

prop

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG DES Ö. AE. C.

5
81



österr. modell-
flugnachrichten

aktuell +++ aktuell +++ aktuell

mexiko, 27. 9. 1981

hanno prettner weltmeister
1981 mit simprop sam-fm -
ein ueberragender erfolg
fuer den oesterreicher mit
der fernsteuerung von
simprop electronic,
harsewinkel.

wir gratulieren hanno
herzlich.

... uebrigens: auch sein
siegermodell 'magic' und
sein 10 ccm super tigre motor
sind im vertrieb der simprop.

aktuell +++ aktuell +++ aktuell

Liebe Modellflugfreunde !

Die Flugsaison 1981 ist praktisch vorbei. Mit der letzten Staatsmeisterschaft in der Klasse F3 B in Wiener Neustadt und der großen F3 A-Weltmeisterschaft in Acapuloco, die für uns so erfolgreich verlaufen ist, ging ein Wettbewerbsjahr zu Ende, für das man in umgekehrter Reihung das Zitat anwenden könnte: "zu Tode betrübt - himmelhoch fauchzend !"

Unsere "alteingesessenen" und siegesgewohnten Nationalmannschaften im Freiflug und auch im Fesselflug ist es bei der Europa- bzw. Weltmeisterschaft in ihrer Klasse nicht gelungen, ihr hohes Können und ihre große Routine in Siege umzumünzen.

Dafür aber ist es unseren Team-Neulingen in der Klasse F3 B, Karl Wasner, jun. und in der Klasse F3 A, Hermann Kowarz, mit einem 9. beziehungsweise einem 17. Platz gelungen, gleich bei ihrem 1. WM-Start zu zeigen, daß der Nachwuchs in diesen Klassen da ist.

Daß Hanno Prettnner in Acapulco wieder seinen Weltmeistertitel zurückholte, ist nicht nur für ihn, sondern auch für uns eine sehr große Freude. Jetzt wird für ihn sicherlich nicht mehr der nichtexistierende Titel "Profiweltmeister" angewendet werden. Jetzt ist unser Hanno ein echter Weltmeister ! Noch keinem Österreicher ist es bisher gelungen, zweimal in einer Klasse Weltmeister zu werden. Hanno steuerte mit seinem 1. Platz ja ganz wesentlich am 4. Platz in der Mannschaftswertung bei. Um nur ganz wenige Punkte haben wir einen Medaillenrang verpaßt.

Das F3 B - WM-Team war ja komplett neu und die einzelnen Starter kamen zum Teil aus verschiedenen Vereinen, was sich eher hemmend für die Gesamtmannschaft auswirkt. Trotzdem hat die neue WM-Mannschaft ausgezeichnet zusammengearbeitet und für ihren 1. Auftritt ganz ausgezeichnet abgeschnitten.

Bei der Europameisterschaft für selbstgesteuerte Hangflugmodelle, den sogenannten Magnetsglern, plazierte sich der Niederösterreicher Karl Lintner an zweiter Stelle. Er wurde Vizeweltmeister in F1 E und trug mit seinem Rang wesentlich zum 3. Platz in der Mannschaftswertung bei. Auch in dieser Klasse ist Österreich stets in den vorderen Rängen zu finden.

Man kann also zusammenfassend sagen, daß wir auch in diesem Jahr recht gut abgeschnitten haben.

Wenn wir uns auch über die schönen Erfolge sehr freuen und den Glücklichen zu ihren Erfolgen recht herzlich gratulieren, so vergessen wir keineswegs die anderen, weniger glücklichen Modellflieger und Mannschaftsteilnehmer. Sie haben sich genau so gut und sorgfältig auf ihren Einsatz vorbereitet und durch ihre Nominierung in die Nationalmannschaft ja schon früher bewiesen, was sie können. Jeder einzelne Teilnehmer an diesen großen Veranstaltungen mußte außerdem einen großen Selbstbeteiligungsbeitrag aufbringen, ohne diesen ihre Teilnahme sonst überhaupt nicht möglich gewesen wäre.

Allen EM- und WM-Mannschaftsmitgliedern und Mannschaftsführern sowie ihren freiwilligen Helfern sei für ihren Einsatz an dieser Stelle nochmals recht herzlich gedankt. Wir sind stolz auf Euch ! Aber auch dem Aero Club und allen beteiligten öffentlichen Stellen sei für ihre finanzielle Unterstützung recht herzlich gedankt.

Das wär's für heute wieder.

Mit herzlichen Fliegergrüßen
bis zum nächsten Mal

Euer

Robert Stüttgen
Bundessektionsleiter



Das Titelbild zeigt zum erstenmal einen Präsidenten des Olympischen Komitee's bei den Modellfliegern. Zweiter von rechts, Bundesrzt, ÖC-Präsident, Kurt Heller.

bundessektion

CIAM-SITZUNG, SITZUNG DER SEKTIONSLEITER UND DAS PROGRAMM 1982

CIAM - Am 3. und 4. Dezember 1981 findet in Paris die Sitzung der internationalen Modellflugkommission - CIAM - statt. Bei dieser Sitzung werden Programm und Termine für die Saison 1982 beraten und beschlossen. Österreich ist wieder durch BSL Krill bei dieser Sitzung vertreten.

SEKTIONSLEITERSITZUNG - Eine Woche nach der Sitzung der CIAM findet in Salzburg die Sektionsleitersitzung statt. Dort werden u.a. nach den nun vorliegenden internationalen Terminen unsere Staatsmeisterschafts-Termine festgelegt.

1982 sind folgende Staatsmeisterschaften geplant:

Radio control:	F3 A, RC III und RC/MS
Freiflug:	F1 A, F1 B, F1 C und F1 A/J
Freiflug-Hangflug	F1 E
Fesselflug:	F2 B, F2 C

Schriftliche Bewerbungen zur Durchführung der Staatsmeisterschaften sind ehestens, spätestens aber bis 14. November 1981, bei der Bundessektion einzureichen. Die Vergabe wird bei der Sektionsleitersitzung beschlossen. Die berücksichtigten Bewerber werden sofort nach der Sitzung benachrichtigt, damit sie mit den Vorbereitungsarbeiten sofort beginnen können.

Wichtig für alle Bewerber von Staatsmeisterschaften: Die Bundessektion übernimmt bei Staatsmeisterschaften für die Mitglieder der Jury und den Wettbewerbsleiter sämtliche Unkosten. Außerdem verleiht die Bundessektion die Staatsmeister-Medaille des Bundesministers und die Medaillen (2. und 3. Rang) des Ö.Ae.C. Die eingegangenen Nenngebühren verbleiben zur Gänze dem Veranstalter, der damit alle anderen Unkosten zu begleichen hat. Für Pokale hat der Veranstalter aufzukommen.

Die Termine der geplanten Landesmeisterschaften werden in den bestehenden Terminplan eingebaut. Nun können andere Wettbewerbe und Veranstaltungen eingegliedert werden.

Es ist daher unbedingt erforderlich, daß Terminanträge für alle anderen Wettbewerbe ehestens schriftlich eingereicht oder dem Landessektionsleiter übermittelt werden. Im übrigen wird auf die Hinweise im prop 2/81 verwiesen, wo auf den Seiten 6 - 9 alles Wissenswerte für Veranstalter von Flugmodellwettbewerben erläutert wird.

Letzter Einreichungstermin 31. Jänner 1982! Bitte unbedingt einen Ersatztermin angeben !!!

Im Mittelteil von prop 1/2-82 wird der offizielle Terminkalender 1982 abgedruckt werden. Dieser Mittelteil kann herausgenommen und so gefaltet werden, daß er bequem im Kleinformat eingesteckt werden kann.

Um alle geplanten Veranstaltungen ordnungsgemäß durchführen zu können, ersuchen wir um genaueste Einhaltung der diesbezüglichen Bestimmungen und Vorschriften der MODELLSPORTORDNUNG - MSO.

"Weltkrieg der Freiflieger"

Freiflug-Weltmeisterschaft in Burgos, Spanien
vom 8. - 13. August 1981

Kein Platz am Stockerl für die
Österreicher!

Bericht von Werner Kraus, Bilder Ing. Reitterer



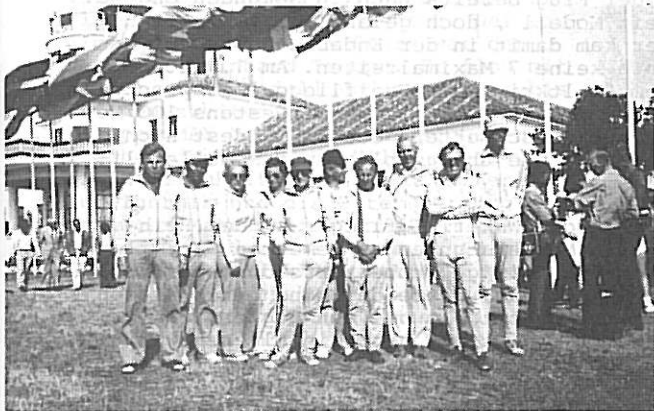
Im August war Spanien das Land, in dem die Freiflugweltmeisterschaften abgehalten wurde. Das österreichische Team war bereits 3 Tage vor dem offiziellen Beginn nach dem Flug nach Madrid mittel 3 Leihwagen in Burgos eingetroffen und wollte diese Tage zu einem ausführlichem Training benutzen. Leider machte der überaus starke Wind alle diesbezüglichen Hoffnungen zu nichts. So wurden die Tage bis zum WM-Beginn zu einer Nervenprobe. Zusätzlich sorgte die miserable Organisation für Aufregungen. So wurden für 11 anreisende Personen nur 9 Betten reserviert. Nach langen Verhandlungen konnten dann noch jeweils 1 Bett in die vorhandenen 2-Bettzimmer "erkämpft" werden. Der Wind ließ einfach nicht nach und machte auch weiterhin ein Training unmöglich. Am 7. August fand die erste Team-Manager-Besprechung statt und dauerte gleich bis 2 Uhr morgens. Hierbei sorgte die Organisation mit der Ankündigung, daß pro Team mit 10 Minuten für die Bauprüfung gerechnet wird, für tosendes Gelächter. Wie die am darauffolgenden Tag stattgefundene Bauprüfung dann auch gezeigt hat, wurde für eine Mannschaft zwischen 1 und 1 1/2 Stunden benötigt. Die schlechten Waagen und die offensichtlich unkundigen Bauprüfer sorgten für entsprechende Verzögerungen. So wurden vor allem die Wakefieldflieger durch die fragwürdigen Gummikontrollen regelrecht "auf die Palme gebracht", und plötzlich entsprachen Modelle, welche bereits einige Europa- und Weltmeisterschaften hinter sich hatten, nicht mehr den Bestimmungen. Einige Wagemutige versuchten

am offiziellen Trainings-
tag ihr Glück, die meisten
Modelle davon erlebten je-
doch nicht mehr den WM-
Start.

Am Abend des 8. August fand die Eröffnungszeremonie statt. Dem Publikum wurden Fallschirmspringer-, Segelflug-, Motorkunstflug-, Ballonflug- und RC-Modellvorführungen gezeigt - aber Freiflugmodelle waren keine zu sehen.

Die wieder bis in die Nacht andauernde Mannschaftsführerbesprechung ergab eigentlich nur, daß "bis zur Grenze des Erlaubten" geflogen wird. Ein Windmesser war jedoch an den Wettbewerbstagen nicht zu sehen.

Die österreichische Mannschaft v.l.n.r.:
Zachhamel, Reitterer, F1 B, Frau Bisa, Helfer,
TM Frau Chmelik, Frau Schranz, Helfer, Truppe,
F1 C, Salzer, Kraus, Kamp, alle F1 A



KLASSE F1 A Der Beginn in dieser Klasse war für 8,30 Uhr vorgesehen. In Fortsetzung der bisherigen Gepflogenheiten begann er erst eine Stunde später. Die wenigen Trainingsstarts zeigten nicht viel und sorgten nur dafür, daß den Teilnehmern nicht zu kalt wurde, da am Morgen nur 10 Grad "Hitze" herrschte. Bereits in dieser Phase wurde ein Modell von Kraus beim Landen arg beschädigt. Der erste Durchgang kostete dann seinem 2. Modell das Leben; ein Schweizer überbrachte nur mehr die zerkleinerten Einzelteile. Kamp erreichte in diesem Durchgang mit dem ebenfalls beim Probestart beschädigten Modell nur 119 s., während Salzer eine Volle flog.



Unser F1 A-Team v.l.n.r.: 11. Platz für Dipl. Ing. Wilhelm Kamp, 23. Platz für Dipl. Ing. Klaus Salzer und 74. Platz für Werner Kraus.

Um diese Zeit herrschten bereits Windgeschwindigkeiten um 40-50 km/h, und die Rückholmannschaften aller Teilnehmer wurden bei einem MAX auf das äußerste beansprucht. Im weiteren Verlauf des Wettbewerbstages mußte zum Zurückholen der Modelle sogar der Flugplatz verlassen werden. 30 Nationen standen "immerhin" 9 Jeeps zum Rückholen zur Verfügung. Das Fahren mit dem eigenen PKW wurde nicht erlaubt, doch hätte das Einhalten dieses Verbots wohl den Verlust von noch mehr Modellen zur Folge gehabt. Im 4. Durchgang erwischte es Salzer mit 105 Sekunden und Kraus war bereits mit dem letzten Modell seit dem 2. Durchgang nach einem Unterschneiden aus der Thermik und hoffnungslos im Rennen. Im 5. Durchgang war dann auch die Hoffnung auf einen Spitzenplatz für Salzer dahin, da durch ein Mißgeschick beim Auslassen des Modells der Hochstart nicht klappte und der Flug bereits nach 26 Sekunden endete. Kamp verlor im 6. Durchgang ein Modell, doch gelang ihm im letzten Durchgang noch ein MAX und er kam damit in der Endabrechnung auf den 11. Platz. Der Sieger erreichte keine 7 Maximalzeiten. Am 1. Wettbewerbstag kann daher von einem "Weltkrieg der Freiflieger" gesprochen werden, da die Materialschlacht in der Klasse F1 A mindestens 100 Modelle gekostet hat, die entweder zerschmettert oder zumindest nicht mehr aufgefunden wurden. Aber auch die übriggebliebenen Modelle gleichen mehr oder weniger nur Wracks.

KLASSE F1 B - Am 10. August waren die Wakefieldflieger an der Reihe. Wie bereits in den Morgenstunden zu bemerken war, flaute der Wind etwas ab und es konnten einige Probestarts durchgeführt werden. Hätte es so geweht wie am Vortag, hätte der Wind unter diesen leichten Modellen noch viel mehr gewütet als bei den Seglern. Es herrschte zwar kein ruhiges Wakefieldwetter, aber ein Fliegen war möglich. Aus den Erfahrungen des Vortages wurde die Lehre gezogen und die Teilnehmer hatten nunmehr je ein motorisiertes Rückholteam, bestehend aus 2 Mann. Bei einer Maximalzeit und schwächerer Thermik erreichte das Modell gerade den Flugplatzrand und es wurde in dieser Klasse auch kein Modell verloren. Für Chmelik und Reitterer brachte gleich der erste Durchgang keine volle Zeiten und Zachhalmel begrub



Ein Teil des glücklosen F1 B-Teams: Hans Zachhalmel am 64. Platz (Bildmitte), rechts Herbert Chmelik am 45. Platz und im Vordergrund Mannschaftsführerin Elfriede Chmelik.

sein angeknackstes Modell die starke Thermik nicht mehr verkraftete und unterschritt. Die 30 Sekunden Flugzeit drückte seine Gesamtzeit erheblich hinunter. In dieser Klasse gab es sogar ein Stechen, das dem Deutschen Lothar Döring den Weltmeistertitel brachte.

KLASSE F1 C - Der nächste Tag war der Tag der Motorflieger in der Klasse F1 C. Bereits beim Einfliegen wurden etliche der immer aufwendiger gestalteten Modelle zerstört. Der Wind hatte sich indessen etwas beruhigt und die F1 A und F1 B-Flieger verfolgten neidvoll die Flüge der F1 C-Flieger bei ruhigerem Wetter. Der einzige Österreicher am Start war der Kärntner Reinhard Truppe. Er flog mit seinem alten Modell und erreichte bis auf den zweiten Durchgang, der ein nur knappes MAX brachte, sehr sicher das Stechen. Wesentliche Hilfe dabei war die Möglichkeit des langen Wartens auf Thermik und die Unterstützung der gesamten Mannschaft, wobei ihm die Flüge der anderen Teilnehmer geschildert und der richtige Startzeitpunkt abgewartet werden konnte. Truppe mußte sogar 9 MAX fliegen, da die Zeitnehmer zweimal mehr als 7 s Motorlaufzeit gehört hatten. Vor dem 1. Stechen herrschte wieder einmal Konfusion. 13 Wettbewerber, wovon nur 7 ins 2. Stechen kamen. Truppe startete sein Modell zwar nicht optimal, aber der Flug hätte beim den 4. Platz bedeutet, wenn es keine Überlauf des Motors gegeben hätte. Die Wiederholung mit dem Ersatzmodell brachte ihn dann nur

seine Hoffnung im zweiten Durchgang mit einer Zeit von nur 108 Sekunden. Er konnte sich mit der Wittersituation nicht zurechtfinden. Es ist zu bemerken, daß das Fehlen von Probearts ein besseres Abschneiden der Österreicher gerade in dieser Klasse verhinderte. Chmelik's bestes Modell streifte im 2. Durchgang beim Start die Stange eines Thermikspürgerätes, welches an der Startlinie (!!!) stand und blieb mit gebrochenem Flügel liegen. Mit dem Ersatzmodell mußte er die restlichen Durchgänge bestreiten. Einen Durchgang mußte er sogar wiederholen, da die Zeitnehmer seinen Start verschlafen hatten. Reitterer hatte im 5. Durchgang viel Pech, als



Reinhard Truppe, bestplacierter Österreicher dieser WM auf dem 6. Platz in der Klasse F1 C macht seine Maschine zum 1. Stechen startklar



Die drei Freiflug-Weltmeister stellen sich den Pressefotografen: V.l.n.r.: Lothar Döring, BRD, F1 B, Andreas Meszner, Ungarn, F1 C, Andrew Vidensek, F1 A, Jugoslawien

Zurückblickend muß festgestellt werden, daß diese Weltmeisterschaft nur auf Grund des schlechten Wetters und der mangelhaften Organisation in Erinnerung bleiben wird.



Mannschaftswertung:

- | | |
|----------------|---------------|
| 1. UDSSR | 3406 Sekunden |
| 2. CSSR | 3313 " |
| 3. England | 3126 " |
| 4. Italien | 3114 " |
| 5. Israel | 3061 " |
| 16. Österreich | 2702 Sekunden |

knapp auf den 6. Platz in der Endabrechnung. Beim letzten Stechen zwischen dem Ungarn Meszner dem Russen Verbitsky ging der Ungar als Sieger hervor, da der Russe einen Fehlstart fabrizierte und kein Ersatzmodell zur Wiederholung hatte.

In der Klasse F1 C wurden diesmal sehr viele Modelle vernichtet, da der komplizierte Mechanismus bei einer kleinen Unregelmäßigkeit bereits zu einem Totalschaden führen kann.

Am 12. August fand gegen Mittag die Siegerehrung statt. Auf Grund eines nicht geklärten Vorfalls zwischen einigen Modellfliegern und der Polizei war die Stimmung etwas frostig. So wurde Kamp z.B. nicht einmal das Fotografieren der Sieger erlaubt. Das am Abend stattgefundene Abschlußbankett entschädigte etwas, da die Folkloredarbietungen wirklich sehenswert waren.

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE -

KLASSE F1 A

Einzelwertung 84 Nennungen,
Mannschaftswertung 30 Nennungen

- | | | |
|------------------|-------|-----------|
| 1. A. Vidensek | YUG | 1253 Sek. |
| 2. A. Lepp | UDSSR | 1231 " |
| 3. P. Lagan | NZL | 1227 " |
| 4. I. Weis | ISR | 1206 " |
| 5. R. Cal | ITA | 1205 " |
| 12. Wilhelm KAMP | AUT | 1136 " |
| 23. Klaus SALZER | AUT | 1031 " |
| 74. Werner KRAUS | AUT | 535 " |



A-B-C-Modellflugprüfungen !

KENNST DU SIE ?

FLIEGST DU SIE ?

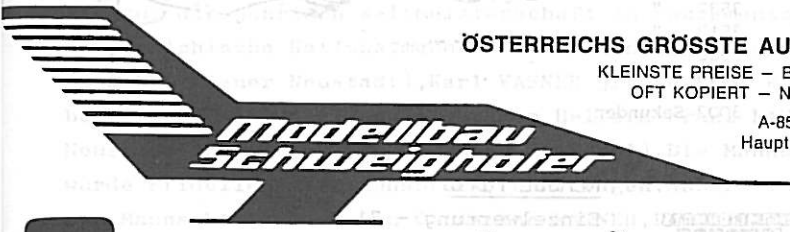
LIES DIE BEDINGUNGEN IM PROP 2/81 !

EUROPAS GRÖSSTES

FLUGMODELBAUFACHGESCHÄFT

WIRD ENDE OKTOBER ERÖFFNET ? 350 M² SELBSTBEDIENUNG -
RIESENAUSWAHL - ALLES ZU UNERREICHTEN MINIPREISEN ?
ca. 400 verschiedene MODELBKÄSTEN - 30 verschiedene FEINSTEUERSYSTEME
ca. 65 verschiedene SERVOTYPEN etc... etc...

AB 22. OKTOBER IST DIE BRANDHEISSE
ERÖFFNUNGS - DOPPEL - SONDERLISTE
MIT FAST **UNGLAUBLICHEN - ANGEBOTEN**
GRATIS ERHÄLTICH - BITTE ANFORDERN ?



ÖSTERREICHS GRÖSSTE AUSWAHL am Flugmodellsektor
KLEINSTE PREISE - BESTE BERATUNG
OFT KOPIERT - NIE ERREICHT!

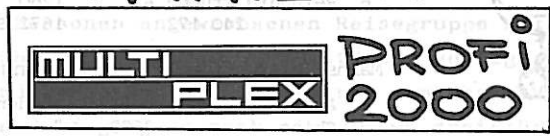
A-8530 DEUTSCHLANDSBERG
Hauptplatz 9 - Tel. (03462) 25 41



EINE WEITERE ATTRAKTION EXKLUSIVE?

AUF DER **IMA 1981 WIEN** 23.-26.10.

WELTPRÄMIERE



EINMAL WIRKLICH ETWAS VOLLKOMMEN NEUES ?
EIN RICHTUNGSWEISENDES SYSTEM DER SPITZENKLASSE ?

EIN TRAUM VIELER MODELBAUER WIRD ENDLICH
WIRKLICHKEIT ?

ÜBERZEUGEN SIE SICH AUF DER - IMA - 1981 - WIEN, WIR FÜHREN
IHNEN DIESES WIRKLICH AUSSERGEWÖHNLICHE FEINSTEUERSET GERWE
VOR.



3rd R/C SOARING WORLD CHAMPIONSHIPS

SACRAMENTO, CALIFORNIA • JULY 12-17, 1981

Organized and Directed by the Academy of Model Aeronautics

Von der dritten FAI-Weltmeisterschaft für ferngesteuerte Segelflugmodelle der Klasse F3B berichtet Mannschaftsführer F. FRITZ

Die zur diesjährigen Weltmeisterschaft in Sacramento/USA entsandte österreichische Nationalmannschaft bestand aus den Piloten Walter FIEL (MFC Wiener Neustadt), Karl WASNER jr und Karl WASNER sr (WAK-Team; beide MSFC Rheintal), sowie aus den Helfern Franz LANG (MFC Wiener Neustadt) und Erich LERCHER (MSFC Rheintal). Die Mannschaftsführung wurde Fridolin FRITZ (Innsbruck) übertragen. Außerdem zählten zu unserer Mannschaft die Damen Christine WASNER, Paula LANG und Anneliese REICH.

Anreise...

Am Mittwoch, den 8. Juli 81 traf sich unsere insgesamt neun Personen umfassende Mannschaft mit der schweizerischen Nationalmannschaft auf dem Flughafen Zürich/Kloten zum Abflug in die USA. Die Organisation der gemeinsamen Flugreise lag beim Schweizer Mannschaftsführer Hans-Ruedi SCHLÄPFER. Ihm war es zu verdanken, daß sich die Abfertigung der nunmehr auf 21 Personen angewachsenen Reisegruppe mitsamt der großen Menge an unüblich sperrigen Gepäckstücken völlig reibungslos gestaltete. Der rund zehnstündige Flug führte zunächst über Genf nach New York. Von dort ging es nach einer etwa dreistündigen Pause in einem rund fünfständigen Flug weiter nach San Francisco. Dort kurz nach Mitternacht angekommen, gelangten wir nach einer nächtlichen Autofahrt in das rund 170 km landeinwärts gelegene Sacramento. Übermüde von der langen Reise freuten wir uns alle auf das wohlverdiente Bett, das es allerdings trotz peinlich genauer Vorbestellung und schriftlicher Reservationsbestätigung zu unserer großen Überraschung für alle leider (noch) nicht gab. Nach langem Hin- und Her mit den Hotelverantwortlichen gelang es dann schließlich dennoch, bis gegen neun

Uhr vormittags die uns zustehenden Zimmer zu belegen. So fanden wir an jenem Donnerstag zwar arg verspätet, aber wenigstens doch noch im eingeplanten Hotel Gelegenheit zum langersehnten Ausruhen.

Vorspiel zur Weltmeisterschaft...

Am Freitag ging es für uns zum ersten Mal gemeinsam hinaus auf das etwa 25 km südöstlich des Stadtzentrums gelegene Flugfeld. Der Platz lag in sanft gewelltem, fast steppenartigem Gelände. Der heiße Boden war steinhart und ausgetrocknet. Darauf lag - von der Tag für Tag unbarmherzig niederbrennenden Sonne schon lange zuvor verdorrt - das wenige Tage vor der WM niedergemähte kurze, strohartige Gras. Der Wind war, wie sonst später durchwegs auch, eher schwach, die Luft um 40 (und mehr) Grad Celsius heiß. Kurzum: Vom ersten Tag an herrschten Wetterverhältnisse, bei denen wir zu Hause unsere Modelle wahrscheinlich erst gar nicht ausgepackt hätten... Hier aber wollten wir noch trainieren. Unser Motto dafür lautete: Gemütliches, auf Sicherheit bedachtes Einfliegen, ohne Übertreibungen. Jeder flog, was er persönlich für notwendig und wünschenswert hielt. Leider wirkte sich die äußerst schlampige Organisation auf dem Flugfeld in den Tagen vor der WM sehr erschwerend auf das Training aus. Es fehlte einfach an allem, was für einen ordnungsgemäßen Trainingsflugbetrieb der ab Freitag schon zahlreich anwesenden Mannschaften notwendig gewesen wäre. Am unangenehmsten war wohl die Unmöglichkeit einer genauen Frequenzüberwachung; jeder Pilot bzw. Mannschaftsleiter mußte sich vor den Flügen von Mannschaft zu Mannschaft ziehend vergewissern, ob sein Kanal wohl frei wäre. Wenn man dann bei den Amerikanern gelegentlich nachfragte und um Abhilfe - etwa durch Bereitstellen von Frequenzkluppen - bat, wollte sich keiner verantwortlich erklären. Sie sahen die Probleme, sonnten sich in Sorglosigkeit und gaben zu verstehen, daß ja ohnedies noch rechtzeitig am Sonntag mit der Flugfeldorganisation usw. begonnen würde. Wenngleich das offizielle Training erst für Montag angekündigt war, dürften dem Veranstalter einer Weltmeisterschaft derartig gravierende Nachlässigkeiten nicht unterlaufen, zumal gerade auch dann, wenn die meisten der Piloten eine wahre Weltreise hinter sich bringen mußten und froh waren, schon einige Tage vor dem offiziellen Wettbewerbsbeginn zu einem letzten Training kommen zu können.

Trotz all dieser Schwierigkeiten waren die Tage von Freitag bis Montag dennoch sehr interessant und nützlich. Wir sahen praktisch das gesamte Starterfeld beim Training und bekamen einen Vorgeschmack auf das, was wir im Wettbewerb von dieser Seite her erleben würden. Wir selbst

flogen nicht viel, aber schon unsere wenigen Trainingsflüge machten uns deutlich, welches hohe Maß an physischer wie auch psychischer Belastung bei dieser WM auf uns zukommen würde. Auch was das rein fliegerische betraf waren wir nicht ganz sorglos aus unserem Training hervorgegangen: Das Hochstarten erwies sich als nicht unbedingt betriebssicher. Probleme mit reißen Hochstartseilen, gelegentlich unkoordinierte Bedienung der Winden bereitete uns Sorgen. Beim Modell von Walter kam dazu noch das mehrmalige unkontrollierbare Ausklinken kurz nach der Abgabe vom Boden. Auch das im Geschwindigkeitsflug immer wieder unerwartet auftretende Flattern seines Modells war selbst durch eine Art 'Trainingssonderschicht' nicht einzugrenzen. Überhaupt litt Walters Modell (sicherlich auch flügelprofilbedingt angesichts der für den Geschwindigkeitsflug relativ hohen Flächenbelastung) an durchschnittlich viel zu geringen Ausklinkhöhen, was gerade für Schwachwindwetter-situationen beträchtliche Energieverluste erwarten ließ.

Alles in allem hatten wir leistungsmäßig jedoch dennoch kein schlechtes Gefühl, da uns das Ergebnis und die Erfahrungen des etwa einen Monat vor der WM in Vorarlberg abgehaltenen Nationalmannschaftstrainings Anlaß zu berechtigten Hoffnungen auf ein gutes Abschneiden boten.

In knappen drei Trainingstagen hatten wir uns damals dort zu einem ersten gegenseitigen Kennenlernen unserer 'gemischten' Mannschaft (Vorarlberg-Wien-Tirol) zusammengefunden, um uns auf den Leistungsstreß im Wettbewerb vorzubereiten. Was das Flugleistungstraining betraf verlegten wir dabei den Schwerpunkt unserer Bemühungen auf das Einüben des Geschwindigkeitsfluges. Aufgrund verschiedener Analysen war uns bekannt, daß sich bei der kommenden Weltmeisterschaft als Hauptentscheidungs-träger der Geschwindigkeitsflug erweisen könnte. Zudem bot uns dort die vom WAK-Team zur Verfügung stehende Spiegelmeßanlage die besten Voraussetzungen, diese Flugdisziplin brauchbar, d.h. möglichst objektiv trainieren zu können. Mit einem Mittelwert von 11,2 Sekunden aus insgesamt 109 Trainingsmeßflügen (siehe Abb. 1) war der Erfolg beachtlich. Er wurde gekrönt durch einen 7,9 (!)-Sekunden-Flug von Karl jr.

Die Disziplin des Dauerfluges haben wir beim damaligen Training eher sehr vernachlässigt, da wir annahmen, in diesem Bereich keinerlei schwerer wiegende Probleme erwarten zu müssen. Dagegen hatten wir den Streckenflug etwas mehr forciert. Einerseits wollten wir unsere Wendetechnik ausfeilen, andererseits versuchten wir, das Zusammenspiel insbesondere des ersten Helfers mit dem Piloten - so gut das noch möglich war - einzuüben.

Das Spiel beginnt...

Die 'Stunden der Wahrheit' rückten spürbar näher, als am Sonntag von offizieller Seite endlich damit begonnen wurde, durch Registrierung der vorhandenen Kanäle Ordnung in den Frequenzsalat zu bringen. Am

östlichen Platzrand hatte die Wettbewerbsorganisation eine lange Reihe von Sonnenzelten (für jede Nation eines) aufzubauen begonnen. Am nördlichen Ende der Zeltreihe wurden

schließlich das Senderdepot, die Modellabnahmestelle sowie die zentrale Wettbewerbsleitung mit dem Rechenzentrum eingerichtet. Mit unserem Zelt lagen wir Österreicher zwischen der spanischen und der schweizerischen Mannschaft sehr günstig in der Nähe der Wettbewerbsleitung. Die von den Amerikanern aufgestellte Flugmeßanlage war mit dem üblichen europäischen Standard nicht vergleichbar: Zwei Stangen dicken Plastikisolerohres wurden in den Boden gesteckt und mit mehreren Seilen abgespannt. Diese Seile waren so angeordnet, daß sie als Visiereinrichtung für die darunter sitzenden Wendemarkenrichter dienen konnten (siehe Abb.2). Für den Streckenflug waren als Signalgeber fünf verschiedenartig gefärbte elektrische Summer an der Basislinie A ausgelegt. Für das Wenden im Geschwindigkeitsflug war ein ordentlich hörbares Hupsignal vorgesehen.

Der Montag war dem offiziellen Training sowie der Modell- und Senderabnahme gewidmet. Um die Mittagszeit konnte auch die offizielle Eröffnung der Weltmeisterschaft in Szene gehen. 22 Nationen waren zum Flaggenaufzug angetreten. Als alle Fahnen im Wind wehten, bildeten sie im Rund der sonnenverbrannten Steppenlandschaft eine erfreulich-frische Abwechslung zum eintönig-versengten Gelb des Bodens.

Der Wettkampf begann am Dienstagmorgen, das hatte die Wettkampfleitung bei der am Vorabend im Hotel abgehaltenen Team-Manager-Sitzung beschlossen. Leider zeigte sich schon bald nach Wettbewerbsbeginn ein sehr schleppender Wettbewerbsverlauf; aus dem anscheinend nur schwer koordinierbaren Zusammenspiel zwischen Organisation und Wettkampfteilnehmern sprach große Unerfahrenheit des Wettbewerbsmanagements. Die Wettbewerbsleitung schien mit der Durchführung des 65 Piloten umfas-

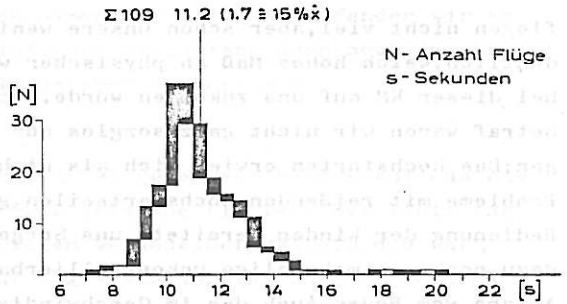


Abb.1 VERTEILUNG DER GESCHWINDIGKEITSFLUGLEISTUNG BEIM NATIONALMANNSCHAFTS-TRAINING IN HOHENEMS/KOBLACH JUNI 1981

Quelle: Originalprotokoll v. 19810612-14

sendenden Wettbewerbes schlichtweg überfordert.

So wurden am ersten Wettbewerbstag denn auch bloß zwei Durchgänge von früh bis abends geflogen. Beim ersten (Streckenflug-)Durchgang schlossen rund 45% aller gestarteten Piloten mit einem 12-Strecken-Maximum

ab. Karl jr brachte es auf 11,0, Karl sr auf 9,0 und Walter (seil=rißbedingt) auf 5,75 Strecken. Bei den anschließenden Geschwindigkeitsflügen gab es dann bereits eine erste große Überraschung. Sean BANNISTER (GB) erzielte mit seinem bereits bei der WM'79 in Amay eingesetzten Modelltyp 'ALGE= BRA' die sensationelle Zeit von 8,8 Sekunden. Auch in unserer Mannschaft brachte es Karl jr auf schöne 10,5 Sekunden, was ihm zu einem Sprung vom anfänglich 30. auf den 16. (!) Rang verhalf. Auch Karl sr rutschte mit einem 12,7-Sekunden-Flug vom 40. auf den 35. Rang vor. Von Walter erwarteten wir einen sehr schnellen Flug, hatte er doch beim Abschlußtraining vom Sonntag in einer 20er-Serie (neben fünf Nullwertungsflügen) 15 Flüge mit einem Mittel von 10,7 Sekunden erbracht. Zu unserer großen Enttäu=

schung sollte es aber nun im Wettkampf erst gar nicht dazu kommen, denn noch während des Hochstarts 'zerbröselte' sein Modell in einem kalifornischen 'Atombart'. Wie Walter in Übereinstimmung mit seiner Hochstartmannschaft selbst beschrieb, sei das Modell bis zum Zeitpunkt des Un= glücks trotz Vollgas an der Winde lahm wie bei einem Rückenwindschlepp am Seil gehangen. Und urplötzlich - ohne jede Vorwarnung - habe es erbarmungslos gekracht. Ursache für Walters Absturz dürfte eine gewaltige Windhose gewesen sein. Jedenfalls sagte der während Walters Flug unter den Zelten verbliebene Rest unserer Mannschaft aus, daß nur wenige Mi= nuten später ein heftiger Luftwirbel aus der Richtung des etwa 150 Me= ter entfernten Geschwindigkeitsflugkurses über die Zelte hinweggezogen wäre. Überhaupt war die Naturerscheinung dieser kleinen Wirbelstürme eine eindrucksvolle Erfahrung, weil sie vor allem




Abb.2 Zur Flugmeßanlage



Die österreichische Nationalmannschaft anlässlich des NM-Trainings in Vorarlberg im Juni 1981.

Modell auf dem Bild "SIRUS" vom Team Wasner Senior und Junior

modellbau GÖSCHL



FLIEG DOCHMAL, REIN BEI UNS!

1010 Wien
Stubenbastei 10
(0222) 5218 08

BILIG
↓

ISAME
AUSTRO-SET

NEU → Europaimporteur für
Hanno Prettners DALOTEL DM 165

tel. (0222) 52 18 08 BLITZVERSAND

NEU
bei



**MODELLBAU
KIRCHERT**

IBA

**Fertig-
modelle**

von ihrem Maßstab her aus heimischen Wetterverhältnissen nicht bekannt war. So zogen während der heißesten Stunden des Tages bei wolkenlosem Himmel solche Wirbel fast regelmäßig etwa alle 15 bis 30 Minuten (von unserem Zeltstandplatz aus betrachtet) merkwürdigerweise auf nahezu immer der gleichen Route über die Zelte hinweg. Im Bereich von fünf und mehr Metern um deren Zentrum herum hoben sie selbst die Sonnenzelte mitsamt ihren Stützen an der Verspannung vom Boden. Gewaltig nur konnte die Sonnenböigkeit in der Thermik oberhalb sein! Der Bodenwind außerhalb der Wirbelzone war durchwegs sehr schwach, wie überhaupt ihre Zuggeschwindigkeit etwa jener des allgemeinen Windes entsprochen haben dürfte. Daß sehr wahrscheinlich mehrere der bei dieser Weltmeisterschaft zu Bruch gegangenen Modelle unter solchen Verhältnissen ihren Geist aufgegeben haben mußten drängte sich förmlich auf.

Das große 'Pech' von Walter warf ihn vom 57. auf den 63. Rang zurück. Noch bevor der erste Wettbewerbstag zu Ende ging, bekam man es allgemein sehr ernsthaft mit der Sorge zu tun, ob wohl bei dem von der Wettbewerbsleitung vorgelegten Wettkampftempo in den verbleibenden drei Tagen überhaupt wenigstens drei vollständige Runden geflogen werden könnten. So berief die wettkampfleitung noch für den Abend desselben Tages eine Team-Manager-Sitzung ein, bei der eine strenge Neuordnung zur Straffung des Geschehens einschließlich der Bestellung eines neuen Wettbewerbsleiters vorgenommen wurde. Die gesetzten Maßnahmen zeitigten Wirkung, fortan ging es immer zügiger. Wir gewannen den Eindruck, die verantwortlichen Amerikaner würden so richtig erst jetzt während des Wettkampfes lernen, wie ein großer F3B-Wettbewerb abzuführen ist. Am Mittwochmorgen begannen wir mit dem Dauerflug. Für Walter war durch den Ausfall seines Fluggerätes reglementbedingt auch dieser Durchgang ausgefallen. Das dadurch entstandene riesige Punktedefizit schien schon ab jetzt nicht mehr aufholbar zu werden; sein WM-Schicksal begann sich abzuzeichnen (siehe Abb. 3). Viel glücklicher konnte sich da Karl jr fühlen, der bei seinem ersten Dauerflug mit 359 Sekunden beinahe exakt Maximalzeit erzielte, sich allerdings mit einer 7-Meter-Landung die Maximalpunktewertung für diesen Flug verhaute. Immerhin reichte es noch für Rang 18. Mit 311 Sekunden und einer 12-Meter-Landung fiel Karl sr auf Rang 40 zurück, während Walter infolge seiner 'erzwungenen' Untätigkeit um einen weiteren Platz auf Rang 64 abrutschte. Beim nächsten Durchgang zeigte Walter mit seiner Ersatzmaschine, was zu leisten auch er imstande war: Mit 358 Sekunden und einer 3-Meter-Landung erreichte er den guten Durchschnitt des Spitzenfeldes. Er

rückte auf Rang 63. Wie Walter zeigte auch Karl jr mit einem 361-Sekunden-Flug und einer 2-Meter-Landung, was wir bei beiden schon vom Training her gewohnt waren: geschicktes Aufsuchen und Zentrieren von Thermikbärten. Beide verstanden es, Bärte präzise und beharrlich auszukurbeln! Weniger erfolgreich in dieser Hinsicht zeigte sich Karl sr, der sich in der Kunst des Thermikfluges sichtlich viel schwerer tat. Leider gelang es ihm in diesem Durchgang nicht, seinen 291-Sekunden-Flug durch eine gute Ziellandung aufzufetten. Dennoch ging es in der Gesamtplazierung dieses Durchganges auch für ihn einen Rang nach vorne.

Beim nun folgenden Geschwindigkeitsflugdurchgang war unsere Mannschaft von einer Pechsträhne sondergleichen verfolgt. Während Karl jr noch mit einem - nicht nur für uns Österreicher sensationellen - 9,0-Sekunden-Flug den bis zum Ende des Durchganges schnellsten Flug des gesamten Starterfeldes schaffte, landeten wir im übrigen zwei gewaltige 'Nuller'. Bei Karl sr mußten wir schon im Startteil passen, weil seine Maschine infolge einer katastrophalen Verkettung mißlicher Umstände nicht mehr innerhalb der vorgeschriebenen Rahmenzeit auf Höhe gebracht werden konnte. Unsere Hochstarttechnik schien wie verhext zu sein. Die schon im Training immer wieder aufgetretenen Seilrisse hatten nun auch im Wettkampf zugeschlagen, und das total! Obwohl die Helfer in dreimaligem Anlauf ihr Bestes gaben, war das Schlimmste nicht mehr zu verhindern: wir lagen am Boden!

Im Gegensatz dazu konnten wir Walters Geschwindigkeitsflug voll durchziehen - allerdings, wie sich später herausstellte, ohne einen Punkt dafür zu bekommen! Entgeistert und verduzt mußten wir zur Kenntnis nehmen, daß seine Maschine bei einem spitzwinkelig zur Basisebene A in den Wind durchgeführten Hochstart nicht - wie von mir als erstem Helfer vermeintlich mittels Visier festgestellt - innerhalb des Parcours, sondern bereits wenige Meter vor der Basisebene A ausgeklinkt hätte. In der Meinung jedoch, tatsächlich innerhalb des Parcours ausgeklinkt zu haben, drehte Walter nach dem Ausklinken (wie gewohnt) zurück, wobei er noch im Wendebogen (laut Wendemarkenrichter) zum ersten und damit offiziell gültigen Mal die Basisebene A in Richtung Ebene B überflog. Er selbst wähnte sich indessen auf ordnungsgemäßem Kurs und begann dann bald schon hinter der Wende mit dem Beschleunigungsteil, nun tatsächlich eben ein zweites Mal die Basisebene A in Richtung B durchstoßend. Alles war umsonst. Schuld an diesem Nuller trug ich als Helfer von Walter, da mir in der Hitze des Gefechtes die mit etwa 15° recht arge Verbiegung des Visierrahmens zur Richtung seines (schistockarti-

gen) Haltestabes nicht rechtzeitig aufgefallen war. Überhaupt erwies sich der Visierstab bezüglich seiner sicheren Abstellmöglichkeit bei den überaus harten Bodenverhältnissen dieses Flugfeldes als sehr ungeeignet. Da wir ihn auf freiem Flugfeld zum Abstellen kaum schnell wo in den Boden stecken konnten, mußten wir ihn auf den Boden legen. Dies hatte zur Folge, daß wir in der Hektik der Flugvorbereitungen hin- und wieder an das empfindliche Gerät anstießen bzw. drüberstolpten, wobei es allmählich unbrauchbar wurde.

Schade also, daß beide Flüge im Grunde genommen wegen mangelnder Infrastruktur verloren gehen mußten! Da konnte nunmehr auch das Vor-rücken von Karl jr vom 11. auf den 4. (!) Rang des augenblicklichen Gesamtklassesments nur mehr ein schwacher Trost sein für das, was sich diesbezüglich in der restlichen Mannschaft tat: Karl sr fiel um 11 Plätze auf Rang 50 ab, und für Walter bot sich leider noch keine Ge-legenheit zum Verlassen seines 63. Ranges.

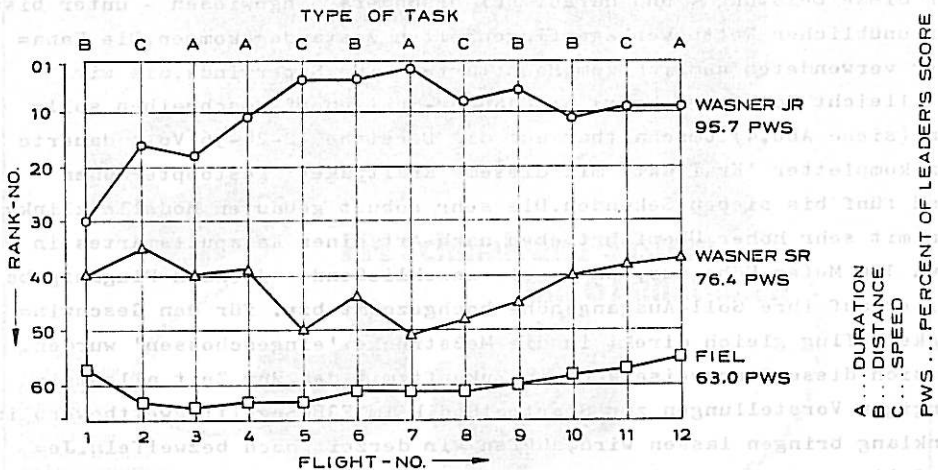


Abb.3 Verlauf der Rangverschiebung für die Piloten der österreichischen F3B-Nationalmannschaft bei der Weltmeisterschaft in Sacramento 1981

Der nun folgende Streckenflugdurchgang brachte uns zwei 12,0-Strecken-Maxima für Karl jr und Karl sr, sowie einen Flug mit 8,0 Strecken für Walter. Karl jr hielt dadurch seinen vierten Rang, Karl sr verbesserte sich auf Rang 44 zurück. Auch Walter machte einen - wenngleich kleinen - Sprung von 63. auf den 61. Rang.

Beim nun folgenden Dauerflug lagen 62% der gestarteten Piloten bei Zeiten zwischen 350 und 360 (bzw. mehr) Sekunden. Mit 241 Sekunden warf es Karl sr - verschärft durch eine Außenlandung - auf Rang 51 zurück, während Karl jr durch einen 365-Sekunden-Flug mit einer 2m-Landung erneut in gewohnter Art- und Weise sein Können im Dauerflug bewies. Zu unser aller großen Freude verbesserte er sich dadurch auf Rang 2 (!) im augenblicklichen Gesamtklassement, womit er - auch zum großen Erstaunen vieler seiner Mitbewerber - in das vorderste Spitzengebiet vorgeedrungen war. Leider machte Karl jr der nächste Geschwindigkeitsflug mit 14,8 Sekunden einen gewaltigen Strich durch die Rechnung. Diese für ihn 'gänzlich untypische' Geschwindigkeitsleistung versetzte ihn zurück auf Rang 8, während Karl mit brauchbaren 12,7 Sekunden auf Rang 48 vorrückte. Walter "verteidigte" mit natürlich auch für ihn 'gänzlich untypischen' 12,5 Sekunden seinen 61. Rang. Mit 8,5 Sekunden erzielte in diesem Durchgang der Kanadier WRIGHT das absolute Geschwindigkeitsmaximum dieser Weltmeisterschaft. Allerdings war diese Leistung - und darauf sei besonders hingewiesen - unter bisher unüblichen Wettbewerbsgepflogenheiten zustande gekommen. Die Kanadier verwendeten nämlich zum Hochstarten eine Superwinde, die wir (vielleicht doch vornehmer) als "Super-Schleuder" umschreiben sollten (siehe Abb. 4). Umschaltbar auf die Bereiche 12-24-36 Volt dauerte ein kompletter 'Kraftakt' mit diesem 'Kraftpaket' gestopftermaßen rund fünf bis sieben Sekunden. Die sehr robust gebauten Modelle klinkten mit sehr hoher Überfahrt, eben nach Art eines Katapultstartes in etwa 100 Meter Höhe aus, von wo sie anschließend - je nach Flugaufgabe - weiter auf ihre Soll-Ausgangshöhe hochgezoozt bzw. für den Geschwindigkeitsflug gleich direkt in die Meßstrecke 'eingeschossen' wurden. Ob sich diese Startweise auch in Zukunft mit den zur Zeit allgemein gängigen Vorstellungen zur Startmethodik im F3B-Segelflugwettbewerb in Einklang bringen lassen wird, dürfen wir derzeit noch bezweifeln. Jedenfalls waren bei zahlreichen Diskussionen während und nach Abschluß der WM Stimmen laut geworden, Hochstartsysteme dieser kanadischen Art nicht zuletzt wegen der bereits im Verlaufe des Wettkampfes bewiesenen außerordentlichen Gefährlichkeit (im 'Hochstart' berstende Modelle!) zu verbieten.

Der neunte Durchgang brachte im Streckenflug für genau 50% aller Flüge ein 12er-Maximum. So auch für Walter und Karl jr, die sich dadurch auf den 60. bzw. auf den 6. Rang hin veränderten. Bei Karl sr schien das am Morgen dieses letzten WM-Tages (übrigens zum ersten Mal im Verlaufe dieser Tage) für wenige Stunden wolkig-windige Wetter noch nicht so

euro-sport



**FM Schmalband-System
mit 6 Funktionen**

Frequenzmodulation für problemlosen Schmalbandbetrieb im 10 kHz Raster. Schneller Wechsel der Frequenzbereiche 27, 35 und 40 MHz durch steckbare HF-Sender-Module. Innerhalb der Frequenzbereiche ist Quarzwechsel möglich. Die hochpräzisen Steuerknüppel arbeiten absolut spielfrei und gewährleisten eine hohe Steuergenauigkeit. Das im Impulsteil eingesetzte IC entspricht dem letzten Stand der Technik. Bisher wurden diese IC's nur in Geräten der Spitzenklasse eingesetzt. Es steht somit eine Fernlenkanlage zur Verfügung, die auch die gehobenen Ansprüche eines engagierten Fernlenkpiloten berücksichtigt.

BE
BRAND-ELEKTRONIK

**microprop von Brand-Elektronik,
Technik und Qualität!**

Lieferumfang:
1 Sender 6 Funktionen,
1 Sender FM-HF-Modul, 1 Empfänger Pilot FM, 1 Servo MPR 26, 1 Schalterkabel, 1 Empfängerakku 4,8 V 500 mAh, 1 Senderakku 9,6 V 500 mAh, 1 Quarzpaar FM, 1 Ladekabel für Empfängerakku, 1 Ladekabel für Senderakku.

recht mitzuspielen. Mit 11,0 Strecken arbeitete er sich dennoch langsam, aber sicher und beharrlich weiter auf Rang 45 vor.

Unmittelbar anschließend gab es den letzten Streckenflug-Durchgang dieser WM. Karl sr und Walter setzten mit jeweils einem 12er-MAX Verbesserung in Richtung auf den 40. bzw. auf den 58. Rang. Entgegen unseren Hoffnungen konnte Karl jr seine Position im Spitzenfeld nicht weiter ausbauen. Obwohl 60% aller Streckenflüge dieses Durchganges mit MAX-Flügen endeten, warf ihn ein 9,0-Strecken-Flug leider auf Rang 11 zurück. Nunmehr war uns klar, daß nur noch eine sehr eindrucksvolle Geschwindigkeitsleistung ihm die verlorengegangene Spitzenposition zurückbringen könnte. Fast wäre ihm dieser große Sprung nach vorne auch gelungen, aber angesichts der hohen Leistungsdichte des angetretenen Pilotenfeldes reichten 10,3 Sekunden 'nur' mehr für Rang 9. Walter kam im selben Durchgang mit 11,6 Sekunden davon, während sich Karl sr mit 11,9 Sekunden den persönlichen Geschwindigkeitsbestwert für diese WM holte.

Mit diesen letzten Geschwindigkeitsflügen waren freilich die Weichen für die Endklassifikation faktisch gestellt. Der zum Abschluß angesetzte Dauerflug-Durchgang konnte denn auch allgemein keine Berge mehr versetzen. Einzig den Deutschen VAUTH, der die Ranglisten der Durchgänge 7 bis 11 angeführt hatte, drückte es im Spitzenfeld durch einen Absauser auf Rang 5. Dies verhalf nun endgültig dem Duo HOLLEY (USA) und BANNISTER (GB) in die Spitzenposition, auf die sie seit Durchgang 9 am 2. und 3. Rang gewartet hatten. Der von Karl sr zum Abschluß etwas danebengegangene 308-Sekunden-Flug brachte unter dem Strich erfreulicherweise letztlich doch noch eine kleine Verbesserung auf den 37. Rang im Gesamtklassement. Walter gelang es, sich mit 341 Sekunden und einer 1-Meter-Landung gleichsam in einer letzten Kraftanstrengung doch noch um weitere zwei Ränge auf Platz 55 'vorzuboxen'. Karl jr hielt mit seinem letzten Dauerflug von 341 Sekunden und einer 1-Meter-Landung gekonnt seine im 11. Durchgang errungene Position und war demnach mit Rang 9 im Gesamtklassement unser mit Abstand bester Pilot. Bravo Karl!

Unmittelbar nach dem Ende der WM-Kämpfe stellte sich der neue Weltmeister HOLLEY aus USA den vielen Fragestellern und Fotografen. Noch knapp vor Sonnenuntergang gab es für die Besten dieser WM eine Siegerehrung auf dem Flugfeld. Mit dem anschließend im Hotel abgehaltenen Festbankett schloß diese für alle sehr anstrengende Weltmeisterschaft.

Zu den Modellen der WM...

Das Modellmaterial unserer österreichischen Mannschaft bestand aus zwei grundverschiedenen Typen: Wasner sr wie auch Wasner jr flogen ihren SIRIUS (Kunststoffrumpf; Tragflügel in Balsa-Kunststoffschale mit Profil E205, sauber gebaut; Spannweite 3,2 Meter). Das Modell konnte - je nach Einsatzerfordernis - mit einer Flugmasse zwischen 2,3 und 2,9 Kilogramm geflogen werden. Fiel flog mit WHISPER-GENIUS (Kunststoffrumpf; Tragflügel in Balsa-Kunststoffschale mit Profil E182, gut gebaut; Spannweite 2,1 Meter). Durch Ballastzugabe konnte die Flugmasse zwischen 1,3 und 2,1 Kilogramm verändert werden. Das Modell beider Wasner schien schon von seiner Größe her dem Modell von Fiel überlegen zu sein.

Da es mir bei der Fülle der Arbeit als Mannschaftsführer im Wettbewerb schlicht und einfach unmöglich war, befriedigend genaue technische Informationen zu den übrigen Modellen einzuholen, muß ich mich hier diesbezüglich auf eine recht oberflächliche Allgemein-Information beschränken. Es gab keine Sensationen, wie etwa 1979 in Belgien mit dem Modell ALLURE des Italieners PAGLIANO. Auffallend war allerdings, daß sich bereits eine erstaunlich große Anzahl von Teilnehmern mit der Kunststofftechnologie in mehr oder weniger intensiver Art und Weise auseinanderzusetzen begonnen hatte. Konzeptionell also keine Auffälligkeiten, bautechnologisch jedoch ein unbedingter Zug zur Verbesserung der Qualität. In dieser Hinsicht erwähnenswert sind die Schweizer, deren Modell SPARTACUS (nicht nur) von seiner Verarbeitung her viel Liebe zum Detail verriet und das wohl mit Abstand eines der herausstechendsten Modelle des Feldes war. In der siegreichen deutschen Mannschaft flog DECKER mit dem nach seiner Grundkonzeption schon länger bekannten Kunststoffsegler. Die Piloten VAUTH und SCHÄFFER aus derselben Mannschaft flogen eine Eigenentwicklung ihrer Arbeitsgemeinschaft S E B ('Segelflugmodell-Entwicklung und Bau - Porta Westfalica'). Die SEB-Segler waren sauber gebaut und könnten von ihrem Entwurf her gewissermaßen als ein Prototyp für das gute FJB-Standard-Normalsegelflugmodell dieser Weltmeisterschaft gelten. Weltmeister Holley flog ein durchaus unauffälliges Konzept, und hätte nicht sein Sieg auf ihn aufmerksam gemacht, wäre wohl vielen die an der Rumpfunterseite seines Modelles montierte 'Sägezahn-Rutschbremse' verborgen geblieben. Das bekannte Modell von Bannister zeigte klare und saubere aerodynamische Linienführung.

Genauere Aussagen zu den Modellen wie insbesondere auch zu den verwendeten Flügelprofilen werden erst dann möglich sein, wenn wir die von den Amerikanern in Aussicht gestellte Modellstatistik verfügbar haben.

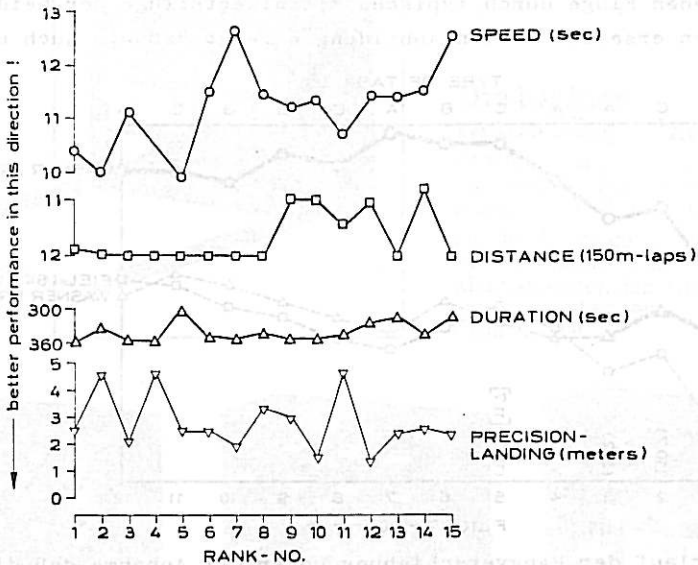
Zusammenfassung und Ausblick...

Als im Verlaufe des abendlichen Festbanketts u.a. die erfolgreichsten Teilnehmer nochmals geehrt wurden, da dürfte mit dem Ergebnis dieser WM für viele wohl der Anfang für eine Neubesinnung auf das gesetzt worden sein, was bei der heute allgemein schon sehr hohen Flugmodell-Leistungsdichte - verschärft durch ein zum Teil unsinniges Reglement - für die Entscheidung im F3B-Wettbewerb das Wesentliche ist: die Mannschaftsarbeit. Bloß von ihrem Äußeren her waren ja wenigstens die Flugmodelle des vorderen Feldes kaum vernünftig nach 'gut' und 'besser' einzustufen. Es wurde auch offensichtlich, daß den Siegern nicht nur die (vermeintlich) besten Modelle zur Verfügung standen: Weltmeister Holley brillierte mit Normalität; die (fast) ganz normalen (weil auch für viele bereits bekannten) Modelle der Deutschen fielen ebensowenig spektakulär auf, wie etwa diejenigen der Engländer oder der Südafrikaner, die mit bekannten und praktisch denselben Modelltypen, wie schon zwei Jahre zuvor in Belgien, gekommen waren. Eine andere Mannschaft, wie etwa jene der Schweiz war mit allseits bestaunten Modellen angetreten, und entgegen die Erwartung aller beinahe unter "ferner liefen" gelangt! Zum Glück war es nicht allzuschwer, schon im Wettbewerb die wahrscheinlichen Schwächen dafür auszuloten: Vermutlich grobe infrastrukturelle Mängel im Bereich Management/Piloten verhinderten, daß die sehr wahrscheinlich hervorragende Leistungsfähigkeit des von dieser Mannschaft eingesetzten Fluggerätes im Wettkampf wirksam ausgespielt werden konnte. Aber vor fehlerhafter Zusammenarbeit im Team blieb ja auch keine andere Mannschaft verschont. Diejenigen allerdings, welche aus ihren Fehlern zu lernen bereit und imstande waren, konnten sich jedenfalls prinzipiell die weitaus größeren Erfolgchancen sichern. Daß überdies - vom Reglement her betrachtet - leistungsstärkere Teilnehmer schon von vorneherein (kalifornisch wetterbedingt) mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre wahre Leistung im Wertungsergebnis nicht in dem Ausmaß wie die Leistungsschwächeren reproduzieren konnten, dafür sorgte zusätzlich auch diesmal noch die 12-Strecken-Leistungsbegrenzung. Es bleibt nur zu hoffen, daß dem Unsinn dieser Reglementbestimmung nach nunmehr vierjähriger internationaler 'Erprobungspraxis' bald einmal der offizielle Garaus bereitet wird. Oder was sollte man sonst meinen, wenn - wie für den Fall dieser WM - 82% der angetretenen Piloten (die insgesamt 51% aller absolvierten Streckenflüge mit einem 12er-MAX beschlossen) jeder Möglichkeit einer korrekten Leistungsdarstellung beraubt werden? Wenn der Streckenflug nur mehr sehr beschränkt hilft, sich leistungsmäßig voneinander abzusetzen, ja, wenn er jetzt gar

schon für einen Großteil der Bewerber zum 'Selektionsleerlauf' abzugleiten beginnt, dann ist es höchste Zeit zum radikalen und folgenreichen Überdenken dieser Bestimmung!

Wiesehr durch das falsche Streckenflugreglement der Geschwindigkeitsflug aufgewertet wurde, zeigt sich beispielsweise im Bereich der vorderen Ränge fast 'lupenrein'. Da in diesem Rängebereich auch der Dauerflug fast immer mit einem Beinahe-MAX zu enden pflegte, konnte man selbst bei dieser Disziplin von einem Nahezu-Leerlauf sprechen. Was als wirksamstes Qualifikationskriterium blieb, war also die Geschwindigkeitsflug-Disziplin (siehe Abb. 5). Ich erwähne dies deshalb, weil

Abb. 5 Disziplinspezifische Mittelwertleistungen für die ersten 15 Ränge in der Einzelwertung



ich aufzeigen möchte, wo auch noch für die kommende Weltmeisterschaft (voraussichtlich in YORK/England) die entscheidende Disziplin liegen könnte. Wird das 12-Strecken-Limit bis dahin gestrichen, verliert der Geschwindigkeitsflug (relativ) an Bedeutung zugunsten des Streckenfluges. Kann man sich bis dahin jedoch immer noch nicht zur Streichung dieser Bestimmung durchringen, wird die Geschwindigkeitsflug-Disziplin weiter an Bedeutung gewinnen.

Hat das Abschneiden unserer Nationalmannschaft den Erwartungen entsprochen, die zum Beispiel ich mir als Mannschaftsführer gemacht hatte? Aufgrund unserer Vorarlberger Trainingsergebnisse glaubte ich, zwei unserer Piloten unter den ersten 15, einen davon vielleicht sogar unter den ersten zehn Rängen finden zu können. Den Dritten vermutete ich irgendwo im Mittelfeld. In der Mannschaftswertung schätzte ich uns auf

einen Platz im letzten Viertel der ersten Rängehälfte ein. In Wirklichkeit kam es anders, leider! Für uns alle höchst erfreulich gelang es zwar Karl jr, sich auf dem ausgezeichneten 9. Rang zu plazieren, aber so sehr wir auf Karl stolz sein können, so wenig diskutabel freilich sind die übrigen Ränge wie jener der Mannschaftswertung auch. Wären unserer Mannschaft schwerwiegende Abnormitäten im Wettbewerb erspart geblieben, ja, hätten wir - mit anderen Worten - auch für uns den Geschwindigkeitsflug als bedeutendstes Qualifikationskriterium betrachten können, würden wir ja in der Tat besser abgeschnitten haben. Ich habe mir die Mühe gemacht nachzusehen, was passiert wäre, wenn wir unsere vier verlorengegangenen Flüge durch typische Mittelwertsflüge der beiden betroffenen Piloten ersetzen würden. Abbildung 6 zeigt, daß wir auch unter sol-

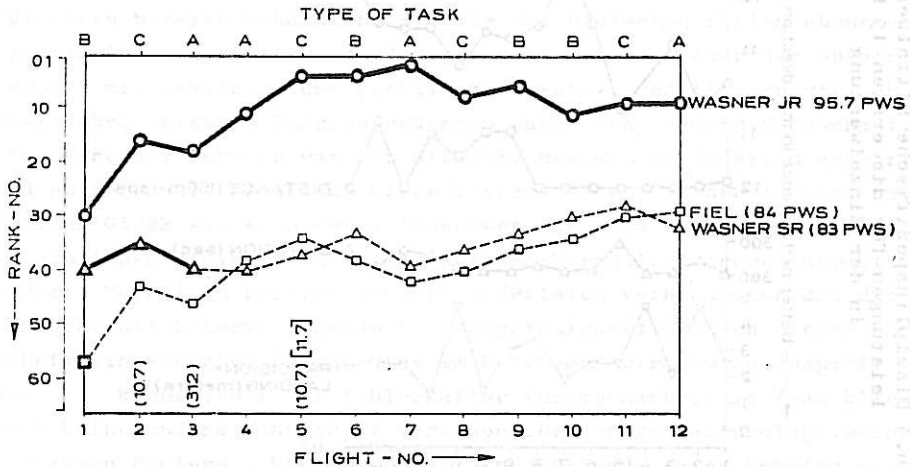


Abb. 6 Verlauf der Rangverschiebung unter der Annahme, daß die vier Ausfallflüge unserer Mannschaft durch typische Mittelwertsflüge der beiden betroffenen Piloten ersetzt werden könnten.

Dick ausgezogen: tatsächlicher Verlauf; strichliert: angenommener Verlauf. In runder Klammer die für Fiel eingesetzten Werte, in eckiger Klammer die für Wasner sr eingesetzte Wert.

chen Annahmen nicht wesentlich besser abgeschnitten haben würden. Fiel wäre auf Rang 29 vor Wasner sr auf Rang 32 gekommen. In der Mannschaftswertung wären wir um vier Plätze auf Rang 8 nach vor gerutscht. Immerhin können wir heute im Nachhinein befriedigt feststellen, daß wir wenigstens das im Vorarlberger Nationalmannschaftstraining herauskristallisierte gute (Geschwindigkeits-)Leistungsbild dann im Wettkampf selbst mit nur unwesentlichen Verzerrungen reproduzieren konnten:

NM-Training Hohenems/Koblach: $\Sigma 109$ $\bar{x} = 11,2$ ($1,7 \pm 15\%$)

Weltmeisterschaft Sacramento: $\Sigma 9$ $\bar{x} = 11,8$ ($1,7 \pm 14\%$)

raaco

DIE LÖSUNG FÜR IHRE KLEIN- UND KLEINSTTEILE



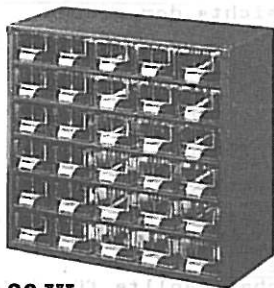
Der raaco -Koffer

Um mehr Modelle kennenzulernen, fordern Sie bitte unseren KATALOG an!

Die kleinen raaco Magazine 150.

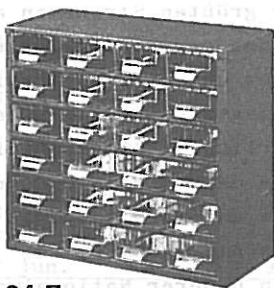
Drei Magazin-Typen mit einheitlichen Außenmaßen:
H 285 B 307 T 146 mm.

Für die Werkbank, an der Wand oder als Einsatz im raaco Montagekoffer, damit auch unterwegs alles seine Ordnung hat.



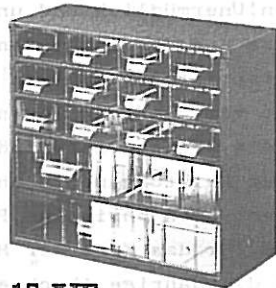
30 W

30 Schubladen Typ W.
Durch Trennwände bis zu
90 Fächer.



24 A

24 Schubladen Typ A.
Durch Trennwände bis zu
72 Fächer.



15 AJF

12 Schubladen Typ A
2 Schubladen Größe J
1 Schublade Typ F.
Durch Trennwände bis zu
56 Fächer.

Erhältlich im Fachhandel und natürlich bei

MODELLBAU KIRCHERT

1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63

Demzufolge nimmt sich unsere WM-Geschwindigkeitsleistung auch gegenüber den entsprechenden Leistungen der Spitzenmannschaften nicht schlecht aus:

	\bar{x}	s	<u>Hinweis:</u>
1. Deutschland	10,5	(1,5 $\hat{=}$ 14% \bar{x})	\bar{x} ist das Stichprobenmittel
2. U S A	11,1	(2,3 $\hat{=}$ 20% \bar{x})	Σ ist die Summe der im Stich=
3. Südafrika	11,6	(0,8 $\hat{=}$ 7% \bar{x})	probenmittelwert verarbeiteten Flüge.
4. Italien	12,0	(1,0 $\hat{=}$ 8% \bar{x})	s ist die zu \bar{x} gehörige
5. Australien	13,0	(2,6 $\hat{=}$ 20% \bar{x})	Standardabweichung.
6. Schweiz	11,6	(3,3 $\hat{=}$ 28% \bar{x})	
7. England	11,3	(1,7 $\hat{=}$ 15% \bar{x})	

Diejenigen, welche sich bei der kommenden WM in den Spitzenregionen des Rängefeldes finden wollen, sollten sich (wenn's sonst überall 'stimmt') als beste Grundlage dafür beim Geschwindigkeitsflugtraining auf einen Mittelwert von (möglichst) zwischen 9,5 und 10,0 Sekunden, jedenfalls aber auf einen solchen deutlich unter 11,0 hinarbeiten. Ein solcher Mittelwert sollte dabei jeweils aus einer Serie von mindestens 18 Flügen (je sechs pro Pilot!) stammen und beim Abfliegen von zehn solcher 18er-Serien rund siebenmal erreicht werden können.

Voraussetzung für all das bleibt natürlich nicht zuletzt eine gute Helfermannschaft (auch schon für's Training!!). Diesbezüglich sei unseren beiden Hochstarthelfern Erich und Franz allerhöchster Dank ausgesprochen! Unermüdlich und unter größten Strapazen angesichts der großen Hitze und der sengenden Sonne verrichteten sie bei der WM ihre (Amateursprintern zuweilen nicht unähnliche) Arbeit. Viele Hochstartprobleme verschafften ihnen 'Zusatzsprints', die letztlich immer sehr bis an die Grenzen ihrer körperlichen Belastbarkeit gingen. Hut ab vor Eurer Leistung und nochmals danke, Erich und Franz! Dank gilt auch unseren Damen Christine, Paula und Anneliese, die sich stets in irgendeiner Form für das Wohl der Mannschaft kümmerten.

Das diesjährige Abschneiden unserer Nationalmannschaft sollte für jeden der Beteiligten wie selbstverständlich auch für die Leser dieses Berichtes lehrreich sein. Wenn wir hier - einmal vorausschauend auf die nächste Nationalmannschaft - das übrige F3B-Leistungspotential unseres Landes in Rechnung stellen, dann sollte der Ausgang dieser WM für die zahlreichen Anwärter des kommenden Teams Anlaß sein, über die mannigfaltigen Ursachen und Möglichkeiten für das Versagen im F3B-Wettbewerb sowie über das Wertungsgewicht der einzelnen Leistungsdisziplinen sehr gründlich und schon lange im Vorhinein nachzudenken. Je früher dies erfolgt, desto schneller lassen sich gegebenenfalls die für das kommende

FJB-'Weltereignis' entscheidenden Weichen stellen.

Für die gesamte organisatorische Vorbereitung dieser Weltmeisterschaft gilt unser besonderer Dank auch unserer fleißigen Aero-Club-Sekretärin, Frau Maria KLUC! Nicht zuletzt sei auch noch hervorgehoben, daß sich bei der Reisevorbereitung der rechtzeitige Zusammenschluß mit der schweizerischen Nationalmannschaft hervorragend bewährt hat. Außerordentlicher Dank gilt in diesem Zusammenhang dem Schweizer Mannschaftsführer Hans-Ruedi Schläpfer, dem die ausgezeichnete Organisation der Flugreise zuzuschreiben war.

Die im Anhang befindlichen Bilder und Tafeln vermitteln einen Überblick zur Häufigkeitsverteilung aller offiziell gewerteten Weltmeisterschaftsleistungen im Dauer-, Strecken- und Geschwindigkeitsflug samt den zugehörigen (arithmetischen) Mittelwerten und Streuungen. Zudem gibt es noch Ranglisten für das Gesamtklassement in der Einzel- und Mannschaftswertung.

Die Ergebnisse:

Einzelwertung - 66 Teilnehmer

1. Holley	USA	1000 Punkte
2. Bannister	GB	993 "
3. Schaeffer	Germ	992 "
4. Decker	Germ	991 "
5. Vauth	Germ	971 "
6. Keil	SAF	965 "
7. Edberg	USA	963 "
8. Givone	Ital	960 "
9. Wasner jun.	A	957 "
10. Learmont	Ausl	948 "
37. Wasner sen.	A	764 "
55. Fiel	A	630 "

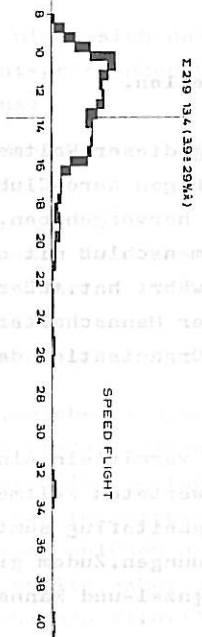
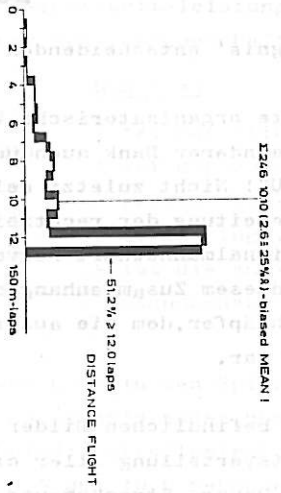
Mannschaftswertung - 22 Klassierungen

1. Deutschland	1000 Punkte
2. USA	971 "
3. SAF	956 "
4. Italien	920 "
5. AUSL	918 "
12. Österreich	796 "

Bildbericht nächste Seite

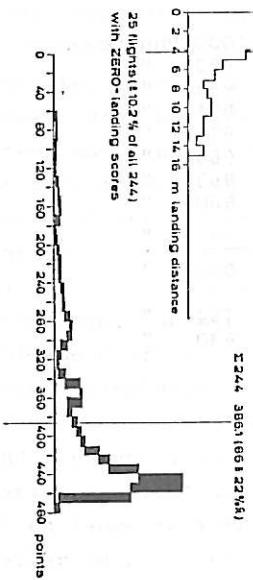
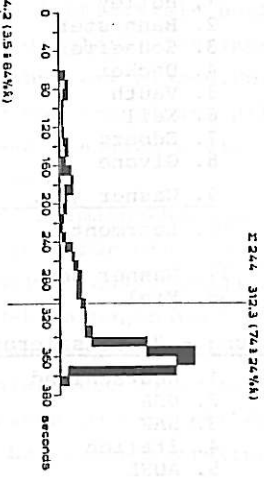
1st FAI-F3B WORLD CHAMPIONSHIP SACRAMENTO/USA 181

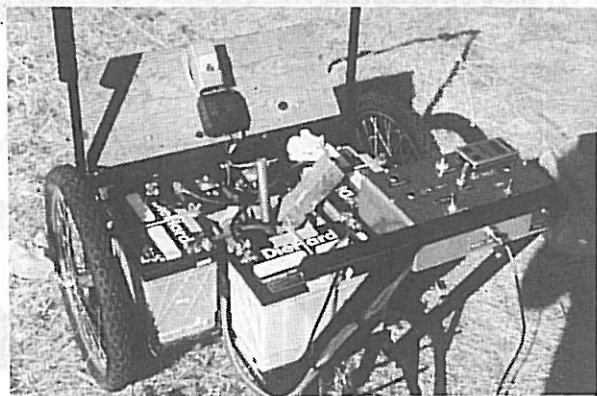
30



1st FAI-F3B WORLD CHAMPIONSHIP SACRAMENTO/USA 181

1219 42 (35.84%)





1



2



3



4

BILDBERICHT DER F3 B - WM

Bild 1 Das kanadische "POWER PACK"

Bild 2 Der neue Weltmeister, Dwight HOLLEY mit seinem Modell

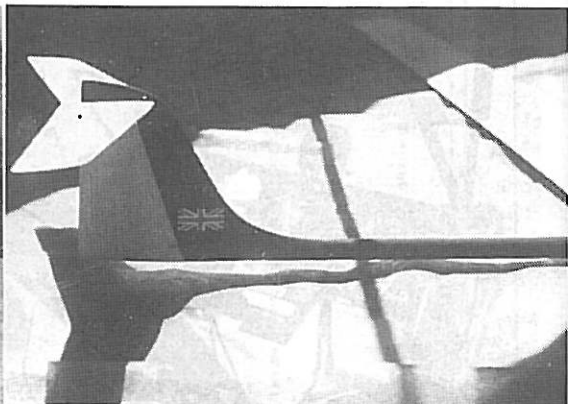
Bild 3 Weltmeister Holley's Modell von vorne gesehen

Bild 4 BANNISTER - England, mit seinem sehr erfolgreichen "ALGEBRA"





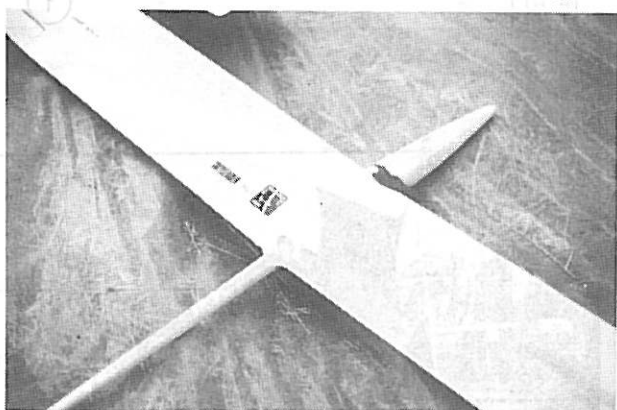
5



7



6



8

8

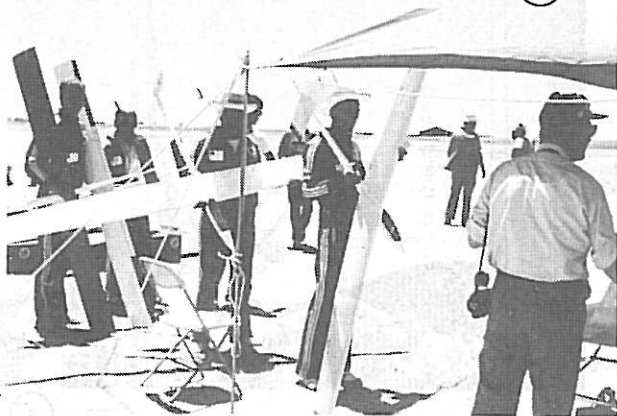
Bild 5 BINKERT, Schweiz, mit seinem "SPARTAKUS"

Bild 6 Beinahe-Weltmeister VAUTH, Deutschland, mit seinem Modell

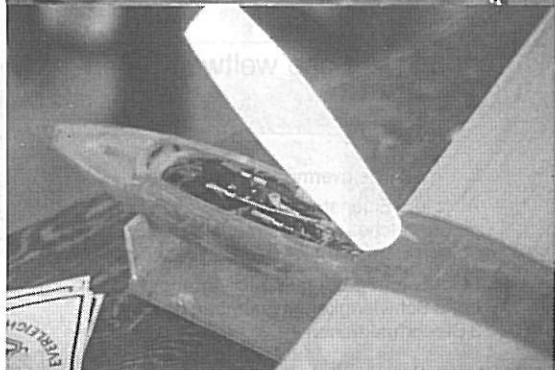
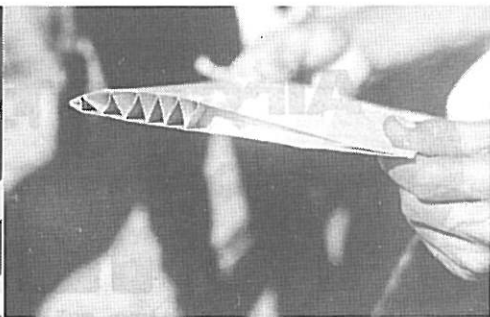
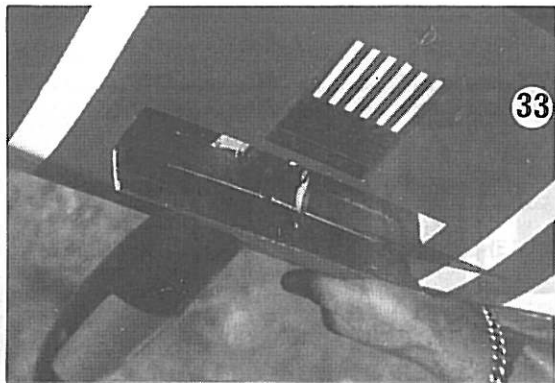
Bild 7 Leitwerksdetail des "Algebra" von Bannister

Bild 8 Detail einer südafrikanischen Maschine, typisch für die widerstandsarme Linienführung eines F3 B-Modells

Bild 9 Die österreichische Mannschaft vor der Modellabnahme



9



- 14 Bild 12 Blake's Luftbremse
Bild 13 Die Kabinenklappen-Luftbremse eines englischen Modells - eine vielverwendete Abstiegshilfe
Bild 14 Soll auch wirken, die Rutschbremse des neuen Weltmeisters
Bild 15 Tragflügelanschlüsse eines südafrikanischen Modells
Bild 16 Kuriosum am Rande: Tragflügelschnitt eines peruanischen 2 m-Seglers, der zur Gänze aus Papier und Karton aufgebaut war.
15 Bild 17 Der Amerikaner BLAKE mit seinem Leistungsmodell

Aircom Flugtechnik

TURBOPLAN®

Der TURBOPLAN ist ein Ringtragflächen-Fluggerät mit den Eigenschaften eines Helikopters, bei weit geringerem techn. Aufwand und höherer Wirtschaftlichkeit.

Er ist eine rein österreichische Erfindung, welche weltweit patentiert ist.

EIGENSCHAFTEN

- Optimales, senkrechtcs Starten und Landen
- Minimale Bauzeit
- Einfache Technologie
- Geringer Wartungsaufwand
- Niedrige Bausatz- u. Ersatzteilkosten
- Extremes Steigvermögen (vertikal)
- Absolute Eigenstabilität - Fluggerät, welches nicht permanent gesteuert werden muß - z. B.: Schwebeflug
- Leicht steuerbar - selbst für Anfänger ohne Schwierigkeiten erlernbar, da nur 3 Steuerfunktionen

Auf Grund dieser Eigenschaften ist der TURBOPLAN die Alternative in der Fliegerei.

Mehr Spaß am Fliegen

NEU!

ACM 61 Motoren 10 ccm
1,9 PS (1,4 KW)

Der österreichische Motor
zum sensationellen Preis

NEU!

Damit Sie endlich wissen,
was Ihr Motor wirklich kann.

„Protacho“
Der Drehzahlmesser

Fragen Sie bei Ihrem Fachhändler!

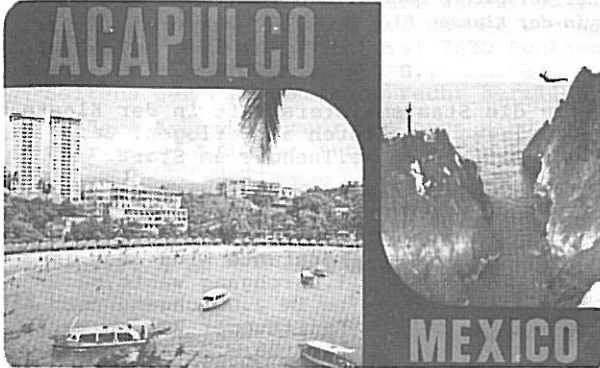
Aircom Flugtechnik

**Walfischgasse 14
A-1010 Wien, Austria**

HANNO PRETTNER ist wieder Weltmeister!



TEAMNEULING KOWARZ, SALZBURG, ZWEITBESTER ÖSTERREICHER



Zum zweitenmal holte er sich im mexikanischen Nobelbad Acapulco den Weltmeistertitel in der FAI-Kunstflugklasse F3 A. Er errang diesen ausgezeichneten Erfolg mit seinem Modell "Magic". Er gewann den Titel vor dem Amerikaner Dave Brown und dem Titelverteidiger Wolfgang Matt aus Liechtenstein.

Überraschend belegte Österreichs Team-Neuling, der Salzburger Hermann Kowarz, den 17. Rang, noch vor dem Tiroler Dr. Dieter Fritze, der sich an 22. Stelle platzierte. Überraschend deshalb, weil Kowarz erst beim Internationalen Igo Etrich-Wettbewerb, im August in die Nationalmannschaft berufen wurde.

Unter 24 Nationen sicherte sich unsere Nationalmannschaft den 4. Rang. Sie verfehlte um nur 60 Punkte die Bronzemedaille.

Zu dieser großartigen Leistung unserer Mannschaft gratulieren wir allen recht herzlich, voran unseren Wieder-Weltmeister Hanno Prettner.

Ein ausführlicher Bericht folgt in nächster prop.



Das Bild zeigt die österreichische Nationalmannschaft kurz vor ihrer Abfahrt mit dem Aero Club-Bus nach Paris, von wo der Abflug nach Acapulco erfolgte.

Der Landessportreferent aus Salzburg, Regierungsrat Georg Kopp - ganz links, und Landessektionsleiter Hans Niederwimmer - ganz rechts, verabschiedeten die Nationalmannschaft in Salzburg.



STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1981

Hier der verspätete Bericht von den Staatsmeisterschaften in der Klasse F3 F in Kärnten von

Erich Hoffelner

Am 27. und 28. Juni 1981 wurde die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3 F (RC-Hangflug) auf der Gerlitze in Kärnten ausgeflogen. Bei herrlichem Wetter waren 57 qualifizierte Teilnehmer am Start.

Im 1. Durchgang setzte sich der Konstrukteur der "Wispher", Karl Masopust, an die Spitze, gefolgt von Heimo Fleischhacker und Lenz Gregori. Der konstante Wind, der im 1. Durchgang wehte, machte im 2. Durchgang nach Startnummer 20 den Wettbewerbern einen Strich durch die Rechnung und drehte um 90°, sodaß es für die restlichen Teilnehmer unmöglich wurde, gute Zeiten zu fliegen. Werner Mayr, der noch Windglück hatte, legte eine Superzeit vor, die dann auch den "1000 er" erbrachte. Ansonsten endete die Reihung wie im 1. Lauf.



Die Sieger von links nach rechts:
3. Karl Masopust, 1. Werner Mayr, 2. Andreas Meissl

Am Sonntag, wieder bei herrlichem Wind und Wetter, wurde dann ein sehr spannender 3. Durchgang ausgeflogen und es ergab sich folgende Endwertung:

1. und Staatsmeister Werner Mayr, SMBC Andritz mit 1914 Punkten,
2. Andreas Meissl, Vereinslos, mit 1907 und
3. Karl Masopust, FMBC-Vienna, mit 1843 Pkten.

Die offizielle Ergebnisliste wurde bereits im prop 4/81 abgedruckt.

Diese Veranstaltung wurde vom ASKÖ-Villach durch Renate Hoffelner ausgezeichnet organisiert. Danke dem Wettbewerbsleiter Sitter und allen anderen Funktionären für ihren Einsatz.



Der Kärntner Modellflug-Chef, Ing. Richard Gradischnig, bedankt sich bei Renate Hoffelner für die vorbildliche Organisation dieser Staatsmeisterschaften

1. ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT KLASSE F3 B

Am 3./4. Oktober 1981 fand in Wiener Neustadt die 1. STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse F3 B statt. Die vom MFC-Wiener Neustadt organisierte Veranstaltung stand unter der Leitung des F3 B-Fachreferenten Fridolin Fritz.

Der junge Vorarlberger, Karl Wasner jun. bestätigte seine Platzierung als bester Österreicher bei der F3 B - Weltmeisterschaft und wurde in Wiener Neustadt mit total 7820 Punkten 1. ÖSTERREICHISCHER STAATSMEISTER in der Klasse F3 B.

Seitens der Bundessektion recht herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung !

In der nächsten Nummer von prop wird Fachreferent Fridolin Fritz ausführlich von dieser interessanten Veranstaltung berichten.

OFFIZIELLE ERGEBNISSE DER 1. ÖSTERREICHISCHEN STAATSMEISTERSCHAFT - F3 B

PLATZ	NAME	VEREIN	RUNDE 1			RUNDE 2			RUNDE 3			TOTAL	REL%
			A1	B1	C1	A2	B2	C2	A3	B3	C3		
1.	WASNER Karl Jun	MSFC Rheintal	978	674	988	778	1000	941	773	688	1000	7820	1000
2.	FRASCH Franz	ASV Puch	920	632	842	878	892	1000	926	750	901	7741	990
3.	HABE Wolfgang	KSV-VEV	957	421	899	937	973	836	563	875	905	7366	942
4.	HEISSL Andreas	Team Wing	987	375	1000	898	811	844	511	763	908	7097	908
5.	HAYR Johannes	SMBC Andritz	1000	526	----	898	973	830	972	1000	757	6956	890
6.	HOFFMANN Peter	Team Wing	917	474	812	913	811	845	651	563	927	6913	884
7.	MAYR Bernhard	SMBC Kirchdorf	965	368	833	636	968	530	884	633	856	6673	853
8.	WASNER Karl sen	MSFC Rheintal	557	263	863	895	800	995	489	688	970	6520	834
9.	LERCHER Erich	MSFC Rheintal	978	365	797	730	649	807	522	908	683	6439	823
10.	MASOPUST Karl	FMBC Vienna	689	316	729	845	811	688	782	750	828	6438	823
11.	THALLINGER Wolfgang	SMBC Kirchdorf	985	1000	907	752	----	653	928	379	750	6354	813
12.	LANG Franz	MFC Wr. Neustadt	754	263	735	601	649	917	965	533	802	6219	795
13.	GUMPERT Bodo	SMBC Andritz	883	446	813	610	----	793	910	750	692	5899	754
14.	SCHULLER Alfred	FMC Müzzuschlag	922	632	660	623	724	----	902	750	665	5878	752
15.	FIEL Walter	MFC Wr. Neustadt	843	263	832	654	697	654	600	500	726	5769	738
16.	DENE Michael	SMBC Andritz	765	425	725	704	497	590	648	533	812	5699	729
17.	MAYR Werner	SMBC Andritz	548	421	888	889	703	----	714	563	878	5604	717

/.

**MODELLBAUKASTEN**

SONDERPREIS für BYRON-MODELLE "F-16" und "MIG 15"

BYROJET - TURBINE für Motoren von 10 - 13,5 cm³

Fernsteuerung:

Vario - prop - exzellent T 30/14 FM

M. LUTHWIG

LINZ-NEUE HEIMAT NEUBAUZEILE 53

TELEFON 0732/82 13 42

18.	VCELOUCH Gerhard	KSV-VEV	961	368	570	294	681	565	974	500	681	5594	715
19.	HOPREITER Klaus	UNION Eisenerz	491	526	678	664	405	637	546	875	695	5517	705
20.	OFNER Edmund	MFC Wr.Neustadt	926	463	733	704	373	605	526	646	536	5512	705
21.	MAGUNA Günther	MFC Weikersdorf	778	421	798	459	524	608	590	563	748	5489	702
22.	PRIBYL Richard	MBC Vogelweide	----	----	697	682	568	767	978	625	751	5068	648
23.	DOPLER Günther	MFC Wr.Neustadt	439	453	737	669	568	850	690	625	----	5031	643
24.	MATUSCHKA Willi	MFC Wr.Neustadt	283	684	691	558	649	----	939	433	709	4946	632
25.	STIEHLER Horst	FMBC Vienna	726	105	522	586	665	----	965	688	682	4939	632
26.	NIEDERHOFER Gerhard	UNION Eisenerz	474	368	680	911	486	738	192	250	719	4818	616
27.	STURM Peter	Team Wing	946	263	438	268	----	----	1000	500	733	4148	530
28.	MEISSL Thomas	Team Wing	978	421	988	756	730	----	----	----	----	3873	495
29.	JURSA Martin	Team Wing	839	368	986	1000	568	----	----	----	----	3761	481
30.	KOSEL Raimund	MFC Wr.Neustadt	935	316	653	861	649	----	----	----	----	3414	437
31.	WACHTLER Oswald	FMBC Vienna	989	316	----	458	----	----	967	500	----	3230	413
32.	STEINER Gerhard	FMCC Mürrzuschnig	537	474	----	449	649	----	----	----	----	2109	270

A1 1000±360 Sek plus 100 Lpkte.
 B1 1000±2850m, das sind 19,0 laps
 C1 1000±10,73 Sek

A2 1000±359 Sek plus 100 Lpkte.
 B2 1000±1850m, das sind 12,3 laps
 C2 1000±10,87 Sek

A3 1000±358 Sek plus 100 Lpkte.
 B3 1000±2400m, das sind 16,0 laps
 C3 1000±10,34 Sek

Wiener Neustadt, 19811004

Für die Richtigkeit: Der Wettbewerbsleiter Fridolin FRITZ
 F3H-Fachreferent im ÖAcC

HELFE MECHANIK

JUNIOR – BOX 1000 BOX 2000 AUTO – START 500

HELFE – HELI – TRAINER JUNIOR und SENIOR

ZUBEHÖR FÜR ALLE STARTBOXEN

Generalvertretung für Österreich
 und Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ MODELLBAU
 Ges.m.b.H.

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

STEINEL Glue Fix 2000

Elektronische Heißklebepistole

Automatische Einstellung der Heizleistung auf die benötigte Energiemenge nach einem für Heißpistolen neuen Prinzip (Thermistor)
Störungssicher und wartungsfrei!



ANWENDUNGSBEISPIELE:

Abdichten von Fugen,
Rissen an sanitären Einrichtungen
und Fahrzeugen aller Art.

Reparieren von Tischen,
Stühlen, Bilderrahmen, Schuhen
Taschen, Textilien.

Verkleben von Viertelstäben,
Leisten, Spiegelgläsern,
Verklotzungen, Profilen, Fliesen,
Haken, Tür- und Wandverkleidungen.

Mit Schmelzkleber arbeiten:
Modell- und Messebauer, Glaserein,
Spiegelfabriken, Elektroindustrie,
Buchbindereien, Möbelindustrie.

Ausführliche Information anfordern bei

S. SCHÖSWENDER WERKE
GESELLSCHAFT MBH

A 5021 SALZBURG, Postfach 109, Gnigler Straße 46, Telefon 06222/78668, Telex: 6-33919 schoe a

Lieferung nur über den Fachhandel



ARNOLD GRABNER

Zum erstenmal machte der junge ÖGB-Bezirkssekretär von sich reden, als er bei der letzten Freiflug - WM in Wiener Neustadt 1973 seine ganze Kraft für die reibungslose Durchführung der Veranstaltung einsetzte. Er stellte uns nicht nur seine ganzen Büroräume zur Verfügung, sondern hat auch viele seiner Freunde und auch seine Familienmitglieder für uns "eingesetzt". Ihn begeisterten stets die Aktivitäten der Modellflieger und er war und ist in den folgenden Jahren in seiner Funktion als amtsführender Stadtrat für den Sport, ein steter Freund und Helfer für die Modellflieger.

Seine eigene Aktivität auf vielen Gebieten der Politik und des öffentlichen Lebens führte dazu, daß er im Oktober dieses Jahres als ganz Junger in den NATIONALRAT einzog und dort als ABGEORDNETER angelobt wurde.

Wir gratulieren dem neuen ABGEORDNETEN recht herzlich zu seiner neuen Aufgabe und wünschen ihm auch dort recht viel Erfolg.

Nationalrat GRABNER war es, der neuerlich die Durchführung der Freiflug WM 1983 vorschlug, und wir Modellflieger sind überzeugt, daß er seinen ganzen Einfluß einsetzen wird, damit wie bisher "DIE ALLZEIT GETREUE" Stadt Wiener Neustadt den Modellfliegern aus aller Welt eine gute Wettbewerbs-Heimstätte sein wird.

Nochmals alles Gute dem neuen ABGEORDNETEN ARNOLD GRABNER .

HOHE STAATLICHE AUSZEICHNUNG FÜR EINEN FREUND DER FLUGSPORTLER



Der Herr Bundespräsident, Dr. Kirchschläger, verlieh dem
Ministerialrat im Verkehrsministerium

DKFM, DR. KARL EHRENFELDNER

**DAS GROSSE EHRENZEICHEN FÜR VERDIENSTE
UM DIE REPUBLIK ÖSTERREICH.**

Ministerialrat Dr. Ehrenfeldner (auf dem Bild im Gespräch mit dem Landes-sektionsleiter von Tirol, Josef Selg) ist vielen Funktionären des Flug-sportes als guter Freund der "großen und

kleinen Flieger bekannt. Er ist immer wieder ein gerne gesehener Gast bei vielen Modellflugveranstaltungen und er hat auch niemals aus seinem Wohlwollen den Modellfliegern gegenüber ein Hehl gemacht.

Wir Modellflieger gratulieren zu dieser hohen Auszeichnung recht herzlich und hoffen, Ministerialrat Dr. Ehrenfeldner noch lange zu unserem guten Freund zählen zu dürfen !

oooooooooooooooooooooooooooo

GUNDERT Sportmodelle

RENNBOOTE

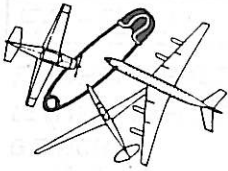
für Elektro- und Verbrennungs-
motoren von 1,8 bis 15 ccm

Standard-, Spezial- und Professional-Antriebsanlagen,
Ruderanlagen, Kombi-Flex-Krümmen, Schalldämpfer,
Elastic-Motorträger für 1,8 bis 15 ccm Boote, Schiffsschrauben, Spinner, Siliconschläuche bis 22 mm Innendurchmesser, Spezial-Lote, Antennen für Empfänger, Sender-Jacket

Generalvertretung für Österreich
und Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ MODELLBAU
Ges.m.b.H.

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



41 technik

Freiflug-Fachreferent, Ing. Ernst Reitterer stellt heute das F1 A - Siegermodell beim Kolibripokal 1981 vor.

Peter Schröder von der MFJ-München erbrachte eine außergewöhnliche Leistung, nicht nur weil er 6 mal und einmal 129 Sekunden erzielte, sondern weil er mit dem äußerst kleinen Flugplatz in der Koppel am besten zurecht kam. Er hatte weder ein Modell verloren noch beschädigt. Lediglich einmal landete sein Modell auf einem Baum, das er erst nach Durchgangsende unversehrt bergen konnte. Übrigens hält er nicht viel vom Kreisschlepp oder Schleuderstart und konnte sich trotzdem unter den 33 Startern aus 3 Nationen unangefochten an die Spitze setzen!

Nun zu seinem Modell: Es ist in herkömmlicher Rippen - Holmbauweise erstellt und mit Vlies bestannt. Mit einer Spannweite von 2210 mm war es eher für schwachwindige Wetterlagen konzipiert worden, doch konnte der herrschende, böige SO-Wind ab dem 5. Durchgang dem Modell nichts anhaben.

Das Tragflügelprofil stammt aus der hervorragenden Benedek-Familie. Am Rumpf fällt die lange Rumpfnase mit größerer Seitenfläche in etwas eigenwilliger Form auf.

Der Leitwerksträger besteht aus einem GFK-Rohr kleinerer Dimension (10/7 mm ϕ). Mit etwa 6 dm² Leitwerksfläche ist das Höhenleitwerk reichlich dimensioniert, dabei ist der Leitwerkshebelarm nur unwesentlich kürzer gehalten als üblich.

Weitere Details sind der nebenstehenden Übersichtszeichnung zu entnehmen.

Kontaktadresse: Peter Schröder, Jean Paul Richter Straße 13
D 8000 München 70 BRD

oooooooooooooooooooooooooooo

Das siegesgewohnte Team im Mannschaftsrennen, Fischer - Straniak, ÖMV-MFC-Salzburg hat eine neue österreichische Bestzeit im Fesselflug-Mannschaftsrennen - Klasse F2 C aufgestellt. Sie flogen die 100 Runden, das sind 10 km, in 3'32".

Da diese Zeit aber nicht um 2% über dem bestehenden Rekord ihrer Vereinskameraden, Nitsche-Kühnegger, liegt, kann diese gute Zeit nicht als österreichischer neuer Rekord gewertet werden.

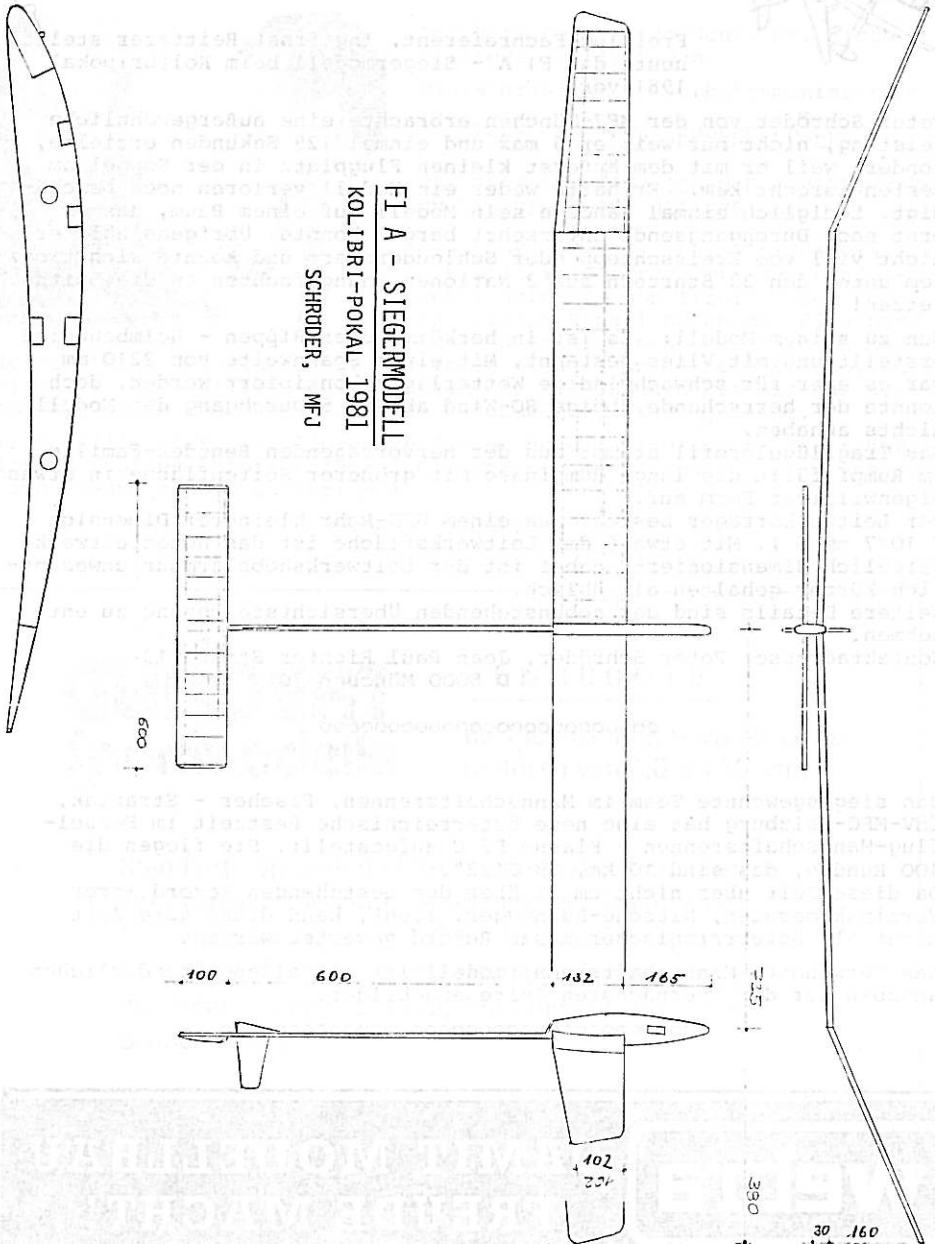
Das verwendete Mannschaftsrennermodell ist mit allen erforderlichen Angaben auf der übernächsten Seite abgebildet.

oooooooooooooooooooooooooooooooooooo

webra

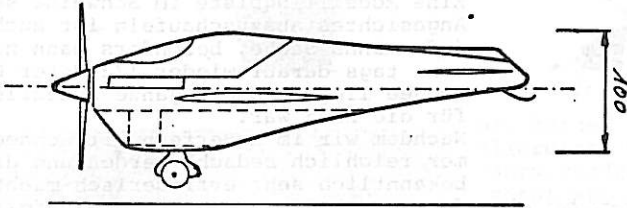
**DAMIT MODELLBAU
FREUDE MACHT!**

Fl A - SIEGERMODELL
KOLIBRI-POKAL 1981
SCHRÖDER, MFJ



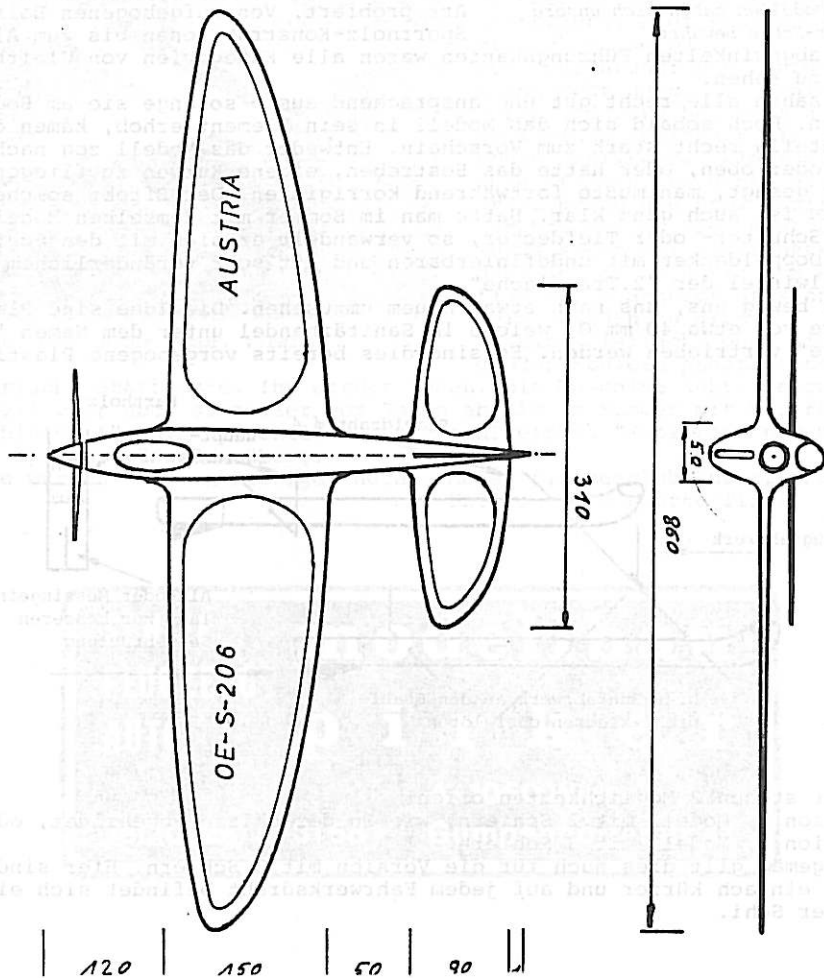
FAI-TEAM-RACER-FISCHER-STRANIAK MFC SALZBURG

FLÄCHENINHALT	10,00 dm ²	MOTOR CIPOLLA	2,5 cm ³
LEITWERKINHALT	2,00 dm ²	PROPELLER JENSEN	5
GEWICHT	410,00 GRAMM	TANKINHALT	6,7 cm ³
NEUE ÖSTERREICHISCHE BESTZEIT	3,32	MINUTEN FÜR 10 KM	
KONSTRUIERT VON JOSEF FISCHER		GEZEICHNET AM 27.7.81	

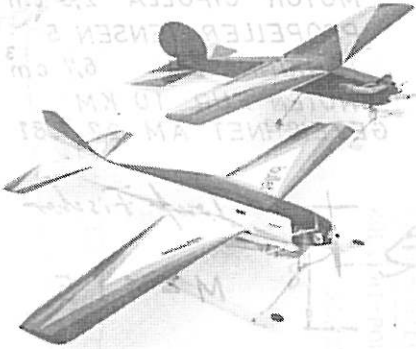


Josef Fischer

M = 1 : 5



Gerhard Koch, Reutte in Tirol

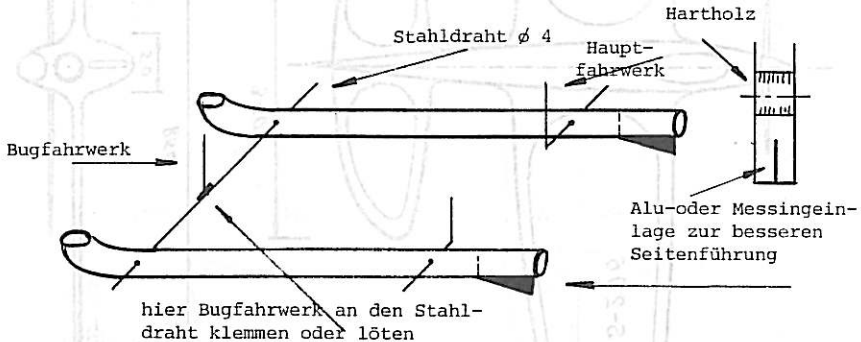


Ob Hoch- oder Tiefdecker, bei allen Modellen haben sich unsere Rohr-Schis bewährt.

mit abgewinkelten Führungskanten waren alle Kategorien von Gleitbehelfen zu sehen.

Sie sahen alle recht gut und ansprechend aus - solange sie am Boden waren. Doch sobald sich das Modell in sein Element erhob, kamen die Nachteile recht stark zum Vorschein. Entweder das Modell zog nach unten oder oben, oder hatte das Bestreben, eigene Kurven zu fliegen. Kurz gesagt, man mußte fortwährend korrigieren. Der Effekt solcher Schier ist auch ganz klar. Hatte man im Sommer mit demselben Modell einen Schulter- oder Tiefdecker, so verwandelt er sich mit den Schiern zum Doppeldecker mit undefinierbaren und oft sehr veränderlichem Einstellwinkel der "2.Tragfläche".

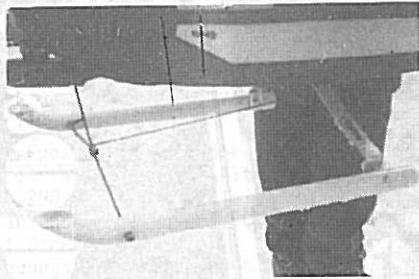
Dies bewog uns, uns nach etwas Neuem umzusehen. Die Idee sind Plastikrohre von etwa 40 mm \varnothing , welche im Sanitärhandel unter dem Namen "Spühlrohre" vertrieben werden. Es sind dies bereits vorgebogene Plastikrohre.



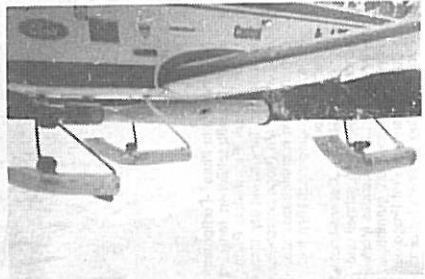
Jetzt stehen 2 Möglichkeiten offen:

Version 1, Modell mit 2 Schiern, wie in der Skizze abgebildet, oder Version 2, Modell mit 3 Schiern.

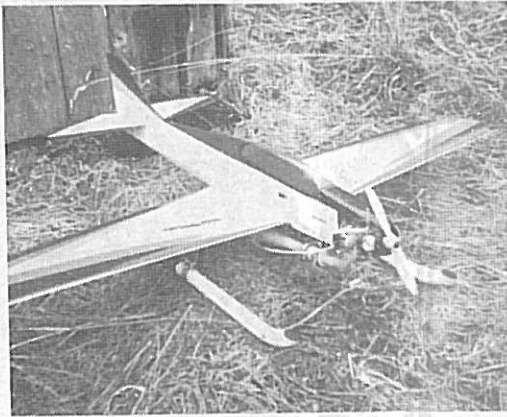
Sinngemäß gilt dies auch für die Version mit 3 Schiern. Hier sind die Schi einfach kürzer und auf jedem Fahrwerksdraht befindet sich ein kurzer Schi.



Version 1 mit 2 Schiern



Version 2 mit 3 Schiern



Das Modell des Autor, Version 1

Die kurzen Schier müssen dann allerdings vorne und hinten am Fahrwerksdraht abgestützt werden (sonst würden sie ja baumeln). Bei der Version 1 entfällt die Abstützung, hier stützen sich die Schier selbst.

Zur Ausführung: Der Fahrwerksdraht geht durch die Schier hindurch und wird beidseitig durch Stellinge gesichert. In das hohle Schiinnere klebt man an jene Stellen, an denen der Stahl-draht durch die Schi läuft ein Hartholzstück. Die Belastung würde sonst bei einer harten Landung an der noch kleinen Auflagefläche des Stahl-drahtes an den Seitenwänden zu groß.

Ob eine Eisfläche oder eine mit großen Schiern angetretene pro-

visorische Startpiste, Ihr werdet sehen, die Maschine hebt gleich schnell oder noch schneller vom Boden ab als im Sommer mit Rädern. Nun bleibt für die hoffentlich recht zahlreichen "Kopierer" nur noch viel Spaß zu wünschen übrig.

Gerne würden wir von Erfolgen hören. Modellfliegerclub Außerferner Falke, 6600 Reutte/Tirol.

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau
p i r k e r

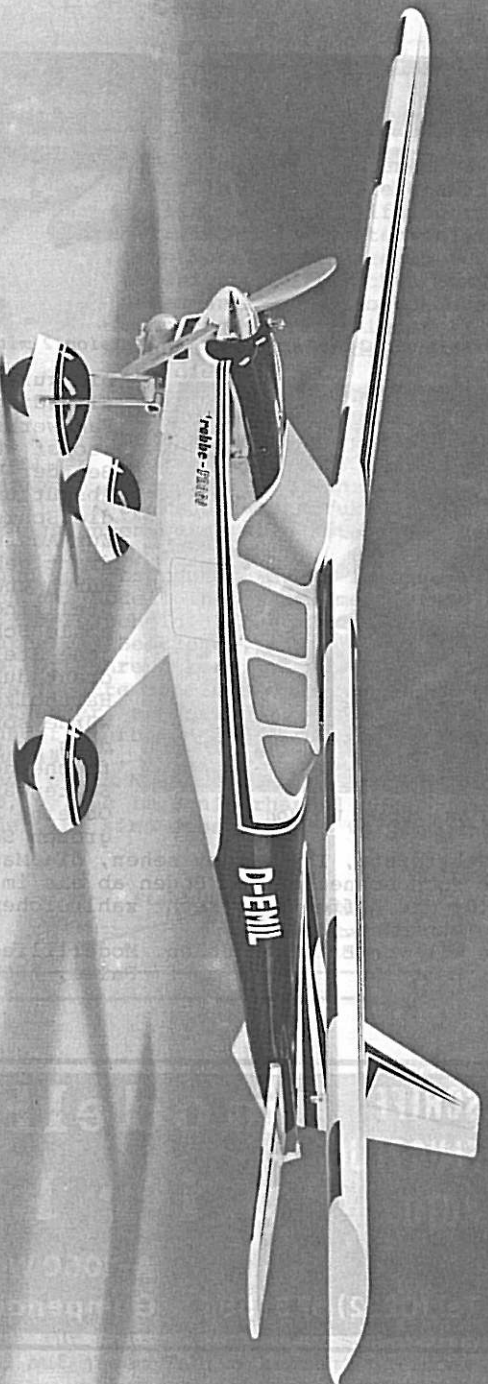
Tel.(0222) 57 31 58

A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41

rolldoe

PROGGO

RC-Trainer — Motorflugmodell



Mit neuartigen Plura®-Fendgrumpf und Stros -Modellfragflächchen, fertigen Höhenleitwerk, Fahrwerk u. Räder, Motorträger, Tank sowie sämtlichem RC-Zubehör. Mit Proggo entscheiden Sie sich für ein in Komplettausstattung, Preis und Flugeigenschaften herausragendes Modell.

Der im Semi-Scale „Cessna-look“ form-schöne Proggo ist ein schnell und unkompliziert zu bauendes Modell. Dank seiner ausgewogenen, guimiltigen Flugeigenschaften gestaltet Proggo den RC-Piloteneinstieg zu einem bleibenden

Erfolgslebnis. Aber auch für das laufende Training fortgeschrittener Piloten ist Proggo genau richtig.

Elegant, hoher Vorfertigungsgrad, Robustheit und unkritisches Fliegen halten sich bei Proggo auf einem Nennwert gebrecht.

Technische Daten:

Spannweite: 1580 mm

Gesamtlflächen:

Inhalt:

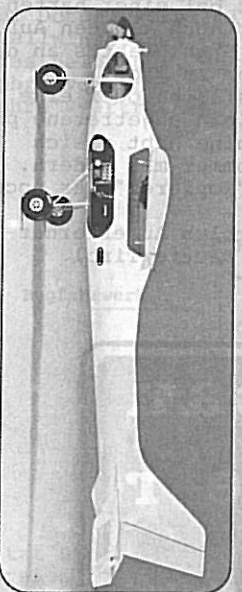
Fluggewicht:

Motoren:

48,3 dm²

ca. 2400 - 2500 g

3,5 - 7,5 cm



von Josef Stoiber

Bei diesem Baukastenmodell handelt es sich um die 6,5 cm³ oder RC III-Version.

Der Epoxyharzrumpf, der nach dem Naßverfahren hergestellt wurde, ist 290 g schwer, hat eine hochglänzende, blasenfreie Oberfläche mit Deckschicht und ist sehr verwindungssteif. Der abnehmbare Rumpfrücken ist schon für die Führungsstifte, die in den Rumpf eingepaßt werden werden, vorgebohrt. Der Kabinenrahmen ist fertig ausgeschnitten, worauf die anzupassende Astralon-Kabinenhaube verschraubt wird.

Besonders hervorzuheben ist dabei der Rumpfrückenverschluss, denn er ermöglicht mit einer Vierteldrehung den Rumpfrücken abzunehmen, ohne mehrere Schrauben lösen zu müssen. Die Motorhaube ist so konstruiert, daß Motoren mit Seitenauslaß, wie auch mit Heckauslaß verwendet werden können. Spezialkrümmer für beide Motorentypen sind erhältlich. Nachdem der Motorspant eingeploßt wurde, wird der Motor an den beiliegenden Alu-Motorträger geschraubt, die Motorträgerlöcher wie auch das Loch für den Auspuffkrümmer übertragen. Nach dieser Arbeit kann der Motor mit dem Resonanzrohr montiert, die Motorhaube angepaßt und verschraubt werden. Um das Auspuffgeräusch noch weiter zu dämpfen, und da im Rumpfrücken noch genügend Platz ist, montierte ich zusätzlich zum Resonanzrohr noch einen Webra T4 Nachschalldämpfer. Die Warmluft leitete ich nach hinten, die Abgase mittels eines hitzebeständigen Schlauches durch den Rumpf nach unten. Durch die Anordnung der Schalldämpferreichte ich den vollkommenen Effekt der "Flüstertüte", die in Verbindung mit der noch höheren Fluggeschwindigkeit einen "Magic" signifikanten Modelleindruck hinterläßt.



Tragfläche und Leitwerk sind mit 1,5 mm starkem Balsa beplankt und mit Epoxyharz verklebt. Die Nasen- und Endleisten werden mit dem dazu empfohlenen RUGA 5minute epoxy bestrichen, aufgeklebt und verschliffen. Die Randbögen sind aus ABS tiefgezogen und werden, da die Beplankung sinnvoll nicht bis ganz außen reicht, auf dem verbleibenden Styroporstummel übergangslos aufgeklebt. Die beiden Tragflächenhälften werden verklebt, die Ausnehmungen für die Rudermaschinen, Kunstflugklappen, Landklappen und für die Querruderwinkelhebel (oder wie ich es machte, je Querruder ein Servo) ausgenommen. Dem Baukasten liegen die Fahrwerksdrähte bei, aber um die aerodynamischen Vorteile voll auszunutzen, sollte unbedingt ein Einziehfahrwerk eingebaut werden. Das kleine Einziehfahrwerk von Simprop ist sehr leicht und reicht vollkommen aus. Im Plan ist kein Knickverstärker eingezeichnet, aber um ganz sicher zu gehen, baute ich 2 Knickverstärker aus 2 mm Sperrholz ein und mit 50 g/m² Glasgewebe, das über die Fahrwerksausnehmungen reicht, verstärkte ich zusätzlich die Tragfläche. Die Tragflächendübel verlängerte ich bis zum ersten Knickverstärker. Nach dem Verbohren der Tragflächenbefestigung wird die ABS-Abdeckung aufgeklebt. Beim Leitwerk ist die Nasen- und Endleiste sowie der Randbogen aufzukleben und zu verschleifen. Wie bei der Tragfläche, ist auch beim Leitwerk die V-Form angeschliffen. Nachdem am Rumpf die Ausnehmungen zur Aufnahme des Leitwerkes ausgeschnitten wurde, habe ich die Tragfläche montiert, das Leitwerk danach ausgerichtet und mit 5minute epoxy angeheftet und mit RUGA-Reparaturharz den Leitwerksübergang ausrinnen lassen. Die Ruder werden mit den beiliegenden Scharnieren versehen und nachdem auch die Anlenkungen gemacht wurden, baute ich die Webra FMSI-7 Kanal Fernsteuerung ein. Zur Ruderbefestigung habe ich Speed-Servo, für die Motordrossel die Gemischverstellung ein Mini und für die Landklappen ein Micro Servo eingebaut. Das Haupt- und Bugfahrwerk steuert gemeinsam ein 180°

Speed Servo. Somit ist der Rohbau fertig.

Die Tragflächen wie auch das Leitwerk kann mit Bügelfolie bespannt werden. Ich entschied mich für die aufwendigere Farbgebung und strich alle Holzteile mehrmals mit Spannlack und bespannte mit Papier. Der Rumpf wurde nur naß geschliffen, bis die Oberfläche der Deckschicht matt war, denn durch die gute Qualität der Fertigung konnte auf einen Füllgrund verzichtet werden. Anschließend spritzte ich das Modell nach dem Hanno Prettners Design. Zum Schluß wurden noch die Dekorbilder aufgezogen.

Gesamteindruck:

Daß dieses Modell hervorragende Flugeigenschaften hat, kann man von seinem Konstrukteur erwarten und muß deshalb nicht besonders erwähnt werden!

Der Schnellkasten ist überkomplett ausgestattet, bis auf die fehlenden Motorhaubenschrauben, sauber verarbeitet und das Balsaholz von guter Qualität. Die Epoxyteile sind in gewohnter guter "Röga" Ausführung. Der Bauplan ist im Maßstab 1:2,5 gehalten, übersichtlich und alle Maße in mm angegeben. Die Bauanleitung ist ausführlich. Mit einem Gesamtgewicht von 3300 g ist die "Magic 40" ein handliches Modell und mit seinen Maßen (1440 mm Spannweite und 1310 mm Länge) auch kofferraumfreundlich.

Der hängend eingebaute Motor, von dem einige Modellflieger immer wieder ein Absaufen des Motors befürchten, bereitet keinerlei Schwierigkeiten. Vom Vergaser her kann kein Treibstoff zur Kerze gelangen und eventuell rückfließendes Öl (Treibstoffgemisch) aus dem Krümmer verhindere ich dadurch, daß ich den Kolben am oberen Totpunkt stelle und damit alle Öffnungen zum Brennraum verschließe.

Anfangs war der fehlende Motorlärm ungewohnt, ich konnte diese angenehme Tatsache, aber mehr noch die Anrainer, sehr begrüßen. Das Auspuffgeräusch ist 1. durch die Dämpfung im Resonanzrohr und 2. durch den angebauten Nachschalldämpfer super schalldämpft und bedarf einiger Gewöhnung. Da der HSV-Burg Kreuzenstein über eine Hartpiste verfügt, montierte ich zur Schonung des Motors, wie auch zur Dämpfung des Ausgangsgeräusches einen Schaumgummiluftfilter.

Die 10,5 x 6 Luftschraube trägt auch noch zur Lärmverminderung bei, und so ausgerüstet ist die "Magic 40" das umweltfreundlichste und leiseste Modell das ich je am Knüppel hatte. Überhitzungsprobleme gab es vom Motor, wie auch vom Resonanzrohr keine. Nach der Landung war der Rumpfrücken, da das Resonanzrohr nicht mehr gekühlt wurde und seine Wärme ausstrahlen konnte, handwarm.

Wichtig zu erwähnen sind auch die originalen Langsamflugeigenschaften mit den ca. 40 Grad ausfahrenden Kunstflugklappen und aufgestellten Bremsklappen, die jede Landung zum Vergnügen machen. An einer Spezialausführung, wo die Tragfläche und das Leitwerk mit einer Epoxy-Fertig-Oberfläche versehen ist, wird gearbeitet und ist wirklich sehenswert. Aber auch eine bauaufwendigere, dadurch auch kostengünstigere Normalausführung, wo die Balsabeplankung auf die vorgeschrittenen Styroporkerne erst aufgebracht werden muß, rundet das "Magic 40" Programm ab. Für Freunde der F3 A-Klasse gibt es auch eine Magic in den beschriebenen Ausführungen.

Zum Abschluß kann ich jeden Modellflieger, der darauf aus ist eine reinrassige Kunstflugmaschine mit ungewohnten aber problemlosen Eigenschaften in die Hände zu bekommen, zu "Magic 40" raten. Wenig Bauaufwand und optimales Ergebnis ist hier die Konstruktionsphilosophie gewesen.

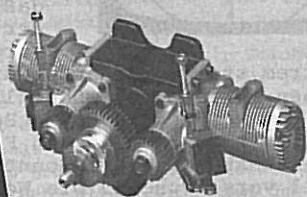
Ich wünsche allen ein gutes Gelingen sowie guten Flug mit weichen Landungen.



Der Autor dieses Berichtes mit seiner "Magic"

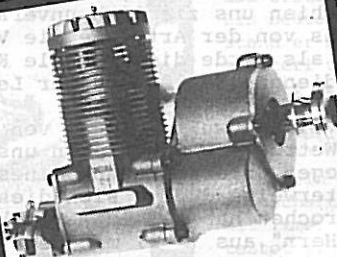
Wozu in die Ferne schweifen...

webra



Österreichs größter Modell-Motoren- produzent empfiehlt:

webra-Triebwerke mit ihrer Kraft und Zuverlässigkeit werden von Modellsportlern in aller Welt bevorzugt. Eine reichhaltige Auswahl von 1,8 ccm- bis 20 ccm-Motoren mit Leistungen bis 4,5 PS stehen Ihnen zur Verfügung. webra-Motoren für Anfänger bis zum Weltmeister!



Ein Qualitäts- produkt aus Österreich

Informieren Sie sich!
im webra-Katalog oder bei
Ihrem Fachhändler.

webra-Modellmotoren
GmbH & Co. KG.
A-2551 Enzesfeld/Austria



Für die Zukunft gebaut –
Eine echte webra-Leistung für
anspruchsvolle Modellbauer. Wir
machen Ihr Hobby zum Vergnügen
durch optimale Stör- und Betriebs-
sicherheit mit webra-FMSI-System.
Unser reichhaltiges Zubehör bietet
Ihnen viele ungeahnte Einsatzmög-
lichkeiten.



Österreichs einziger Modell- Fernsteuerungshersteller stellt vor:

Ausgehend von den gesammelten
Erfahrungen im Modellflugbereich
unter Einfluß vieler internationaler
Experten haben wir diese Anlage für
den Modellflugspezialisten gebaut.
Die Alternative – webra FMSI 9-
Expert – für alle Klassen im Motor-
kunstflug, Segelflug, Scalemodell,
Hubschrauber-Kunstflug.

ES WAR EINMAL

Erstmals nahmen von unserm Club mehrere Modellflieger am Burgfliegen in Landeskron bei Villach teil, darunter auch einige völlig Wettbewerbsunerfahrene.

Einem dieser "Neulinge" passierte das Mißgeschick, daß sein Modell nach dem Start von der Burg leider außer Kontrolle geriet und in dem steilen Burghang notlandete. Das Flugmodell hing in dem

extrem steilen Gelände auf einem Baum und war von unten recht gut zu sehen. Nach einer mühevollen Kletterpartie konnte zwar der Baum erreicht werden, für eine Bergung reichte es aber nicht mehr und es wurde für nächsten Tag mit Freunden ein weiterer Versuch geplant.

Am nächsten Morgen, Sonntag, war jedoch zu aller Überraschung das Modell verschwunden. Die Wettbewerbsleitung wußte jedoch, daß eine Gruppe Modellflieger, die am Fuße der Burg ihre Zelte aufgeschlagen hatte, das Flugmodell geborgen hatte. Das Zelt war schnell gefunden, aber jetzt kam ein harter Brocken: der Inhaber des Zeltes (*Vereinszugehörigkeit und Dauerstartnummer der Red. bekannt*) erklärte rundwegs, er gäbe das Modell nur heraus, wenn er den Neuwert oder mindestens S 2000,- (in Worten zweitausend !) bekäme.

Diese Forderung erschien uns ziemlich unverschämt, erstens einmal von der Höhe und zweitens von der Art, wie sie Vorgebracht wurde. Es entstand der Eindruck, als würde dieser "edle Kamerad" aus (---) seinen Unterhalt damit verdienen, daß er anderer Leute Eigentum zu Höchstpreisen verkauft.

Unsere Freunde aus Villach wußten sogar von einem ähnlichen Vorfall beim letztjährigen Wettbewerb und rieten uns, sofort zur Polizei zu gehen und Anzeige wegen Unterschlagung eines Fundgegenstandes zu erstatten. Interessanterweise dürfte sich diese Absicht bis zu jenem Zeltlager durchgesprochen haben. Als wir nämlich zu unseren Autos gingen, kam besagter "Herr" aus (---) mit dem "gefundenen" Flugmodell daher und erklärte, er habe es sich anders überlegt, und er wäre mit dem von uns angebotenen Finderlohn zufrieden.

So ist dieser Wettbewerb, der für manche von uns der erste war, leider mit einem sehr negativen Beispiel von "Fliegerkameradschaft" verbunden gewesen und es ist nur zu hoffen, daß es ein Einzelfall bleibt.

"Es war einmal" so fangen viele Märchen an. Der geschilderte Vorfall aber war leider kein Märchen sonder bitterernste Wahrheit. Gott sei Dank ist es das erste Mal, daß uns soetwas zu Ohren gekommen ist.

Es stellt sich nun die Frage, ob solche Fliegerkameraden in unserer Modellfliegergemeinschaft überhaupt noch etwas verloren haben. Sicherlich aber ist es zumindest ein Fall für die ONF.

Hoffentlich kam abschließend gesagt werden: " es war einmal !!!"



- SPORTEHRENPREISE
- MEDAILLEN
- POKALE
- GRÖSSTE AUSWAHL
- NIEDRIGSTE PREISE

Peter Winter

1160 Wien 16,
Neulerchenfelder Straße 63
Telefon (0 22 2) 42 51 75

Katalog-Versand
Gesamt-katalog anfordern
Gravuren

Zum Beispiel „Andi“

PORTRAIT EINES JUNGEN !

ANDI STRADNER ist seit September 1981 frischgebackener steirischer Landesmeister in der Klasse RC III.

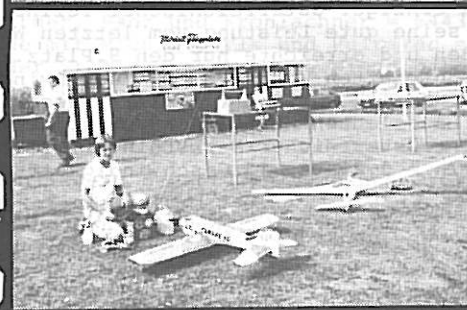
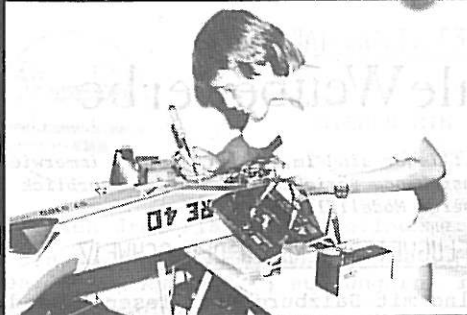
Gerade 12 Jahre alt, im Zeichen der Jungfrau geboren (für jene, die etwas von den Sternen halten), ist er geduldig und genau. Er bringt für jedes Detail im Modellflug größte Liebe und Geduld auf und geht allen Dingen auf den Grund; so auch seinen geflogenen Kunstflugfiguren. Aus eigenem Antrieb feilt er stets an seinem Können.

Mit 5 Jahren hängte ihm sein Vater das erste Mal einen RC-Sender um. Bis heute, sieben Jahre später, stand er bereits 32 mal am Siegestocklerl und ist Inhaber zahlreicher Pokale. Trotzdem bleibt er stets bescheiden und macht von seinen Erfolgen nicht viel Aufhebens.

Im Verein paßt er gut in die Gemeinschaft und ist mit jung und alt immer *diskussionsbereit*. Gerne testet er die verschiedenartigsten Modelle im Flug und steuert alles was Flügel hat.

Sein Vater, gleichzeitig Obmann des Clubs, Union Graz, ist sehr erfreut, daß durch das Beispiel "Andi" viele Jugendliche in den Club kommen.

Es bleibt zu hoffen, daß Andi seine Natürlichkeit und Bescheidenheit auch noch bei weiteren, wemöglich noch größeren Erfolgen, beibehält.





Internationale Wettbewerbe

Österreichische Modellflieger sind im In- und Ausland immerwieder sehr erfolgreich. Nachstehende Berichte geben einen Überblick über die vielen Erfolge unserer Modellflieger.

INTERNATIONALER FESSELFLUGWETTBEWERB IN DER SCHWEIZ

Wie jedes zweite Jahr - abwechselnd mit Salzburg-Kraiwiesen - fand in der letzten Maiwoche der internationale Fesselflugwettkampf in Breitenbach bei Basel statt.

Im Mannschaftsrennen gingen für Österreich die Teams Nitsche-Kühnegger und Fischer-Straniak an den Start. Sie mußten sich gegen die besten Mannschaften aus Europa behaupten, was auch recht gut gelang. Fischer-Straniak belegten den 4. Platz und Nitsche-Kühnegger behaupteten sich auf dem 5. Platz.

Im Kunstflug starteten 3 Österreicher, Franz Wenczel erreichte als 12. eine gute Platzierung. Avi Messinger erreichte den 17. und Franz Ecker den 23. Platz.

Sieger im Mannschaftsrennen wurden die Italiener Voghera-Menozzi vor Wakkerman-Weerd, Ungarn und Cipolla-Cipolla, Italien.

31 Mannschaften waren am Start.

Im Kunstflug siegte der Engländer Parramon Luis vor den beiden Ungarn Mult Jozsef und Szegedi Sandor. Hier waren 15 Wettbewerber am Start.

oooooooooooooooooooo

XI. NYRSEGI - KUPA IN UNGARN

Auch bei diesem internationalen Wettbewerb waren unsere Fesselflieger sehr erfolgreich. Im Team-Racing gelang es dem Salzburger Team Fischer-Straniak mit einer Zeit von 3'32" eine NEUE ÖSTERREICHISCHE BESTZEIT aufzustellen, die lediglich 3 Sekunden über der Weltbestzeit liegt. Eine Zeichnung dieses Erfolgsmodell ist in dieser prop-Nummer abgedruckt. Leider hatte das Team im Finale kein Glück, denn der bereits sicher vor Augen liegende Sieg scheiterte an einem Bruch des Fahrwerktrades.

So war der Weg frei für die ungarische Mannschaft Balogh-Dorant und die Italiener Fontana-Menozzi. Den 3. Platz belegte dann das Team Fischer - Straniak. Das zweite österreichische Team, Nitsche-Kühnegger, hatte mit erheblichen Motorproblemen zu kämpfen, konnte aber dennoch den 5. Platz belegen. Ebenfalls Probleme hatte die Mannschaft Marksteiner-Eckmann, die den 11. Platz erreichte.

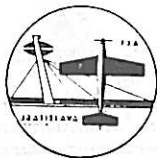
Im Geschwindigkeitsflug konnte als einziger österreichischer Teilnehmer der Tiroler Franz Marksteiner an seine gute Leistung vom letzten Wettbewerb in Haag/NÖ nicht anschließen und erreichte nur den 9. Platz.

Im Mannschaftsrennen waren 11 Mannschaften am Start. Das Geschwindigkeitsrennen gewann die Ungarin (!) Judith Horvath mit einer Geschwindigkeit von 266,6 km/h vor ihren Landsleuten Mult Jozsef, 262,7 km/h und Szegedi Sandor, 262,7 km/h. Der Österreicher Marksteiner erzielte eine Geschwindigkeit von 227,8 km/h = 9. Platz. 13 Geschwindigkeitsflieger waren am Start.

Hans Straniak

oooooooooooooooooooo

INTERNATIONALER F3 A WETTBEWERB IN BRATISLAVA



Ein Kurzbericht von Josef Stoiber

WIEDER EIN ÖSTERREICHISCHER TRIUMPH IN BRATISLAVA /CSSR

Die Österreicher belegten bei diesem Wettbewerb wieder die ersten drei Plätze. 31 Teilnehmer, 8 Nationen.

Von den Wettbewerbern kamen 7 aus Österreich, 7 aus der CSSR, 3 aus Korea, 3 aus Rußland, 3 aus Ungarn, 3 aus Polen, 3 aus Bulgarien und 2 aus der DDR.

Die weiteste Anreise hatten die 3 Teilnehmer aus Nordkorea, die 3 (!) Wochen mit der Bahn unterwegs waren.

Leider war BSL Krill diesmal nicht in der internationalen Jury, da genau zu diesem Termin die Staatsmeisterschaften der Hubschrauber in Salzburg-Bramberg stattfanden.

Es wurde wieder das rollierende Punkterichtersystem angewendet, daß inzwischen auch in Österreich bei den internationalen Wettbewerben versucht wird. Aus Österreich war als Punkterichter der Salzburger Gustl Reyer eingesetzt.

Kurzprogramm: Freitag - Anreise und Trainingsflüge, abends Briefing. Samstag - 6,00 Uhr Beginn des 1. Durchgangs. Noch angenehm kühl. Franz Auinger hatte 1980 Schwierigkeiten mit dem Motor, heuer lagen die Schwierigkeiten bei der Fernsteuerung. Er erzielte keine Wertung.

1. Durchgang: Hanno Prettner führt souverän mit 1127 Punkten vor Heinz Kronlachner, 958 und Adi Panz mit 954 Punkten. Ernst Durst erzielte 919, Peter Ortner 834 und Josef Stoiber 797 Punkte.

Der 2. Durchgang wurde nach dem Mittagessen bei 33° im Schatten geflogen. Hanno Prettner wieder 1. mit 1121 Punkten. Adi Panz überholt mit Superflug von 1066 Punkten Heinz Kronlachner. 5. Ernst Durst, 905, 6. Peter Ortner 952 und Stoibers Motor machte bei dieser Hitze nicht mehr mit und stellte nach der 4. Figur ab. 23. Platz.

Am Abend wieder gemütliches Beisammensein im Augustinerkeller in der Altstadt, bei Zigeunermusik und großer Hitze.

3. Durchgang, Samstag erst um 7,30 h. Mit schönem Flug erzielt Hanno Prettner mit 1140 die höchste Wertung und mit insgesamt 2267 Punkten wird er neuerlicher Sieger. Adi Panz wird mit 2140 Punkten Zweiter vor Heinz Kronlachner, der 2036 Punkte erzielte. Durch den CSSR-Flieger Mikulec wird die Dreierphalanx der Österreicher durchbrochen. Er wird mit 1975 Punkten Vierter vor Durst, 1824 und Ortner, 1788 Punkte. Josef Stoiber wurde mit 1570 Gesamtpunkten 14.

Die Mannschaftswertung holte sich natürlich die Österreicher mit Prettner, Panz und Kronlachner = 6443 Punkte. Die Mannschaft der CSSR wurde mit Miculec, Vlk und Pulravec = 5306 Punkten Zweiter. Bereits wieder Stelle 3 nahmen die Niederösterreicher ein die mit Durst, Ortner und Stoiber eine Gesamtpunktezahl von 5182 erflogen.

Die Siegerehrung feierlich wie immer mit Fanfarenklängen. Für die Sieger gab es schöne Urkunden und wertvolle Bleikristallpokale.

Anschließend Schaufliegen. Hanno Prettner flog mit seiner Magic Las Vegas-Figuren. Adi Panz zeigte mit einer 3,20 m großen Eigenkonstruktion bodennahen Kunstflug und Heinz Kronlachner führte mit dem Pilatus Turbotrainer das F3 A - Programm vor.



Die österreichischen Teilnehmer.
Von links nach rechts: Stoiber, Kronlachner, Prettner, Panz, Durst, Ortner und Reyger (alle stehend), Auinger, Kronlachner-Helfer und Frau Panz (hockend).

oooooooooooooooooooooooooooo

Nicht mehr als einige Namen haben wir vom F3 B - Wettbewerb

" COPPA CAPRONI DI TALIEDO "

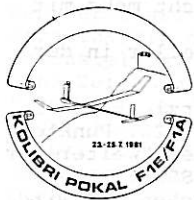
erhalten, der am 30./31.Juni 1981 in Italien stattgefunden hat.

1. Meier CH 5756, 2. Gerber CH 5719, 3. Wägli CH 5685, 4. Givone I 5637, 5. Givone I 5618, 6. Dagna I, 7. Girsberger Ch, 8. Hitzler D, - 13. Fiel, 19. Hoffmann, 20. Pomberger, 23. Sturm, 25. Meißl A. alle Österreich.

Gewertet wurden 49 Teilnehmer.

P.Sporer

oooooooooooooooooooooooooooo



FREIFLUG - KOMBINATIONSWETTBEWERB F1 A - F1 E

Drei kräfteraubende Wettbewerbstage mußten die Modell-Freiflieger vom 23.-25.Juli 1981 auf sich nehmen. Es begann auf dem kleinen Segelflugplatz KOPPL, Salzburg, mit der Klasse F1 A (Segler) im Rahmen des

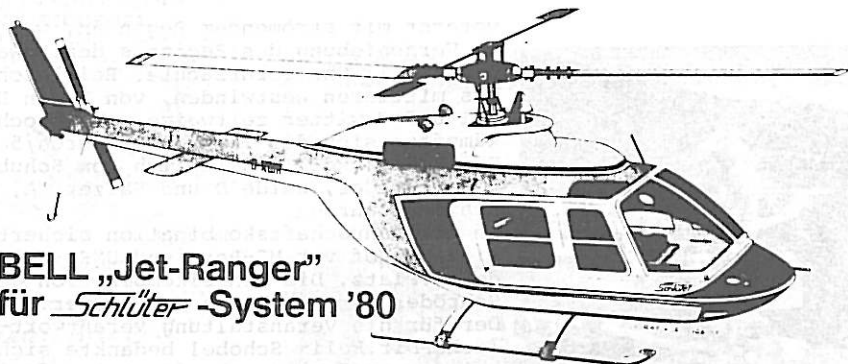
INTERNATIONALEN MODELLFLUGWETTBEWERBES UM DEN
KOLIBRI - POKAL 1981,

der die Europameisterschaften 1981 in der Klasse F1 E , die auf der Loferer Alm stattfanden, sozusagen "einrahmte" (siehe prop 4/81). Während die beiden ersten Durchgänge bei Westwind geflogen wurden, mußten die restlichen Durchgänge bei südlichen Winden - quer zur Piste - geflogen werden, was erhebliche Anforderungen an die Teilnehmer stellte. Am besten meisterten sie die 3 Erstplazierten: der Deutsche Schröder, der Oberösterreichischer Fuss und der Salzburger (Freiflugreferent) Ing. Reitterer.

Nach Ende dieses Freiflugwettbewerbes führte in der Mannschaftskombination MC-Hof, D, vor Kolibri, A.

Am 2.Wettbewerbstag fanden sich alle Teilnehmer an der EM 1981 auf der Loferer Alm ein. (Siehe gesonderter Kurzbericht !).

Der 3.Wettbewerbstag - für den Kolibri-Pokal in der Klasse F1 E - fing



BELL „Jet-Ranger“ für *Schlüter*-System '80

Der weltweit bekannte „Jet-Ranger“ der amerikanischen Firma BELL als Modellnachbau, passend für alle Ausbaustufen vom *Schlüter*-System '80

Ein unübertroffenes Kunstflugmodell!

Siege mit SCHLÜTER - System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1980.

Siege mit SCHLÜTER - System '80 auf allen österreichischen Wettbewerben 1981:

- Staatsmeisterschaft 1981
Bramberg
- 1. - 4. Platz Schlüter Austria-Cup
Bramberg
- 1. Platz Int. EHA Meeting
St. Johann/Pongau
- 1. Platz Wettbewerb
Reutte/Tirol
- 1. - 3. Platz Wettbewerb
Enns



Generalvertretung für Österreich
und Bezugsquellennachweis.

E.SCHMALZ MODELLBAU
Ges.m.b.H.

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



Originell schützte sich der Wienerneustädter Klaus Salzer vor der großen Hitze mit einem japanischen "Stirnschirm"

vorerst mit strömendem Regen an, was eine Verschiebung des Beginnes des Bewerbes auf 11 Uhr verursachte. Bei leichten bis mittleren Westwinden, von Regen Hagel und Gewitter zeitweise unterbrochen, kämpften sich die Teilnehmer durch 5 Durchgänge, die schließlich von Schuberth vor Schröder, beide D und Salzer, A, entschieden wurden.

In der Mannschaftskombination sicherte sich MC-Hof vor MG-Bern und UMSC-Kolibri den 1. Platz. Die Einzelkombination gewann Schröder vor Schuberth und Salzer. Der für die Veranstaltung verantwortliche Dir. Felix Schobel bedankte sich bei der am Samstag abends stattgefundenen Siegerehrung vor allem bei Wettbewerbsleiter Pfisterer, bei den Herrn der internationalen Jury und bei der Organisationsleiterin Renate Dietrich, aber auch bei allen Teilnehmern und bei den Spendern der Ehrenpreise.

DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE F1 A - OFFIZIELLE REIHENFOLGE

Offiziell gewertet wurden 33 Wettbewerber aus der BRD, Schweiz und Österr.

1. Schröder Peter	MC-Hof	D	180	180	180	129	180	180	180	1209
2. Fuss Helmut	UMFC Neuhof.	A	180	180	180	180	102	90		1092
3. Reitterer Ernst	LSV Salz.	A	118	87	180	180	180	180	118	1043
4. Salzer Klaus	MFC-Wr. Neust.	A	85	120	143	180	180	134	65	907
5. Ackermann Werner	Mühlal	D	54	180	180	180	41	78	180	893

DIE ERGEBNISSE IN DER KLASSE F1 E - OFFIZIELLE REIHENFOLGE

Offiziell wurden 27 Wettbewerber gewertet aus der BRD, Schweiz und Österr.

1. Schubert Helmut	MFC-Hof	D	300	300	166	214	204		1184
2. Schröder Peter	MFC-Hof	D	115	234	300	77	300		1026
3. Salzer Klaus	MFC-Wr. Neust.	A	140	300	175	205	155		975
4. Almesberger Karl	UMFC-Kolibri	A	215	213	276	110	133		947
5. Spatny W.	BBC-22	CH	109	300	196	165	178		939

KOMBINATIONSWERTUNG F1A - F1 E

1. Schröder Peter	MFC-Hof	D	2235	Punkte
2. Schuberth Helmut	MFC-Hof	D	1970	"
3. Salzer Klaus	MFC-Wr. Neust.	A	1882	"
4. Reierer Ernst	LSV-Salzburg	A	1702	"
5. Mang Fritz	ÖMV-Wien	A	1697	"

Insgesamt wurden in der Kombination 21 Wettbewerber klassiert.

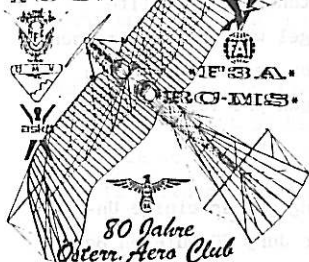
F1 - E JUGENDWERTUNG

1. Almesberger Martin	UMSC Kolibri	779	Punkte	A
2. Schüssler Martina	FSV-Zepp.	769	"	D
3. Gärtner Thomas	FSV-Zepp.	736	"	D

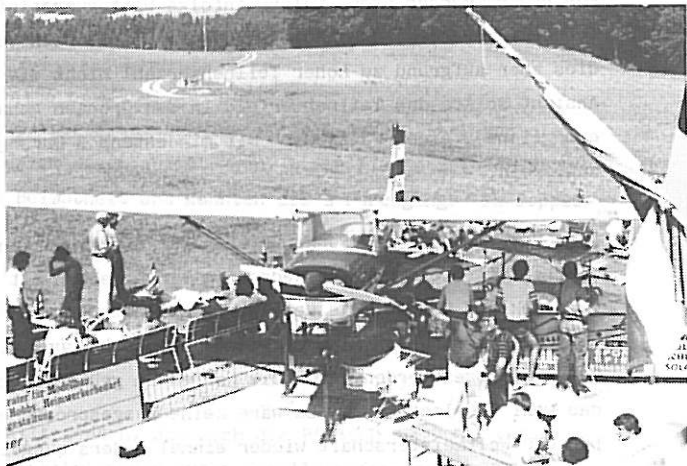
MANNSCHAFTSKOMBINATION

1. MFC - Hof	D	5482	Punkte
2. MG - Bern	HB	4680	"
3. UMSC-Kolibri	A	4272	"
4. ESV-St. Pölten	A	4164	"

17. INTERNATIONALE
WANDER-
POKAL
FLIEGER
1981



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



Es berichtet RC-Fachreferent Othmar Huber

Zum 17. mal wurde heuer der Etrich-Wanderpokal in den Klassen RC/MS und F3A durchgeführt.

Zu dieser Großveranstaltung haben sich Teilnehmer aus 9 verschiedenen Nationen gemeldet. Es ist für den Veranstalter sicherlich sehr erfreulich, wenn er feststellen kann, daß die Teilnehmerzahl von Jahr zu Jahr steigt. Hätten sich alle Piloten an die Ausschreibung gehalten und zeitgerecht gemeldet, so wäre das Starterfeld noch größer gewesen.

Ich möchte hier feststellen, daß ein überdurchschnittlich großes Starterfeld nicht immer wünschenswert ist. Es ist kaum möglich, diesen Wettbewerb in der vorhandenen Zeit abzuwickeln. Da der 3. Durchgang nicht mehr über die volle Distanz geflogen werden kann, müssen einige Piloten auf den 3. Durchgang verzichten. Dies ist aus der Sicht der Teilnehmer nicht wünschenswert.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

KAVAN Begriff für Qualität

AUSLIEFERUNG FÜR ÖSTERREICH: MODELLBAU KIRCHERT, 1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65

Für Programmänderungen, welche infolge Witterungseinflüsse und soweit erforderlich werden, haben die Piloten meistens auch Verständnis, es sollte dies aber aufgrund zu hoher Teilnehmerzahl nicht die Regel werden. Nach meiner Ansicht sollte das Teilnehmerfeld in den Grenzen gehalten werden, welche es ermöglichen, einen Wettbewerb mit mindestens 3 Durchgängen pro Teilnehmer abzuwickeln.

Durch den Entfall der Punktwertung für Start und Landung gab es einige Unklarheiten. Diese konnten jedoch im Einvernehmen mit der Jury für diesen Wettbewerb geklärt werden. Die wenigsten Teilnehmer können es verstehen, daß nun die relativ schweren Figuren wie Start und Landung nicht mehr in die Wertung mit einbezogen werden. Aber die Herren am grünen Tisch der CIAM werden sich das wohl überlegt haben? Es wäre keine ausgesprochene Überraschung, wenn dies bei der Weltmeisterschaft wieder einmal anders ausgelegt würde.

Bei diesem Bewerb wurden nicht wie üblich 5 Punkterichter, sondern jeweils 2 Gruppen zu je 3 Punkterichter eingeteilt. Die Einteilung erfolgte so, daß jeder Pilot von jedem Punkterichter gleichvielmals bewertet wurde. Dieses sogenannte rotierende System hat den Vorteil, daß sich die Punkterichter bei einer derart großen Teilnehmerzahl zwischendurch etwas ausruhen können. Dem Veranstalter standen 9 Punkterichter der Nationen Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Schweiz und Österreich zur Verfügung. Im großen und ganzen kann gesagt werden, daß die Punkterichter jeweils eine gleichmäßige Wertung abgegeben haben.

Bzüglich der Platzierung der ersten beiden Piloten bestand von Anfang an kein Zweifel. Besonders hart wurde jedoch um den 3., 4. und 5. Rang gekämpft. So war nach dem 2. Durchgang die Reihung 3., 4. und 5. Platz wie folgt: Kaufmann Robert - Deutschland, Schweiker Werner - Deutschland, Kovarz Hermann - Salzburg. Aufgrund einer konstanten guten Flugleistung konnte Kovarz Hermann, Salzburg seine Punkte soweit verbessern, daß er im Endresultat den 3. Platz belegte, die endgültige Reihung dieser Klasse lautete dann wie folgt:

1. Hanno Prettner	ÖMV Klagenfurt	2.753 Punkte
2. Dr. Dieter Fritz	ÖMV Tirol	2.502 Punkte
3. Hermann Kovarz	MFC Salzburg	2.462 Punkte

Von 3 Piloten wurde über angebliche vorhandene Funkstörungen geklagt, wobei ein Modell davon beim Landeanflug abstürzte. In diesem Zusammenhang wird festgestellt, daß bei derartigen internationalen Veranstaltungen das lt. Code

Sportif verlangte Frequenzüberwachungsgerät vorhanden sein sollte. Dieses Gerät wäre bei eventuell eingebrachten Protesten auch eine Entscheidungshilfe für Wettbewerbsleitung und Jury.

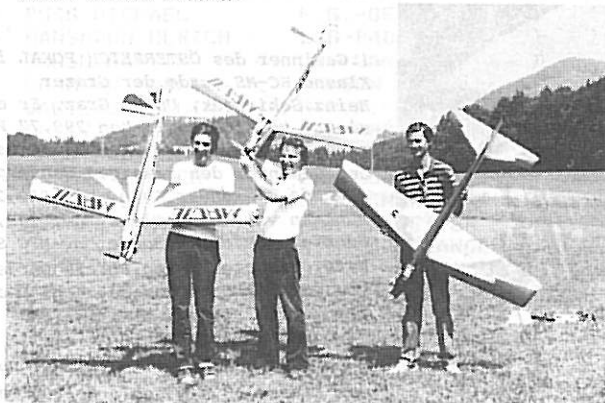
Am Donnerstag, den 13.8.1981 wurde bei idealen Witterungsverhältnissen die Klasse RC-MS mit 36 Piloten am Start ausgetragen. Diese Klasse erfreut sich nach wie vor einer großen Beliebtheit und konnten die 3 Durchgänge in Doppelstarts reibungslos abgewickelt werden. Das Endergebnis dieser Klasse lautet wie folgt:

- | | | |
|-----------------------|-------------|--------------|
| 1. Sekirnjak Heinz | UMFC-Graz | 3.087 Punkte |
| 2. Klingspiegel Heinz | MFE-St.Veit | 3.010 Punkte |
| 3. Zuelle Ulrich | MG-Buchs | 3.006 Punkte |

Es kann allgemein festgestellt werden, daß sich die Piloten bemühen, ihre Modelle bzw. Motoren mit verhältnismäßig guten Schalldämpfern ausrüsten. Obwohl bei diesem Wettbewerb von der Jury keine offizielle Schallmessung durchgeführt wurde, sollten sich die Piloten weiterhin bemühen, den Lärmpegel weiter herunter zu setzen.

Am Schluß der Veranstaltung konnte der Organisator Johann Niederwimmer die Piloten an einen wiederum sehr reich gedeckten Tisch mit Ehrenpreisen bitten.

Bundessektionsleiter Dir. Edwin Krill konnte den Österreich-Wanderpokal in der Klasse RC/MS für das Jahr 1981 an Sekirnjak Heinz übergeben. In der Klasse F3A wurde der Wanderpokal nicht vergeben, da dieser in Weer in Tirol buchstäblich ins Wasser gefallen ist. Es bleibt dabei nur zu hoffen, daß die Witterung in den kommenden Jahren so gut sein wird, daß die Wettbewerbe reibungslos durchgeführt werden können.



Die Sieger in der Klasse F3 A mit ihren Modellen. Sie bildeten in der Reihenfolge ihrer Platzierung die österr.Nationalmannschaft. Von links:

- 2.Dr.Dieter Fritz, Tirol,
1.Hanno Prettnner, Kärnten,
3.Hermann Kowarz, Salzburg.*

Von der Klasse RC/MS sind uns leider keine Fotos zugegangen.

17. INTERNATIONALER IGO ETRICH WANDERPOKAL 1981 KLASSE RC-MS

RG	NAME	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	SEKIRNJAK HEINZ	UMFC-GRAZ	OE	1574	1513	-1512	3087
2	KLINGSPIEGEL HEINZ	MFG-ST. VEIT	OE	1540	-1168	1470	3010
3	ZUELLE ULRICH	MG-BUCHS	HB	1486	-777	1520	3006
4	WENCZEL FRANZ	MBC-ENZESFELD	OE	1467	1522	-703	2989
5	GLUECK FRANZ	MFC-SALZBURG	OE	1538	0	1448	2986
6	RESCH HARALD	UMFC-GRAZ	OE	-1103	1470	1497	2968
7	SCHULLER ALFRED	ASK.MUERZZUSCHL.	OE	1469	1497	-1410	2967
8	HOEDL WERNER	HSV-FELDBACH	OE	1387	-1382	1534	2921
9	FRAUENLOB FRANZ	MFC-SALZBURG	OE	1394	-1120	1500	2894
10	LEEB KARL	BSV-VOITH	OE	1477	0	1395	2872
11	LEEB KARL HFINZ	BSV-VOITH	OE	1444	1427	-895	2871
12	HUBER EDMUND	MFC-SALZBURG	OE	1360	-881	1507	2867
13	PUMMER WALTER	MFC-GRAZ	OE	-323	1405	1443	2848
14	SCHROETER GERT	MC-MUENCHEN	D	1502	-604	1342	2844
15	GOLDBACHER GEORG	MFC-SALZBURG	OE	1434	-1327	1388	2822
16	STARK ALFONS	MFG-ST. VEIT	OE	-1258	1358	1455	2812
17	ASEN ALEXANDER	MFC-SALZBURG	OE	1360	-1114	1452	2812
18	WURM PETER	MBC-ENZESFELD	OE	1496	1314	-917	2810
19	SCHOBER WOLFGANG	MFG-ST. VEIT	OE	1338	1420	-1271	2758
20	FELKL NORBERT	HSV-FELDBACH	OE	-1267	1321	1424	2744
21	SPAETH GUENTER	UMFC-SCHAERDING	OE	1281	-584	1454	2735
22	GRAF HELMUT	HSV-FELDBACH	OE	1298	-822	1437	2735
23	SCHMIED WERNER	UMFC-GRAZ	OE	1203	1465	-916	2668
24	SPAETH KARL	UMFC-SCHAERDING	OE	-670	1089	1533	2621
25	LANG ROBERT	LSG-BAYREUTH	D	1152	1433	-587	2585
26	WALTER WOLFGANG	UMFC-GRAZ	OE	-1036	1320	1223	2543
27	POINTNER MANFRED	MFC-SALZBURG	OE	1314	-78	1225	2539
28	EBENFUEHRER LEOP.	MBC-ERLAUFTAL	OE	1163	1359	-755	2522
29	HAUNSMIED ADELB.	BSV-VOITH	OE	-669	1386	996	2382
30	EDER HANNES	HSV-FELDBACH	OE	-848	1410	897	2307
31	ABSMANN KURT	MFC-SALZBURG	OE	-749	1432	868	2300
32	SCHMIDT HARALD	STEIR. FL. UNION	OE	1150	-664	811	1961
33	HOCHSTRASSER WILLY	MG-BUCHS	HB	-236	1241	696	1937
34	HOCHSTRASSER HANS	MG-BUCHS	HB	467	-12	1349	1816
35	GIRNER FRANZ	MBC-ERLAUFTAL	OE	591	0	93	685
36	SCHULZ HELMUT	FMBC-AUSTRIA	OE	60	0	0	60



1. Gewinner des ÖSTERREICH POKAL in der Klasse RC-MS wurde der Grazer Heinz Sekirnjak, Union Graz. Er erzielte von 300 möglichen 299,77 Punkte. Bundessektionsleiter Krill überreicht dem Gewinner den riesigen Wanderpokal 2. wurde Alexander Asen mit 282,21 Punkten vor Feanz Glück, der 242,16 Punkte erreichte. Beide ÖMV-MFC Salzburg. Die bleibenden Pokale wurden von vom Veranstalter-Koblach, ÖaC. Vorarlberg's Vize, bzw. LSL Hans Niederwimmer überreicht.

Wie bereits erwähnt, wurde der ÖP in der Klasse F3 A mangels dreier wertbarer Wettbewerbe in diesem Jahr nicht vergeben.

17. INTERNATIONALER IGO ETRICH WANDERPOKAL 1981 KLASSE F 3 A

RG	NAME	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	PRETTNER HANNO	OEMV-KLAGENFURT	OE	1376	-1341	1377	2753
2	FRITZ DR. DIETER	OEMV-TIROL	OE	1281	1221	-1215	2502
3	KOWARZ HERMANN	MFC-SALZBURG	OE	-1228	1232	1230	2462
4	SCHWEIKER WERNER	FSC-KNITTLINGEN	D	1234	-1157	1174	2408
5	KAUFMANN ROBERT	HELMUT KERMESS	D	1239	-1098	1168	2407
6	HOLM KENNETH	MARKS-MFK	SE	1208	-1159	1190	2398
7	SCHULZ TORIAS	MSV-HOCKENHEIM	D	1189	-1160	1176	2365
8	DEGOTTE ALEXANDRE	BELGIUM	OO	1162	1186	-1141	2348
9	HECKERS ROLF	TURA-BUEDERICH	D	1178	1162	-1104	2340
10	PEYER NOLDI	MFG-REUSSTAL	HB	1204	1136	-219	2340
11	FILGAS ERICH	FMBC-AUSTRIA	OE	1124	1199	-732	2323
12	BUDY HARALD	MFG-MARKIDORF	D	1183	1128	-1087	2311
13	MAYR FRANZ	MFC-AUGSBURG	D	-1093	1137	1167	2304
14	FRITZ GERHARD	M.V.S.I.	OE	1143	-1130	1160	2303
15	PANZ ADOLF	UMFC-MEGGENH.	OE	-983	1147	1146	2293
16	DWORAK MANFRED	OEMV-KLAGENFURT	OE	1127	1152	-1111	2279
17	UHLIG PETER	LSG-BAYREUTH	D	1153	-1110	1123	2276
18	ARDONCEAU PASCAL	AERO 86	F	1152	1117	-1036	2269
19	SCHMID KARLHEINZ	MFC-AUGSBURG	D	1117	1146	-1102	2263
20	VON BRAUSE RALPH	MFC-GRUNDIG	D	1130	-1087	1129	2259
21	KATTELMANN ERNST	TURA BUEDERICH	D	1096	1161	-1089	2257
22	FATTORACCI ANGELO	AC-ROMA	I	1142	1114	-799	2256
23	COPPIN CLAUDE	MAC-GIVETOIS	F	-1066	1153	1094	2247
24	WESSELS PETER	MFC-HARL E.V.	D	0	1118	1125	2243
25	RAUCHENECKER JOSEF	UMFC-SCHAERDING	OE	-1117	1121	1121	2242
26	CASTELYN AD.	K.N.V.V.L	PH	1104	-957	1133	2237
27	SCHULER ROLF	AMC-FRIEDRICHSH.	D	-1013	1126	1097	2223
28	MAURO DI BIAGGIO	VENEZIA	I	1179	1043	-251	2222
29	PEYER HUGO	MFG-REUSSTAL	HB	1103	1105	-1075	2208
30	MALFAIT PASCAL	GARGES L.GONESSE	F	-978	1101	1105	2206
31	STRADNER ANDI	UMFC-GRAZ	OE	1092	1097	0	2189
32	SCHADEN FERDINAND	MSFC-RHEINTAL	OE	1067	1092	0	2159
33	SCHNYDER WERNER	MG-MENZIKEN	HB	1055	1048	0	2103
34	LIESE KARL	AC-WOLFSBURG	D	1029	1071	0	2100
35	PALFRADER JOSEF	MVS-INNSBRUCK	OE	1028	1051	0	2079
36	RUPSCH FRANK	PSV-KOELN	D	1042	1029	0	2071
37	SCHNYDER KURT	MG-BERN	HB	1043	1005	0	2048
38	RUSS MICHAEL	F.G.-GEISLINGEN	D	965	1023	0	1988
39	HANSMANN ULRICH	LSG-PADERBORN	D	1004	973	0	1977
40	GLASL MARTIN	LSV-LANDSHUT	D	982	972	0	1954
41	LEHMANN MARKUS	WANGEN	HB	1001	928	0	1929
42	WAUTERS WILLIAM	H.P.A.	OO	1013	880	0	1893
43	DURST ERNST	FMG-AMSTETTEN	OE	1001	891	0	1892
44	SALA FRANCO	BRUGHERIO	I	876	996	0	1872
45	GERARD LUCIEN	AML-LUXENBURG	LX	890	974	0	1864
46	LEUTZ KLAUS	MFG-SCHORNDORF	D	906	942	0	1848
47	ORTNER PETER	FMG-AMSTETTEN	OE	1026	791	0	1817
48	DOCKENDORF EDY	A.C.-DUDELANGE	LX	893	837	0	1730
49	WAUTERS LUC	H.P.A.	OO	854	850	0	1704
50	FREIBERGER HANS	FSC-KNITTLINGEN	D	926	752	0	1678
51	BETTINI GIOVANNI	BOLOGNA	I	882	789	0	1671
52	WEIXLBAUMER KONRAD	UMFC-SCHAERDING	OE	1056	0	0	1056
53	MARTIN JEAN	M.C.-AREDIEN	F	953	0	0	953
54	BUSCHOR TYRONE	EINSIEDELN	HB	928	0	0	928
55	AUINGER FRANZ	UMFC-MEGGENH.	OE	890	0	0	890
56	MEYER GERHARD	MBC-BREGENZ	OE	151	0	0	151

BILDBERICHT AUS KRAIWIESEN -----

Die alteingesessene Wettbewerbsleitung mit RC-FR Huber, int. Jury Krill und im Hintergrund KÜ-Schweiz und Jonny aus Bayern. (1)

2 Ob Sonne oder Regen, unter Niederwimmer's Baldachinen sind die Funktionäre gut geschützt.

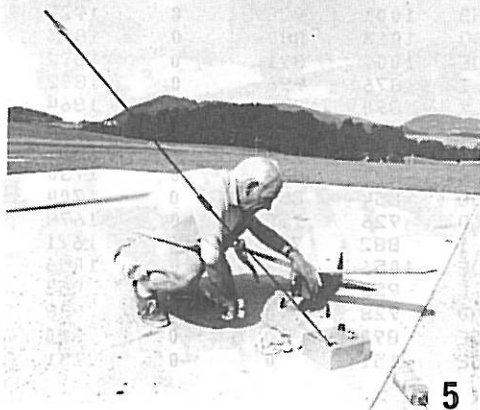
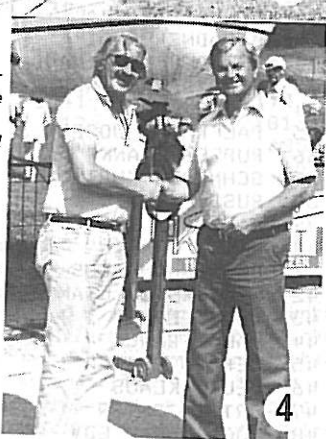
3 Die F3 A-Sieger mit ihren Pokalen.



4 Zwei alte Freunde und Modellflug-Bosse Koelliker aus der Schweiz und BSL Krill.

5 Der 70-jährige Old Boy, Howard Boys, ist bei allen unseren internat. Wettbewerben begeistertester Gast.

Zum Gaudium aller provoziert er sich jedesmal mit einem gekonnten Rad, das sicherlich so mancher von uns nicht fertig bringt. Beim Schaufliegen versucht er seit Jahren ein RC-Veteran-Modell zum Fliegen zu bringen. Ob es ihm einmal gelingen wird?





FREIFLUG F1B

4. SANKT-PÖLTNER WAKEFIELD CUP

Ing. Ernst Reitterer

Zum 4. Mal veranstaltete die Modellfluggruppe des ÖMV-ESV St. Pölten, diesmal im Mai, einen F1 B-Cup, und nun bereits zum 2. Mal im Land Salzburg, nämlich 33 km nordwestlich der Landeshauptstadt, zwischen Michelbeuern und

Durchham im Oichtental. Die Wettbewerbsleitung lag diesmal in den bewährten Händen von Franz Wutzl sen. Um es gleich vorwegzunehmen: obwohl der Platz eine ausgedehnte Moorwiese mit Schilfbestand ist, also landwirtschaftlich nicht genützt werden kann, wurden wir - Gott sei Dank - erst am Ende der Durchgänge, von einem bis dahin unbekanntem, zu jener Zeit alkoholisierten Grundeigentümer verjagt, wie ein paar rüddige Hunde! Wie sich später herausstellte, hatten wir sein Grundstück garnicht betreten.

Da nun erstmals in dieser schwierigen Klasse Jugendliche mit Erfolg mitgeflogen sind, konnte diese Jagd auf uns harmlose Modellflieger für diese nicht besonders anregend sein. Es halfen nicht einmal die Interventionen von LSL Niederwimmer beim Bürgermeister, der seinerseits keinerlei Zustimmung beim Grundeigentümer erlangte, sollte doch am darauffolgenden Tag als Doppelveranstaltung der 2. Salzburger F1 B-Cup durchgeführt werden. Dauerregen zwang dann sowieso zur endgültigen Aufgabe unseres Vorhabens, obwohl wir schon quasi über Nacht ein Ausweichgelände in der Nähe gefunden hatten, und das mit Zustimmung der betreffenden Eigentümern. Der Wettbewerb wurde dann auf den Oktober verschoben.

Nun aber zurück zum St. Pöltner-Cup.

Gegenüber dem letzten Cup gab es eine erfreuliche Teilnehmersteigerung um gleich 50%! Sogar eine Gästeklasse konnte eingerichtet werden, da gleich 3 Teilnehmer aus der BRD kamen, darunter der deutsche WM-Teilnehmer Bernd Silz aus Mainz.

Bis zum 3. Durchgang die "Neuen" wie Laufenthaler und Spann Alexander (gerade 14 Jahre jung!) im vorderen Feld und führte dieses mit je 3 Maximalflügen an. Franz Wutzl und Bernd Silz folgten erst auf den folgenden Plätzen mit nur 2 Max und 166 Sekunden. Der 4. Durchgang brachte dann die Reihung total durcheinander. Es war einer der schwersten von allen, denn von den 12 Teilnehmern erzielten nur 4 ein Max!

Es führte nun Silz vor Reitterer, der nun mit einem seiner beiden WM-Modelle ein kräftiges Lebenszeichen gab. Reitterer übernahm dann sogar nach dem 5. Durchgang die Führung, noch vor Silz. Schade, daß Laufenthaler den 4. Durchgang nicht fliegen konnte, da sich sein Modell im 3. Durchgang als Landplatz eine stattliche Fichte aussuchte und zusammen mit Göd erst das Modell auf schwierigste Art bergen mußte.

Der 6. Durchgang brachte dann die wenigsten Max, und dies sollte dann auch schon die Entscheidung sein, denn sowohl Reitterer als auch Zachhalmel und Chmelik hatten kaum bzw. nur ganz knapp die 2-Minutengrenze erreicht. Reitterer verlor dadurch die Führung an Silz, bzw. an Wutzl jun. Ein weiteres Max für Wutzl im 7. Durchgang brachte diesen unangefochten auf die 1. Stelle der nationalen Wertung und auf den 2. Platz in der Gesamtwertung. Damit ging eine Siegesserie seines Clubkameraden und fast Vize-WM 1979 in F1 B, Hans Zachhalmel zu Ende.

Wutzl hat nun berechnete Chancen auf ein Team-Leiberl für die nächste EM in Ungarn und für die Weltmeisterschaften 1983.

Insgesamt erzielten 12 Teilnehmer 32 Maximalflüge, wobei im zweiten Durchgang die meisten und im 6. Durchgang die wenigsten Max geflogen wurden.

Das Wetter war beinahe ideal für's Gummifliegen, obwohl die Thermik - bei oft drehenden Winden und vorerst heiterem Himmel - nicht immer zu finden war. Bei Mittagstemperaturen um 26^o gab es dann zum Ende der Durchgänge Gewitterstimmung mit geringfügigem Niederschlag und stärkerem Wind.

Die Leistungen waren durchaus WM-reif, so erreichte der 3. in der nationalen Wertung noch 1107 Punkte von 1260 möglichen; diese 1260 Punkte erreichte aber auch nicht der Gesamtführende. Eine nette Siegerehrung direkt am Wettbewerbsort wurde vom Wettbewerbsleiter Franz Wutzl, der sich sicherlich über den Sieg seines Sohnes freute, durchgeführt. Trotz aller Unannehmlichkeiten durch Außenstehende war es ein sehr schöner und spannender Wettbewerb, in einer Klasse, die sehr schwierig zu fliegen ist und daher auch nur von wenigen "Harten" geflogen wird. Salzburg's Landessektionsleiter, der es sich nicht nehmen ließ, auch bei den Freifliegern anwesend zu sein, stiftete für den jüngsten Teilnehmer einen Pokal.



Der Sieger im großen Expertenfeld:
Franz Wutzl jun., ÖMV-ESV St.Pölten

Trotz der Schwierigkeit - oder vielleicht gerade wegen dieser wäre es sehr schön, wenn sich noch mehrere Modellflieger für diese Klasse interessieren würde.

DIE ERGEBNISSE VOM 4. ST. PÖLTNER WAKEFIELD - CUP in der Klasse F1 B 1981

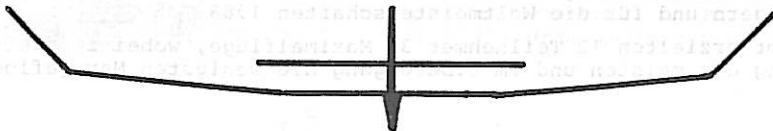
1. Wutzl Franz jun.	ÖMV-ESV-St.Pölten	166	180	180	154	129	180	180	1169	Sek.
2. Zachhalmel Hans	ÖMV-ESV-St.Pölten	180	180	100	180	180	120	180	1121	"
3. Ing.Reitterer Ernst	LSV-Salzburg	160	180	180	180	180	92	135	1107	"
4. Chmelik Franz	ÖMV-Kagran	162	180	88	100	180	120	57	887	"
5. Laufenthaler Johann	ÖMV-ESV-St.Pölten	180	180	180	ooo	97	180	60	877	"
6. Spann Alexander	LSV-Salzburg	180	180	180	78	67	58	48	791	"
7. Spann Karl	LSV-Salzburg	105	63	144	32	61	oo	oo	405	"
8. Göd Rupert	ÖMV-ESV-St.Pölten	73	78	59	oo	oo	oo	oo	210	"
9. Greimel Verena	ÖMV-ESV-St.Pölten	11	oo	oo	oo	oo	oo	oo	11	"

Gästeklasse

1. Silz Bernd	Ikarus-Mainz BRD	180	180	166	180	117	180	180	1183	Sek.
2. Rummel Alois	Stratos Nürnberg	133	130	175	89	90	140	180	937	"
3. Orthwein Manfred	Ikarus-Mainz BRD	180	180	122	180	180	ooo	53	895	"

oooooooooooooooooooooooooooo

**Wir
werben
für
den
gesunden
Freiflug !**



XXI. SOKO CUP - INTERNATIONALER FREIFLUGWETTBEWERB IN MOSTAR

MARTOR'S Schneidgeräte
...für den Heimwerker



Lieferungen über Modellbau Kirchert
A-1140 Wien, Linzerstraße 65
Telefon 0222/92 44 63

In Mostar, Jugoslawien, dem Austragungsort der Europameisterschaften 1980, fand am 22./23. August 1981 bei ungemein großer Hitze der XXI. Soko - Cup statt. Aus Österreich nahmen nur 3 Modellflieger teil, die sich allerdings recht gut plazieren konnten.

Klasse F1 A

1. Blagojevic Radoje	H	1260	Sek.
2. Gazibara Marijan	H	1245	"
3. Milovanovic Ivan	B	1216	"
7. Kraus Werner	A	1172	"
12. Pacher Erwin	A	1111	"

36 Teilnehmer wurden klassiert.

Klasse F1 B

1. Lacimic Lazar	Yu	1260	Sek.
2. Pil Mihajlo	H	1237	"
3. Björn Söderström	S	1231	"
9. Chmelik Herbert	A	1175	"

34 Wettbewerber wurden klassiert.

Klasse F1 C

In dieser Klasse mußte ein fünfmaliges (!) Stechen durchgeführt werden, ehe der Sieger ermittelt werden konnte. Unter den 3 Modellfliegern, die sich im Stechen gegenüberstanden befand sich der Wiener Werner Kraus.

1. Groselj Janes	N.Mesto	1260	+240	+300	+ 360	+ 420	+480
2. KRAUS Werner	Wien	1260	+240	+300	+ 360	+ 420	+376
3. Vardan Dusan	Pancevo	1260	+240	+300	+ 040		

15 klassierte Wettbewerber .

Von den insgesamt 21 teilnehmenden Mannschaften plazierte sich das österreichische Team (der beste jeder Klasse) an 7.Stelle.

oooooooooooooooooooo

NEUES AUS GRAZ

EILTELEGRAMM.....

NACH NUMMEHR FAST 5 JAHREN STÄNDIG STEIGENDER ERFOLGE HABEN WIR UNS ENTSCLOSSEN, AUS UNSERER URSPRÜNGLICHEN KLEINEN MODELLBAU-ABTEILUNG EIN BESTENS SORTIERTES MODELLBAU-FACHGESCHAFT ZU MACHEN! -STOP- UNSER GROSSZUGIGER LAGERUMBAU DURFTE BEREITS BEI ERSCHEINEN DIESER PROP-AUSGABE DEM ENDE ZUGEHEN- STOP - BITTE KOMMEN SIE UNVERBINDLICH UND BESICHTIGEN SIE UNSER SORTIMENT- STOP - ES FREUT SICH AUF IHREN BESUCH



modellbau-memmer

Mandellstraße 8 / Nähe Opernhaus
A-8010 GRAZ - TELEFON 77-1-62

GÜNSTIGE PREISE
DURCH GROBEINKAUF

In Österreich gibt es viele **NATIONALE WETTBEWERBE**, doch leider nur sehr wenige Erlebnisberichte davon. Wir sind daher manchmal nur in der Lage die Ergebnisse zu bringen.

Bereits 13 Male wurde dieser Wettbewerb durchgeführt. Ein Wettbewerb, zu dem in der Regel bisher nur die Salzburger selber und die grazer "Erzfeinde" gekommen sind. Heuer haben sogar einige Kärntner mitgemacht.

19 Wettbewerber haben in diesem Jahr am

13. UNTERBERGKRISTALLFLIEGEN in RC/MS

teilgenommen.

Die Ergebnisse:

- | | | |
|-------------------------|-----------------------|---------------------|
| 1. Glück Franz | ÖMV-MFC-Salzburg | 3102 Punkte |
| 2. Stöllinger K. | ÖMV-MFC-Salzburg | 3099 " |
| 3. Asen Alexand. | ÖMV-MFC-Salzburg | 3034 " |
| 4. Gräfing P. | ÖMV-Klagenfurt | 3026 " |
| 5. Lassnig Karl | ÖMV-St.Veit | 2946 " |
| 6. Schuhmach 2920, | 7.Hegenbart 2912, | 8.Gräfing 2824, |
| 9.Sekirnjak Heinz 2814, | 10.Pointner 2808, | 11.Golzbacher 2798, |
| 12.Hartlieb 2722, | 13.Absam 2673, | 14.Holzer 2470, |
| 15.Schmied 2310, | 16.Klingenspiel 1912, | 17.Frauenlob 1910, |



SALZBURG - AUSTRIA



13.



UNTERSBERG - KRISTALL- FLIEGEN RC-MS

1981

SALZBURG KRAIWIASEN

Beim **3. ADLERKLAUE-POKALFLIEGEN** in der Klasse RC IV wurden 14 Wettbewerber klassiert.

- | | | |
|---------------------|-----------------|-------------------------------|
| 1. Ehrlich Walter | KFC.Klgf. | 1734 Punkte |
| 2. Fleischhaker H. | KFC.Klgf. | 1650 " |
| 3. Himmelbach Georg | ASKÖ Vill. | 1581 " |
| 4. Pernath Wilhelm | ÖMV-Klgf. | 1388 " |
| 5. Gradischnig R. | ASKÖ-Vill. | 1378 " |
| 6. Geringer 1338, | 7.Gregori 1186, | 8.Dettelbacher 1092, |
| 9. Pekol 917, | 10.Wolte 879, | 11.Wolwitsch 846, |
| 12. Zubernig 724, | 13.Mussnig 565, | 14.Hoffelner jun. 156 Punkte. |

Um mehr Teilnehmer an den Start zu bringen, haben die Tiroler ihre

LANDESMEISTERSCHAFT in RC-HC

offen mit Gästeklasse ausgeschrieben.

Es haben auch deutsche Modellflieger an dieser Veranstaltung teilgenommen.

Lediglich der 1.Platz ging den Tirolern verloren. Diesen gewann der regierende Staatsmeister **BRENNSTEINER** souverän. Aber bereits der 2.Platz ging an den Tiroler Sprenger Jakob. Auch er hat diesen Platz bei der RC-HC-Staatsmeisterschaft eingenommen.

I. TIROLER MEISTERSCHAFT MIT GÄSTEKLASSE



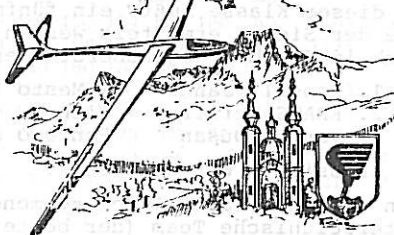
IN RC-HC
AM 24.5.1981
IN HÖFEN/REUTTE

Die Ergebnisse:

- | | | | |
|-----------------------|----------|------------|--------|
| 1. Brennsteiner Josef | Salzburg | Zeit total | 100.09 |
| 2. SPRENGER Jakob | Tirol | | 124.65 |
| 3. Kopp Thomas | BRD | | 130,75 |
| 4. PIECHOCINSKI Rene | Tirol | | 142,96 |
| 5. RUPPNIG Karl | Tirol | | 157,84 |
| 6. Purin Gerhard | Ö | | 162,06 |
| 7. Stetefeld Frank | BRD | | 191,29 |
| 8. Guggenberger Erich | BRD | | 194,22 |
| 9. Sporer Hans | BRD | | 195,71 |
| 10. Woldenberg Walter | BRD | | 195,99 |
| 11. Purin Günter | A | | 209,95 |
| 12. Müller Hermann | BRD | | 221,42 |

ASKÖ-VILLACH

3. POKALFLIEGEN um die VILLACHER ADLERKLAUE



Graupner Neuheiten



RC-Motorflugmodell

DUO 40

Die Bauanleitung mit Zeichnungen
Für Motoren von 3,5-5,6 cm³ Hubraum
oder Viertaktmotor mit 6,5 cm³ Hubraum

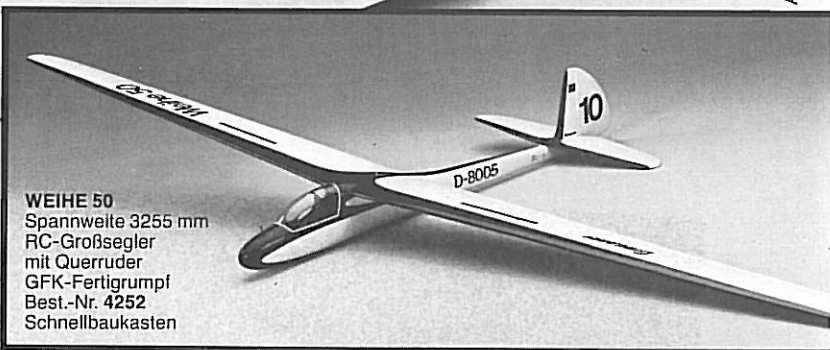
Geeignet zum Einsatz eines
Funktionsluftschiffes

Best.-Nr. 4644
mit Zusatzteil für RC-Einsatz
Best.-Nr. 970 Preisabstuf.

DUO 40
Spannweite 1090 mm
RC-Doppeldecker
für Motoren von 3,5-5,6 cm³
oder 6,5 cm³ Viertaktmotor
Best.-Nr. 4644
Schnellbaukasten

AZ 31/S

... VOLKSPLANE,
TREND 35,
SEA COMMANDER, LOTSE
und 10 weitere Modelle,
GRUNDIG VARIOPROP
2000, FMsss-Fernsteuer-
system, Viertaktmotor
6,5 cm³ und viele weitere
interessante Neuheiten.



WEIHE 50
Spannweite 3255 mm
RC-Großsegler
mit Querruder
GFK-Fertigrumpf
Best.-Nr. 4252
Schnellbaukasten



JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK



**4-Kanal-Fernlenkset
VARIOPROP
E 4 SSM 40**
für das
40-MHz-Band
Best.-Nr. 3981



FUNNY
Spannweite 1200 mm
RC-Einführungsmodell
Best.-Nr. 4263 Schnellbaukasten
Best.-Nr. 229 Motoraufsatz

FÜR JEDEN ETWAS:



**MODELLBAU
KIRCHERT**

1140 Wien, Linzerstr. 65, 02 22 / 92 44 63

KAVAN

**AUSLIEFERUNG
F. ÖSTERREICH**

**Groß- und Kleinhandel — Import — Export — Versand
Lieferant der GK-Standard-Bauelemente + GK-multitank**

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-Straße 12.
Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl
Ges.m.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

91170083

KIRCHERT GERD

LINZERSTRASSE 61
A-1140 WIEN