnen Landesvereinen getragen wird. Nach dem mageren Nennergebnis der Klasse RC/MS im Vorjahr wurde einvernehmlich auf eine Ausschreibung dieser Klasse verzichtet. Im Westen Österreichs scheint, von den Wettbewerbern selbst, das AUS über diese Klasse gesprochen worden zu sein.

Die **SEGLERKLASSE RC IV**; am Samstag ausgetragen wies mit 19 Nennungen für das zweitkleinste Bundesland (mitglieder-mäßig) ein Rekordnennergebnis auf. Zwei Wettbewerber erschienen nicht, ein Teilnehmer kam mit einem etwas "übergewichtigen" Segler, 16 Teilnehmer kamen in die Wertung.

Erwartungsgemäß erfolgreicher Titelverteidiger Karl, Wasner jun. mit 2095 gefolgt von Karl F. Wasner mit 1942 als ebenfalls erfolgreicher Verteidiger des 2. Platzes und Manfred Panzenböck mit 1776 Punkten bildeten das Spitzentrio.

Der Sonntag war den beiden **MOTORKUNSTFLUGKLASSEN RC III und F3A** vorbehalten.

Auch dieser, mit 9 Nennungen und 8 Startern schwächer als im Vorjahr besetzten Klasse, gab es eine Wiederholung des Vorjahrsduells Karl Wasner jun. und Wolfgang Matt, welches ersterer mit 2718 gegen 2511 Punkten für sich entscheiden konnte. Dritter wurde Dietmar Stefanon mit 2428 Punkten.

Die wesentlich höheren Platzierungsanforderungen des neuen RC III Wendefigurenprogrammes mögen Grund für manche Ent-

täuschungen gewesen sein. Mit guten Flugfiguren alleine, ohne gute Raumeinteilung, wird zuviel durch manche Piloten selbst verschenkt.

Die abschließend geflogene Klasse F3A wurde durch den Ausfall des jungen Markus Badent, bedingt durch Modelldefekt, zu einer reinen Clubmeisterschaft, die Routinier Ferdi Schaden mit 2439 Punkten vor Karl Wasner jun. mit 2364 und Dietmar Stefanon 1492 Punkten für sich entschied. Der für einen Schweizer Club fliegende Sohn Schadens, Bernhard, flog als Gast mit und kam auf 2239 Punkte.

Und die Moral von der Geschichte? Der MSFC RHEINTAL als Organisator des 20-Jahr Jubiläums bemühte sich durch reibungslose Organisation dem Anlaß einen würdigen Rahmen zu geben. Allen Mitarbeitern ein Danke.

Ein souveräner Wettbewerbsleiter, Fachreferent Othmar Huber, führte alle drei Klassen zügig, aber ohne Hetze klaglos über die Runden. Was bleibt, ist ein Punkterichter- (mengen) problem.

Jedes Jahr, teilweise sogar im Lande, werden Punkterichter aus- und weitergebildet und geschult. Aber wo sind sie, wenn sie ein- bis zweimal im Jahr benötigt werden?

Ein Danke denen, die sich zur Verfügung gestellt haben.



V.l.n.r. Ehrenpräsident Kurt Varrone, gerngesehener Stammgast bei den Modellfliegern. WL Othmar Huber, Alwin Kolb, langjähriger LV-Präsident und Karl F. Wasner, LSL.



Landesverbandspräsident Alwin Kolb-Lerche interviewt den LV-Vize und LSL Modellflug Karl F. Wasner

#### Die Ergebnisse :

##### Klasse RC IV - 16 Starter

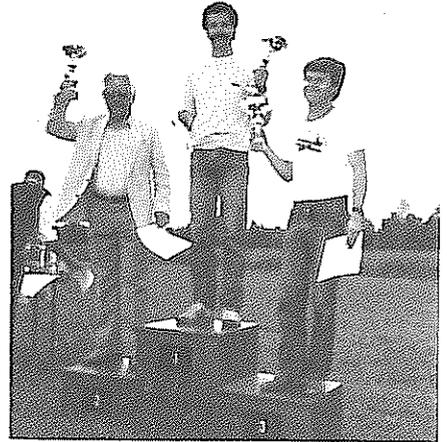
1. Wasner Karl jun. MSFC Rheint. 2095
2. Wasner Karl F. detto 1942
3. Panzenböck Manf. MSFC Dornbirn 1776
4. Grabher 1696, 5. Bertschler 1678, 6. Stefanon 1670, 7. Lercher 1629, 8. Matt 1579, 9. Paterno 1553, 10. Schabus 1500, 11. Bilgeri 1402, 12. Kartnaller 1399, 13. Wagenknecht 1394, 14. Mathis 1316, 15. Baldauf 1293, 16. Fischbacher 1199 Punkte.

##### Klasse RC III - 8 Starter

1. Wasner Karl jun. MSFC Rheint. 2718
2. Matt Wolfgang MCB Bregenz 2516
3. Stefanon Dietm. MSFC Rheint. 2428
4. Panzenböck 2285, 5. Bertschler 2207
6. Burkhart 2199, 7. Mathis 1893, 8. Schabus 1839 Punkte

##### Klasse F3A - 3 Starter

1. Schaden Ferd. MSFC Rheint. 2439
2. Wasner Karl jun. detto 2364
3. Stefanon Dietm. detto 1492





Kärnten

## FINKENSTEINER MODELLFLUGTAGE

Erich Dolezal

Samstag, 10. Oktober 1985:

### 10. OKTOBERPOKAL KS LANDESMEISTERSCHAFT KS

Das traditionelle Oktoberpokalfliegen der Jugend fand wie jedes Jahr am Nationalfeiertag auf der großen Weinbergwiese statt. 10 Jugendliche stellten sich an einem strahlenden Herbsttag den Zeitnehmern. Es wurden ausschließlich die bewährten Modelle von den vergangenen Jahren eingesetzt, und an den geflogenen Zeiten konnte man erkennen, daß diese kleinen Segler auf geringe Thermik nur sehr schwach ansprechen. Schon geringste Verzüge am Modell wirken sich oft verheerend auf die Flugeigenschaften aus.

Das Oktoberpokalfliegen konnte Heinz Nitsche (Salzburg) knapp für sich entscheiden, ganz dicht gefolgt von Walter Leeb (Finkenstein), der zum 1. Mal an diesem Wettbewerb teilgenommen hatte. Den 3. Rang belegte der Radentheimer Mark Kogelnig. In der Landesmeisterschaft war die Reihung: Leeb, Kogelnig und Roman Struggl (Finkenstein). Mit 5 Jugendlichen war der MC Finkenstein am stärksten vertreten. Bei der Siegerehrung konnte Edi Wallner (Radentheim) wertvolle Pokale und Preise vergeben.

#### Die Ergebnisse:

##### Landesmeisterschaft

1. Leeb Walter MFC Finkenstein. 494 s
2. Kogelnig Mark ÖMV Radentheim 489 s
3. Struggl Roman MFC Finkenstein. 387 s
4. Pacher R. 370, 5. Dolezal W. 358, 6. Maurer Ch. 340, 7. Pacher Th. 326 s.

##### 10. Oktober Pokalfliegen

1. Nitsche Heinz LSV Salzburg. 501 s
2. Leeb. Walter MFC Finkenstein. 494 s
3. Kogelnig Mark ÖMV Radentheim 489 s
4. Pipan 415, 5. Struggl 387, 6. Horcicka A. 370, Pacher R. 370, 8. Dolezal W. 358
9. Maurer 340, 10. Pacher Th. 326 Sek.

Sonntag, 27. Oktober 1985 :

### 10. OKTOBERPOKAL LANDESMEISTERSCHAFTEN F1A + F1A/J

Am Sonntag wurde zum 11. Mal das Oktoberpokalfliegen in den Freiflugklassen ausgetragen. Mit 18 Teilnehmern war der Wettbewerb recht gut besucht, doch fehlten leider die Freiflieger aus Wien.

Bei leicht umlaufenden Winden war es wieder einmal ein typisches Finkensteiner Freiflugwetter. Im ersten Durchgang konnten 5 Teilnehmer ein Max erfliegen, obwohl großflächige Ablösungen vorherrschten. Im 4. Durchgang konnten 14 Teilnehmer das Maximum an Punkten erreichen. Obwohl der Kärntner Erwin Pacher im 3. Durchgang nur 127 Sekunden geflogen war, konnte er jedoch seine Routine und vor allem sein Material optimal einsetzen und zum 3. Mal das Oktoberpokalfliegen für sich entscheiden. Den 2. Platz konnte Kamp Wilhelm (Schärding) vor Heinrich Nitsche (Salzburg) für sich entscheiden. Bis zum 14. Rang wurden Zeiten über 1000 Sekunden geflogen.

In der Jugendklasse setzte sich der Finkensteiner Thomas Pacher unangefochten an die Spitze, gefolgt von Heinz Nitsche (Salzburg) und dem Pechvogel des Tages, Walter Dolezal (Finkenstein) dem das Modell im 3. Durchgang aus dem Haken gefallen war. Ein beachtlicher Erfolg für die Finkensteiner Freiflieger, die die Plätze 1 (Pacher), 3 (Dolezal), 4 (Pirker) und 5 (Struggl) für sich entscheiden konnten. Bemerkenswert war, daß sich bereits die Jugendlichen mit der Kreisschlepptechnik vertraut machen und so erfolgreich den Großen nacheifern.

Wegen des herrlichen Herbsttages wurde die Siegerehrung am Wettbewerbsort durchgeführt, und Obmann Dolezal konnte das 1. Mal den Gewinnern vereinseigene Medaillen überreichen.

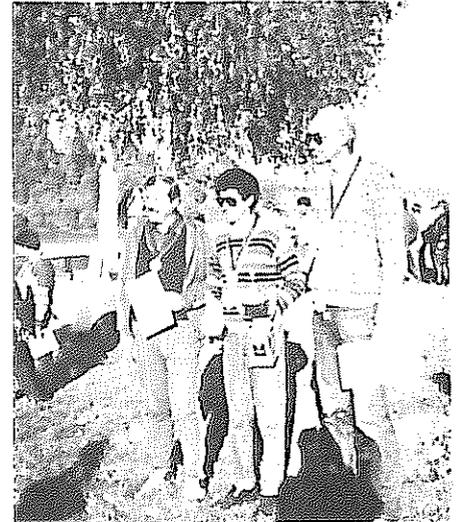
#### Die Ergebnisse:

##### Klasse F1A - 18 Starter

1. Pacher Erwin ÖMV Klgft. 1207 s
2. Kamp Wilhelm FU Schärding 1156 s
3. Nitsche Heinr. SFC Salzburg 1147 s
4. Ehrlich 1107, 5. Fuss 1090, 6. Kahlhofer 1083, 7. Dolezal 1065, Pold 1065, 9. Warzilek 1043, 10. Greimel Verena 1026, 11. Truppe 1024, 12. Horcicka 1004, 13. Grüneis 1002, 14. Wutzl 1000, 15. Göd 763, 16. Zavadsky 760, 17. Wallner 628, Heibl 93 Sekunden.

##### Landesmeisterschaft F1A

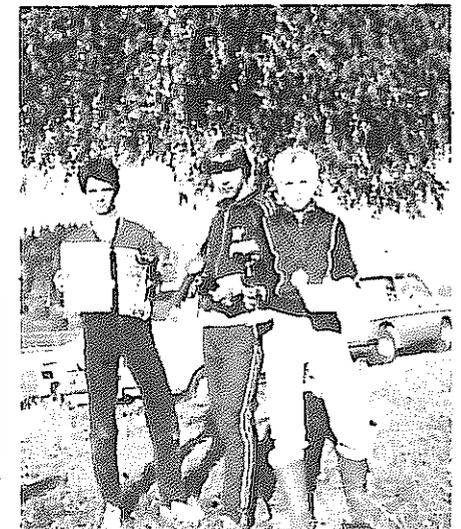
1. Pacher Erwin ÖMV Klagenfurt 1207 s
2. Ehrlich Walter KFC Klagenfurt 1107 s
3. Dolezal Herman MFC Finkenstein. 1065 s
4. Warzilek 1043, 5. Truppe 1024, 6. Wallner 628 Sekunden



Die Sieger in der Klasse F1A:  
v.l.n.r. - 3. Heinrich Nitsche,  
1. Erwin Pacher, 2. Wilh. Kamp

##### 10. Oktober Pokalfliegen Klasse F1A/J

1. Pacher Thomas MFC Finkenstein. 766 s
2. Nitsche Heinz SFC Salzburg. 713 s
3. Dolezal Walter MFC Finkenstein. 694 s
4. Pirker W. 538, 5. Struggl R. 536, 6. Köllner C. 501, 7. Horcicka A. 419, 8. Pacher R. 358, 9. Leeb W. 261 Sekunden



##### Landesmeisterschaft F1A/J

1. Pacher Thomas MFC Finkenstein. 766 s
2. Dolezal Walter detto 694 s
3. Pirker Wolfg. detto 538 s
4. Struggl R. 536, 5. Köllner C. 501, 6. Pacher R. 358, 7. Leeb W. 261 Sekunden



Tirol

## TIROLER LANDESMEISTERSCHAFT F2B + F2D

Franz Marksteiner

Am 26./27. Oktober wurden auf mein Betreiben von der ÖMV-MBG Brandenburg die ersten Tiroler Landesmeisterschaften im Fesselflug durchgeführt. Da wir größtenteils eher zu den kleineren Vereinen gehören und wir zum Teil selbst in der Meisterschaft mitflogen, kamen wir nicht umhin, uns durch Helfer aus anderen Vereinen zu verstärken. Dabei sei besonders dem OÖ LSL und ab 1986 CL-Fachreferenten, Erwin Mühlparzer, den als Punkterichter fungierenden Herrn Wieser, Lerchenberger und A. Lisy vom MFC Wörgl und der MFJ-Gruppe um "Jonny" Dübell, herzlich gedankt. Mit Freuden konnten wir auch feststellen, daß wir in LSL Selg einen Fürsprecher für den Fesselflug gefunden haben.

Es war nicht Sinn dieser Meisterschaft, daß wir Tiroler leicht zu Meisterehren kommen wollten, vielmehr wollten wir allen österreichischen Wettbewerbsfliegern zusätzlich zu den wenigen Fesselflugveranstaltungen eine Möglichkeit bieten, weitere Wettbewerbs Erfahrung zu sammeln. Die vielen Teilnehmer aus fünf Bundesländern und der BRD zeigten, daß gerne von einem solchen Angebot Gebrauch gemacht wird.

### Samstag 26. Oktober - F2D - COMBAT

Am Vormittag flogen wir Tiroler unsere F2D-Meisterschaften aus, die Franz Marksteiner sicher gewinnen konnte. Geschenkt wurde ihm allerdings nichts, denn alle seine Gegner kämpften herzhafte und mit letztem Einsatz.

Nach der Mittagspause gaben uns und den vielen Zusehern die Combat-Cracks aus München und Oberhausen eine Vorstellung, wie rasant und spannend auf internationalem Niveau stehende Combat-Jagden sein können.

Unser Staatsmeister Rudolf Königshofer kämpfte etwas glücklos und wohl auch etwas zu "brav" konnte aber über weite Phasen seine Kämpfe offen halten und war für die Deutschen bestimmt kein Jausengegner, wie es die Rangliste vielleicht vermuten läßt. Der Tagessieger Norbert Figus war an diesem Tag der Beste, sowohl offensiv als auch defensiv packte er seine Trickkiste aus, zudem benötigte er die wenigsten "Zwischenlandungen" von allen.

Der Nachmittag wurde mit einem Massentart, bei dem acht Piloten gleichzeitig fliegen wollten - für eine halbe

Minute gelang es auch tatsächlich - beendet. An dem dabei unweigerlich entstandenen Leinenknoten würde jeder Makramee-Künstler seine Freude gehabt haben.

Mit der Preisverteilung und einem gemütlichen Abend ging der erste Tag mit viel Fachgesimpel und Fliegerlatein zu Ende.

### Sonntag, 27. Oktober - F2B-KUNSTFLUG

Bei Konkurrenzbeginn war es am Platz noch ziemlich "schattig" und dementsprechend das Anlaufen des Wettbewerbes. Mit der Sonne kam dann aber Bewegung in die Runde, und die Vorbereitungszeiten zwischen den Starts wurden immer kürzer.

Durch die erfreulich stark besetzte Gästeklasse bekam unsere Landesmeisterschaft eine beträchtliche Aufwertung und wurde zu einer Fesselflugdemonstration wie sie viele Zuschauer noch nie gesehen hatten, viele wußten auch nicht, daß es "so etwas" überhaupt (noch) gibt.

Für den Sie, das war zu erwarten, kamen eigentlich nur Claus Maikis und Franz Wenzel in Frage. Maikis flog seinen super aussehenden LASER mit einer Ruhe und Präzision vor, die an diesem Tag selbst unser Staatsmeister Wenzel nicht erreichen konnte.

Schließt man die Tiroler Meisterschaft mit ein, so waren die Plätze 3-7 nur durch 500 Punkte getrennt und dementsprechend hart umkämpft. Peter Ruckerl konnte sich von Durchgang zu Durchgang ständig steigern und letztlich verdient den dritten Platz belegen. Etwas glücklos der unter seinem Wert geschlagene Salzburger Friedrich Kühnegger - im zweiten Durchgang war der Motor entschieden zu mager eingestellt, das Modell dadurch unbarmherzig schnell und im letzten Durchgang verletzte er sich beim Starten des Motors an der Hand schwer - da war eine Verbesserung des Resultats nicht mehr möglich. Aus Tiroler Sicht war das gute Abschneiden von Walter Weinseisen in seinem ersten Wettbewerbsjahr sehr erfreulich. Großes Pech hatte Franz Ecker im ersten Durchgang, im Überkopfbereich blieb der Motor stehen, und trotz verzweifelter Bemühung konnte er keinen Leinenzug mehr herstellen, und das Modell stürzte dabei senkrecht in den auch in Tirol harten Asphalt. Wie leise (einer sagte sogar "brutal leise") ein Modell fliegen kann, demonstrierte Thomas Wenzel mit seinem 4-Takt getriebenen ASTERIX bei seinem ersten Wettbewerbs-einsatz.

Beim letzten Sonnenschein konnte gegen 16,00 Uhr die Preisverteilung durchgeführt und der Wettbewerb abgeschlossen werden.

Bleibt noch zu bemerken, daß beide Wettbewerbe ohne Proteste und sehr kameradschaftlich abgelaufen sind - nicht zuletzt ein Verdienst unseres Wettbewerbsleiters und künftigen Fachreferenten Erwin Mühlparzer.

P.S.: In der offiziell durchgeführten Kombinationswertung gewann mit absolutem Punktemaximum - PETRUS.

### Die Ergebnisse:

#### Klasse F2D - COMBAT

- |                       |                 |                   |
|-----------------------|-----------------|-------------------|
| 1. Franz Marksteiner  | MBG Brandenburg | 220 Pkte.-3 Siege |
| 2. Walter Weinseisen  | MBG Brandenburg | 62 Pkte.-2 Siege  |
| 3. Reinhard Arzberger | MBG Brandenburg | 146 Pkte.-1 Sieg  |
| 4. Helmut Kofler      | MFC Wörgl       | -88 Pkte.-0 Siege |

#### Gästeklasse:

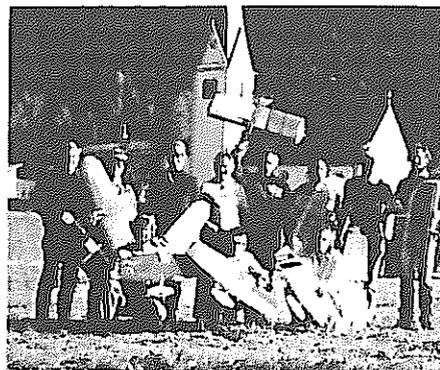
- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Figus Norbert                         | BRD 440 - 5      |
| 2. Dübell Johann                         | BRD 146 - 3      |
| 3. Forstner Roland                       | BRD 410 - 2      |
| 4. Karger 284-1, 5. Ruckerl 76-1, bda. D |                  |
| 6. Königshofer 260-0, Ecker 96-0 beide   | BMFC Mühlparzer. |

#### Klasse F2B - Kunstflug

- |                               |      |
|-------------------------------|------|
| 1. Weinseisen W. Brandenburg  | 5105 |
| 2. Kofler Helmut MFG Wörgl    | 3884 |
| 3. Marksteiner F. Brandenburg | 1076 |

#### Gästeklasse:

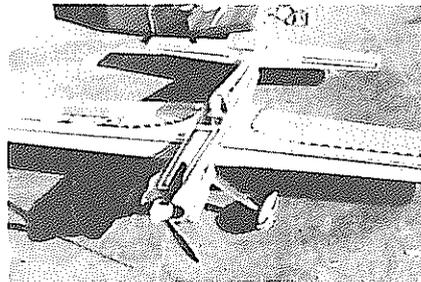
- |  |               |      |
|--|---------------|------|
| 1. Maikis Klaus                            | Stuttgart     | 6600 |
| 2. Wenzel Franz                            | MBC Enzesfeld | 5766 |
| 3. Ruckerl Peter                           | München       | 5177 |
| 4. Kühnegger Sbg. 5063, 5. Wenzel W. 4902, |               |      |
| 6. Rudolf F. 4671, 7. Forstner 4283,       |               |      |
| 8. Karger 3922, 9. Ecker 1282 Punkte.      |               |      |



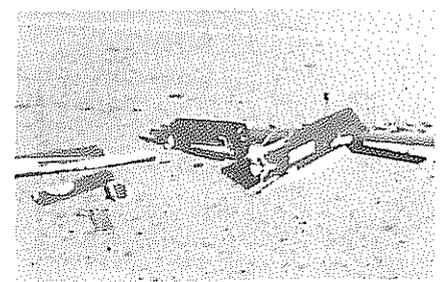
Die Teilnehmer an der 1. Tiroler  
COMBAT-Meisterschaft



... das blieb übrig



Claus Maikis' LASER - perfekt gebaut und geflogen



Franz Ecker's Modell nach dem Absturz

\* \* \*



Salzburg

### SALZBURGER FREIFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT

Ing. Ernst Reitterer

Der ÖAeC-LV Salzburg -Sektion Modellflug veranstaltete am 3. November auf den Freifluggelände in Anif die Freifluglandesmeisterschaften in den Klassen F1A und F1B. Ausrichter war der LSV-Salzburg. Das erfreuliche Nennungsresultat in beiden Klassen: 100% Steigerung gegenüber dem Vorjahr, nämlich auf 21! In F1B gab es seit 16 Jahren keine Landesmeisterschaft mehr. Damit ist Salzburg z.Zt. das einzige Bundesland, welches eine F1B-Landesmeisterschaft durchführte. Von 8 genannten Teilnehmern erbrachten 6 wertbare Durchgangszeiten. Vor allem soll darauf hingewiesen werden, wie problematisch man in die Klasse einsteigen kann, wenn man das schwedische Baukastenmodell "Tilka" sauber baut, es ist nicht einmal für einen Anfänger so schwierig, daß er daran scheitern würde (vergl. prop 5/6-84). Jedenfalls waren 3 Tilkas am Start, die alle auf Anhieb recht gut geflogen sind. Sicherlich war die leidliche Gummifrage ein Problem, was sich auf die einzelnen Leistungen erheblich auswirkte. Am Sieg des Staatsmeisters Ernst Reitterer zweifelte natürlich niemand, obwohl er weit entfernt von seiner üblichen Leistung zurückblieb, reichte es mit 283 Sekunden Vorsprung für den Sieg vollauf.

Was für die Tilka in F1B gilt, hat in F1A für den A2-Nordic Gültigkeit (vgl. prop 4/5-85). Es flogen nämlich von den 15 F1A-Piloten 5 Nordic mit. Vor allem der spätere Jugend-Landesmeister Peter Dokulil erzielte 5 Max mit Nordic. Das Max mußte allerdings herabgesetzt werden, und es war eine "weise Entscheidung" weil die Platzgröße für 180 Sekunden bei weitem nicht ausgereicht hätte.

Gott sei Dank, das Wetter spielte mit, obwohl die Wettervorhersage am Samstag nichts Gutes ankündigte. Die angesagte Front löste sich jedoch langsam auf, denn am Vormittag, während des F1B-Wettbewerbes, gab es noch ein wenig Regen, allerdings bei Windstille, und es war sehr kalt, 27 km weiter schneite es sogar Mittags gegen 13,30 Uhr, noch vor Beginn des F1A-Bewerbes, lockerte die Bewölkung auf, die Temperatur stieg auf 8° C, und es kam dann allerdings Wind auf, der zwar keine höheren Werte als 4 m/s erreichte.

Zeitnehmer stellten sich genügend zur Verfügung, allen ein herzliches Dankeschön! An dieser Stelle muß der sportlich faire Einsatz eines Zeitnehmers aus Vöklabruck, Alfons Plangger gedankt werden, der zuerst als Gast mitfliegen wollte, dann aber doch lieber seine Modelle für die ÖÖ-LM schonen wollte.

Beide Bewerbe konnten nach 7 Durchgängen protestlos abgewickelt werden. Eine Tragik am Rande: Der 3. in der Jugendwertung, Jochham Matthias, flog im 1. Durchgang ein May von über 16 Minuten, nachdem sein Vater vergessen hatte, den Zeitschalter einzuschalten. Im zweiten Durchgang - er fand sein Modell wieder - versicherte sein Vater, den Zeitschalter eingeschaltet zu haben, aber das Modell flog dennoch auf und davon. Es gab natürlich viele Tränen, da er auch der einzige war, der sein Modell (eine Nordic) selbst gebaut hatte.

In F1A hat offenbar Dietmar Pieber den Titel gepachtet, denn er schaffte es nun schon zum 3. Mal, allerdings mit sehr knappem Vorsprung auf Dr. Alfred Berger, der wohl das schönste und konstruktiv ausgefeilteste Modell an den Start brachte..

Mit dieser Landesmeisterschaft in Salzburg ist der Beweis erbracht, was folgerichtige Aufbauarbeit und Werbung für den Freiflug bringen kann: Der FREIFLUG IST NICHT TOT - er gibt wieder einmal ein kräftiges Lebenszeichen.

Eine würdige Siegerehrung durch LSV Niederwimmer hat die Modellflugsaison 1985 abgeschlossen.

#### Die Ergebnisse:

Klasse F1A Max 120 Sekunden 15 Starter

1. Dietmar Pieber MFC Bergf. 821"
2. Alfred Berger LSV Salz. 813"
3. Heinz Nitsche MFC Salz. 807"
4. Stöllinger 802, Ennikl 798, Kreuzberger sen. 783, Reitterer 775, Pieber F. 700, 9. Kreuzberger jun. 680, 10. Mausburger 667, Rumpler 622, 12. Dokulil H. 0 Sekunden.

#### Klasse F1A/J - Jugend

1. Peter Dokulil LSV Sbg. 600"
2. Heinrich Nitsche " 516"
3. Matthias Jochham " 240"

#### Klasse F1B Max 180 Sekunden 6 Starter

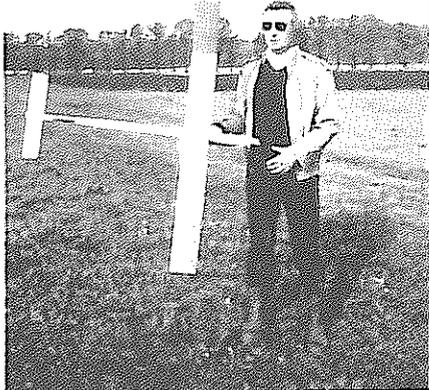
1. Ernst Reitterer LSV Sbg. 986"
2. Alexander Spann " 702"
3. Josef Ennikl " 561"
4. Dokulil H. 554, 5. Dokulil P. 554, Nitsche H. 401 Sekunden.



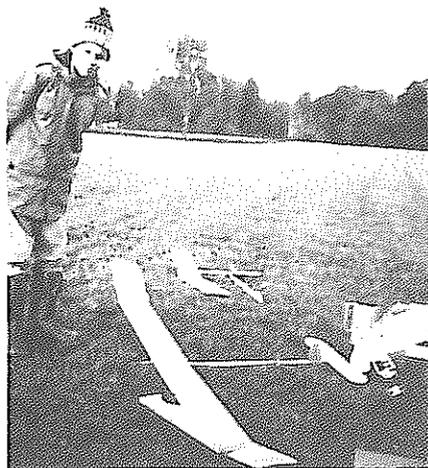
Dr. Alfred Berger, der 2. in F1A flog wohl mit Abstand das schönste Modell seiner Serie von Eigenkonstruktionen



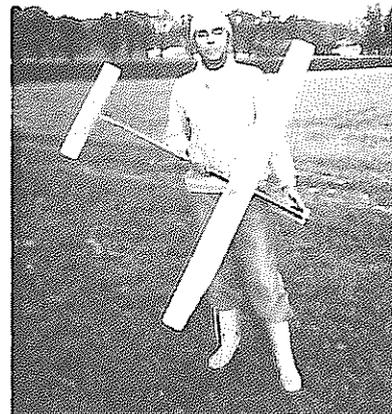
Alexander Spann, 2. Platz der LM in F1B



Der 3. in FIB - Josef Ennikl mit seiner sauber gebauten "Tilka"



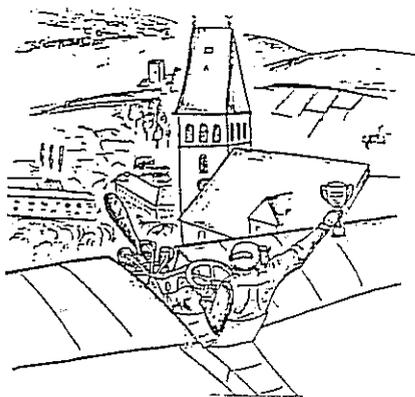
Peter Dokulil, der jüngste Teilnehmer und spätere Sieger mit 5 Max in der Klasse F1A/J



FIB-Landesmeister Ing. Ernst Reitterer mit seiner Eigenkonstruktion, die wesentliche Merkmale der "St. Pöltner Schule" aufweist.

\* \* \*

## NATIONALE VERANSTALTUNGEN



### JAKOBI POKAL 1985

#### 4-Takter Wettbewerb und SCHAUFLIEGEN

15.-18. August in Böheimkirchen

Bericht von Franz Hruby

Ein vier Tage Programm präsentierte der Modellbauclub Böheimkirchen-Kirchstätten den Wettbewerbs- und Fluginteressierten Zuschauern.

Bei hervorragendem Wetter gaben am 15. und 16. August 23 Teilnehmer aus Deutschland und Österreich beim über zwei Tage dauernden 4-Takt Wettbewerb ihr Bestes. Obwohl sich nach dem 1. Durchgang die Favoriten in den einzelnen Klassen gleich herauskristallisierten, mußte jedoch um die weiteren Plazierungen durch starken Druck des Nachwuchses bis zum letzten Teilnehmer im 3. Durchgang hart gekämpft werden.

Ein zwei Tage Non-Stop Schauflugprogramm, welches am 17. und 18. August von 10,00 bis 17,00 Uhr abgehalten wurde, war dann der Höhepunkt der Veranstaltung. Piloten aus dem In- und Ausland zeigten ihr Können, welches bis zur Grenze des Möglichen ging. Herr Lechner führte sein Europas größtes Flugmodell vor, die Transall mit 7 m Spannweite. Maurer und Gerlich aus Nürnberg begeisterten die Zuschauer mit ihren Großmodell Motorspatz (6 m Spannweite) und Pitts im Maßstab 1:2. Eine weitere Attraktion war auch die Boeing 727 (4 m Spannweite) von Helmut Dressendorfer.

Axl Schreiner und Dressendorfer mit Cap 21 und Cap 20 zeigten ein perfektionelles Synchronfliegen. Zudem noch viele Attraktionen mit Hubschrauber, Segel-Schlepp, Oldtimer Bleriot, Fieseler Storch, Herkules, Me 109 -Staffel u.a. Als Schauflug Höhepunkt flog Herr Frühwirth mit seinem Groß-Segler Twin-Astir ein Kunstflugprogramm mit anschließender Außenlandung. Die Wettbewerbsergebnisse:

#### 4-Takt - über 15 cm<sup>3</sup> - 7 Teilnehmer

1. Dressendorfer Helmut	BY	1876	Pkte.
2. Schreiner Axel	BRD	1789	"
3. Stoiber Josef	NÖ	1727	"

#### 4-Takt bis 15 cm<sup>3</sup> - 7 Teilnehmer

1. Stoiber Josef	NÖ	1777	Pkte.
2. Hruby Franz	NÖ	1618	"
3. Zeiner Markus	NÖ	1542	"

#### 4-Takt bis 10 cm<sup>3</sup> - 9 Teilnehmer

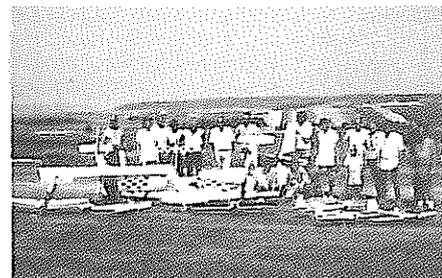
1. Tengg Karl	Krtn.	1596	Pkte.
2. Stoiber Franz	NÖ	1580	"
3. Zeiner Franz	NÖ	1435	"



Die Sieger - von links: Hruby, Schreiner, Dressendorfer, Stoiber, Zeiner Markus, dahinter Tengg und Zeiner Franz



Im Vordergrund die Pitts, N 1:2 und dahinter der Motorspatz und die Transall



Die Teilnehmer nach dem erfolgreichen Wettbewerb

\*

## ROBBE-CUP in BRAMBERG F3C-Helikoptermodellflug

Bericht und Foto von Foto Heinz

Unter den vorgegebenen Regeln der MSO gab es bei Sepp Brennsteiners Verein MFC Wildkogel-Falken am 24./25.8.1985 den ROBBE-CUP 1985.

Das 23 Mann starke Teilnehmerfeld überraschte im Nennungsergebnis sowohl den Veranstalter als auch den Fachreferenten.

Es wurde in allen 3 Klassen geflogen, wobei die Gruppe B der Fortgeschrittenen am stärksten besetzt war.

Begonnen wurde mit der A-Kategorie, in der Josef Brennsteiner gleich im 1. Durchgang seine Hausherrnrechte geltend machte. Die beiden Deutschen Heinisch und Brunner (Freilassing) konnten den WM-Teilnehmer ebensowenig fordern wie Bingel aus Wien.

Lobenswert wiederum die Leistung des Wieners Riedel, der unerschrocken nach kaum einer Saison bereits in der A-Klasse seinen Weg sucht. Die Leistungen des Elektromeisters verdeutlichen, daß mit Fleiß und Mut viel erreicht werden kann und Geld und Hochtechnologie nicht alles ist, was zum Erfolg führen kann.

In der B-Gruppe tummelten sich bereits bekannte Namen. Der Salzburger Moosbrucker (MFC-Salzburg) verewies mit nur 2 Punkten Differenz den bisherigen B-Sieger Plieseis (St.Johann i.P.) auf den 2. Platz. Erstmals sahen wir mit dem Oberösterreichler Ötzlinger ein neues Gesicht auf dem Siegespodest. In dieser Serie vermißten wir die Kärntner und Steirer, ebenso die Vorarlberger und Burgenländer. Die aufgezeigten Leistungen versprechen für die Zukunft eine deutliche Leistungsverbesserung und eine Heranführung in das so wichtige FAI-Programm. In diesem 11 Mann starken Feld der B-Gruppe meldeten bereits einige Starter ihre Anwartschaft ins A-Programm an.



Ö3 Moderator Gotthard Rieger versuchte sich im C-Programm

Auch im C-Programm nannten 7 Piloten und stellten sich den 5 Punkterichtern zum Bewerb. Die Punkterichter Eckmann, Wüstenberg, Schneeberger, Tureczek und Maurer mußten ihre Stoppuhren niemals länger als 3 Minuten laufen lassen, denn so schnell waren die sogenannten Anfänger am Werk. Mit Gasser aus St. Johann i.P. entpuppte sich nach Pörttschach ein überlegener Seriensieger, der hoffentlich bald ins B-Programm überwechselt wird. Mit Stanger aus Brixen rekrutierte diesmal Tirol den 2. Platz, gefolgt von Hartl vom MFC-Condor.

Gotthard Rieger war zweifelsohne der Star der Runde. Der bekannte Ö3 Moderator verstand es blendend, sich und den Helicopter gut über die Runden zu bringen. Auch er lernte erst heuer bei Brennsteiner den Modellhelicopter zu fliegen. Rieger fliegt nach wie vor sein Anfängermodell mit Hula-Reifen und zeigt damit neuerlich auf, daß überdimensionierter Aufwand nicht die Formel allen Erfolges sein muß.

Deshalb richten wir neuerlich den Aufruf an die vielen österreichischen Modellhelicopterflieger, endlich aus der Anonymität herauszutreten und es dem Radiosprecher gleich zu tun! Vielleicht hilft da der ÖSTERREICH-POKAL, der erstmals 1986 ausgetragen werden soll.

Bramberg war mit seinen 23 Teilnehmern ein Gradmesser für die Zukunft im Modellhelicoptersport und zeigt den richtigen Weg nach oben. Schön wäre es, wenn bald alle Bundesländer mit Piloten die Nennungs- und Ergebnislisten füllen würden.

Abschließend gebührt nochmals dem Generalsponsor Robbe und den vielen sympathischen Helfern ein ehrliches Dankeschön, und es ist zu hoffen, daß dieser Bewerb ausbaufähig bleibt.

### Die Ergebnisse:

#### A - Programm

1. Brennsteiner J. MFC Wildk. 3099
2. Kreindl A. Regensburg 2516
3. Brunner A. Freilassing 2299
4. Heimisch 2051, 5. Riedl 1795, und
6. Bingl 1229 Punkte.

#### B - Programm

1. Moosbrucker R. MFC Salzburg 281
2. Plieseis M. LSV St.Johann 279
3. Ötzlinger R. SFC Ried 244
4. Pettermann 233, 5. Schiefer 220,
6. Böhm 218, 7. Jöbstl 186, 8. Dünnes 183,
9. Böhm 170, 10. Dünnes H. 66,
11. Schmiedl 34 Punkte.

#### C - Programm

1. Gasser A. LSV St.Johann 2000
2. Stanger A. Brixental 1517
3. Hartl H. MFC Condor 1283
4. Helpferer 1229, 5. Rachbauer 1091,
6. Schatz 961 und 7. Rieger 867 Punkte



Die Sieger in der FAI-Klasse - Programm A: 1. Brennsteiner, Kreidl und 3. Brunner



Die Sieger im B-Programm: 1. Moosbrucker, 2. Plieseis und 3. Ötzlinger



Die Sieger im C-Programm: 1. Gasser, 2. Stanger und 3. Hartl

\* \* \*

# MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN

HERBSTSTRASSE 63

TEL. 0222/92 46 90



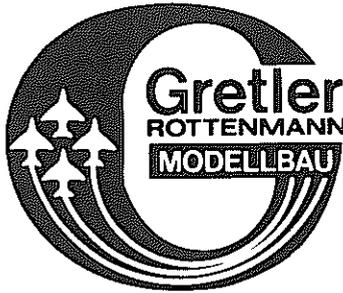
Ges.m.b.H.

## 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)		



## Sonderaktion

von ca. 200 Modellbaukästen  
zu stark reduzierten Preisen bis 28. 2. 1986  
Bitte rufen Sie uns an: 03614/22 80  
Post- und Bahnversand

## GEITNER - GFK - MODELLBAU Voll-Gfk-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche

### DIE ERFOLGSSERIE...

- OPAL:** DER Hochleistungssegler für jeden Wind und jedes Wetter. Spw. 2,80 m, Flügelfläche 57 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht ca. 2200 g. Profil Eppler 205. Ob Parterreakrobatik am Hang oder Thermik-schnüffeln in der Ebene — der OPAL überzeugt in allen Bereichen.
- STARBIRD:** DIE F3B-Kampfmaschine: Spw. 3,10 m, Flügelfläche 70 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht ca. 2800 g, Profil HQ 2/9 mod. Herr Wolfgang Zach wurde mit diesem Modell Österreichischer STAATSMEISTER 1985 in der Sparte F3B!!!
- MINI STARBIRD:** DAS F3B-Wettbewerbsmodell: Spw. 2,60 m, Flügelfläche 57 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht ca. 2200 g, Profil HQ 2/9. Zahlreiche Siege und gute Plazierungen bei regionalen F3B- und RC IV-Wettbewerben bereits im ersten Jahr nach Erscheinen sprechen für sich.
- SPEED ASTIR:** Semi Scale Modell, Spw. 3,20 m, Flügelfläche 55 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht ca. 2300 g, Profil E 374.
- KARO-AS:** In neuer Technologie, verbesserter Rumpf, geteilte Tragflächen, Spw. 210 m, Flügelfläche 46 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht ca. 1800 g, Profil E 180. Das Spitzenmodell für den Hangflug.
- Weiße und hochfeste Gfk-Oberfläche;
  - sämtliche Ruder spaltfrei angelenkt;
  - ausreichend Festigkeit für F3B-Anforderungen;
  - gutmütige Flugeigenschaften, erstklassige Flugleistungen und problemloses Handling;
  - Lieferung als Fertig- oder Fastfertigmodell möglich;
  - durchdachtes Programm; angemessene Preise.

Unsere ausführliche Produktinformation 1986 erhalten Sie gegen öS 40,—.

Hersteller und Vertrieb in Österreich: Modellbau GEITNER, 8911 ADMONT 54, Telefon 03613/20 6 84

SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO

**modellbau  
pirker**

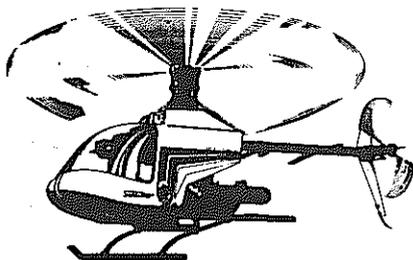
Tel. (0222) 57 31 58

A-1060 Wien,  
Gumpendorferstr. 41

*Schlüter* Servicecenter

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

Modellbau  
**buchgeher**  
LENITA 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

**MODELLBAUCENTER  
MB FINDEISEN**  
TRAUTSONGSTRASSE 1  
1160 WIEN  
TEL. 0222 91 42 00

Weitere  
Bezugsquellen:

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

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



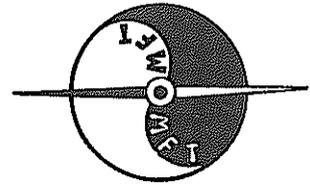
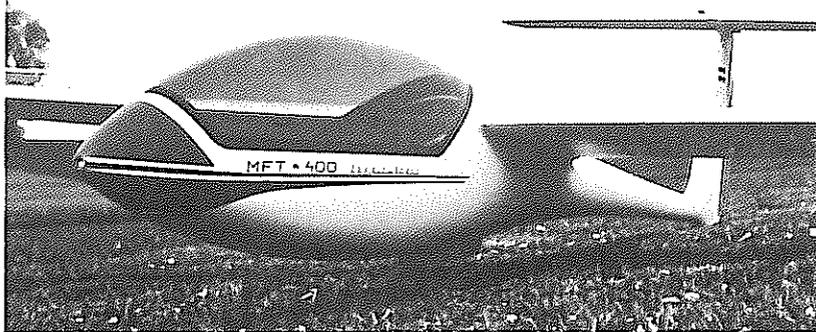
1160 WIEN

BRUNNENGASSE 33

☎ 0222/95 48 225

**SCHÄFER-MODELLE**

# MFT - 400 *lenticularis*



HOCHLEISTUNGS-  
SEGELFLUGMODELL

FLUGFERTIG  
IN KUNSTSTOFFBAUWEISE

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

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

TECHNISCHE DATEN:	SPANNWEITE	4.373	mm	STRECKUNG	20,6	--
	FLÜGELFLÄCHE	92,81	dm <sup>2</sup>	LÄNGE	1.758	mm

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

## **Graupner** NEUHEITEN'86

Auf 64 Seiten im Neuheitenkatalog finden Sie:

### **Fernsteuersysteme**

Microcomputer Expert-System MC-18  
Ausbau-Modulanlage D 14 SSM

### **Segler**

DISCUS 240  
DISCUS 330  
SILENTIUS 86 (7-Zellen E-Antrieb nachrüstbar)

### **Motormodelle mit QUICK-BUILT Fertigrumpf-System**

TAXI 2000  
SUPREME 60

### **Generalvertrieb Heim-Hubschrauber**

STAR RANGER  
BELL 222  
und Mechanik

Neue Tragflächenservos

Räder, 2- und 3-Blatt Luftschauben, Ladegeräte, Flug- und

Fahrtregler, elektronische Zündanlagen für Ein- und Mehrzylinder-Viertaktmotoren

### **Schiffsmodelle**

Rennboot ARROW (f. HYDROSPEED E- u. V-Antrieb)  
HYDROSPEED Doppelantriebe mit Wechselgetriebe  
Krabbenkutter CUX 28 (Maßstab 1:22)  
7 Historische Kleinmodelle

### **Elektro-Buggy Modelle**

PEGASUS  
OPTIMA

### **Off-Road-Buggys für Verbrennungsmotor**

GEPARD 1 FWD (mit Frontantrieb)  
Integra 4 WD VANNING

Neue OS RC-Car Hochleistungsmotoren für Wettbewerbs-einsatz

Neuheitenkatalog N 86 im Fachhandel gegen Schutzgebühr sofort erhältlich.

JOHANNES GRAUPNER D- 7312 KIRCHHEIM/TECK

## ELEKTRO-FLUG – Modellsport der Zukunft

Erfolgsmodell 1:  
**AEROFly**  
Spannweite ca. 2550 mm  
Fluggewicht ca. 1650 g  
Antrieb mit 8 Zellen

Erfolgsmodell 2:  
**Elektro-CAT**  
Spannweite ca. 1750 mm  
Fluggewicht ca. 1500 g  
Antrieb mit 7 Zellen

**aero-  
naut**

Weitere Informationen und  
techn. Daten im großen »aero-naut«-  
Katalog mit über 260 Seiten, erhältlich im  
Fachhandel oder direkt gegen Voreinsendung  
von DM 12,80 (einschl. Porto) in Briefmarken von  
»aero-naut«-Modellbau, Postf. 384, 7410 Reutlingen.

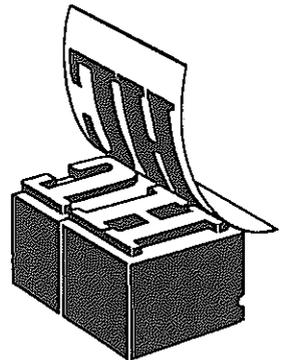
B U C H - U N D  
O F F S E T D R U C K E R E I

*Josef Haberditzl*

GESELLSCHAFT M.B.H.

**92 23 95**

STURZGASSE 40  
A-1150 WIEN XV



# Airfly-Modelle

im Alleinvertrieb von:

# Hobby Shop

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

### KLEINER KURIER

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 570 mm  
In original offener Standard-Bauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan  
GK 705 Werkstoffpackung  
GK 805 Baukasten



GK Baukästen mit 8 als erster Bestellnummer sind im Karton, komplett, mit Bauplan und Klebstoff.  
GK Werkstoffpackungen mit 7 als erster Nummer sind in Nylonsackerl ohne Bauplan verpackt.

## Segelflugmodelle

### STORCH

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 580 mm  
Segelflugmodell, papierbespannt, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 606 Bauplan  
GK 706 Werkstoffpackung ohne Bespannpapier  
GK 806 Baukasten, komplett, mit vorgedrucktem Balsaholz und Sperrholzteilen, Bespannpapier, Klebstoff.



### LEHRLING

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 570 mm  
In original Standard-Vollbauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan  
GK 704 Werkstoffpackung  
GK 804 Baukasten



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



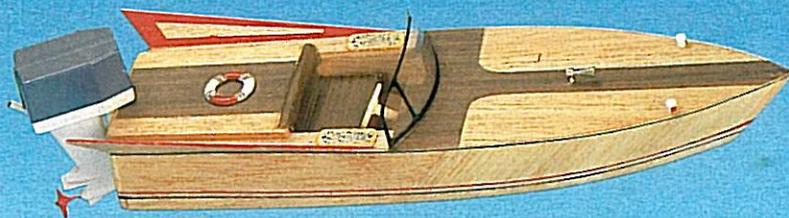
modellbau  
wien

# Schiffe



## SEGELBOOT- MODELL

- Länge 460 mm  
Höhe 630 mm  
GK 694 Bauplan  
Werkstoffpackung ohne Plan  
+ Beschlag + Kiel  
GK 794 Beschlagsatz:  
Segel, Ruder, Takelschnur  
usw.  
GK 794 K Kunststoffkiel und Ballast  
Baukasten komplett, mit  
GK 894 Bauplan, Beschlag, Kiel  
und Klebstoff usw.



## AUSSENBORD- MOTORBOOT

- Länge 380 mm  
Breite 110 mm  
GK 693 Bauplan  
Werkstoffpackung ohne  
Plan und Beschlag  
GK 793 Beschlagsatz:  
Poller, Lenkrad,  
Rettungsring usw.  
GK 893 Baukasten:  
vorgedruckte Balsaholzteile,  
komplett, mit Beschlagsatz  
und Klebstoff usw.