

9/10

86

PROP



Unser F3B-TEAM
ist EUROPAMEISTER

Graupner | JR

Das perfekte Modulsystem

D 14 SSM

8-/14-Kanal-Set in AM/SSM
Best.-Nr. Frequenzband
4527 27 MHz
4535 35 MHz
4540 40 MHz

FM 4014

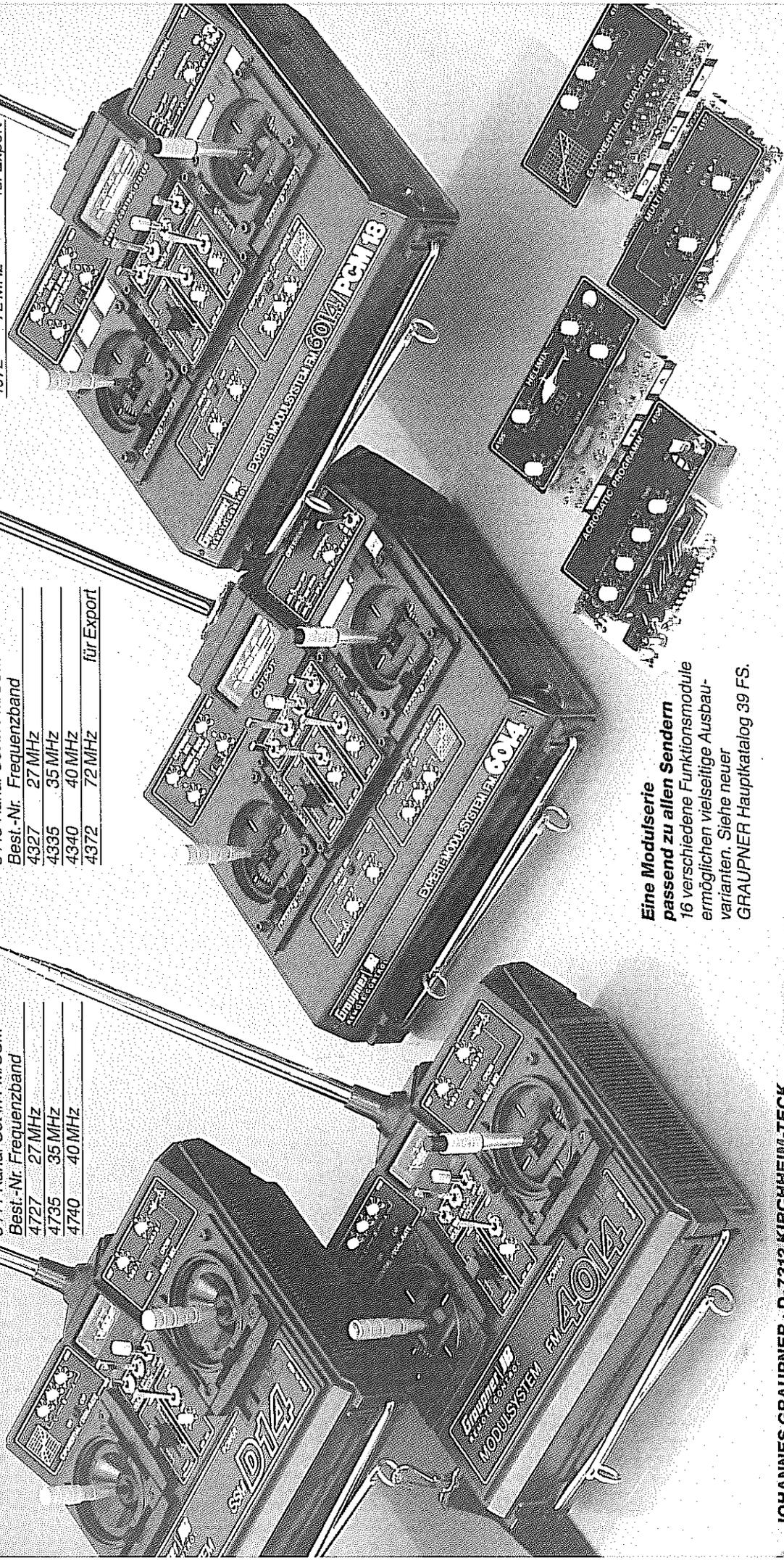
8-/14-Kanal-Set in FM/SSM
Best.-Nr. Frequenzband
4727 27 MHz
4735 35 MHz
4740 40 MHz

FM 6014

8-/18-Kanal-Set in FM/SSM
Best.-Nr. Frequenzband
4327 27 MHz
4335 35 MHz
4340 40 MHz
4372 72 MHz für Export

FM 6014/PCM 18

8-/18-Kanal-Set in FM/PCM
Best.-Nr. Frequenzband
4027 27 MHz
4036 35 MHz
4040 40 MHz
4072 72 MHz für Export



**Eine Modulerie
passend zu allen Sendern**
16 verschiedene Funktionsmodule
ermöglichen vielseitige Ausba-
varianten. Siehe neuer
GRAUPNER Hauptkatalog 39 FS.

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt

9/10 - 1986

BSL Edwin Krill	3
Leserbriefe	4
Es berichten die Fachreferenten: Ing. Ernst Reitterer - F1B	7
Dr. Georg Breiner Test's für den Hobbyflieger: STANDARD LIBELLE von Wanitschek...	8
OKAY von Rödel	9
TAXI 2000 von Graupner	11
DRIFTER von Robbe	12
SIMPLEX von GT - Models	14
BEAM von Modellbau Caha	15
L 60 Brigadyr von Brabec	16
SNARK von RPM	17
Pitch - aktuell	18
Im Schaufenster	19
Die Oldtimer - Ecke	24
WETTBEWERBSBERICHTE	
Weltmeisterschaft F4C	25
Europameisterschaft F1E	29
2. Europa-Cup F1E	31
Europameisterschaft F3B	34
Internationale Wettbewerbe	
22. Igo Etrich Wanderpokalfliegen	40
Nationale Wettbewerbe	
2. Burgstadt Friesach-Pokalfliegen und Kärntner LM in RC/MS	43
3. Int.Modellsportwoche in Pörschach ..	44
17. Innviertler Wanderpokalfliegen mit internat. Beteiligung in RC III + F3A	45
Neues aus dem Osten - Burgenland	47
NÖ - Cup in RC/MS	48
Nat. Hangflugwettbewerb RC-H des MFC-Bergfalke	49
1. Nat. RC - Hangfliegen am Daxlueg ...	49
Niederöstr. LM in F1E, F1A, RC/MS	51
Offene Wiener ASKÖ-LM in RC III	52
6. Mühlviertler Wanderpokal in F3E	53
Freiflieger in München	54
MODELLBAU AUSSTELLUNGEN	
Flugmodellausstellung in Wr. Neustadt ...	54
Flugmodellausstellung in Bleiburg	55
8. Internat. Modellflugtag in Wr. Neustadt	55

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

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

Redaktionelles



Lieber Leser !

Eigentlich hätte prop rein planmäßig schon eine Woche früher erscheinen sollen und danach noch zwei Nummern 11 und 12. Nun, dieser Wunsch ist nicht in Erfüllung gegangen. Erstens war es im Zeitdruck der vielen Wettbewerbe und Veranstaltungen nicht möglich, den redaktionellen Mehraufwand zu bewältigen, und zweitens hätte uns eine zusätzliche Nummer finanziell zu stark belastet. Schade, es wäre halt zu schön gewesen. Es muß also auch für die nächste Zukunft bei 6 Nummern pro Jahr bleiben.

In dieser Nummer konnten wir aber trotzdem alle liegengebliebenen Wettbewerbsberichte aufarbeiten, und auch sonst sind nicht mehr viele Manuskripte da, die aufgearbeitet werden müssen. Dafür ist aber prop wieder sehr dick geworden.

Von unserer letzten Nummer sind wieder an die 20 Exemplare zurückgekommen, mit dem postalischen Vermerk: "verzogen". Es ist nicht zu glauben, wieviele Menschen so Monat für Monat verziehen, und genauso unglaublich ist es, daß der Umzug nicht bekanntgegeben wird. Da wird dann einerseits geklagt, daß man prop nicht erhalten hat, und andererseits häufen sich in der Redaktion die zurückgekommenen Hefte. Wir haben festgestellt, daß in vielen Fällen Nachsendeaufträge bei der Post nichts nützen, da offenbar Zeitschriften nicht nachgesandt werden. Wir bitten daher, jeden Wohnungswechsel der Redaktion sofort bekanntzugeben, damit keine Verzögerung in der Zusendung von prop eintritt !

Zu den einzelnen Wettbewerbsberichten erhalten wir oft Fotos, die auf der Rückseite mit einem Stempel versehen sind, beziehungsweise mit einem Filzschreiber beschriftet wurden. Übereinandergelegt, werden Stempel beziehungsweise Schrift auf der Bildseite des darunterliegenden Bildes abgedruckt. Und es ist bestimmt nicht sehr schön, wenn im Gesicht eines Wettbewerbers oder Obmannes der Vereinsstempel pickt. Bitte verwenden Sie zur Beschriftung oder Kennzeichnung keinen Stempel oder Filzschreiber, oder überzeugen Sie sich, daß auch alles richtig getrocknet ist.

Wir bitten Sie auch weiterhin, von der Möglichkeit von Leserbriefen eifrigst Gebrauch zu machen, denn nur durch diese Aktivität ist es möglich, Leben in eine Zeitung zu bringen.

Die Redaktion

Unsere Landesbank **HYPO BANK**  präsentiert

MODELLBAU '86

**HOBBY
BASTELN
ELEKTRONIK**

**WIEN - Messepalast
30. Oktober - 2. November**



MODELLBAU '86





Liebe Modellflugfreunde !

Nun ist die Wettbewerbssaison bald wieder vorüber. International gesehen war die zweite Jahreshälfte für unsere Weltmeisterschafts- und Europameisterschaftsteilnehmer sehr erfolgreich. Vorweg unsere neuen Weltmeister im Elektroflug. Wir gratulieren dem neuen Weltmeister Rudolf Freudenthaler und unserer Weltmeisterteam Freudenthaler, Hauer und Kirsch recht herzlich zu ihrem herrlichen Erfolg. Der Bericht, der gerade in der Druckphase dieser Nummer in der Redaktion einging, folgt in der nächsten Nummer.

Die F3B - Flieger waren bei der Europameisterschaft in Israel sehr erfolgreich. In der Einzelwertung erzielte Karl Wasner jun. den 3. Platz, und in der Mannschaftswertung wurde unser Nationalteam mit Wasner, Aichholzer und Meissl Mannschaftseuropameister. Ein ausführlicher Bericht ist in dieser Nummer.

Recht erfolgreich war auch unser einziger EM - Teilnehmer für Hubschrauber, Staatsmeister Sepp Brennstener. Er belegte den 4. Platz. Leider fehlen uns alle näheren Angaben und ein Bericht des Mannschaftsführers.

Aber auch unsere Freiflieger schnitten teilweise gut ab. Bei der Freiflug-EM in Rumänien erzielte Franz Wutzl den 4. Platz (!) in F1B, und Reinhard Truppe belegte in der Motorklasse F1C im Stechen den 9. Platz. Bei unseren Seglern in F1A langte es diesmal nur für die Plätze 38, 54 und 56. Sie wurden garantiert weit unter ihrem Wert geschlagen. Ein kurzer Vorbericht erreichte uns ebenfalls in der Druckphase dieser Ausgabe. Ein vollständiger Bericht folgt in der nächsten Nummer.

Prop gratuliert allen, die an diesen schönen Erfolgen beteiligt waren recht herzlich. Wir sind stolz auf Euch !

Staatsmeisterschaften 1986.

Die noch ausstehenden Staatsmeisterschaften wurden erfolgreich abgeschlossen.

In Kraiwiesen wurde bei herrlichem Wetter die STMS in der Klasse RC/MS ausgetragen. Von den 41 gemeldeten Teilnehmern waren nur 33 erschienen. Neuer Staatsmeister wurde wieder einmal Franz Glöck vom MFC-Salzburg. Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Nummer.

Die Wiederholung der Staatsmeisterschaft im Hangflug F1F wurde in der letzten Septemberwoche wieder auf der Gerlitze in Kärnten ausgetragen. Leider ist mir über die Veranstaltung noch nichts Näheres bekannt, als daß das Wetter wieder schlecht war, und daß der neue Staatsmeister Alfred Hubmann vom ASKÖ Köflach heißt. Ergebnisliste und Bericht sind leider noch nicht bei der Bundessektion eingelangt. Prop gratuliert ebenfalls den neuen Staatsmeistern recht herzlich zu ihren Erfolgen.

Ein neuer Weltrekord für Österreich.

Unser vielfacher Weltmeister, und Paradedflieger, Hanno PRETTNER, hat einen Weltrekord und damit auch Österreichrekord geflogen.

In der Klasse F3 - Wasserflugmodelle mit Kolbenmotor (Rekord Nr. 48) erzielte er mit einer Flugdauer von 12 Stunden, 5 Minuten und 13 Sekunden einen neuen Dauerweltrekord und überbot damit den bestehenden Rekord des Russen Y. Zaslavsky von 11 h 2 min 18 s um nahezu eine Stunde. Der Rekord ist bei der FAI eingereicht und bedarf noch der Anerkennung.

Prop gratuliert Hanno Prettner recht herzlich zu dieser großen Leistung.

Unsere Modellflieger haben also wieder einmal gezeigt, daß sie zur Spitzenklasse der Welt zählen.

Bundeslehrgänge 1987

Für die im nächsten Jahr geplanten diversen Lehrgänge (Punkterichter- Funktionärslehrgänge u.a.) haben sich bisher nur wenige Interessenten gemeldet. Ich mache darauf aufmerksam, daß Punkterichter spätestens alle 4 Jahre einen Auffrischungslehrgang absolvieren müssen, sonst verlieren sie die Prüferberechtigung (siehe prop 7/8 - 86, Mittelteil).

Aber auch für alle anderen Lehrgänge fehlen noch die Anmeldungen. Bitte, Anmeldungen rasch nachholen !

Sektionsleitersitzung am 29./30. November 1986

Wettbewerbstermine 1987 !

Die Sektionsleitersitzung findet Ende November in Eugendorf Sbg. statt. Dort sollen u.a. die Wettbewerbs- und Veranstaltungstermine festgelegt werden. Damit eine Vor-Koordinierung erfolgen kann, sind die Termine aller geplanten Wettbewerbe und Veranstaltungen bis spätestens 15. November 1986 der Bundessektion (Generalsekretariat) bekanntzugeben. Dazu gehören vor allem die Termine der Staatsmeisterschaften, internat. und nat. Wettbewerbe und Landesmeisterschaften.

Anträge zur Sektionsleitersitzung:

Eventuelle Anträge müssen ebenfalls bis spätestens 15. November 1986 im Generalsekretariat des ÖAeC einlangen, da sie sonst nicht bei der Sektionsleitersitzung behandelt werden können.

Das wär's wieder für heute !

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächsten Mal

Euer

Edwin Schmitt

Bundessektionsleiter

Leserbriefe



Zu dem anonymen Leserbrief im letzten prop Seite 7, erhielten wir gleich zwei Zuschriften beziehungsweise Stellungnahmen.

Der Brief disqualifiziert sich von selbst! Heft 5/6 -1986 sofort zur Hand genommen und Aufnahme auf der Titelseite mit den Augen geordnet.

Traurige Zeilen von diesem anonymen Schreiber. Wahrscheinlich ein Modellsportler bzw. ein Kritiker mit viel negativer Einstellung. Menschen mit solcher Einstellung gibt es ja viele in unserer Zeit und werden auch von den Medien dazu erzo-gen. Aber dennoch ein "Hoch" zu unserer Zeitschrift "prop". Viele Sportarten in Österreich und auch in anderen Ländern würden froh sein, eine solche Zeitung als ständige Verbindung zwischen Mitgliedern und Verband zu haben. Welche krampfhaftige Hilfe versuchen die diversen Sportarten in den täglichen Zeitungen, Rundfunk und Fernsehen, um an die Öffentlichkeit zu kommen. Als Schreiber kenne ich diese Probleme seit Wiederbeginn des Modellfluges nach dem 2. Weltkrieg. Welche Versuche wurden schon gemacht (ÖMV-Verbandszeitung, im Abziehverfahren, austro-modellflug u.a.), um eine Verbindung zwischen den Modellfliegern und den diversen Klassen herzustellen. Dazu war aber eine positive Einstellung mit festem Glauben an eine Zeitschrift im derzeitigen Sinne notwendig. Es soll jetzt kein Lobeslied von mir gesungen werden, aber BSL Edwin Krill war hier immer ein ständiger Betreiber bzw. Antreiber, um eine Zeitung als Bindeglied aller Modellflieger in Österreich zu schaffen. Dies gelang aber nur, weil Edwin ein ständig positiv und verbindender Denker ist. (Siehe Bericht in Heft 5/6-1986 über den Lehrgang in Hirzenhain bzw. Einrichtung einer Jugendausbildungsstätte für Modellflug in Österreich).

Dazubrauch ich nicht anonym zu bleiben!

Ich bin ständiger Leser vieler Fachzeitschriften die es im Handel gibt. Wer kann da eine solche Verbindung von Modellfliegern zu Modellfliegern feststellen? Sind doch die geschäftlichen Interessen in diesen Zeitschriften in den Vordergrund gestellt, um Verdienste zu erreichen. Dies ist nur eine Feststellung von mir. Prop brauchen wir für uns und die Inserate und die Vorstellung von neuen Modellen für unsere Arbeit. Alles andere aber brauchen wir, um unsere Gemeinsamkeit und Freundschaft zu fördern.

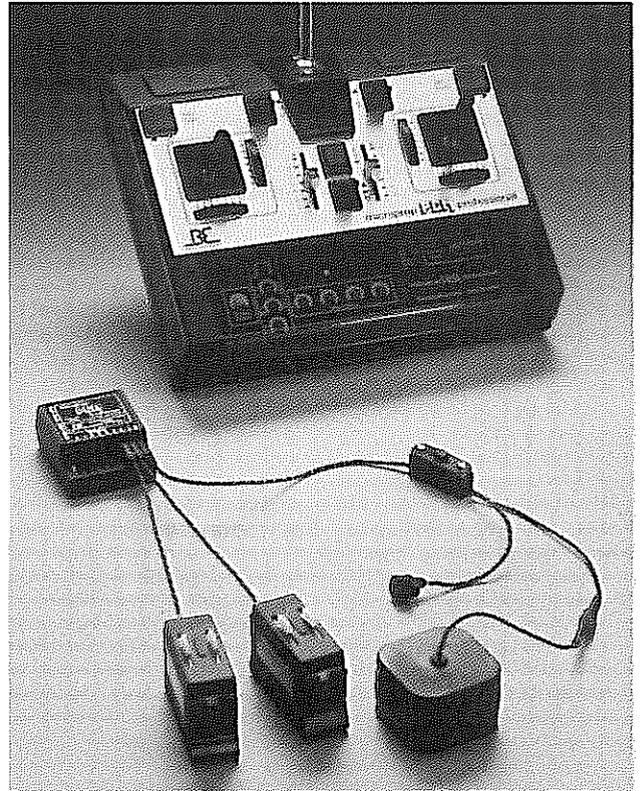
Ich nehme an, daß der anonyme Artikelschreiber ein jüngerer Mensch ist. Es wäre besser gewesen, sich vorher mehr geordnete Gedanken über das Foto zu machen. Ich bin kein Fotoprofi und mache mir beim Betrachten von Fotos Gedanken und nehme an, daß diese schöne Aufnahme mit einem guten Weitwinkel gemacht wurde.

Flugtechnisch würde sonst der Start des Schleppzuges gar nicht gelungen sein. Die anderen Unterstellungen in dem Artikel sind so schäbig, daß sie keiner Erwähnung mehr bedürfen. Dennoch soll dieser Artikelschreiber dem Modellsport erhalten bleiben.

Der Redaktion prop und den Mitarbeitern vielen Dank für die ständig ehrenamtliche Arbeit.

Alfred Haiden
Groß Sierning

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 Kas-setten 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

LESERBRIEFE - Fortsetzung

Sehr geehrter anonymer Kritiker !

Da ich aus Verletzungsgründen an dem erwähnten Wettbewerb selber nicht teilnehmen konnte (mich hatte der Quadro 50 geküßt) war ich nur als Zuschauer dabei. Da ich selber kein Linzer bin, möchte ich gerade als aufmerksamer Beobachter zu Ihren nicht gerade fairen Zeilen einige Bemerkungen machen:

1. Auch ich hatte diesen Start gesehen und glaube sogar, neben dem Fotografen mit einem Super-Tel gestanden zu haben. Um die Verzerrung verständlich zu machen, möchte ich bemerken, daß vom Ende der Piste bis zu dem Baum - Wohnwagen - graues Auto eine Entfernung von 400 m ist.
2. Ein Wettbewerb wird sicher nicht nur durch den Start gewonnen.
3. Die Punkterichter waren sicher eine vorbildlich arbeitende Gruppe, in welcher nicht nur Linzer fungierten. Es steht aber noch immer jedem Club frei, für Wettbewerbe, an denen ihre Mitglieder starten, Punkterichter zu stellen. Der Veranstalter würde sich sicher darüber freuen! Mich selbst hat hingegen die überaus faire Bewertung der Teilnehmer durch die Punkterichter überrascht.
5. Ich glaube mich zu erinnern, daß unser Bundessektionsleiter ständig bittet, gute Titelfotos zur Verfügung zu stellen, damit jede Sparte zum Zuge kommt. Wo sind Ihre Fotos?
6. Wo ein Schlepphaken beim Motormodell bzw. beim Großflieger ist und warum es so ist, weiß wohl jeder.
7. Lieber Unbekannter, wie hätte das Bild aber ausgesehen, wenn etwa der Segler mitten aus dem Baum geflogen käme?

Trotz Ihrer Kritik - ein gutes und gelungenes Foto für die Titelseite.

Alfred Birke
1130 Wien

☆☆☆

Reaktionen auf den Leserbrief von Rudolf Mikulasch in prop 7/8-1986.

Lieber Rudolf !

Zuersteinmal möchte ich Dir beipflichten und Dich in Deiner Meinung unterstützen. Ziel des F3C-C Programmes sollte es doch sein, Hubschrauberpiloten an das B- und später vielleicht auch an das A-Programm heranzuführen. Aber hier klafft, wie Du schon erkannt hast, eine große Lücke. Wird im B-Programm und noch viel kritischer im A-Programm auf eine wirklich saubere und perfekte Ausführung und Genauigkeit der Flugfiguren großer Wert gelegt, zielt das jetzige C-Programm meines Erachtens nur darauf hin ab, so schnell wie möglich eine gewisse Flugaufgabe zu erledigen. Koste es was es wolle!

Wenn ein Pilot auch noch so sauber und exakt seine Landungen in die Kreise plaziert, und wenn er auch noch so ruhig und genau die Stangen umfliegt, hat er, wenn er dabei nicht Kopf und Kragen (und meistens sein Modell) riskiert, nicht die geringste Chance. Ich kann hier nur aus eigener Erfahrung sprechen. Man trainiert Wochen und Monate einen sauberen Schwebeflug und versucht dabei sogar schon einen Schwebeflug M oder einen Außenkreis. Sichtlich zufrieden, dies nach einigen kritischen Flugsituationen gut im Griff zu haben, versucht man dann sein Glück auf einem Wettbewerb. Doch dann kommt meistens die böse Überraschung. Die Piloten auf den vorderen Plätzen reißen ihre Modelle in die Luft, knallen sie auf den Boden und rasen anschließend, meist mit einem Fuß oder besser gesagt Rotorblatt im Grabe um die Stangen, damit sie die Maschine ja ohne Zeitverlust in das mittlere Landefeld bringen. Egal wie !!

fernsteuern

1. Klasse

mit

MULTIPLEX

ROYAL mc
mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der
SUPER-SERIE

Best.-Nr. 35728 35 MHz
Best.-Nr. 35729 40/41 MHz



Begrenzte Auflage mit:

- Namensgravur und folgender Zusatzausstattung:
- 1 zusätzliches Memory-Softmodul nach Wahl
- Jet-Box
- Kreuztrageriemen

Fragen Sie Ihren Fachhändler

MULTIPLEX modelltechnik

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

Gegen
Einsendung
dieses Coupons
bzw. Abgabe bei Ihrem
Fachhändler erhalten Sie ein
Handbuch ROYAL mc

*unverbindliche Preisempfehlung

Unsereiner (Piloten die sich nicht nach jedem Bewerb einen neuen Hubi oder etliche Ersatzteile leisten können oder wollen) landen meist abgeschlagen zurück. Zu alledem müßte das doch nicht sein, denn es ist sicher für alle Beteiligten schöner anzusehen, wenn einer sein Modell sauber durch den Parcours fliegen kann. Auch bin ich und vielleicht auch einige andere nicht bereit, für einen C-Programm Sieg (ohne den man aber wiederum nicht ins B-Programm aufsteigt) mein Modell zu riskieren.

Die Frage ist nun, ob dabei nicht das Interesse am Wettbewerb und der Fortbestand der Klasse F3C leidet.

Darum kann ich Dir, Rudolf, nur beipflichten und wer weiß, vielleicht können wir im nächsten Jahr beide in einem neu gestalteten C-Programm um eine gute Platzierung kämpfen. Mit saubereren, genaueren Figuren und auch nachher noch funktions-tüchtigen Helis.

Für eine Mitarbeit bei der Ausarbeitung des neuen Programmes stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Stefan Jochum
Obmann Stellvertreter des
MSV-Arlberger Adler, Lech

**Staatsmeisterschaft in der Freiflugklasse F1B
- Gummimotorflugmodelle - in Gefahr !
prop 7/8 - 1986**

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer, immer noch an der Spitze in der Klasse F1B bzw. ständig im vollen Einsatz für den Freiflug in Österreich. Auch dem Ernst gebührt hier ein Dank (ist nicht viel).

Aber zurück zur Klasse F1B. Dieses Problem blieb fast bis heute gleich mit der Anzahl der Teilnehmer. Die Höchstteilnehmerzahl dürfte bei einer Staatsmeisterschaft einmal 15 gewesen sein. Vielleicht könnte der Referent den Baukasten

des F1B-Modells "TILKA" nochmals in prop vorstellen mit Bezugsquelle und Preis. Wo bekomme ich Zeitschalter und guten Gummi? Gummi war schon immer das Problem der Wakefield-Flieger. Da die nächste Staatsmeisterschaft wieder in zwei Jahren stattfindet, wäre ein größerer Zeitraum zum Nachdenken und bauen gegeben sein. So könnte ein Entschluß zur Teilnahme in dieser Klasse aus den Reihen der Freiflieger erfolgen.

Die Gummimotorklasse ist noch immer eine sehr interessante und attraktive Klasse. Handwerkliche, geistige und körperliche Anforderungen werden an den Modellflieger gestellt. In dieser Klasse kann man ehrlich vom Modellsport sprechen. Die Frage des Geldes dürfte hier im Vergleich zum RC-Flug nicht im Vordergrund stehen. Ein Übergang von der Klasse F1A zur Klasse F1B ist nur von Vorteil, da viele Erkenntnisse schon als Grundlage dienen. Zugegeben, Wakefield ist eine etwas schwierigere Klasse, aber gerade das könnte doch so manchen reizen, sie zu probieren.

Meine Zeilen sollen dazu dienen, das Teilnehmerfeld in F1B wieder anzuheben. Das große Problem ist nach wie vor, die Jugend zu dieser Klasse hinzu führen. Viele Bemühungen und Anstrengungen wurden schon zu meiner Zeit gemacht, jedoch blieb bisher der große Erfolg versagt.

Sollte sich der Traum von Edwin in den nächsten Jahren erfüllen, eine Jugendausbildungswerkstätte zu errichten, könnte vielleicht auch hier ein Wandel geschaffen werden.

Alfred Haiden

Der eine Wunsch bezüglich des nochmaligen Hinweises für das F1B - Modell Tilka wird schon in dieser Nummer erfüllt. Der zweite Wunsch bezüglich des Jugendausbildungszentrums wird vielleicht schon bald erfüllt werden.

Redaktion



prop richtig lesen - heißt immer informiert sein!

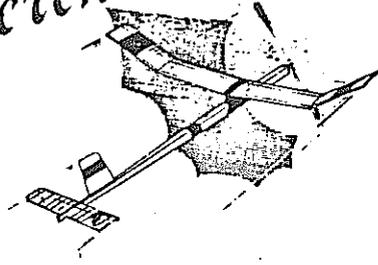
Leckerbissen für die Freunde alter Flugzeuge

In Zusammenarbeit mit einem auf England spezialisierten Reisebüro plane ich eine Flugreise zu den bekanntesten und größten Luftfahrtsammlungen Englands. Es ist geplant neben den Londoner Museen auch die wohl berühmteste Sammlung flugfähiger Oldtimer, die Shuttleworth Collection, zu besuchen. Die Reise wird äußerst straff programmiert sein und ca. 4-5 Tage dauern. Je nach Anzahl der Teilnehmer wird der Preis zwischen S 4500,- und S 6500,- liegen.

Ich möchte alle Interessenten bitten, sich völlig unverbindlich bei der Sektion Modellflug telefonisch oder schriftlich zu melden, damit wir für den Frühjahrstermin 1987 genauer planen können. Es wird sicher nicht so schnell wieder Gelegenheit geben, ein solches Gustostück für Fliegernarren zu veranstalten, und ich bitte, sich zahlreich zu melden.

Dr. Thomas Loebenstein
Fachreferent Scale

*Es berichten
die Fachreferenten*



FREIFLUG

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer



Tilka

"WIR MÜSSEN ETWAS TUN", wie im Bericht über die FREIFLUG - STAATSMEISTERSCHAFT 1986 schon angekündigt, damit in Österreich nicht auch noch die wunderschöne und umweltfreundliche Freiflugklasse F1B dasselbe Schicksal erleidet, wie vor Jahren leider die F1C - Motorfreiflugklasse.

Nun, hiemit wird der Versuch unternommen, aufzuzeigen, wie leicht es heute ist, in die Klasse F1B einzusteigen. Seit einigen Jahren gibt es nämlich einen hervorragenden schwedisch F1B-Baukasten, den jetzt die Firma Modellbaubedarf Stefan Höllein, Filgrammsroth 38, D-8630 Coburg, vertreibt. Der Preis ist niedrig gehalten und liegt in Österreich mit Mwst. (Zoll) knapp unter ÖS 500,-

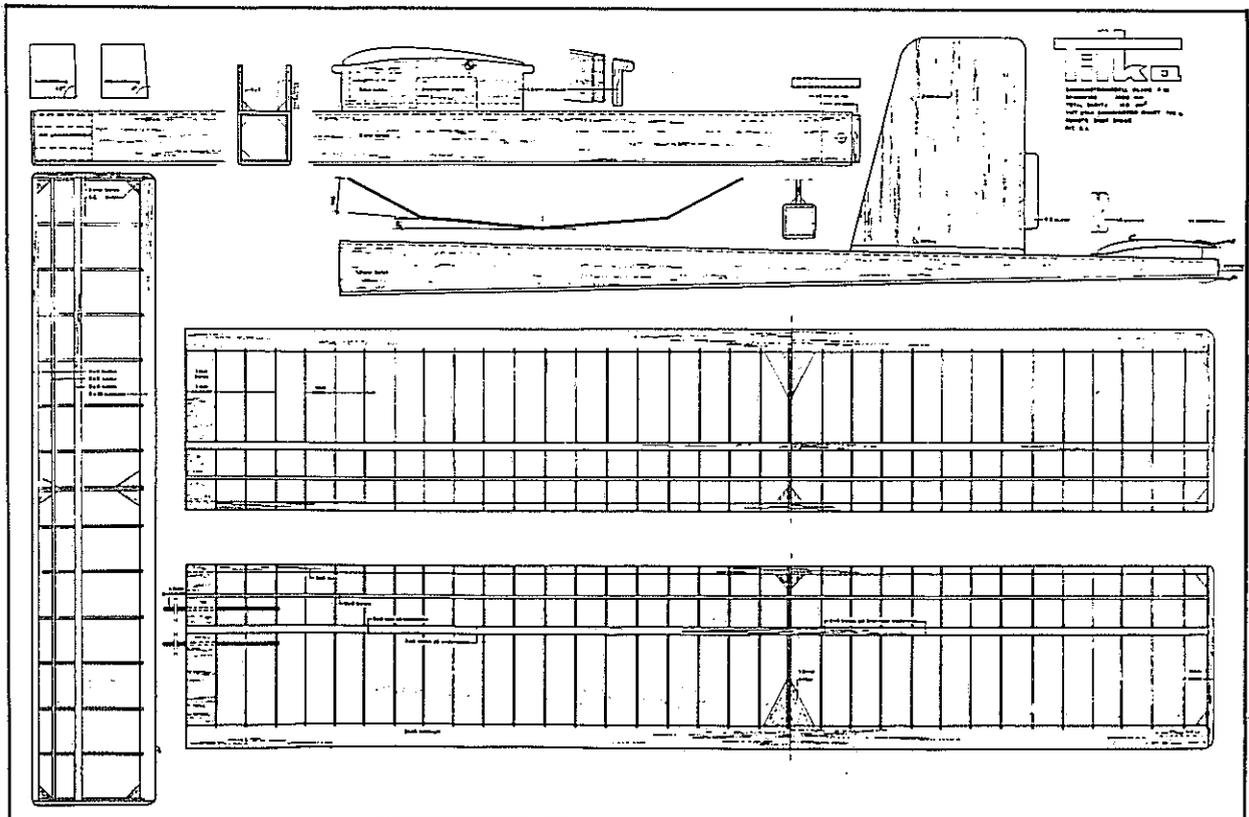
Im Baukasten ist nur bestes und ausgesuchtes Material enthalten, sogar die Luftschraube ist vorgearbeitet, die Ein- und Austrittskanten für die richtige Steigung sind eingezeichnet, und die wich-

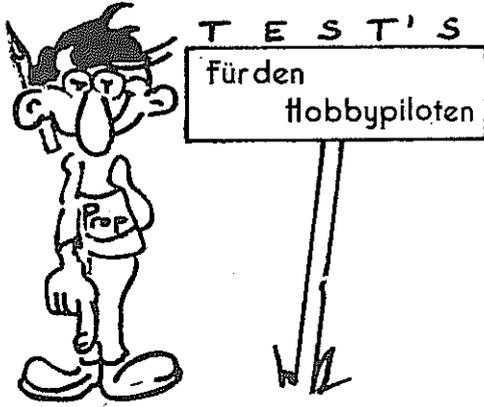
tigen Auslegerbohrungen sind präzise vorgebohrt. Die Antriebsmechanik ist fertiggestellt, dies alles sind nämlich Schwierigkeiten für den Anfänger, aber auch für den Fortgeschrittenen, die durch diese weitgehende Vorfertigung entfallen!

Die Bauanleitung ist schwedisch geschrieben, doch ist eine deutsche Übersetzung mit den dazugehörigen Detailzeichnungen im Maßstab 1:1 auf Anforderung in der Bundessektion gegen Voreinsendung von S 20,- erhältlich.

Sollten sich in unserer zahlenmäßig so starken Modellfliegerfamilie einige bereitfinden, dieses leistungsstarke F1B - Gummimotorflugmodell "TILKA" zu bauen, so hätte sich der Sinn dieser Ausführungen voll erfüllt.

Kontaktadresse: Ing. Ernst Reitterer, Mohrstraße 13
5020 SALZBURG.





geleitet von Dr. Georg Breinet

STANDARD LIBELLE von Wanitschek

Das Modell des schönen Oldtimer-seglers wurde dem Original im Maßstab 1 : 5 nachgebaut. Zur Optimierung der Flugleistungen am Hang und in der Thermik, wurden die Flächen etwas vergrößert. Das sei kurz als Einstieg in den Bau- und Flugbericht gesagt.

Fangen wir mit den Rumpf an! Der bereits weiß eingefärbte GFK-Rumpf ist von sehr guter Qualität. Er wird mit den erforderlichen Bohrungen für die Flächenaufnahme versehen; das Pendelruder für das Höhenleitwerk wird als nächster Schritt eingebaut und dann die Abschlußleiste in die Seitenflosse geklebt. Die beiden Servobretter und die Bowdenzugsführungsrohre werden eingeharzt. Bevor noch das Seitenruder gebaut wird, wird die Kabinenhaube mit dem Kabinenrahmen auf den Rumpf angepaßt und schließlich Haube und Rahmen miteinander verklebt. Hier muß man vorsichtig und vor allem genau arbeiten. Der Kabinen-Cockpitrahmen ist aus ABS und verlangt vom Bauer Geduld. Das Seitenruder ist "watscheneinfach" zu bauen und ich erspare mir deshalb die weitere Beschreibung (siehe Zeichnung).

Nun ran an die Flächen! An die Flügelrohlinge werden zunächst die Nasenleisten angeleimt, die Querruder werden ausgeschnitten. Dann werden die Randbogen und die Wurzelrippen angeklebt. In meine Flächen wurden Störklappen eingebaut (empfehlenswert!) und diese vorher entsprechend eingepaßt. Alles wird sauber ver-

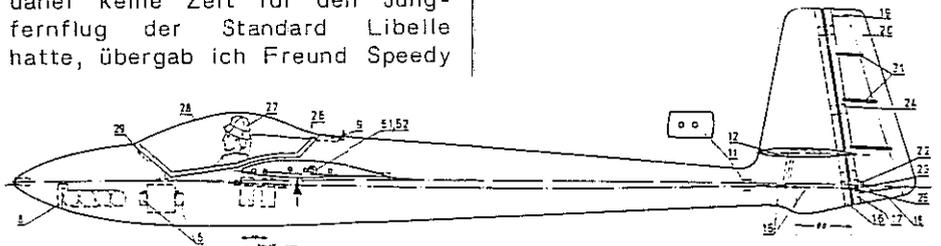


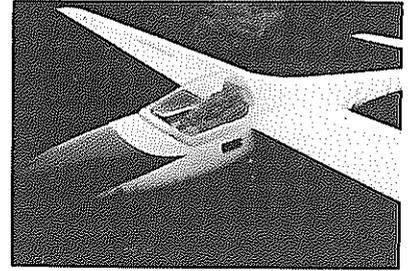
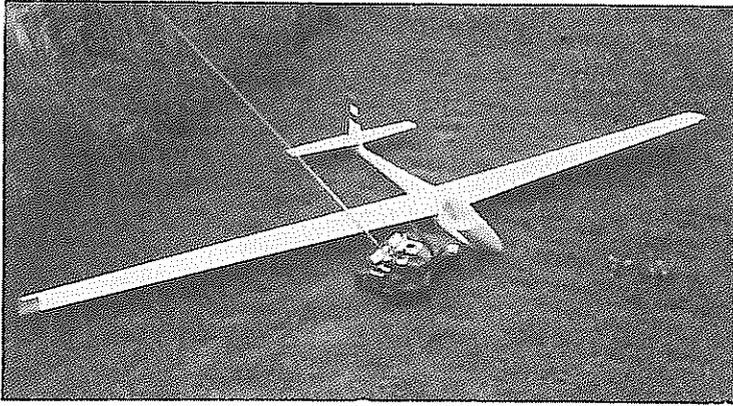
schliffen. Das Höhenleitwerk: auch hier haben wir beplankte Styro-Fertigteile, an denen Nasenleisten, Randbogen und Wurzelrippen anzukleben und zu verschleifen sind. Zur Gewichtersparung sind die Höhenleitwerkshälften mit Ausfräsungen versehen.

Das wäre in "dürren" Worten einmal die Bauinformation. Zum Finish möchte ich noch bemerken, daß der Rumpf in der "Urfarbe" belassen wurde, Flächen und Leitwerk wurden mit Folie bebügelt. 4 Stück Rudermaschinen der Type Webra S 10 wurden im geräumigen Rumpf "versenkt" und zwar je 1 Stück für Höhe, Seite Querruder und Störklappen. Nach ich beruflich verhindert war und daher keine Zeit für den Jungferflug der Standard Libelle hatte, übergab ich Freund Speedy

den Vogel mit doch gemischten Gefühlen. Nach meiner Rückkehr, ich war auf Dienstreise, übergab mir Speedy einen heilen Segler - ein Wunder war geschehen - und einen Flugtest, der jetzt folgt:

- o Schwerpunkt vom Hersteller angegeben: ok
- o Ruderausschläge: bei Querruder gut, Seitenruder ok, bei Höhenruder geringer halten.
- o Bei ruhiger Wetterlage problemloses Fliegen, jedoch immer etwas mit Speed (kein Anfängermodell)
- o Abreißverhalten unkritisch
- o Bei stärkerem Wind Erhöhung des Fluggewichtes vorteilhaft
- o Bei Speed-Fliegen nicht übertreiben, da Tragflächen zu





TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	3100 mm
Länge	1320 mm
Fluggewicht	ca. 2120 g

Fernsteuerung	Höhe, Seite, Querruder, Stör- klappe, Schlepp- kupplung möglich
---------------	--

Ladenrichtpreis ca. S 3.000,--

weich. Tragflächenhalterung nicht ausreichend (nach einigen Speed-Flügen sah man bereits die Holme durch die Beplankung durchscheinen). Dadurch auch nur bedingt hochstartfähig.

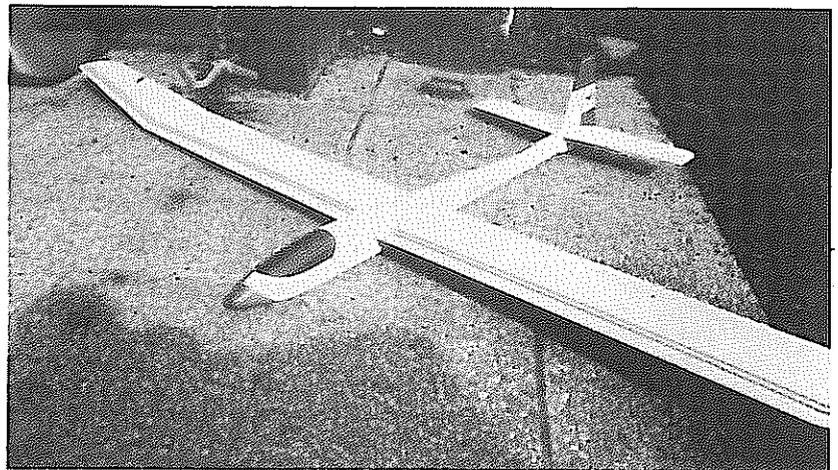
- o Landehilfe (Störklappen) gute Wirkung und richtig dimensioniert. Kein "Nachdrücken" erforderlich.

Zusammenfassung: Gemütlicher Semi-scale Segler für Sonntags-

und Genußflieger. Für RC IV-Einsätze geeignet und auch am Hang bei mittlerer Windgeschwindigkeit ein netter Flieger mit hervorragendem Aussehen.

Ergänzend dazu: die Baukastenqualität ist sehr gut und die Bauanleitung mit "Montage"-Zeichnung für den fortgeschrittenen Modellbauer als ausreichend anzusehen.

«OKAY» von Rödel



Ein "wohlgeformtes" Segelflugzeug ohne großes Vorbild ist der "Okay" von Rödel. Interessant ist der Aufbau des Modells: er besteht aus einer abnehmbaren GFK-Rumpfspitze, welche auf einen senkrecht stehenden Sperrholz-Längsspannt aufgeschoben wird. Der "Rumpffrest" ist aus Balsa. Durch diese abnehmbare Rumpfspitze kann man beispielsweise einen Segler zum Elektrosegler machen, indem man ganz einfach die Spitze austauscht, daß heißt, man hat also insgesamt 2 Rumpfspitzen.

Mein Testmodell wurde nur in der reinen Seglerversion gebaut.

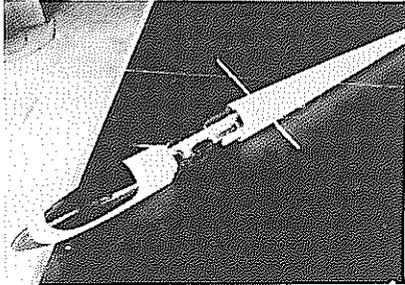
Zum Baukasten zunächst ein paar Sätze: Holz gibt es hier in jeder Menge. Die Qualität ist wirklich sehr gut, auch die Stanzungen und selbst die Härte des Balsaholzes war praktisch immer gleich. Die GFK-Rumpfspitze, die weiß eingefärbt ist, liegt im Baukasten ebenso drinnen, wie der Flächenverbindungsgrundstab aus GFK, alle Kleinteile, zwei Baupläne und ein Blatt mit einer riesigen Explosionszeichnung und der Bauanleitung.

Der Okay ist nicht in ein paar Stunden fertig, da dies ja kein Fertigmodell ist. Der Baukasten ist wieder einmal etwas für einen kleinen Balsa- und Sperrholzwurm. Eines muß man aber Herrn Rödel zugestehen: aufgrund der einfachen Konstruktion des Modells kann hier schon ein leicht fortgeschrittener Anfänger "zupacken" und ist, meiner Meinung nach, bestimmt in der Lage einen Okay zu bauen, der okay ist.

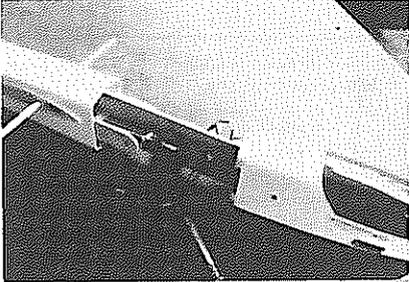
Den Bau selbst möchte ich ein wenig beschreiben: der Rumpf ist, bis auf die GFK-Rumpfspitze, eine einfache Kastenbauweise. Selbstverständlich muß man genau arbeiten. Dies gilt aber, liebe Fliegerkollegen, doch für alle Modellbaubereiche. Beim Schleifen

des Rumpfes freut sich bestimmt die "Mutti", denn es staubt ganz ordentlich. Tragflächen- und Leitwerke werden auf einem ebenen Baubrett aufgebaut. Die Flächen werden zweiteilig (Innen- und Außenflügel) erstellt. Erst nachdem die beiden Teile fertiggestellt sind, werden sie miteinander verklebt. Das Höhen- und Seitenleitwerk ist bald fertig, da dies eine reine Stegbauweise ist.

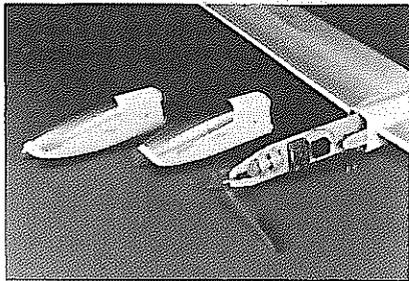
Der Einbau der RC-Anlage geht so vor sich, daß Servos, Empfänger und Empfängerakku seitlich des Rumpf-Längsspanntes mit doppelseitigem Klebeband befestigt werden. Das ist alles (wichtig: Teile entfetten!). Der Okay wurde mit Folie bebügelt,



Die abnehmbare Rumpfspitze



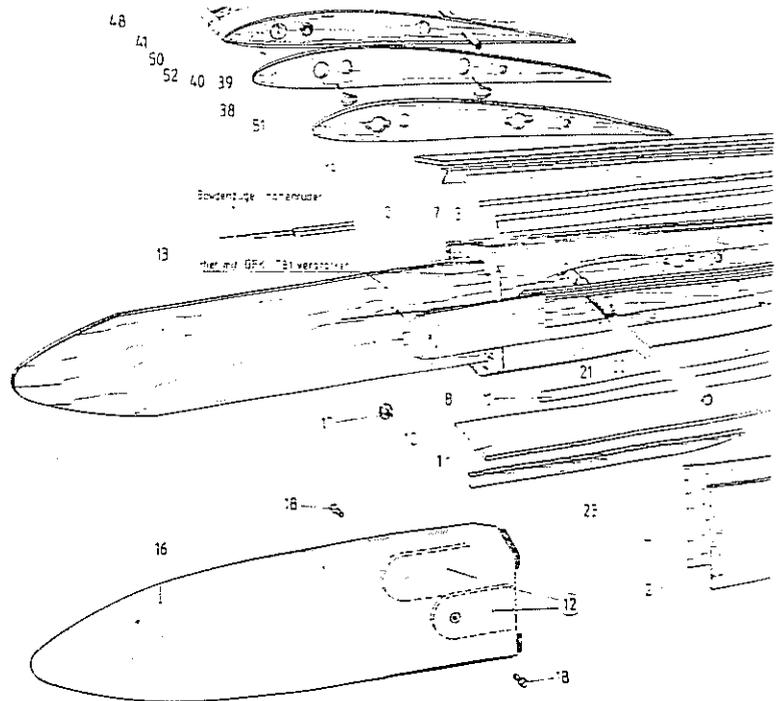
Servobefestigung



OKAY als Elektrosegler

auf die weiße Rumpfspitze eine Kabine d'raufgemacht und fertig war man für den ersten Start. Um in die Höhe zu gelangen, hatte ich einen alten Carrera-Motoraufsatz auf den Okay "zurechtgeschnitten". Gleich vorne weg: fliegerisch ist der Okay vollkommen unproblematisch. Er ist ein Zweiachs-Anfängersegler, der nicht nur von der Optik her paßt, sondern auch langsam fliegt und nicht gleich über diese oder die andere Flächenspitze ins Nirwana abkippt. Durch die

In der Explosionszeichnung ist der Rumpf-Längsphant un die abnehmbare Spitze deutlich zu erkennen.



doppelte V-Form ist die Gutmütigkeit gewährleistet. G'scheit ist auch, daß die beiden Flächen mit 2 Gummibändern, eines vorne (Richtung Nasenleiste) und eines rückwärts, befestigt sind. Durch den GFK-Rundstab wird daher eine sichere und doch elastische Flächenverbindung hergestellt.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß der Okay ein Kombiflugzeug darstellt (Segler, Elektrosegler, und Motorsegler), welches sehr hübsch aussieht und einfach zu fliegen ist. Der aus den ersten "Greenhorn"-Schuhen herausgestiegene Modellbauer wird den Okay ohne Probleme bauen

und bereits der Anfänger fliegen können. Die Qualität des Baukastens bekommt die Note sehr gut, da das Holz und das übrige Material dem höheren Standard zuzurechnen sind.

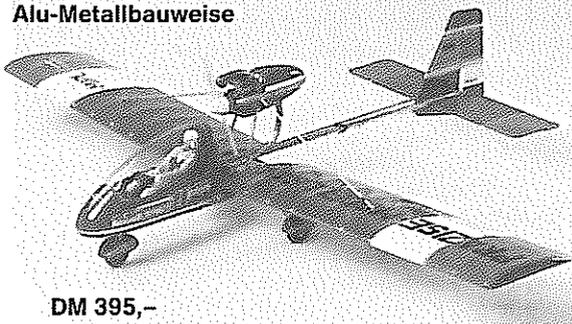
TECHNISCHE DATEN:

Spannweite 2850 mm
Länge über alles 1410 mm
Gewicht ca. 2000 g
Profil E 193

Fernsteuerung Seite, Höhe

Ladenrichtpreis ca. S 2.500,--

Alu-Metallbauweise



DM 395,-

Silver-Bird Komplett-Bausatz - Metallbauweise

Kein Staub, kein Schmutz, nur Montage- und Klebearbeiten

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



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

Präzise Modellbau

8501 Allersberg
Neumarkter Straße 28
Telefon 091 76 / 2 01

Neuheiten



Weekend Flyer Komplett-Bausatz

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

Grasmücke Komplett-Bausatz

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

TAXI 2000

von Graupner



Mit dem "Ur-Taxi" lernten hunderte das Fliegen. Der große Bruder dieses bewährten Anfängerflugmodells wurde heuer in Nürnberg erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

Zuerst möchte ich eine kurze Beschreibung des Modells in allgemeiner Form geben, bevor ich über den Bau selbst berichte.

Das TAXI 2000 ist für eine Steuerung über Seite und Höhe vorgesehen, kann aber auch mit Querruder und Landklappen gebaut werden. Für den Antrieb reicht bereits ein 10 cm³ Viertakter bzw. ein Zweitakter mit 8 cm³ Hubraum. Die Grenze nach oben liegt bei beiden Motoren bei etwa 13 cm³.

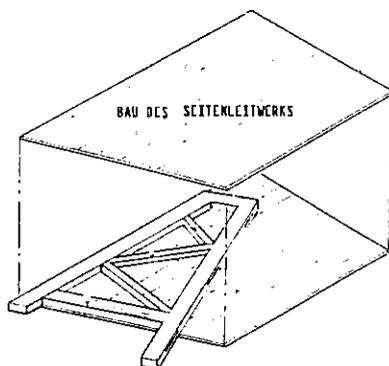
Nun zum Bau des Taxi:

Der Baukasten beinhaltet einen aus Sperrholz und Balsa super aufgebauten Rumpf mit eingebautem Motorspant. Das war eine echte Novität, und noch dazu ist die Nut in den Fensteröffnungen entsprechend der Materialdicke des Fensters bereits passend ausgefräst. Weiters finden sich zwei Flächenhälften (balsabepflankten Styroflächen), Bauteile aus Holz für das Leitwerk (die Flaps sind bereits aus profiliertem Balsa), gestanzte Fenster und Windschutzscheibe aus blauem Astralon, Radverkleidungen aus ABS, Kleinteile, Abziehbild und "Montageplan". Um das Modell fertig bauen zu können, finden Sie die restlichen "Trümmer" (natürlich ohne Motor, Tank und RC-Anlage) in einem eigenen Beschlagnsatz (Räder, klemmbare Gewindebuchsen, Ruderhörner etc.).

Der u.a. erwähnte "Montageplan" ist eine Bauanleitung, die in Baustufen den Bau des Taxi 2000 gewährleisten soll. Dazu wird bemerkt, daß, wenn man sich an die entsprechenden Anweisungen hält, keine Schwierigkeiten beim Bau auftreten können.

Kameraden, jetzt heißt's Ärmel hoch und an gemma's!

Der erste Bauschritt beginnt mit dem Bau der Fläche, die aus zwei Hälften besteht. Tätigkeiten: Nasenleisten und Randbogen ankleben und verschleifen; da bei meiner Testmaschine Querruder eingebaut wurden, wurde die Fläche gemäß Bauvorschrift "behandelt" (die Querruder wurden mit je einem Servo angelenkt); die Flächenhälften werden miteinander verklebt und die Flügelmitte mit harzgetränktem Glasgewebeband verstärkt. Das Seiten- und Höhenleitwerk wird in der Form gebaut, daß bereits auf der Beplankung im Siebdruck die Konstruktion aufgebracht ist und auf dieser Beplankung, die ja wie ein Bauplan ist, die beiden Leisten verbunden werden. Obere Beplankung d'rauf, verschleifen und fertig.



Der fast rohbaufertige Rumpf verlangt selbstverständlich noch einige Arbeitgänge: Montage des Fahrwerkes, Einbau des Spornträgers, Einbau des Motors und des Tanks, Einbau der Flächenbefestigung, Anpassen der Motorhaube. Nachdem die Fahrwerksdrahtverkleidungen angefertigt sind, ist der Vogel praktisch rohbaufertig und kann in den Schön-

heitssalon gebracht werden. Bevor dies geschah wurden die Fernsteuerungseinbauten vorgenommen. Interessant ist die Doppelanlenkung des Seitenruders und die Einzelanlenkung jedes Höhenrudeflaps. Auch dieser Arbeitsvorgang ist genauestens beschrieben und mit entsprechenden Skizzen "untermauert". Nun in den Schönheitssalon hinein: Die Fläche wurde weiß bebügelt und die Randbogen und Querruder in blau metallic, Seiten- und Höhenleitwerk in weiß und der Rumpf zweifärbig (oben weiß und unten blau metallic).



Viel Platz ist im Rumpf vorhanden

Freunde, als das TAXI 2000 fix und fertig vor mir stand, staunte ich und mußte feststellen, daß es ein fescher Vogel geworden ist, der langgestreckte und gar nicht plumpe Rumpf und das übrige Rundherum - prima!

Bevor es in die Luft geht, ein paar Worte zum Motor und zur Fernsteuerung. In der Testmaschine wurde ein 10 cm³ Viertakter hängend eingebaut und bringt für das gemütliche Fliegen (Speedy sagt dazu immer: "herumgurken") genügend Leistung. Insgesamt wurden 5 Rudermaschinen "ver-

braten": 1 Motordrossel, 2 Querruder, 1 Seiten- und Höhenruder. Da der Rumpf so herrlich geräumig ist, sind zur Montage keine Chirurgenhände erforderlich. Das Fliegen.

Das Taxi 2000 ist ein urgemütliches Gerät. Kurze Rollstrecke, landet fast von alleine und kann sich ruhig einmal selbst in der Luft überlassen werden, hört man oft. Ganz so ist es nun wieder auch nicht, aber fast so.

Einfache Kunstflugfiguren gehen auch, nur ist dieser Hochdecker keine heiße Kunstflugrakete, sondern in erster Linie für ein gemütliches und daher streßbares Fliegen bestimmt.

Testergebnis:

Das Taxi 2000 von Graupner ist eine hervorragende Schul- (mit Querruder) und Trainermaschine. Die Baukastenqualität ist mit einem römischen Einser zu versehen und bedingt durch die Bauanleitung, ist jeder fortgeschrittene Anfänger imstande, dieses Modell zu bauen. Das Anwendungsspektrum ist aber noch nicht mit dem ersten Satz abgeschlossen, denn mit einem entsprechend stärkerem Motor ist das Taxi 2000 auch als Schleppmaschine geeignet. Das Taxi 2000 ist eine von der Konstruktion und von der Optik her bestens gelungene Gelegenheit, die dem Anfänger

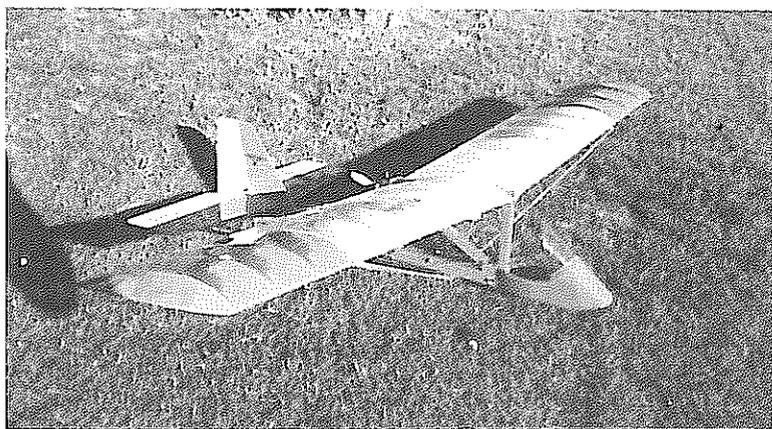
und dem Fortgeschrittenen viel Freude bereiten kann!

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite 1900 mm
Gesamtlänge 1370 mm
Gesamtflächeninh. 64,3 dm³
Fluggewicht ca. 4000 g

Fernsteuerung Seite, Höhe, Motordrossel, Querruder, Landeklappen
Motor 10-15 cm³ Viertakt
8-15 cm³ Zweitakt

Ladenrichtpreis \$ 3 530,-



DRIFTER

von Robbe

Fast jeder Hersteller von Modellflugzeugen hat heute in seinem Programm ein Ultraleichtflugzeug (UL). Robbe vertreibt ein Erzeugnis der japanischen Firma MK und zwar den "DRIFTER"

Dieses Modell ist der Nachbau eines tatsächlich konstruierten UL's und ist bis auf die Bugverkleidung und den Radabdeckungen komplett in Holzbauweise. Die Qualität des Holzes (Balsa und Sperrholz) ist ganz ausgezeichnet, und besonders seien hier die Stanzungen hervorgehoben, die schon auf einen "bösen Blick" des Modellbauers fast von selbst auf den Tisch fallen.

An Zubehör gibt es, bis auf Motor, Fernsteuerung und Finishmaterial, alles was benötigt wird, auch Tank, Druckholzluftschraube und Räder sind dabei! Auf einem zweiseitigem Bauplan ist auch die leicht verständliche Bauanleitung aufgedruckt, die in Baustufen die einzelnen Bauschritte aufzeigt.

Nun zum Bau selbst. Zunächst eine Anfangsbemerkung: Bautechnisch ist der Drifter "watschen-

einfach" zu bauen. Selbst ein Anfänger wird keine Schwierigkeiten haben und ohne ins "Driften" zu kommen, den UL fertigen.

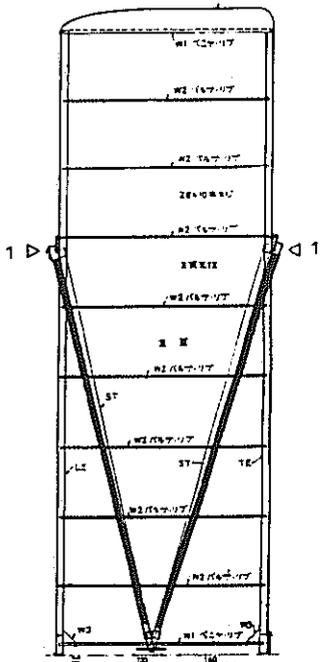
Die Baustufe 1 beginnt mit den Tragflächenhälften. Diese werden auf einem ebenen Brett zusammengestellt, wobei die Vorgangsweise immer dieselbe ist: auf den Hauptholmen werden die Balsarippen aufgefädelt. Als Abschluß (= Wurzel- und Endrippe) kommt eine Sperrholzrippe. Nasen- und Endleiste, ein Balsarundstab, wird aufgeklebt, die Randbogen mit den entsprechenden Versteifungen drauf, und fertig ist eine Flächenhälfte. Mit Sekundenkleber "schaffte" ich eine Hälfte in ca. 15 Minuten (bitte keine Rekorde brechen!). Das Höhen- und Seitenleitwerk ist eine konventionelle Stegbauweise und ist ebenfalls rasch fertiggestellt. Eine feine Sache ist, daß die Nasen- und Endleisten bereits fertig profiliert und selbst die Scharnierschlitzte eingeschnitten sind.

Der Rumpf ist in der Form konstruiert, daß ein "kräftiger" Balsaleitwerksträger, zwei Sperrholz-

seitenplatten und eine ABS-Kanzel (Cockpit) die wichtigsten Elemente darstellen. Laut Plan wird verklebt, und nachdem alles verschliffen ist, ist der Drifter bis auf die Flächenstreben rohbaufertig. Zu den Flächenstreben möchte ich bemerken, daß diese unbedingt laut meiner Skizze und nicht gemäß Plan an die Flächenhälften geschraubt werden sollten, ansonsten die Nasen- und Endleisten, die ja aus Balsa sind, eingedrückt werden könnten. Darüberhinaus klebte ich aus Verstärkungsgründen an der Rumpfunterseite zusätzlich ein Sperrholzblättchen auf, da ich etwas skeptisch war, daß das Balsaholz alleine für die Befestigungsschrauben der Streben ausreicht, dies insbesondere dann, wenn diese Schrauben mehrmals heraus und hineingedreht wurden.

Einige Bemerkungen zum Finish: Der Rumpf wurde nach entsprechender Grundierung mit 2K-Lack gespritzt. In gleicher Weise wurde auch mit dem Cockpit verfahren. Leitwerke und Flächenhälften wurden mit Bügelfolie überzogen,

wobei man besonders bei den Flächen aufpassen muß, daß nicht zu heiß gebügelt wird, da sich sonst die Rippen verziehen.



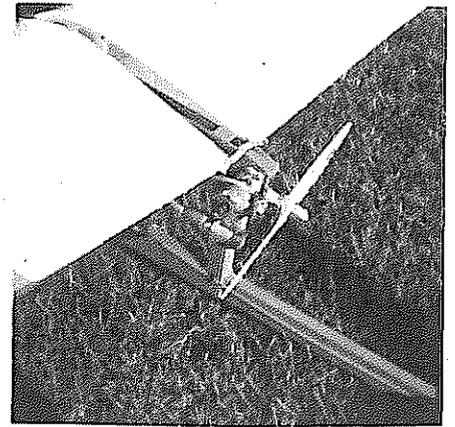
1 ... die geänderte Strebenbefestigung

Für den Antrieb wurde ein 1,8 cm³ Zweitakter eingebaut und insgesamt 3 Servos (Seite, Höhe und Motordrossel) reichen für die Steuerung des Modells aus.

Der Drifter ist sehr rasch aufgerüstet: Flächenhälften an die Seitenplatten anstecken und vorne bzw. rückwärts mit Gummiringen sichern. Zum Schluß werden die Flächenstreben unten am Rumpf festgeschraubt. Das ist alles, und ab geht die Post.

Der Drifter fliegt sehr langsam und eigenstabil, die Ruder sollten nicht zu scharf angelenkt werden, da sie ja im Luftschraubenstrahl liegen. Dies gilt besonders für den Anfänger. Bodenstart auf kurzgeschorener Graspiste ist genauso drinnen wie ein ganz "ordinärer" Handstart.

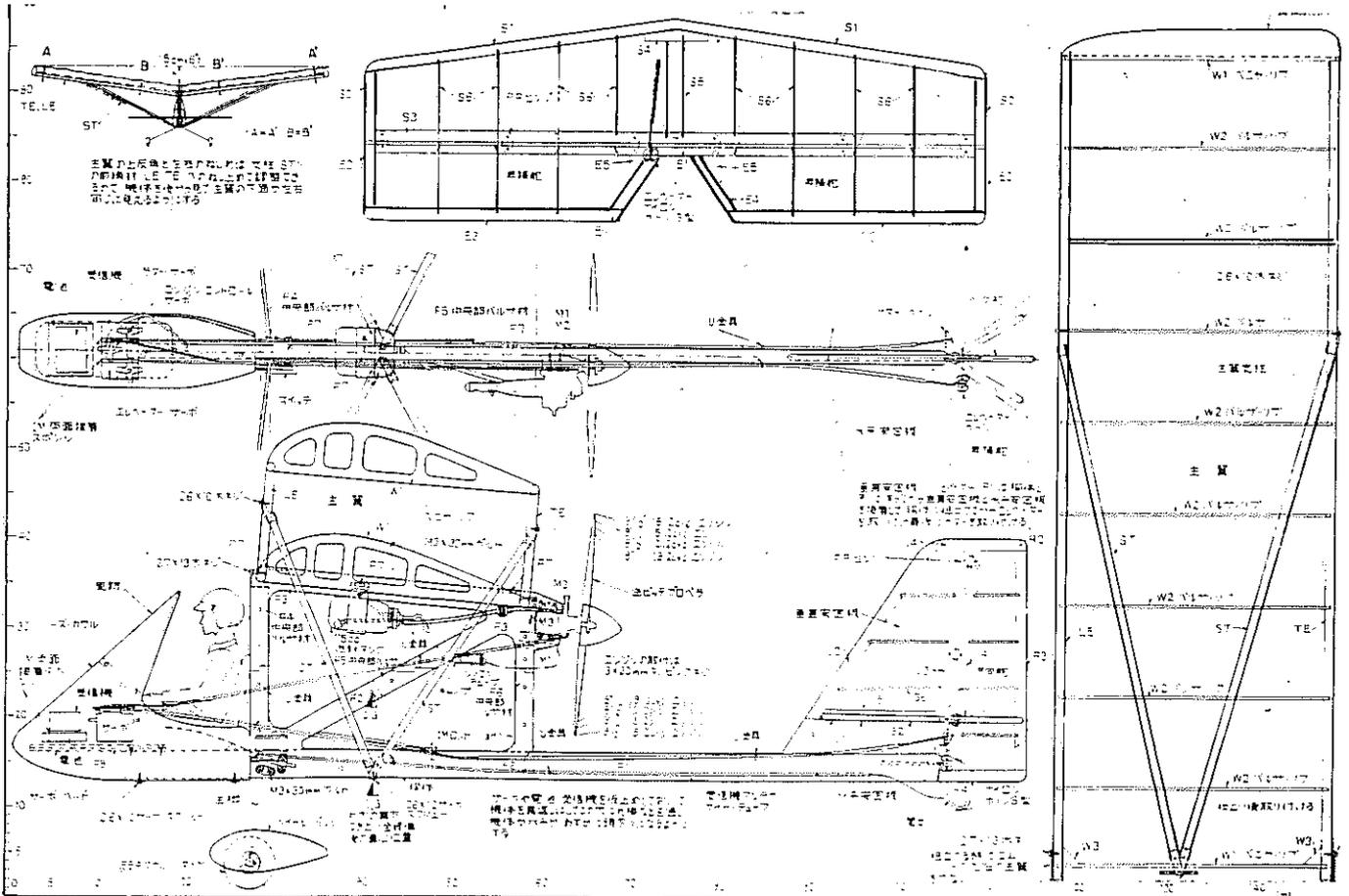
Fazit: Ein gefälliger Ultralight in Vollholzbauweise. Ausgezeichnete Holz- und Zubehörqualität lassen in kürzester Zeit eine absolut anfängertaugliche Maschine entstehen, mit der man viel Spaß haben kann.



Anordnung des Motors

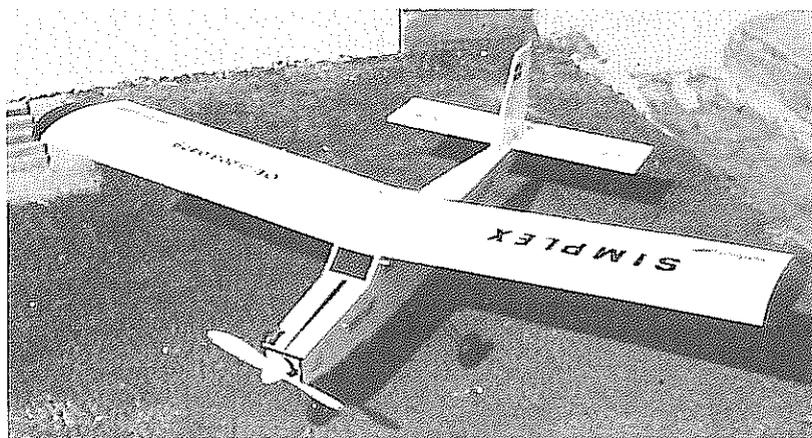
TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	1850 mm
Rumpflänge	1130 mm
Gesamtflächeninhalt	68,9 dm ²
Fluggewicht	ca. 1500 g
Motor	1,6 - 2,5 cm ³
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motordrossel
Ladenrichtpreis	S 2170,-



SIMPLEX

von GT-Models



Die bei uns nicht so sehr bekannte italienische Firma GT - Models (Merati) aus Mailand stellte auf der diesjährigen Mailänder und Nürnberger - Spielwarenmesse einen kompakten Trainer, den SIMPLEX vor. Dieser Hochdecker in Holzbauweise (bis auf die Flächen, die aus furnierbeplanktem Styro bestehen) ist als reiner Motor-Anfangstrainer konzipiert und für ein Dreibeinwerk vorgesehen. In der Schachtel finden sich alle Holzteile, Kleinteile und ein Bauplan. Leider gibt es noch keine deutschsprachige Bauanleitung. Da praktisch schon alle Holzteile ausgeschnitten sind, muß der Modellbauer ein richtiges "Planpuzzle" veranstalten, um diese Teile entsprechend zuordnen zu können. Aus diesem Grunde sollte ein schon etwas erfahrener

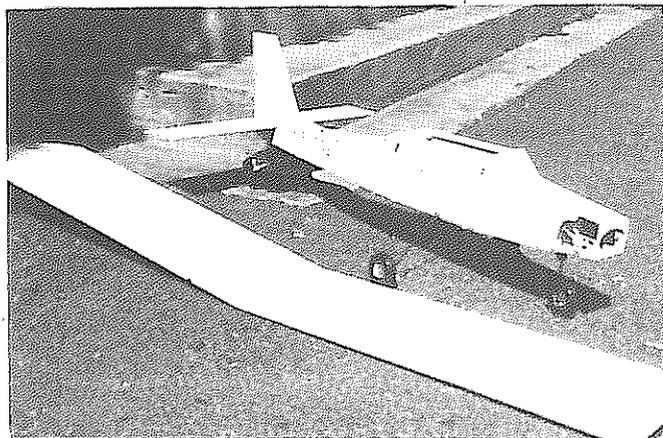
Modellbauer dem Neuling zur Seite stehen (was übrigens auch für andere Modelle gar nicht so schlecht wäre). Aufgrund des hohen Vorfertigungsgrades - zusammenkleben und verschleifen ist die Hauptarbeit, sind der Kastenrumpf mit dem Leitwerk und die Fläche sehr bald rohbaufertig. Der Simplex ist vom Hersteller aus für einen 2,5 bis 3,5 cm³ Zweitakter vorgesehen, wobei der 2,5 cm³ wohl die äußerste untere Grenze darstellen wird. Ich habe einen Webra Speed 28 RC "hineingestopft" und hatte dadurch eine beruhigende Kraftreserve zur Verfügung. Das Modell "schluckte" 3 Rudermaschinen - Höhe, Seite und Motordrossel. Mit weißer Bügelfolie wurde gefinisht, Aufkleber d'rauf und noch die Randbogen rot angepinselt und fertig war der Simplex. Er bot ein recht gefälliges Äußeres.

Auf zum Fliegen! Vom ersten Start an gab es keinerlei Probleme. Das Modell ist ungeheuer eigenstabil und verzeiht so manchen Steuerfehler. Darüberhinaus konnte die Maschine sogar bei Windstärken von 7 bis 10 m/s geflogen werden. Mit dem Speed 28 RC wurde aus dem Handstart eine Art Raketenstart, das heißt, daß meiner Meinung nach, ein guter 3,5 cm³ Zweitakter vollkommen zum Antrieb ausreicht. Selbstverständlich ginge es auch mit einem Viertakter ab 6,5 cm³.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, daß der SIMPLEX von GT-Models ein einfacher, eigenstabiler, Crash-resistenter Trainer ist, der nur beim Bauen (Teilezuordnung) der Assistenz eines erfahrenen Modellbauers bedarf. Ansonsten eine prima "Allwetter-Trainingsmaschine".

Die Maschine kann direkt vom Hersteller bezogen werden.

G.T.Models, Via 1° Maggio, 12
I-20053 MUGGIO (Mi) - Italien.



Der rohbaufertige
SIMPLEX
von GT - Models

TECHNISCHE DATEN :

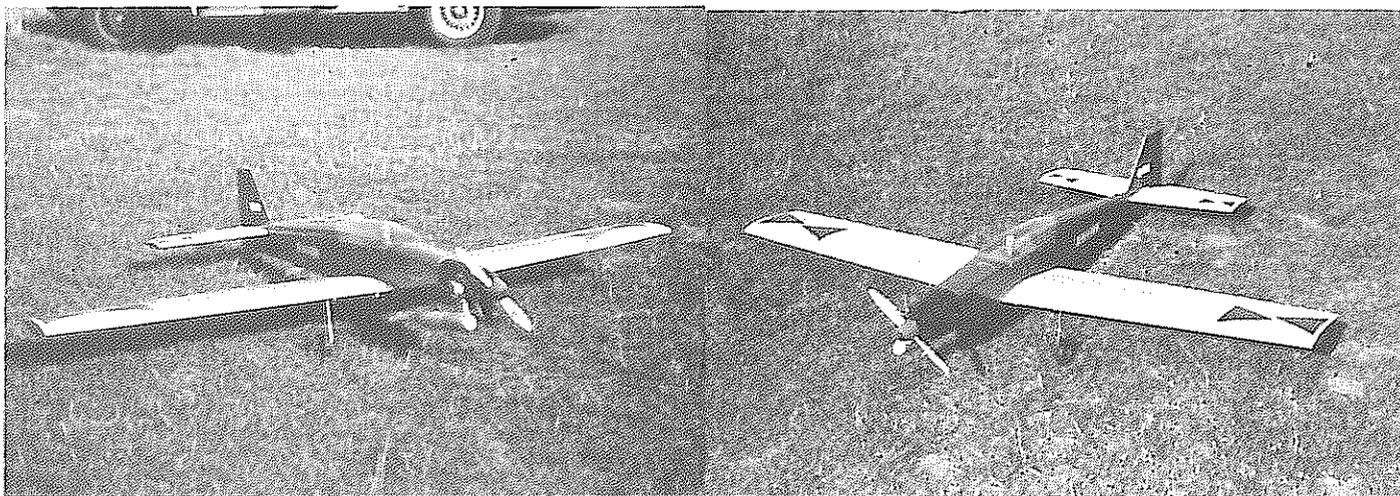
Spannweite 1370 mm
Rumpflänge 1000 mm
Fluggewicht ca 1700 g

Fernsteuerung Seite, Höhe, Motor-
drossel

Motor 2,5 - 3,5 cm³ Zwei-
takter, 6,5 cm³ Vier-
takter

Ladenrichtpreis ca. S 1100,-

BEAM von Modellbau Caha



Blickt man in das Langenscheid Wörterbuch Deutsch/Englisch, so findet man unter dem Wort "beam" die Übersetzung - Strahl. Und so fliegt sie auch, die Maschine. Doch davon später.

Durch Zufall erfuhr ich, daß im 20. Bezirk ein Hersteller für Baukästen existiert (Modellbau Caha), der verschiedene Modelle in Kleinserien herstellt. Da an diesem Tag meine Sympathien nicht dem Telefon gehörte, setzte ich mich ins Auto und fuhr in diese Firma. Dort entschied ich mich auf Anhieb für das Modell "BEAM" und begann noch am gleichen Abend mit dem Bau. Der Baukasten enthält alles außer Anlenkungsteilen und dem Heckfahrwerk. Der Hersteller argumentierte das Fehlen dieser Teile damit, daß fast jeder Modellbauer sowieso genug Bowdenzüge, Scharniere etc. in seiner Werkstätte vorrätig hat. OK!

Beim Öffnen der Schachtel fällt auf, daß sämtliche Teile vorgefertigt sind. Die Kabinenhaube ist aus blauem Astralon tiefgezogen und die Motorhaube aus GFK gefertigt. Der Holzrumpf ist fertig (!) und extrem leicht; die Flächen und Leitwerke mit Ajus-Furnier beplankt. Vom Öffnen des Kartons bis zum Rohbau verging ein (!) Wochenende. Die Flächen und das Leitwerk wurden gelb gebügelt und der Rumpf blau lackiert. Mit der fertigen Maschine ging es zur Waage. Das Fluggewicht (6,5er Servo, Akku 750 mAh, 400 cm³ Tank) betrug 2,3 kg. Ich, Euer alter Kumpel hingte mir den Sender um den Hals und "lauerte" gespannt auf den Start. Das Modell hob bereits nach 6m rollen ohne Korrektur ab - und dann? Vollgas, und mit ca. 45° Steigflug weg. Nachdem ich mich ausgetobt

hatte, spielte ich das RC III - Programm herunter, als flöge ich diese Maschine schon zum x-ten Mal.

Testfinale: eine herrliche, leichte und formschöne Tiefdeckermaschine, voll kunstflugtauglich! Der Baukasten ist sauber vorgefertigt und die Bauzeit ist erstaunlich kurz.

SPEEDY

TECHNISCHE DATEN:

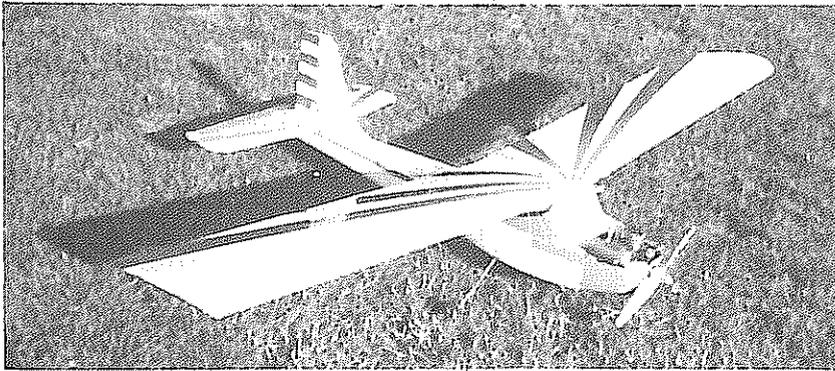
Spannweite	1620 mm
Länge	1220 mm
Fluggewicht	2,5 kg (lt. Herst.)
Motor	6,5 cm ³ Zweitakt 15 cm ³ Viertakt (mit anderer Motorhaube)
Fernsteuerung	Höhe, Seite, Drossel, Querruder
Listenpreis	S 1980,-

ACHTUNG_!

Für das Frühjahr 1987 sind folgende BUNDESLEHRGÄNGE geplant:

- * Funktionärs- und Leistungsprüferlehrgang
- * RC-Punkterichterlehrgänge: A = RC - allgemein,
RC = F3 A
HC = F3 C
F4 = F4 C
- * Fesselfluglehrgang: F2B + F2D

*** VORANMELDUNGEN BIS SPÄTESTENS 31. Oktober an die Bundessektion !!!



L 60 Brigadyr

von Brabec

Der österreichische Modellbauerhersteller Augustin Brabec aus Theresienfeld hat in seinem umfangreichen Fertig-Modell-Programm auch einen Hochdecker-Trainer, den L-60 BRIGADYR, der dem tschechischen Sport- und Reiseflugzeug nachempfunden ist. Der reichhaltige Bausatz besteht aus einem sehr gut gearbeiteten weißen GFK-Rumpf, Motorhaube, zwei beplankten Styrolflächenhälften, aus den fertig ausgeschnittenen Leitwerksteilen; dem Fahrwerk (Dreibein), welches schon vorgebogen ist, Holzteilen für Hilfsspannten, Nasenleisten etc. und Anlenkungsteilen. Ein eigener Bauplan ist nicht vorhanden, doch zeigt eine Bau- und Montagezeichnung eigentlich

alles für den Bau notwendige auf. Durch den großen Grad der Vorfertigung ist die Trainermaschine sehr schnell fertig gebaut. Beim Originalbaukasten findet sich ein starres Bugfahrwerk, welches gegen ein lenkbares ausgetauscht werden sollte. Darüberhinaus ist auch vom Hersteller eine eigene Querruderfläche erhältlich, was bedeutet, daß der fortgeschrittene Anfänger die Möglichkeit hat, durch Erwerb dieser Fläche, den Brigadyr zu einem Querrudertrainer umzurüsten.

Der Brigadyr ist für Zweitaktmotore von 2 bis 3,5 cm³ vorgesehen, wobei der 2 cm³ Motor absolut die unterste Motorisierungsgrenze darstellt.

Gerade bei einem Trainer ist es sinnvoll, daß etwas mehr "Dampf" zur Verfügung stehen soll. Daher lieber einen 3,5er nehmen.

Im Testmodell wurde ein 3,5 cm³ OS Max eingebaut, der auch für flottes Fliegen ausreicht. Die Maschine ist ungeheuer eigenstabil und hat erstaunliche Segel Eigenschaften, die ich deshalb testen konnte, weil mein Murl plötzlich während des Fluges auf einmal stehen blieb. Der Brigadyr ist sehr kofferraumfreundlich und kann praktisch überall mitgenommen werden. Ein Freund (diesmal war es nicht Speedy) produzierte eine gepflegte harte Landung und siehe da, das Vöglein verdaute diese, ohne sich in seine Bestandteile aufzulösen. Dies ist ein zusätzliches Anfängerplus!

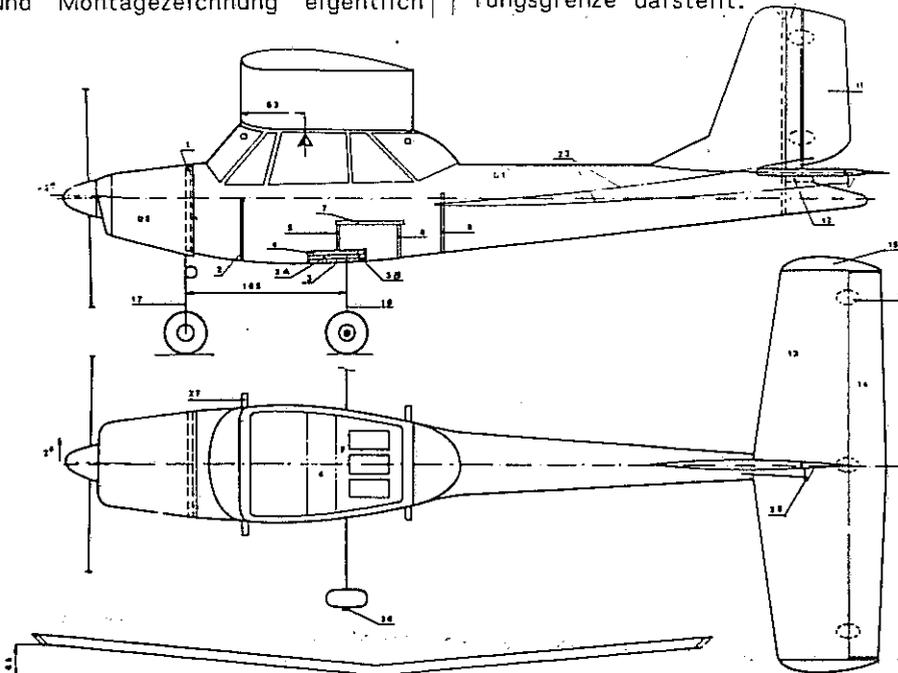
Fazit:

Eine österreichische Trainermaschine, einfach zu bauen und zu fliegen. Ausbaufähig bei entsprechendem Können des Anfängers für 3 - Achsensteuerung. Der Qualitätszustand des Bausatzes ist als sehr gut und die Vorfertigung als ausgezeichnet zu beurteilen.

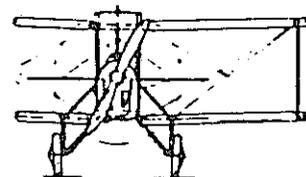
TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	1400 mm
Rumpflänge	820 mm
Fluggewicht	1700 g
Motor	2-3,5 cm ³ Zweitakter
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Motor-drossel, Quer (mögl.)

Herstellerepreis S 1490,-

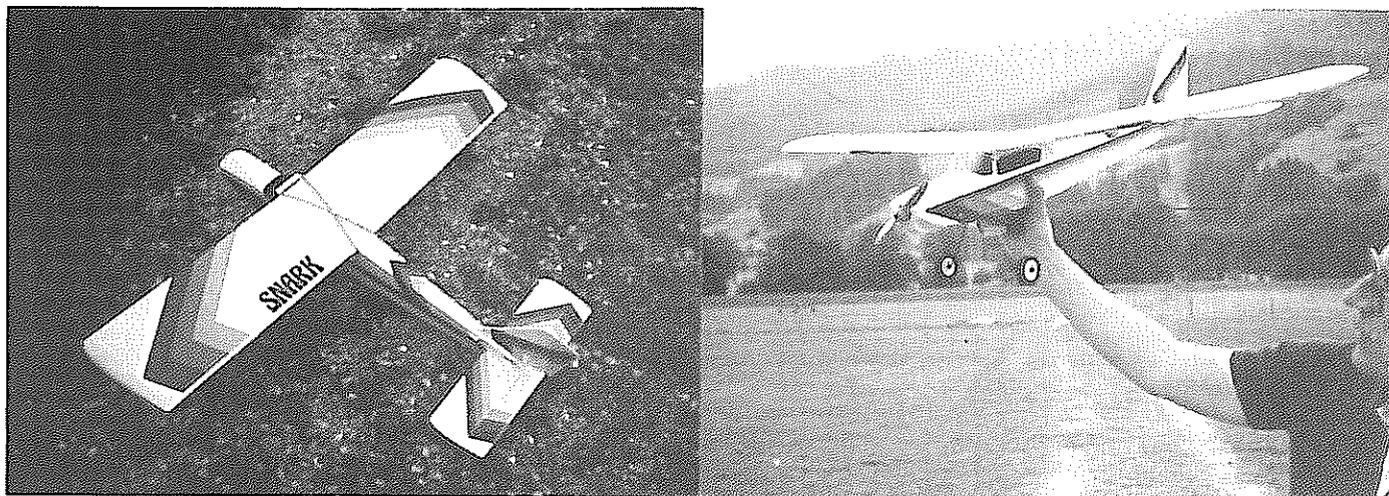


MODELLE - MOTORE
GFK/HOLZ - PROPELLER, MODELLBAU
MARKENARTIKEL ZUBEHÖR
EPOXY / PE HARZE, GLASGEWEBE



Augustin BRABEC - MODELLBAU, A-2604 THERESIENFELD Grazerstrasse 52

SNARK 5T von RPM



Der japanische Fertigmodellspezialist RPM hat in seinem Programm auch ein Elektroflugmodell und zwar einen niedlichen Hochdecker mit 1120 mm Spannweite. Die RPM-Fertigmodelle bekommen auch das Finish in recht bunter Form mitgeliefert.

Die Bauweise:

Der Rumpf eine Balsa- und Sperrholzkonstruktion (die bedruckte Folie ist auf einer ca 2 - 3 mm Styroplatte aufgeklebt);

die Fläche in Holz-Rippenbauweise mit Folie überzogen; auch das Leitwerk ist in ähnlicher Form aufgebaut. Im Baukasten sind noch die zweiteilige ABS-Motorhaube, Sperrholzteile (wie z.B. Flächenverbinder), Anlenkungsteile, Fahrwerk komplett (d.h. auch mit Rädern), Werkzeug, Klebstoff (Epoxy), Gummibänder, Dekorbogen und eine englische Bauanleitung mit deutscher Übersetzung.

Der Aufbau des Modells ist eine Angelegenheit von 3-4 Stunden und beinhaltet im wesentlichen folgende Tätigkeiten: Flächenhälften miteinander verkleben, Motorhaubenteile verkleben und die Haube am Rumpf anpassen, Fahrwerke montieren, Batteriehalterung im Rumpf einbauen, Seitenleitwerk auf das Höhenleitwerk kleben und alles am Rumpf

anpassen, Einbau des Elektromotors und der Fernsteuerung und fertig! Den Motor (ähnlich dem "heißen" Mabuchi 540) gibt es auch von RPM. Auch ein über ein Servo zu schaltender Micro-Switch findet sich im RPM Zubehörangebot. Ich nahm das Modell auf meine letzte Testflugwoche nach Bramberg zu meinem "Ur-Club" den Wildkogel-Falken mit. Ur-Club deshalb, weil es mein erster Club war, und eines frühen Abends sagte Speedy zu mir: "Hau'n wir den SNARK in die Luft".

Gesagt, getan. Die vorher schnell geladene sechszellige Batterie wurde im Batteriefach verstaut, der obligate Check der Ruder durchgeführt, über das Servo der Switch aktiviert und der Motor eingeschaltet, und Speedy "schupfte" das Modell weg. Ein etwas mickriger Steigflug folgte, ich leitete eine leichte Rechtskurve ein und na ja, diese blieb bis zum Aufprall. Es gab keine argen Beschädigungen, was für den stabilen Aufbau des Modells und für die Bramberger Piste spricht. Was war geschehen? Keine Motorleistung, zu langsam und zu geringe Höhe. Verd ... ! Wo lag der Fehler? Er wurde gefunden - im Akku (= Antriebsbatterie). Zwei Wochen später -

ein neuer Versuch, diesmal mit einem 100%igen Akku. Jetzt klappte es, und das Modell stieg, diesmal wesentlich flotter nach oben. Motor ausgeschaltet, ein etwas flotterer Segelflug (nur nicht zu langsam werden), Motor ein und wieder etwas hinauf, diesmal schon schwächer, Motor aus und herein zur Landung.

Ergebnis:

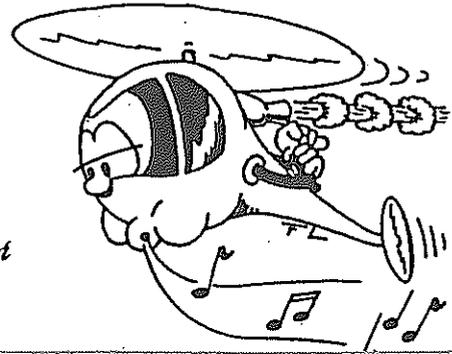
Ein Fertigmodell mit bereits verpaßtem Finish. Das Flugverhalten mit vollem 6 zelligem Akku ist recht gut, und bei entsprechendem Ein- und Ausschalten des Motors sind Flüge bis zu 6 Minuten keine Seltenheit. Das Modell darf nicht zu langsam geflogen werden und kann von einem Anfänger unter Anleitung beherrscht werden.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	ca. 1120 mm
Länge	ca. 860 mm
Fluggewicht	ca. 1600 g
Motor	RPM 518 A oder Mabuchi 540
Fernsteuerung	Seite, Höhe Elektro-schalter RPM
Ladenrichtpreis	§ 1960,-

Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinet



Hallo Helifreunde !

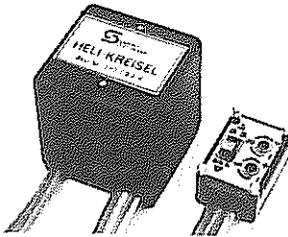
Diesmal kommt Eure Kolonne in geraffter Form. Was gibt es Neues ? Zunächst stelle ich, nach langer Zeit, wieder einmal einen KAVAN-Hubschrauber vor und zwar den "SHARK 40". Es ist dies eine Trainerversion für 6,5 cm³ Zweitaktmotoren. Prop wird Euch in der nächsten Ausgabe einen Test liefern (z.Zt. ist der Shark in Bau).

Den Hubschrauber gibt es in zwei Versionen: dreh.zahlgesteuert und mit kollektiver Blattverstellung. Autorotationsfreilauf ist serienmäßig.

An weiteren Infos habe ich noch :
Von SIMPROP-ELECTRONIC

Heli-Kreisel

Best.-Nr. 010 099 4



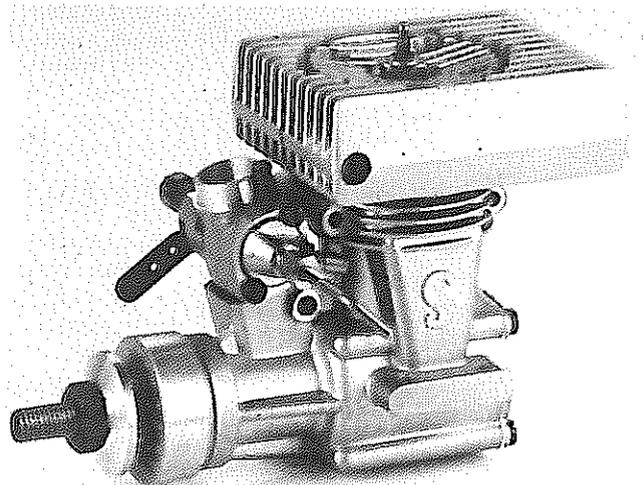
Der Heli-Kreisel ist ein für Hubschrauber und andere RC-Modelle bestens geeignetes elektronisches Kreisel-Stabilisierungs-System. Jeweils eine Achse des RC-gesteuerten Modells kann mit einem Kreisel stabilisiert werden. Veränderungen der Fluglage der entsprechenden Achse rufen einen Steuerimpuls in entgegengesetzter Richtung hervor, bis die ursprüngliche Fluglage je nach Einstellung wieder hergestellt ist. So kann die Steuerung des Hubschrauberhecks oder des Querruders bei Modellflugzeugen unterstützt werden. Der Antrieb wird entweder durch den Empfängerakku oder besser durch ein separates Power Pack mit Strom versorgt. An 2 Reglern kann nach Wunsch die Empfindlichkeit für den Gegenanschlag eingestellt werden. Die Regler sind im Modell eingebaut. Die Empfindlichkeit kann aber auch über eine freie Fernlenkfunktion eingestellt werden.

Ladenrichtpreis ca. S 2800,-

SUPER TIGRE

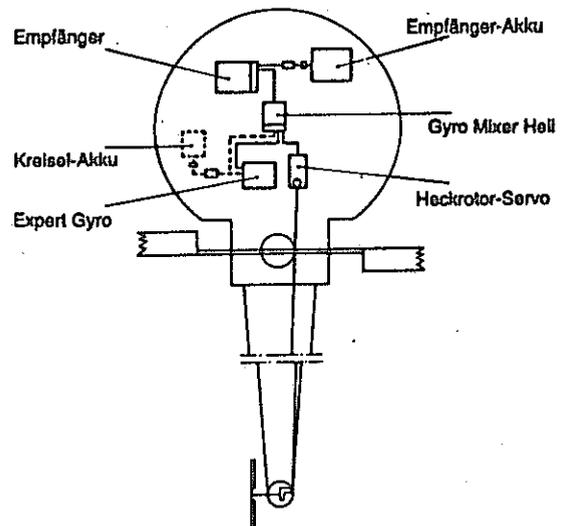
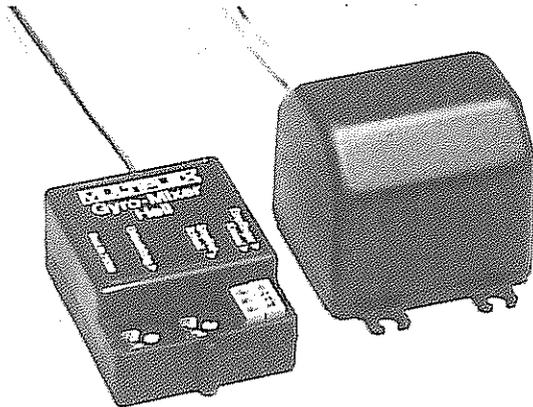
Helimotore S 61 und S 90

Ladenrichtpreis : S 61 ca. S 4000,-
S 90 ca. S 5000,-



MULTIPLEX

Gyro - Mixer - Heli Bestell Nr.: 75 151
und Expert Gyro Mechanik:



Technisch Merkmale:

- * Hohe Empfindlichkeit und Präzision
- * Vierfach-Kugellagerung, Langlebensdauer-Motor.
- * Kontaktlose Meßwertaufnahme durch magneto-resistiven Sensor (MRS)
- * Einfache Bedienung; nur je ein Einsteller für Empfindlichkeit und Kreisel-Unterdrückung
- * Kreisel-Wirksamkeit auf einfachste Weise umkehrbar (nur Stecker umdrehen)
- * Günstige Abmessungen :
Expert Gyro Mechanik : 45 x 41 x 41 mm
Gyro Mixer. Heli : 54 x 38 x 20 mm

- * Geringes Gewicht :
Expert Gyro Mechanik : 90 g
Gyro Mixer Heli : 25 g
- * Geringe Stromaufnahme, Mechanik und Elektronik zus. max. 100 mA
- * Interne Stabilisierung der Versorgungs-Spannung des Kreiselmotors. Daher konstante Empfindlichkeit des Systems.
- * Wahlweise Stromversorgung aus dem Empfänger-akku oder einem separaten Akku.
- * Kreiselmechanik und -Elektronik besitzen eine definierte "Schnittstelle" und sind daher beliebig auswechselbar.

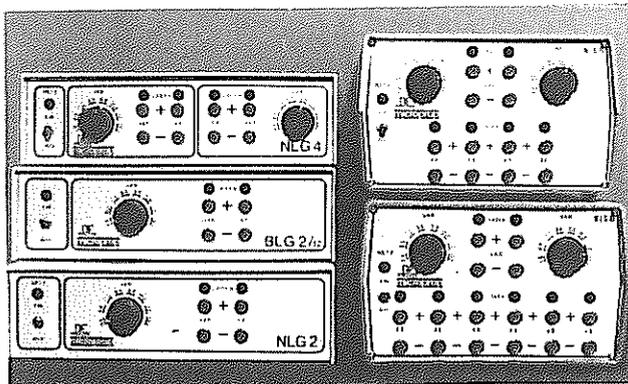
Ladenrichtpreis ca. S 2352,-

microprop

LADEGERÄTE

Beschreibung der Ladegeräte :

Beim Laden von NC- und Blei-Akkus sind verschiedene Voraussetzungen zu erfüllen, um eine möglichst lange Lebensdauer der Akkus zu erreichen. Zwei dieser Voraussetzungen sind Ladestrom und



Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



Ladespannung, wobei die Ladespannung eindeutig den Vorrang hat.

Deshalb wurde bei der Konstruktion dieser Ladegeräte besonderer Wert auf eine genaue Auslegung der Ladespannungs-Regel Elektronik gelegt. Alle Geräte sind für den gleichzeitigen Betrieb aller Ausgänge ausgelegt. Je nach Gerätetyp können bis zu acht Akkus gleichzeitig geladen werden. Die Akkus können unbegrenzt angeschlossen bleiben, ein Überladen ist durch die elektronische Überwachung nicht möglich.

Sollten Sie das Gerät ausschalten wollen, trennen Sie bitte eventuell angeschlossene Akkus vom Gerät, da je nach Akkuspannung ein Entladestrom von 0,8 bis 8 Milliampere fließen kann.

Ladegerät BLG 2/12

Das Ladegerät arbeitet mit Gleichstrom 12-15 Volt

aus einer Autobatterie. Der Anschluß ist Verpolungssicher. Es besitzt einen VAR-Ausgang und einen 4,8 Volt Ausgang.

Ladegerät NLG 2 bis NLG 8

Diese Ladegeräte sind für den Betrieb an 220 Volt Spannung ausgelegt. Sie laden vollautomatisch NC - Akkus. Je nach Gerätetyp können bis zu acht Akkus gleichzeitig geladen werden. Die zu ladenden Akkus können in jedem Zustand an das Gerät angeschlossen werden.

Eine hochgenaue Regelelektronik prüft den Akku auf seine Kapazität. Bei weniger als 90% Kapazität wird in Dauerladung bis zu diesem Wert geladen, die Leuchtdiode brennt dauernd. Ab 90% wird automatisch auf Intervallladung umgeschaltet und der Rest vollgeladen.

In den Ladepausen prüft die Elektronik den Akku, es wird dann nur so viel nachgeladen wie nötig ist,

den Akku auf seiner vollen Kapazität zu halten.

Ladegeräte NLG 6 Combi, NLG 8 Combi

Die Ladegeräte der NLG-Combi-Serie haben die gleichen Eigenschaften wie die vorgenannten Geräte der NLG-Serie. Der Unterschied besteht darin, daß diese Geräte zwei Ausgänge für Blei-Akkus besitzen. Die Ladeströme wurden auf 250-270 mA je Ausgang eingestellt. An diesen Ausgängen können Blei Akkus 2 Volt und 12 Volt mit einer Kapazität bis 15 Ah geladen werden. Der 2 Volt Ausgang ist zusätzlich noch auf 1,2 Volt NC-Akkus umschaltbar.

Ladenrichtpreise:	BLG 2/12	S 1160,-
	NLG 2	S 1245,-
	NLG 4	S 1970,-
	NLG 6	S 2545,-
	NLG 8	S 2895,-
NLG 6 Combi	NLG 6 Combi	S 2995,-
	NLG 8 Combi	S 3340,-



Ein neues preisgünstiges Servo gibt es ab sofort bei WEBRA.

Servo "S 8" Best.Nr.: 20 309

Ein Universalservo für den robusten Einsatz. Es bietet auf Grund einer kompakten Bauweise sehr universelle Anwendungsmöglichkeiten. Das fiberglasverstärkte Kunststoffgehäuse ist verwindungsfest und zum Schutz von Spritzwasser mit o-Ring abgedichtet. Das besonders robuste Kunststoffgetriebe ist in seinem Antrieb verzahnt und kann dadurch differenziert angelenkt werden.

Ein Indirekt-Drive-System verhindert, daß Vibrationen von der Steuerscheibe auf das Potentiometer übertragen werden.



- * Hohe Stellkraft (Segelflug)
- * Robustes Getriebe
- * Verzahnung am Antrieb
- * Indirekt-Drive-System
- * Fiberglasverstärktes Kunststoffgehäuse

Stellkraft	2,9 Kp/cm
Stellzeit Gesamtweg	ca. 0, sek
Stellgenauigkeit	+/- 0,5 0/0
Drehweg m. Trimmung	ca. 90 Grade
Maße:	40,5x20x40,5 mm
Stromaufnahme:	ca. 500 mA
Gewicht:	53 g

Ladenpreis S 390,-

S SIMPROP ELECTRONIC

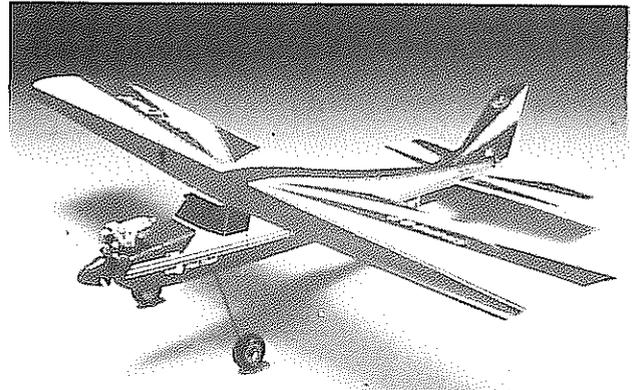
MINI-CHART Bestellnummer 031 003 4

Der "kleine Bruder" vom Super Chart, jedoch mit den gleichen guten Flugeigenschaften.

Baukasten in bewährter Simprop-Schnellbauweise mit Holzbeplankten Styroporflächen.

Ab sofort bei Ihrem Fachhändler.

Ladenrichtpreis S 930,-



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

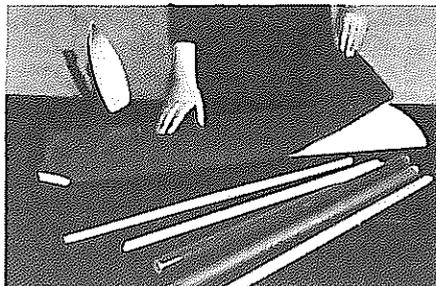
ORACOVER®

DIE POLYESTERBÜGELFOLIE der NEUEN GENERATION

WIE UNTERSCHIEDET SICH ORACOVER VON ANDEREN BE-SPANNFOLIEN ?

Es gibt ganz einfache Tests :

1. Bügeln Sie ORACOVER auf ein Stück staubfreies Sperrholz. Nach dem Erkalten ziehen Sie ORACOVER wieder ab. Sie werden feststellen: ORACOVER verfügt über eine ausgezeichnete Klebkraft und wird beim Abziehen NICHT beschädigt. Anschließend können Sie ORACOVER ruhig wieder aufbügeln.
2. Simulieren Sie eine "Bügelpanne". Bügeln Sie einen Streifen ORACOVER zusammen und lassen Sie diese Fehlstelle erkalten. In kaltem Zustand läßt sich diese Fehlstelle nur unter Beschädigung der Folie trennen. Erwärmen Sie diese Fehlstelle jedoch mit Eisen oder Föhn auf Verarbeitungstemperatur, können Sie die zusammengebügelte Stelle einfach wieder auseinanderziehen, ohne daß ORACOVER irgendwie beschädigt wird.
3. Bügeln Sie ORACOVER um eine scharfe Kante. Ziehen Sie dabei ORACOVER gut stramm.

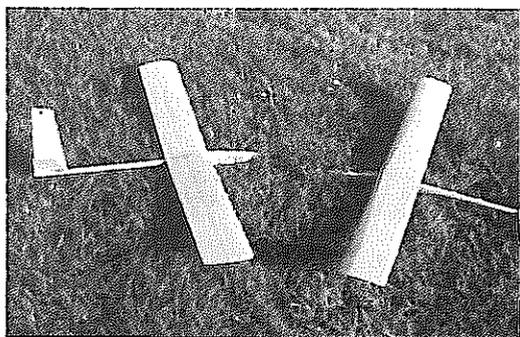


Sie werden feststellen: Die Farbschicht wird nicht beschädigt.

4. ORACOVER verfügt über eine Reißdehnung von 40% in Längsrichtung und sogar 80% in Querrichtung. Dadurch läßt sich fast jeder Körper im Modellbau optimal umspannen.
5. Die mechanische Festigkeit von ORACOVER ist praktisch nicht zu übertreffen: mit einer Kanteneinreißkraft von 140 N (längs) und 120 N (quer), sowie einer Zugfestigkeit von 220 N/mm² (längs) und 170 N/mm² (quer) bietet ORACOVER auch empfindlichen

Teilen des Flugmodells optimalen Schutz und Stabilität.

6. ORACOVER ist thermisch hochbelastbar. Der Schmelzpunkt liegt bei 255° C. Dadurch ist die Gefahr des raschen Verschensens von ORACOVER bei Bügeleisen mit ungenauen Thermostaten praktisch ausgeschlossen. Die Dauertemperaturbeständigkeit beträgt 130°, die maximale Temperaturbeständigkeit über einige Stunden sogar 180° C.
 7. Die Verarbeitungstemperatur des Schmelzklebers von ORACOVER liegt bei 100 - 120° C. Dadurch ist ORACOVER auch zum Bespannen von Hartschaumteilen geeignet.
 8. Einmal richtig aufgebügelt bleibt ORACOVER auch bei direkter Sonneneinstrahlung und großer Wärme straff gespannt und bietet maximale Festigkeit.
 9. ORACOVER ist überlackierbar.
 10. Farblich abgestimmt zur ORACOVER-Bügel folie gibt es auch ORACOVER-Klebefolie.
- Ladenrichtpreis: S 75,- - S 99,-
(abhängig von der Farbe!).



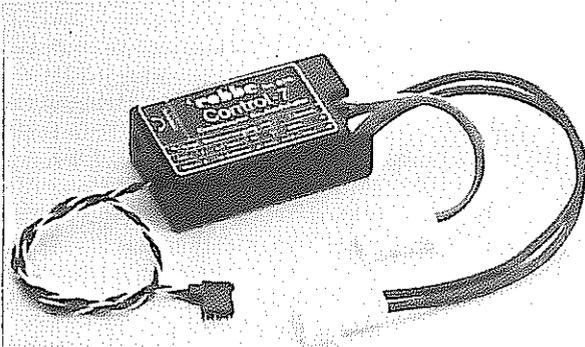
BRABEC bringt nun neben seinem reichhaltigen Modellbauprogramm (Luftschaublen, GFK-Teile, Fertigmodelle) auch Jugend-Wurfgleiter in verschiedenen Ausführungen heraus. Die größeren Modelle (siehe Bild) haben übrigens Balsa beplankte Styroflächen!

ACHTUNG ! BILLIGST ZU VERSCHERBELN :

1 BK eines Wasserflugmodells "S5" Schneider Trophy-Super, eine echte Rarität	S 3500,-	1 Doppeldecker Udet Flamingo mit 1,5 cm ³ Webra	S 2500,-
1 Bird of Time Amerikanischer Segler mit 3 m Spannweite	S 1000,-	1 Elektrohubschrauber Sky-Lark mit Zubehör (Motore, verbesserter Rotorkopf - praktisch eine 2. Maschine)	S 3000,-
1 BK Robbe Piper Super Cup	S 2000,-	1 Cessna L - 19 Bird Dog Super gebaut + 22 cm ³ Tartan	S 6000,-
1 Graupner Taxi II mit 3,5 cm ³ OS (neuwertig)	S 2500,-	1 Webra Space PCM komplett	S 6000,-

Anfragen bitte an die Modellflugsekretärin, Tel.: 0222 / 65 11 28 / 77 Durchwahl

← robbe



Control 7

Bestell-Nr. 8316

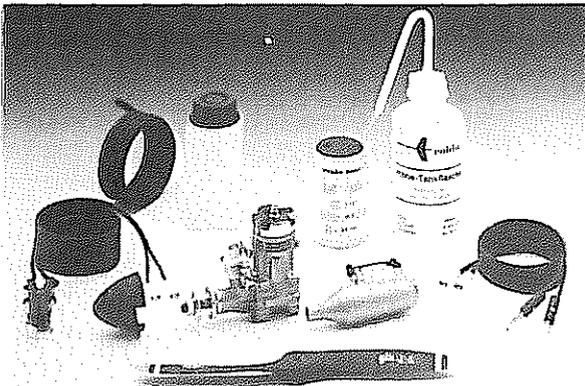
Elektronischer Ein- und Ausschalter für Elektromotoren, mit Empfängerstromversorgung.

Dieser sehr kleine und leichte Elektrobaustein kann Elektromotoren mit einer Betriebsspannung von 7,2-8,4 Volt (6-7 NC-Zellen, 1,2 Ah) bei einer Stromaufnahme von bis zu 25 A ein- bzw. ausschalten. Desweiteren enthält der Control 7 eine Empfängerstromversorgung für 3 Servos, sodaß ein separater Empfängerakku entfallen kann. Ein Unterspannungsschutz sichert das Abschalten des Elektromotors, daß ausreichend Akkukapazität für den Empfänger und die Servos erhalten bleibt. Besonders geeignet für den Getriebemotor "Le Mans 360 G" sowie Elektromotoren der "7-Zellen-Klasse".

TECHNISCHE DATEN:

Akkuspannung:	7,2-8,4 V (6-7-NC-Zellen, 1,2 Ah)
Motorstrom:	25 A (Kurzzeitbetrieb 3-5 min)
Empfängerstromversorgung:	5 V (1-3 Servos)
Unterspannungsschutz:	ab 5,5 V
Maße:	ca. 60 x 33 x 20 mm
Gewicht:	ca. 45 g

Ladenrichtpreis S 599,-



Antriebs-Set Charter

Bestell-Nr. 7320

Dieses Set enthält alles, was zur Motorisierung des Charter benötigt wird. Neben Motor Enya SS 30 sind Kraftstofftank, Kraftstoffschlauch, Glühkerze, Startakku, Kerzenstecker, 1 Servo RS 200, Tankflasche und Luftschraube mit Spinner sowie Werkzeug enthalten.

Für den Betrieb ist die 4-Kanal-Fernsteueranlage robbe Starion Nr. 8783 notwendig.

* Entgegen der Abbildung ist im Lieferumfang zusätzlich 1 Servo RS 200 enthalten.

Ladenrichtpreis S 2485,-

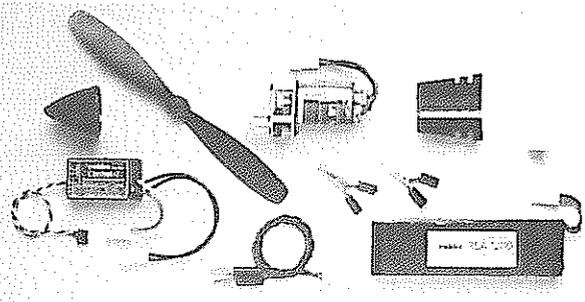


Verbrenner-Antriebs-Set Falcon

Bestell-Nr. 7321

Dieses Set enthält alles, was zur Motorisierung des Falcon benötigt wird. Neben Motor Enya 09 BB RC sind Kraftstofftank, Kraftstoffschlauch, Glühkerze, Startakku, Kerzenstecker ein Servo RS 200, Tankflasche und Luftschraube mit Spinner enthalten. Für den Betrieb ist die 4-Kanal-Fernsteueranlage robbe Starion Nr. 8783 notwendig.

Ladenrichtpreis S 2231,-



Elektro-Antriebs-Set Falcon

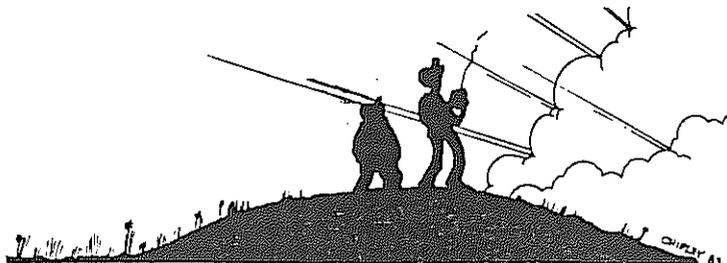
Bestell-Nr. 4121

Dieses Set besteht aus Hochleistungselektromotor mit Getriebe robbe 360 G, elektronischer Schalter Control 7, 7-Zellen-Akku, Ladekabel und Kleinteile. Mit diesem Set wird das Modell Falcon für den einfachen Elektroantrieb ausgerüstet.

Ladenrichtpreis S 1597,-

* Die aufgezeigten Antriebssets können natürlich auch für andere Modelle verwendet werden ! *

"SAG' ACE - MEIN MODELL HAT GERADE MIT DEN FLOGELN GEFLATTERT - WOHIN IST DER BUSSARD GEFLUGEN DEN ICH KURZ VORHER GESTEUERT HABE?"



GRAUPNER

GRAUPNER SUPER - Starter 12 V Bestell-Nr. 1699

Der bewährte SUPER-Starter (Best.Nr. 1636) ausgerüstet mit neuer Anlaßscheibe.

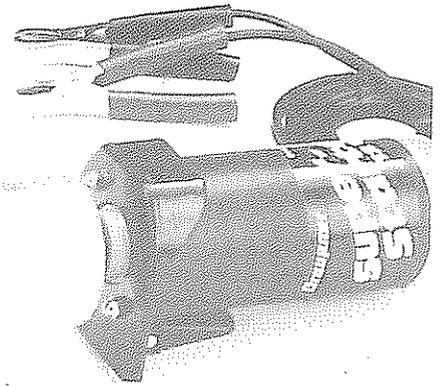
Durch die Längsrillen paßt sich der Gummieinsatz der Spinnerform besonders gut an, sodaß höhere Drehmomente übertragen werden können.

Mit Anschlußkabeln und Batteriekralen.

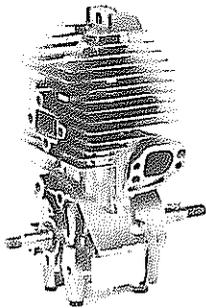
TECHNISCHE DATEN :

Betriebsspannung	12 V =
Drehmoment ca.	2000 Ncm
Gewicht ca.	2240 g
Starterabmessungen ca.	230 x 85 x 70 mm

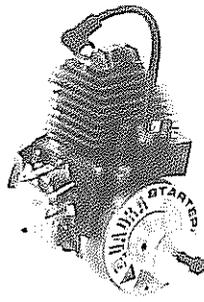
Ladenrichtpreis S 1597,-



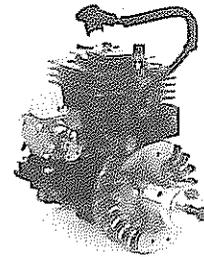
ACHTUNG GROSSMODELLFLIEGER !!
QUADRA stellt vor:.



Q 40 Motorblock



Q 40 - 38 cm³, 2,8 PS



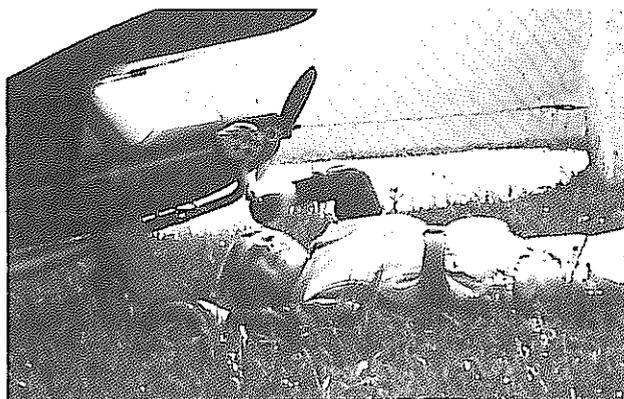
Q 65 - 65 cm³, 6 PS



"HUCKEPAK"



"FLUGZUGTRÄGER"



"SCHMIERMAX"



"Fliegerischer Einsatz"



Liebe Oldie - Fans !

In prop 7/8-1986 habe ich ein Zusammentreffen mit dem deutschen Vorstand der Antikmodellbauer angekündigt. Im August war es so weit. Als wichtigstes Thema wurden die künftigen Bestimmungen für die Antikmodellbauklassen näher definiert. Für diejenigen, die an Vergleichsfliegen und Wettbewerben interessiert sind, möchte ich die wichtigsten Bestimmungen anführen, die beim Bau eines Oldtimers zu beachten sind.

1. Bauausführung von Antikmodellen.
 - a) Werkstoff:
Werden Baustoffe verwendet, die den Baustoffen lt. Plan entsprechen, werden Pluspunkte vergeben.
 - b) Klebstoffe:
Hinsichtlich der zur Verbindung von Werkstoffen verwendeten Leimmittel, gibt es keine Vorschriften.
 - c) Äußere Abmessungen:
Es werden keine Abweichungen von den Originalbauplänen zugelassen. Die Überprüfung erfolgt vor dem Wettbewerb durch die Baukommission.
2. Zeitabschnitte.
Um den einzelnen Modellen die gleiche Chance zu geben, wurden 5 Zeitabschnitte festgelegt. Weiters wurde ein Punktesystem vereinbart, das u.a. bei den verschiedenen Zeit-

abschnitten Zeitreduktionen bewirkt. Wird von der Baukommission 1 Punkt vergeben, bedeutet das für dieses Modell eine Zeitreduktion von 5 Sekunden.
Modelle bis 31.12.1932 - 10 Pkte.
von 1.1.33 - 31.12.37 - 7 "
von 1.1.38 - 31.12.44 - 3 "
von 1.1.45 - 31.12.49 - 1 Pkt.
nach 1.1.1950 - 0 Pkte.

Zur Zeitabschnittfestlegung wird das Datum der Planlegung herangezogen. Weiters werden für Spannweiten, Sondermodelle, Bauausführung u.dgl. Punkte vergeben. Ist die Bauplanlegung nach 1950 erfolgt, ist eine Zulassung nur dann möglich, wenn das Modell in der Antikliste angeführt ist. Erfolgt eine Planlegung nach 1960, handelt es sich nicht mehr um ein Antikmodell.

3. Anzahl der zugelassenen Flugmodelle.
Es darf für jeden Zeitabschnitt nur 1 Modell eingesetzt werden. Daraus ergibt sich eine Höchstzahl von 5 Flugmodellen.
4. Antikmodellbauklassen.
A Segelflugmod. - 1500 Spw.
A1 " 1500-3500 "
AM " in Metallausführg.
DV Modelle mit Verbrennungsmotor
AS Saalflugmodelle
s Sonderflugmodelle (Schwingenflugmodelle etc.)
5. Steuerung
Es dürfen max. 2 Steuerfunktionen bei den Klassen A,

A1, AM, D, S und bei der Klasse DV eine weitere Steuerfunktion eingebaut werden, die jedoch nur als Motordrossel bzw. zum Motorabstellen verwendet werden darf.

Diese Richtlinien sind nur Auszugsweise und nicht vollständig angeführt. Für nähere Auskünfte stehe ich gerne schriftlich oder telefonisch zur Verfügung:
Ing. Karl Benes, Hauptstr. 29
2232 Deutsch Wagram, Tel.:
02247/3652.

Die meisten Antikmodellbaufreunde, die mit mir in Kontakt sind, haben den Wunsch geäußert, zum Jahresende ein Informationstreffen zu veranstalten, bei dem alle noch offenen Fragen besprochen werden können. Um einen geeigneten Termin festzulegen, bitte ich mich anzurufen.

Ein wichtiger Termin ist der 17-21. Juni 1987. In dieser Zeit veranstalten die Antikmodellbaufreunde Deutschlands einen Wettbewerb, bei dem die o.a. Regeln Gültigkeit haben. Ehrensache wäre es, daß Österreicher daran teilnehmen.

Zum Schluß möchte ich mich beim Österreichischen Luftfahrtarchiv bedanken. Insbesondere bei Herrn DI Keimel, der uns tatkräftig in unseren Bemühungen um ein Planarchiv und eine Dokumentation des Flugmodellsports unterstützt.

Karl Benes

1. Ergänzungsliste

3 Flugmodelle f. Anfäng. Arado Ar 79 Atom - Super (Motor) Aurikel Austria 1 Austria 2 Austria 4 Bauplan für Holzmodell m.Kratsch-Motor F 30 B	Benzinmotor-Flugmodell --"--- --"--- HS 100 Benzinmotor Wasserflugm. Borkenberge Breslau Brummer Cobra Condor Der Große Winkler (2 A)	Diesel D-G 250 (Motor) Drachen und Hochstartwinde Erwa 8 Eule Falter Fernaufklärer FF 7 Fieseler Fi 97	Fliegende Scheibe Focke Wulf L 102 Grauberle 5 Grüne Post Grunau Baby II H 3 Habicht (1939+1953) Häschen He S 9
---	---	---	---

Österreich hat neue Weltmeister!



Unsere Modellflieger sind in diesem Jahr wieder recht erfolgreich. Bei der in Pecs/Ungarn durchgeführten Weltmeisterschaft vom 20.7. bis 4.8. erreichte das österreichische Team Nitsche-Kühnegger/Salzburg hinter den überstarken Russen, die den 1. bis 3. Platz belegten, den 4. Rang.

Bei der 1. Weltmeisterschaft für ELEKTROFLUGMODELLE vom 22. bis 30.8. in Lommel/Belgien waren unsere Mannen besonders siegreich. In der Einzelwertung erzielte Rudolf Freudenthaler/Oberösterreich den 1. Platz und wurde WELTMEISTER. Die österreichische Nationalmannschaft mit Rudolf Freudenthaler, Helmut Kirsch und Werner Hauer erreichte in der Mannschaftswertung gleichfalls den 1. Platz und damit MANNSCHAFTSWELTMEISTER.

Bei der Europameisterschaft für ferngesteuerte Segelflugmodelle vom 17. bis 24.8. in Tel Aviv/Israel erzielte in der Einzelwertung Karl Wasner jun. /Vorarlberg den 3. Platz. Das österreichische Nationalteam, bestehend aus Karl Wasner jun., Andreas Meissl und Güntheer Aichholzer, belegte den 1. Platz und wurde EUROPAMEISTER.



9th FAI WORLD SCALE CHAMPIONSHIP 14 - 20 JULY 1986 OSLO, NORWAY Norwegian Aero Club, Oslo 1.

Nicht so erfolgreich waren unsere Scale-Flieger.

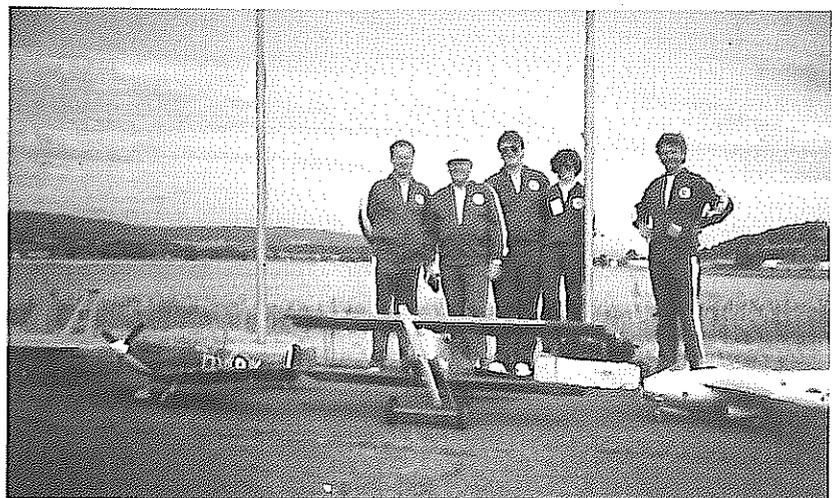
Aber 1. waren sie zum ersten Mal auf einer so großen Veranstaltung und 2. kam noch ein schlimmer Autounfall dazu. Bei ernsthafter Arbeit und Geduld werden auch sie bald internationalen Erfolg haben.

Lest aber selber den folgenden Bericht.

Ein Bericht von Edi Wallner, der als Helfer mit dabei war.

Zuerst möchte ich unser Team vorstellen:

Bernhard Klausner aus Leoben, Andreas Wirth aus Wien, Vinzenz Pippan aus Velden/See, als Helfer waren mit die Braut von Klausner Melitta und ich. Andreas Wirth war unser Team



Unsere Mannschaft v.l.n.r.: Pippan, Wallner, Klauscher, Monika und unser Mannschaftsführer A. Wirth

Manager, da unser Fachreferent Dr. Loebenstein aus beruflichen Gründen unabhkömmlich war. Abfahrt mit Pippan im PKW am 12. Juli von Kärnten um 4 Uhr früh über München. Zusammen-

treffen in der Nähe von Nürnberg mit Andreas Wirth. Gemeinsame Weiterfahrt nun mit 2 PKW durch Deutschland, Dänemark und mit der Fähre nach Schweden. Klausner war mit seiner

Braut bereits einige Tage vorher abgefahren und machten eine sogenannte Hochzeitsreise. Sie wollten es genau wissen und machten es einmal umgekehrt, zuerst die Hochzeitsreise, dann die Hochzeit. Zur Zeit, da ich diesen Bericht schreibe, sind sie schon verheiratet. Meinen herzlichen Glückwunsch! Jetzt aber weiter zu unserer Reise. Zirka 50 km vor Göteborg erwischte es uns, unsere beiden

Fahrzeuge wurden in einen Unfall verwickelt, leider so schlimm, daß die Autos nicht mehr fahrbereit waren. Pippans Auto hatte sogar einen Totalschaden. Das einzige Gute war, daß niemand verletzt wurde! So standen wir nun da, 2000 km von zu Hause entfernt, ohne Fahrzeug, mit dem Gepäck an der Straße. Leider ging bei diesem Unfall auch Pippans Modell in Brüche, und an eine Reparatur

war in dieser Situation nicht zu denken. Aber mit Hilfe der schwedischen Polizei, welche sehr korrekt und hilfsbereit war, mieteten wir einen Leihwagen, verstauten unsere Habseligkeiten und das Modell von Wirth und fuhren angeschlagen und deprimiert nach Norwegen zu unserem Hotel weiter. Dort wurden wir schon von Klauscher



Unsere Fahrzeuge nach dem Unfall



Die schwedische Polizei bei der Arbeit

DIENSTAG beginnt die Baubewertung. Die Punktrichter benötigen pro Modell ca. 20-30 Minuten, da werden bei 47 Teilnehmern und 19 Nationen alle auf eine Geduldssprobe gestellt. Die Ergebnisse werden erst am Schluß bekanntgegeben.

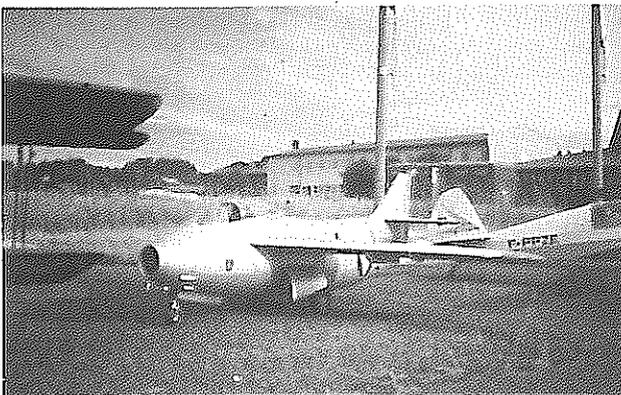
Viele Prognosen werden inzwischen angestellt. Gute Chancen werden dem deutschen Team eingeräumt, aber auch die Schweizer und Amerikaner haben super Modelle. Besonders hervorzuheben ist das Modell eines belgischen Jet-Piloten, der die F 16 mit zwei Impeller-Triebwerken nachbaute und im Aussehen und Technik kaum zu überbieten ist. Wird diese Maschine auch so fliegen wie sie aussieht? Aber auch andere Modelle, im Zelt auf Tischen abgestellt,

sind in der Bauausführung einfach "Klasse". Es war wirklich eine Schau der Superlative, die hier geboten wurde.

Wir rechneten uns für unsere Modelle bei der Baubewertung einen Mittelplatz aus, wobei ich für das Modell von Wirth, eine Saab J 29 Tonne, mehr Chancen erwartete. Klauscher hatte seinen altbewährten Doppeldecker Fokker mitgebracht. Am späten Abend geht es zurück ins Hotel.

MITTWOCH, die Baubewertungen gehen weiter, zugleich wird aber schon geflogen; endlich wird es auch spannend. Viele Modelle haben beim Starten Schwierigkeiten, zwei- und mehrmotorige Flugzeuge haben ihre Not mit den Motoren, ständig bleibt ein Motor stehen. Dann ein guter

Start der bereits erwähnten F 15 - ein bestechendes Flugbild! Alle applaudieren nach jeder Figur, aber beim Looping bleibt ein Motor stehen, und nur mit einem Triebwerk quält sich die Maschine durch die restlichen Figuren. Dann ist auch unser Klauscher dran mit seiner Fokker - Rollen zum Start, und die Maschine bricht sofort aus. Zweiter Versuch, wieder das gleiche! Es ist einfach zum Verzweifeln, das Foch verfolgt uns auf Schritt und Tritt. Am Nachmittag ist Wirth an der Reihe. Alles genau überprüft, Motor läuft super, ein guter Start gelingt, erste Figur - gerader Vorbeiflug. Nach dem "Jetzt" wird der Motor sauer und die Latte steht. Die Maschine muß weit über die Piste gezogen



Wirth's Fliegende Tonne, eine Saab E 29



Klauscher's Modell, eine Fokker D-VII



Konzentration kurz vor dem Startaufruf

Das war der "Stand" für unser drittes Modell von Pippan, welches beim Unfall zerstört wurde

werden und landet unsanft im Gras. Resultat: Fläche abgebrochen, Rumpf aufgesprungen, und auch beim Fahrwerk hat es arge Mängel. Aber in gemeinsamer Arbeit steht die Maschine nach einigen Stunden wieder flugbereit da. Ein Probeflug ist leider nicht möglich, aber der Motor wird neu eingestellt. Zugleich versucht Klauschner seine Maschine zu rollen und macht auch einen kurzen Probeflug. Alles soweit prima und ein Hoffen, daß es morgen endlich einmal klappt.

Inzwischen sind die Ergebnisse der Baubewertung angeschlagen. Für uns leider keine gute Platzierung. Wirth ist an 30. Stelle, Klauschner ist sogar nur 40ster. Besonders fallen die Deutschen mit ihren guten Platzierungen auf, und auch ihre Flugbewertungen sind im Spitzenfeld. Aber auch andere sind vom Pech verfolgt, und so mancher guter Flug endet mit einem Motorabsteller. Besonders die Japaner sind davon betroffen. Am Abend hat die schwedische Mannschaft zu einem "Schwedenabend" eingeladen. Es war sehr lustig, und es wurde ein österreichischer daraus. Dank unseres Mannschaftsführers Wirth, der mit Gitarre und Gesang alle bestens unterhielt. Unser Bierlager und echter Kärntner Selchspeck gaben noch das Nötige dazu.

DONNERSTAG: Wirth's Modell ist zwar startklar, kommt aber durch die schleppende Abwicklung und durch Regen nicht mehr zum Fliegen. Klauschner erwischt beim Start zwar eine sehr windige Phase, aber trotz Seitenwind

gelingt der Start recht gut, und auch die Pflichtfiguren sind sauber geflogen und mit guter Wertung belohnt - aber dann passiert's wieder - beim Looping bleibt der Motor stehen. Es gelingt zwar noch eine schöne Landung, aber die Punkte reichen nicht für eine Platzverbesserung.

Am Abend besuchen alle Teilnehmer und Funktionäre ein Flugzeugmuseum ca. 5km nördlich von Oslo. Alle waren hellauf begeistert, denn es gab wirklich viel zu sehen.



Der erste Absturz von Wirth

FREITAG: Wirth ist gleich am Nachmittag mit seinem Flug dran. Schon das Rollen zum Start war schwierig. Sein Modell hat ein sehr enges Fahrwerk, und so ist die Maschine sehr dem Seiten-

wind ausgesetzt. Zweimal muß zurückgeholt werden, jedesmal geht die Maschine über die Fläche, dann gelingt endlich der Start. Die Figuren sind aber etwas verwackelt, man merkt die Nervosität und auch die Nachwirkungen des Autounfalls. Bei der langsamen Rolle passiert es dann, die Figur wird etwas zu nieder angefliegen, die Maschine verliert beim Rollen an Höhe und kracht mit voller Fahrt auf die Piste und zerschellt am Boden. "WM zu Ende".

Klauscher's letzter Durchgang geht zwar ohne Motorabsteller über die Runde, die Figuren sind aber nicht sauber genug geflogen und einige total verhaut. Am Samstag ging es für Wirth, Pippan und mich mit einem Mietauto wieder heimwärts.

Ich habe versucht, den Ablauf der WM so objektiv als nur möglich zu schildern. Vielleicht habe ich das eine oder andere bereits wieder vergessen, oder andere haben es anders empfunden.

Ein Urteil, warum unsere Mannschaft trotz Flügel abgestürzt ist, steht mir nicht zu, möge sich jeder selbst seine Meinung bilden.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, und es hat mir besonders gefallen, daß die gutplatzierten Teilnehmer ihre Punkte erfliegen mußten und nicht durch die Baubewertung um hundert Punkte vorne waren. Daraus ersieht man, wie gut alle Modelle konstruiert und gebaut waren.

Bei Gesprächen mit anderen Teilnehmern habe ich auch erfahren können, wie andere Mannschaften trainieren. Alle haben gleichwertige Modelle zum trainieren, und es wird viel, vielmehr geflogen als bei uns. Vieler Motivation wird es bedürfen, bei uns mehr Modellflieger für diese Klasse zu interessieren, und viele Modelle und Flugstunden werden nötig sein, um auch mit anderen Nationen gleichzuziehen. Wir haben uns alle sehr bemüht, bei der WM gut abzuschneiden, mußten aber einsehen, daß wir noch nicht reif für solch eine Veranstaltung waren.

Kommentar des Fachreferenten:

Daß das Ergebnis niederschmetternd ist, brauche ich nicht zu erwähnen, sicher spielt da das Pech mit dem Unfall sehr stark mit. Was mich jedoch erschüttert ist die Baubewertung,

Offizielle Ergebnisse (Auszug)

Einzelwertung - 47 Teilnehmer

1. M. Merkschlager	D	Bristol- "Scout"	5963,0 Punkte
2. H. Zeller	CH	DH 88 "Comet"	5598,8 "
3. K. Oetiker	CH	133 C "Jungmeister"	5574,5 "
4. C. Foss	GB	Dalotel DM 175	5559,1 "
5. D. Mastertron	AUS	de Havilland MK 3A	5526,1 "
32. B. Klauscher	OE	Fokker D-MII	4092,4 "
43. A. Wirth	OE	Sabb J-29 F	3346,0 "

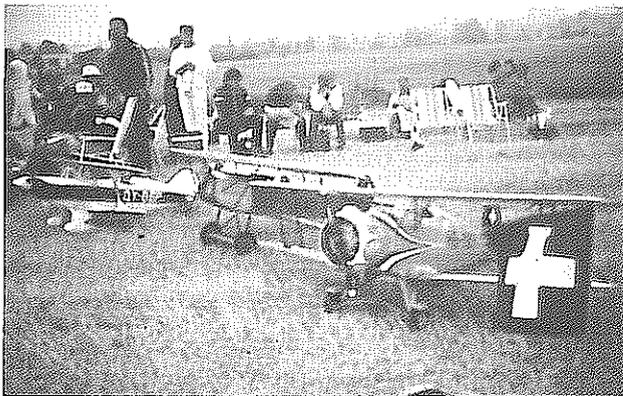
Mannschaftswertung

1. Schweiz 16252,9 - 2. Deutschland 16224,9 - 3. England 15670,6 P.

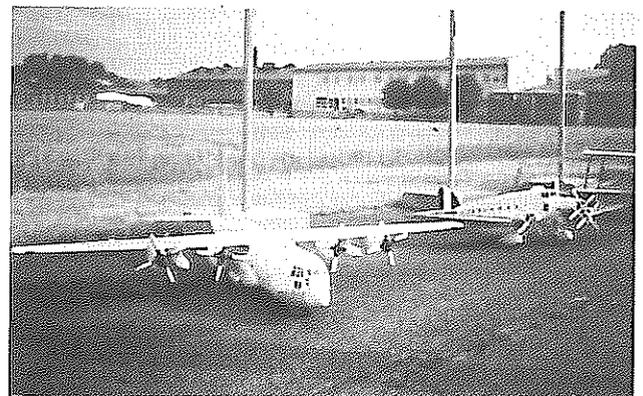
die m.E. völlig unverständlich ist und sicher einer Klärung bedarf. Nach Berichten und Fotos liegen vor Wirth und Klauscher Modelle, die nicht im Entferntesten den Standard unserer Modelle entsprechen und trotzdem höher bewertet wurden. Auch wurde eine einwandfreie

Farbgebung von Wirth nicht anerkannt, und ich glaube, daß hier "Newcomer" wie beim Eislaufen wenn schon nicht verschaukelt, so doch mit strengeren Maßstäben gemessen wurden. Wir werden das alles überdenken müssen.

Dr. Thomas Loebenstein



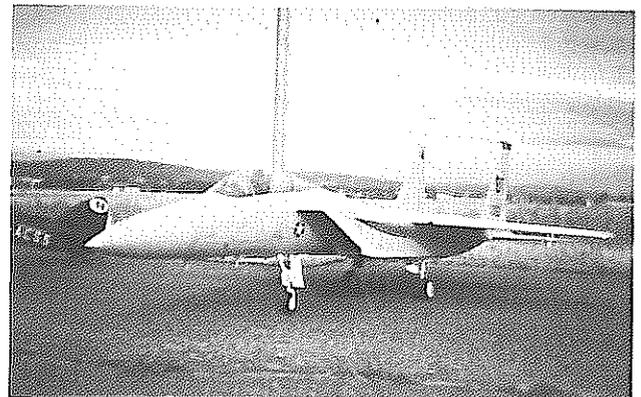
Die Bucker Jungmeister der Schweizer mit der höchsten Baubewertung. Im Hintergrund die Fokker von Klauscher und eine saubere Pitts Spezial



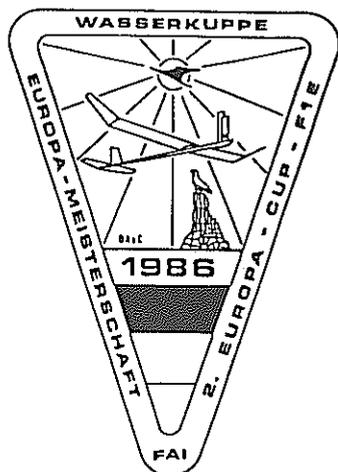
Eine Hercules der US Mannschaft und eine dreimotorige Maschine der italienischen Mannschaft. Beide mischten ganz vorne mit



Eines der schönsten Modelle der Amerikaner



Die F 15 eines Belgiers



EUROPA-Meisterschaften

Wasserkuppe

30.7 - 3.8.1986

Ein Bericht

von Mannschaftsführer Ing. Ernst Reitterer

Die internationale Tradition der 950 m hohen Wasserkuppe steht bei den Modellfliegern hoch im Kurs. Schon 1970 wurde dort oben am "heiligen Berg" der Segelflieger in der Rhön (Bundesland Hessen) 40 km nahe Fulda, durch den Deutschen Aero-Club eine Europameisterschaft für magnetgesteuerte Hangsegelflugmodelle ausgeschrieben und durchgeführt. Insgesamt war es diesmal schon das 3. Mal, daß eine F1E-EM auf der Wasserkuppe zur Austragung kam, noch dazu nun endgültig hochoffiziell mit den üblichen F.A.I.-Urkunden für die Einzelsieger und Mannschaftsmitglieder. Dafür kamen auch erstmals 7 Nationen, nämlich: Großbritannien, Italien, Schweiz, CSSR, sogar Polen, Deutschland und Österreich.

Was mich am meisten beeindruckt hat, um es gleich vorweg zu nehmen, ist das friedliche Nebeneinander der Segelflieger, Drachenflieger, Motorflieger und Modellflieger. Dies wäre z.B. in Österreich ein "Ding" der Unmöglichkeit!!

Nun zurück zu unserer Mannschaft: sie bestand aus erfahrenen Wettbewerbsfliegern wie Karl Lintner (Europameister 1984), Hans Hlavka (mit 72 Jahren einer der Ältesten) und unserem FR in F1E, Felix Schobel sen. Als Mannschaftsführer war einmal mehr Freiflug-FR Ernst Reitterer mit Helfer Rupert Schneck am "Werk". Eigentlich ein bewährtes Team, dementsprechend waren auch unsere Erwartungen: doch es kam ganz anders; das Wetter bzw. die Windverhältnisse spielten uns sehr bald einen entscheidenden Streich. Trotz restlosem Einsatz konnten wir uns nicht schnell genug an die herrschenden, böigen Windverhältnisse, zwischen 7 und 14 m/s am NW-Hang der Kuppe anpassen. Gleich der 1. Durchgang brachte die herbe Enttäuschung (wie aus der Ergebnisliste ersichtlich) und auch die endgültige Gewißheit, daß es für uns Österreicher "gelaufen" war! Sieht man vom 1. Durchgang ab, so kann man die Leistung unseres Seniors Hans Hlavka (ESV/ÖMV-St. Pölten), regierender Staatsmeister dieser Klasse, der dann ab dem 2.

Durchgang hintereinander 4 volle Zeiten zu je 300 Sekunden flog, nicht hoch genug einschätzen. Er wurde bester Österreicher und mußte sich mit dem 10. Platz zufrieden geben, da es ja bekanntlich im Freiflug keine Streichresultate gibt!

Jeder Österreicher, wie auch alle anderen Nationen, hatten in den nahen Wäldern rund um die Kuppe, trotz Beobachtungsposten, in unserem Fall Rupert Schneck, Modelle zunächst verloren. Dies wäre weiter nicht so tragisch gewesen, denn Schneck konnte bis auf eine Ausnahme die Richtung genau angeben, aber diese Wälder hatten es in sich: wollte man bis in die Mitte vordringen, so war es notwendig sich mit einem Buschmesser den Weg dorthin freizumachen, so dicht stehen die Bäume dort oben...

Hatte man großes Glück, so sah man auch das Modell am Baum, sofern man die richtige Richtung erwischt hatte, meistens war jedoch die strapazvolle Suchaktion zunächst erfolglos geblieben...



Die etwas glücklose Österreichische Nationalmannschaft v.l.n.r.: Mannschaftsführer und FF-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer, Mannschaftsbetreuer Rupert Schneck, F1E-Fachreferent Felix Schobel, Ex-Europameister Karl Lintner und der bestplatzierte Österreicher und älteste Teilnehmer Hans Hlavka.

Vielleicht hätte man doch mehr der variablen Wertung durch die Wettbewerbsleitung Beachtung schenken sollen, um das Max herunterzusetzen, selbst auf die Gefahr hin, viele Konkurrenten im Stechen zu haben. Bei 10 Minuten Stechzeit-Maximum wäre dann sicherlich nur 1 Stechen notwendig gewesen. Es blieben trotzdem 2 Teilnehmer übrig, die das Stechen erreichten, nämlich ein Tscheche und ein Schweizer. Ganz hervorragende Leistungen zeigten geschlossen die Tschechen, wie schon so oft, auch auf dieser EM. Stloukal Pavel wurde, so wie im Vorjahr, wieder verdienter Europameister. Auch den Mannschaftseuropameister und noch den 3. Platz im Einzel durch Mach Jaroslav sichert sich die Tschechoslowakei...

Fragen wir uns: worin liegt eigentlich das Geheimnis dieser ununterbrochenen Erfolgsserie der CSSR? Wie ich aus zuverlässiger Quelle erfahren konnte, trainierte die Mannschaft "beinhart" etwa 1 Monat lang in ihrer Heimat, auf der Hohen Tatra in 2000 m Höhe, bei allen herrschenden Wetterlagen und Windgeschwindigkeiten mit verschiedenen Modellen, natürlich auf Staatskosten, versteht sich.

Nach der "Niederlage" der Österreicher bei der letzten EM im Vorjahr in der Schweiz (siehe prop 9/10 1985) hätten wir da nicht auch handeln müssen? Jetzt, da wir jüngst durch die Karneralm das einzige Gelände in Österreich anbieten können, wo man außer der Winterzeit, immer fliegen darf und nicht, wie es woanders der Fall ist, wie ein "reudiger Hund" verjagt wird! Nach meiner Meinung wären 2 Wochen für die österr. Mannschaft notwendig gewesen, um die Modelle restlos zu beherrschen, vor allem die Bleizuladungen bei höheren Windgeschwindigkeiten zu wissen, etwaige Steuerungsfehler bzw. Gerätefehler auszumerzen, denn das waren Grundvoraussetzungen mit denen sich die Tschechen bei der EM nicht mehr auseinandersetzen mußten ...

Was nützen uns Probearbeits unmittelbar vor dem jeweils beabsichtigten Durchgangsflug, die dann doch meistens zu kurz, aus bekannten Gründen, angesetzt werden und dann im 5-Minutenflug kann dann in der Wertung so

viel passieren! Nun das sind meine Gedanken als Mannschaftsführer, aber da ich selbst F1E-Modellflieger bin, weiß ich "ein wenig" Bescheid.

Sicherlich sah man auch von den Österreichern wunderbar beginnende Standflüge, aber als die Modelle höher stiegen, wurden sie zurückgeschoben und kamen natürlich oberhalb der Hangkante außer Sicht, sodaß eben der Traum ausgeträumt war vom Max. Faszinierende Wolkenflüge zeigte dagegen der Schweizer Heinz Schellauf mit einem Modell, das mit einer elektronischen Selbststeuerung ausgerüstet ist. Schellauf war dann auch der einzige Teilnehmer, der mit seinem Vizeeuropameistertitel, nach Stechen, in die Phalanx der Tschechen eindringen konnte!

Wie üblich ist noch immer die einfache Kopfsteuerung vorherrschend, über 90 % aller Teilnehmer verlassen sich darauf. Modelle mit einfacher V-Form waren bei den herrschenden Windverhältnissen kaum im Einsatz.

Die Organisation unter der bewährten Leitung von F1E-Fachreferent des DAeC., Bernhard Schübler, mit seiner ganzen Familie und dem Wettbewerbsleiter, Günther Ruschek, klappte vorzüglich. Man sah, daß alles bestens vorbereitet war, nicht einmal ein heftiger Regenschauer am Beginn des 2. Durchganges konnte der "Organisation" das Geringste anhaben....

Einen Tag nach der F1E-Europameisterschaft 1986 kam auf dem gleichen Startfeld der 2. Europacup "Wasserkuppe" zur Austragung. Von 110! angemeldeten Magnetfliegern waren 82 am Start.

Darüber und über die gemeinsame Siegerehrung für die EM + EC mit den diversen Ansprachen, im Rahmen des feierlichen Banketts in Gersfeld am Fuße der Wasserkuppe, wird FR Felix Schobel sen. ausführlich berichten.



Der Bürgermeister von Gersfeld überreicht dem Sieger den EUROPA-WANDERPOKAL, den Österreich 1984 gestiftet hat.



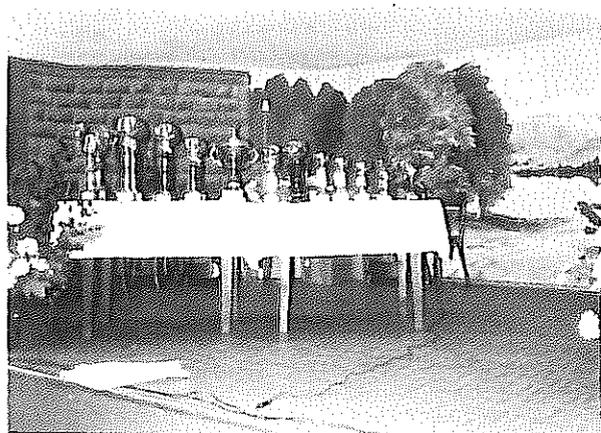
Offizielle Ergebnisse (Auszug)

Einzelwertung - 21 Starter

1. STLOUKAL Pavel	CS	300	300	300	300	300	1500 + 100%
2. SCHNELLAUF Heinz	CH	300	300	300	300	300	1500 + 18,59%
3. MACH Jaroslav	CS	300	300	300	268	295	1483
10. HLAVKA Hans	OE	27	300	300	300	300	1227
15. LINTNER Karl	OE	99	300	112	142	300	953
17. SCHOBEL Felix sen.	OE	25	269	78	196	218	786

Mannschaftswertung - 7 Nationen

1. CSSR 1423,99	2. Italien 1317,00	3. Deutschland 1153,34
5. Österreich 988,66 Punkte		



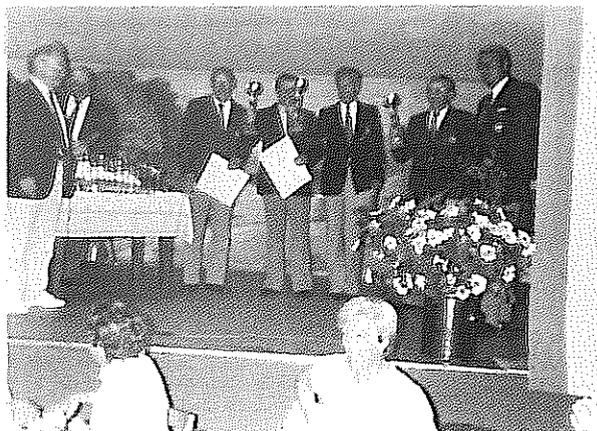
Der Gabentisch mit den vielen Pokalen



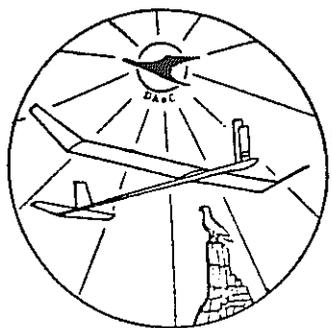
Europa-Mannschaftsmeister CSSR



Die zweitplatzierte Mannschaft Italien



Dritter wurde die Mannschaft Deutschland



Fachreferent

OSR Felix Schobel

Monatelange Vorbereitungs- und Trainingsarbeit fand mit den Europameisterschaften und dem Europacup in der Klasse F1E ihren Abschluß. Besonders wir Österreicher rechneten uns aus diesem Grunde gute Chancen aus, mußten aber bei der EM eine große Enttäuschung hinnehmen: Daß im 1. Durchgang Ex-Europameister Lintner, Staatsmeister Hlavka und Landesmeister Schobel nur Zeiten von 99, 27 und 25 Sekunden erzielten, ist allen unverständlich und versetzte diese wohl auch unter einen gewissen "Schock",

von dem sich nur Hlavka am besten "erholte". (Siehe EM-Bericht des Mannschaftsführers). Der EUROPACUP sollte beweisen, daß wir Österreicher in F1E doch zur europäischen Spitzenklasse gehören. Hätten wir die voraussichtliche Nationalmannschaft 1987 als Mannschaft nominiert, wären wir in der Mannschaftswertung haushoch als Sieger hervorgegangen. Der Wind war an diesem Tag (im Gegensatz zum Vortag) nur mehr etwa 7m/s, wehte aber von Westen, was am Starthang (Südhang) Seitenwind bedeutete. Für uns nicht ganz verständlich war die Tatsache, daß man die Startstelle nicht auf den Fernsteuerhang verlegte.

(Dadurch hätte man gegen den Wind- wie im Sporting Code "geschrieben"- starten können, und es wären auch nicht mehr Modelle in den Wäldern gelandet!). Da jedoch anscheinend zwischen den Fernsteuerern und den Freifliegern diesbezüglich kein Einvernehmen erzielt wurde, der Berg aber auch nicht gedreht werden konnte, war sicher hier die annehmbarste Startstelle. Man mußte also die westliche Hangflanke entlangfliegen- und das 5 Minuten lang fast gänzlich über Wäldern, die zum Bergen der Modelle fast ungangbar -nur bekletterbar wegen eines Windbruches- waren. Wohl dem, der eine Wendesteuerung einsetzte. M.E. waren

2. Europa - CUP 1986

WASSERKUPPE



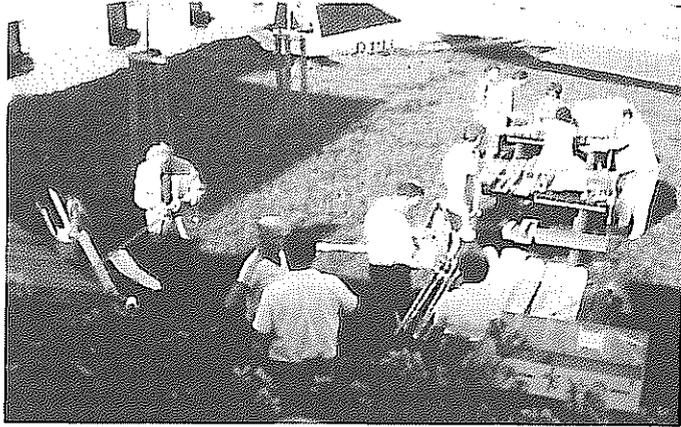
Das Wettbewerbsgelände auf der Wasserkuppe

es nur drei Teilnehmer, die dadurch fast immer wieder im Vorfeld (auf der Wiese) landeten. Mit der Wendesteuerung, bei der nach einer gewissen Zeit der Steuer magnet umgestellt wird, müssen wir Österreicher uns noch näher befassen. Man läßt halt lieber die Modelle "sicherheits halber" über die Wälder fliegen, weil es um den Europacup geht. Das Schlimmste, was bei der Wendesteuerung passieren kann, ist die Möglichkeit, daß das Modell wie ohne Wendesteuerung fliegt.

Aus sieben Nationen stellten sich 82 Teilnehmer dem Wettkampf: 33 Deutsche, 22 Schweizer, 10 Österreicher, 8 Italiener, 5 Tschechen, 3 Briten und 3 Polen.

Von den theoretisch 410 möglichen Maximalzeiten wurden tatsächlich 185 geflogen, was 45% bedeutet (38 im 1., 37 im 2., 33 im 3., 45 im 4. und 32 im 5. Durchgang). Die Maximalzeit betrug 300 Sekunden. Acht Teilnehmer kamen ins Stechen, darunter auch unser Karl Lintner, der schließlich den 6. Platz belegte. Schobel sen. erreichte den 11. Platz mit 493%-Punkten (von 500 möglichen), und beide verwiesen damit den Tschechen Berger (Sieger beim letzten Kolibri-Pokal), den Europameister Stloukal, den Ex-Europameister Haller (CH) und die beiden Ex-Europameister Schröder und Schubert D auf die Plätze 19, 22, 25, 29, und 33.

Die Überraschung war perfekt, als beim Stechen die siebzehnjährige Gymnasiastin Madeleine Bodmer den längsten Flug "hinlegte" und damit Europacupsiegerin wurde. Obwohl man zum Stechen um die "Ecke" westwärts gegangen war, flog Madeleine doch



Sowohl vor der EM als auch vor dem EC fand auf dem historischen Gelände der Wasserkuppe eine Bauprüfung aller Modelle statt

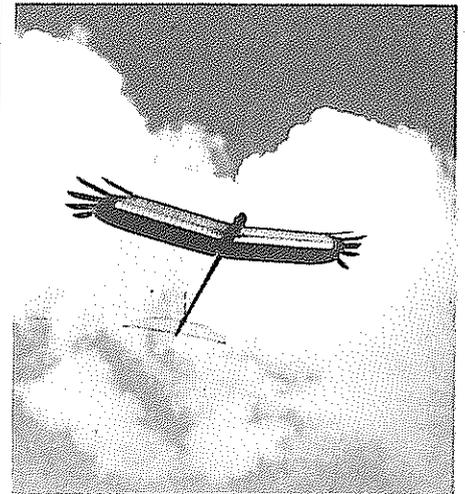
gegen Süden die längste und tiefste Gefällstrecke.

80% aller eingesetzten Modelle wiesen eine Kopfsteuerung auf, die übrigen eine mit Rückwärtsübertragung.



Die 17jährige Schweizerin Madeleine Bodmer erhält aus den Händen des Bürgermeisters den Europacupsiegerpokal. Links der deutsche Modellflugreferent Willi Wahl

Die Siegerehrung war folkloristisch umrahmt und ging am Samstag - allerdings sehr spät! - über die Bühne, und wie unser BSL und Vorsitzender der Jury, Edwin Krill, sagte, war "die Wasserkuppe eine Reise wert".



Als RHÖNGEIER bezeichnete der Konstrukteur, Hans Gremmer, dieses durch seine Randfedern (im Wind beweglich und ausgleichend), mit Rückwärtsübertragung ausgestattete und bei Leichtwind ausgezeichnet fliegende, schöne Modell

Kommentar des Vorsitzenden der internat. Jury, Edwin Krill:

Nachdem es beim Europacup einen offiziellen Protest der Briten gab, möchte ich noch ein paar Worte zum Bericht von Felix Schobel sagen.

Der erwähnte Protest wurde während des 4. Durchganges gegen die Hanglage (nicht gegen den Wind, SC 2.5.6.f und 3.5.10 c) eingebracht und wurde von der int. Jury gemäß SC 2.7.a zurückgewiesen (Einbringungsfrist). Wie Schobel schrieb, kann ein Hang eben nicht gedreht werden, und wie das Ergebnis zeigt (45% Maximalzeiten) war der Hang durchaus "befliegbar". Ein Europacup ist eben eine Veranstaltung für den Leistungssportler, und der hat sich auch mit unangenehmen Verhältnissen auseinanderzusetzen. Unangenehm ist mir aufgefallen, daß der einst so verdiente "Vater des Magnetfluges" Hans Gremmer ununterbrochen versuchte die Funktionäre mit seiner Wettbewerbsauffassung zu beeinflussen.

So geht's nicht Herr Gremmer!

Der Veranstalter und der Wettbewerbsleiter haben sich alle Mühe gegeben, den Wettbewerb exakt abzuwickeln, und man sollte sich nur dann Urteile anmaßen, wenn man die Schwierigkeiten kennt und selbst schon Wettbewerbe dieser Größenordnung organisiert und durchgeführt hat. Zum Leistungsfliegen gehört auch die Anerkennung der Regeln

Offizielle Ergebnisse (Auszug)

Einzelwertung 82 Starter

1.	BODMER Madeleine	CH	300	300	300	300	300	1500	+ 100%
2.	SCHELLAUF Heinz	CH	300	300	300	300	300	1500	+ 47,08%
3.	FRIESER Anton jun.	D	300	300	300	300	300	1500	+ 46,74%
6.	LINTNER Karl	OE	300	300	300	300	300	1500	+ 34,71%
11.	SCHOBEL Felix	OE	300	280	300	300	300	1493	
24.	ALMESBERGER Karl	OE	300	264	300	178	300	1342	
31.	SALZER Klaus	OE	300	75	300	300	300	1275	
35.	SCHNECK Rupert	OE	281	300	205	300	165	1251	
49.	REITTERER Ernst	OE	300	245	271	211	103	1130	
55.	SCHOBEL Felix Jun.	OE	96	299	190	300	187	1072	
67.	BUCHLEITNER Robert	OE	300	106	64	229	116	815	
70.	HLAVKA Hans	OE	270	27	45	162	251	755	
82.	WUTZEL Franz Sen.	OE	300	0	0	0	0	300	

Jugendwertung 8 Wertungen (kein Österreicher dabei)

1.	BODMER Madeleine	CH	1500	+ 100%					100%
2.	FRIESER Anton Jun.	D	1500	+ 47,08%					
3.	RODEL Martin	CH	1475						
3.	GROH Thorsten	D	1475						

Mannschaftswertung 17 Mannschaften

1.	BBC CH 1390	-	2.	MG Dietikon CH 1378	-	3.	JVC Troubelice
	CSSR 1372	-	8.	UMFC Kolibri OE 1264,99	-	9.	EC Austria 1248,99
		-	17.	ESV St.Pölten OE 768,67.			

Sonderkonstruktionen (Nurflügel, Tandem etc.) - 7 Nennungen

1.	WINKLER Alexander	D	180	180	45	76	124	605
2.	WANKERL Friedrich	D	180	162	180	0	0	522
3.	UNGER Heinz	D	135	92	45	104	137	513

kein Österreicher am Start

und Bestimmungen, auch wenn sie einem im Augenblick nicht passen!

Zum unbefriedigenden Abschneiden der Österreicher möchte ich noch sagen, sie hätten während des Wettbewerbes mehr auf die

Tschechen schauen sollen, wie die es gemacht haben. Man kann ruhig auch einmal mit den Augen stehlen!

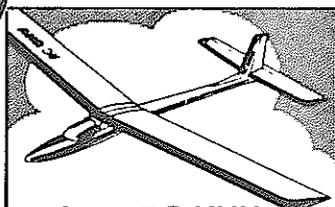
Edwin Krill

Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.

vedes
Fachgeschäft

Flugmodellbau

Graupner



RC-UHU
Spannweite 1545mm

Der zuverlässige
Einstieg in den
RC-Segelflug

Prospekt FSP
bei uns anfordern!



TAXI II
Spannweite
1500mm

Optimiert für Training
und einfachen Kunstflug

Prospekt FSP bei uns anfordern!

Wir helfen Ihnen
durch mehr Service, mehr Auswahl
und immer einen guten Rat mehr.

Spiel + Freizeit
SEIGERT

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale
Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82

D-8228 FREILASSING



1986 European Championships

BERICHT ÜBER DIE F3B - EUROPAMEISTERSCHAFT
IN BEER SHEVA, ISRAEL vom 14. bis 24. August 1986

von Mannschaftsführer Karl F. Wasner

Mit einem erstklassigen Resultat konnte Österreichs F3B-Nationalmannschaft - bestehend aus den Piloten Karl Wasner jun., Günther Aichholzer, Andreas Meissl; der Bodenmannschaft Erich Lercher, Astrid Aichholzer, Peter Hoffmann und Mannschaftsführer Karl F. Wasner - die 2. F3B-Europameisterschaft, ausgetragen in Beer Sheva, Israel, beenden. Das rot-weiß-rote Nationalteam wurde ganz überlegen EUROPAMEISTER in der Teamwertung, und in der Einzelwertung gab es für Karl Wasner jun. die Bronzemedaille vor Günther Aichholzer auf Rang vier und Andreas Meissl auf Rang sechs.

Der Weg dorthin? Heiß beschwerlich und staubig. Wie immer mein Bericht in Tagebuchform unter spezieller Berücksichtigung unseres Teams.

14. August 1986, Donnerstag.

Österreichs Nationalteam trifft sich um die Mittagszeit mit der Nationalmannschaft der Schweiz im Flughafen Zürich-Kloten. Aus Kostengründen wurde eine gemeinsame Gruppenreise organisiert. Dank einer guten Zusammenarbeit mit der Zürcher EL-AL Niederlassung klappte die Sicherheitsüberprüfung und Abfertigung unseres umfangreichen Gepäcks bestens. In relativ kurzer Zeit ist das Prozedere vorbei, wir sind unser Gepäck los und im Besitz unserer Bordkarten. Bereits an dieser Stelle möchte ich dem Sales-Manager von EL-AL Zürich, Herrn Leibowicz für die Unterstützung in allen Belangen der Reiseorganisation herzlich danken.

Bis zum Abflug bleibt noch etwas Zeit und nach einem kurzen Imbiss im Flughafenrestaurant gibt es die erste Teambesprechung. Das gute Mannschaftsklima -der "Geist von Australien"- ist noch da!

Spannend wird es beim Abflug. Sowohl am Terminal als auch bis zum Abheben wird unsere B767 von einem Schützenpanzerwagen der Polizei begleitet. Bedauerlich, das dies heute noch notwendig ist. Der menschliche Fortschritt hat offenbar mit dem technischen Fortschritt nicht mitgezogen. Nach 3 1/2 stündigem, guten Flug landen wir wohlbehalten in Tel-Aviv/Ben Gurion um 20 Uhr Ortszeit. Beim Aussteigen realisieren wir, was uns erwartet: Hitze, Hitze und nochmals-Hitze. Die Zollabfertigung wird uns durch einen Vertreter des israelischen Aero - Clubs erleichtert, danke schön Ami Baram. Bei der Abholung der beiden, über AVIS vorbestellten Kombiwagen gibt es die einzige negative Überraschung unseres Israelaufenthaltes. Einer der beiden Kombiwagen ist entgegen Bestellung und Bezahlung ohne Klimaanlage und das für eine Fahrt an den Rand der Negev-Wüste! Ohne Widerrede wird dieser Oldtimer vom Team dem Mannschaftsführer und den Modellkisten zugeteilt, als mein Navigator fungiert Peter Hoffmann. Der Rest des Teams mit den Windenkisten und dem Reisegepäck reist -allerdings nur mässig- gekühlt. Gegen 22 Uhr machen wir uns auf den Weg in das ca. 130 km entfernte Beer Sheva. Problemlos, aber verschwitz kommen wir im Zohar-Hotel, unserer EM-Unterkunft an. Ein kühles Bier, Ausladen des Gepäcks und Zimmerbezug beschliessen diesen ersten EM-Tag. Hundemüde kriechen wir in die Betten.

15. August 1986, Freitag.

Nach ausgiebiger Nachtruhe und dem Frühstück Besichtigung des Fluggeländes -ohne Modelle. Mitten in ein beidseitig leicht abfallendes Wüstengelände wurde ein ca 100x100 m grosses Stück "Grün" mit Hilfe eines schnellwachsendes Krautes gepflanzt. Eine Reihe von Piloten war bereits am Training. Die Holländer reisten bereits vor einer Woche an und die Deutschen waren schon zwei Tage am Ort. Nach der Platzbesichtigung ging's zum Geldwechseln, Einkauf von Mineralwasser in grösseren Mengen (zuenig wie sich noch herausstellen sollte) und einer Gemeinschaftskühlbox. Wir hatten Glück -denn Bank und Supermarkt waren zur gleichen Zeit offen, ein Glücksfall der nicht



sehr oft eingetroffen ist.

Am Nachmittag machen wir noch zur Akklimatisierung einen Ausflug zum Toten Meer (Bild 1), die Möglichkeit ohne Schwimmbewegung in dem stark mineralhaltigen Wasser zu liegen fasziniert uns - solange kein Wasserspritzer ins Auge gelangt, das brennt höllisch. Beim Abendessen gibt es für unsere Raucher eine böse Überraschung. Während des Sabbat der am Freitagabend bei Sonnenuntergang beginnt und bis Samstagabend dauert, darf im Speisesaal nicht geraucht werden! Die Religion beeinflusst das Leben in Israel doch sehr stark.

16. August 1986, Samstag.

Der Ernst des Fliegens beginnt. Von Seiten des Veranstalters freies Training, die Frequenzüberwachung wird von den Mannschaftsführern koordiniert. Bei den Speedflügen werden von unseren Leuten zum Teil hervorragende Zeiten geflogen. Wir merken aber sehr schnell, dass rasch durchziehende Thermikschläuche -manchmal sind es fast Thermikfronten, speziell ab Mitte Vormittag, grosse Abweichungen hervorrufen. Auch die Zeit- und Streckenflüge sind stark davon betroffen, dürften aber bei der gruppenbezogener Wertung kein grosses Problem bringen.

Um Mensch und Material zu schonen ziehen wir uns am Mittag ins Hotel zurück. Die Temperaturen sind doch merklich über 30 °C geklettert.

17. August 1986, Sonntag

Ein mit zwei Durchgängen angesetzter offener, internationaler Wettbewerb beginnt. Deutschland und Holland beteiligen sich nicht. Nachdem wir kein Teamtrainingslager hatten (Deutschland hatte dafür eine ganze Woche!) bestreiten wir diesen Wettbewerb als Teamtraining mit der Weisung, nichts zu riskieren und nichts zu erzwängen.

Ausser für uns war auch für die Veranstalter dieser Bewerb als Training gedacht und es war eine gute Idee, das ganze Uhrwerk konnte sich ohne EM-Metrik einlaufen. Unser Andi Meissl will es allerdings genau wissen und legt mit Idealnote 3000 in ersten Durchgang den Grundstein zum späteren Sieg im Int. Vorwettbewerb. Zweiter nach dem ersten Durchgang ist der Schweizer Müller (im Schweizer Team als Helfer und nicht als Pilot dabei). Dritter Stelle landet unser Günther Aichholzer. Karl Wasner jun. beendet den ersten Durchgang an 9. Stelle bedingt durch einige Streckenflugversuche. Interessanterweise sind die erwähnten vier Piloten auch im zweiten Durchgang an gleicher Stelle zu finden.

Meissl gewinnt den Int. Vorwettbewerb mit 5920 Punkten, Aichholzer wird mit 5750 Punkten Dritter und Wasner jun. mit 5223 Punkten Siebenter.

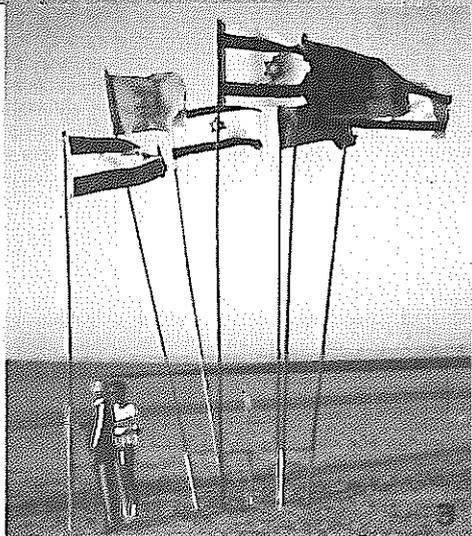
18. August 1986, Montag

Nun wird es mit der offiziellen EM ernst. Es wird ein kompletter Durchgang als offizielles Training geflogen. Trotzdem die Organisatoren auf keinerlei eigene Erfahrung zurückgreifen können, glätten sich vorhandene Kanten sehr rasch. Eine genügende Anzahl, teilweise sehr junger Helfer, ist gut vorbereitet.

Am Nachmittag erfolgt die Modellkontrolle im Hotel, kurz vor Sonnenuntergang die feierliche Eröffnung am Platz. (Foto 2) Wohlthuend kurze Ansprachen, gefolgt vom Hissen der Nationalflaggen durch die Mannschaftsführer während die jeweilige Nationalhymne gespielt wird.

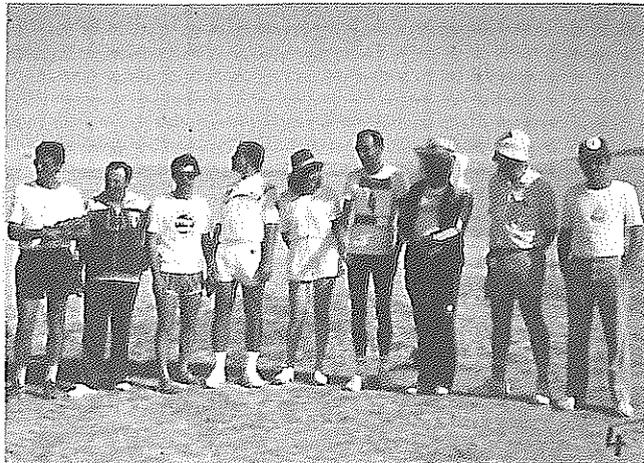
(Foto 3) Frankreichs Teammanager schaut nicht schlecht als sich bei ihm die holländische Flagge entfaltet! Die Farben sind zwar gleich, nur die Richtung der Streifen ist um 90° gekehrt.

Am Abend die obligate Teammanagersitzung unter Leitung von Arik Sinai, dem Generalsekretär des israelischen Aero-Clubs, der die gesamte Organisation gut im Griff hat. (Foto 4)

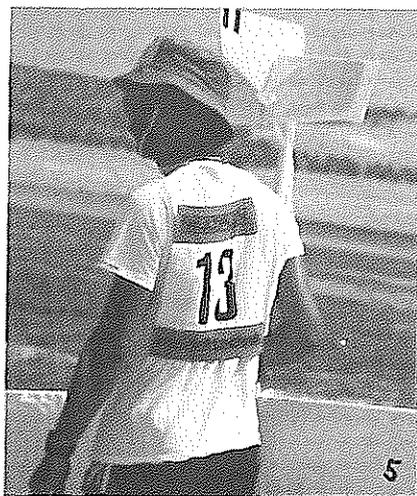


19. August 1986, Dienstag

Die beiden ersten Durchgänge stehen auf dem Programm. Es wird an den ersten drei Wettbewerbstagen immer in der Aufgabenreihenfolge Zeit, Distanz, Speed, Speed, Distanz und Zeit geflogen. Aichholzer mit Start-Nr. 6 eröffnet unsererseits den Reigen, sein Zeitflug mit



4.59 Minuten / 95 Landepunkten ist um eine Minute zu kurz, 875 Punkte. Wasner jun. mit Start-Nr. 13 (Bild 5) fliegt mit 5.59/85 und 984 Punkten fast voll. Meissl, Start-Nr. 20 erreicht 6.00/80 und 956 Punkte.



Seit der Einführung der gruppenbezogenen Wertung ist der Streckenflug zur packendsten Disziplin in F3B geworden. Aichholzer fliegt 19 Laps und 950 Punkte, das Gruppenmaximum war 20 Laps. Wasner jun. gewinnt mit 23 Laps seine Gruppe, ebenfalls Meissl mit 11 Laps in wesentlich flauerer Luft.

Die Speedleistungen unserer Piloten (in Startreihenfolge): Aichholzer 21.67 sec./856 Punkte, Wasner 20.38 / 910 und Meissl fliegt mit 18.55 sec. den Speedtausender. Reihung nach dem ersten Durchgang: 1. Meissl, 2956; 2. Blümli, D, 2952; 3. Liese, D, 2906 und 5. Wasner, 2894. Aichholzer liegt mit 2681 Punkten auf den 14. Platz. Alles in allem eine gute Ausgangsbasis die uns auch die Führung in der Teamwertung bringt.

Der zweite Durchgang beginnt, wie bereits erwähnt, mit Speed. Aichholzer ist wieder erster Starter von uns, 19.66/895 Punkte. Meissl fliegt wieder eine 18er Zeit: 18.94/929 Punkte. Wasner jun. startet mit seinem QUASAR in eine mächtige Thermikblase, der Erfolg: ausge-rissene Klappen- und Querruderanlenkungen. Mit viel Glück und Können bringt er sein Modell aber heil zu Boden, der Speedflug ist aber weg. Schnellster im zweiten Durchgang ist Liese mit 17.61 sec.

In intensiver Teamarbeit werden die Ruderanlenkungen bei Charlys Modell wieder eingeklebt, fast alle Teamhände sind im Einsatz, denn im Streckenflug fliegt Charly mit Liese und Ten Holt in einer Gruppe. Die Arbeit hat sich gelohnt, er fliegt mit der soeben reparierten Maschine 24 Laps und nimmt Liese 4 Laps und Ten Holt 3 Laps und damit wichtige Punkte ab. Meissl erreicht mit 10 Laps den Streckentausender, Aichholzer trotz 22 Laps 880 Punkte, denn Binkert, CH fliegt 25 Laps! Die Zeitflüge des jeweils letzten Tagesdurchganges sind bei aufkommenden Sandstürmen sehr schwierig. Aichholzer kommt auf 5.12/90 und 877 Punkte, Meissl 4.54/100 auf 858 und Wasner jun. 3.50/90 auf 711 Punkte. (Foto 6)

Den zweiten Durchgang entscheidet Weltmeister Decker, D. mit 2845 vor Europameister Liese, D, 2833 und Meissl, 2788 Punkten für sich. Aich-



holzer kommt mit 2653 auf den 8. und Wasner jun., bedingt durch den Speedausfall mit 1711 Punkten auf den 20. Durchgangsrang. In der Gesamtwertung (Streichdurchgang bereits eingerechnet) führt Meissl, 2956 vor Blümler, 2952 und Liese 2906. Wasner jun. mit 2894 Punkten auf Rang fünf und Aichholzer mit 2681 auf Rang 15. In der Mannschaftswertung führen nun die Deutschen mit 8703 zu 8532 Punkten. Dies war allerdings das einzige Mal, dass wir die Führung in der Teamwertung aus der Hand gaben.

Bei der Mannschaftsführersitzung wird wegen der jeden Mittag einsetzenden Sandstürme und auch extremer Hitzebelastung der Startbeginn auf 7.00 Uhr früh vorverlegt. Das heisst bei uns: Wecken durch den Mannschaftsführer um 5.00 Uhr, Beladen der Autos 5.30, Frühstück 5.45 und Abfahrt zum Flugplatz 6.00 Uhr.

20. August 1986, Mittwoch

Der dritte und vierte Durchgang stehen auf dem Programm. Im dritten Durchgang fliegen unsere Piloten in der Reihenfolge Wasner jun., Aichholzer und Meissl. Den Zeitflug schaffen unsere Piloten bei ruhigem Wetter voll. Wasner fliegt 6.01/95, 993 Punkte, Aichholzer 6.00/95, 991 Punkte und Meissl 5.56/973 Punkte. Im Streckenflug erreichen alle 1000 Punkte. Wasner mit 16, Aichholzer 17 und Meissl mit 20 Laps. Bei den Speedflügen ist die flauere Wetterlage gut erkennbar. Der Italiener Villani, einer der Mitfavoriten dieser EM, fliegt mit 18.66 sec. den Tausender und gleichzeitig die einzige Speedzeit unter 20 sec. dieses Durchganges! Charly erreicht 20.57/907, Günther 20.03/931 und Andi 20.36/916 Punkte.

Villani entscheidet auch die Durchgangswertung mit 2993 Punkten für sich. Aichholzer kommt mit 2922 auf den 3., Wasner mit 2900 auf den 5. und Meissl mit 2890 Punkten auf den 6. Durchgangsrang. In der Gesamtwertung führt nach wie vor Meissl, 5846 Punkte vor Ten Holt, NL 5831. Auf Rang drei hat sich Wasner jun. mit 5795 Punkten vorgeschoben, Aichholzer hat sich mit 5604 auf den 8. Rang verbessert. Die Teamwertung führen wir mit fast 100 Punkten Vorsprung vor Deutschland an.

Nahtlos geht es in den vierten Durchgang über. Wieder steht Speed auf dem Programm und unsere Piloten fliegen in der Reihenfolge Wasner jun., Meissl und Aichholzer. Die Wetterlage ist abwechslungsreicher geworden.

Einige Piloten erwischen gutes Speedwetter, andere "saufen" dafür ab. Den Speedtausender holt sich Liese mit 17.31 - im Durchgang vorher flog Liese 20.7 sec! Wasner jun. erreicht gute 18.65 und 928 Punkte, Meissl 20.47/845 und Aichholzer 20.18/857 Punkte.

Auch in diesem Durchgang werden unsere Piloten Gruppensieger im Streckenflug, Charly mit 15, Günther mit 20 und Andi mit 18 Laps. Auch zwei Zeitflugausender wandern auf unser Konto. Charly 5.52/100 und Günther 6.05/95. Andi kommt mit 4.43/85 auf 832 Punkte.

Wasner jun. gewinnt diesen Durchgang mit 2928 Punkten vor Aichholzer mit 2857. Meissl landet mit 2678 Punkten auf den 8. Durchgangsrang. Die Führung in der Gesamtwertung nach 4 Durchgängen hat mit 8723 Punkten Wasner jun. übernommen. Meissl kommt mit 8634 auf den 2. und Liese, 8585 auf den dritten Rang. Aichholzer ist weiter auf dem Vormarsch und liegt mit 8462 Punkten auf Rang fünf. Unser Vorsprung auf den Titelverteidiger in der Mannschaftswertung Deutschland beträgt nun bereits 1000 Punkte.

Stolz über die Leistung des Teams -die perfekt arbeitende Bodenmannschaft ist ausdrücklich eingeschlossen- fahren wir ins Hotel zur verdienten Ruhepause. Bei der Teambesprechung versuche ich aufkommende Euphorie zu dämpfen ohne "meinen" Leuten die berechnete Freude zu nehmen.

Das Abendessen wird uns heute in einem anderen Hotel serviert. Als wir

in unsere Bleibe zurückkehren, wissen wir warum. Im Speisesaal unseres Hotels ist eine israelische Hochzeit im Gange. Wenn die Ehen dort so gut sind wie die Lautstärke, in der Trauungszeremonie und Musik über die Boxen dröhnen, müssten sie -die Ehen natürlich- die nächsten 100 Jahre halten. Nun weiss ich auch warum die Mauern von Jericho eingestürzt sind.

21. August 1986, Donnerstag

Erstmals ist es am Morgen stark bewölkt, aber wie uns die Eingeborenen versichern hat es um diese Jahreszeit die letzten tausend Jahre nie geregnet. (Bild 7)

Im fünften Durchgang haben wir die interne Startreihenfolge Wasner jun., Meissl und Aichholzer. Den Zeitflug bei problemlosen Wetter fliegen, soweit es die Zeit betrifft, unsere Piloten voll, Wasner und Aichholzer auch mit 100 Punktelandungen. Meissl verhaut leider seine Landung, bei einer 35 Punktelandung verschenkt er rund 130 Wertungspunkte.

Den Streckenflug fliegt nur Aichholzer mit 17 Laps voll. Wasner jun. und Meissl müssen je eine Strecke abgeben und kommen beide auf je 933 Punkte.

Beim Speedflug extrem "faules" Wetter, der Speedtausender geht mit 20.15 sec. ! an den "fliegenden Holländer" Ten Holt. Wasner jun. kommt mit 23.18 auf 869 Punkte. Meissl fliegt 22.15/909 und Aichholzer 21.01/959 Punkte. Weltmeister Decker wird an seine 24.48 sec. die er erreicht, noch lange denken.



Mit der Idealanote 3000 geht dieser Durchgang an Ten Holt. Aichholzer wird mit 2954 Punkten zweiter, Wasner jun. mit 2796 achter und Meissl mit 2697 Punkten 14. in der Durchgangswertung.

In der Gesamtwertung setzt sich Ten Holt mit 11570 Punkten an die Spitze des Feldes, Wasner jun. folgt mit 11519 auf Platz zwei. Liese ist mit 11514 ganz dicht dahinter. Aichholzer ist auf den vierten Rang vorgestossen und hat 11416 Punkte. Meissl auf Rang fünf mit 11332 Punkten komplettiert ein österreichisches Spitzenfeld mit internationaler Beteiligung. Unser Vorsprung in der Teamwertung vergrössert sich auf 1030 Punkte.



Im sechsten Durchgang ist unsere interne Startfolge Meissl, Wasner, Aichholzer. Die Speedflugbedingungen haben sich etwas verbessert, den Tausender erfliegt der Italiener Givone mit 18.82. Meissl fliegt 20.36/924, Wasner jun. 20.37/923 und Aichholzer 19.67/956. (Bild 8) Im Streckenflug verliert Andi gegen Liese 3 Laps und kommt auf 863 Punkte. Charly mit 16 und Günther mit 13 Laps fliegen die 1000 voll.

Den abschliessenden Zeitflug dieses Tages fliegen Meissl 5.45/100, Wasner 5.56/100 und Aichholzer 6.04/95 nahezu voll. Die Durchgangswertung entscheidet wieder Villani, I mit 2939 vor Aichholzer, 2937 und Wasner 2921 für sich. Liese und Ten Holt folgen mit 2920 und 2912 Punkten auf den Fersen. Meissl erreicht mit 2761 Punkten Rang 13.

Die Gesamtwertung vor dem letzten Durchgang sieht für uns sehr erfreulich aus. Ten Holt, 14483, Wasner jun. 14441 und Liese 14436 liegen ganze 47 Punkte getrennt, das sind 0.32 % ! Das Stockerl wird sich mit hoher Sicherheit aus diesen drei Piloten zusammensetzen, wobei Wasner jun. das Handicap hat, sein Streichresultat bereits im 2. Durchgang geflogen zu haben. Er darf kein Risiko mehr eingehen. Aichholzer hat sich mit 14354 Punkten am vierten Platz etabliert, Meissl mit 14093 am sechsten. Unser Vorsprung in der Mannschaftswertung beträgt inzwischen satte 1163 Punkte und sollte für den Sieg in der Mannschaftswertung reichen.

22. August 1986, Freitag

Heute gibt es ein Kurzprogramm. Vom siebten und letzten Durchgang werden nur die Aufgaben Strecke und Speed geflogen. Meissl, Wasner und Aichholzer unsere Startfolge. Es beginnt mit Strecke. Sowohl Andi als auch Charly fliegen mit 16 bzw. 20 Laps ihren Streckentausender, haben aber keine direkten Konkurrenten in der Gruppe. Günther fliegt mit Liese in einer Gruppe, aber beide erreichen mit 17 Laps das Gruppenmaximum.

Im letzten Speedflug dieser EM erfliegt Liese in guten thermischen Verhältnissen mit 18.60 die schnellste Zeit. Meissl kommt auf 22.12/840 Punkte, Wasner jun. 19.90/934 und Aichholzer 21.77/854 Punkte.

Vor dem abschliessenden Zeitflug, der erst Samstag morgen geflogen wird, ergibt sich folgender Zwischenstand in der Gesamtwertung des Spitzentrios: Ten Holt führt mit 16459 Punkten vor Liese 16436 und Wasner jun. mit 16375 Punkten. Wenn im Zeitflug nichts gravierendes passiert müsste das allerdings bereits das Endresultat sein -dachte ich.

Nach diesen zwei Aufgaben ist Schluss für heute. Der Veranstalter bietet die Möglichkeit eines Busausfluges nach Masada, dem Winterpalast von Herodes dem Grossen, erbaut auf einem Felsenplateau über dem Westufer des Toten Meeres um Christi Geburt. Hoch heute ist die grossartige Anlage in Ausgrabungen zu sehen.

23. August 1986, Samstag

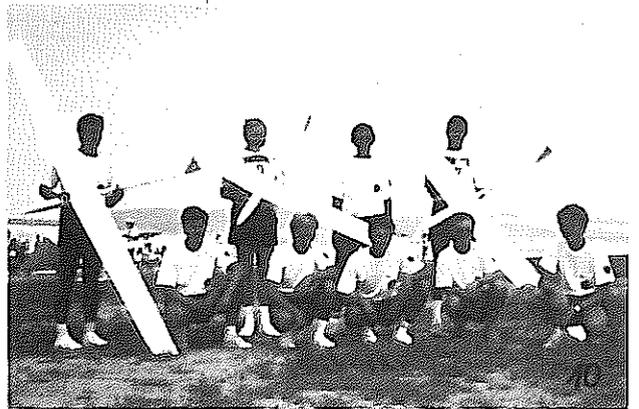
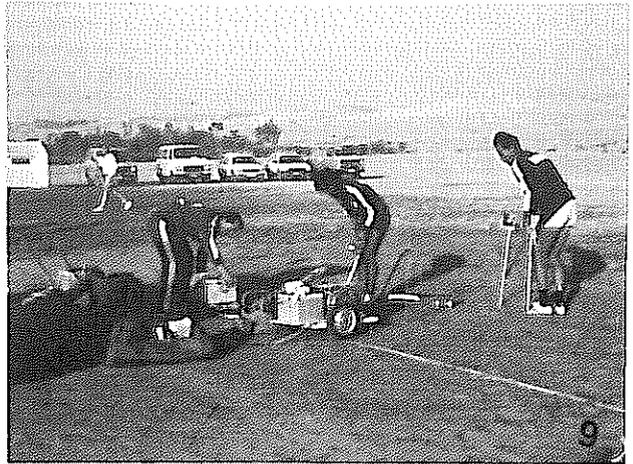
Am Programm stehen für den letzten Wettbewerbstag der abschliessende Zeitflug, die Siegerehrung am Platz, ein Schaufliegen vom Modell bis Grossflug und das Abschlussbankett.

Von den Wetterbedingungen her sollte die Zeitflugaufgabe keine Probleme stellen, eher die Nerven. Meissl fliegt in der ersten Zeitfluggruppe mit 5.59/100 problemlos seinen Zeittausender. Ebenso Wasner jun. mit 6.00/100 führend in seiner Gruppe. Aichholzer kommt mit 6.06/80 auf 953 Punkte. Wir haben unser Pensum erfüllt. In Aichholzers Gruppe fliegen auch die beiden Konkurrenten um den EM-Titel Ten Holt und Liese. Liese hat offenbar die besseren Nerven und fliegt mit 6.00/95 den Zeittausender. Ten Holt landet bei 5.56/85, das ergibt 969 Punkte. Wäre Ten Holt nur um einen Meter besser gelandet wäre er Europameister geworden, so aber hat der erfolgreiche Titelverteidiger seine Nase um ganze 7 Punkte vorn.

Neuer, alter Europameister wird Reinhard Liese, D mit 17436.23 Punkten, zweiter am Stockerl Joris Ten Holt, NL 17429.22 Punkte. Nach Australien abermals Bronzemedaille für Karl Wasner jun., A mit 17375.91 Punkten. Vierter Rang Günther Aichholzer, A mit 17162.43. Fünfter wird der beste Italiener Villani mit 16946.14 Punkten gefolgt am sechsten Rang von Andreas Meissl, A mit 16934.70 Punkten.

Der Mannschafts-Europameistertitel geht mit einem Rekordvorsprung von 1319 Punkten an Österreichs Nationalteam das durch seine Homogenität und seine kameradschaftliche Zusammenarbeit verdient gewonnen hat. Drei gute Piloten mit drei guten Modellen, verstärkt durch eine perfekt arbeitende Bodenmannschaft sind halt schwer zu bezwingen. (Foto 9). Unser Punktekonto: 51473.04 Punkte. Zweiter in der Mannschaftswertung wird der Titelverteidiger Deutschland mit 50154.90 Punkten. (Foto 10) und den dritten Mannschaftsrank erzielen die Holländer mit 49502.30 Punkten.

Bevor ich zur Siegerehrung, dem Schaufliegen und dem Bankett komme noch einige Worte zur Konkurrenz.



Von Beginn an stark favorisiert war das deutsche Nationalteam mit Weltmeister Decker, Europameister Liese und Blümler. Verstärkt wurde das Team unseres nördlichen Nachbarn durch eine sechsköpfige !! zum Teil sehr junge Bodenmannschaft. Decker und Blümler bauten einige eigene Fehler, wurden aber auch durch eine teilweise schlecht funktionierende Bodenmannschaft nicht gerade gefördert. Der Holländer Ten Holt, ebenso wie Decker und der Italiener Givone ein Pilot der schon an der ersten F3B-WM in Südafrika 1977 dabei war, ist immer für einen Spitzenplatz gut. Bei den Italienern ist derzeit nur Villani im Spitzenfeld zu finden.

Modellmässig gab es keine revolutionären Neuerungen, sieht man vom "kopflösen" Modell des Schweizer Sieber (Bild 11) ab, allerdings hat bereits 1979 der Italiener Pagliani dieses Konzept verfolgt und in der WM eingesetzt. Viele Verbesserungen aber gab es im -meist unsichtbaren- Detail. Das Modell von Wasner jun. QUASAR ist bereits im prop 5/6-1985 vorgestellt worden, heute gibt es eine Dreiseitenansicht von Aichholzers ALBATROS. Leider liegt mir keine Zeichnung von Meissls Modell vor.

Zum gesamten Samstagprogramm waren, für uns überraschend, tausende von Zuschauern in die Wüste geeilt. Samstag = Sabbat und damit offizieller Wochenfeiertag, am Sonntag wird in Israel normal gearbeitet. Unter dem Jubel dieser riesigen Menschenmenge besteigen zuerst die Sieger der Einzelwertung Liese, Ten Holt und Wasner jun. mit ihren Modellen das Podest und werden mit den Medaillen geehrt. (Foto 12 und 13) Im Anschluss werden die Sieger der Teamwertung Österreich, Deutschland und Holland aufs, für vier Leute sehr kleine, Treppchen geholt (Foto befindet sich im Titelbildvorschlag) und die Mannschaftsführer mit der Medaille "gehmückt".

Nach dieser Ehrung ein Schaufliegen am Platz dessen Spektrum vom Modellflug über manntragenden Segelflug, Ultra-Lights bis zur kunstvoll restaurierten Mustang reicht.

Der Nachmittag reicht zum kunstvollen Verpacken des umfangreichen Gepäckes sowie "waschn, schneuzn und kampaen". Das Bankett beginnt wegen des Sabbat-Endes erst um 21 Uhr. Trotz der Hitze erscheint das Team in voller Ö.Ae.C. Adjustierung. Als erstes werden die Sieger des offenen int. Vorwettbewerbss geehrt, Aichholzer als Dritter kommt hier als Erster, dann der Schweizer Müller und schliesslich Meissl als Sieger. Das gleiche Zeremoniell bei der EM-Einzelsiegerehrung. Wasner jun. EM-Bronze, dann Ten Holt der offensichtlich noch immer mit seinem Schicksal hadert, EM-Silber und dann der erfolgreiche Titelverteidiger Liese. (Fotos 14 und 15).

Zum Abschluss die Siegerehrung in der Mannschaftswertung. Zuerst das holländische Team mit Ten Holt (gleichzeitig Teammanager), Smits und Bonestro. Dann das deutsche Team mit Liese, Decker, Blümler und TM Schröter. Als die österreichische Mannschaft mit Karl Wasner jun., Günther Aichholzer, Andreas Meissl und TM Karl F. Wasner auf die Bühne gerufen wird gibt es einen minutenlangen Applaussturm. Gemeinsam stemmen wir den überschweren Wänderpokal, die von Günther Isensee, D gestiftete Adlergruppe hoch. (foto 16)

Zehn Ehrenpreise waren zu Beginn der Siegerehrung vorhanden, fünf davon entführen wir nach Österreich!

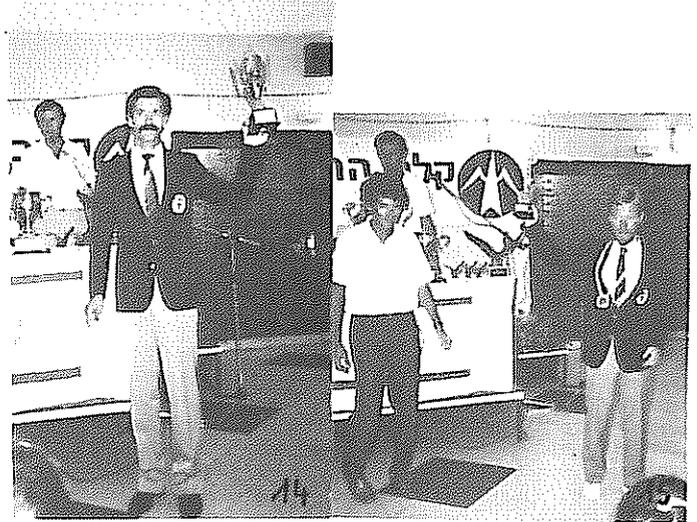
Schlussbetrachtungen

Die Organisation unter Leitung des Generalsekretärs des israelischen Aero-Clubs Arik Sinai klappte bestens, die Kooperation mit den Mannschaftsführern trug sehr zu einem reibungsarmen Ablauf des Bewerbes bei. Die Helfer waren gut geschult, sie sprachen alle Englisch, einige auch Deutsch. Den einzelnen Mannschaften wurden, sofern gewünscht, sehr gute, leistungsstarke Akkus für die Winden kostenlos zur Verfügung gestellt, die auch am Platz, im Freien, geladen werden konnten. Wie bereits gesagt: "Regen um diese Jahreszeit? Seit tausend Jahren nicht." Ebene Wiesen sind am Rande des Negev Mangelware und so wurde das Beste aus dem vorhandenen Wüstengelände gemacht. Über ein ebenes Wettbewerbsgelände hätten sich speziell die Windenmannschaften gefreut, die bei dieser Hitze nahezu unmenschliches leisten mussten. Die Unterkunft und Verpflegung war gut und, betrachtet man die deutsche Vorausschreibung für die WM 1987, extrem preiswert. Die Hilfestellung für die Teams bei Ankunft und Abflug und auch während des Bewerbes war ausgezeichnet. Stellvertretend für das ganze Organisationsteam sei hier nochmals Arik Sinai gedankt, ebenso ein Danke an Itzhak Leibowicz von der Zürcher EL-AL Hiederlassung für seine Unterstützung beim Personen-spezial aber Materialtransport.

Und wenn ich beim Organisieren der umfangreichen Teamtransporte immer wieder Hilfestellung von ausländischen Fluggesellschaften erhalten oder höre, dass das deutsche Team mit 1.2 Tonnen Material eingeflogen wurde -Lufthansa macht's möglich- dann stelle ich mir im Stillen die Frage warum gehts eigentlich bei der "friendly Airline"

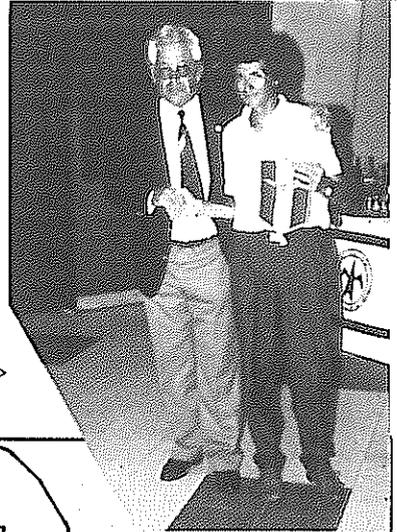
so gar nicht? Wenn man bedenkt das Grubhofer einmal Präsident des Ö.Ae.C. und Chef der AUA war, das eben diese AUA vor Jahren dem Rheintalpokal einen Wänderpokal "in memoriam F.Grubhofer" gestiftet hat, dann sind doch meine stillen, fragenden Gedanken gar nicht so abwegig, oder?

Aber ich möchte meine Betrachtungen positiv schliessen. Zuerst mein Dank an den Ö.Ae.C., der diese Expedition massgeblich ermöglicht hat. Das Team hat sein "Danke" bereits in Israel gesprochen. Und zum Schluss danke ich dem gesamten Team das mir durch vorbildliche Disziplin und Kooperation die Arbeit leicht gemacht hat und in seiner Gesamtheit Grundstein für den Erfolg war.



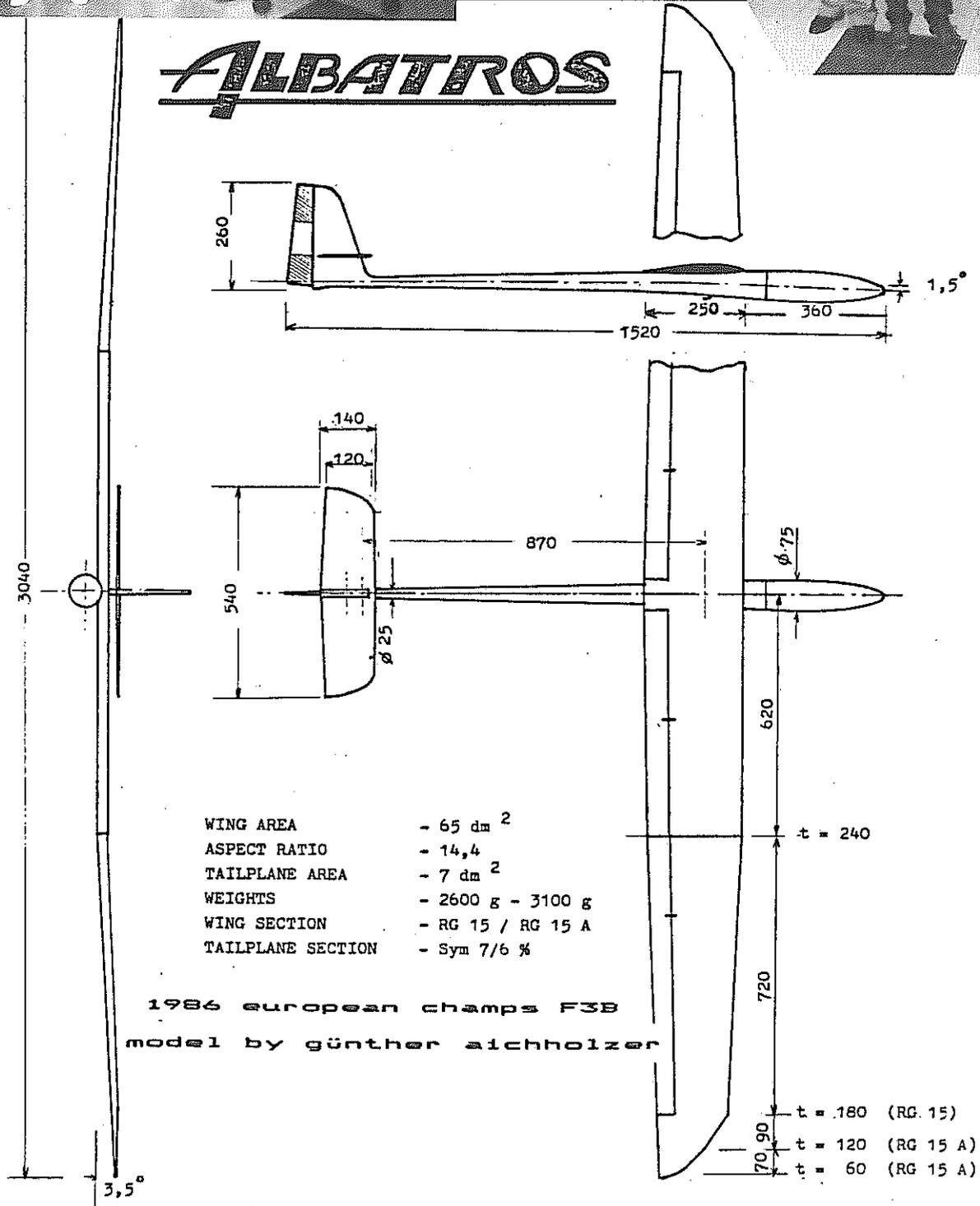


Die internat. Jury.
 Vorne von links:
 J. Vardi, Israel,
 A. Herzog, Belgien,
 G. Revel, Frankr.,
 WL A. Sinai.



Der Gesamtleiter
 der EM Arik Sinai
 erhält vom TM
 Wasner den Wimpel
 des ÖAeC.

ALBATROS

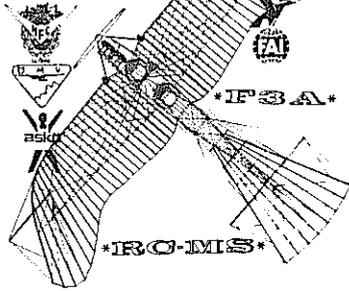


- WING AREA - 65 dm²
- ASPECT RATIO - 14,4
- TAILPLANE AREA - 7 dm²
- WEIGHTS - 2600 g - 3100 g
- WING SECTION - RG 15 / RG 15 A
- TAILPLANE SECTION - Sym 7/6 %

1986 european champs F3B
 model by günther aichholzer

- t = 180 (RG 15)
- t = 120 (RG 15 A)
- t = 60 (RG 15 A)

INTERNAT.
WANDER-
POKAL
FLIEGER
1986



Traditionsgemäß fand wieder Mitte August das große internationale Modellflugtreffen in Kraiwiesen, in den Klassen RC/MS und F3A statt. Obwohl gutes Wetter war, gab es in diesem Jahr in beiden Klassen ein geringeres Nennungs-ergebnis. Waren im Vorjahr in RC/MS noch 36 und in F3A 50 Teilnehmer, so sind es im heurigen Jahr nur 31 bzw. 42 Starter gewesen. Es wäre interessant zu ergründen, warum die Nennungs-zahlen gerade bei diesem Wettbewerb so zurückgegangen sind.

RC/MS von den 31 Teilnehmern waren je 2 aus Italien und der Schweiz, der große Rest kam aus Österreich.

Im 1. Durchgang setzte sich Alfons Stark (MFG St. Veit) mit 2356 Punkten an die Spitze, knapp verfolgt von dem Schweizer Willi Hochstrass (MG Buchs) und Franz Wenczel (MBC-Enzesfeld). Die siegesgewohnten Glück's aus Salzburg belegten die Plätze 8 und 12.

Der 2. Durchgang brachte dem Kärntner 2359 Punkte und wieder Platz 1 gefolgt von den beiden Salzburgern Karl Stöllinger, 2350 Punkte und Alexander Asen, der es auf 2346 Punkte brachte. Der Schweizer Hochstrasser flog

DR. ING. H. C.
IGO ETRICH
SALZBURG
KRAIWIESEN

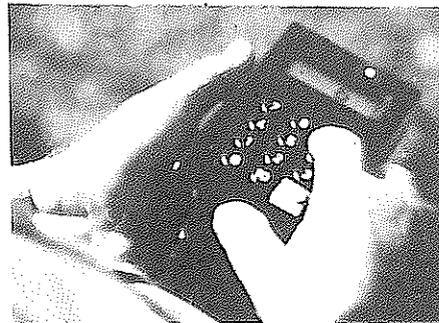
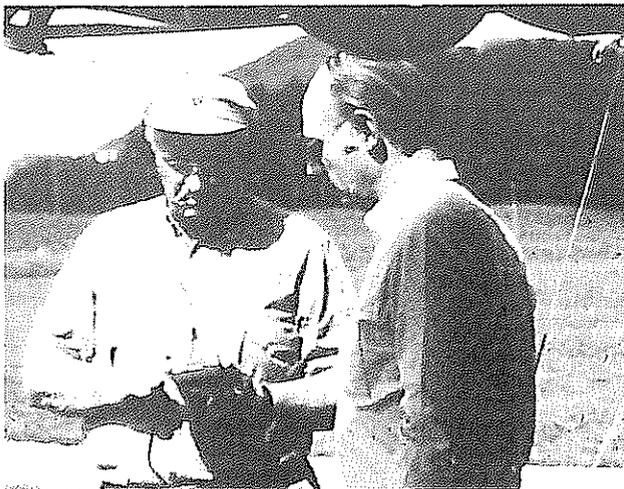
INT. IGO ETRICH WANDERPOKAL RC-MS

PL.	NAMM	CLUB	NAT.	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	STARK ALFONS	MFG-ST.VEIT	OE	2356	2359	-1954	4715
2	LEEB KARL-HEINZ	BSV-VOITH	OE	-2320	2333	2376	4709
3	SCHÜLLER ALFRED	FMC-MÜRZZUSCHL.	OE	2319	-2298	2362	4681
4	WENZEL FRANZ	MBC-ENZESFELD	OE	2324	2339	-2316	4663
5	ASEN ALEXANDER	MFC-SALZBURG	OE	2302	2346	-2299	4648
6	LEEB KARL	BSV-VOITH	OE	-2219	2343	2304	4647
7	STÖLLINGER KARL	MFC-SALZBURG	OE	-2287	2350	2288	4638
8	BLUECK FRANZ	MFC-SALZBURG	OE	2279	-382	2339	4618
9	EBNER MICHAEL	BSV-VOITH	OE	2259	-1681	2349	4608
10	WEINGAST ADOLF	BSV-VOITH	OE	-2023	2276	2327	4603
11	BUXHOFER ERICH	MBC-ERLAUFTAL	OE	2305	-2228	2272	4577
12	BLUECK GERHARD	MFC-SALZBURG	OE	-2089	2263	2303	4564
13	POINTNER MANFRED	MFC-SALZBURG	OE	2214	2267	-1370	4481
14	DUNGER ROLAND	MBC-VOGELWEIDE	OE	-1960	2310	2138	4448
15	SCHUMACH WERNER	MFG-ST.VEIT	OE	2149	2198	-2115	4347
16	OBERRATHEK FRIEDR.	IKARUS ENNS	OE	2032	2235	-1683	4267
17	EIGNER HELMUT	BSV-VOITH	OE	2311	1852	-1799	4163
18	EISEL GERHARD	MFC-BERGFALKE	OE	1910	0	2196	4106
19	HOCHSTRASSER WILLY	MG-BUCHS	HB	2338	1740	-1487	4078
20	KLINGSPITZ HEINZ	MFG-ST.VEIT	OE	2138	-1333	1858	3996
21	BAIL ARTUR	MBC-ENZESFELD	OE	1641	2326	-1346	3987
22	HOCHSTRASSER HANS	MG-BUCHS	HB	1771	2203	-867	3974
23	SCHIDER MICHAEL	MFC-BERGFALKE	OE	-1557	2264	1678	3942
24	GIRNER FRANZ	MBC-ERLAUFTAL	OE	1555	-1326	2284	3839
25	QUERNWIRTH PETER	I. M.FV-FRIESACH	OE	1964	-1546	1808	3772
26	SCHIDER FREDI	MFC-BERGFALKE	OE	-1441	1970	1741	3711
27	WIMMEDER EGMONT	MFC-BERGFALKE	OE	1350	-1276	2198	3548
28	SPAETH KARL	SFU-SCHAERDING	OE	1609	1723	-1500	3332
29	FRAUENLOB FRANZ	MFC-SALZBURG	OE	1050	2198	-308	3248
30	CARLETTI MARIO	A. C. CARPI	I	990	1197	-750	2187
31	FATTORACCI REMO	A. C. ROMA	I	909	886	0	1795
32	HOEDL WERNER	MBCHSV-FELDBACH	OE	0	0	0	0
33	EDER HANNES	HSV-FELDBACH	OE	0	0	0	0
34	SAND JOHANN	MBC-FELDBACH	OE	0	0	0	0

diesmal nur 1740 Punkte und fiel in der Gesamtwertung damit stark zurück.

Im 3. Durchgang flog Stark seinen Streichdurchgang, konnte sich aber immer noch im Endergebnis mit 4715 um 6 Punkte vor den Niederösterreicher - Karl-Heinz Leeb setzen, der es auf 4709

Gesamtpunkte brachte und mit 2376 Punkten im 3. Durchgang den besten Flug des gesamten Wettbewerbes flog. Mit dem zweitbesten Flug des Wettbewerbes (2362 Punkte) konnte sich der Steirer Alfred Schüller (FMC-Mürzzuschlag) auf den 3. Platz vorarbeiten.

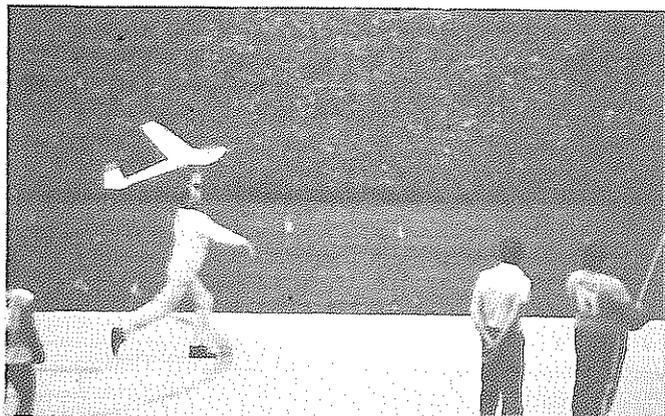


Der Salzburger Computerspezialist Oswald Hajek erklärt dem Präsidenten des ÖAeC Dr. Lenz das System seiner hochentwickelten elektronischen Anlage für Punkterichter von der der Präsident meinte, daß sie auch für den Großflug sehr gut einsetzbar wäre

Trotz der teilweise sehr lauten Motoren konnte Wettbewerbsleiter Werner Miksch oft nur unter größter Konzentration das Stillstehen der Motoren wahrnehmen. Neben ihm geführte Gespräche

und andere Umweltgeräusche trugen sehr zu diesen Schwierigkeiten bei. Es wäre auch angebracht, wenn in Zukunft - zumindest stichprobenweise - wieder gewogen würden. Auch muß in

dieser Klasse die Lärmmessung konsequent durchgeführt werden. Am frühen Nachmittag konnte der Wettbewerb ohne besondere Vorkommnisse abgeschlossen werden.



Start eines Motorseglers



ONF Robert Grillmeier eifrig im Gespräch



Ein Stimmungsbild während des Wettbewerbes



F3A Mit dem für Kraiwiesen enttäuschenden Nennungsergebnis von 42 Wettbewerbern begann der Wettbewerb wie immer pünktlich. Es waren 9 Nationen am Start, davon 11 aus der BRD, 9 Österreicher, 8 Schweizer, 4 Italiener und 3 Holländer. Je 2 kamen aus Liechtenstein, Belgien und sogar aus

Südafrika. Luxemburg stellte diesmal nur einen Teilnehmer. Nicht am Start waren diesmal unser Weltmeister Hanno Prettner und die erfolgreiche junge deutsche Nationalmannschaft. Lediglich EX-Welt- und Europameister Wolfgang Matt aus Liechtenstein war von den "Kaisern" am Start und galt natürlich von Anfang an als Topfavorit. Er nützte

natürlich diese Chance und hat schließlich auch zum x-ten Mal den Igo Etrich - Wanderpokal gewonnen. Bei der EM 86 war er diesmal "nur" Zweiter.

An 2. Stelle platzierte sich erstmalig der Italiener Giuseppe Bertolazzi (6. bei der EM), und an 3. Stelle landete der Schweizer Hugo Peyer (12. bei der EM).



Die Galerie der Punkterichter in F3A



Interessiert verfolgen Wettbewerber und Gäste die Eingaben der Punkterichter

Staatsmeister Kronlachner belegte als bester Österreicher nur den 4. Platz (9. bei der EM), nachdem er diesmal Probleme mit seinem Motor hatte. Und gleich auf Platz 5 landete Manfred Dworak (16. bei der EM). Hanno Prettner fehlte halt doch noch in dieser Klasse. Allerdings hat er heuer noch keinen Qualifikationswettbewerb bestritten, und es ist fraglich, ob er sich überhaupt noch für die WM 87 qualifizieren kann.

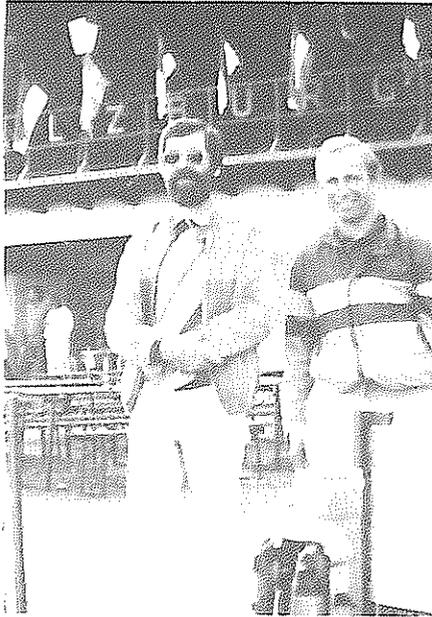
Das IGO-ETRICH WANDERPOKALFLIEGEN endete am Sonntag mit der Siegerehrung am Platz und wie gehabt, gab es wieder eine Unzahl von schönen Pokalen. Eine Siegerehrung wird aber sicher abgewertet, wenn die meisten der zu Ehrenden nicht anwesend sind; was aber wieder verständlich ist, wenn die Siegerehrung erst 3 Tage nach Beendigung des Klassenwettbewerbes durchgeführt wird. Vielleicht kann in Zukunft die Siegerehrung in der Klasse RC/MS unmittelbar nach Wettbewerbsschluß am Donnerstag durchgeführt werden.



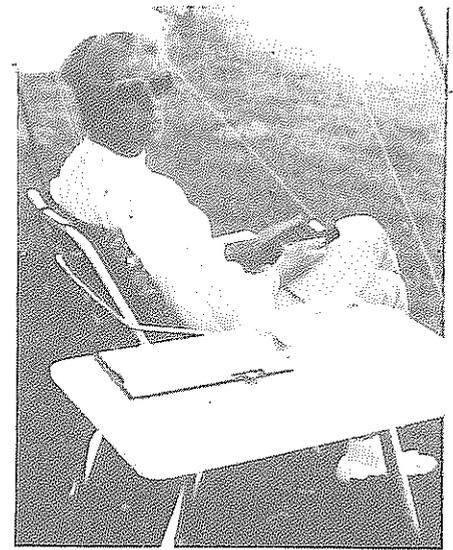
Soeben wurde der reichhaltige Pokal-Tisch gefilmt



Erich Fielgas aus Wien behauptete sich mit einem 16. Platz recht gut



Der französische Punkterichter Pierre Pignot und der Punkterichter aus der Schweiz Hans Kern sind langjährige Funktionäre beim Igo Etrich-Fliegen



Die Punkterichterin aus der BRD, Ursula Berthold im Einsatz

Was das Gesellschaftliche betrifft, so waren die meisten Wettbewerber und Funktionäre alle Abende "voll ausgelastet". Es begann damit, daß gleich am 1. Abend

32. INT. IGO ETRICH WANDERPOKAL F-3-A

 WETTBEWERBSNUMMER I 6/86 KRAIWIESEN 15.-17.8.1986

ENDRANGLISTE

RG	NAME	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	MATT WOLFGANG	MFG-LIECHTENST.	LI	-1529	1564	1549	3113
2	BERTOZZI GIUSEPE	A. C. LUCCA	I	-1381	1550	1474	3024
3	PEYER HUGO	MG-REUSSTHAL	HB	1443	-1424	1477	2920
4	KRONLACHNER HEINZ	UMFC-MEGGENHOF.	OE	-231	1418	1499	2917
5	DWORAK MANFRED	OEMV-KLAGENFURT	DE	-1436	1441	1460	2901
6	WESSELS PETER	MFC-MARL	D	1447	1447	-1437	2894
7	ERANG PETER	MFG-SCHWENNINGEN	D	1414	1477	-1413	2891
8	TRUMPF EWALD	MFC-UNTERMUENK.H.	D	-1377	1434	1431	2865
9	EMMENEGGER HANS	MFG-LINT. AARETAL	HB	1411	-1359	1380	2791
10	LIPPERER ERNST	FMSC-OBERMICHEL.B.	D	-1354	1404	1381	2785
11	BUDY HARALD	MFG-MARKDORF	D	-1317	1382	1390	2772
12	HAUSCHILD BERND	MBC-INGOLSTADT	D	1430	-1302	1337	2767
13	SCHADEN BERNHARD	MG-EINSTEDELN	HB	1388	-1347	1355	2743
14	GIGLIOLI MASSIMO	A. C. REGGIO	I	1359	-1272	1374	2733
15	UHLIG PETER	LSG-BAYREUTH	D	1370	-1308	1358	2728
16	FILGAS ERICH	OEMV-WIEN	OE	1303	-1260	1384	2687
17	GIEZENDANNER EMIL	A. C. PFAEFFIKON	HB	1338	-1267	1330	2668
18	SNOW ROB	A. C. S. A.	ZS	1329	-1269	1333	2662
19	ERASMO TAGLIONI	A. C. MACERATA	I	-1240	1280	1379	2659
20	BERGER LEOPOLD	UMFC-MEGGENHOF.	OE	1322	-1313	1333	2655
21	SEUBERT RAINER	DJK-KARBACH	D	1304	1337	-1285	2641
22	LENAERTS JOSEF	M. A. CH	OO	1329	-1268	1311	2640
23	HOELLER FRANZ	UMFC-MEGGENHOF.	OE	1313	1298	-1289	2611
24	ORTNER PETER	MBC-WAIDHOFEN/Y	OE	-1188	1314	1296	2610
25	LEMMENS RENAAT	L. C. GENK	OO	-1278	1314	1281	2595
26	LUNDEL PETER	MFG-LIECHTENST.	LI	1321	-1182	1261	2582
27	LEHMANN MARKUS	MG-WANGEN	HB	1265	1309	-1187	2574
28	ZWINGLI HANSRUEDI	MFG-TA	HB	1316	1257	0	2573
29	VAN VLIET JAN	KNWI	PH	1271	1299	0	2570
30	SCHADEN FERDINAND	FMSC-RHEINTAL	OE	-1243	1317	1249	2566
31	BATTLER STEPHAN	MFG-WEILHEIM	D	1275	1286	-1264	2561
32	BRINK JOHN	A. C. S. A.	ZS	1246	-1175	1313	2559
33	ALBERT PETER	FV-DREITEICH	D	-1161	1227	1270	2497
34	VAN VLIET DANNY	KNWI	PH	1257	1230	0	2487
35	MURSHARDT GERT	L. M. C.	PH	1241	1234	0	2475
36	GLASL MARTIN	MFC-DILLINGEN	D	1271	1181	0	2452
37	LENNERHOFER WOLFG.	UMFC-WAIDHOFEN	OE	1236	1209	-1130	2445
38	MISIC ALEXANDER	L. V. GENK	OO	1264	-1170	1176	2440
39	SCHONCKERT MARC	A. M. L.	LX	1197	1034	0	2231
40	FARTARINI GIANLUCA	A. C. FERRARA	I	0	1408	536	1944
41	WYSS MARKUS	MG-PFAEFFIKON	HB	879	988	0	1867
42	CADUFF GEORG	MFG-ZUERICH	HB	830	-152	922	1752
43	BECK KLAUS	LSV-SCHWARZWALD	D	0	0	0	0
44	HARCHIONI ALAIN	A. C. LUXEMBURG	LX	0	0	0	0
45	CORNA MASSIMO	GAB-BERGAMO	I	0	0	0	0
46	NOBEL ANTON	MFG-ZUERICH	HB	0	0	0	0
47	DICKENDORF EDY	A. C. DUDELANGE	LX	0	0	0	0
48	MARQUART SVEN	MFG-WEILHEIM	D	0	0	0	0
49	GRUENTJENS NORBERT	LSV-VILLINGEN	D	0	0	0	0
50	FLORIAN LORIS	A. C. BELLUND	I	0	0	0	0

eine große Anzahl "längerdienender" Modellfluggäste in Eugendorf's Mauern vom Fremdenverkehrsverein geehrt wurden. Dies geschah im Rahmen eines Heimatabends beim Holznerwirt. Es war eine sehr schöne und gemütliche Veranstaltung mit Tanz und vielen tänzerischen Darbietungen. Und wer von den Modellfliegern "am Zettel" stand, der wurde vom Bürgermeister seiner "Gast-Zeit" entsprechend geehrt und erhielt ein Ehrenzeichen mit Urkunde und ein nettes Erinnerungsgeschenk.

Am nächsten Abend war Vergatterung am Flugplatz. Große Blasmusikkapelle, Trachtentänze, Bratwürste und viel Bier vom Faß und zum Abschluß ein Feuerwerk, Marke Niederwimmer, diesmal bei unbedecktem Himmel. Zwischen den vielen einheimischen Gästen, die sich dieses Fest nicht entgehen lassen wollten, fanden sich auch Modellflugfreunde und Wettbewerber. Auf alle Fälle war es gemütlich.

Am nächsten Abend fand der Große Gesellschaftsabend im Gasthof Gastagewirt in Eugendorf statt. Wie sich's gehört mit Musik und Tanz. Diesmal war es eine ganz ausgezeichnet spielende 3 Mann - Band, zu deren Musik man sehr gerne tanzen mochte.

Das 22. IGO ETRICH WANDERPOKALFLIEGEN war wieder eine gut gelungene Veranstaltung, und allen die zum guten Gelingen beigetragen haben sei herzlich gedankt.



NATIONALE WETTBEWERBE

2. Burgstadt Friesach Pokalfliegen in RC/MS mit Kärntner Landesmeisterschaft

Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 8. Mai am Modellflugzentrum "Groggerwies'n" das 2. Burgstadt Friesach Pokalfliegen mit Kärntner Landesmeisterschaft und den 2. Teilbewerb des Kärnten-Cup in Klasse RC/MS.

Der Wettbewerb wurde bei recht guten Wetterbedingungen vom Wettbewerbsleiter Erich Dürnwirth pünktlich gestartet.

Den 1. Durchgang gewann bei spannendem Verlauf Vizestaatsmeister Alfons Stark, MFC St. Veit, vor seinem Clubkollegen Werner Schumach und Werner Hödl, HSV-Feldbach, der schon 1985 diesen Bewerb für sich entscheiden konnte.

Im 2. Durchgang flog Hödl die meisten Punkte heraus. Es folgten Franz Lang, ASKÖ-Spittal, und dritter wurde Stark, der heuer wieder sehr gut in Form ist und bereits den Finkenstein Pokal sowie den 1. Bewerb zum Kärnten Cup gewann.

Im 3. und letzten Durchgang setzte sich gleich wieder Werner Hödl an die Spitze, gefolgt von Werner Schumach und dem sehr gut fliegenden Franz Lang.

Der Pechvogel im 3. Durchgang war zweifellos der Vorjahrsdritte Peter Dürnwirth vom 1. MFV Friesach. Der angestrebte Platz am Stockerl wurde durch einen dummen Fehler, den der Pilot selbst

verschuldete, vertan. Wenn eben das Wörtchen "jetzt" nicht wäre!

Nun zum Kärnten-Cup in RC/MS:

Der Kärnten-Cup wurde vom Obmann des 1. MFV Friesach, Peter Dürnwirth, ins Leben gerufen.

Dieser wird heuer erstmals ausgetragen. Für die Cup-Wertung werden 4 Bewerbe geflogen wovon die drei besten in die Endreihung kommen.

Die austragenden Vereine sind: Finkenstein - Obmann Dolezal, Friesach - Obmann Dürnwirth, St. Veit/Glan - Obmann Allesch und Treibach - Obmann Karner.

Pro Veranstaltung werden Punkte vergeben: Der 1. bekommt 25, der 2. 20, der 3. 15 bis zum 15. Platz 1 Punkt.

Das Reglement sieht folgendermaßen aus: Motorlaufzeit bis 90 Sekunden, Gesamtflugzeit 420 Sekunden. Alles andere lt. MSO.

Man kann jetzt schon sagen, der Kärnten-Cup hat seine Freunde gefunden. Nationaler Bewerb Friesach - 13 Teilnehmer, Cup Friesach 17 Teilnehmer, Wir haben damit erreicht, daß auch 4-Taktmotoren, aber auch normale Motoren (keine hochgezüchteten!) erfolgreich eingesetzt werden können.

Wir glauben, daß wir mit diesem Bewerb wieder etwas Bewegung in die Wettbewerbsfliegerei der Klasse RC/MS bringen können.

Abschließend sei allen Helfern, Punkterichtern und den Veranstaltern des Kärnten-Cup 1986 recht herzlich gedankt.

Peter Dürnwirth

Ergebnisse 2. Burgstadt Friesach Pokalfliegen in RC/MS

1. Hödl Werner	MBC-HSV Friesach	2214	2322	2363	4685
2. Schumach Werner	MFG St. Veit/Glan	2316	2224	2344	4660
3. Stark Alfons	detto	2347	2304	2138	4651

4. Lang 4601, 5. Dürnwirth P. 4518, 6. Graf 4311, 7. Kuss 3828, 8. Wagner 3763, 9. Greschitz 3738, 10. Pessler 3714, 11. Maurer 3687, 12. Krampf 3202, 13. Hoi 3013.

Ergebnisse - Kärnten Cup 2. Teil

1. Teng Karl	MFG-St. Veit/Glan	912	897	798	1809
2. Hödl Werner	MBC-HSV Feldbach	916	890	792	1806
3. Maurer Manfred	MBC Feldkirchen	915	782	866	1781

4. W. Schumach 1775, 5. B. Wagner 1763, 6. A. Stark 1735, 7. Pessler 1718, 8. P. Dürnwirth 1717, 9. H. Graf 1699, 10. F. Lang 1690, 11. A. Graf 1645, 12. W. Hoi 1618, 13. H. Krampf 1590, 14. A. Greifeneder 1418, 15. M. Kuss 1237, 16. E. Pezdir 1050, 17. J. Berndt 1016.

3. Int. Modellsportwoche Pörtschach am Wörthersee

Es jährte sich also zum dritten Mal: Die Modellsportwoche von Pörtschach am Wörthersee. Der Modellbau hat ja in letzter Zeit einiges zur Umweltverträglichkeit getan, aus den früher doch recht lärmenden kleinen Zweitaktmotoren wurden dank verbesserter Schalldämpfung summende Motörchen.

Dies hat wohl auch eine Kurgemeinde wie Pörtschach dazu bewogen, ein umfangreiches Modellbauspektakel auf die Beine zu stellen.

Nach dem großartigen Erfolg der Modellsportwoche, schon vor drei Jahren, wurde daraus schnell eine permanente Einrichtung. So ist auch der Begriff Woche eigentlich nicht mehr ganz richtig. Die Veranstaltung mußte aufgrund der zahlreichen Einzelbewerbe auf über 10 Tage ausgedehnt werden.

Der Grundgedanke der Int. Modellsportwoche ist aber nicht nur, Wettbewerbe zu veranstalten, sondern auch den Modellbausport einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Modellbau ist ja nicht nur eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung für denjenigen der sie ausübt, sondern auch sehr attraktiv für den Zuschauer.

Nachdem die Autos und Schiffe zu ihrem Recht gekommen waren, fehlten nur noch die Flugzeuge. So standen Wettbewerbe für die Segelflugmodelle auf dem weiteren Programm. Geflogen wurde auf der Gerlitz. Segelflugmodelle sind wie ihre großen Brüder vom Wind abhängig. Eine Bergkuppe wie die Gerlitz ist ideal, denn

je nach Windrichtung kann man zur entsprechenden Seite ausweichen.

Beim 1. Pörtschacher Hangflugwettbewerb wurden zwei Klassen geflogen. Einmal die Klasse RC/H, eine Kombination aus Strecken- und Geschwindigkeitsflug. Diese gewann Georg Höll vor Gerhard Winkler. Hier waren insgesamt 24 Teilnehmer am Start. Die Klasse F3F, eine Kombination aus allen drei genannten Einzelbewerben, war mit 16 Startern etwas schlechter besetzt. Hier gewann Josef Sereinig vor Heimo Fleischhacker, beide aus Österreich.

Den Abschluß der Wettbewerbe bildete eine der technisch höchstentwickelten Modellsportarten:

Die Modellhubschrauber. Am Österreich-Pokal (unterstützt von der Fa. Schlütter) starteten Teilnehmer aus Deutschland und Österreich. Nach drei Wertungsflügen ging hier der Sieg in der Kategorie A an den österreichischen Staatsmeister Josef Brennstener. Auch in den beiden anderen Kategorien b und C gewannen mit Manfred Plieeis und Ewald Glanzer Teilnehmer aus Österreich.

Wettbewerbe und Basteln mit Jugendlichen!

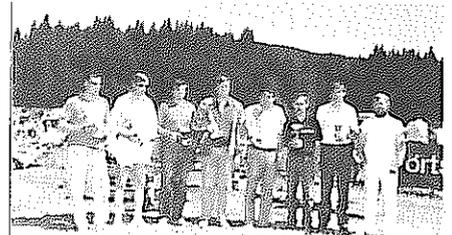
Wie schon eingangs erwähnt, will die Int. Modellsportwoche in Pörtschach aber nicht nur Wettbewerbe für die erfahrenen Modellbauer bieten. So gingen beim Bastel- und Wurfgleiterwettbewerb über 400 Jugendliche im Alter zwischen 7 und 14 Jahren mit viel Begeisterung ans Werk. Dabei machten sie zum größten Teil erstmals Erfahrung mit dem Flugmodellsport.

Eine ganz besondere Attraktion für die Zuschauer war auch ein abschließendes Schaufliegen, das unter dem Motto stand

"Alles was fliegt".

Neben zweimotorigen Flugmodellen und Deltafliegern waren dann auch so skurrile Objekte wie eine fliegende Scheibe zu sehen. Die Modellhubschrauber zeigten bei diesem Schaufliegen wieder ihr teilweise atemberaubendes Kürprogramm.

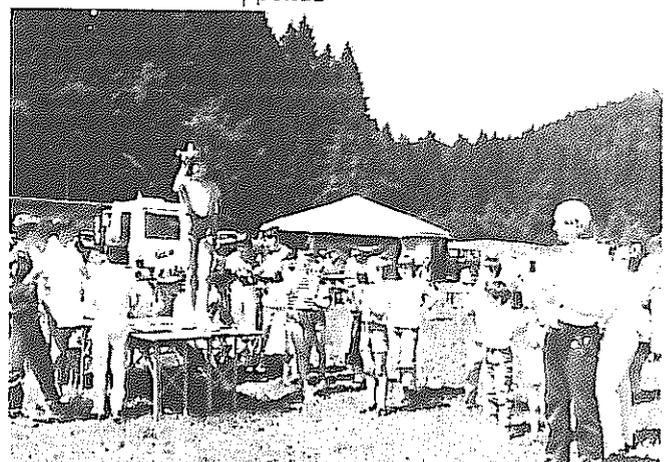
Die Int. Modellsportwoche in Pörtschach hat sich mit diesem umfangreichen Programm, bei dem eigentlich für fast jeden Modellbauer etwas dabei ist und bei dem auch den Zuschauern ein Querschnitt durch den Modellbau gezeigt wird, einen Namen erworben, der in den nächsten Jahren Früchte tragen wird, denn nahezu alle Teilnehmer versprachen, das nächste Mal wieder zu kommen und andere werden sicher dazu kommen.



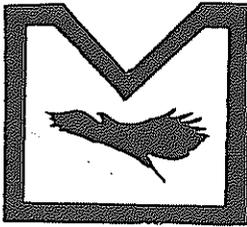
Siegerehrung: "Österreich Pokal"



Organisationschef Dipl. Vw. M. Neumayer überreicht dem Sieger Josef Brennstener den Siegespokal



Mit großer Begeisterung waren die Jugendlichen beim Bastel- und Wurfgleiterwettbewerb dabei, der im Rahmen der 3. Int. Modellsportwoche in Pörtschach am Wörthersee durchgeführt wurde



17. Innviertler Wanderpokalfliegen mit internationaler Beteiligung

Am 14./15. Juni fand auf unserem Modellflugplatz in Schärding Ranseret das bekannte Innviertler Wanderpokalfliegen statt.

Am Samstag hatten wir wegen Nebel und leichtem Regen mit einiger Verspätung mit dem Wettbewerb in der Klasse RC III begonnen. 10 Teilnehmer, die ausschließlich aus Österreich waren, kämpften um den begehrten Wanderpokal. Hermann Hölzl, aus unserem Club SFU-Schärding, konnte den 3. Platz erringen. Der 2. Platz wurde nicht belegt, da Alfred Trettenbrein vom MFC St. Paul und Leopold Berger, vom UMFC Meggenhofen, sich punktgleich den 1. Platz teilen mußten. Da nur ein Wanderpokal in jeder Klasse vergeben wird, hat die Jury entschieden, demjenigen Teilnehmer den Wanderpokal zuzusprechen, der in allen 3 Durchgängen die höchste Punktzahl erreichte. Der Glückliche war Leopold Berger, der bei strahlendem Sonnenschein den Wanderpokal in RC III entgegennahm.

Nach der Siegerehrung verabschiedeten wir den Samstag mit Musik, guter Laune und gutem Wetter.

Am Sonntag stand der F3A-Wettbewerb auf dem Programm. der Wettergott war uns gnädig und ließ die Sonne scheinen.

Die Teilnehmer hatten es jedoch bei mittelmäßigem Wind nicht gerade einfach.

Um 8,30 Uhr war die Überraschung perfekt, es hatten sich 17 Teilnehmer gemeldet, von denen Fritz Wiesmüller, vom LSV Straubing ohne Lizenz nur in der Gästeklasse mitfliegen konnte. Jetzt drängte die Zeit. Aber unser routinierten Wettbewerbsleiter Richard Berthäl, der beide Wettbewerbe voll im Griff hatte, begann das F3A-Fliegen pünktlich um 9 Uhr. Nach dem ersten Durchgang, den Staatsmeister Heinz Kronlachner mit 30 Punkten anführte, gab es eine kurze Pause

mit Grillfleisch, Würsteln und kühlen Getränken.

Nach der Mittagspause ging es wieder mit viel Ehrgeiz und Fleiß an den Kampf um den Wanderpokal. Nach einem gelungenen 2. und 3. Durchgang stand fest, daß Heinz Kronlachner mit 2527 Punkten den Wanderpokal in F3A gewann. 2. wurde Hermann Kowarz vom MFC Salzburg mit 2412 Punkten vor dem Deutschen Ernst Lipperer vom FMC-Obermichelbach, der es auf 2316 Punkte brachte.

Unsere Schärdinger Fliegerkameraden Paul Schmidleitner und Thomas Pfnür belegten die Plätze

Ergebnisse in der Klasse RC III

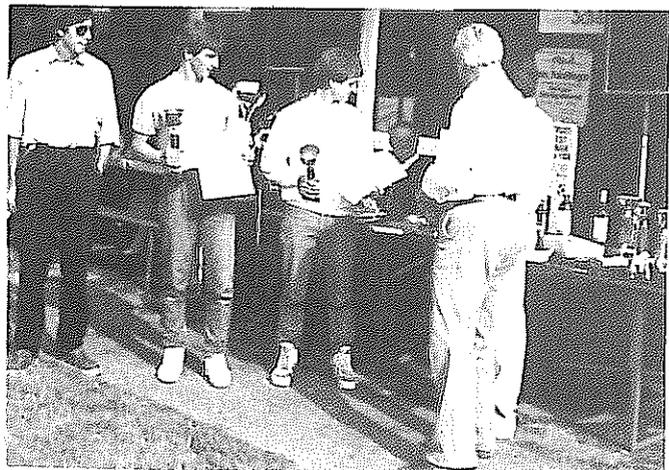
1. Berger Leopold	UMFC Meggenhofen	1385	1394	1449	2843
1. Trettenbrein Alfred	MFC St. Paul	1330	1413	1430	2843
3. Hölzl Hermann	SFU Schärding	1254	1343	1426	2769
4. A. Hubmann 2731, 5. W. Weichaus 2567, 6. H. Danksagmüller 2531, 7. E. Wultsch 2403, 8. N. Weniger 2338, 9. J. Parzer 2228, 10. W. Mayer 2106.					

Ergebnisse in der Klasse F3 A

1. Kronlachner Heinz	UMFC Meggenhofen	1214	1253	1274	2527
2. Kowarz Hermann	MFC Salzburg	1184	1180	1228	2412
3. Lipperer Ernst	FMC Obermichelba	1097	1152	1164	2316
4. M. Dworak 2304, 5. F. Höller 2191, 6. B. Hauschild 2165, 7. St. Sattler 2096, 8. P. Schmidleitner 2042, 9. P. Ortner 2042, 10. L. Berger 2001, 11. Th. Pfnür 1995, 12. W. Meindl 1907, 13. H. Danksagmüller 1906, 14. C. Leutz 1726, 15. A. Müller 1639, 16. N. Weniger 1338.					



BSL Edwin Krill gratuliert dem Wanderpokalgewinner in RC III Leopold Berger aber auch Staatsmeister Alfred Trettenbrein war punktgleich



Die drei Sieger in RC III: V.l.: 3. Hölzl und zweimal 1. Berger und Trettenbrein

8 und 11.

Abschließend möchte ich mich noch einmal bei der Jury, den Punktrichtern, dem Wettbewerbs-

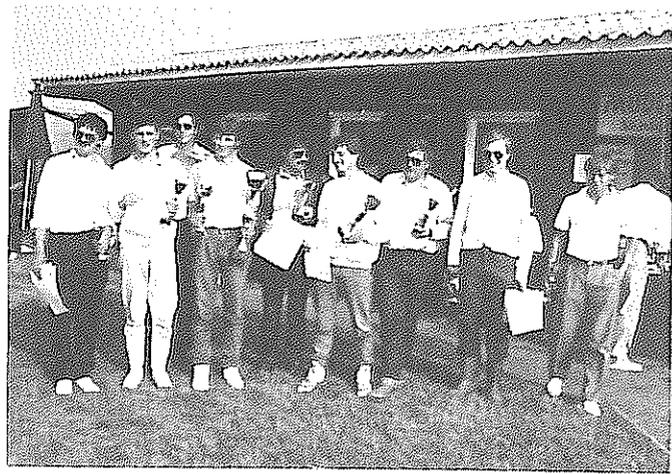
leiter, der Auswertung und dem Kantinenpersonal bedanken, die für den gelungenen Ablauf der Veranstaltung sorgten.

Außerdem möchte ich mich bei allen Sachspendern und Pokalspendern recht herzlich bedanken.

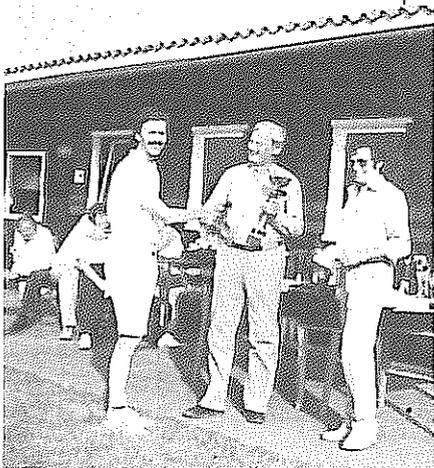
Karl Späth



Der Staatsmeister in F3A, Heinz Kronlachner, erhält aus den Händen des BSL den Wanderpokal



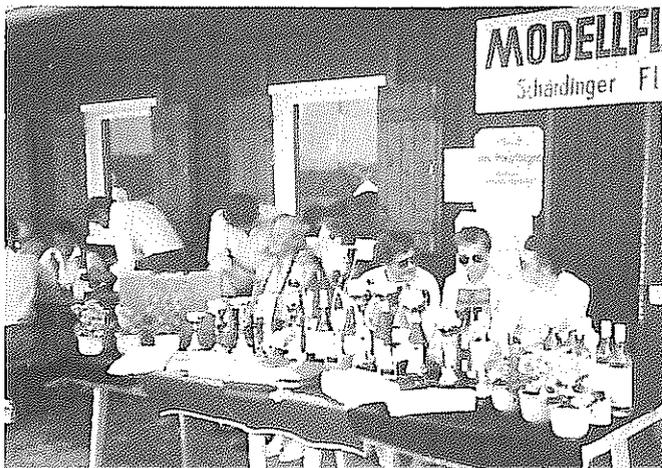
Die Teilnehmer in der Klasse RC III



Der BSL gratuliert dem 2. in F3A, Herman Kowarz. Rechts der Obmann der SFU Schärting, Karl Späth



Das Teilnehmerfeld in der Klasse F3A



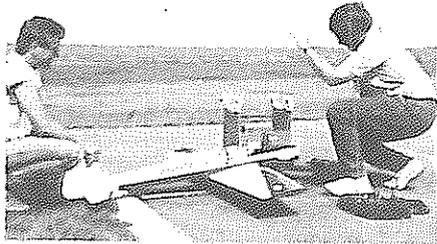
Obmann Karl Späth hat wieder für einen reichen Gabentisch gesorgt



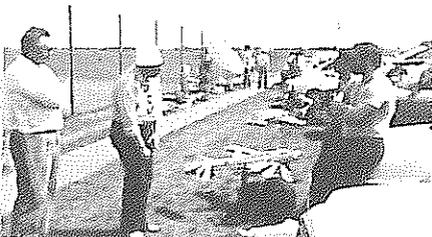
Eine zünftige Musik spielte bis in die Morgenstunden auf zum Tanz

NEUES AUS DEM OSTEN
BERICHTE AUS DEM BURGENLAND

1. Neusiedler Pokalfliegen und Landesmeisterschaft RC III
 16 Teilnehmer aus 4 Bundesländern, herrliches Wetter, klaglose
 Organisation, zufriedene Teilnehmer und glückliche Gewinner.



Am Start: Pilot H.J.Gstettner,
 Helfer Peter Meindl



Erfahrungsaustausch



Die Erstplatzierten des Neusied-
 ler Pokalfliegens v.l.n.r.:
 2. Helmut Danksagmüller, 1.
 Erich Filgas, 3. Dieter Kugler

Ergebnisse des Neusiedler Pokalfliegens RC III

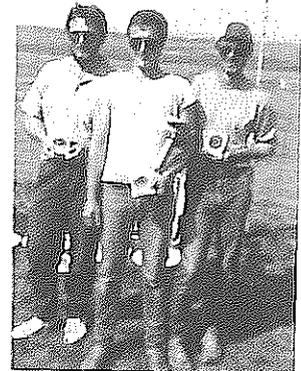
1. Filgas Erich	ASKÖ-ÖMV-Wien	1280	1318	1285	2603
2. Danksagmüller Helmut	detto	1148	1204	1258	2462
3. Stoiber Josef	HSV Burg KSt.	1194	1095	1130	2324
4.P.Meindl 2317, 5.G.Bretterklierer 2102, 6.H.J.Gstettner 2027, 7.D.Kugler 2009, 8.A.Greulberger 1899, 9.W.Mayer 1739, 10.M.Klamecker 1722, 11.W.Schaupp 1700, 12.N.Weniger 1696, 13.W.Lang 1477, 14.U.Beichler 1464, 15.J.Schnid 1322, 16. A.Puntigam 958 Punkte					

Ergebnisse der Landesmeisterschaft in RC III

1. Meindl Peter	FMC Seeadler	935	1138	1179	2317
2. Gstettner H.Jürgen	detto	985	966	1042	2027
3. Kugler Dieter	MFC Hirm-Antau	954	915	1055	2009
4.N.Weniger 1696, 5.W.Lang 1477, 6.J.Schmid 1322, 7.A.Puntigam 958 Punkte.					



LSL Franz Pentek beglückwünscht
 den alten und neuen Landes-
 meister Peter Meindl. Clubob-
 mann Hess freut sich



In der LM-Wertung voran:
 V.l.n.r.: 2. H.J.Gstettner,
 LM Peter Meindl, und 3.
 Dieter Kugler

2. 10 Jahre MFC Stegersbach - Jubiläumsflugtag am 18. Mai 1986



Familiäre Atmosphäre unter den
 Modellfliegern und Zuschauern



Alles was Flügel hat fliegt:
 Modellflugzeuge

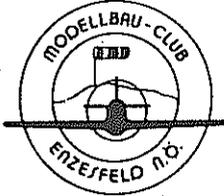


und Elefanten

Obmann Kellner



Burgenland



Niederösterreich-Cup der Klasse RC/MS Steinadler besucht RC/MS-Wettbewerb



Der 2. Bewerb zum N/Ö-CUP auf der "Kiebitzwiese" in Günselsdorf erhält seltenen Besuch.

Während des 1. Durchganges überfliegt in etwa 100 m Höhe ein Adler unser Gelände. Dieses in unseren Breiten wohl einmalige Naturschauspiel, daß bei einigen Zweifel aufkommen läßt (Adler oder nicht!) ist so zu begründen: Auf NÖ's höchstem Berg, dem Schneeberg, im Gelände der Vois, wurde vor Jahren ein Steinadlerpaar ausgesetzt. Auch im Raume der Hohen Wand soll es Horste geben. Steinadler bauen bis zu 10 Horste, wobei diese unregelmäßig bezogen werden. Daß diese so raren "Greifer" in unserer Heimat selten aber doch vorhanden sind, beweist ein Zusammenstoß eines PKW mit einem Adler in Pottenstein, 1985, wobei das Tier verendete.

Weniger bekannt ist: Jung-Steinadler bis zu ihrem 4. Lebensjahr streichen hunderte Kilometer im Lande umher und tauchen dabei in Gegenden auf, wo sie sonst nie vorkommen.

War sein Besuch einmalig? ..oder wollte er nur einmal Modellflieger sehen!

Aber nun zum Wettbewerb: Aus 11 Vereinen kamen 25 Wettbewerber zum 2. Durchgang des MBC-Enzesfeld. Bemerkenswert die Teilnehmer aus dem Burgenland, der Steiermark und aus Wien.

Nach den üblichen Formalitäten beginnen wir mit Doppelstarts, bei bedecktem Himmel, starken "Blasen" und wenig Wind. Der listige "grauhaarige Fuchs" Leeb vom BSV-Voith setzte sich an die Spitze und verteidigte diese bis zum Schluß.

Die Enzesfelder mit ihren Heimvorteilen liegen weit abgeschlagen, nur Wurm I kann bei der Spitze mithalten. Wir landen auf den Plätzen 3, 15, 16 und 21. Im 2. Durchgang holen wir ständig auf, sodaß Wurm III fast auf dem Stockerl stehen könnte.

Eine große Steigerung gelingt den "Unseren", sodaß ein spannendes Rennen in Ochsenburg zu erwarten ist, wo der "NÖ-RC/MS-König 1986" gekrönt wird.

Unser aller Dank gilt der Fa. Webra-Enzesfeld, welche die Preise stiftete.

Fazit: Daß RC/MS-Bewerbe am "absterbenden Ast" angelangt sind können nur jene behaupten, die nie dabei waren! Diese faire sportliche Veranstaltung wird durch die Aussage des Punktrichters Walter Giefing unterstrichen, der meinte: Klaß bei Euch, tadellose Organisation, "Papperl prima", wenn Ihr mich wieder braucht, bin ich dabei! Was will eine Vereinsführung mehr?

Friedl Pinzolitich

Die Ergebnisse des 2. Bewerbes zum NÖ-CUP 1986

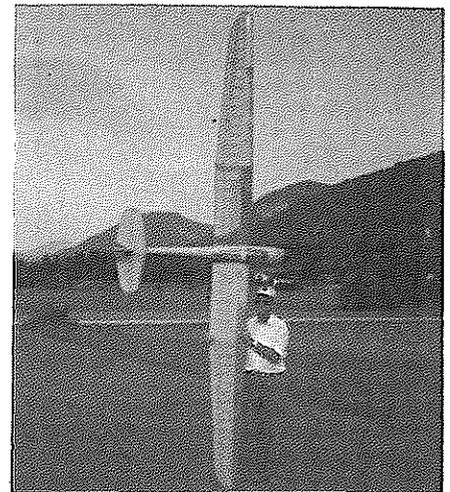
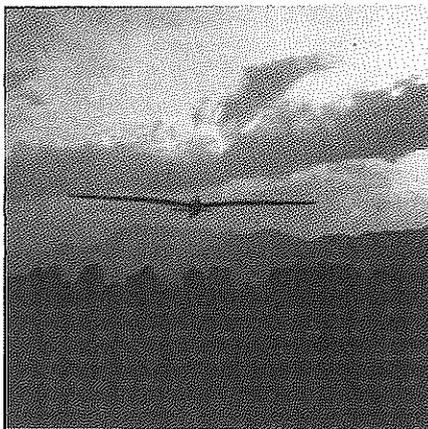
1. LEEB Karl	BSV-Voith	2345	2362	2198	4707
2. WURM Peter	MBC-Enzesfeld	2324	2354	1740	4678
3. Wenczel Franz	detto	2198	2332	2324	4656

4. H. Aigner 4653, 5. R. Dunger 4609, 6. M. Wurm 4574, 7. E. Buxhofer 4566, 8. J. Baumgartl, 9. A. Bail 4557, 10. A. Novotny 4538, 11. W. Hödl 4529, 12. H. Pusztai 4515, 13. M. Ebner 4459, 14. J. Pall 4435, 15. H. Schrack 4420, 16. L. Ebenführer 4295, 17. J. Eder 4261, 18. A. Weingast Sen. 4026, 19. W. Dorner 3978, 20. F. Girner 3919, 21. A. Weingast Jun. 3862, 22. F. Oberrather 3757, 23. R. Pyrek 3351, 24. F. Weigel 3333, 25. O. Ebner 2535 Punkte.

Aus Wörgl erhalten wir von Herrn Albrecht Gasteiger zwei Fotos seines soeben eingeflogenen Scale-Großmodells "Rhönsperber". Spannweite 4,28 m, ganz in Holz, mit 0,4 mm Sperrholz beplankt. Bauzeit 1 Jahr.

Herr Gasteiger schreibt uns: "Ich bin beim MFC-Wörgl seit der Gründung und baue nur Oldtimer, bisher Kranich II, Mozagotl, Weihe, alles Scale-Großmodelle. Mit viel Glück und guten Landungen könnte ich heuer beim Eurometing Pordoi-Joch, Dolomiten, zum 3. Mal Sieger mit dem schönsten Modell

unter ca. 130 Bewerbern sein."



Nat. Hangflugwettbewerb RC-H des MFC-Bergfalke

Bei unserem ersten Termin am 20. Juli war das Wetter zu schlecht, und so entschlossen wir uns, den Wettbewerb auf d. 27. zu verschieben. Die Post wird sich freuen, da das Ganze mit vielen Telefonaten verbunden war. Am 27. hatten wir dann aber doch ganz gutes Wetter und Aufwind.

31 Teilnehmer waren gekommen, und daraus bildeten sich 6 Mannschaften. Die Organisation funktionierte hervorragend (vielen Dank für den Wettbewerbsbus des MFC-Salzburg).

Beim 1. Durchgang gab es nur wenige Absauser, dafür aber sehr gute Leistungen. Stöllinger flog sogar über 320 Punkte. Die Wetterlage stabilisierte sich beim 2. Durchgang, und die Leistungen wurden durch die Bank noch besser.

In der Zwischenzeit wurde auch gegrillt, was von den Teilnehmern als sehr gut gefunden wurde. Hart auf hart ging es im 3. Durchgang her, und wieder setzten sich die Favoriten durch.

Die Siegerehrung fand im Gasthof Zilbreit anschließend an den Wettbewerb statt. Jugendpreise, Pokale und sogar noch Sachpreise waren zu gewinnen, darunter ein Baukasten Delta.

Es war ein sehr schöner Wettbewerb. Herzlichen Dank an alle.

Peter Göllner

Ergebnisse - Einzelwertung:

1. Waß Matthias	653 Punkte
2. Stöllinger Karl	643 "
3. Schider Michael	641 "

Mannschaftswertung:

1. MFC-Bergfalke I
2. MFC-Salzburg
3. LSV-Abtenau I

Jugendwertung:

1. Schider Michael	641 Punkte
2. Sturm Thomas	513 "
3. Grill Manfred	475 "

(Der Red. steht bisher leider keine Ergebnisliste zur Verfügung)



Wettbewerbsleiter Miksch am MFC-Bus



Wettbewerber und Modelle in Ruhestellung



1. Nationales RC-Hangfliegen am DAXLUEG bei Salzburg

Die Modellfluggruppe des LSV-Salzburg hatte zum 1. RC-Hangflugwettbewerb am 738 m hoch gelegenen Daxlueg am Heuberg, vor den Toren der Festspielstadt Salzburg, für Samstag den 9. August eingeladen. Der Einladung folgten 34 Teilnehmer aus 6 Salzburger Vereinen und sogar Kärntner Modellflieger aus Spittal. Ihnen allen ein herzliches Dankeschön

für ihre geschätzte Teilnahme. Auch dieser Wettbewerb zählt zur Österreichischen Hangflugtournee 1986. Das Fluggelände ist zwar relativ klein, mit Jungwald und sonstigen Wäldern umgeben, sodaß die Landefläche kaum größer ist, um gerade einen Landekreis von 30 m Durchmesser oberhalb oder unterhalb des Weges zu plazieren.

Das Wetter meinte es gut mit uns, es war heiter bis wolkenlos, und es wurde nachmittags heiß bis 28°C. Der Wind kam allerdings aus NO, manchmal sogar aus Ost. Obwohl das Hanggelände eher ein Fliegen bei NW bzw. West optimal zuläßt, war zu Beginn der Durchgänge, pünktlich um 14 Uhr, die Thermik schon so ausgeprägt, daß ein Fliegen

am Westhang ohne wesentliche Schwierigkeiten möglich war. Trotzdem wurde das Zeitlimit anstatt 180 Sekunden auf 120 Sekunden festgelegt, und auch da gab es die unausweichlichen "Absaufer", die dann manchmal auch im Wald endeten.

Durch die Anwesenheit von LSL Niederwimmer wurde der Wettbewerb wesentlich aufgewertet. Er fand auch zur Eröffnung dieses 1. Wettbewerbes hier oben am Daxlueg und im Rahmen der Siegerehrung nette und treffende Worte an die Hangflieger und an den Veranstalter, aber auch mahnend wurden jene Modellflieger zitiert, die es bewußt verabsäumt haben, an dieser Veranstaltung teilzunehmen.

FF Fachreferent Ing. Ernst Reitterer fungierte als Organisations- und Wettbewerbsleiter, ihm stand allerdings ein bewährtes Team zur Seite: Frau Barbara Waß, Josef Promok, Wolfgang Reiter (alle LSV-Abtenau), Ing. Andreas Steindl und Karl Spann (LSV-Salzburg), sowie Zeitnehmer aus den Vereinen. Auch der Wettbewerbsbus des MFC-Salzburg mit der ausgezeichnet eingespielten Besetzung: Ing. Arnold Panholzer, Karl Hofmüller und Werner Miksch, trugen wesentlich zum reibungslosen Ablauf des Bewerbes bei.

Dank gebührt, gerade in der heutigen Zeit, vor allem dem Grundpächter, dem Wirt von Daxlueg Siegfried Ragg, der uns die Geländebebenützung uneingeschränkt ermöglichte.

Der spätere Sieger Karl Stöllinger, war sicherlich eine Überraschung, zeigt jedoch von ausgefeiltem Können, denn er hat auf diesem Gelände vorher noch nie trainiert und erreichte dennoch gleich auf Anhieb von 540 möglichen Punkten mit 514 Punkten den Sieg. Die Favoriten, wie Waß, Dygruber und Schwab mußten mit den Plätzen zufrieden sein. Eine würdige Siegerehrung mit

insgesamt 6 Pokalen und 9 Zinnbechern, ferner eine große Kuhglocke für den Letztplatzierten, der jedoch alle 3 Durchgänge geflogen haben mußte, sowie einen Pokal für die weitgereiste Mannschaft aus Kärnten, beendete diese 1. Veranstaltung am Daxlueg, und alle waren sich einig, daß es auch im nächsten Jahr eine Fortsetzung hier oben geben möge.

Ing. Ernst Reitterer

Ergebnisse - Nat. Hangflugwettbewerb DAX LUEG / Salzburg

1. Stöllinger Karl	MFC-Salzburg	256	235	258	514 Punkte
2. Waß Matthias	LSV-Abtenau	239	250	256	506 "
3. Dygruber Martin	detto	250	250	247	500 "

4. N. Schwab 499, 5. G. Höll 488, 6. L. Gsenger 476, 7. M. Grill 474, 8. F. Schider 457, 9. J. Glatz 448, 10. M. Schider 446, 11. J. Ennikl 435, 12. G. Eisl 434, 13. E. Brandstätter 418, 14. P. Göllner 405, 15. M. Plaikner 397, 16. K. Gappmaier 391, 17. K. Plaikner 362, 18. H. Reuer 358, 19. H. Kössner 333, 20. F. Hattinger 331, 21. W. Reindl 320, 22. G. Funk 314, 23. A. Schider 295, 24. F. Schlager 290, 25. J. Schwarzenbacher 286, 26. W. Grill 279, 27. H. Lessjak 234, 28. A. Mayer 224, 29. G. Kerndler 221, 30. H. Ertl 220, 31. M. Schwarz 144, 32. M. Plaikner 126, 33. P. Buchegger 90, 34. A. Plaikner 71 P.

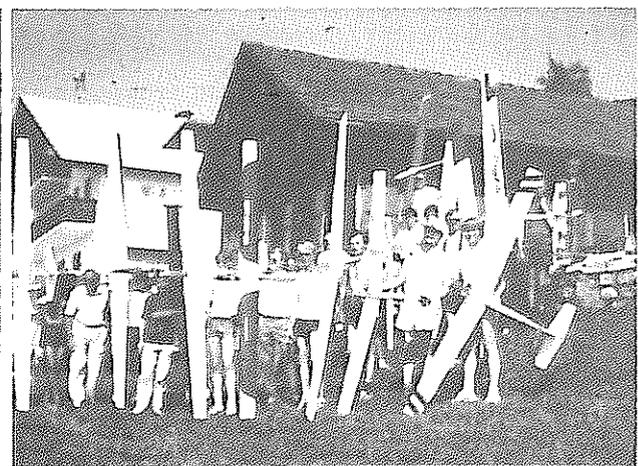
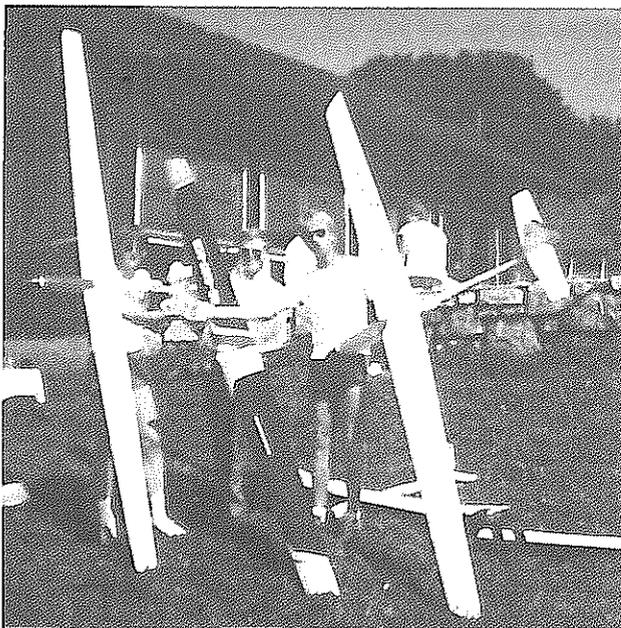
Jugendwertung

1. Grill Manfred	LSV-Salzburg	231	236	238	474 Punkte
2. Schider Fredi	MFC-Bergfalke	230	227	112	457 "
3. Schider Michael	detto	262	115	184	446 "

4. M. Plaikner 397, 5. W. Grill 279, 6. M. Plaikner 126 Punkte

Mannschaftswertung

1. LSV Abtenau I	Waß/Höll/Dygruber	1494 Punkte
2. LSV Salzburg I	Ennikl/Schwab/Grill	1408 "
3. MFC-Bergfalke I	Brandst./Schider/Göllner	1269 "
4. MFC-Bergfalke II 1249,	5. LSV Abtenau II 1214,	6. LSV Salzburg II 965,
7. MFC Kaprun 774,	8. MFC Kaprun II 692,	9. SGS Spittal 598 Punkte.



Die Erstplatzierten v.l.: 3. Martin Dygruber, 1. Karl Stöllinger, 2. Matthias Waß

Die Wettbewerbsteilnehmer beim 1. Daxlueg-Pokalfliegen



Niederösterreich

NÖ-CUP/OST 1986 - F1E

NÖ Landesmeisterschaft F1E

Anlässlich des vom 4. bis 6. Juli 1986 auf der KARNERALM durchgeführten internationalen Wettbewerbes

EUROPACUP-AUSTRIA fand am Freitag, dem 4. Juli 1986, der im April verschobene

NÖ-CUP/OST statt, der durch die Herauswertung der Landesmeisterschaften Niederösterreich und durch die Teilnahme einiger anwesender Modellflieger aus dem Ausland in einer Gästeklasse aufgewertet wurde.

Die Siegerehrung fand im Rahmen eines Fliegerabends durch den Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier im Gasthaus "Karneralm" statt.

Felix Schobel

NÖ-Landesmeisterschaft F1A

Die NÖ-Landesmeisterschaft in der Klasse F1A wurde am 12. April 1986 auf dem Flugplatz in Wiener Neustadt ausgetragen. Für die Veranstaltung wurde nach Absprache mit der Flugplatzbetriebsgemeinschaft vom BM für Landesverteidigung die Benützungsbewilligung erteilt.

Temperaturen um 0°, Schneefall und Wind machten den 11 Teilnehmern zwar zu schaffen, die Umstände konnten aber die "Mäxe am Laufenden" nicht verhindern.

Die Veranstaltung konnten die Probleme dank der guten Sportfunktionären durchgeführt werden.

Bei der abschließenden Siegerehrung fanden Wettbewerbsleiter Otto Bayer und LSL Felix Schobel anerkennende Worte für die Leistungen der Teilnehmer und dankte den Funktionären für ihre geleistete Tätigkeit.

Ergebnisse des NÖ-CUP/OST 1986 in F1E

1. Mang Fritz	ASKÖ-ÖMV Wien	90,56	100,00	100,00	
		100,00	100,00		490,56 P
2. Reitterer Ernst	LSV-Salzburg	100,00	84,44	100,00	
		100,00	100,00		484,44 P
3. Schobel F. Sen.	UMSC Kolibri	100,00	67,78	100,00	
		95,56	100,00		463,33 P

4. K. Salzer 448,33, 5. F. Schobl Jun. 437,78, 6. K. Almesberger 426,11, 7. R. Buchleitner 396,67, 8. Andrea Schobel 386,67, 9. K. Lintner 337,22, 10. H. Hlavka 312,78, 11. A. Doetzel 286,11, 12. R. Schneck 280,00, 13. F. Wutzl Sen. 198,89 Punkte.

Gästeklasse

1. Ritterbusch Karl	FSV Oberhausen	D	469,44 Punkte
2. Raletic Milos	Novi Sad	YU	409,44 "
3. Jandt Friedl	FSV Oberhausen	D	408,33 "
4. F. Mehr	340,44,	5. B. Schüssler	321,12,
6. J. Mathes	278,33		

Ergebnisse der NÖ Landesmeisterschaft F1E

1. Schobel Felix Sen.	UMFC-Kolibri	100,00	67,78	100,00	
		95,56	100,00		463,33
2. Salzer Klaus	MFC-Wr. Neustadt	100,00	100,00		48,33
		100,00	100,00		448,33
3. Schobel Felix Jun.	UMSC Kolibri	75,00	100,00		74,44
		88,33	100,00		437,78

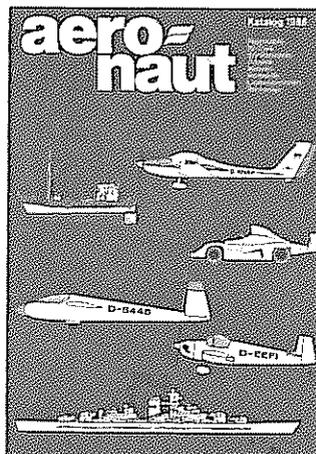
4. K. Almesberger 426,11, 5. R. Buchleitner 396,67, 6. Andrea Schobel 386,67, 7. K. Lintner 337,22, 8. H. Hlavka 312,78, 9. R. Schneck 280,00, 10. F. Wutzl Sen. 198,89 Punkte

☆☆☆

Ergebnisse der NÖ Landesmeisterschaft F1A

1. Göd Rupert	ESV-ÖMV	180	114	180	180	
	St. Pölten	180	180	180		1194 Sek.
2. Lintner Karl	UMSC	130	180	180	83	
	Kolibri	180	180	180		1113 "
3. Hlavka Hans	ESV-ÖMV	130	180	180	180	
	St. Pölten	77	180	180		1107 "

4. F. Wenczel 1094, 5. M. Grüneis 1019, 6. W. Striberny 988, 7. A. Zavojsky 945, 8. F. Wutzl 917, 9. K. Almesberger 895, 10. F. Schobel Jun. 727, 11. F. Schobel Sen. 718 Sekunden.



Katalog '86

mit allen Neuheiten,
über 270 Seiten.

Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von

»aero-naut«-Modellbau
Postfach 384

D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 14,- (einschl.
DM 3,- Porto) in Brief-
marken, vom Ausland
DM 16,- mit intern. Post-
coupons.

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!

NÖ-Landesmeisterschaft RC/MS

"Schnürlregen" in den Morgenstunden waren für die 18 Piloten aus 6 niederösterreichischen Vereinen kein Grund zur Absage ihrer Teilnahme an der Landesmeisterschaft, welche im Rahmen der St.Pöltner Kultur- und Festwochen ausgetragen wurde. 8 Gemeinde- und 2 Stadträte gaben dem Beginn des 1. Durchganges gegen 10 Uhr einen würdigen Rahmen.

Ab diesem Zeitpunkt herrschten ideale Segelflugbedingungen. Erst der Durchbruch der Sonne zu Beginn des 2. Durchganges ließ die ersten Modelle "absaufen". Jedoch der schnell aufgewärmte Boden ließ im 3. Durchgang wieder, bis zur letzten Sekunde genutzte

Flüge zu. Dieser Umstand machte den Bewerb bis zum Schluß spannend, da es noch nach dem 2. Durchgang gut ein halbes Dutzend Sieganwärter gab.

Bei der Siegerehrung bedankte sich der Präsident des BSV-Voith, Herr Dir. Dipl. Kfm. Pinkernell, für

das Kommen der Bewerber, den fairen und reibungslosen Ablauf des Bewerbes und wünschte allen Teilnehmern noch viele erholende Stunden bei ihrem schönen Hobby. Diesen Wünschen möchte ich mich anschließen.

Harald Eigner

Ergebnisse der NÖ Landesmeisterschaft RC/MS

1. Ebenführer Leopold	MBC-Erlaufthal	2353	2332	2357	4710
2. Wenczel Franz	MBC-Enzesfeld	2317	2363	2263	4680
3. Buxhofer Erich	MBC-Erlaufthal	2336	2337	2086	4673

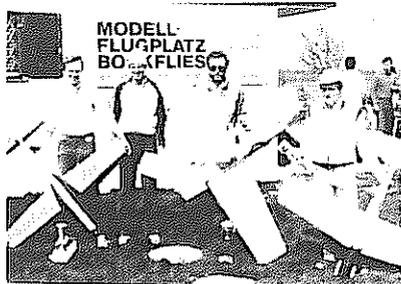
4. A. Weingast Jun. 4649, 5. F. Girner 4634, 6. J. Stoiber 4612, 7. R. Dunger 4575, 8. M. Wurm 4570, 9. O. Ebner 4492, 10. H. Eigner 4473, 11. P. Wurm 4468, 12. K. Leeb 4433, 13. A. Nowotny 4343, 14. H. Schrack 4199, 15. A. Weingast Sen. 4080, 16. M. Ebner 3810, 17. K. H. Leeb 3620, 18. A. Bail 3196 Punkte.

☆☆☆

OFFENE WIENER ASKÖ -LANDESMEISTERSCHAFT in Klasse RC III

Nach einer langen Wettbewerbspause, bedingt durch den langen Winter, war es am 26. April endlich so weit, Teilnehmer und Freunde des RC III-Sports in Bockfließ begrüßen zu können.

14 Teilnehmer aus den Bundesländern Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Wien brachten in kurzer Zeit eine richtige Wettbewerbsstimmung zu uns. Sonnenschein und schwacher Wind waren die richtige Voraussetzung für einen guten Wettbewerb.



LSL ONF Robert Grillmeier und WL Heinz Kumhofer führten die Begrüßung durch. Die Punkterichter, Frau Meindl und die Herrn Böhm, Caha, Heller und Schlager konnten pünktlich mit dem ersten Durchgang beginnen. Eine Überraschung brachte uns Koll. Lemmerhofer aus Waidhofen/Th. mit seiner Eigenkonstruktion, einem Doppeldecker, der sehr gut das RC III-Programm flog und in der offenen Klasse den 4. Platz belegte. Wie bei der letzten LM war unser Erich Filgas unschlagbar und siegte mit 348 Punkten Vorsprung. Die einzelnen Durchgänge verliefen ohne Zwischen-



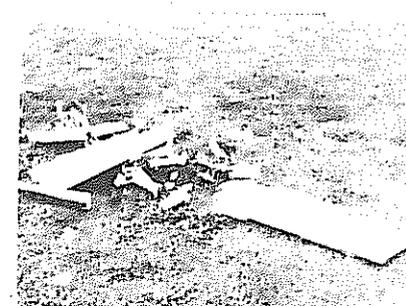
fall, sodaß um 15 Uhr LSL Grillmeier die Siegerehrung durchführen konnte.

Ergebnisse der offenen Wertung:

1. Filgas Erich	ÖMV Wien	2764 P
2. Stoiber Josef	HSV Burg Kreuzst.	2416 P
3. Danksagmüller Helmuth	ÖMV Wien	2389 P

Ergebnisse der ASKÖ LM:

1. Filgas Erich	2764 P
2. Danksagmüller H.	2389 P
3. Weber Peter	2032 P
4. Schaupp Werner	1791 P
5. Klamecker Michael	1613 P



6. MÜHLVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN F3E

Bereits zum 6. Mal fand heuer am 17./18. Mai das schon zur Tradition gewordene, im In- und Ausland beliebte, Mühlviertler Wanderpokalfiegen statt. Geflogen wurde in den F3E-Klassen: 30 Zellen, 10 Zellen, 7 Zellen-Pylon und Kunstflug.

Wie man sieht, ein ganz schön dichtes Programm für zwei Tage, welches von unserem Obmann Walter Breslmayer und seinem Team hervorragend über die Bühne gebracht wurde.

Bis auf einen kleinen Regenschauer am ersten Wettbewerbstag war das Wetter optimal. Die einzelnen Durchgänge in den verschiedenen Klassen wurden nicht der Reihe nach, sondern gemischt durchgeführt.

Die Veranstaltung wurde in bester kameradschaftlicher Atmosphäre abgewickelt, und alle Teilnehmer, einschließlich der ausländischen Gäste, waren voll auf zufrieden.

Der UMFC-Freistadt möchte sich noch einmal für die vorbildliche Haltung aller Teilnehmer bedanken und ist erfreut, daß wieder neue Freunde gewonnen wurden.

Herbert Aigelsreiter

Ergebnisse F3E - 30 Zellen

1. Hauer Werner	ASKÖ-MFC-Linz	574 594 585	1178 P
2. Freudenthaler R.	UMFC-Freistadt	582 564 587	1169 P
3. Kirsch Helmut	MFC St.Veit	544 557 539	1101 P
4. R. Brditschka 1038, 5. K. Neu 973 Punkte			

Gästeklasse

1. Hübner Norbert	IFM-München	598 566 568	1166 P
2. Buchholzer Marco	MG-Meilen	533 572 549	1121 P
3. Lüdi Hans	MG-Wald	526 541 548	1089 P
4. G. Hückl 1078, 5. U. Ambül 1057, 6. H. Bärlocher 963 Punkte.			

Ergebnisse F3E - 10 Zellen

1. Freudenthaler R.	UMFC Freistadt	619 611 544	1230 P
2. Hauer Werner	ASKÖ-MFC Linz	497 552 486	1049 P
3. Aigelsreiter H.	UMFC-Freistadt	499 521 527	1048 P
4. K. Neu 1023, 5. R. Brditschka 1007, 6. S. Schott 829 Punkte.			

Gästeklasse

1. Dettweiler Werner	AKA-Tübingen	546 542 560	1106 P
2. Hückl Günter	IFM-München	491 530 513	1043 P
3. Ambül Urs	MG-Meilen	449 511 488	999 P
4. U. Leodolter 954, 5. H. Bärlocher 930, 6. M. Buholzer 873 Pkte.			

Ergebnisse F3E - 7 Zellen Pylon

1. Freudenthaler R.	UMFC Freistadt	115 109 112	221 P
2. Geringer Michael	MBG Feldkirchen	123 117 108	225 P
3. Brditschka Ralf	UMFC Neuhofen	146 130 129	259 P
4. P. Meisinger 285, 5. F. Loidl 292, 6. S. Schott 697 Punkte			

Gästeklasse

1. Dettweiler Werner	AKA-Tübingen	122 110 108	218 P
----------------------	--------------	-------------	-------

Ergebnisse F3E - Kunstflug 14 Zellen

1. Freudenthaler R.	UMFC-Freistadt	427 473 417	900 P
2. Hauer Werner	ASKÖ-MFC-Linz	439 448 422	887 P
3. Hutter Christopf	UMFC-Freistadt	273 301 331	632 P
4. Heinzl Josef	detto	253 303 306	609 P

Gästeklasse

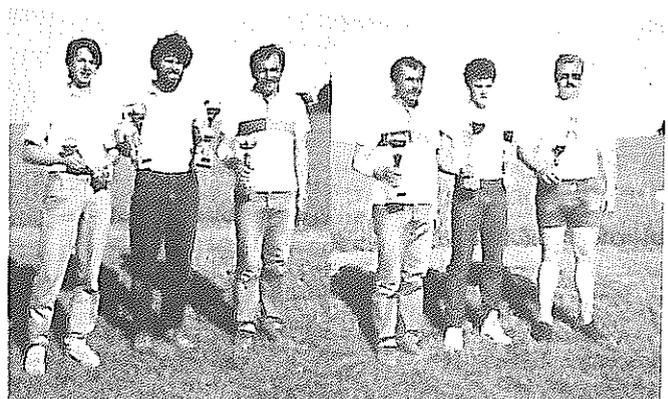
1. Leodolter Urs	MFC-Pfäffikon	363 453 460	913 P
2. Dettweiler Werner	AKA-Tübingen	349 362 375	737 P



1. Hauer Werner Ö
2. Freudenthaler R. Ö
3. Hübner Norbert D



1. Freudenthaler R. Ö
2. Dettweiler W. D
3. Hauer Werner Ö



1. Dettweiler W. D
2. Freudenthaler R. Ö
3. Geringer Michael Ö

1. Leodolter Urs CH
2. Freudenthaler R. Ö
3. Hauer Werner Ö

Ing. Ernst Reitterer
FREIFLIEGER

IN MÜNCHEN ERFOLGREICH !

Zum traditionellen Freiflugwettbewerb der MODELLFLUGJUGEND MÜNCHEN am 29. Juni auf der Fröttmaninger Heide gingen von den 12 gemeldeten Österreichern nur 6 an den Start. In der Klasse F1A Jugend und in der Schülerklasse waren dies Manfred und Wolfgang Grill und Heinz Nitsche (LSV-Salzburg), in F1A Senioren Heinz Nitsche (MFC Salzburg) und Alfons Plangger (SV-Eternit Vöcklabruck).

Das Wetter war, abgesehen vom NW-Wind, der oft Spitzenwerte bis 10 m/s erreichte, sommerlich und mit den üblichen Cumuluswolken ringsherum am Himmel.

Trotzdem machte der heftige Wind, vor allem auch wegen der eingeschränkten Platzgröße, in den beiden letzten Durchgängen auch so manchen Experten zu schaffen!

Die Fröttmaninger Heide wird nun auch immer kleiner, durch fortschreitende Verbauung und Einzäunung mit 4 m hohem Maschendraht. Wir Freiflieger können uns heute schon auf den 5 Fingern abzählen, wann auch dieses Gelände für den Freiflug verlorengeht ...

Insgesamt, also mit der in Deutschland sehr beliebten Klasse A1 (kleine Segelflugmodelle KS) waren nahezu 50 Freiflieger am Start. Geflogen wurden 5 Durchgänge zu je 180 s Flugzeit. Unsere Freiflieger waren recht erfolgreich, sie konnten einen 3. und drei 1. Plätze erreichen.

Reitterer konnte sich seines Sieges nicht besonders freuen, verlor er doch dabei sein Modell, welches bis heute noch nicht gefunden wurde.

Die Sieger in den Klassen :

Klasse F1 A

1. Herbert Schmidt und Wilhelm Steiner je 900 Sekunden
3. Alfons Plangger A 894 Sek.

Klasse F1 A - Schülerwertung

1. Heinz Nitsche A 674 Sek.

Klasse F1 A - Jugendwertung

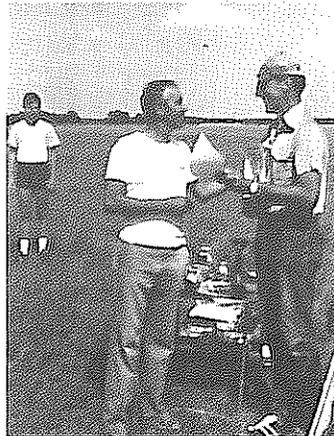
1. Wolfgang Grill A 513 Sek.

Klasse F1 B - Gummimotormod.

1. Ernst Reitterer A 803 Sek.



Ernst Reitterer vor dem letzten Start mit dem F1B-Modell, welches nicht mehr aufgefunden wurde.



Wettbewerbsleiter Karl Schmidt gratuliert dem Sieger in F1B Reitterer



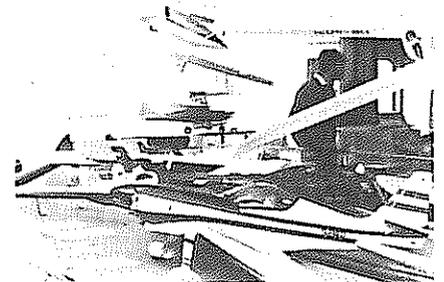
Der 3. in der Seglerklasse, der junge Salzburger Alfons Plangger

MODELLBAU AUSSTELLUNGEN

**FLUGMODELLAUSSTELLUNG
in WIENER NEUSTADT**

Der Flugsportclub "NEOSTADIA" veranstaltete heuer gemeinsam mit dem MFC-Weikersdorf vom 15. bis 23. Februar 1986 eine Ausstellung bei der Firma Werkzeug-Kogelbauer, zu der auch Stadtrat Bauer erschienen war. Im Rahmen dieser Ausstellung waren auch interessante Videofilme und Flugvorführungen zu sehen.

Wr.N.AB



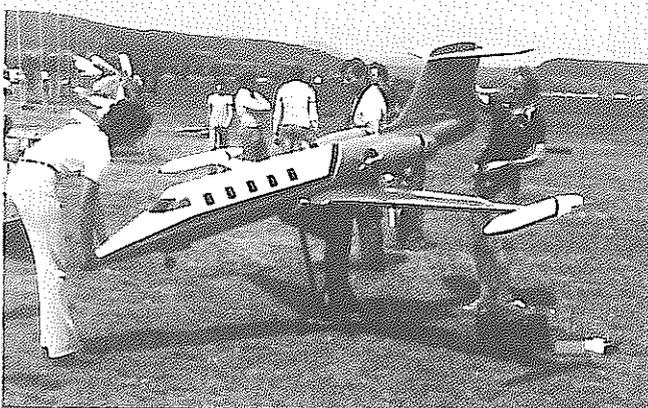


8. Int. Modellflugtag in Wiener Neustadt

Bereits zum 8. Mal fand der große Modellflugtag am Sonntag, dem 22. Juni, statt.

Organisiert vom MFC Wiener Neustadt und in Zusammenarbeit mit der Firma Robbe, wurde ein attraktives Programm geboten. Bei herrlichem Flugwetter fanden die Vorführungen der Gäste aus der BRD und Italien sowie unseren österreichischen Piloten bei den zahlreich erschienenen Zuschauern viel Beifall.

Besondere Höhepunkte waren der Flug einer 4,5 m großen viermotorigen Illuschin aus Nürnberg, Herrn Lechners bekannte Transall und Taifun, Seglerschlepp Robin-Minimoa aus Bamberg sowie der Flug eines 6 m großen Motorspatzen.



Die 4 m große LEAR-JET des MFC Franken fertig zum Start

Weiters wurde Hubschrauber-Kunstflug als auch der Start von Drachenfliegern mittels Winde gezeigt.

Der Vorbeiflug unserer großen Brüder mit Seglerschlepp sowie einer Daymona ist ein alljährlicher Programmpunkt.

Als Abschluß folgte der Flug der Phantom-Staffel und ein Tagesfeuerwerk unseres Pyrotechnikers Ing. Pokorny.

Humorvoll und sachkundig wie immer die Ausführungs-Conference des Sprechers Dir. Hörmann.

Leopold Hageneder

☆☆☆

3. MODELLBAU-AUSSTELLUNG des Modellbauclubs BLEIBURG in Kärnten

Der Modellbauclub Bleiburg veranstaltete heuer zu den Pfingstfeiertagen von 17.-19. Mai seine 3. MODELLBAU-AUSSTELLUNG

Mit der freundlichen Unterstützung von einigen Nachbarvereinen und Firmen, wurde im Grenzlandheim in Bleiburg die bisher größte Modellbauausstellung der Bevölkerung präsentiert, die unsere südkärntner Grenzstadt jemals sehen konnte. Rund 1.000 Besucher war der Lohn für diesen

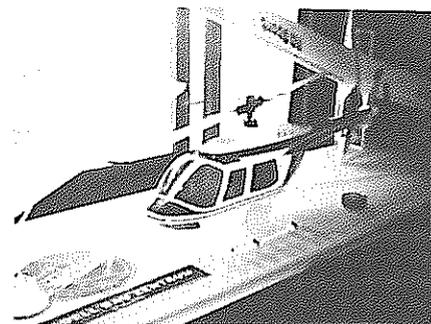
Einsatz. Wir hoffen, daß viele der Besucher nun mehr Verständnis, Einblick und auch Interesse für unseren Sport gewonnen haben. Diese Ausstellung entwickelte sich im Laufe dieser drei Tage von einem kleinen Rückblick von Modellflugzeugen bis zu einer großen Rundschau des gesamten Modellbaues.

Gezeigt wurde eigentlich alles, was das Herz begehrt, von Hochleistungsseglern über Kunstflugmaschinen bis zum Modellhubschrauber. Zusätzlich konnten auch andere Modellsport-Sparten wie Auto- und Schiffsmodelle und anderes Zubehör wie Fernsteuerungen, Motoren u.a. ge-

zeigt werden.

Der Modellbauclub Bleiburg dankt allen Ausstellern, die zu diesem Erfolg beigetragen haben, recht herzlich.

Obmann Erich Glawar



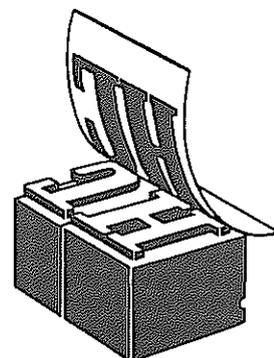
☆☆☆

BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95
STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



webra BRINGT AUFTRIEB



DIE
KRAFTVOLLEN
webra-HELI
MOTOREN

webra space
DAS HELI
FERNSTEUERUNGS-
SYSTEM

webra
DAMIT
MODELLSPORT
FREUDE MACHT

NÄHERE INFORMATION IM
WEBRA-HAUPTKATALOG

VERTRIEB: ÖSTERREICH
webra
Modellmotoren GmbH
A-2551 Enzesfeld

BRD
webra
Modellbau GmbH
D-8588 Weidenberg

HOBBY SING



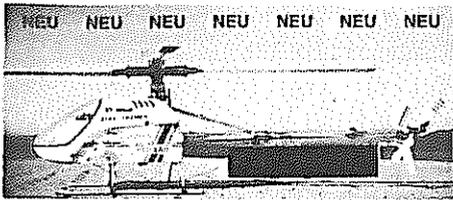
Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde

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



Bingel Modellbau
 Der Helispezialist
 1160 Wien
 Wichtelgasse 12
 ☎ 0222/45 73 68
 0663/29 3 84

präsentiert: **heim helicopter**

EUROPAMEISTER 1984

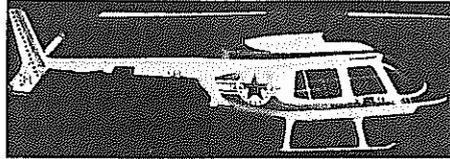
VIZEWELTMEISTER 1985

weitere Neuerheiten:
 - Cockpit und Endkappen für STAR-RANGER und BELL 222h
 - Kufenstrahlen und -bugel aus GFK
 - Spezialhektorblätter aus GFK
 - Drucklagerseil für Hauptrotor

STAR TRAINER
 DER LANGERSEHNTE

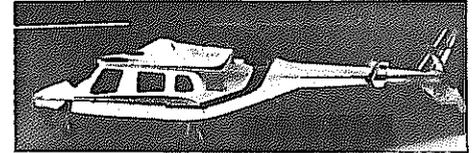
NEU

- seinem Zweck entsprechend konzipiert
- Ideal für Begler, da preisgünstig
- Ideal für Experten, z. B. zum risikolosen Training schwieriger Flugmanöver wie Autorotation.
- einzigartiges Modulsystem, Helm-Mechanik kann problemlos und schnell in jede der 3 Helicoptertypen ein- oder umgebaut werden.
- das extreme Leichtgewicht des STAR-TRAINER ermöglicht einen überraschend rasanten und präzisen Flugstil.
- bei ca. 3700 g Gesamtgewicht werden große Kräfte reserviert.
- Motoren von 6,5 - 10 cm³
- Chassisbausatz



STAR-RANGER
 DER ERFOLGREICHE

BELL 222 h
 DIE LUXUSKLASSE, incl. Einziehfahrwerk



FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN
 VERTRIEB UND KOMPL. ERSATZTEILEPROGRAMM — SCHNELLVERSAND

SCHULUNG BEI BINGEL's MODELLFLUGSCHULE „AUSTRIA“

Von Freund zu Freund
S. SCHNEIDER u. CO. GES.M.B.H.
 Beh. konz. Immobilien

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

1020 Wien, Heinestraße 1
 ☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42
 Alles aus dem Immobilienmarkt

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



50 Jahre GM-Händler

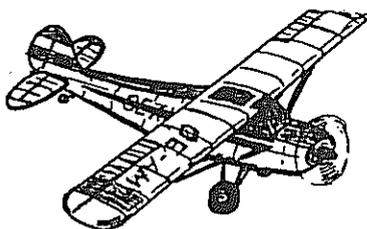
VERKAUF · LEASING · SERVICE

- 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., Laubeplatz 8, Tel. 64 34 55
- 21., Floridsdorfer Hauptstr. 34, Tel. 38 34 22

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 cm³).

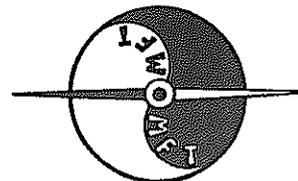
Für die Familie: großes Freibad, Tennisplätze, Fitneß-Parcours, Fahrradverleih und herrliche Wanderwege.

Ausflugsmöglichkeiten:

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

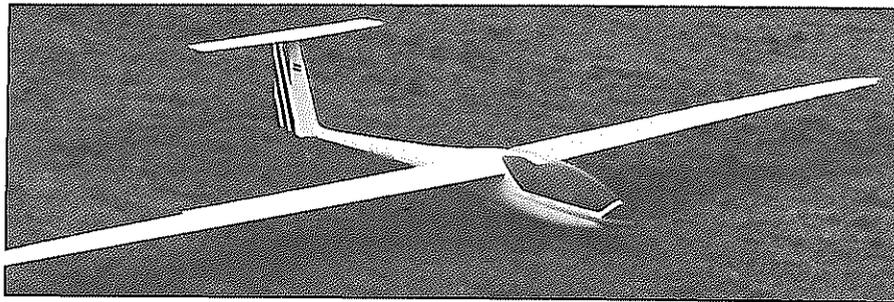
Gasthof Pock, Familie Geiger, A-8342 Gnas 15; Steiermark — Telefon 03151/257

MFT - 400 *lenticularis*



HOCHLEISTUNGS-
SEGELFLUGMODELL

FLUGFERTIG
IN KUNSTSTOFFBAUWEISE



Ein vollkommen aus GFK hergestelltes österreichisches Segelflugmodell der Spitzenklasse. Tragflügel und Leitwerke in Schalenbauweise; Rumpfkörper vollständig verrippt; Haube aus Lexan mit GFK Haubenrahmen, durch Nut und Feder geführt. Tragflügelholm und Flügelverbindung aus CFK. Schempp-Hirth Bremsklappen, F-Schleppkupplung, Einziehfahrwerk und Spornrad; reichhaltige Kabinausstattung.

Spannweite: 4.373 mm - Streckung: 20,6 - Flügelfläche: 92,81 dm² - Länge: 1.758 mm

BAUKASTENMODELLE AUS UNSEREM ERZEUGUNGSPROGRAMM :

Die Baukästen enthalten einen Rumpf aus extraleichtem Epoxyaminat mit weißer Oberfläche; Höhenleitwerk u. Tragflügel aus balsabeplankten Schaumstoffkernen mit Glasgewebeverstärkungen im Wurzel- und Querruderbereich, sowie an Hinterkante; Kleinmaterial und Beschlagteile; Plan und ausführliche Bauanleitung.

LS-2 Leistungssegelflugmodell, universell einsetzbar f. Thermik- Hang und Kunstflug; HR, SR, QR
Spannweite 2.680 mm, Länge 1.350 mm, Flügelfläche 50,7 dm², Fluggewicht ca. 2.000 g

KALYX Motorsegler für Motoren von 3,5 bis 5 cm³ (bis 8,5 cm³ Viertakt), HR, SR, QR, Drossel
Spannweite 2.930 mm, Länge 1.410 mm, Flügelfläche 61,0 dm², Fluggewicht ca. 3.500 g

MFT-200 Segelflugmodell für den Anfänger, Spannweite 1.980 mm, Länge 1.120 mm, Masse ca. 1.200 g

MODELLFLUGTECHNIK ING. BERNHARD RÖGNER A-4053 HAID, WEISSENBERG 1, TEL. 07227/6228

WIR VERKAUFEN, WAS SIE SUCHEN!

Kleindrehbänke für den Modellbauer und Techniker!

Unser Supermodell „PONNY“:

Spitzenweite 460 mm, Spitzenhöhe 90 mm, mit Spann-
futter 110 mm, inkl. Außen- und Innenbacken, autom.
Vorschub mit komplettem Rädersatz, Spannwanne und
Mitlaufkörner, 6 Drehzahlen, Gewicht 75 kg.

Durch Eigenimport nur **öS 22.980,-**

Drehbank „HOBBYMAT“, inkl. Zubehör!

Neu, mit kleinen Transportschäden (Schönheits-
fehler). RESTPOSTEN! Pro Stück nur **öS 10.800,-**
(Listenpreis **öS 17.700,-**). Siehe Foto rechts!

Präzisionsbohr- und Fräseinheit BFE 65
(Siehe Foto rechts!)

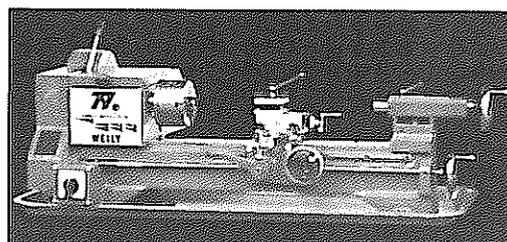
Fast für jede Drehbank passend!

Arbeitshöhe: 320 mm, Ausladung: 180 mm, Säulen-
durchmesser: 60 mm, Pinolenhub: 50 mm, Aufnahme
MK 1, Spindeldrehzahlen: 315, 560, 900, 1600 U/min.,
Motor: 220 V, 435 W. Unser Preis: **öS 8.400,-**

Gelegenheitskauf: EMCO - Compact 5

Neu, mit Spannfutter nur **öS 9.500,-**

Bahnversand! Bitte Spezialprospekte anfordern bei



HOBBYMAT

sprengt
den
Rahmen!

Mit der
können Sie Dinge drehen,
von denen andere nur träumen!

HOBBYTECHNIK — WOHNMARKT Ges. m. b. H.
4910 Ried im Innkreis, Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67

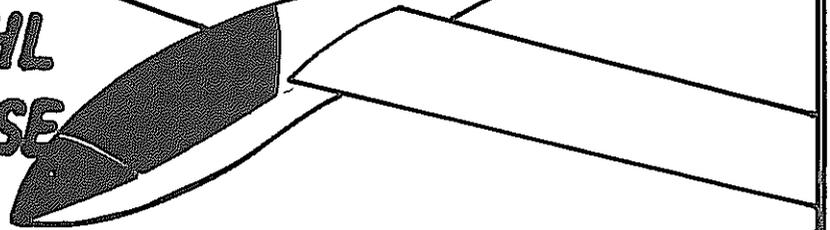
MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.

MEHR AUSWAHL
BESSERE PREISE
FULL SERVICE

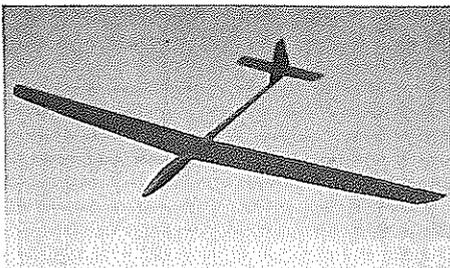


1160 WIEN

BRUNNENGASSE 33

 0222/95 48 225

SCHÄFER-MODELLE



Katalog mit allen Neuheiten 1986
gegen Voreinsendung von DM 10,—, mit intern. Postcoupons
direkt von

eismann modellbau gmbh
herzog-georg-straße 78, D-8882 lauingen/donau

SHK

Jetzt
lieferbar

D-5445

SHK

Rohbau-Fertigmodell
mit GfK-Rumpf, abachibepunktete
Styroporflächen und Höhenruder,
tiefgezogene Kabinenhaube sowie viele
Kleinteile.

Technische Daten:

Maßstab	1 : 4,25
Spannweite	4000 mm
Länge	1501 mm
Flächeninhalt	80,60 dm ²
Fluggewicht	3900 g
Flächenbelastung	48,75 g/dm ²
Profil	Dr. Eppler 207

**aero-
naut**

Weitere Informationen im großen »aero-naut«-Katalog, erhältlich im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 14,— (einschl. Porto) in Briefmarken direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postf. 384, 7410 Reutlingen.



Styrolflächen,
GfK-Teile
nach Plan

Achtung! Neue Adresse:

MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Traunfelsgasse 1 — 1200 Wien

Telefon 33 29 182

MODELLBAUARTIKEL — SPEZIALANFERTIGUNGEN

Verkauf und Erzeugung

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

modellbau p i r k e r

Tel. (0222) 587 31 58

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

ORACOVER

gibt es bei folgenden Firmen:

spiel+freizeit
modellsport **karl schnabl**

1210 Wien, Floridsdorfer Hauptstraße 29
☎ 0222 / 30 56 69

Ing. Koroschetz Karl
A-9210 Pörtschach

Seit 11 Jahren

HAAS
RC MODEL SHOP

Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Tel. 0 22 56 / 31 88



MODELLSPORT - BÖHM
Flug- und Schiffsmodelle

1210 Wien, Schloßhofer Straße 25
Telefon 0222/38 16 86

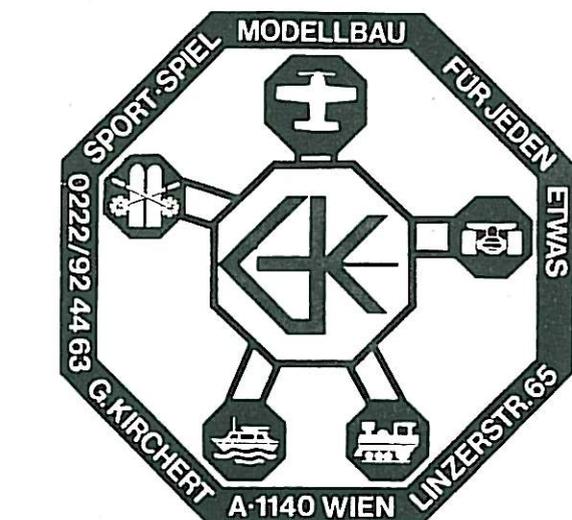
ERNST SPORER
MODELLBAU-FACHGESCHÄFT

6020 Innsbruck, Kiebachgasse 2
Telefon 05222/23 1 56

MODELLBAU FLUG - SCHIFF - AUTO

RÖBER

LAXENBURGER STR. 12
1100 WIEN 62 15 45



ORACOVER-Vertriebspartner

Buschek Oskar,
A-3830 Waidhofen/Th.
Böckle, A-6840 Götzis
Böhm E., A-1210 Wien
Gebrüder Engl,
A-5020 Salzburg
Falk J., A-2000 Stockerau
Haas Magdalena,
A-2544 Leobersdorf, NÖ
Huemer GesmbH,
A-8940 Liezen
Hubmayer Egon,
A-4671 Neukirchen, OÖ
Kiss Toni,
A-7100 Neusiedl/See

Ing. Koroschetz Karl,
A-9210 Pörtschach
Luthwig Monika, A-4020 Linz
Neyer Werner,
A-6714 Nüziders
Oberrisser,
A-9400 Wolfsberg, Kärnten
Olympia, A-4600 Wels
Röber Robert, A-1100 Wien
Simacek Sepp, A-4400 Steyr
Sporer Ernst, A-6020 Innsbr.
Schnabl Karl, A-1210 Wien
Üblacker Hans Peter,
A-7000 Eisenstadt
Zanetti Günther, A-6300 Wörgl

ORACOVER®

- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -



Welche Bügelfolie besteht aus widerstandsfähigem Polyester?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie wirkt nach richtiger Verarbeitung auch bei intensiver Sonnenbestrahlung keine Falten?
ORACOVER®

Bei welcher Bügelfolie läßt auch im Sommer die Spannkraft nicht nach?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie gibt es in den Tagesleuchtfarben ROT, GELB, ORANGE?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie wiegt nur 80/90 g/m²?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie ist überlackierbar?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie hat eine Zugfestigkeit von 170-220 N/mm²?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie hat eine Kanteneinrißfestigkeit von 120-140 N?
ORACOVER®

Welche Bügelfolie hat ein E-Modul von 2800-3900 N/mm²?
ORACOVER®

Zu welcher Bügelfolie gibt es farblich abgestimmte Polyester-Klebefolie?
ORACOVER®

ORACOVER®
POLYESTER-BÜGELFOLIE

ORACOVER®
POLYESTER-KLEBEFOLIE

Das DEUTSCHE QUALITÄT SERZEUGNIS
Neu bei Ihrem Fachhändler im **ORACOVER®**
Verkaufsstand.

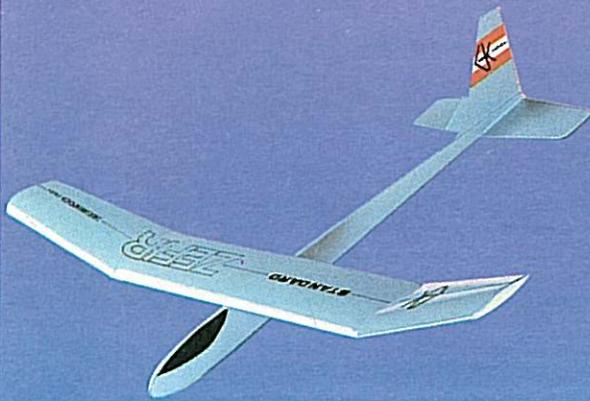
Liefernachweis für den Einzelhandel:

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



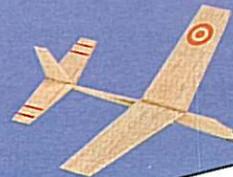
NEU BEI GK ORACOVER — die Polyesterbügelfolie der neuen Generation

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21



ZEFIR

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

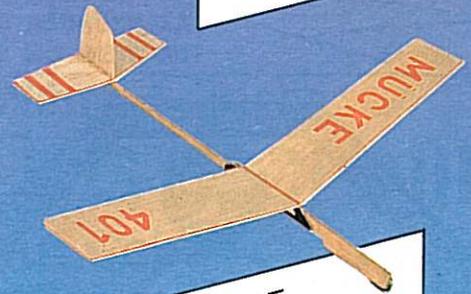


MINI GLEITER

Spannweite 220 mm
Rumpflänge 200 mm
GK 400 Werkstoffpackung
mit Plan

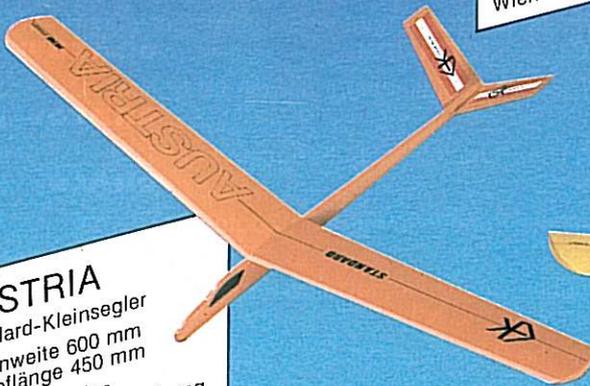
Gleiter

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



MÜCKE

Spannweite 420 mm
Rumpflänge 320 mm
GK 401 Werkstoffpackung
mit Plan



AUSTRIA

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



WEIHE

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

FOKA

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

