



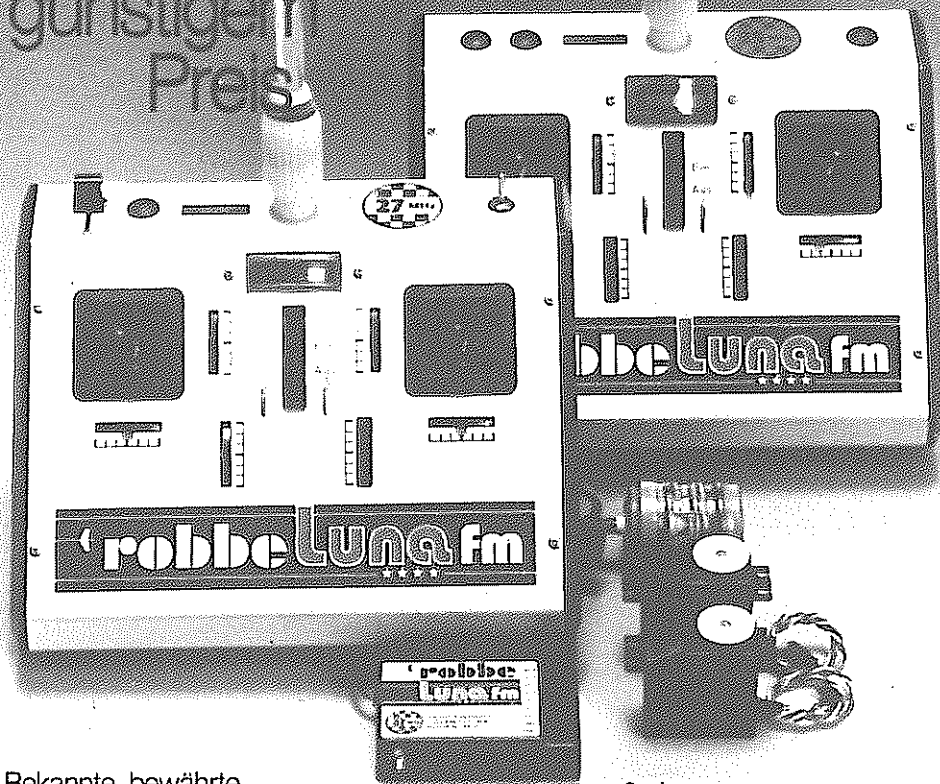
ANTON WACKERLE, AME, WELTMEISTER IN DER KLASSE F3 B  
ÖSTERREICHISCHE NATIONALMANNSCHAFT BELEGT PLATZ 2

Bild: hockend v.l.n.r: Herbert Sitar, Weltmeister Wackerle,  
Werner Sitar,  
stehend die Helfer Eckmann, Klotz und Mannschaftsf.F.Fritz

# österr. modell- flugnachrichten

Fernsteuertechnik

← **robbe** Luna FM  
Spitzentechnik zu erstaunlich  
günstigem  
Preis



Bekannte, bewährte  
robbe-Qualität  
Hohe Betriebssicherheit  
Schmalband-FM-Betrieb  
Wesentlich gesteigerte  
Fremdstörsicherheit  
Komplett-Ausstattung

Informieren Sie sich bitte über das  
gesamte robbe-Funkfernsteuerpro-  
gramm im neuen großen robbe-Katalog  
und bei Ihrem robbe-Fachhändler.

Lieferbar:

← **robbe**

Luna FM S 27 7/8/2 27 MHz  
Luna FM S 40 7/8/2 40 MHz  
Luna FM S 27 4/8/2 27 MHz  
Luna FM S 35 4/8/2 35 MHz  
Luna FM S 40 4/8/2 40 MHz

Einsetzbar im:

27-MHz-Band auf 18 Kanälen, gleichzeitig  
35-MHz-Band (nur für Flugmodelle) auf  
20 Kanälen, gleichzeitig  
40-MHz-Band auf 4 Kanälen, gleichzeitig

**Sender:**

4-Kanal-(8-Funktionen) bzw. 7-Kanal-  
(14-Funktionen)-Ausführung  
Ausbaufähig auf 8 Kanäle (16-Funktionen)  
Mit NiCd-Akku

**Empfänger:**

8-Kanal-Ausführung (16-Funktionen)  
Stromversorgung: Powerpack

**Servos:**

3 Servos der Type S 122  
(Ruderdruck ca. 28 Ncm)

← **robbe**

Liebe Flugsportfreunde !

Ihr seid es ja schon gewöhnt, daß prop nicht sehr pünktlich erscheint. Aber was soll ich sagen ? Kennt Ihr vielleicht das Wort Urlaub ? Na also ! Aber es wird, Freunde, und prop 5 ist im Konzept fast fertig. So groß waren Eure Einsendungen. Für diese, Eure Bereitschaft, recht herzlichen Dank !



Wenn wir auch durch unsere zweimonatige Erscheinungsweise nicht gerade aktuell sein können, so ist es bestimmt auch interessant einmal "nachlesen" zu können. Und noch etwas: schickt mehr Fotos. Interessante Fotos ! Eine grüne Wiese mit Campingmöglichkeiten ist halt ein bisschen wenig. Ihr habt ja sicher genug Bilder von schönen Modellen oder Wettbewerbsszenen oder wichtigen Persönlichkeiten etc. Her mit Euren Bildern, sie sind sicherlich auch für andere interessant.

Natürlich, jetzt kommt wieder die Finanzwalze. Da habe ich aber in der letzten Nummer etwas angerichtet, als ich meiner Freude Ausdruck verlieh, daß Beträge zwischen S 20,- und S 500,- für prop eingezahlt wurden. Rums ! gleich kam ein Brief in dem angefragt wurde, ob es uns denn entgangen sei, daß der Verein XY S 1000,- für prop überwiesen hätte. Mitnichten ! Mitnichten, Freunde ! Wie man's macht ist's eben oft verkehrt. Ihr habt völlig recht ! Ich meinte eben nur mit den S 500,- Einzahlungen von Einzelpersonen Aber Vereinen die von sich aus oft weitaus größere Zahlungen leisten und deren gibt es einige - muß natürlich auch gedankt werden. Also nochmals vielen Dank allen, die für prop einige Schilling übrig haben. Viel pfui aber jenen, die sich bis jetzt von einer Zahlung gedrückt haben !

Auf Anraten eines Finanzfachmannes haben wir unsere Inseratengebühren beachtlich erhöht, sind aber noch immer unter den üblichen Gebühren. Schließlich ist ja eine gezielte Werbung mit 5000 Exemplaren. Allein ein Einzelporto wäre schon viel höher.

Zurück zum Fliegen ! Unser Daumendrücken für unsere F3 B Nationalmannschaft hat etwas genützt. Wir haben einen neuen Weltmeister ! Ich möchte hier an dieser Stelle dem frischgebackenen Weltmeister nochmals recht herzlich gratulieren und zum 2. Platz der gesamten Mannschaft. Wir sind stolz auf Euch !

Aber das Daumendrücken geht weiter. Ende September sind unsere F3 A - Flieger in Johannesburg, anfangs Oktober unsere Freiflieger in Californien bei den div. Weltmeisterschaften und Mitte Oktober vertreten unsere Mannen Österreich bei der Europameisterschaft für Magnetsegler am Hesselberg in der BRD. Ihnen allen drücken wir die Daumen und wünschen ihnen ebenfalls recht schöne Erfolge.

Ich habe wieder an vielen Wettbewerben im In- und Ausland teilgenommen, meist als Jury, und habe dabei viele schöne Stunden verbracht. Zwei Dinge sind mir aber wieder aufgefallen: Obwohl allen Modellfliegern bekannt sein müßte, daß zur Teilnahme an internationalen Wettbewerben eine INTERNATIONALE Sportlizenz erforderlich ist, stellen sich manche Modellflugfreunde dumm und meinen, daß es auch der Ö.Ae.C.-Zahlungsabschnitt tut. Und weiters gibt es halt immer wieder Wettbewerber die es nicht lassen können, dauernd auf Funktionäre und Punkterichter zu schimpfen. Zum Ersten möchte ich bemerken, daß man von der Öffentlichkeit nur dann verlangen kan, daß sie unseren Sport ernst nimmt, wenn wir das selber tun. Darum : Haltet Euch selbst nach unseren Bestimmungen und richtet Euch nach unseren Regeln !

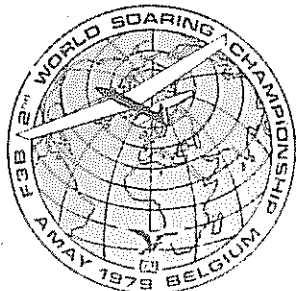
Zum Zweiten möchte ich sagen, daß es zu einem guten Sportler gehört, auch vermeintliches Unrecht zu verkraften. Erfahrungsgemäß ist mit den Punkterichtern meistens nur der Sieger ganz zufrieden. Der Modellflug soll, wie eigentlich jeder Sport, eine Tätigkeit sein, die Freude vermittelt. Wer allerdings den Sport zu verbissen betreibt schadet einerseits dem Ansehen des Sports und wird andererseits selber meist mit sich und der Welt unzufrieden sein.

In diesem Sinne

recht herzliche Fliegergrüße  
bis zum nächstenmal  
*Edwin Kroll*  
Bundessektionsleiter

Euer

## 2. Weltmeisterschaft für ferngesteuerte Segelflugmodelle Klasse F3 B



HERVORRAGENDE FLUGTECHNISCHE ENTWICKLUNGS-  
ARBEIT GRUNDLAGE FÜR DEN SPORTLICHEN ER-  
FOLG ÖSTERREICHISCHER SPITZENPILOTEN AUS  
INNSBRUCK - 21 NATIONALMANNSCHAFTEN MIT  
INSGESAMT 62 PILOTEN AM START !

Die zweite Weltmeisterschaft für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F 3 B in Amay/Belgien endete für die österreichische Nationalmannschaft unter der Führung von Fridolin FRITZ mit dem Gewinn des WELTMEISTERTITELS in der Einzelwertung und der Erringung des 2.PLATZES in der Mannschaftswertung.

Anton W A C K E R L E von der Innsbrucker Arbeitsgemeinschaft Modellsegelflug-Entwicklung (AME) gewann die begehrte HOULBERG-Trophäe, die alle zwei Jahre an den besten Piloten einer Weltmeisterschaft vergeben wird.

Der jüngste Erfolg zeugt von der Leistungsfähigkeit des heimischen Modellflugsportes.

Von der Weltmeisterschaft berichtet Mannschaftsführer Fridolin FRITZ.

Ein bildlicher Erlebnisbericht folgt im nächsten "prop"

ALLROUND-SEGLER

# DASSEL

DESIGN  
BY  
F. FRITZ

span	2,100 m
fuselage length	0,100 m
wing chord	0,200 m
total area	0,302 m <sup>2</sup>
wing loading with max	2,1 kg/m <sup>2</sup> 1,7 kg/m <sup>2</sup>

in equipment QUASD-microprop

CONSTRUCTION  
FRANKFURT  
FRANKFURT

Das ist der erfolgreiche ALLROUND-SEGLER D A S S E L D 751 von Fridolin FRITZ

Der über insgesamt acht Runden gehende Wettkampf erwies sich über weite Strecken als ausgesprochen schwachwindwettbewerb, bei dem sich die von vorneherein als Spitzenfavoriten geltenden Österreicher mit den Piloten Werner SITAR und Anton WACKERLE praktisch von anfang an an die Spitze des Feldes setzten. Besonderes Aufsehen erregte die Geschwindigkeitsflugleistung des dritten österreichischen Piloten Herbert SITAR, der mit 9,5 Sekunden Flugzeit über eine Strecke von 300 Metern die bereits im Vorjahr in Mailand erflogene Weltbestleistung wiederholte und damit sein außerordentliches Können mit dem österreichischen Modell vor Fachleuten aus aller Welt eindrücklich unter Beweis stellte. Zum Vergleich: Die mittlere internationale Spitzenleistung in dieser Disziplin liegt bei rund 12 Sekunden. Trotz der herrschenden Schwachwindwetterlage gelang es, über sieben Runden lang die Spitzenplätze nicht nur zu halten, sondern zum Teil sogar beträchtlich auszubauen. So konnte sich Werner SITAR bis zum Ende der sechsten Runde einen Punktevorsprung gegenüber dem ersten nichtösterreichischen Piloten von rund 130 Punkten erarbeiten. Der Sieg schien zum Greifen nahe, doch die beiden letzten Runden brachten die überraschende Entscheidung. Stark auffrischender und zeitweise heftig turbulenter Wind entwickelte das Fliegen zu einer Art Lotteriespiel mit dem Wetter und sorgte so noch am letzten Wettkampftag für einige Bewegung in dem bis dahin schon recht festgefügtten Wertungsfeld. Wer Glück mit dem Aufwind hatte, rettete sich heil über die Abschlusstrunden; wer von Pech verfolgt war, konnte wegen des Wettbewerbsendes nicht mehr auf statistisch ausgleichende Gerechtigkeit durch weitere Flüge hoffen. So fiel in der siebten Runde der bis dahin unangefochtene Spitzereiter Werner SITAR durch einen Absauser im Streckenflug auf Rang zwei zurück, während sich Anton WACKERLE seinen Vorsprung zum ersten nichtösterreichischen Piloten auf rund 470 Punkte ausbauen konnte.

Die Windsituation hatte sich schließlich in der achten und letzten Runde weiter verschärft. Während Werner SITAR im Streckenflug einen kapitalen Absauser kassierte und damit endgültig auf Rang sechs zurückfiel, konnte Anton WACKERLE seine in der siebten Runde erkämpfte Spitzenposition durch einen meisterhaften Streckenflug behaupten. Er war somit neuer Weltmeister. Mit nur zwei Punkten Rückstand wurde Ralf DECKER/ Deutschland Vizeweltmeister vor dem Südafrikaner Roy SPAVINS. In der Mannschaftswertung holte sich Südafrika mit sehr knappem Vorsprung den Titel vor Österreich und Deutschland. Die österreichische Mannschaft, welche sechs Runden lang im Teamklassement führte, ging damit nur sehr knapp an einem Doppelerfolg vorbei.

Das von der heimischen Mannschaft einheitlich verwendete Segelflugmodell DASSEL D751 wurde sehr bestaunt und allgemein als wichtiger Beitrag für die weitere Entwicklung des F3B-Segelfluges betrachtet. Das von Fridolin FRITZ erarbeitete flugmechanische Konzept erwies sich zusammen mit der von Herbert SITAR in langwieriger und mühevoller Arbeit entwickelten Modellbaukunststofftechnologie von Grund auf den anderen Modellen überlegen. Obwohl das Äußere des Modelles eher ausschließlich auf ausgesprochen gute Schnellflugleistungen schließen ließ, wurde vielen Beobachtern in Belgien bei der über den größten Teil des Wettkampfes windarmen Wetterlage klar, daß in ihm auch hervorragende Dauerflugeigenschaften gleichermaßen steckten. Es wurde offenbar, daß gegenwärtig nicht komplizierte Flugmodellkonzepte für die Erzielung von Spitzenleistungen sowohl im Langsam- als auch im Schnellflugbereich erforderlich sind. Wie die Österreicher zeigen konnten, erweisen sich selbst höchst einfache Modellentwürfe als absolut konkurrenzfähig, wenn die modernen Erkenntnisse der Modellflugaerodynamik nur einmal auch entsprechend angewendet werden.

Die Modellflugtechnik der 'Innsbrucker Schule' hat in Fachkreisen mittlerweile weltweit Anerkennung gefunden.

Die DASSEL ist das bislang mit Abstand erfolgreichste F3B-Segelflugmodell der Welt und gilt schon heute als Meilenstein in der Geschichte des Allround-Modellsegelfluges. Als erstes zur Gänze aus Kunststoff gefertigtes Segelflugmodell beruht sein Leistungsvolumen auf den Erfahrungen einer nunmehr über acht Jahre gehenden Entwicklungsarbeit, die unter anderem bereits zwei Geschwindigkeitsweltrekorde hervorbrachte. So steht gegenwärtig auch der Modellsegelflug am Anfang der Entwicklung einer völlig neuen Leistungsgeneration, wie sie in ähnlicher Weise auch im Großsegelflug nach der Umstellung von Holz-auf Kunststoffbauweise vor nunmehr gut 20 Jahren zu einer regelrechten Leistungsexplosion geführt hat.

Vorläufiges Bestreben der AME ist es, aus der DASSEL ein Meß- und Referenzmodell zu machen, für welches sowohl theoretische als auch umfangreiche praktische Erkenntnisse aus Windkanal- und Freiluftflugvermessungen vorliegen. Endziel ist also die möglichst allseitige Erfassung dieser Modelleinheit, die dank der Kunststofftechnologie jederzeit bis in alle Einzelheiten reproduzierbar ist und die damit der Ansprüchlichkeit dieses Experimentalvorhabens angemessen erscheint. Bereits seit verganginem Jahr bekunden auch namhafte Herren ausländischer Hochschulinstitute in erwähntem Sinne großes Interesse an diesem österreichischen Projekt. So wurden bereits eingehende Profilvermessungen an einem Original-Tragflügelstück der DASSEL im Laminarwindkanal der TU Stuttgart vorgenommen. Ein weiteres Windkanalprogramm konnte mit der ETH in Zürich vereinbart werden. Es soll erstmals praktischen Aufschluß über verschiedenste im Freiluftflugversuch schwierig und nur sehr ungenau zu erfassende strömungstechnische Details der DASSEL liefern.

Das gute Abschneiden Österreichs bei dieser Weltmeisterschaft ist in sportlicher und in wissenschaftlicher Hinsicht ein grosser Erfolg. Es unterstreicht die sorgfältige Entwicklungs- und Vorbereitungsarbeit und vergrößert insgesamt auch die Aussichten auf weitere wissenschaftliche Aufarbeitung, von deren Ergebnissen die künftige Entwicklung des Modellsegelflugsportes erheblich profitieren können wird.

## F 3 B WELTMEISTERSCHAFT - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - F 3 B-WELTMEISTERSCHAFT OFFIZIELLE ERGEBNISSE F

EINZELWERTUNG

1	WACKERLE	A	1932	1757	1985	1915	1777	1854	2000	1459	14679
2	DECKER	D	1841	1889	1800	1967	1788	1876	1516	2000	14677
3	SPAVINS	ZA	1734	1996	1763	1804	1744	1991	1561	1831	14424
4	ROOS	ZA	1817	1811	1733	1787	1805	1993	1808	1560	14314
5	SCHIBORR	D	1693	1980	1668	1993	1676	1800	1763	1580	14153
6	SITAR, W.	A	1976	1991	1978	1917	1911	1519	1685	1032	14009
7	WORRAL	GB	1832	1893	1742	1826	1637	1804	1469	1580	13783
8	BAUMGARTNER	CH	1818	1750	1697	1816	1575	1950	1510	1576	13692
9	MILLER	USA	1716	1871	1725	1974	1660	1826	1780	1125	13677
10	GERNEKE	ZA	1815	1993	1694	1952	1765	1785	1333	1185	13522
11	BANNISTER	GB	1673	1998	1663	1913	1743	1319	1729	1426	13464
12	SITAR H.	A	1642	1998	1374	1728	1996	1368	1718	1584	13408
13	LEARMONT	AUS	1774	1639	1650	1603	1546	1869	1843	1332	13256
14	PAWLENKO	B	1621	1900	1642	1998	1689	1650	1748	941	13189
15	TEN HOLT	NL	1748	1983	1764	1839	1705	1593	1536	961	13129
16	HASEGAWA	J	1558	1639	1596	1887	1589	1704	1163	1961	13097
17	HAMMEKEN	DK	1298	1809	1790	1708	1727	1639	1258	1789	13018
18	SCHENK	CH	1493	1750	1774	1908	1746	1268	1691	1294	12924
19	WORK	USA	1608	1524	1782	1980	1667	1576	1583	1203	12923
20	LEHOUX	F	1151	1950	1717	1978	1453	1837	1679	1150	12915
21	LUKA	D	1761	921	1599	1479	1844	1943	1672	1649	12868
22	WESTGAARDRONNING	N	1355	2000	1649	1570	1714	1646	1635	1280	12849
23	KOPLAN	USA	1645	1274	1699	1909	1622	1396	1743	1513	12801
24	BEUTIS	F	1843	1887	1540	1965	1741	1282	1365	1037	12660
25	GIVONE	I	1532	1996	1630	1789	1731	1543	1469	951	12641
26	BAZELMANS	NL	1596	1887	1723	1887	1278	1637	1447	1172	12627
27	LINDH	S	1172	1870	1618	1848	1526	1680	1582	1238	12534
28	SCHOOREL	NL	1626	1978	1656	1865	1709	1260	1398	889	12381
29	REINHARD	CAN	1413	1686	1627	1670	1390	1607	1284	1661	12338
30	HANSEN	DK	1489	1404	1490	1972	1488	1627	1670	1108	12248
31	GERBER	CH	1648	1354	1394	1802	1548	1591	1554	1321	12212
32	STENSBY	N	1539	1663	1257	1366	1660	1324	1756	1353	11913
33	HERZOG	B	750	1903	1647	1978	1460	1765	1777	633	11913
34	DAGNA	I	1485	833	1795	1878	1582	1963	1437	792	11765
35	WEBB	GB	1445	1685	1252	1599	1471	1558	1383	1137	11530
36	O'REILLY AUS 11523,	37	HASSING DK 11226,	38	PAGLIANO I 11202,	39	JESPERSEN N 11135,				
40	BOURBON F 11113,	41	CARRATALA E 11087,	42	MORRIS AUS 11084,	43	KAWAMURA J 11008,				
44	GUSTAVSSON S 10923,	45	VANDERMEULEN B 10822,	46	GAMBORINO E 10691,	47	TSUJI J 10603,				
48	CARLEY CAN 10538,	49	DUVAL L 10200,	50	GUSTAVSSON S 10021,	51	CERDAN RA 9980,				
52	KEMP L 9686,	53	HUMPHREYS CAN 8890,	54	TORRES E 8889,	55	HEBISCH L 8798,	45	STANG-COFF RA 8679,		
57	MUNGIA MEX 8392,	58	MUNOZ RA 8099,	59	LOPEZ MEX 7357,	60	FARQUET MEX 2187,	61	MARTINS BRAS 000,	62	KADOW BRAS 000.

MANNSCHAFTSWERTUNG

1	SÜDAFRIKA	42260	11	NORWEGEN	35902
2	ÖSTERREICH	42096	12	AUSTRALIEN	35863
3	DEUTSCHLAND	41698	13	ITALIEN	35608
4	U S A	39401	14	JAPAN	34708
5	SCHWEIZ	38828	15	SCHWEDEN	33478
6	GROSSBRITANNIEN	38777	16	KANADA	31766
7	NIEDERLANDE	38137	17	SPANIEN	30667
8	FRANKREICH	36688	18	LUXEMBURG	28684
9	DÄNEMARK	36492	19	ARGENTINIEN	26758
10	BELGIEN	35924	20	MEXIKO	17936





9

AUSTRIANS COMPORIMENT  
ON SCORING FIELD TOP POSITIONS

ROUND- DISCIPLINE- DATE&DAY GENERAL CLASSING  
No COMBINATION INDIVIDUAL TEAM

1	C + A	790704 W	1. SITAR W. OE 1978 2. WACKERLE OE 1932 3. BEUTIS F 1843	1. OE 5550 2. ZF 5366 3. D 5295
2	B + A	790705 T	1. SITAR W. OE 3967 2. GERNEKE ZF 3808 3. TEN HOLT PH 3731 8. WACKERLE OE 3689	1. OE 11296 2. ZF 11166 3. PH 10818
3	A + C	790705 T	1. SITAR W. OE 5949 2. WACKERLE OE 5674 3. DECKER D 5530	1. OE 16633 2. ZF 16356 3. PH 15961
4	B + A	790705 T 790706 F	1. SITAR W. OE 7863 2. WACKERLE OE 7589 3. DECKER D 7497	1. OE 22193 2. ZF 21899 3. PH 21552
5	A + C	790706 F	1. SITAR W. OE 9773 2. WACKERLE OE 9366 3. DECKER D 9285	1. OE 27877 2. ZF 27213 3. D 25899
6	B + A	790706 F	1. SITAR W. OE 11292 2. WACKERLE OE 11220 3. DECKER D 11161	1. ZF 32982 2. OE 32618 3. D 31518
7	C + A	790707 S	1. WACKERLE OE 13220 2. SITAR W. OE 12977 3. ROOS D 12754	1. OE 38021 2. ZF 37684 3. D 36469
8	A + B	790707 S	1. WACKERLE OE 14679 2. DECKER D 14677 3. SPAVINS ZF 14424 5. SITAR W. OE 14009 12. SITAR H. OE 13408	1. ZF 42260 2. OE 42096 3. D 41698

A = ENDURANCE  
B = DISTANCE  
C = SPEED

W = WEDNESDAY  
T = THURSDAY  
F = FRIDAY  
S = SATURDAY

OE = AUSTRIA  
ZF = SOUTH AFRICA, republic of  
D = GERMANY, Federal republic of  
PH = Netherlands

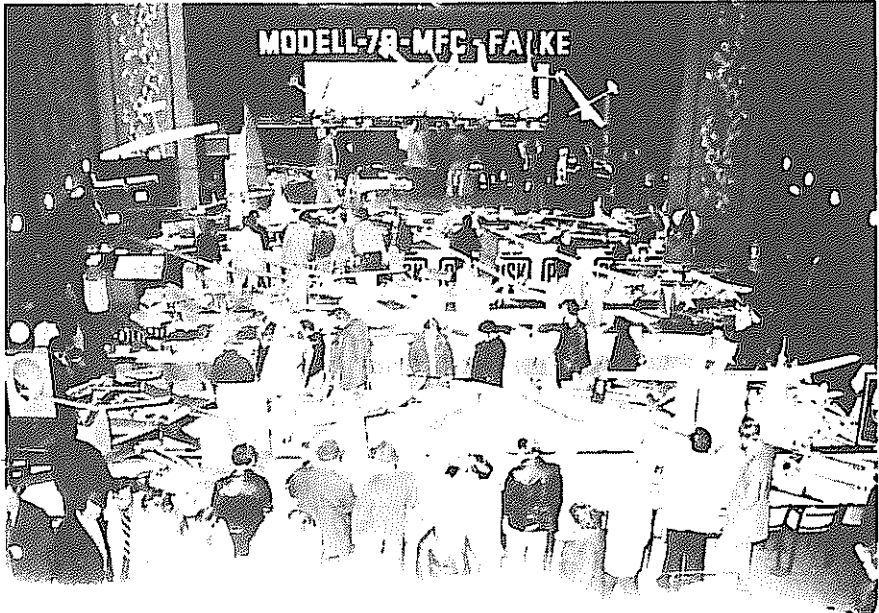
## VON DEN HEMMNISSEN, DER MOTIVATION, DER FRUSTRATION UND DES GUTEN GELINGENS EINER MODELLBAU-AUSSTELLUNG !

von Karl Maria Kunkal,  
Präsident des MFC-Falke-Wien

Manch Einen, der bereits erfolgreich eine Klubaussstellung hinter sich gebracht hat, wird es schwer sein, hier etwas Neues zu erzählen, aber ich glaube doch, daß nach der simplen "Rosinermethodik" für den Anderen noch manch heißer Tip zwischen den Zeilen zu finden sein könnte. Zur Erklärung der Rosinermethodik gibt es eigentlich nur zu sagen, daß auch in staubigsten Küchen ein Zibiberl zu finden ist, das saftig schmeckt und verhindern kann, daß der Kuchen von vorneweg abgelehnt wird.

Aber nun zur Sache !

Ist man sich halbwegs einig, daß man die unabschätzbaren Imponderabilien, wie Wetterlage, Bekanntheitsgrad des Veranstaltungsortes, Teilnahmefreudigkeit an der Art der Volksfestveranstaltung, psychologisches "Open" der eigenen Klubkollegen und Weichherzigkeit oder Verformbarkeit der staatlichen Institutionsherzen in Kauf nimmt, kann die Vorbereitung beginnen. Der Zeitpunkt ist nur insofern heikel, daß die Modelle erst gebaut und noch nicht zerstört sein dürfen, es nicht zu zeitig im Jahr sein soll, da auch mörderisches Hundewetter



störend sein kann, auch nicht zu spät, da bei schönem Wetter aktiver Modellsport vorgezogen wird, auch abruptes Übergangswetter kann natürlich Grippeepidemien zur Folge haben. Also leicht festzulegen.

Es ist weiters anzuraten, daß man die diversesten Veranstaltungskalender durchforscht, um nicht mit Massenmedien publizierten, attraktiven, publikumsträchtigen Veranstaltungen diversester Art konkurrieren zu müssen. Den Veranstaltungsort auszuwählen ist eher lapidar, denn er soll nur nicht zu groß und nicht zu klein, nicht zu elegant und nicht zu mies und auch nicht zu teuer sein. Also eine Art Gummihalle, die nach der Kolaudierung und Kommissionierung sowie der Festsetzung der Steuerbemessung ins Unermeßliche aufgeblasen werden kann. Massenmedien unterstützen gerne bei der nötigen Bekanntmachung jede Ausstellung.

Vor allem bei kleinen Zielgruppen, denn da kostet es eben mehr. Will oder kann man aber nicht viel zahlen, so bleibt nur die Alternative mit Umwegen von "Waschzetteln" zu operieren und die Redaktionen bei gleich hohen Steuerverlusten bis zur Halskrause einzudecken.

Manch einem Redakteur scheint es dann einfacher, eine kürzere Rubrik abzudrücken als täglich seinen Papierkorb mit den gleichen Sujets zu belasten.

Durch eine Unzahl von Flugzetteln, die von intensiven Kollegen an frequentierten Orten vorab als Direktwerbung eingesetzt werden, kann man noch einen guten Teil der Besucherquoten sichern.

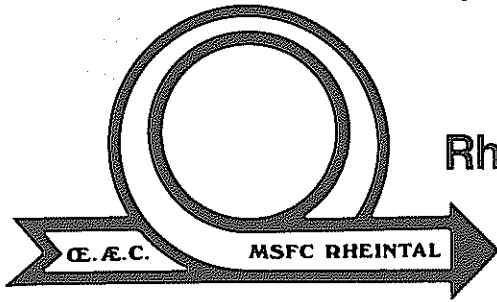
Ist dies alles geschehen, konzentriert man sich nur mehr auf die interne Organisation - eine Kleinigkeit - bringt einige hundert Modelle an vorher bestimmte Präsentationsplätze, organisiert den Ordnerdienst, die Klubinformation, die Kinderpräsente, malt Posters und Hinweise, instruiert die Beteiligten, findet jemanden für die Conference und Unterhaltung der Besucher. Dann ist die Sache gelaufen.

Das Foto zeigt eine Momentaufnahme unserer Ausstellung. 20.000 Besucher (wir mußten zeitweise sperren) und durchschlagendes Echo. Tja, viel Arbeit, aber phänomenale Motivation. Ehrlich zu empfehlen.

\*\*\*

**webra**

**DAMIT MODELLBAU  
FREUDE MACHT!**



# 13. Internationales Rheintal-Pokalfliegen 1979

KOBLACH, Vbg., 2.-4. 6. 79.

Das 13. Rheintal-Pokalfliegen war wieder ein voller Erfolg. Nicht nur das Wetter hat es gut gemeint, auch die Wettbewerber waren besonders nett und diszipliniert.

Und das war auch notwendig, um den Wettbewerb planmäßig durchführen zu können. Erstmals wurde in der Klasse F 3 A das komplette neue FAI-Programm geflogen. 2 A-, 2 B- und 2 Final-Durchgänge wurden ohne jede Hindernisse, dafür aber sehr straff und diszipliniert abgewickelt. Die Teilnehmer, die Funktionäre und nicht zuletzt die sehr gute Vorbereitung der Veranstaltung der Veranstaltung trugen dazu bei, daß alles wie am Schnürchen klappte. Karl Wasner's Computer-Auswertung gab dann noch den richtigen Pfiff dazu.

Schon eine Woche vorher wurden die Punkterichter in einem Spezialkurs mit dem neuen Programm vertraut gemacht (siehe Eigenbericht) und das wirkte sich natürlich auch positiv auf die Zufriedenheit der Wettbewerber aus.

Was mir noch besonders aufgefallen ist und worüber ich mich sehr gefreut habe, war die große Anzahl österreichischer Teilnehmer. Von den insges. 20 Startern in der Klasse RC/MS waren 15 Österreicher (hier ist das noch üblich), doch waren in der Klasse F 3 A nicht weniger als 14 (!) Österreicher neben 6 Teilnehmern aus der BRD, 3 aus Liechtenstein und allerdings nur 2 aus der benachbarten Schweiz. Die Teilnehmerzahl in dieser Klasse stellt bestimmt einen österreichischen Rekord dar.

Der Pechvogel in der Spitzengruppe war unser WM-Teilnehmer Ferdinand Schaden, dem es bei einem Motor-Probelauf die Luftschraube zerriß und dabei ein Auge von ihm verletzte. Nach den Vorläufen lag er noch an 3. Stelle, doch konnte er wegen der Augenverletzung diesen Platz nicht mehr halten und mußte sogar den 2. Finallauf aufgeben.

Ohne Protest wurde das 13. Internationale Rheintal-Pokalfliegen erfolgreich abgeschlossen.

Dem Veranstalter, Karl Wasner, sowie seinen Helfern sei an dieser Stelle nochmals volle Anerkennung und Dank ausgesprochen.

BSL Edwin Krill

..... und nun der Wettbewerbsverlauf

von Karl Wasner, sen.

Als mit Ende des Jahres 1977 Einzelheiten über das ab 1979 gültige neue F 3 A - Programm durchsickerten, machten sich, wie sicherlich alle Veranstalter von F 3 A - Wettbewerben, auch wir unsere Gedanken über die Möglichkeit der Durchführung nach dem neuen Modus.

Um unseren WM-Kandidaten eine seriöse Testmöglichkeit für die Weltmeisterschaft im September in Südafrika zu geben, entschlossen wir uns, den aufwendigeren Weg der WM- und CS-gemäßen Ausrichtung zu gehen und nicht das vereinfachte Verfahren zu wählen.

Nach Schaffung aller nötigen, neuen Punkterichter- und Auswerteunterlagen sowie die Neuprogrammierung des Computers für die F3A-Auswertung war es klar, daß eine klaglose Durchführung des Vorhabens folgende Punkte voraussetzt:

1. Gutes Wetter
2. Ein eingearbeitetes Team auf allen Ebenen
3. Straffer Ablauf des Bewerbes durch Wettbewerbsleitung und Jury
4. Positive Mitarbeit der Teilnehmer

Da laut Vereinbarung mit der Wettbewerbsleitung gutes Wetter (Kaiserwetter) prinzipiell aus Wien mitgebracht wird, mußten wir uns um Pkt. 1 nicht kümmern. Zum 2.Punkt luden wir die Funktionäre zu einem eigenen Kurs ein. Für die Reibungslose Abwicklung des Bewerbes durch Wettbewerbsleiter Edwin Krill und die int.Jury mit Jonny Brand, Werner Oeggerli und Robert Grillmeier sei auch hier an dieser Stelle noch gedankt. Ebenfalls gedankt sei aber auch den Teilnehmern, die unsere Anstrengungen für sie mit einer sehenswerten ko-Operation honorierten und damit zum vollen Gelingen der erstmaligen Durchführung des vollen F3A-Programmes wesentlich beitrugen.

Nun kurz zum Ablauf selbst:

Bei Kaiserwetter konnten am Pfingstsamstagmorgen Wettbewerbsleiter Dir.Edwin Krill und Karl Wasner sen. vom Veranstalter die Teilnehmer begrüßen.

Im 1.Durchgang der Motorseglerklasse RC-MS konnte sich WAK sen. mit der zweithöchsten Wertung des gesamten Bewerbes vor den Favoriten Franz Glück sen. und jun. an die Spitze setzen. Nicht ganz nach Wunsch lief es bei Pokalverteidiger Walter Ehrlich sowie Gerhard Glück. Im 2.Durchgang flogen Glück jun. und WAK sen. Streichresultate, während Glück sen. mit einer zweiten "Vollen" den Grundstein zu seinem späteren Sieg legte.

Nach dem 3.Durchgang ein fast erwartetes Bild: 1.Rang Franz Glück sen. vor Franz Glück jun. Walter Ehrlich belegte den 3.Rang vor dem besten "Rheintaler" Karl Wasner jun.

Die Mannschaftswertung sah den MFC-Salzburg (Kunststück wenn man dreimal Glück hat) an der Spitze, gefolgt von Österreich 1 und 2.



Pünktlich wie am Samstag konnte auch am Pfingstsonntag die Klasse F3A eröffnet werden. Und Dank ..... siehe oben ..... lief die Premiere wie am Schnürchen. Erwartungsgemäß gab es um die Plätze

1 und 2 einen spannenden Kampf zwischen Wolfgang Matt, FL und Dr.Dietter Fritz, den Matt erst in den letzten Durchgängen zu seinen Gunsten entscheiden konnte. Ferdi Schaden, sehr stark fliegend, war vor dem Fi-

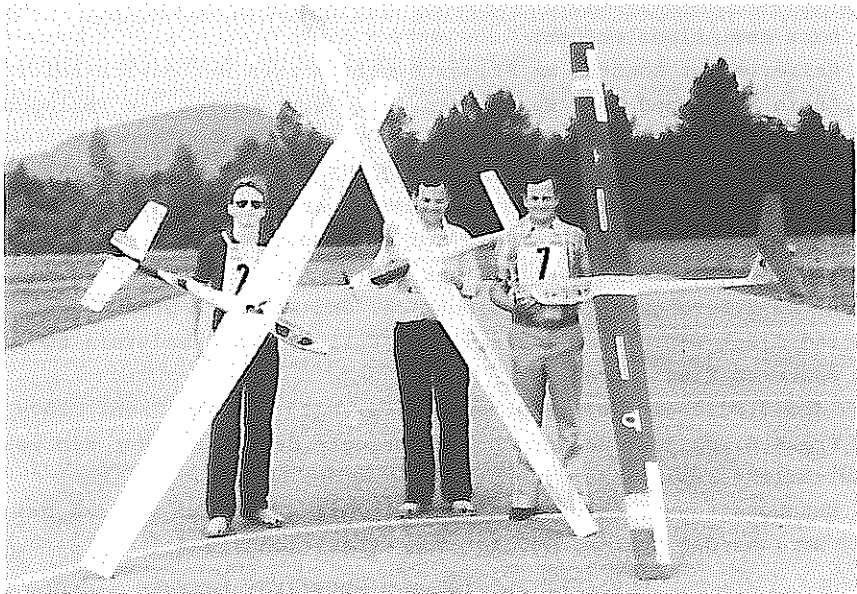
nale auf Rang 3, büßte diesen Platz wegen einer Augenverletzung ein und kam auf Rang 5. Dritter wurde der Münchner Robert Kaufmann.

Die Mannschaftswertung in dieser Klasse gewann Österreich I vor Liechtenstein und Österreich II.

Wie immer am Empfangsabend am Pfingstsonntag bei "vollem Haus" eine Bombenstimmung. Walter Grabhers fantastische Blumengebinde waren, neben den anwesenden Damen der Mittelpunkt der allgemeinen Bewunderung.

Nach Schluß der offiziellen Wettbewerbsflüge ein Schaufliegen, zu dem unsere Freunde aus Deutschland, der Schweiz und Liechtenstein den Hauptanteil beitrugen. Ein herzliches Danke allen Schauflugpiloten für ihre Mithilfe.

Zum Schluß dieses Berichtes möchte ich nochmals allen am Gelingen Beteiligten, ob von außerhalb des MSFC-Rheintals oder als Clubmitglied kommend, für ihre Mitarbeit herzlichst danken. Ohne das Zusammenwirken Vieler sind Anlässe dieser Größe und Art nicht möglich.



*Foto: Lydia Wasner*

Das Siegertrio der Klasse RC-MS: von links nach rechts

Franz Glück jun. 2.Rang, Franz Glück sen. 1.Rang, Walter Ehrlich 3.Rang

## OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE DES 13. INTERNATIONALEN RHEINTAL-POKALFLIEGEN

KLASSE RC-MS

1. GLÜCK FRANZ	MFC SALZBURG	A	1529	-1500	1563	3029
2. GLÜCK FRANZ JUN.	MFC SALZBURG	A	1527	-1167	1547	3074
3. EHRLLICH WALTER	FSC KLAGENFURT	A	-1326	1512	1499	3011
4. WASNER KARL JUN.	MSFC RHEINTAL	A	-722	1473	1516	2989
5. SCHRÖTER GERT	MC MÜNCHEN	D	-688	1461	1497	2958
6. MASAL MARTIN	MSFC DORBIRN	A	1507	-995	1430	2937
7. SCHNUTT NORBERT	MSFC DORNBIRN	A	-1069	1396	1536	2931
8. LECHNER KURT +	MFC SALZBURG	A	-1396	1404	1499	2903
9. VALLANT OTTO	UMFC GRAZ	A	1496	1398	-1131	2894
10. GLÜCK GERHARD	MFC SALZBURG	A	-1013	1126	1578	2704
11. ABSMANN KURT	MFC SALZBURG	A	1454	-880	1083	2536
12. STRASSER ERNST	ASKÖ KÖFLACH	A	1421	-287	936	2358
13. WÖLWITSCH MAX	FSC KLAGENFURT	A	1451	-806	889	2340
14. WASNER KARL SEN.	MSFC RHEINTAL	A	1568	-551	687	2255
15. ZÜLSDORF FRANK	MFG ST.GALLEN	CH	-664	1303	912	2214
16. HAIGIS ERNST	MFG ST-GALLEN	CH	998	749	-697	1748
17. LERCHER ERICH	MSFC RHEINTAL	A	646	1017	-571	1663
18. MÄRKLIN ADRIAN	MFG ST.GALLEN	CH	1092	541	-468	1633
19. SALZGEBER MARTIN	MSFC DORNBIRN	A	0	0	0	0
20. STYGER JOSEF	MFG ST.GALLEN	CH	0	0	0	0

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. MFC SALZBURG	GLÜCK SEN., GLÜCK JUN., GLÜCK GERHARD	8870
2. ÖSTERREICH I	MASAL, SCHNUTT, ABSMANN	8304
3. ÖSTERREICH II	EHRLLICH, VALLANT, WÖLWITSCH	8245
4. MSFC RHEINTAL	WASNER JUN., WASNER SEN., LERCHER	6907
5. SCHWEIZ	ZÜLSDORF, HAIGIS, MÄRKLIN	5595

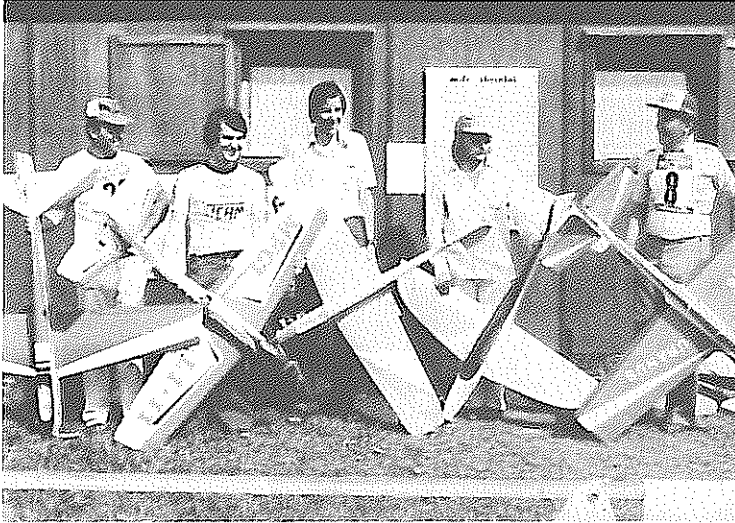
KLASSE F3 A

1. MATT WOLFGANG	FL	-642	-625	649	665	1023	-1012	2337
2. FRITZ DIETER	A	637	-636	-632	642	989	-983	2268
3. KAUFMANN ROBERT	D	607	-603	-577	609	-916	954	2170
4. WEIXELBAUMER KONR	A	614	603	-605	-600	918	-909	2135
5. SCHADEN FERDINAND	A	-549	598	632	-591	885	0	2115
6. MATT NORBERT	FL	-558	-597	567	626	0	0	1193
7. PEYER ARNOLD	CH	565	-501	-472	599	0	0	1164
8. KOWARZ HERMANN	A	-533	-551	580	575	0	0	1155
9. PANZ ADOLF	A	570	571	-535	-563	0	0	1141
10. DWORAK MANFRED	A	-561	-515	571	558	0	0	1129
11. PEYER HUGO	CH	-529	-523	557	567	0	0	1124
12. FRITZ GERHARD	A	-525	552	550	-520	0	0	1102
13. KRONLACHNER HEINZ	A	545	528	-443	-503	0	0	1073
14. MÜLLER ERWIN	D	-510	524	515	-461	0	0	1039
15. STRASSER ERNST	A	-481	494	537	-460	0	0	1031
16. MARXER GÜNTHER	FL	-455	-506	481	545	0	0	1026
17. HOLDOBEK FRANZ	A	-513	495	529	-310	0	0	1024
18. WASNER KARL JUN.	A	0	-480	500	501	0	0	1001
19. AUMAIR MARKUS	A	-455	492	505	-447	0	0	997
20. RÖSNER ANTON	A	453	-491	-444	495	0	0	948
21. BAUER KARL	D	-431	481	436	-476	0	0	917
22. VALLANT OTTO	A	-383	-398	426	464	0	0	890
23. KUSE WALTER	D	417	-369	0	456	0	0	873
24. FEIGL PETER	D	222	564	-22	0	0	0	786
25. GLASL MARTIN	D	502	283	-86	-200	0	0	785

Mit Wertung 0 26.-30. Schnyder Werner CH, Palfrader Josef A, Schweiker Werner CH, Budy Harald D und Schnyder Kuert CH.

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. ÖSTERREICH I	Fritz D., Schaden, Weixelbaumer	3726
2. LIECHTENSTEIN	Matt W., Matt N., Marxer	3533
3. ÖSTERREICH II	Kowarz, Panz, Fritz G.	3398
4. ÖSTERREICH III	Dworak, Strasser, Vallant	3050
5. IKARUS ENNS	Holoubek, Aumair, Rösner	2969
6. BAVARIA	Kaufmann, Feigl, Glasl	2787



Die 5 Finalisten  
v.l.n.r.:

4. Weixelbaumer K.,
1. Matt Wolfgang,
2. Dr. Fritz Dieter
3. Kaufmann Robert
5. Schaden Ferdinand

Fotos: Lydia Wasner



Siegerehrung  
v.l.n.r.

BSL Edwin Krill  
Veranstalter K. Wasner  
ONF Robert Grillmeier  
LV Vorarlberg Prä-  
sident Kolb





Deine

# VERSICHERUNG

## das unbekannte Wesen

von Dr. Helmut Schneider

Der ÖSTERR. AERO-CLUB hat zwei Kollektivversicherungen abgeschlossen, die den Modellfliegern zugute kommen. Es handelt sich um eine

*Haftpflichtversicherung* und eine  
*Unfallversicherung.*

Die Bedeckung der Prämien, die der AERO-CLUB der Versicherungsanstalt bezahlt, erfolgt durch den Mitgliedsbeitrag.

Was nun die Unfallversicherung betrifft, so beträgt die Versicherungssumme

S 60.000.-- für den Todesfall und  
S 60.000.-- bei Dauerinvalidität.

Anspruch auf die Versicherungssumme bei Tod haben die Hinterbliebenen, die einen gesetzlichen Unterhaltsanspruch gegen den Verunfallten hatten. Bei Dauerinvalidität erhält die Summe der Verunfallte.

Diese Versicherung ist ganz auf den Großflug abgestellt. Daher ist es unklar, ob und unter welchen Umständen der Anspruch von Modellfliegern eintreten kann. Sicher wird sein, daß dies bei einem Unfall auf dem Wege vom und zum Modellflugplatz der Fall ist. Sicher ist auch der Anspruch, wenn ein Modellflieger durch das eigene Modell zu Schaden kommt. Schwieriger wird die Frage zu beantworten sein, was der Fall ist, wenn ein Modellflieger durch ein fremdes Modell einen Unfall erleidet. Man wir wohl annehmen können, daß die Kulanz der Versicherungsanstalt den Schadensfall so auslegt, daß sie sich zur Bezahlung der Schadenssumme verpflichtet fühlt. Ich möchte dies aber mit Sicherheit nicht behaupten.

Abgesehen davon ist es nun jedem Leser klar, daß diese Unfallversicherung für Modellflieger nur geringe, wenn nicht gar keine Bedeutung hat.

Was nun die Haftpflichtversicherung betrifft, so ist diese der Haftpflichtversicherung für Großflugzeuge nachgebildet. Sie ist gesetzlich geregelt und für jedes Flugzeug bzw. jeden Piloten gesetzliche Bedingung. Für die Modellflieger besteht zum Unterschied zur Unfallversicherung eine eigene Sonderpolizze für die Modellflieger.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich "auf die persönliche Haftpflicht sämtlicher Mitglieder der Sektion Modellflug des Ö.Ae.C., aus dem Halten, Besitz oder Betrieb von Flugmodellen unter 5 kg Fluggewicht, wobei Düsenraketen und ähnlicher Antrieb ausgeschlossen ist".

Andere in der MSO (Modellsportordnung) vorgesehene Kriterien wie Kubikinhalte des Motors oder der Motoren, Dauerstartnummer etc., sind hinsichtlich des Versicherungsschutzes ohne Bedeutung.

Ich möchte aber hier besonders darauf hinweisen, daß dem Modellflieger zu beweisen obliegt, daß die Bedingungen zutreffen. Hier wird es von großer Bedeutung sein, wenn das Flugmodell die Dauerstartnummer trägt.

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf das Jahr, in dem der Mitgliedsbeitrag an den Ö.Ae.C. gezahlt wurde. Es ist eine Toleranz bis zum 31. März mit der Versicherung vereinbart. Das heißt, wenn der Unfall vor dem 31. März des betreffenden Jahres eingetreten ist, so deckt die Versicherung den Schaden, wenn bis zum 31. März der Mitgliedsbeitrag bezahlt wird. Hier möchte ich besonders darauf hinweisen, daß schon aus diesem Grunde die Clubs bei Einsendung des Mitgliedsbeitrages an den Ö.Ae.C. den 31. März des Jahres besonders im Auge behalten sollen.

Die Versicherungssummen betragen

S 300.000,- für jede getötete, verletzte oder an ihrer Gesundheit geschädigte Person, jedoch nicht mehr als

S 1.200.000,- insgesamt, wenn durch das Ereignis mehrere Personen getötet, verletzt oder an ihrer Gesundheit geschädigt werden und bis

S 120.000,- für Sachschäden ohne Rücksicht auf die Anzahl der geschädigten Personen.

Wenn wir die Autohaftpflicht zum Vergleich heranziehen, so beträgt die Regelversicherungssumme bei der KFZ-Haftpflichtversicherung S 2.400.000,- / S 7.200.000,- / S 720.000,-

Wir sehen daher, daß die Versicherungssummen relativ niedrig sind und bei einem wirklich großen Unfall die Schadenssumme sicher nicht decken, sodaß der Modellflieger selbst zum Schadenersatz herangezogen werden kann.

Außerdem ist mit der Versicherung ein Selbstbehalt von S 1.000,- vereinbart.

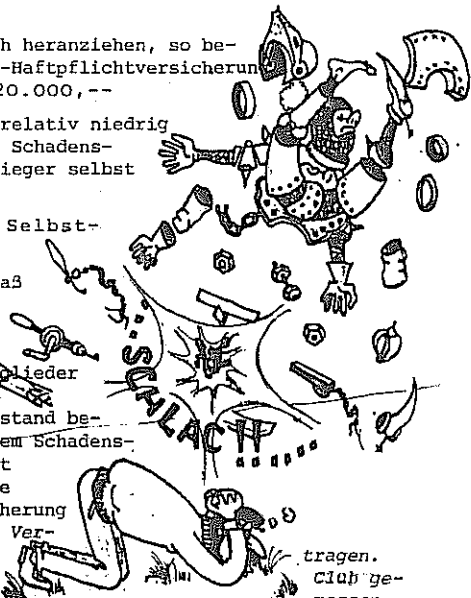
Wichtig ist allerdings dabei zu wissen, daß es sich um eine Kollektivversicherung handelt. Das heißt, daß der Ö.Ae.C. der Versicherungsnehmer ist und nicht das einzelne Mitglied. Der Ö.Ae.C. hat lediglich seine Mitglieder durch diese Versicherung begünstigt. Bei Eintritt eines Versicherungsfalles muß dieser Umstand beachtet werden, sodaß die Vorgangsweise bei einem Schadensfall den die KFZ-Haftpflichtversicherung deckt nicht anwendbar ist. Das trifft vor allem die Meldung des Versicherungsfalles an die Versicherung durch den Ö.Ae.C. Das Mitglied muß daher den Versicherungsfall zunächst an den Ö.Ae.C. herantragen. Dies wird zweckmäßigerweise durch den eigenen Club geschehen. Letzteres deshalb, weil es ja im Erdes Ö.Ae.C. steht, den Versicherungsfall bei der Versicherung geltend zu machen. Er wird dies nicht tun, wenn Zweifel an dem geschilderten Sachverhalt gekommen sind. Hier wird die Meldung über den eigenen Clubvorstand an den Ö.Ae.C. ein höheres Maß von Glaubwürdigkeit garantieren.

Ich hoffe mit diesen Ausführungen das "UNBEKANNTE WESEN" Deiner Versicherung etwas bekannter gemacht zu haben. Auf Details einzugehen ist aber nicht möglich, dieses würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Ich bin aber gerne bereit, sowohl in "prop" oder privat allfällige Anfragen zu beantworten.

Einen Ausblick möchte ich allerdings noch anfügen. Seitens der Modellflieger wurden vor allem der Wunsch nach einer Höherversicherung bzw. nach einer Versicherung von Modellen zwischen 5 und 20 kg an die Bundessektion herangetragen. Die Bundessektion ist daher in Verhandlungen, die diese Fragen betreffen, eingetreten. Die Lösung wird nicht einfach sein. Es handelt sich nämlich um das rechtliche Problem, daß hier eine eigene Versicherung mit der Kollektivversicherung des Ö.Ae.C. verbunden werden muß und natürlich auch um eine Geldfrage. Die Geldfrage könnte zum Teil dadurch gelöst werden, daß wir auf die Unfallversicherung verzichten. Greifbare Ergebnisse kann ich hier noch nicht berichten. Wenn es dann so weit sein wird, wird euch "prop" informieren.

Anschrift des Verfassers: Dr. Helmut Schneider

Reisnerstraße 12, 1030 Wien  
Tel.: 73 48 652 - ab 18,00 Uhr





# ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN

STAATSMEISTERSCHAFTSWETTBEWERB 1979, KLASSE F 3 F

## RC - HANGFLUG

9./10. JUNI 1979, AUF DEM STUHLECK (SEMMEING)

Nachdem am Samstag, dem 9. Juni vormittags, die Anwesenheitsmeldungen entgegengenommen worden waren, konnten 59 Starter begrüßt werden. Es wurden die neuen Wettbewerbsregeln in F 3 F eingehend erläutert und danach die Staatsmeisterschaft 1979 eröffnet.

### 1. Durchgang, Samstag, 9. Juni, ab 12,00 Uhr:

An geeigneter Stelle abgesteckt, Basisabstand 62,5 m = 8 Runden zu fliegen, Landefeld 50 x 30 m.

Bei guten Flugbedingungen über 2/3 des Durchganges, mußte der Durchgang nach Startnummer 44 unterbrochen werden. Nach Wetterbesserung wurde fortgesetzt, doch nach Nr. 49 mußte nochmals abgebrochen werden.

Zu diesem Zeitpunkt erfolgte ein totaler Wetterumschlag, sodaß die Wettbewerbsleitung um 17,00 Uhr auf Abbruch des 1. Durchganges entscheiden mußte.

### 2. Durchgang, Sonntag, 10. Juni, 8,30 Uhr :

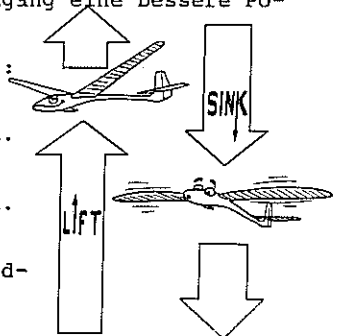
Am Nordhang, Basisabstand 62,5 m = 8 Runden zu fliegen, Landefeld wenig größer als 50 x 30 m.

Bei Wind von 3-5 m/sek aber gutem "Tragen" werden wieder gute Leistungen geflogen. Nachdem etwa die Hälfte der Teilnehmer ihren Start durchgeführt hatten, hörte der Wind auf. Sonneneinstrahlung und starke Ablösungen ergab die verschiedensten Windrichtungen. Trotzdem konnte der Durchgang beendet werden.

Zum Ende des Durchganges ist ein Beauftragter der Wettbewerbsleitung bereits unterwegs, für den 3. Durchgang eine bessere Position zu erkunden.

### 3. Durchgang, Sonntag, 10. Juni, 13,00 Uhr :

Der Flugbereich wurde an die Stelle des 1. Durchganges - ein ca. OSO-Hang - verlegt. Dieses Gelände ist auch bei "Nichttragen" zum Abfliegen der Strecke ins Tal geeignet. Basisabstand 62,5 m = 8 Runden zu fliegen, Landefeld 50 x 30 m, keine bestimmbare Windrichtung, da laufend Ablösungen rundum.



Ab Start Nr. 10 waren nurmehr Flüge ins Tal möglich. Es fiel auf, daß Wettbewerber nach Aufruf das Modell zwar starteten, aber nicht einmal versuchten die 8 Runden zu fliegen und vorher schon landeten. Einige kamen trotz Aufruf nicht zum Start. Dazwischen aber wurde doch gezeigt, daß ein Fliegen möglich war.

Ein eingebrachter Protest wurde von der Wettbewerbsleitung nicht anerkannt.

Der 3.Durchgang konnte trotz aller Widrigkeiten zu Ende geführt werden. Während die Ergebnisse ausgerechnet wurden, haben Organisations- und Wettbewerbsleitung ohne Kenntnis der Ergebnisse über den Wettbewerb beraten und sind zu folgendem Entschluß gekommen:

Als Folge der Witterungsverhältnisse, die über den ganzen Wettbewerb etwas ungleichmäßige Bedingungen erbrachte, besonders für den 3.Durchgang, und vor allem auf Grund des unsportlichen Verhaltens einiger Wettbewerbsteilnehmer, sind wir zur Auffassung gelangt, daß der Staatsmeistertitel 1979 in Klasse F 3 F von uns nicht vergeben werden kann.

Die Wettbewerbsunterlagen werden der ONF zur Entscheidung vorgelegt. Ohne der Entscheidung der ONF vorgreifen zu wollen und um eine Wiederholung oder Neuausschreibung aus Kostengründen zu vermeiden, würden wir, falls die ONF den Wettbewerb für gültig erklärt, empfehlen, die Reihung nach den beiliegenden Unterlagen vorzunehmen.

Abschließend wollen wir ausdrücklich darauf hinweisen, daß bei einigem guten Willen der Teilnehmer, der 3.Durchgang von der Wetterlage und vom Gelände her, durchaus für den größten Teil der Starter wertbare Flüge erbracht hätte.

Für die Organisation und Wettbewerbsleitung:

Valentin Uschnig

Diethard Lösch

Norbert Habe

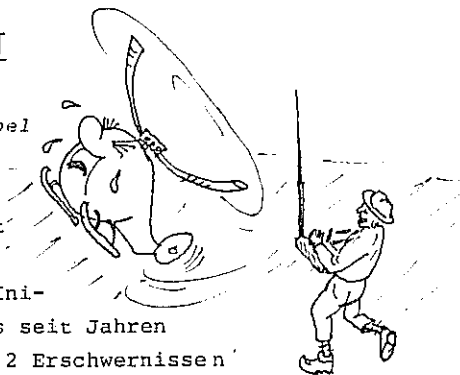
## 1. ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT

### KLASSE RC - HC

von Leopold Köppel  
Salzburg

Am 7. und 8.Juli 1979 trafen sich die Huberlpiloten zur 1.Staatsmeisterschaft in Kraiwiesen bei Salzburg.

Laut Ausschreibung des unermüdlischen Initiators, Johann Niederwimmer, wurde das seit Jahren bewährte Speedprogramm, allerdings mit 2 Erschwernissen



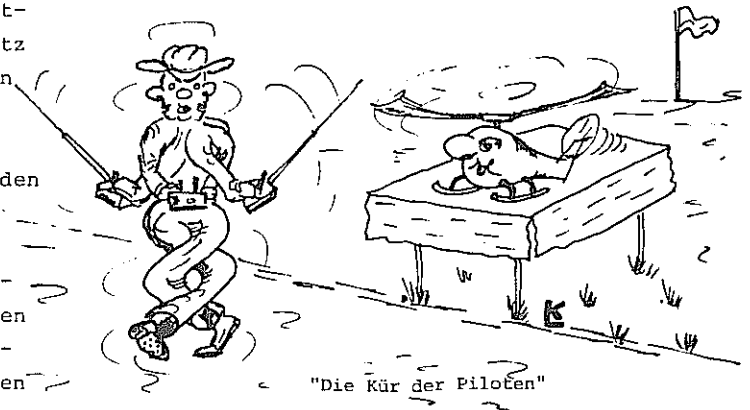
geflogen. Die bisher geforderten Landungen in eine am Boden markierte Landefläche von 2 x 2 m wurde auf einen Tisch gleicher Flächengröße verlegt. Mit dem Hinschmeißen der Maschine konnte jetzt keine Zeit mehr gewonnen werden, eher ein Bruch.

Als 2. Erschwernis wurde von den Amateurfliegern eine Doppeldrehung nach jeder Landung vorgeschlagen und zur Durchführung gebracht. Diese Doppeldrehung des Piloten ist nur möglich, wenn der Hubschrauber sicher gelandet am Tisch steht. Also auch hier keine Profizauberei mehr.

Wie leider immer wieder, konnte auch diesmal der Veranstalter auf Grund der nur spärlich eingelangten Anmeldungen, nicht besonders glücklich sein. Doch die unverdrossenen Huberlidealisten (es sind fast immer die gleichen) trudelten am Samstag vormittags ein, meldeten sich dann doch noch an, um mitmachen zu kommen. Es kamen aus Wien, NÖ und Tirol je 1, aus der Stmk 2 aus OÖ 3 und aus Salzburg gleich 5 Piloten. In der Gästeklasse beteiligten sich 4 Piloten aus der BRD.

Petrus und seine Wettermacher konnten sich diesmal kein Lob erwarten. Wind bis zu 15 m/sek, Regen und auch leichter Hagel wechselten einander ab, sodaß die Durchgänge nur zwischendurch geflogen werden konnten. Da aber die Huberlpiloten besonders hart gekocht sind, gelang es trotzdem 3 der 5 Durchgänge zu fliegen, um so eine gültige Wertung zu erreichen.

Erfreulich war festzustellen, daß trotz dieses unfreulichen Wetters Zuschauer den Weg nach Krai-wiesen fanden, um den Akteuren Beifall zu spenden. Hier möchte ich auch besonders jene Piloten hervorheben, die obwohl der scheinbaren Leistungen mancher



"Längerdienenden" Piloten, sich zum Mitmachen entschlossen hatten und zum Teil weite Wege und Unkosten nicht scheuten. Dabei sein ist auch etwas Schönes und "Hubi bei Fuß" ist keine Schande !

Nach Auslosung der Startnummern und Begrüßung der Ehrengäste, der Beobachter aus Ungarn, General Harany und Dr. R. Beck, der Gäste und der Teilnehmer, wurde pünktlich um 14,00 Uhr die Startnummer 1 aufgerufen, bei dessen Durchgang der Kampf mit der Witterung sichtbar wurde. Mit Spannung erwartete man Startnummer 4, Josef Brennsteiner. Seit dem Vorjahr wußte man, daß Brennsteiner zum Angriff blasen würde. Schon der kraftvolle Lauf des Motors ließ aufhorchen. Mit dem anschließenden Durchgang legte er eine Zeit vor, die nicht einmal vom Werkspiloten Heid aus der BRD zu holen war. Bei diesen Flügen konnte man sehen, zu welcher Leistung tägliches Training verhilft.

Mit Startnummer 16 wurde meine "Granate", so wird mein Eigenbaumodell LK III Sumsi mit einem  $6,5 \text{ cm}^3$  Motor, von den Hubschrauberfreunden genannt, startklar gemacht. Beim Fliegen zeigt sich dann die verbliebene "Brisanz". Etwas auf Sicherheit ausgelegte Flüge (meine einzige Wettbewerbsmaschine sollte ja 5 Durchgänge aushalten und die Jüngste ist sie ja auch nicht mehr) brachten mir Platz 2.

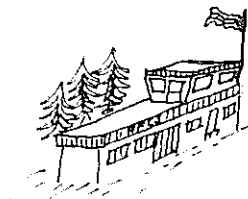
Die große Überraschung aber war der Tiroler Jakob Sprenger. Ihm ist es gelungen, betreut von Werkspiloten Heid, seinen Kleinhubschrauber mit einem  $6,5 \text{ cm}^3$  Motor auf Platz 3 zu fliegen.

Einen Piloten möchte ich nicht unerwähnt lassen. Startnummer 12, Michael Harrer, hat gezeigt, daß man auch als Anfänger (er flog bei Fuß und landete zu 1. mal (!) auf dem Tisch) bei Wettbewerben dabei sein kann.

Am Sonntag, nach Beendigung des verregneten 3. Durchganges fand im "hölzernen Spiegelsaal" des MFC-Salzburg in Kraiwiesen, die Preisverteilung aus der Hand des ÖAeC-Präsidenten, Dr. Josef Lenz, BSL Dir. Edwin Krill und dem Kraiwiesenvater Johann Niederwimmer, statt. Gleichzeitig wurde auch der Salzburger Landesmeister geehrt.

Die Teilnehmer ab Rang 4, konnten sich der Reihe nach einen zum Teil sehr wertvollen Sachpreis ziehen, wobei der Huberlbausatz (222 Heli-Boy) dem Huberldompteur Kumhofer aus Wien "zuflog".

Abschließend dankte Johann Niederwimmer allen Treugebliebenen und wünschte im Namen aller ein kräftiges Anwachsen der Hubschrauberpiloten bzw. der Teilnehmer, sowie ein weiterhin faires Verhalten bei den noch kommenden Bewerben.



Ergebnisse bei der 1. ÖSTERREICHISCHEN STAATSMEISTERSCHAFT - Klasse RC-HC

1. und Staatsmeister 1979							
BRENNSTEINER	Josef	MFC-Salzburg	52	52	58		104
2. KÖPPEL	Leopold	MFC-Salzburg	62	62	62		124
3. SPRENGER	Jakob	Ausserf. Falke	--	68	67		135
4. BUNDUS	Karl	Ikarus Enns	73	73	74		146
JANCIK	Wolfgang	Quax-Linz	77	72	74		146
6. FASZL	Ernst	UMFC-Graz	87	73	74		147
7. PLIESEIS	Manfred	LSV St. Johann	100	84	76		168
8. SCHMIDL	Hans	LSV St. Hohann	81	108	86		167
9. Dr. MEYER	Wolfgang	UMFC Graz	--	96	83		179
10. KUMHOFER	Heinz	Phönix-Wien	--	103	113		216
11. MONN - WEISS	Harald	Ikarus-Enns	161	175	--		336
12. HARRER	Michael	MFC-Salzburg	--	242	287		529
13. TEUFL	Leopold	MBC-Erlaufthal	126	--	--		ein Flug

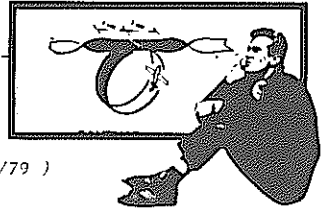
GÄSTEKLASSE

1. HEID	Manfred	MBC-Roth	BRD	57	54	60	111
2. TOTH	Johann	MBC-Roth	BRD	109	90	--	199
3. KOHLEN	Herbert	MSC-Oberh.	BRD	123	109	102	211
4. KELLNER	Günther	MFC-Kemten	BRD	152	112	153	264

SALZBURGER LANDESMEISTERSCHAFT RC - HC

1. BRENNSTEINER	Josef	MFC-Salzburg	52	52	58	104
2. KÖPPL	Leopold	MFC-Salzburg	62	62	62	122
3. PLIESEIS	Manfred	LSV-St. Johann	100	84	76	160
4. SCHMIDL	Hans	LSV-St. Johann	81	108	86	167
5. HARRER	Michael	MFC-Salzburg.	--	242	287	529





BERICHT ÜBER DEN FUNKTIONÄR- UND PUNKTERICHTER-  
KURS IM HINBLICK AUF DAS 13. RHEINTAL - POKAL :  
FLIEGEN AN PFINGSTEN 1979

von Werner Oeggerli - Schweiz (aus Rheintal-prop 2/79 )

Anlässlich des Funktionär- und Punkterichterurses, welcher im Rahmen der Vorbereitungen für das 13. Rheintal-Pokalfliegen über die Bühne ging, "durfte" ich den Auftrag entgegennehmen, einen kurzen Abriss über das Geschehene zu schreiben.

Obwohl es mit meinen schriftstellerischen Fähigkeiten nicht zum besten bestellt ist, tue ich das selbstverständlich für "RHEINTAL-PROP" sehr gerne. Gerne schon deshalb, weil das, unter der Leitung von Karl Wasner hervorragend vorbereitete Meeting eine Würdigung mehr als nur verdient.

Traditionsgemäß erwartet männiglich wiederum eine, in allen Belangen bestens organisierte Veranstaltung. Dessen bewußt, hat Wasner denn auch eine umfangreiche Vorarbeit geleistet, eine sehr zeitraubende Vorarbeit notabene, die es den Funktionären gestattet, ihre Arbeit auf einem soliden Fundament aufgebaut zu wissen.

Nach der Begrüßung der Teilnehmer Blum, Lercher, Wasner jun. und Wasner Christine, Bauer, Hofmann, Schaden Ferd. und Ursula (alle M.S.F.C. Rheintal) sowie Schmitt Walter, Ravensburg und Hofer Arthur und Werner Oeggerli, beide Schweiz, durch den Organisationsleiter K. Wasner, wurde einleitend auf den neuen, von der C.I.A.M. festgelegten Durchführungsmodus bei der Klasse F 3 A eingegangen. Mit den Rheintal-prop Club news 4/5-78 und 1/79 bestens dokumentiert, konnte sachlich diskutiert und offene Fragen speditiv abgeräumt werden.

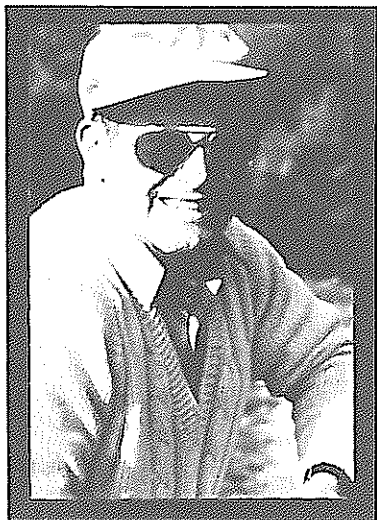
Anschließend wurde zur Behandlung der drei zu fliegenden F 3 A - Programme geschritten. Die Programme A und B sind von jedem Konkurrenten zu fliegen, das Finale jedoch wird von den 5 Besten aus A + B bestritten.

Die eingehende Behandlung der einzelnen Figuren im Detail nahm etliche Zeit in Anspruch und dauerte programmgemäß bis zur Mittagspause.

Gestärkt durch das vom Club spendierte Mittagessen, wurde auf das Fluggelände zur Absolvierung des praktischen Teiles disloziert.

Sämtliche Programme konnten durch die Piloten Wasner jun. und Schaden geflogen und von den PR gewertet werden. Die durchgeführten Notenvergleiche waren sehr aufschlußreich, woraus jeder nur profitieren konnte. Bleibt mir nur noch, Karl Wasner für seine große Arbeit zu danken. An einer so gut vorbereiteten Veranstaltung teilnehmen zu dürfen, war wirklich eine Freude.





WIR GEBEN DIE UNFASSBARE NACHRICHT, DASS SICH UNSER LANGJÄHRIGES CLUBMITGLIED

VEREINSMEISTER KURT L E C H N E R

WÄHREND DES 13. INT. RHEINTALPOKALFLIEGENS AM MONTAG, DEM 4. JUNI 1979, DURCH EINEN HERZINFARKT FÜR IMMER VON UNS ABGEMELDET HAT.

KURT LECHNER WAR EIN AUFRICHTIGER, VEREINSVERBUNDENER UND BEGEISTETER MODELLFLIEGER DER ALTEN SCHULE, DER DAS VEREINSLEBEN UND DEN FLUGSPORT MIT GROSSER LIEBE UND AUSDAUER VERFOLGTE, DIE KAMERADSCHAFT UND DAS GESELLSCHAFTLICHE VEREINSLEBEN WURDE DURCH SEINEN TROCKENEN HUMOR GANZ BESONDERS GEFÖRDERT UND VERLIEREN WIR EINEN FREUND, DER ALS VORBILD IN DER GROSSEN MODELLFLUGFAMILIE ZU BEZEICHNEN IST.

IN DER GEMEINSCHAFT DER MODELLFLIEGER, IM CLUBLEBEN UND IM ENGSTEN FREUNDKREIS WIRD UNSER KURT WEITERLEBEN UND ALS VORBILD EINES EHRLICHEN, GESELLIGEN UND HILFSBEREITEN KAMERADEN UNVERGESSLICH BLEIBEN ,

MFC-Salzburg  
Johann Niederwimmer  
Obmann



## Le e r b r i e f e



Betrifft: RC - Hang

Ich habe im Juni an der Kärntner RC-Hang-Meisterschaft am Gaugen bei Greifenburg in der Gästeklasse teilgenommen und da ist mir ein gravierender Mangel im Reglement aufgefallen:

Die örtlichen Gegebenheiten hatten es erlaubt, daß die Wettbewerber ihren Wendemarkenumrundungen in Richtung hangabwärts- ca. 300 m Höhendifferenz - fliegen konnten; natürlich waren sie dadurch wesentlich schneller als jene Piloten, die versuchten oben zu fliegen und auch im Landefeld zu landen.

Mein Vorschlag auf Änderung des Reglements lautet daher :

Bei Landungen unterhalb des Landefeldes ( daher auch außerhalb )  
50 Sekunden als Strafpunkte. Damit soll erreicht werden, daß ein Thermiksuchen erfolversprechender ist.

Bei Landungen außerhalb des Landefeldes aber i n Höhe dieses,  
10 Sekunden als Strafpunkte.

Die restlichen Punkte sind meiner Meinung nach in Ordnung, nur sollte peinlichst darauf geachtet werden, daß die Stangen der Wendemarken wirklich parallel gerichtet sind, damit es nicht passiert, daß, wenn weiter draußen geflogen wird, der Abstand stark vermindert wird.

Ich hoffe, damit eine gute Anregung gegeben zu haben und grüße herzlichst

Carl Semrad  
ÖMV - Lienz

## 18. INTERNATIONALES FREUNDSCHAFTSFLIEGEN DER MODELLFLUGGRUPPE LIECHTENSTEIN AM 23. UND 24. JUNI 1979, KLASSE F 3 A

Bereits zum 18. Male wurde dieser Freundschaftswettbewerb in Bendorf-Liechtenstein, ausgetragen noch niemals hat dort ein österreichischer Modellflieger gewonnen. Auch in diesem Jahr konnte sich kein österreichischer Siegeslorbeeren holen.

Es wurden 3 Finaledurchgänge geflogen, wovon der schlechteste Durchgang gestrichen wurde.

1. Matt Wolfgang	FL	657	701	657	1358
2. Bertolani Benito	I	621	661	572	1282
3. Schumacher Rene	CH	641	621	557	1262
5. Fritz Dieter	A	636	612	597	1248
9. Schaden Ferdinand	A	603	603	575	1206
19. Dworak Manfred	A	538	535	493	1073

30 gewertete Teilnehmer. Es wurde das Finalprogramm geflogen.



## 5. INTERNATIONALER JURA - CUP 1979 IM FESSELFLUG F 2 A-,B-,C BREITENBACH / SCHWEIZ 27. MAI 1979

Die wenigen Fesselflieger, die in Österreich diese Sparte betreiben zählen zu den Spitzenfliegern der Welt, vor allen Dingen in der Klasse Mannschaftsrennen F2 C. Aber auch in der Kunstflugklasse F2 B tut sich in letzter Zeit einiges.

Der Wettbewerb in Breitenbach ist einer der wenigen Wettbewerbe die es überhaupt noch im Fesselflug gibt. Im nächsten Jahr wird voraussichtlich wieder ein internationaler Wettbewerb im Fesselflug in Salzburg/Kraiwiesen abgehalten werden.

### Die Ergebnisse in Breitenbach:

#### Mannschaftsrennen - Klasse F2 C                      29 Mannschaften

1. Smith - Brown	BG	8.27,2	Finale
2. Metkemeyer-Metkemeyer	NL	10.15,9	Finale
3. Cipolla - Cipolla	I	62 Runden	Finale
5. Nitsche-Kühnegger	A	4.27,2	Halbfinale
11. Gürtler-Baumgartner	A	4.01,9	Vorlauf
24. Fischer-Straniak	A	4.30,6	Vorlauf

#### Kunstflug - Klasse F2 B                                      18 Teilnehmer

1. Tindal Peter	GB	2515	2605	2702	5307
2. Maikis Claus	BRD	2545	2639	2510	5184
3. Egervary Geza	BRD	2240	2615	2552	5167
7. Pokorny Harald	A	2445	2471	2363	4916
11. Wenczel Franz	A	2253	2383	2098	4636
17. Hansemann Adolf	A	1577	----	----	1577

In der Geschwindigkeitsklasse nahmen keine Österreicher teil. Es siegte der Bundesdeutsche Rumpel Emil (ein alter Hase) mit 258,99 kmh vor den beiden Franzosen Enfroy Daniel mit 257,14 kmh und Constant Patr. mit 255,31 kmh.





## Intern. F3 A - Wettbewerb Bratislava 14./15. 7.79

DER OBERÖSTERREICHER KRONLACHNER BEZIEGT DEUTSCHE  
NATIONALMANNSCHAFT, ÖSTERREICHER BELEGEN 1.PLATZ

Der diesjährige RC-Wettbewerb in Bratislava war nicht nur von Teilnehmerzahl her recht erfolgreich - es starteten 27 Teilnehmer - er brachte auch für die österreichischen Teilnehmer ausgezeichnete Erfolge. Obwohl kein Teilnehmer der österr.Nationalmannschaft am Start war, gelang den Österreichern der 2.Garnitur ein totaler Erfolg.

Der junge sympatische Oberösterreicher, Heinrich Kronlachner, setzte sich von Anfang an an die Spitze und ließ sich von dort nicht mehr verdrängen. Der "alte Hase" Hoppe aus der BDR mußte sich mit dem 2.Platz begnügen. Die Deutschen waren mit ihrer kompletten Nationalmannschaft angetreten. Dem "Lokalmatador" von Bratislava, Adolf Panz, gelang es, mit einem ganz herrlichem 3.Durchgang noch den 3.Platz zu belegen. Er verwies den ehemaligen Deutschen Meister Metterhausen auf den 4.Rang. Aber auch die jungen Nachwuchsflieger Dworak (Krtln.) und Strasser (Stmk.) haben sich ganz ausgezeichnet geschlagen. Hinter den Deutschen Metterhausen und Eiff belegten sie die Ränge 6 und 7.

8 Nationen waren am Start : Die BRD, CSSR, Griechenland, Österreich, Polen, Rußland, Schweiz und Ungarn. Neugierig waren wir natürlich, was die Russen zu zeigen hatten. Aber es war nicht viel los. Ich glaube sie waren die einzigen, die keine einziehbaren Fahrwerke hatten. Ihre Flugmodelle glichen stark Matt's Atlas und als Steuerungen hatten sie nicht mehr die neuesten Simprop-Anlagen.

Das Imponierende an den tschechischen Wettbewerben ist immer wieder die korrekte Vorbereitung und die exakte Abwicklung der Wettbewerbe. Zur Auswertung stand zwar kein Computer zur Verfügung, dafür fand eine Bauprüfung der Modelle statt und wie



Das war die große österreichische "Kolonie" beim RC-Wettbewerb in Bratislava

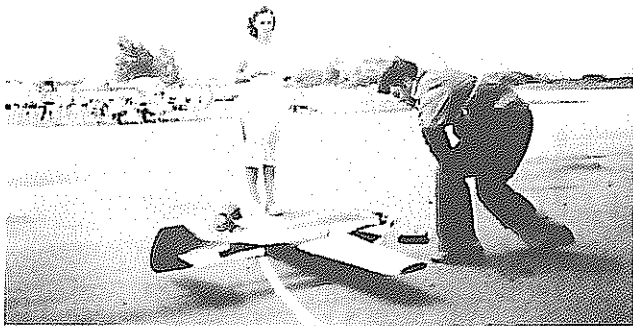


Die Sieger- v.l.n.r. 3.Panz, 1.Kronlachner, 2.Hoppe

jedesmal extra gewertet wird, hat sich Adi Panz wieder besonders vorbereitet. Ein von Kronlachner geflogenes FESSELFLUGMODELL wurde während des Fluges von Panz durch einen RC-Impuls losgelöst und flog dann ferngesteuert als normales RC-Modell weiter. Wie in den Oststaaten üblich, wurde die Siegerehrung zu Fanfarenklängen recht feierlich vorgenommen.

Die Ergebnisse: Es sind 27 Wettbewerber gestartet

					Mannschaftswertung	
1. Kronlachner Heinrich	A	1366	1473	1443	2916	1.Österreich I 8299
2. Hoppe Günther	D	97	1384	1453	2836	2.Deutschland 8162
3. Panz Adolf	A	1228	1320	1462	2782	3.Österreich II 7012
4. Metterhausen Günter	D	1288	1402	1274	2690	4.CSSR 6951
5. Eiff Rudi	D	1280	1285	1351	2636	5.Österreich III 6298
6. Dworak Manfred	A	1217	1272	1329	2601	6.Ungarn 5958
7. Strasser Ernst	A	1248	1226	1344	2592	7.Rußland 4708
8. Mikulec Michael	CSSR	1146	1217	1293	2510	
9. Schnyder W.	CH	2365				
10. Simon I.	H	2351				
11. Makarov V.	SU	2345				
12. Schnyder K.	CH	2315				
13. Malmos Josef	H	2258				
14. Vlk Vaclav	CSSR	2227				
15. Cerha Josef	CSSR	2214				
16. Vallant Otto	A	2212				
17. Stoiber Josef	A	2208				
18. Pacenker B.	SU	2135				
19. Brachtl Josef	A	2089				
20. Papaspyrou C.	GR	2026				
21. Geyer Herb.	A	2001				
22. Kipszak M.	PL	1970				
23. Zedek Anton	CSSR	1851				
24. Gandinski St.	PL	1755				
25. Miakinin V.	SU	1716				
26. Mohai Istvan	H	1349				
27. Zaslavskij J.	SU	857				



Der Grieche Papaspyrou mit s.Frau als Schmiermaxe

## ..... UND WIEDER GROSSE ERFÖLGE DER ÖSTERREICHISCHEN MODELLFLIEGER

### XIII. MECSEK KUPA nemzetközi modellezőverseny

Pécs, 1979. július 26–29

DIESER WETTBEWERB IST, WAS DEN UMFANG BETRIFFT, EINER DER GRÖSSTEN WETTBEWERBE DIE ALLJÄHRLICH STATTFINDEN.

ER WIRD SOWOHL ALS FESSELFLUGWETTBEWERB ALS AUCH ALS RC-WETTBEWERB AUSGETRAGEN.

#### F E S S E L F L U G

In dieser Kategorie werden die Klassen F2 A-Geschwindigkeit, F2 B-Kunstflug und F2 C-Mannschaftsrennen geflogen. In allen diesen Klassen starteten in Pécs österreichische Modellflieger.

Unsere Paradeklasse in der wir schon sehr große internationale Erfolge hatten, ist das Mannschaftsrennen. Noch vor 2 Jahren belegten wir in Pécs alle 3 Finalplätze, im Vorjahr noch zwei und in diesem Jahr gelang es noch einen Finalplatz zu erringen, nachdem das favorisierte salzburger Team Nitsche-Kühneger diesmal überhaupt nicht über die Runden kam. Unser beständigstes Team seit vielen Jahren ist das wiener Team Gürtler-Baumgartner, welches mit 8.06,32 eine recht beachtliche Finalzeit flog und nach dem ungarischen Team Balogh-Doranth, 7.58,30, 2. wurden. Dritte wurden die Engländer Triebe-Triebe, die trotz bester Vorlaufzeiten im Finale in der 102. Runde ausfielen. Die weiteren österreichischen Teams: 6. Fischer-Straniak, 4.02,11 Vorlaufzeit, 11. Kropf-Hohenberg 4.24,46, 12. Marksteiner-Tschemet 4.30,00 und 16. Nitsche-Kühneger, die diesmal über 70 Runden nicht hinaus kamen. 16 Mannschaften waren am Start.

Der KUNSTFLUG scheint bei uns wieder etwas im Kommen zu sein. Bei insgesamt 19 Startern belegte der Wiener Harald Pokorny den recht guten 4. Platz mit 5382 Punkten. Wie im Vorjahr fühlte er sich allerdings wieder unterbewertet.

Platz 5 belegte der NÖ Franz Wenzel mit 5067 Pktn.

An 14. Stelle klassierte sich der junge Steirer Adi Hanselmann mit 3431 Punkten.

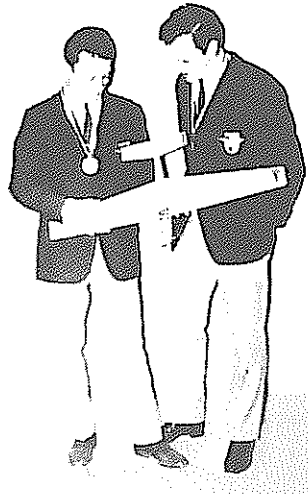
Die Sieger kamen alle aus Ungarn.

1. A. Morocz 6215, 2. G. Weinwurm 6201 und

3. T. Vellai mit 5528 Punkten.

Die Klasse GESCHWINDIGKEIT führt in Österreich ein Dornröschendasein. Von Fachreferent Heinz Freundt einst eifrigst betrieben, blieben Erfolge bisher aus. Der Tiroler Franz Marksteiner nimmt sich aber mit vielem Eifer dieser Klasse an, flog in Ungarn mit und belegte unter 16 Teilnehmern mit einer Geschwindigkeit von 219,5 kmh den 10. Platz.

Es siegte der Ungar Malt mit 262,7 kmh vor seinem Landsmann Szegedi, 253,5 kmh und dem Italiener Fontana, der 243,2 kmh erreichte.



Gürtler-Baumgartner vor Jahren .....

#### R A D I O C O N T R O L

Die RC-Wettbewerbe fanden auf einem großen Sportflugplatz ca. 10 km vom Fesselfluggelände entfernt statt.

Die Klasse F3 A war mit 11 Teilnehmern nicht gerade stark besetzt, doch wurden wie in Koblach alle 3 Programme geflogen. Also 2 x A-,

2 x B- und 2 X Finalprogramm. Wenn es die Zeit zuläßt, ist dies die beste Art der Durchführung.

Die Teilnehmer kamen aus den Ländern BRD, Österreich Rumänien und Ungarn. Die Besetzung war also nicht besonders stark, und so wurden natürlich unsere Teilnehmer favorisiert. Sie belegten dann auch die ersten drei Plätze und zwar in der Reihenfolge, wie sie z.zt. in Österreich stehen:

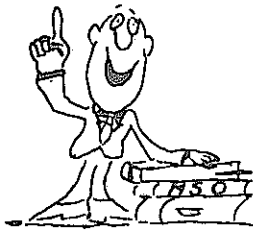
- |                     |       |             |
|---------------------|-------|-------------|
| 1. Hans Kronlachner | OÖ    | 2267 Punkte |
| 2. Adolf Panz       | OÖ    | 2194 Punkte |
| 3. Manfred Dworak   | Krtn. | 2107 Punkte |

Wie in Bratislava, flog Adi Panz im dritten Durchgang (2.Finale) die Wettbewerbs-Bestpunktezahl, doch reichte es nicht für den Sieg. Hätte er nämlich gewonnen, wär der Wanderpokal, den er im Vorjahr bereits zum 2.Mal errang, in seinen Besitz übergegangen. So gewann den Pokal sein Flugschüler Kronlachner.

Ein Pylonrennen, an dem 5 Ungarn und ein Deutscher teilnahmen entschied der Ungar Istwa Mohai mit 1'58'' eindeutig für sich.

Wir haben uns das Pylonrennen angesehen und sind alle zur einstimmigen Auffassung gelangt, daß dies eine Klasse voller Gefahren ist und nur dort geflogen werden kann, wo sehr viel Platz zur Verfügung steht.

Die Siegerehrung erfolgte feierlich wie immer am Fesselfluggelände. Zum Abschluß gab es dann wieder ein recht schönes Festbankett mit Zigeunermusik und Tanz und großzügiger Bewirtung. Die Sieger erhielten dort außerdem schöne Ehrenpreise.



## \* Die ONF berichtet:

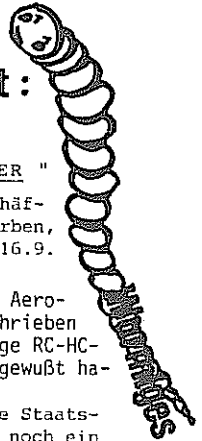
### ▷ "EUROPAMEISTERSCHAFT FÜR RC-MODELL- HUBSCHRAUBER "

... unter diesem Titel wird in einigen Geschäften für eine Veranstaltung mit Plakaten geworben, die einen "3.und entscheidenden Lauf"vom 14.-16.9. in Bramberg/Sbg. ankündigen.

Dazu teilt die ONF mit, daß eine Europameisterschaft nur von nationalen Aero-Clubs und auch dann nur nach der Genehmigung durch die CIAM/FAI ausgeschrieben werden kann. Der für d.o. Veranstaltung verantwortlich zeichnende jetzige RC-HC-Staatsmeister Brennsteiner, teilte auf Befragung mit, daß er das nicht gewußt habe und von einer Firma dazu veranlaßt wurde.

So weit, so gut ! Aber es geht nicht an, daß jeder der gerne möchte eine Staatsmeisterschaft in irgendeiner Sportart ausschreibt, weder eine Fachfirma noch ein Spitzensportler selber. Oder ?

Robert Grillmeier



### "p r o p 5 " bringt im Oktober folgende Beiträge:

Hinweise zur Erlangung der INTERNATIONALEN SPORTLIZENZ für 1980

Berichte: Staatsmeisterschaft RC IV in Lienz

Bildbericht von der F3 B - Weltmeisterschaft

Internat.+nationale Wettbewerbe:

Igo Etrich Wanderpokal RC/MS+ F3 A, Donau Wanderpokal F3 F,

F1 B-Cup St.Pölten, Tiroler Pokalfliegen RC III, Schloß Kornberg-

Pokalfliegen RC/MS, Innviertler Wanderpokal RC III + F3 A, Aichfeld-

Pokalfliege F1 A, Nat.Wettbewerb Meggenhofen RC III + F3 A

NW F4 C, Ikarus Pokalfliegen RC IV + RC III, Burgfliegen RC-Hang

und div. Landesmeisterschaften .

\*\*\*



# » Brand « neu

Das preiswerte Fernlenksystem mit 3 Funktionen  
ausbaufähig auf 6 Funktionen  
Betrieb wahlweise in SSM\* oder FM möglich

Lehrer-Schüler-  
Schalter  
nachrüstbar.

Die neu-  
konstruierten  
Steuerknüppel  
arbeiten spielfrei  
und gewähr-  
leisten eine hohe  
Steuergenauigkeit.  
Die Erweiterung des  
Senders auf  
4 Funktionen erfolgt  
durch ein leicht zu  
montierendes Ausbau-  
teil an einem  
Steuerknüppelaggregat.

Preisgünstiger  
Empfänger,  
27 MHz, 7 Funktionen,  
in SSM\*-Technik.

Die neuen  
microprop-Servos:  
Klein, leicht,  
stark und robust.

\*10 KHZ-Raster

Ausbausatz für die  
5. Funktion als  
Kippschalter  
(für Einziehfahrwerke usw.)  
und für die 6. Funktion  
- proportional -

180° Trimmwalzen  
ermöglichen genauestes  
Verstellen der  
Servoneutralstellung.

Sender in Modultechnik:  
Schneller Wechsel  
zwischen den  
Frequenzbereichen  
27,35 und 40 MHz  
(Exportfrequenzen  
auf Anfrage).  
Wahlweise mit SSM\*- oder  
FM-Modul.  
Eine Senderaufhängung  
ist nachrüstbar.

Batteriebox des Senders  
von der Rückseite her  
zugänglich —  
leicht auf Akkubetrieb  
umrüstbar.

Empfänger-  
batteriebox  
mit Schalterkabel  
und  
Anschlußstecker.

## microprop variomodul pilot

microprop  
von Brand-Elektronik,  
Technik und Qualität

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

microprop  
Fernlenkanlagen  
erhältlich im österreichischen  
ModellbauFachhandel



---

P.b.b  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

---

Eigentümer, Herausgeber und Verleger : Österreichischer Aero - Club,  
Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter  
Oberschulrat Dir. Edwin Krill; beide: 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12  
Hergestellt in der Buchdruckerei Josef Haberditzl Ges. m. b. H.,  
1150 Wien, Sturzgasse 40.

---