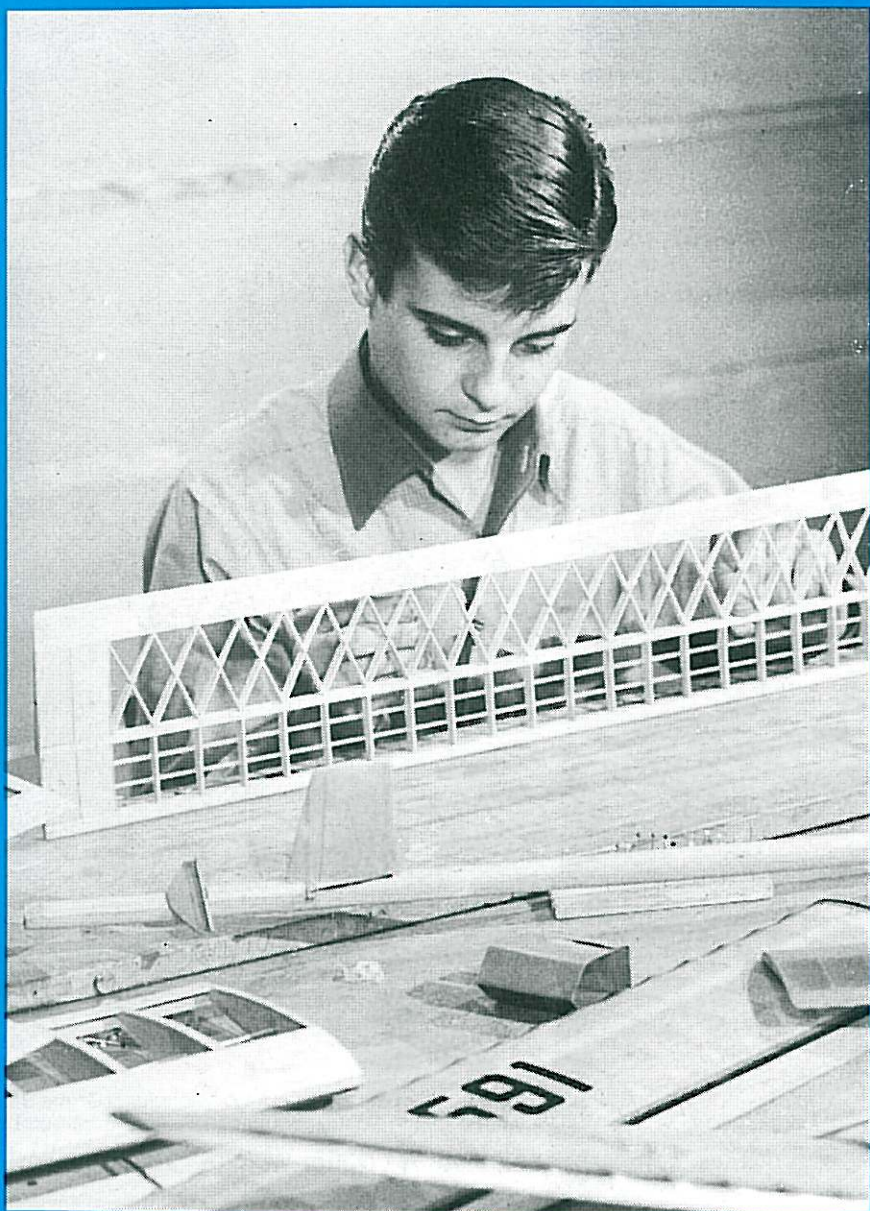


# PROPO

*österreichisches  
modellflugmagazin*



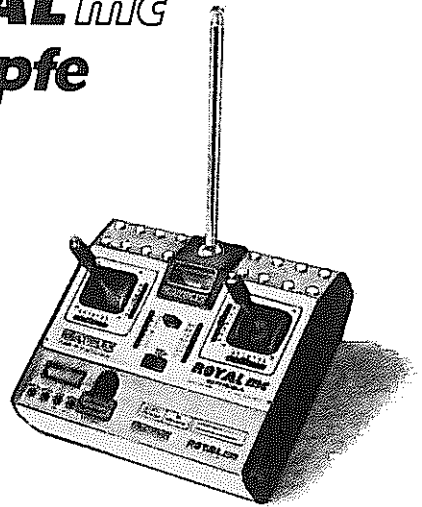
**9/10**

---

**84**

# Mit der neuen **ROYAL mc** haben Sie alle Trümpfe in der Hand

- \* Umschaltbar von PCM auf PPM
- \* Schnell umgerüstet durch Softmodule
- \* modernste Microcomputertechnik
- \* Reserve-Senderakku
- \* Slow-Funktion für Servos
- \* ausbaufähig auf max. 14 Prop-Kanäle
- \* umfangreiche MULTINAUT-Ausbaumöglichkeiten
- \* Lehrer-/Schüler- und Co-Pilot-Betrieb
- \* Freier Kanal für Empfänger-Unterspannungsanzeige
- \* 25-jährige Erfahrung des größten Herstellers von Modellsport-Fernsteuerungen in Europa



Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder mit dem Handbuch zur Royal mc gegen Schutzgebühr von 3,- DM erhältlich bei

**MULTIPLEX** · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany

# PROP

österreichisches  
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 9/10 - 1984

## Inhalt

BSL Edwin Krill - 60 Jahre .....	5
Es spricht ihre Modellflugsekretärin .....	7
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger: KB B von Simprop .....	8
AEROFly von Aeronaut .....	10
HORNIS von Eismann .....	12
WEBRA Space 8/16 .....	14
Ing. Wolfgang Gruss gestorbern .....	16
Dr. Georg Breiner - Im Schaufenster .....	17
EUROPAMEISTERSCHAFT in F1 E - Hangflug .....	22
<b>prop - Flohmarkt</b> .....	28
<b>Das RC/MS-Programm</b> (zum Herausnehmen) .....	29
Mitteilungen des Scale - Fachreferenten .....	35
Internationales Kunstflug-Symposium in der Schweiz .....	36
EUROPAMEISTERSCHAFT F3A in Genk .....	38
FREIFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT IN Livno/YU .....	41
Staatsmeisterschaften : F2D - Fesselflug ... RC III .....	44 45
Internationale Wettbewerbe :	
Eole Trophy - F3 B .....	49
Int. Summer Soaring - F3 B .....	50
Int. Rheintalpokal in Koblach .....	52
Int. F3 A-Wettbewerb in Bratislava .....	55
Int. Tirol Pokal in Weer .....	56
Int. Oberösterreich Pokal in Meggenhofen ....	58
20. Int. Igo Etrich Pokal in Kraiwiesen ....	60
Impressum .....	letzte Umschlagseite

Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der  
Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ih-  
rer Freizeit sowie in ihrem Urlaub.

Titelfoto : In der kommenden Winterzeit  
werden alle Modelle überholt und neue gebaut.  
Auch Freiflugmodelle finden wieder ihre Anhän-  
ger.

Lieber Leser !

Wenn man einmal ins Schleudern geraten ist,  
kommt man nur schwer wieder heraus.  
Das gilt einmal für das verspätete Erscheinen  
von prop und dann auch für den Umstand, daß  
noch immer nicht alle bei uns liegenden Berichte  
verarbeitet und erschienen sind. Und es liegen  
noch so viele bei uns.  
Wir bitten um Entschuldigung, aber für einen  
Ein-Mann-Betrieb wird es eben manchmal zu  
viel. Der Wille ist ja da, aber die Zeit fehlt  
halt sehr oft.

Unser Tester, Herr Dr. Georg Breiner, freut  
sich sehr über das positive Echo, was seine  
Ankündigung, eine Oldtimer-Ecke einzurichten,  
hervorgerufen hat.  
Ab 1985 wird er neben seinen Testberichten und  
dem "schaufenster" in einer Oldtimer-Ecke viel  
Interessantes bringen (u.a. Planservice, Motore  
und Baukästen).

Wer macht noch mit ?

Als vor einiger Zeit der "prop-Flohmarkt" ins  
Leben gerufen wurde, waren wir der Meinung, daß  
davon auch reichlich Gebrauch gemacht würde,  
zumal ja die Anregung aus Modellfliegerkreisen  
gekommen ist. Aber trotz niedrigster Anzeigen-  
preise, wird davon nur sehr wenig Gebrauch  
gemacht. Da man niemandem sein Glück aufzwingen  
soll, wird der "prop-Flohmarkt" 1985 einge-  
stellt.

Zum Problem RC/MS werden bis auf weiteres  
keine Leserbriefe mehr veröffentlicht und  
weitere Besprechungen und Beratungen der Sekti-  
onsleiter abgewartet.

Während diese Nummer in Druck geht, wird bereits  
an der nächsten und letzten Nummer 1984 gear-  
beitet, und wir hoffen, daß wir nun bald auf  
gleich kommen.

Die Redaktion

# Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem

PCM bedeutet Pulse-Code-Modulation. Bekannt ist PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewendet und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellliebhaber enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90% reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichwertig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motordrossel) und der Zusatzfunktionen. ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek alle Acker neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerspektrums wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drehservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderspektrums warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat:

Z.B. Schmalband-FM-Betrieb, HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz), Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und austauschbare Programmierkassetten für verschiedene Anwendungsvarianten. Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standardkassette, Universalkassette und Segelflugkassette). Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.

**BE**  
BRAND-ELEKTRONIK

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

Erhältlich im  
österreichischen  
Fachhandel



## BSL Edwin Krill ein Sechziger

Der 60. Geburtstag eines großen österreichischen Idealisten,  
ÖAeC-Bundessektionsleiter,  
Vizepräsident a.D. der CIAM,  
Delegierter bei der CIAM,  
Bundesobmann des ÖMV,  
Bundesfachwart f. Modellflug im ASKÖ,  
Herausgeber und Chefredakteur des Modellflugmagazins "prpp"



Oberschulrat Direktor Edwin Krill, veranlaßt mich, kurioser Weise, ihn in seinem eigenen Magazin, einmal zu würdigen, was er immer nur bei anderen verdienten Leuten tut.

Ein Idealist, wie es wohl nur wenige gibt, hat er sich seit dem Neubeginn der Sportfliegerei nach dem 2. Weltkrieg spontan in den ehrenamtlichen Dienst des Österr. Aero Club gestellt und hat die Aufgabe so großartig gelöst, daß der Modellflug heute die größte Sparte stellt.

Nicht nur, daß er sein eigenes Schicksal und Leben so hervorragend meisterte und damit immer ein Vorbild für die Jugend ist, ist er auch der Motor und die Antriebskraft für die Ausbildung und Förderung aller jungen Leute, die sich dem Modellflugsport verschrieben haben.

Dieser Jugendarbeit widmet er sich ganz besonders gerne. Es ist auch immer wieder erfreulich festzustellen, wenn man auf Veranstaltungen ist, daß die jungen Leute ihn besonders gern haben. Sie wissen nämlich, daß er für ihre Probleme immer ein offenes Ohr hat.

Wir fragen uns manchmal, wo nimmt dieser Mann nur die Kraft und Energie her, all diese Aufgaben zu bewältigen.

Dieser Aufgabenbereich ist wahrlich nicht klein, ob es nun menschliche Probleme sind, fachliche oder finanzielle oder das Organisieren von Modellflugveranstaltungen, Europa- oder Weltmeisterschaften etc., oder als Mitglied der internat. Jury im In- und Ausland tätig ist.

Um alle Modellflieger und Flugsportler zusammenzufassen, hat er das Modellflugmagazin prop geschaffen, das er ganz alleine

herstellt, und welches wohl einmalig ist und seinesgleichen sucht.

Hiemit habe ich nur einen kleinen Teil seines Aufgabenkataloges aufgeführt, wie ihn ein solcher Mann täglich zu bewältigen hat.

Einen großen Teil seiner Kraft und Energie kenne ich und möchte jenen sagen, die es vielleicht noch nicht wissen, daß seine Frau Erika ihn bei seiner ganzen Arbeit versteht und unterstützt. Auch ihr muß man herzlichen Dank sagen, denn sie mußte und muß auf vieles verzichten, wenn es darum geht, daß ihr Mann oft mehr für die anderen da ist.

Wir wollen hoffen, daß uns dieses, sowohl im In- als auch im Ausland bekannte Gespann noch recht lange erhalten bleibt.

Nun, lieber Leser, möchte ich aber auf den Hauptgrund dieser Zeilen zurückkommen und im Namen aller, die unseren Edwin kennen und schätzen, ihm zu seinem 60. Geburtstag die herzlichsten Glückwünsche aussprechen und ein Danke sagen, für all das, was er bisher für uns alle getan hat und in Zukunft noch tun wird.

Jonny Brand

Lieber Edwin,

heute ist der 28. September 1984 !

Ich sitze hier ganz allein und feiere Deinen 60. Geburtstag. Alleine - aber vor mir steht ein schönes Glas, gefüllt mit bestem Wein. Ich erhebe es jetzt zu Ehren von Dir. Ein großer Schluck voller wünschender Gedanken - Prost !

Ich gratuliere und danke Dir, Edwin, für all die schönen und menschlichen Stunden, die wir so oft gemeinsam verbringen durften. Viele, viele Jahre sind es her, seit Du

mich mit meinen Kameraden am Wiener Westbahnhof zum "Alpen-Cup"-Wettbewerb abholtest. Unvergeßlich sind und bleiben all die vielen, vielen Modellflug- und andere Veranstaltungen, bei denen wir zusammen waren und für eine schöne Sache gemeinsam wirken durften. Stundenlang haben wir so manches Mal geredet, geschwätzt und gesprochen: über den Modellflug, über Politik, über Kinder, Frauen, Männer, die Ehe, den Aero Club, die CIAM, das Leben, über Menschliches und Allzumenschliches, über den Himmel und über die Hölle. Ich habe keine Geheimnisse vor Dir, ja oft habe ich in Schwierigkeiten bedauert, daß Du nicht in der Nähe bist. Ein aufmunterndes Wort von Dir hätte helfen können, das Menschsein besser zu ertragen. Es ist eine große Freude, daß ich mit Dir den Weg gekreuzt; dann aber sind wir gemeinsam weitergegangen, zwar Du mal nach links und ich mal nach rechts, doch schließlich haben wir uns immer wieder auf derselben Linie getroffen und gefunden. Wir beide haben gespürt und gemerkt, daß uns etwas einmalig Schönes und Wertvolles, Unbezahlbares verbindet: nämlich eine echte Männer-Freundschaft mit Verständnis für das Innere des anderen. Einander verstehen wollen ist manchmal Schwierig und mühevoll, aber begreift man den Sinn, dann wird es zur vollkommenen Bereicherung des eigenen Ichs.

Heute bist Du sechzig, lieber Edwin; mein zehnjähriger Sohn Daniel sagt zu Dir "Henin"; ich bin sagenhaft glücklich, daß er für Dich einen eigenen persönlichen Namen fand; denn Du bist eine echte Persönlichkeit. Die heutige Welt wird immer ärmer an vorbildlichen Menschen, Henin. Menschen, die nicht nur als einziges Ziel den Aufstieg verfolgen, sondern auch dem anderen entgegenkommen. Herunterkommen "vom hohen Roß" kann nur ein beseelter Geist.

Ich freue mich sehr, daß es Dir gut geht, daß Du zufrieden bist. Deine Leistungen sind bewundernswert. Du hast Dich auch richtig gebettet, und Deine Erika hat Dir viel gegeben, auch einiges ertragen und doch so viel geschenkt - eine Ehefrau, wie man sie sich erträumt. Ihr dürft beide heute ganz glücklich und dankbar sein - Ihr habt es gut gemacht!

Möge unsere Freundschaft weiter dauern und alle einschließen, die beim Nachdenken über uns beide, irgendwo menschlich "ja" sagen können.

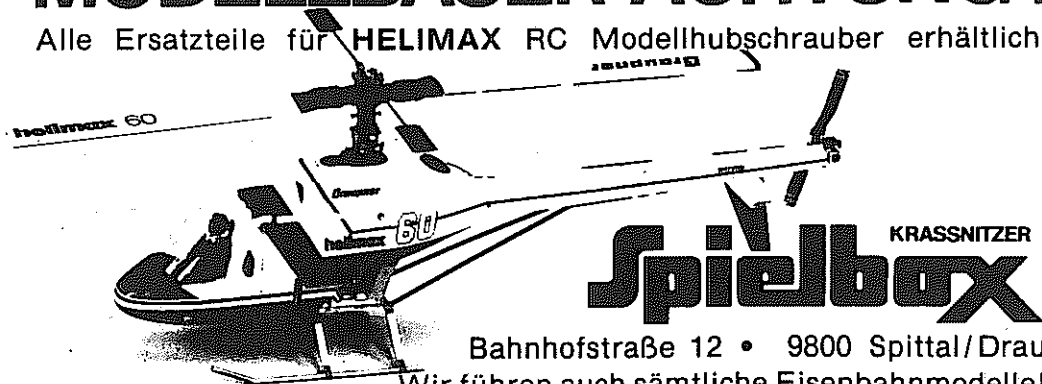
Dein

Werner Koelliker

\*\*\*\*\*

## MODELLBAUER ACHTUNG!

Alle Ersatzteile für HELIMAX RC Modellhubschrauber erhältlich.



KRASSNITZER  
**Spielbox**

Bahnhofstraße 12 • 9800 Spittal/Drau

Wir führen auch sämtliche Eisenbahnmodelle!

Telefon 04762 (30 97) Verkäufer Hr. Peter

Versand ist möglich!

Es spricht Ihre Modell-  
flugsekretärin



Viele werden mittlerweile bemerkt haben, daß seit August bereits eine neue Sekretärin in der Sektion tatkräftig mitarbeitet und mit November meine Stelle voll und ganz übernimmt. Ich hoffe, daß sich durch den Wechsel keine Schwierigkeiten ergeben und daß Sie mit meiner Nachfolgerin gut zusammenarbeiten. Nach dem Karenzurlaub werde ich auf alle Fälle wieder versuchen meiner bisherigen Tätigkeit nachzugehen, um alle Sektionsarbeiten in gewohnter Weise weiterzuführen.

Die MSO (Modellsportordnung) konnte in der Zwischenzeit fertig übersetzt und geschrieben werden und wird sicherlich im Frühjahr 1985 in der versprochenen Ausführung erhältlich sein. Weiters bitte ich Sie, die bei Ihnen eingelangten Vereinsanlageblätter bis 31. Jänner 1985 gewissenhaft auszufüllen und termingerecht an den Ö.Ae.C, Sektion Modellflug zu senden.

Alle bis Ende September nicht eingelangten Solidaritätsabgaben und Warenrechnungsbeträge wurden gemahnt. Wir bitten die offenen Beträge bis Ende des Jahres auf unser Konto zu überweisen, da wir ansonsten in Zukunft Wettbewerbe, für die nicht bezahlt wurde, nicht mehr bestätigen können bzw. die Nachnahme als Art des allgemeinen Warenversandes wieder aufnehmen müßten.

Abschließend möchte ich Ihnen bereits jetzt einen guten Ausklang des Jahres 1984 wünschen. Ich bin sicher, daß mich einige von Ihnen im nächsten Jahr auf diversen Veranstaltungen sehen werden. So kann ich den Kontakt weiterhin aufrechterhalten. Arbeitsmäßig muß ich "meine Modellflieger" jedoch unserer neuen Sekretärin, FrI. Maria Ehmayr, anvertrauen, die Sie sicherlich zu Ihrer Zufriedenheit weiterhin betreuen wird.

Es grüßt Sie recht herzlich

Ihre Modellflugsekretärin

Maria Makoschitz



# FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS und TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

## K8 B von Simprop

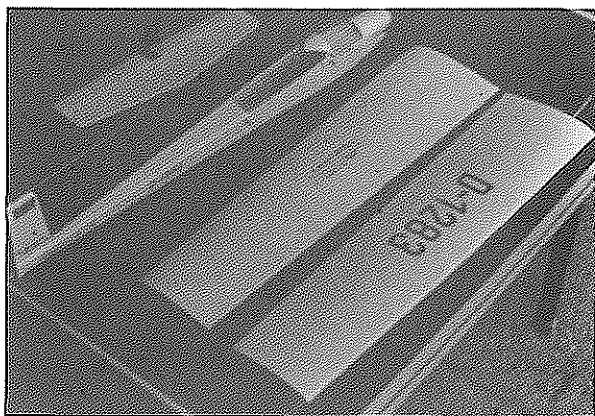
Die K8 B ist allen Scalebegeisterten ein Begriff. Mit dem neuen Baukasten von SIMPROP hat nun auch der Anfänger die Möglichkeit, eine Maschine zu bauen und zu fliegen, die wie ein Großer aussieht. SIMPROP stellte diesen schmucken Segler heuer erstmals bei der Nürnberger Messe vor. Das Modell ist ein echtes Simprop-Produkt, und von den über Simprop vertriebenen japanischen Pilotbaukästen dürften die Holzqualität und vor allem die hervorragenden Stanzungen "abgespickt" sein. Das Flugzeug ist eigentlich sehr schnell zu bauen, da die Fläche Styro beplankt, das Leitwerk in Brettchenbauweise und der Rumpf eine einfache Gitterkonstruktion ist. Der Schnellbaukasten erhält also alle Holzteile, abachibeplankte Flächenhälften, die Kabinenhaube, Kleinmaterial und einen Dekorsatz. Selbstverständlich gibt es auch einen Bauplan in Verbindung mit einer ausführlichen Bauanleitung.

Wie schon gesagt, der Bau des Modells geht sehr schnell über die Bühne (die Werkbank). Probleme gab es keine und auch der 10 jährige Bub, der die Maschine baute, schaffte es in erstaunlich kurzer Zeit. Das Finish wurde entsprechend dem Baukastenfoto gemacht, das heißt, die Maschine wurde komplett weiß bebügelt und mit ein paar Farbklecksern noch verziert. Der Dekorsatz schaffte den letzten Finishrest.

Die K8 B wird durch zwei Rudermaschinen (Simprop MM Servos) über Seite und



Die fertige K8 B



Die K8 B ist kofferraumfreundlichst zerlegbar

Höhe angelenkt, und diese können mühelos in dem verhältnismäßig geräumigen Rumpf untergebracht werden.

Nachdem die Servos eingebaut waren, steckten wir die Nase zum Fenster 'raus und checkten das Wetter. Ein leises Lüftchen war spürbar. Auf ging es ! Die K8 B kann man ja als super-kofferraumfreundlich bezeichnen, denn sie ist ja voll zerlegbar. Das Höhenleitwerk und die Tragfläche wird mittels Gummiringen



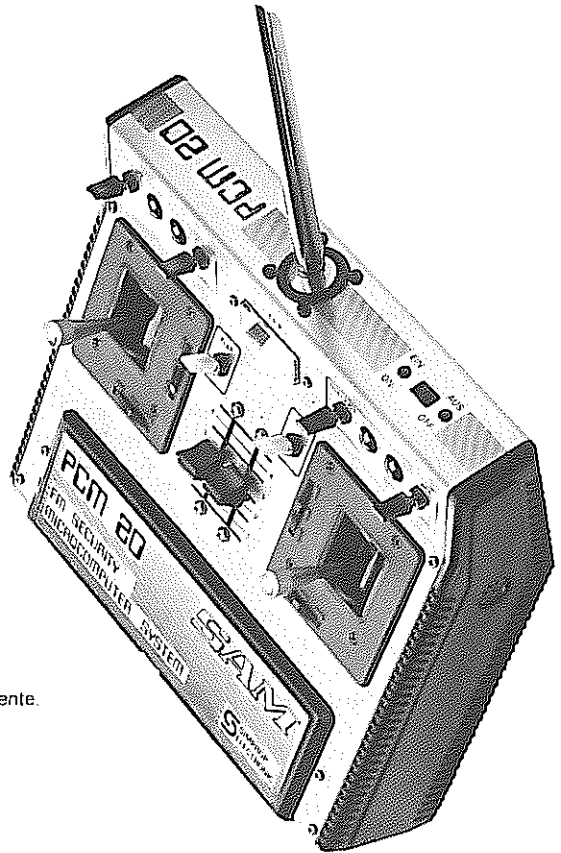
# Verlangen Sie nicht einfach PCM Verlangen Sie PCM in sinnvoller Perfektion!

## Verlangen Sie: SIMPROP SAM-PCM 20

made in Germany – für europäische Anforderungen

### Produktvorteile

- \* Ausgereiftes Mikroprozessor-PCM-System.
- \* Auf 10 Kanäle = 20 Funktionen ausbaufähig.
- \* Vielfach höhere Störsicherheit als bisher.
- \* Keine Wackler bei Störungen.
- \* Mit Anwendermodulen für jeden Einsatzzweck.
- \* Alle Mixer, Wegeinstellungen, Differenzierung bereits im Mikrocomputer programmiert.
- \* Mit Senderspannungs-Überwachung.
- \* Mit Bordspannungs-Überwachung.
- \* Stabilisierte Empfängerspannung.
- \* Servoreverse.
- \* Fail-Safe-Automatik (abschaltbar).
- \* Standgastrimm.
- \* Gesteigerte Sicherheit durch modernste Technik.
- \* 1,2 Ah Senderakku für 5 – 7 Stunden Betriebszeit.
- \* Verstellbare Antenne mit Kugelgelenk.
- \* Mit patentierten Steuerknüppeln.
- \* Übersichtlich angeordnete, griffgünstige Bedienelemente.
- \* Optimal als Handsender.
- \* Optimal als Umhängesender mit „Assistent“-Pult.
- \* Hochfrequenz-Wechselmodul.
- \* Hohe, störunempfindlichere Reichweite.



### Besondere Merkmale der SIMPROP SAM-PCM 20

- \* Mit dem wechselbaren Anwendermodul läßt sich der Sender in Sekundenschnelle für den vorgesehenen Verwendungszweck programmieren, z. B. für Motorkunstflug F 3A, F 3B, Hubschrauber F 3C, Allround für Deltas und V-Leitwerke etc.
- \* Die eingestellten Werte von Mixern, Wegeinstellungen etc. bleiben beim Wechsel des Anwendermoduls erhalten. Das ist sehr wichtig, denn sonst müßte beim Wechsel von einem Modell zum anderen jedesmal die Einstellung gelöscht und neu eingestellt werden.
- \* Das Einstellfeld der Anwendermodule ist übersichtlich von oben bedienbar und auch während des Fluges benutzbar. Nach der Einstellung ist das AW-Modul verschließbar und damit sicher gegen unbeabsichtigtes Verstellen.
- \* Optionsmodule sind nicht notwendig, da alle Funktionen bereits im Mikrocomputer gespeichert sind. Die Einstellungen erfolgen im Anwender-Modul.
- \* Wackler sind unmöglich, da Störimpulse ausgeblendet werden.
- \* Es gibt PCM-Systeme, die Kanal 1, 2, 3, 4 bevorzugen und die nachfolgenden benachteiligen. Es gibt PCM-Systeme, welche die Kanäle 1 – 7 (oder mehr) nacheinander senden. SIMPROP verwendet das „Prioritätsprinzip“. Dabei wird jeweils der Kanal zuerst gesendet, der zuerst betätigt wird. Dadurch ist eine schnelle Übertragung gesichert.
- \* Wichtig ist auch die Decodierung im SIMPROP-Empfänger. Der Mikrocomputer prüft die verschlüsselten Codesignale und blendet durch Störung verstümmelte Signale aus. Da der Mikroprozessor die Servobefehle einzeln kontrolliert, nicht den Gesamtblock von Kanal 1 bis 7 (oder 10), wird bei starker Störung nicht der Gesamtblock unterdrückt, sondern lediglich das gestörte Signal für ein Servo. Das bringt deutliche Vorteile in der Grenzreichweite und bei starker Störung.

Wollen Sie mehr über die Einsatzmöglichkeiten der SAM-PCM wissen, verlangen Sie die Betriebsanleitung SAM-PCM gegen Einsendung von DM 3,- Schutzgebühr in Briefmarken an SIMPROP ELECTRONIC, Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC

Postfach 14 40, 4834 Harsewinkel

am Rumpf befestigt (sehr vorteilhaft bei harten Landungen!).

Das Einschweben wurde mit einer Höhenruderkorrektur beendet und dann ging es ans Gummiseil. Was soll ich weiter berichten: eigenstabil, unkritisch und vor allem sehr langsam flog die Anfänger-Semi-Scale-Maschine. Mein Flugschüler flog so vertieft, daß er beim Landeanflug über unsere kleine Piste hinausflog und sich in ein, von uns aus nicht mehr sichtbares, Feld senkte. Nachdem kein Knall, Kracher oder ähnliches uns bekanntes Geräusch hörbar war, gingen wir zur kleinen Hangkante und - fanden den Segler unbeschädigt vor. Letztes Testergebnis: sehr stabil.

Wenn ich also zusammenfassen darf: Die K8 B von SIMPROP ist ein idealer Anfängersegler mit dem Flair einer Superorchidee. Sie ist einfach zu bauen, ebenso zu fliegen und verträgt auch ungeniert allfällige harte Landungen.

Technische Daten:

Spannweite:	1838 mm
Länge:	1095 mm
Gesamtflächeninhalt:	38,5 dm <sup>2</sup>
Gewicht:	1300 g

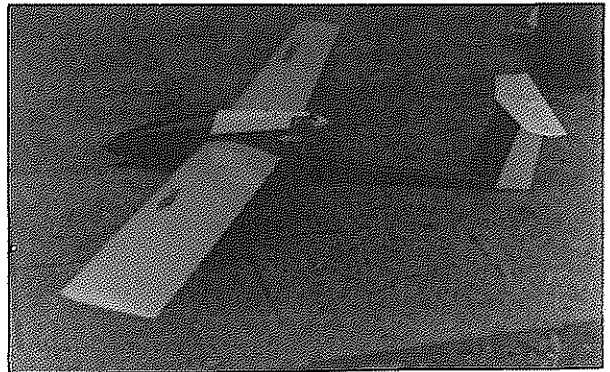
Fernsteuerung: Höhe, Seite.

.....

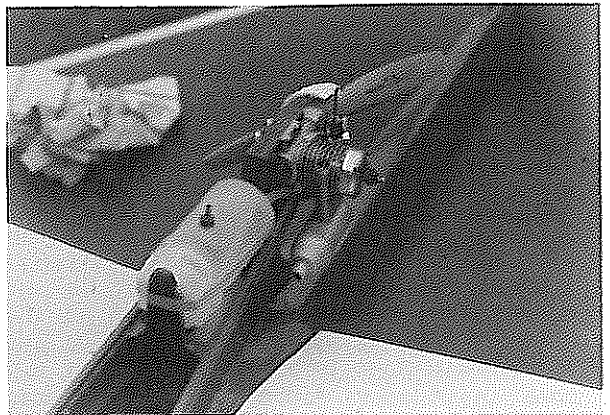
## Der AEROFLY von Aeronaut

Aerodynamische Formgebung bewirkt nicht nur einen hohen Wirkungsgrad sondern sticht auch ins Auge! Ganz fest hat es mich beim Motorsegler AEROFLY gestochen. Eine Maschine mit Motor in Druckanordnung und einer außergewöhnlichen Form des Rumpfes. Wie schaut die Geburt eines derartigen Gerätes aus? Liebe Fliegerfreunde, zunächst eine kleine bescheidene Frage: "baut Ihr gerne in Holz?" Wenn Ihr diese Gretchenfrage mit einem klaren und sehr deutlichen Ja beantworten könnt, dann seid Ihr für den AEROFLY reif. Und wo bleibt der Rest von Euch? Herrgott, laßt doch einmal GFK GFK sein und scheut nicht eine Holzbauweise, pflegt Eure harzgeschädigte Lunge mit ein bißchen (viel) Balsastaub!

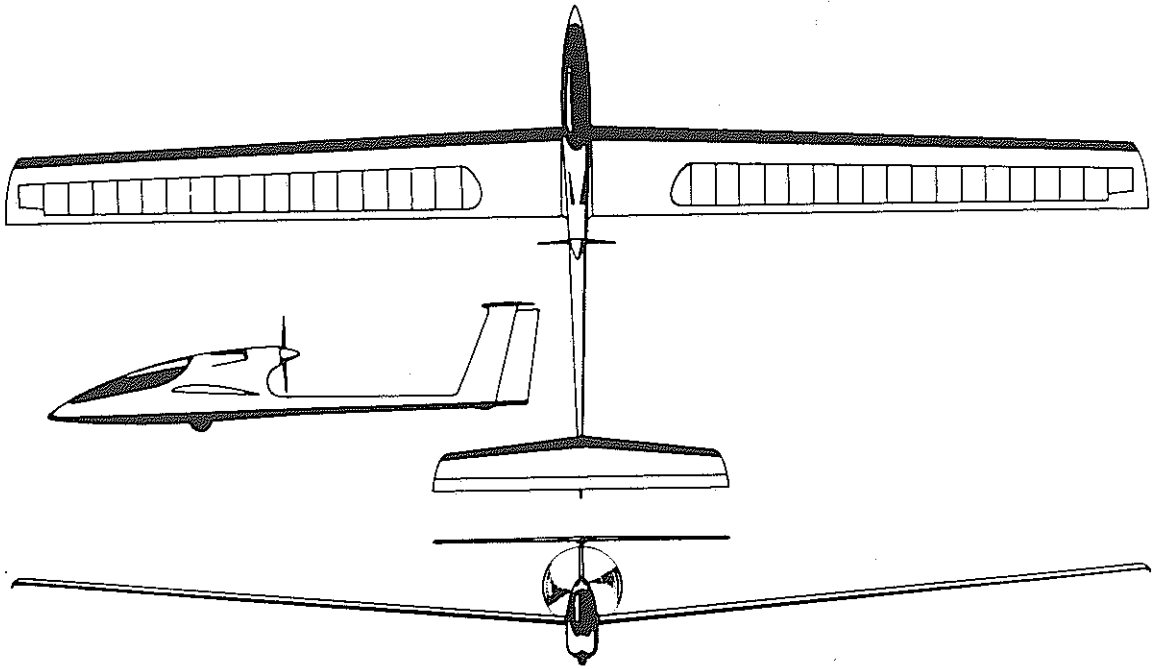
Der Baukasten, einmal eine relativ kleine Schachtel, beinhaltet alles was zum Bau des Vogels notwendig ist. Zunächst suchte ich die Nasen- und Endleisten sowie die Beplankungsteile, denn die Maschine hat immerhin eine Spannweite von 2550 mm. OK - ich garantiere und nehme nahezu alle Wetten an, daß Sie nach dem Bau des AEROFLY auch schäffen können! Auch ich habe es mit ein paar saftigen Flüchen (meine Frau entfernte unverzüglich den Nachwuchs aus meiner Nähe) geschafft! Gut, viel Holz gibt es also zu sehen, welches von recht guter Qualität ist. Die vordere Rumpfoberseite, gleichzeitig auch die Kabinenhaube, aus blauem Astralon,



Der AEROFLY



Die Anordnung des V-Motors



Bespannmateriale und alle Anlenkungsteile finden sich noch im Karton. Nicht vergessen werden darf der prima Bauplan mit einer beigeschlossenen mehrsprachigen Bauanleitung, welche auch noch Baustufenfotos und Vorschläge für die Motorisierung enthält. Der Bau des Modells dauert doch eine geraume Zeit. Der Lohn ist aber anschließend ein Flugzeug, welches sich deutlich von all den anderen Geräten abhebt. Zur Motorisierung sei gesagt, daß sowohl ein Verbrennungs- als auch ein Elektromotor Verwendung finden kann: Das Material für beide Antriebsarten ist im Baukasten enthalten. Ich habe mich für einen Verbrennungsmotor entschieden und baute einen 1,5 cm<sup>3</sup> Webra in den Motorpylon ein. Dabei war ich bemüht, des Schwerpunktes wegen, den Motor soweit wie möglich nach vorne (zur Rumpfspitze hin) zu verschieben. Trotzdem mußte noch einiges Blei in die Nase gepackt werden, um den Schwerpunkt genau hinzukriegen.

Für den Betrieb des Modells reicht bereits eine einfache Zweikanalanlage aus, da nur Seite und Höhe angelenkt werden.

Der Rumpf wurde nach dem Verschleifen mit Papier bespannt, grundiert, nochmals verschliffen und schön signalrot gespritzt. Die Fläche und das Leitwerk wurden mit weißer Folie bebügelt. Als ich schweißbrieffend

mein Werk abgeschlossen hatte, mußte ich feststellen, daß der AEROFLY wirklich gut aussieht.

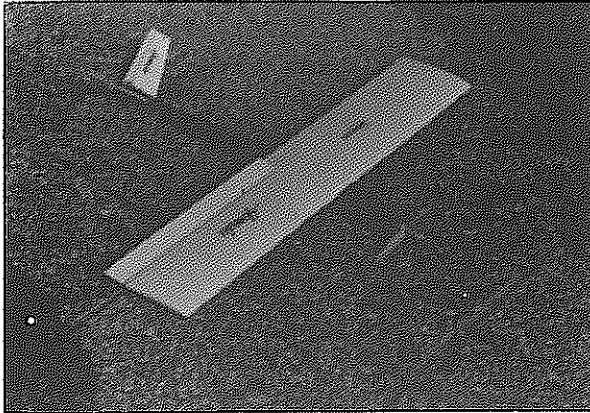
Zum Flugbetrieb: Der noch untergebrachte 50 cm<sup>3</sup> Tank bringt eine super Ausgangshöhe. Die Maschine fliegt erstaunlich eigenstabil und zeigt keinerlei Tendenzen zum Abschmieren. Die Fluggeschwindigkeit dürfte meiner Meinung nach bei der Elektroversion gewichtsbedingt schneller sein. Der AEROFLY reagiert sehr schön auf die Steuerkommandos und ist vor allem sehr folgsam, sodaß auch ein Anfänger gut damit zurechtkommen kann.

Fazit: Der AEROFLY ist ein Motorsegler mit einem ungewöhnlichen Design, der nicht so einfach zu bauen, dafür aber umso einfacher zu fliegen ist. Ein dynamischer Vogel, der vielleicht nicht nur mir ins Auge gestochen hat.

#### Technische Daten:

Spannweite:	2550 mm
Länge:	1095 mm
Gesamtflächeninh.:	51 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht:	1250 g
	mit Verbrennungsmotor
Fernsteuerung:	Höhe, Seite
Motor:	Verbrennungsmotor
	1,5 - 1,8 cm <sup>3</sup>
	Elektromotor
	Mabuchi 550

# HORNISS ein gar giftiges Insekt von Eismann



Wo ist der Stachel ?

Jeder von uns kennt ja die gefürchtete Hornisse, und keinem sei ein Stich von ihr vergönnt. Eismann, aus dem Städtchen Lauingen hat sich wieder einmal etwas einfallen lassen und benamst mit HORNISS EIN Miniflugmodell mit einer variablen Spannweite von 70 bis 90 cm. Dieses Gerät ist in erster Linie als Elektro-Pylon- oder Kunstflugmodell gedacht und kann natürlich auch mit einem kleinen Verbrennungsmotor ausgerüstet werden.

Der Baukasten enthält in bewährter Eismannqualität einen wunderschönen, leider nicht eingefärbten, GFK-Rumpf, die bis auf die Randbögen fertige Fläche (einteilig), wobei das Querruder (Sie haben richtig gelesen - es gibt nur ein Querruder) bereits fertig ausgeschnitten ist; alle Anlenkungsteile, fertiges V-Leitwerk aus Balsa und einen Bau (= Montage-) plan mit einer entsprechenden Bauanleitung.

Nun, das Insekt ist aufgrund des sehr hohen Vorfertigungsgrades bald rohbaufertig.

Fernsteuerung : Höhe, Querruder, allenfalls Elektroschalter oder Drosselservo.

Eines kann ich Ihnen schon verraten: Platz ist verd ... wenig vorhanden, und es kann nur mit Miniservos gearbeitet werden. Meiner Ansicht nach sollte das Querruder mit einem in der Fläche eingebauten Servo angelenkt werden, sonst beginnt die Platz-Murkserei im Rumpf. Als Motor (E-Motor) fand ein Mabuchi 550 S Verwendung, und 7 heiße Zellen gaben ihm den Saft. Die Luftschraube wird übrigens direkt angetrieben.

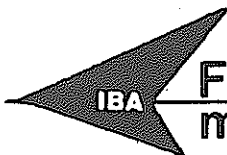
Aufpassen muß man beim Bügeln des V-Leitwerkes, denn die Balsateile sind sehr weich und können sich bei höherer Temperatur ganz schön verziehen.

Als die HORNISS fertig vor mir lag, schüttelte ich mein weises Haupt und rief Speedy an. Der stürmte bald darauf mit leuchtenden Augen herein, denn das Modell war offensichtlich nach seinem Geschmack konzipiert.

Zu Speedys Flugerprobung sei gesagt, daß die HORNISS voll kunstflugtauglich ist und auch flott geflogen werden will, denn der Abriß kommt verflixt schnell. Ein Beginnermodell ist die HORNISS wirklich nicht, erstens ist sie relativ klein und dann, wie schon gesagt, braucht sie ein entsprechendes Tempo. Fazit: Ein bis auf das weiche Holz des V-Leitwerkes, prima Fast-Fertig-Baukasten, aus dem ein voll kunstflugtaugliches Miniflugmodell entsteht, welches dem fortgeschrittenen Modellflieger ein breites Anwendungsspektrum bietet.

Technische Daten :

Spannweite:	700-900 mm (wählbar)
Länge:	780 mm
Gewicht:	1250 g
Motor:	120 - 250 W Elektro bzw. 0,8 - 1,5 cm <sup>3</sup> Verbr.

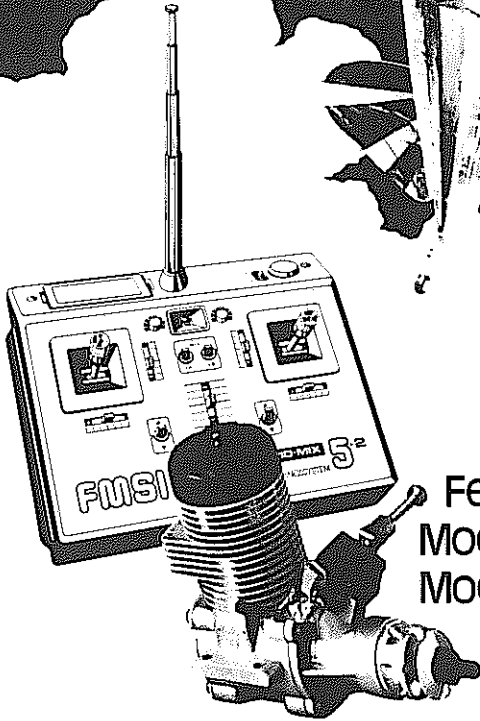
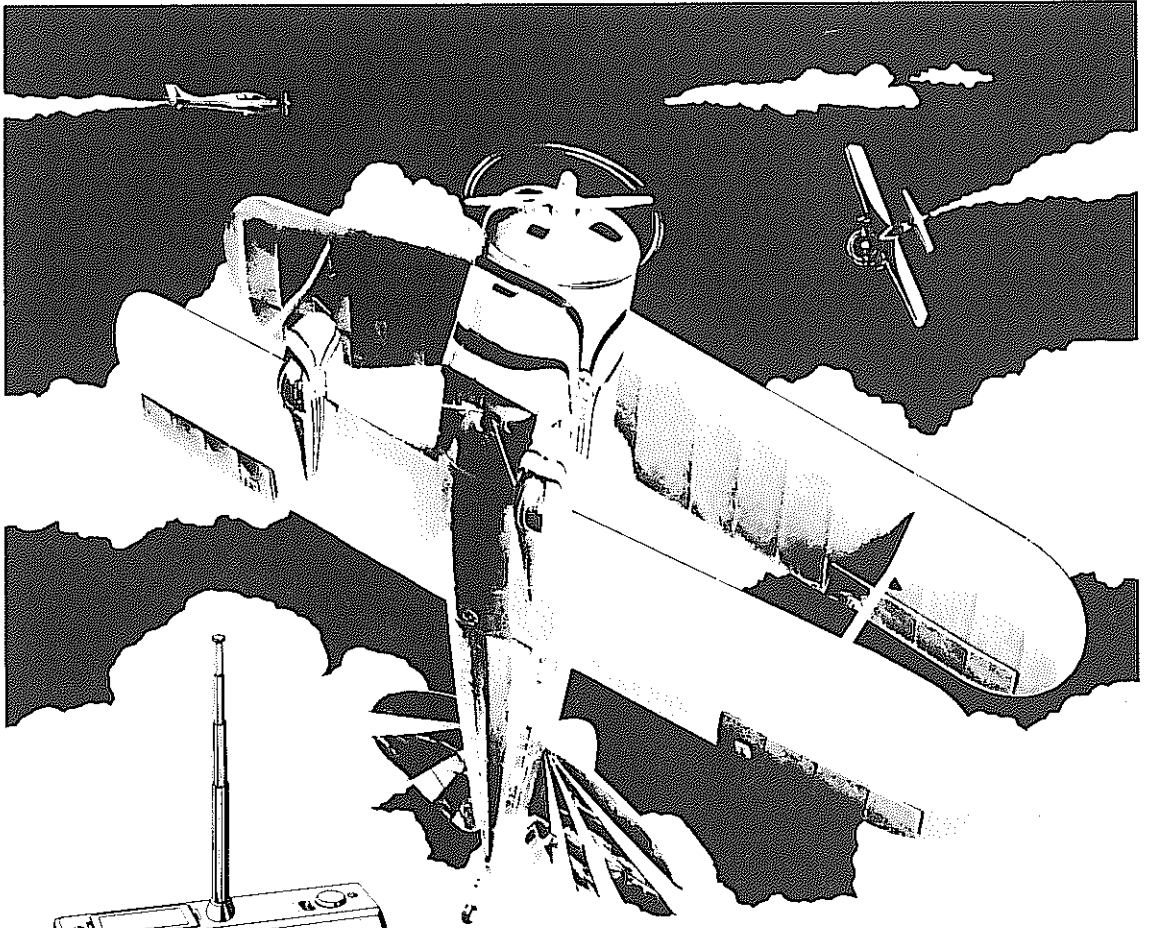


Fertig-  
modelle

bei



MODELLBAU  
KIRCHERT



Fernsteueranlagen  
Modellmotoren  
Modellbauartikel

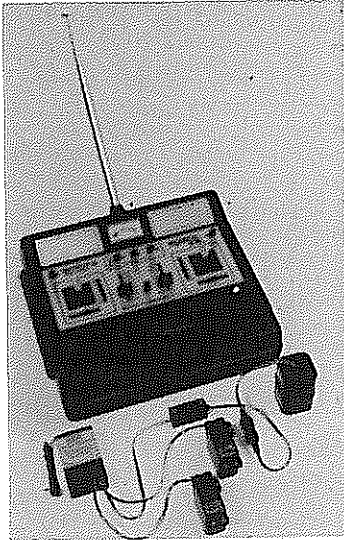


sag ja zu

# webira



# WEBRA SPACE 8/16 - ein kleiner Feature!



In den letzten Jahren hat sich am Fernsteuersektor sehr viel getan. Eine neue Generation wurde geboren. Dazu gehört nun auch die von WEBRA entwickelte SPACE 8/16. Diese Anlage, die in der äußeren Form mit spielfreien Knüppeln, übersichtlich angeordneten Schaltern und Bedienungselementen beeindruckt, soll nun näher betrachtet werden.

Nach dem Öffnen der Rückwand, die übrigens "watscheneinfach" durch zwei seitliche Schieber erfolgt, wird man vom soliden Aufbau der "Innereien" beeindruckt. Selbst bei voll ausgebautem Sender sind keine verwirrenden Kabelverbindungen zu finden. Als angenehm empfindet man auch die universellen Ausbaumöglichkeiten, denn die Ausbaumodulen werden direkt am Hauptprint angesteckt.

Dieses Ausbausystem hat, da das Grundset sehr günstig ist, für den Einsteiger einen nicht unwesentlichen Vorteil. Das heißt, jeder kann nach seinem fliegerischen Können in einer Art Stufenbauweise den Sender ausbauen.

Mit dem neuen Konzept hat WEBRA aber auch nicht auf die "alten" Kunden vergessen. Denn, wenn man einen vorhandenen Webra Empfänger weiter betreiben und

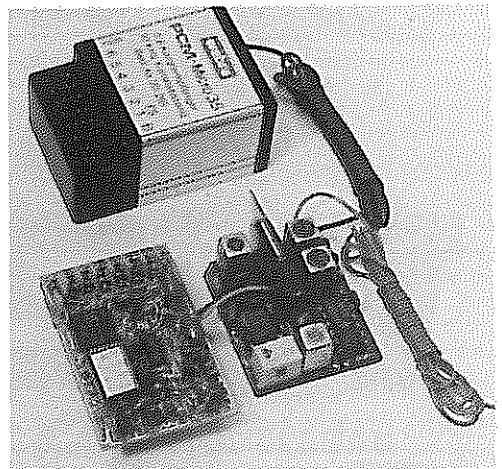
und nicht nur auf PCM-Übertragung umsteigen möchte, dann besteht ganz einfach die Möglichkeit, den Sender mit einem FMSI-Codermodul auszurüsten, d.h. der PCM Codermodul wird dem Sender entnommen und statt dessen ein FMSI-Codermodul eingesetzt.

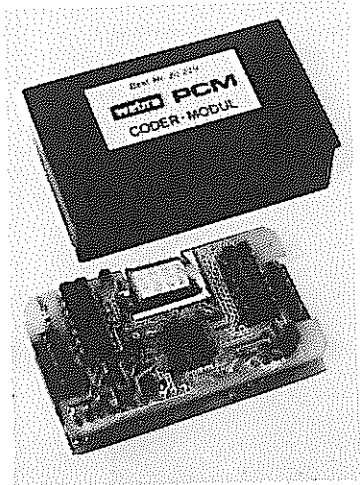
Als weiterer Beweis für die Flexibilität des Systems ist der Umstand zu werten, daß es in Bälde auch für den Sender einen Codermodul für FM-Empfänger fremder Fabrikate geben wird. Sehr praktisch ist auch die Möglichkeit, den Senderakku mittels eines Klettverschlusses zu wechseln.

Die Wahl der Knüppelfunktionen erfolgt auf einfachste Weise nur durch Umliegen eines Schalters, genauso bei der Zuordnung der Trimmungen.

Die Knüppelgriffe sind aus Metall, sehr griffig und können auch auf längere getauscht werden. Sie werden nicht geschraubt denn sie halten durch Klemmen. Geklemmt werden sie lediglich durch Verdrehen des Knüppelunterteils.

Die Kreuzknüppel arbeiten sehr exakt und spielfrei, und die dazugehörigen Trimmungen sind elektronisch.





Das Meßinstrument ist in der Mitte des Senders sehr übersichtlich angeordnet. Die Antennenhalterung selber ist starr. Und nun eine prima Sache: als Zubehör erhält man eine kurze Wendelantenne, die eigens auf das Frequenzband und auf die Anlage abgestimmt ist. Die Teleskopantenne kann zum Transport in der Rückwand ver-senkt werden.

Die Ladebuchse befindet sich an der Unterseite des Senders.

Die Expansionsmodule sind nach Herausnehmen der Abdeckung durch Drücken von innen nach außen, leicht von vorne einzusetzen (also keine schweißtreibende Tätigkeit).

Als Halterung werden zwei Möglichkeiten angeboten: Tragriemen mit Stahlbügel oder ein Senderpult, wobei letzteres wegen der Gehäusegröße des Senders eher zu empfehlen wäre.

Die verschiedenen Misch- und Einstellmöglichkeiten sind ausschließlich auf den diversen Programmmodulkassetten vorgesehen.

Bemerkenswert ist, daß die Servowegumkehr nicht wie bisher üblich mit Schalter betätigt wird, sondern bei Webra über Drehregler. Mit diesem wird auch die Größe des Servoweges eingestellt. Die Gefahr, irrtümlicherweise einen Schalter umzulegen, und damit fürchterliche Folgen auszulösen besteht hier also nicht mehr.

Als zusätzlicher Schutz dient auch die transparente Einschubmodulabdeckung. Mit den beigegebenen Steckachsen hat man die Möglichkeit, die kleinen Drehknöpfe exakt zu justieren.

Was die PCM-Übertragung betrifft gibt es in der Modellfliegerwelt eine Reihe von Gerüchten. Diese reichen von Störanfällig-

keit des Microcomputers bei starken Störfeldern, statischen Entladungen bis zum kurzzeitigen Unterbrechen der Stromzufuhr bei der Empfangsanlage. Natürlich wird man da mißtrauisch. Die erste Reaktion war daher, diese Anlage sofort nach den o.a. Kriterien zu überprüfen. Auch nach vielen Versuchen, die Webra PCM-Anlage in irgend einer Weise zu beeinflussen traten keine Mängel auf.

Als Besonderheit bei dem Webra PCM-Konzept, ist auch der Vorteil der verschiedenen Programmiermöglichkeiten der Failsafe-Funktion anzusehen.

Zunächst das "übliche" Failsafe: Bei lang anhaltenden Störungen (über 1,5 sec.) laufen alle Rudermaschinen in Neutralstellung. Weiters die Möglichkeit, momentane oder "erflogene" Knüppelstellungen abzuspeichern. Diese können danach auf die Programmmodulkassette übertragen werden. Oder es besteht auch die Möglichkeit, schon einmal auf der Programmmodulkassette eingestellte Failsafe-Werte abzuspeichern. Diese Werte können jederzeit nach Umlegen eines Schalters auf der Programmmodulkassette mit den vorgesehenen Reglern abgerufen oder korrigiert werden.

Gespeichert wird mit dem "Einschalter", der mehrere Funktionen aufweist, welche in der Betriebsanleitung (übrigens sehr verständlich abgefaßt) genau beschrieben sind.

Ein weiterer Zusatz bei der PCM-Übertragung ist die Powerfailfunktion. Ausgelöst wird diese bei Unterspannung, und sie wirkt auf die Kanäle 1 und 8, welche normalerweise für Motordrossel und Landeklappen benützt werden, also Steuereinrichtungen, die den Flug eines Modells verlangsamten können. Bei ausgelöster Powerfail-Funktion werden die vorher eingestellten Failsafewerte an die Rudermaschinen weitergegeben und diese lassen sich solange nicht mehr steuern, bis man die Powerfail-Funktion mittels Schalter vom Sender aus überbrückt hat. Gleichzeitig erhält man an einer Empfängerbuchse einen Impuls, der zum Umschalten auf einen Reserveakku oder Alarmgeber dienen kann.

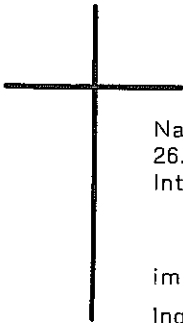
Für die Spannungsüberwachung am Sender kann ein Akkualarmmodul eingebaut werden, das bei Unterspannung ein akkustisches Warnsignal abgibt.

Zusammenfassend kann man also sagen, daß WEBRA mit dieser neuen Fernlenkanlage neben der vorteilhaften PCM-Übertragung ein bestechendes und durchwegs ausgereiftes Konzept für Anfänger und Experten gebracht hat.

### TESTANKÜNDIGUNG:

Prop wird bis zum Jahresende noch folgende Modelle testen und in den nächsten Ausgaben berichten :

- Reiher von Krick
- Ultralight Gemini 2500
- Plane lifter von Nöker
- Super Soft Fly und Savanna 35 von Scorpio
- DG 100 von Graupner
- Ultraboy von Webra
- Rieti 280 von Aviomodelli
- Hubi Ecureuil von Robbe
- Hubi Jet Ranger von Sitar
- Oldtimer Red Zephyr von Ben Buckle
- U n d ?
- Ein Erfahrungsbericht über die PCM-Fernsteuerung von Microprop
- U n d ?
- Und jetzt schmeißt Euer Tester das Handtuch !!!



Nach langem schwerem Leiden ist am 26. September 1984 der Initiator des Int. Oberösterreichpokalfliegen in F3A

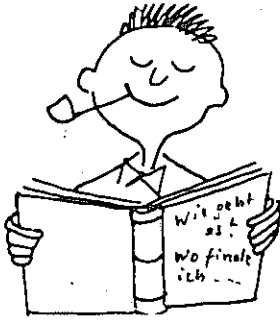
### **Ing. Wolfgang Gruss**

im 36. Lebensjahr gestorben.

Ing. Gruss war auch der Organisator vieler OÖ RC-Wettbewerbe und Motor für seinen Verein, den ASKÖ-Ikarus Enns. Trotz seiner schweren Erkrankung war er noch lange Berater bei vielen Wettbewerben und ständiger Gast bei fast allen Modellflugveranstaltungen.

Durch seinen Tod ist eine große Lücke in die Reihen der Modellflieger gerissen worden, die nur schwer zu schließen sein wird. Seine geleistete Arbeit und sein Einsatz ist für uns stetes Beispiel. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



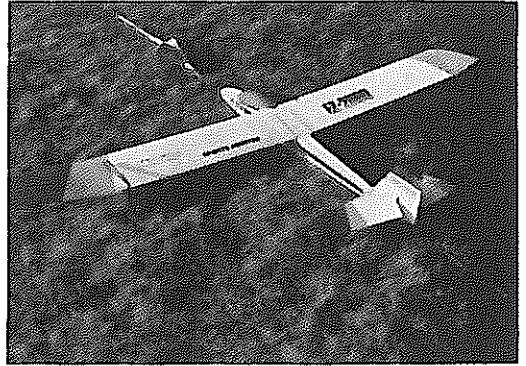


## Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner

### HOCHSTARTAUTOMATIK von SIMPROP

Mit dieser neuartigen Vorrichtung ist es erstmals möglich, allein in aller Ruhe einen Gummihochstart auszuführen, bei dem beide Hände am Sender sind. Eine Ausklinkvorrichtung, die am Heck des Seglers montiert ist, wird mit dem Höhenrudergestänge gekoppelt. Ein Erdanker mit Haken hält das Modell am Boden fest. Eine Metallgabel hält dabei den Flügel waagrecht. Wenn nun das Höhenruder betätigt wird, wird das Modell am Boden ausgeklinkt und der Start erfolgt. Diese neue Starttechnik ist auch für den weniger Geübten absolut problemlos.



### SUPER-FINISH-PROGRAMM von SIMPROP

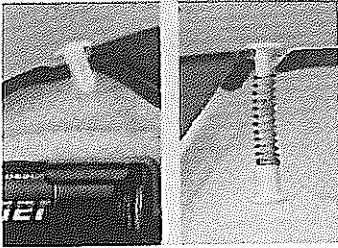
SIMPROP hat für das Modellfinish ein ganz spezielles Programm namens SUPER-FINISH.

Vom Porenfüller, Grundierfüller, Spachtel, Spannlack, Polyurethan- und Aerosollack bis zum Abziehlack ist wirklich alles vorhanden, was der Modellbauer braucht, um sein Modell kosmetisch zu behandeln.

SIMPROPS "SCHÖNHEITSFARM" ist nun voll über den Fachhandel lieferbar.

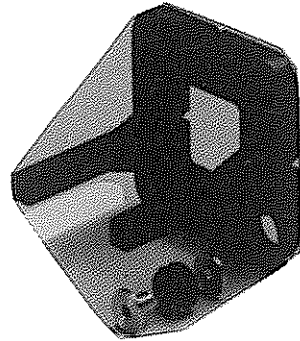
**KABINENHAUBENVERSCHLUSS**

von GRAUPNER



Nicht nur für alle Graupner Segelflugmodelle sondern auch für die "Fremdprodukte" ist der KABINENHAUBENVERSCHLUSS geeignet, der aus zwei Teilen besteht (vordere bzw. hintere Befestigung).

**MOTORTRÄGER mit DÄMPFUNG**



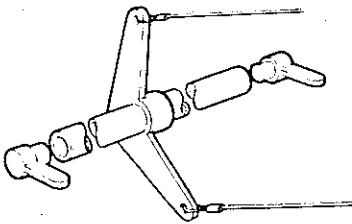
Ein Motorträger aus GFK, der am Kopfspant über Schrauben und Abstandsbolzen, die in Gummitüllen geführt sind, befestigt wird.

Ergebnis: Auch bei fest angezogenen Schrauben werden die Schwinnungen und Vibrationendes Motors weitgehend von den Gummitüllen aufgefangen. Einem langsamen "Zerfall" des Modells wird vorgebeugt!

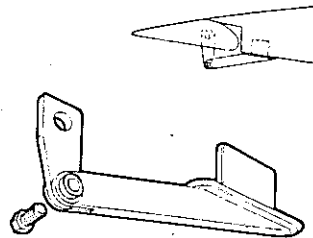
\*\*\*\*\*

**ZUBEHÖR von AVIOMODELLI**

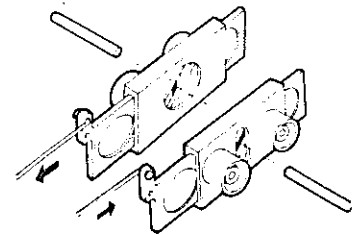
Die italienische Firma brachte heuer eine Menge Kleinteile auf den Markt. Hier die Zeichnungen einiger "Trümmer":



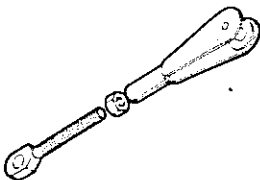
**Doppelanlenkung**



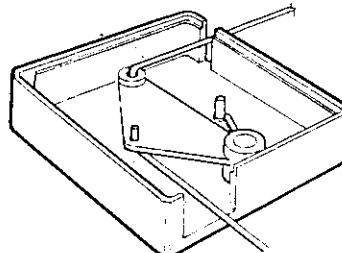
**Landeklappenanlenkung**



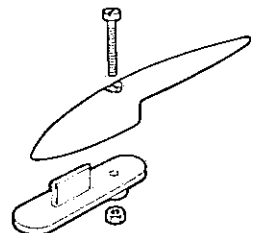
**Flächenverwindung**



**Seilanlenkung**



**Differenzierumlenkung**



**Hochstarthaken**



# FESTO DIDACTIC

## Wer ein interessantes Hobby hat, hat auch einen interessanten Beruf!

Haben Sie, Ihre Kollegen, Ihre Freunde oder Ihre Mitarbeiter im Beruf oder in der Schule mit „Steuerungstechnik“ zu tun?

Dann sind wir von FESTO Didactic Ihr richtiger Partner für Aus- und Weiterbildung in der Steuerungstechnik!



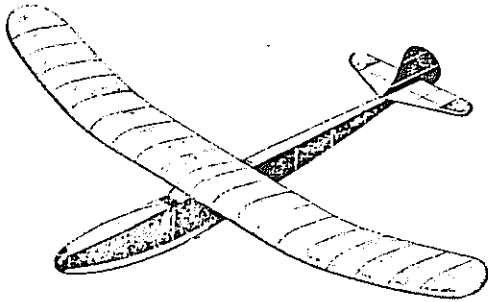
Lehr- und Arbeitsmittel, Videolehrfilme, Lehrbücher, Schnittmodelle, Übungsgeräte und Einrichtungen für Pneumatik, Hydraulik, Elektrik, Elektronik.

## Seminare für Steuerungs- und Automatisierungstechnik.

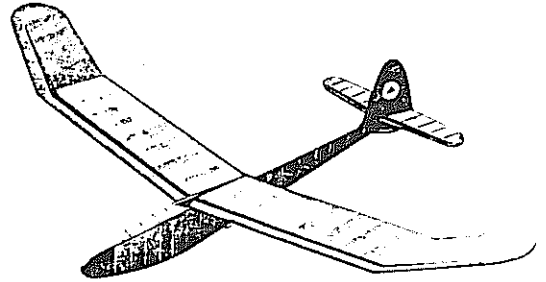
Fordern Sie unseren Seminar-Terminkalender an!

**FESTO** FESTO Maschinenfabrik Gesellschaft m. b. H.  
1141 Wien, Lützowgasse 12-14, Telefon: 0222/94 75 01 DW 122

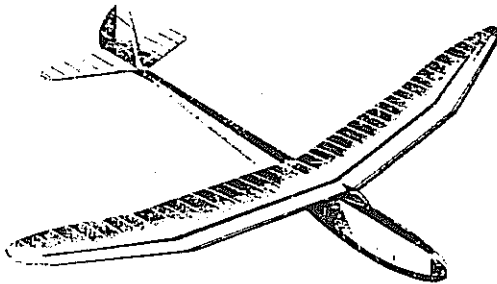
OLDTIMERSEGLER von AERONAUT



PIROL



IKARUS



STROLCH

Aus den Gründerjahren des Modellflugsportes gibt es bei AERONAUT einige Segelflugmodelle, die äußerst leicht für RC-Flug (2 Kanal: Seite und Höhe) modifiziert werden können:

PIROL - Spannweite 1300 mm, IKARUS - Spannweite 1500 mm und STROLCH - Spannweite 1840 mm.

Dazu gibt es Werkstoffpackungen wo die Rippen und Spanten auf Sperrholz vorgedruckt und die Rumpfköpfe bereits vorbearbeitet sind. Bespannpapier und Klebstoff sind auch dabei.

Also wer probiert und schreibt uns ? Ein bißchen Nostalgie ist doch auch recht schön!

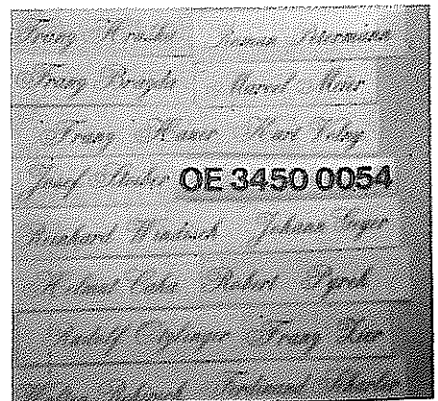
\*\*\*\*\*

STOIBER - DECKER

Namenszüge, Dauerstartnummern etc.

Diese Sachen schauen nicht nur gut aus, sie gehören auch zum Modell !

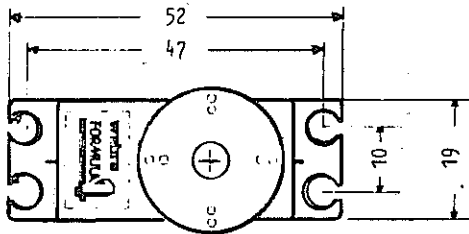
Stoiber : 0222 / 42 95 662.



I ♥ PROP

## FORMULA 1 - ein neues WEBRASERVO

Speziell für den Wettbewerbseinsatz ( F 3 A, Hubschrauber ) gibt es jetzt ein neues Servo :



Doppelkugellager  
Metallgetriebe  
Glockenankermotor  
Indirekt Drive  
Spritzwassergeschützt  
Super Hi-Speed  
Höchste Stellgenauigkeit

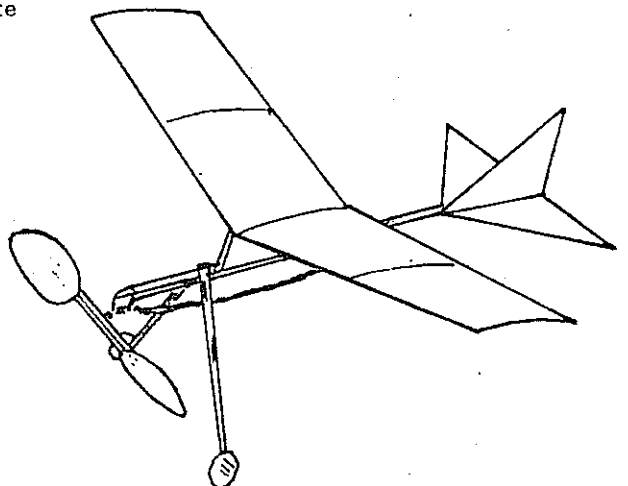
Stellkraft: 2,8kp/cm  
Stellzeit 45°: 0,12sok  
Stellgenauigkeit: + 0,3%  
Drehweg ohne Trimmung: ca. 100°  
Maße: 37x19x36  
Gewicht: 50g  
Betriebsspannung: 4,8 - 6V  
Stromaufnahme: 8/600mA

\*\*\*\*\*

## GK - BIENE

Ein liebes "Viech" mit einer Spannweite von 250 mm brachte GK heraus:  
das Zimmerflugmodell "BIENE"

Eine kleine Information am Rande :  
eine kleine Pilatus Porter als Zimmerflugmodell kommt in Kürze !  
Schon gesehen, und das Ding schaut lieb aus.





# Europameisterschaft F1E Karl LINTNER ist Europameister

Ein Bericht von F1E-Fachreferent und Mannschaftsführer  
OSR Felix Schobel

Bei den vom 26. bis 29. Juli 1984 am Wölkerkogel in der Steiermark durchgeführten EUROPAMEISTERSCHAFTEN und dem 5.EUROPACUP AUSTRIA in der Klasse F1E wäre den österreichischen Teilnehmern fast eine "Hang-flugsensation" geglückt. Von 5 möglichen 1.Plätzen errangen die Österreicher gleich VIER, und dies ist eine beachtliche Leistung, waren doch die mehrfachen Europameister aus der Schweiz, aus Deutschland und aus der CSSR am Start.



Europameister Karl LINTNER mit dem neuen von der Bundessektion gestifteten EUROPA - WANDERPOKAL für F1E

Mit Karl LINTNER haben wir einen würdigen Europameister und Europacup-Sieger, denn er war schon einige Male an der undankbaren 2. Stelle gelandet, ist aber ständiges Mitglied der Nationalmannschaft. Europameister LINTNER, der als Werkzeugmacher beim Bundesheer arbeitet, hat bereits jahrzehntelange Erfahrung im Freiflug, und als ihm die Kriegswirren die geplante Ausbildung zum Flugzeugbauer verpatzten, machte er kurzerhand daraus ein mittlerweile mehrfach "vergoldetes" Hobby.

Unter der Mannschaftsführung von Felix Schobel reiste die Nationalmannschaft bereits am Montag der Wettbewerbswoche zum Training an. Die ersten drei Trainingstage wurden bei günstiger Witterung zum Einfliegen und Erkunden des Geländes genutzt. Während Lintner nicht recht zufrieden war, ließen Almesberger und Salzer nur das Beste für den Wettkampf erwarten. Besonders Salzer zeigte exzellente Flüge, die er dann leider in den Bewerben nicht wiederholen konnte. Wegen eines den ganzen Tag andauernden Nebels am Donnerstag, mußte das Training am Vortag der EM eingestellt

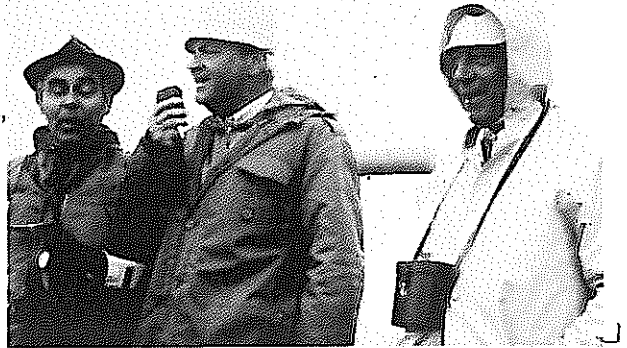
werden. Somit konnte in aller Ruhe die Bauprüfung ohne Hast durchgeführt werden. Unter der internat. Jury (Groth, Koelliker und Menci), dem anwesenden BSL Krill und der Wettbewerbsleitung von Ing. Reitterer, Major Baier und Peter Schobel, begannen am Freitag die EUROPAMEISTERSCHAFTEN, wobei die größten Schwierigkeiten durch das Wetter entstanden. Der 1. Durchgang wurde mit einer Maximalzeit von 4 Minuten festgesetzt, und vier von 18 Teilnehmern flogen diese auch. Während unser Almesberger mit 94% noch die zweitbeste Zeit flog, erreichte unser sonst so verlässliche Salzer nur 45% der möglichen Zeit, womit er unter den Teilnehmern aus sechs Nationen nur an 10. Stelle rangierte. Nach Ende des 1. Durchganges mußte der Wettbewerb immer wieder halbstündig unterbrochen werden, da der Wind fast nie unter 15m/s fiel, und schließlich wurde die Fortsetzung auf Samstag verschoben.

Da an diesem Tag der Wind fast durchwegs zwischen 8 und 12 m/s pendelte, wurde nach einer Mannschaftsführerbesprechung beschlossen, die Maximalzeit auf 2 Minuten festzusetzen, die 1. Hälfte der Durchgangszeit den EM-Teilnehmern zu reservieren und den EUROPA-CUP-AUSTRIA mit vier Durchgängen parallel zu werten. Leider zogen etliche Wettbewerber wegen der Witterung ihre Teilnahme am Europacup zurück, und obwohl durch Teilnehmer aus Schweden und Jugoslawien 8 Nationen am Start waren, erreichten wir leider nur eine Teilnehmerzahl von 38 Wettbewerbern.

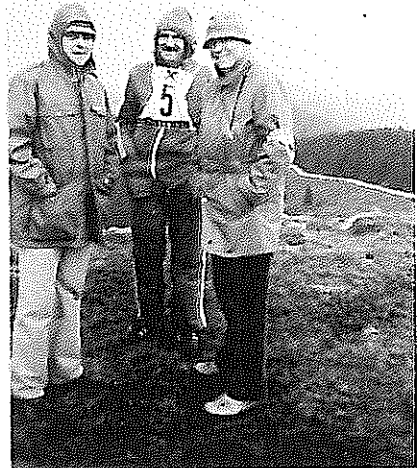
Während Lintner nun jeden Durchgang mit einem "MAX" abschloß, konnte "nur" Ex-Europameister Robert Haller aus der Schweiz dieses "Kunststück" zustande bringen; da er aber den 1. Durchgang nur mit 51% abschloß, wurde LINTNER ohne Punkteverlust als EINZIGER würdiger EUROPAMEISTER vor dem Tschechen STLOUKAL und Ex-Europameister SCHUBERT (BRD).

Leider war aber Almesberger nach einem nichtentdeckten Lagerbruch der Steuerung für Österreich nahezu ein totaler Ausfall, während Salzer nur 1 MAX gelang, sodaß Österreich in der Mannschaftswertung "nur" den 3. Rang "herausholte".

Im EUROPACUP gelang es den Österreichern jedoch alle drei Titel zu erobern: Nach einem Stechfliegen mit dem Schwei-



BSL Krill eröffnet die Europameisterschaft, links WL Reitterer, rechts FR Schobel



V.l. OL Baier, Ex-EM Haller, OM Hausmann



Generalsekretär Schlager, links, überzeugte sich vom Einsatz der Modellflieger. Rechts Jury W.Koelliker, Schweiz und BSL Krill



zer Haller, der dabei 151 Sekunden erflog, siegte Lintner mit einem Flug von 277 Sekunden überlegen.

Mit Felix Schobel, sen., Buchleitner und Lintner errang der UMSC Kolibri in der Clubwertung den Europacuptitel vor dem ESV-St.Pölten und der MFJ-München.

In der Nationenwertung (die besten 5 jeder Nation werden gewertet) gelang Österreich durch die drei Ober Grafendorfer und die beiden St.Pöltner Wutzl Franz, sen. und Schneck Rupert der Europacup-Titel.

Fast jeder Teilnehmer brachte 3 bis 5 Modelle zur Bauprüfung. Vorherrschend waren die Modelle mit der "konservativen" Kopfsteuerung, 10% steuerten mit Rudermaschinen, 20% setzten Rückwärtsübertragung ein.

Großmodelle und kleinere Maschinen hielten sich die Waage.

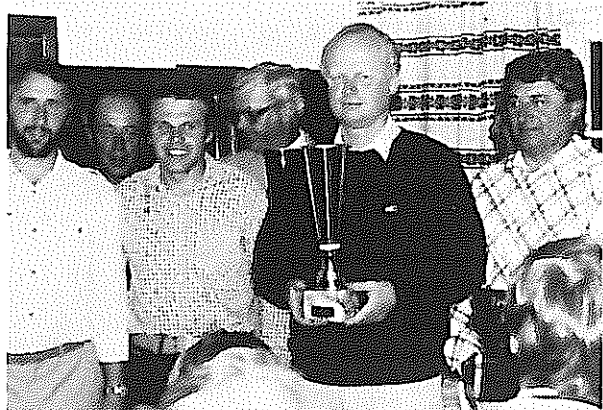
Das Gelände verlangte wohl von allen Teilnehmern großen körperlichen Einsatz, ist aber trotz der Witterungsverhältnisse dank der variablen Wertung zu "befliegen". Der Wettbewerb wurde dank der guten Vorarbeiten durch den UMSC-Kolibri protestlos über die Bühne gebracht.

Generalsekretär Schlager besuchte den Wettbewerb am Hang und überzeugte sich von dem großen Einsatz der Wettbewerber und Funktionäre.

Zur Siegerehrung im Gaberlhaus war Vizepräsident Sepp Schlager gekommen, der aber aus gesundheitlichen Gründen die Festlichkeit vorzeitig verlassen mußte. Die Siegerehrung wurde, nach einem gemeinsamen Abendessen, von BSL Edwin Krill und FR Felix Schobel durchgeführt.



Ein abenteuerliches Rechenzentrum am Hang, bei Sturm und Regen, ..... und es funktioniert doch erstklassig - und ganz ohne Computer.



Mannschafts-Europameister wurde das Team aus der Cechoslowakei



Die BRD belegte den 2. Mannschaftsplatz

Die Österreicher belegten den 3. Platz

---

 EUROPAMEISTERSCHAFT F1E - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - EUROPAMEISTERSCHAFT F1E - OFFIZIELLE ERGEBNISSE -
 

---

1. und EUROPAMEISTER							
Karl Lintner	OE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00 Punkte
2. Pavel Stloukal	OK	100,00	95,00	100,00	100,00	100,00	495,00 "
3. Helmut Schubert	D	100,00	88,33	100,00	100,00	100,00	488,33 "
11. Klaus Salzer	OE	44,58	85,00	35,83	100,00	65,00	330,41 "
17. Karl Almesberger	OE	93,73	6,64	4,17	14,17	75,83	194,59 "

 MANNSCHAFTSWERTUNG:
 

---

1. und EUROPAMEISTER	CSSR	Berger, Musil, Stloukal	1.417,91 Punkte
2.	BRD	Günther, Schubert, Viktor	1.056,68 "
3.	Österreich	Lintner, Almesberger, Salzer	1.025,00 "
4.	Schweiz	Bodmer, Haller, Hauenstein	1.014,59 "
5.	Italien	Mauri, Sartori, Cosma	917,49 "
6.	England	Bartle, Faulkner	260,00 "

Bei der EUROPAMEISTERSCHAFT waren 18 Teilnehmer und 6 Mannschaften am Start.

---

 EUROPACUP AUSTRIA - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - EUROPACUP AUSTRIA - OFFIZIELLE ERGEBNISSE - EUROPACUP -
 

---

1. und EUROPACUPSIEGER							
Lintner Karl	Kolibri	OE	100,00	100,00	100,00	100,00	400,00 Punkte
2. Haller Robert	Dietikon	HB	100,00	100,00	100,00	100,00	400,00 "
3. Kalina Jiri	Prag 7	OK	100,00	100,00	95,83	100,00	395,83 "
5. Schneck Rupert	ESV-St.Pölten	OE	100,00	100,00	100,00	78,33	378,33 "
6. Buchleitner Robert	Kolibri	OE	100,00	73,33	100,00	100,00	373,33 "
9. Schobel Felix sen.	Kolibri	OE	100,00	52,50	88,33	100,00	340,83 "
14. Wutzl Franz sen.	ESV-St.Pölten	OE	100,00	63,33	46,67	100,00	310,00 "
17. Schobel Felix jun.	Kolibri	OE	100,00	25,83	100,00	66,67	292,50 "
19. Salzer Klaus	MFC Wr.Neust.	OE	85,00	35,83	100,00	65,00	285,83 "
20. Greimel Verena	ESV-St.Pölten	OE	75,00	20,83	87,50	100,00	283,33 "
28. Mang Reinhard	ÖMV-Kagran	OE	17,50	52,50	100,00	29,17	199,17 "
31. Hlavka Hans	ESV-St.Pölten	OE	30,00	55,83	75,00	25,84	186,67 "
32. Almesberger Karl	Kolibri	OE	6,67	4,17	14,17	75,83	100,83 "
36. Mang Fritz	ÖMV Kagran	OE	3,33	---	13,34	---	16,67 "
38. Doetzl Alfred	ÖMV Kagran	OE	---	---	---	---	---

 CLUBWERTUNG:
 

---

1. UMSC Kolibri	Schobl F.sen., Lintner, Buchleitner	1.114,16 Punkte
2. ESV - St.Pölten	Schneck, Wutzl F.sen., Greimel	971,66 "
3. MFJ- München	Teisner, Günther, Schröder	780,00 "
4. FSV Oberhausen	Ritterbusch, Jandt, Mehr	719,17 "
5. BBC Baden	Bodmer, Bodmer, Schellauf	653,33 "
6. ÖMV Kagran	Mang F., Mang R., Doetzl	215,84 "

 NATIONENWERTUNG: (Die 5 Besten einer Nation)
 

---

1. ÖSTERREICH	Wutzl sen., Schobel sen., Lintner, Buchleitner, Schneck	1.802,49 Punkte
2. BRD	Schubert, Schmidt, Schüssler, Althoff, Hohenberger	1.754,99 "
3. SCHWEIZ	Haller, Andrist, Hauenstein, Bodmer, Schellauf	1.387,50 "

Zum EUROPACUP AUSTRIA waren 38 Teilnehmer und 6 Clubmannschaften angetreten.

\*\*\*\*\*

## Der Wind, der Wind...

EUROPAMEISTERSCHAFT und EUROPACUP F1 E am Wölkerkogel

aus der Sicht des Teilnehmers Klaus W. Salzer

Nach meiner kurzen Erkundungstour Anfang Juni fuhr ich mit einiger Zuversicht zum Wölkerkogel. Zurückreisen traute ich mir zu - und für den Fall der Fälle hatte ich Summer in den Modellen, das Bergungsgerät dabei, was sollte noch passieren ?

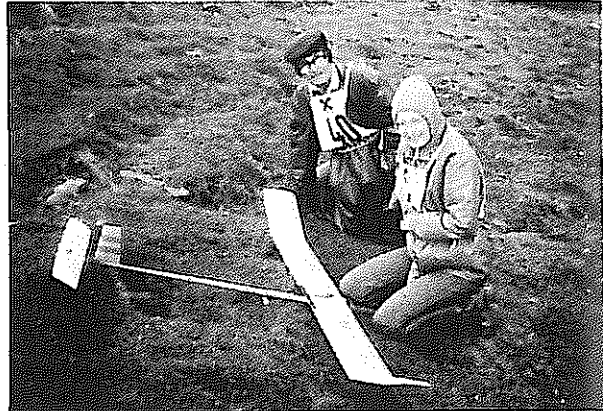
Natürlich konnte nur noch das schiefgehen, worauf keiner einen Einfluß hat: das Wetter. Die Änderung im Code sportif, mit der Möglichkeit, Wettbewerbe bei mehr als 8 m/s Wind zu unterbrechen, kam mir sehr gelegen, weil ich eigentlich kein Modell für derartige Windgeschwindigkeiten hatte - und glaubte, jetzt könne ich auch zukünftig darauf verzichten. (Inzwischen weiß ich es besser.).

Aber schön der Reihe nach. Anreise für mich war am Die tag, den 24.7. Quartier hatte die Österreichische Mannschaft unmittelbar am Gelände im "Alten Almhaus"; einfach, aber ausreichend. Am nächsten Morgen wollte ich dann das Gelände erfliegen ... aber das Wetter spielte nicht mit: aufliegende Wolken, Sicht 20-50 m, gelegentlich Regen, und Wind verhinderten jeglichen Start.

Am offiziellen Trainingstag, dem 26.7., war es dafür umso schöner. Leichter Wind aus verschiedenen Richtungen, zeitweise auffrischend, bot die Möglichkeit, fast alle Hänge und auch alle Modelle auszuprobieren. Starker thermischer Einfluß war zu spüren: zeitweise kam der Wind aus allen Richtungen gleichzeitig auf den Berg zu ... gelegentlich gab es auch Lee in mehr als einer Richtung. Das Fliegen machte jedenfalls viel Spaß und bot zu den besten Hoffnungen für den nächsten Tag jeden Anlaß.

Aber die Hoffnung trog. Der erste Durchgang begann bereits mit kräftigem Wind, der laufend stärker wurde und die 8 m/s bald erreichte. Das Max wurde auf 240 s festgesetzt und nur von 4 Startern erreicht. Titelverteidiger Schröder verpaßte es nur knapp (235), der Rest des Feldes lag schon weit zurück. Und der Wind frischte weiter auf. Vorerst wurde daher unterbrochen.

Der weitere Tag verlief dann etwas chaotisch. Zuerst kamen einige Modellflieger



Die einzige weibliche Teilnehmerin kam aus St.Pölten. Die ehemalige nö. Landesmeisterin belegte den 20. Platz. Hilfreich steht ihr Altmeister Klavka zur Verfügung.

-vom Rückholen mit der Meldung, in der Mulde Richtung Westen ließe sich gut fliegen, dort sei der Wind erträglich. Also zog man um, um festzustellen, daß dort der Wind genauso bließ wie oben - daß aber der nur 200 m entfernte Wald die vorgesehene Startstelle total verwirbelte. Die, die trotzdem dort Probestarts machten, spürten (und zeigten) außerdem, daß der Wind in Bodennähe vielleicht eine Spur schwächer war, als oben am Hang - daß er aber weiter oben, wie eigentlich nicht anders zu erwarten, genau so stark blies. Erst die Drohung mit einem offiziellen Protest brachte uns wieder an die alte Startstelle zurück.

Bloß: Fliegen konnten wir dort auch nicht. Der Wind näherte sich zwar gelegentlich der magischen Grenze von 8 m/s ... aber von der falschen Seite, und er kam ihr auch nicht zu nahe. 12 m/s war das Minimum meist waren es 15-16 m/s, gelegentlich bis zu 19 ! Da störte auch nicht mehr, daß es ab und zu leicht regnete.

Wie sollte es weitergehen ? Es waren noch 4 Durchgänge und der ganze Europacup zu fliegen ! Am Abend wurde lange diskutiert, bis man zu folgender salomonischen Entscheidung kam:

- \* Am nächsten Tag würde ohne Rücksicht auf die 8 m/s-Grenze geflogen werden;
- \* Meisterschaft und Cup würden gleich-

zeitig gestartet;

- \* Die EM-Starts und die Cup-Starts würden zeitlich entzerrt ! h EM, denn 1 h Cup)
- \* Die Starts der Nationalmannschaften würden auch für die Cup-Wertung zählen;
- \* Nach insgesamt drei Durchgängen wird überprüft, ob überhaupt weitergeflogen wird (drei Starts genügen für die Ermittlung eines Europameisters.).

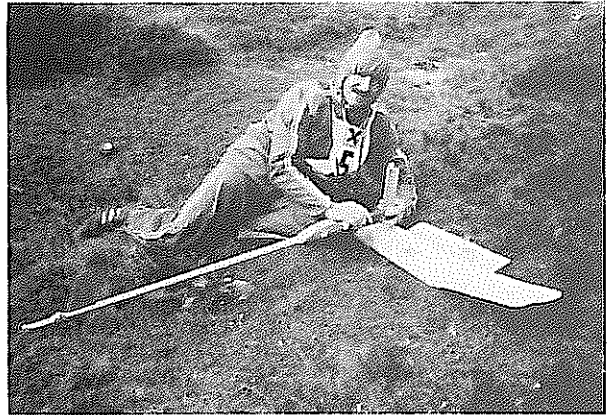
Damit war klar, daß am Samstag früh geflogen werden würde, trotz 10-14 m/s Wind, und trübem Wetter. Das Max wurde allerdings auf 120 s reduziert; eine richtige Entscheidung, denn wer solange flog, würde auch mehr schaffen, nur würde er sein Modell u.U. nicht wiederfinden. So wurde denn dann geflogen, zum Teil (ich gehörte auch dazu) mehr schlecht als recht. Tückische Verwirbelungen in der Startzone führten nicht selten zu Fehlstarts, oder nur knapp darüber liegenden Zeiten. Aber: es war auch durchaus möglich, das geforderte Max zu fliegen, wie von den Tschechen, von Schuberth, Haller und vor allem von Lintner immer wieder bewiesen wurde. Auch in der Cupwertung wurden nicht wenige Mäxe erreicht.

Knapp verfehlte 2 Minuten entschieden schließlich die Meisterschaft: Karl Lintner (A) hatte als einziger alle Starts voll und wurde damit verdienter Europameister. Auch in der Cupwertung lag er an der Spitze, wenn auch nicht alleine: Haller (CH) hatte zwar den ersten Start der Meisterschaft mit nur 123 s (von 240) verdorben, aber in allen zur Cupwertung zählenden Flügen ebenfalls ein Max geschafft. Beide erklärten sich bereit, ein Stechen zu fliegen. Allerdings hatte der Wind sich auch etwas beruhigt und wehte nur noch mit 8-10 m/s. Im ersten Stechen flog en beide das Max: Lintner aber hatte vergessen, den Zeitschalter zu starten .... nach 6 Minuten landete sein Modell im Wald, nahe des Zufahrtsweges. Würde er es rechtzeitig zum zweiten Stechen finden ? Er fand - und war im zweiten Stechen besser als Haller: der schob in den seitlich liegenden Gegenhang, während Lintner , dank besserer Ausgangshöhe und höherer Geschwindigkeit, den Rücken überwand und erst nach dem Max dahinter außer Sicht kam. Modell weg, aber Europameister und Cupsieger: ein stolzer Erfolg.

### Drei EUROPAMEISTER :



Helmut Schuberth, BRD und ...



Robert Haller, Schweiz und ...



Karl Lintner - Österreich.

Schade, daß das Wetter mal wieder einen Strich durch eine gut vorbereitete Veranstaltung machte. Schade auch, daß wieder nur die üblichen Nationen teilnahmen; nur im Cup als Lichtblick ein Schwede (Sven Olof Linden) und ein Jugoslawe (milos Raletic). Wann werden wir mal einen Teilnehmer aus Frankreich am Start sehen? Auch in Holland ließe sich hervorragend Hangflug betreiben, und ... und ... Damit würde nicht nur das Feld für diese schöne Sparte des Freifluges umfangreicher, es würden vielleicht auch neue, wettersichere Hangfluggelände erschlossen (z.B. in Jugoslawien, am Weg vom Quartier der FF-EM zum Fluggelände in Livno, wimmelt es von schönen Hängen.).

(Eine Übersichtszeichnung von Karl Lintner's EM-Modell bringen wir im nächsten prop!).



Trotz großer körperlicher Anstrengung beim Rückholen der Modelle - ein freundlicher Blick in die Kamera.

\*\*\*\*\*

## prop-Flohmarkt

**Verkaufe** RC III-Modell "Grayhand" flugfertig mit OS 40 VF ABC, integr.Reso. und pneum. Ezf. VB 5.000,-. Anfragen erbeten unter Tel. 03614/21925.

**Verkaufe** Fernsteueranlage Marke Sam. Simprop -fm. Neu überprüft. Preis S 3000,-. Tel. 06473/280.

**Verkaufe** Modell-Raketen-Bausätze, Einzelteile und Motore (elektr.Zündung), Literatur. Sehr günstig! Techn.Inspektor H.Steinböck, 8010 Graz, Klosterwiesg.64 Tel. 0316/757454. 12-13 Uhr.

Komplette RC-Anlage günstig zu verkaufen. Erich Loiperspaeck, 1120 Wien, Kundratstraße 35/15/7. Tel. 0222/ 62 56 945.

## bauer — modelltechnik

7141 PODERSDORF AM SEE - SEEWEINGARTEN 11/16 - TELEFON 02177/631

DI - FR AB 18:00

### MOKI - MODELLMOTORE

SA 8:00 - 12:00

MOKI S10-RC 3,5ccm : Flug- Schiff- und Autorennmotor.

Wahlweise mit Seiten- oder Heckauslaß erhältlich.

MOKI M 7-RC 10 ccm : Hochleistungsmotor - Seitenauslaß

MOKI M 8-RC 10 ccm : " " - Heckauslaß

MOKI M 9-RC 25 ccm : Superstarker Motor für große Modelle.

ALLE ERSATZTEILE LAGERND !

Resonanzröhre : 3,5, 6,5, 10, 15, 25 und 32 ccm

Aluminiumspinner für Scalemodelle - Sonderanfertigung!

M I G 21 - Fertigteilbaukasten

Schwimmer für Wasserflugmodelle - 3,5 - 4 kp

Kostenlose Prospekte anfordern !

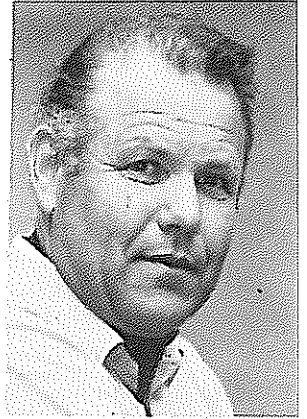
Direktversand !



*Es berichten  
die Fachreferenten*

Fachreferent  
Othmar Huber

## RADIO CONTROL RC/MS



Zu Beginn möchte ich mir einen kleinen Rückblick auf die Entstehung dieser Klasse erlauben.

Die Klasse RC-MOTORSEGLER hat sich im Laufe der Zeit aus der Klasse RC/IV heraus entwickelt. Sie war auch anfänglich ein Ersatz für die Klasse RC/IV, und zwar für jene Piloten, denen keine Hochstartmannschaft zur Verfügung stand, beziehungsweise für jene, auf deren Modellflugplätzen kein Hochstart durchgeführt werden konnte. Die RC IV-Modelle wurden einfach mit einem Motoraufsatz bestückt, und das Problem mit dem Start war behoben. Diese Klasse war aber auch für jene gedacht, welche nicht in die Klassen F3A oder RC III einsteigen, aber dennoch ein wenig Motorflug betreiben wollten.

Bei der Einführung der Klasse wurde noch nicht die Verhältnismessung eingesetzt, sondern es gab je eine fix festgelegte Zeit für den Motorflug und für den Gleitflug. Die Motorflugzeit betrug anfänglich zwei Minuten und durfte nicht mit der Fernsteuerung geregelt bzw. abgestellt werden. Eine Zeitschaltuhr oder eine genau dosierte Spritbeigabe mittels Injektionsspritze war notwendig, um möglichst nahe an die zwei Minuten Motorlaufzeit heranzukommen. Jede Überschreitung wurde mit Punkteabzug bestraft. Die Wertung für den Gleitflug begann nach dem Stillstand des Motors und war anfänglich mit 5 Minuten festgelegt. Auch hier gab es bei Überschreitung Punkteabzug. Die Gefahr einer Überschreitung der Gleitflugzeit war in der Anfangszeit dieser Klasse, mit Ausnahme bei sehr guter Thermik, relativ gering. Die Mehrzahl der Piloten hatte Mühe, trotz der langen Motorlaufzeit, das Maximum der Gleitflugzeit zu erreichen.

Die Entwicklung hat in der Folge dann auf dem aerodynamischen-sowie auf dem motorischen Sektor enorme Verbesserungen gebracht. Die Aufgaben im Flugprogramm mußten daher erschwert werden, und es wurde das Programm mit der Verhältnismessung eingeführt.

Da aber die Entwicklung nicht stehen geblieben ist, wurde auch dieses Programm, wie so manches andere, laufend den Wünschen der aktiven Piloten beziehungsweise den gesetzlichen Bestimmungen oder den durchführungstechnischen Erfordernissen entsprechend abgeändert.

Der Grundgedanke des Programmes der Verhältnismessung bestand darin, daß der Pilot die Motorlaufzeit und die Dauer des Gleitfluges innerhalb der max. Durchgangszeit selbst bestimmen kann. Die Praxis hat jedoch gezeigt, daß nur die mind. Motorlaufzeit beansprucht wurde, meistens wurde diese sogar um einige Sekunden unterboten, und so wurde vom Spitzenfeld jeweils die gleiche Motorlaufzeit gewertet.

Die Motorleistung wurde laufend verbessert, die Drehzahl erhöht, und der damit verbundenen Lärmentwicklung wurde zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Eine neuerliche Änderung des Programmes steht derzeit zur Diskussion, und wir wollen nur das Ergebnis abwarten.

Zu hoffen wäre nur, daß sich dieses Programm wieder in die Richtung einer gemütlichen Klasse für den Hobby- bzw. für die Breite Masse der Modellsportler entwickelt. Die Teilnehmer- und Nennungs zahlen haben in letzter Zeit gezeigt, daß es sich für einen Großteil der Wettbewerbsflieger nicht mehr lohnt, diese überzüchtete Klasse weiter zu betreiben.

Das derzeit gültige Programm der Klasse RC/MS ist in diesem Heft abgedruckt.

5.11. **Klasse RC /MS - Motorsegelflugmodelle**

5.11.1. **Technischer Teil-Motoren:**

In dieser Klasse dürfen Motoren nach folgender Formel verwendet werden:

Für 1 Kg. Fluggewicht maximal 1 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Alle Ruderfunktionen sind frei.

Der Motor darf nicht abgeworfen werden.

5.11.2. **Schalldämpfer**

Es sind nur Motoren mit original, handelsüblichen Schalldämpfern zugelassen. Modelle mit aufgebohrten Schalldämpfern, sowie mit Resonanzrohren ohne Nachschalldämpfer, werden disqualifiziert. Der zulässige Geräuschpegel beträgt 100 dB, in einem Meter Entfernung vom Zylinderkopf des Motors gemessen. Die Lärmmessung wird nach den jeweils geltenden Bestimmungen lt. Sporting Code durchgeführt. Wettbewerbsteilnehmer, welche die Geräuschpegelmessung zweimal nicht bestehen werden disqualifiziert.

5.11.3. **Vorbereitungszeit - Starthelfer:**

Der Pilot erhält nach dem offiziellen Aufruf 3 Minuten Zeit zum Anlassen des Motors.

Jedem Piloten ist während des Startvorganges und des Fluges ein Helfer gestattet.

5.11.4. **Start:**

Der Start hat innerhalb der 3 Minuten nach dem offiziellen Aufruf aus dem Landekreis zu erfolgen.

5.11.5. **Fehlstart:**

Ein Fehlstart kann nicht wiederholt werden.

5.11.6. **Flugzeit:**

Die wertbare Flugzeit beträgt maximal 6 Minuten. Die Wertung beginnt nach der Freigabe des Modelles.

5.11.7. **Wertung:**

Die Verhältniswertung beginnt erst ab 30 Sekunden Motorlaufzeit nach Freigabe des Modelles. Wird der Motor schon vor der Vollendung eines 30 Sekunden dauernden Kraftfluges abgestellt, so wird zur Verhältniswertung ein 30 Sekunden dauernder Kraftflug eingesetzt.

5.11.8. **Durchgänge:**

Geflogen werden 3 Durchgänge, die zwei besten werden gewertet. Die Wertung erfolgt durch zwei Punkterichter. Jeder Punkterichter hat eine eigene Wertung abzugeben.

5.11.9. **Beschreibung des Programmes.**

Der Pilot kann die Dauer der Motorflugzeit und des Gleitfluges selbst bestimmen. (Innerhalb der 6 Minuten Gesamtflugzeit) Es soll ein möglichst hohes Verhältnis von Motorflug zum Gleitflug erreicht werden. Die positive Wertung endet auf jeden Fall nach Ablauf der 6 Minuten Gesamtflugzeit. Bei Überschreitung der 6 Minuten Gesamtflugzeit werden für je e Sekunde 1 Punkt abgezogen. Der Landeanflug und die Landung müssen von zwei Punkterichtern bewertet werden. Bei Überschreitung der 6 Minuten Gesamtflugzeit erfolgt keine Landewertung.

5.11.10 **Landeanflug:**

Der Landeanflug muß mindestens 5 Sekunden dauern und soll geradelinig sein. Die Landerichtung wird von der Wettbewerbsleitung vor Durchgangsbeginn bekanntgegeben.

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Anflug ist nicht geradlinig.
2. Modell hebt und senkt die Tragflächen.
3. Modell sinkt nicht gleichmässig, steigt wieder.
4. Modell weicht von der Landerichtung ab.
5. Wenn das Modell mehr als 45 Grad von der vorgeschriebenen Landerichtung abweicht ist die Figur mit Null zu bewerten.
6. Wenn der Landeanflug weniger als 5 Sekunden dauert ist die Figur mit Null zu bewerten.

K 5

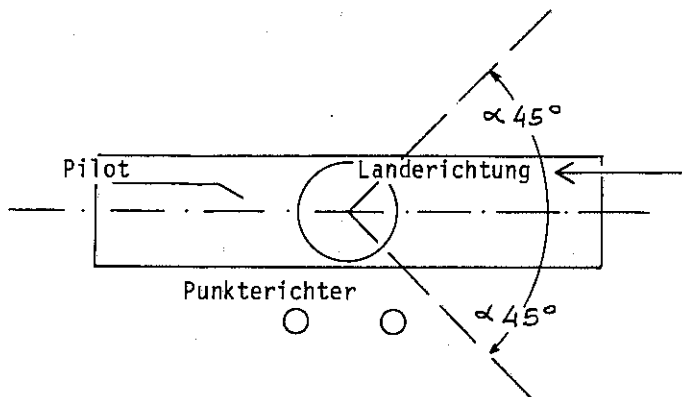
5.11.11. **Landung:**

Eleganz des Aufsetzens im 15 m Kreis	K = 6
im 30 m Kreis	K = 4
ausserhalb des 30 m Kreises	K = 2

Punkteabzug bei dieser Figur aus folgenden Gründen:

1. Modell setzt zu schnell auf, sodaß es wieder wegsteigt.
2. Modell dreht sich nach dem Aufsetzen um die eigene Achse.
3. Tragflächenspitzen streifen am Boden.
4. Modell bleibt mit der Rumpfspitze im Boden stecken, Wertung Null.
5. Modell kommt auf dem Rücken zum Stillstand Wertung Null

**Übersichtszeichnung - Landeanflug und Landung**



**Flughöhe:**

Die max.Flughöhe des Modelles darf lt.Gesetz 150 m nicht überschreiten.

Alle anderen Bestimmungen lt. Sporting Code.

5.11.12. **Wertung:**

Wertungsbeispiele von einem Punkterichter

5.11.12.1 Beispiel Nr. 1 : **Gesamtflugzeit innerhalb der 6 Minuten**

Gesamtflugzeit	350 Sekunden
Motorlaufzeit	25 Sekunden = Motorlaufzeit unterschritten

Gesamtflugzeit	350 Sekunden
Motorlaufzeit	-30 Sekunden = (Sollzeit)
	ergibt 320 Sekunden = wertbare Gleit- flugzeit.

Verhältnis: 320 : 30 = 10.66 x 100	= 1066 Punkte
plus Landepunkte	= .....
	= ..... Gesamtpunkte



# RADIO CONTROL F4C-SCALE

Fachreferent Dr. Thomas Loebenstein



Liebe Freunde von Scale !

Nahezu die Hälfte der Qualifikationswettbewerb für die nächste F4C-Weltmeisterschaft ist vorbei, und der Kampf um die Fahrkarten scheint recht spannend zu werden. Neben den 3 derzeit Führenden mit ihren Gott sei Dank völlig verschiedenen Modellen - antiker Doppeldecker, Jet und altes Rennflugzeug - gibt es noch einige andere ernstzunehmende Piloten mit sehr schönen Maschinen, die mit nur relativ wenig Aufwand zu echten Spitzengeräten hergerichtet werden könnten.

Es gilt nur einige wenige aber wichtige Punkte zu beachten. Und genau darüber möchte ich im Jänner 1985 ein Intensivseminar abhalten.

Im dritten Wochenende im Jänner 1985 veranstaltet die Sektion Modellflug ein Seminar F4C Scale in Wien. Von Samstag Vormittag bis Sonntag Nachmittag sollen interessierte Scale-Flieger die Gelegenheit bekommen mit internationalen Experten über folgende Themen zu diskutieren: Auswahl eines geeigneten Modells, Beschaffung ordentlicher Dokumentation, Bautechniken, Oberflächenbehandlung und Finish, Fliegen und natürlich auch alle Probleme, die das neue Reglement aufgeworfen hat. Selbstverständlich sollen auch die Erkenntnisse aus Paris verarbeitet werden. Neben Österreichern sind auch die Mannschaften aus Deutschland und der Schweiz sowie ein Dokumentationsexperte und internat. Punktrichter aus Irland eingeladen. Ich bitte alle interessierten Scale-Flieger sich schon jetzt den Termin 19./20. Jänner 1985 vorzumerken und sobald wie möglich schriftlich mit mir über die Sektion Modellflug in Verbindung zu treten, das ich unbedingt rechtzeitig wegen der Quatiere Bescheid wissen muß. Da die Anzahl der Plätze beschränkt ist, kann es sein, daß zu spät kommende Meldungen abgelehnt werden müssen, und das wäre sehr schade, denn eine solche Gelegenheit, in seinem Sport

weiterzukommen wird es sicher nicht mehr so schnell geben.

Der derzeitige Stand in der Qualifikation für die Nationalmannschaft ist nur provisorisch anzusehen. Warum ? Ganz einfach: Der derzeit am ersten Platz liegende Bernhard Klauscher will die Fokker neu und noch besser bauen, er muß daher mit der neuen Maschine von vorne anfangen sich zu qualifizieren. Andreas Wirth hat die "regierende Staatsmeistermaschine" restlos zerstört (im Burgenland), daher siehe Klauscher. Vinzenz Pipan hat noch zu wenig Bewerbe mit seiner Ryan und will sie außerdem auch noch einmal bauen oder ganz auf ein anderes Modell umsteigen. Das eröffnet den Folgenden in der Reihe, vor allem Hans Greschnitz, echte Chancen aufzurücken. Unerklärlich bleibt mir allerdings das Fernbleiben einiger hervorragender Piloten, ich nenne da ganz bewußt Günther Dieckmann, welcher in den letzten Jahren immer unter den ersten Drei zu finden war.

Ich hoffe daher sehr mit dem Seminar im Jänner die alte Stärke der Scale-Klasse wiederherzustellen und bin von reger Beteiligung überzeugt. Die Kosten für den Einzelnen werden sich durch Zuschüsse von Sponsoren die ich aufgetrieben habe in sehr gemäßigten Grenzen halten.

\*\*\*\*\*

## ACHTUNG SCALE - FLIEGER :

Beim Abdruck der SCALE-REGELN im letztenprop ist uns in Punkt 6.3.12. auf Seite 9 im Mittelteil ein Fehler unterlaufen.

Wir drucken auf der Rückseite diesen Punkt nochmals ab. Schneidet den Streifen aus und überklebt den falschen Teil in prop 7/8-84, Seite 9 damit.

siehe nächste Seite !



6.3.12. Endwertung:

Drei Flugdurchgänge werden geflogen. Nur der beste Flug wird als Resultat der Flugbewertung zur Endwertung herangezogen, wobei zu diesem Wert noch die Bonuspunkte hinzugezählt werden. Die Endwertung errechnet sich schließlich aus der Summe der Punkte aus der Baubewertung, der Flugbewertung und des Complexity-Bonus.

Es werden die Punkte aller Punktrichter sowohl in der Bau- als auch Flugbewertung zur Wertung herangezogen. Es gibt keine Streichungen.

\* \* \* \* \*

### 3. Internationales RC-Kunstflug-Symposium

**Samstag, 15. Dez. 1984  
Technorama Schweiz,  
Winterthur**

#### Problemstellung

Die Entwicklung im internationalen RC-Kunstflug verlangt eine immer stärkere Motorisierung der Flugmodelle, um Steigleistung und Flugstabilität zu steigern. In der Schweiz wird das Fliegen mit derart leistungsoptimierten Motormodellen je länger je schwieriger, und zahlreiche Modellflugplätze kommen Jahr für Jahr in enorme Schwierigkeiten, ihren Flugbetrieb aufrechterhalten zu können. Die Situation hat sich im Jahre 1984 drastisch verschärft. Wie gestalten wir die Zukunft des RC-Kunstflugs in der Schweiz?

#### Zielsetzung

- Das Symposium erlaubt eine praxisorientierte Auseinandersetzung mit dem Thema RC-Kunstflug, wobei immer auch Bezüge zum mantragenden Kunstflug hergestellt werden.
- Modellflug und Recht im Zusammenhang mit einem veränderten Umweltverständnis bei Bevölkerung und Behörden
- Weitere Vertiefung von Theorie und Praxis umweltverträglicher Antriebe, insbesondere Viertaktmotoren.
- Anpassung und Optimierung von Luftschrauben
- Schalldämpferfragen, Vibrationsprobleme, Treibstoffe usw.
- Auswirkungen auf Flugstil, Bewertungsmethoden durch Punktrichter, Gestaltung der Kunstflugprogramme, Fragen der internationalen Zusammenarbeit.
- Neue Tendenzen und Ideen im Elektro-Kunstflug.
- Tendenzen im Gross-Kunstflug, Gemeinsamkeiten, Probleme und Lösungsmöglichkeiten.
- Diskussion und Fragen, gemeinsame

Stellungnahmen zuhanden weiterer Institutionen und der Öffentlichkeit.

#### Symposiums-Organisation

##### Referenten und Gesprächsteilnehmer

Burger, Walter, Zug/CH  
FAI-Punktrichter  
Brevetierter Segel- und Motorflieger

Demuth Peter, Prof. Dr. Ing., Ettingen/D  
Professor für Maschinenkonstruktion und Werkzeugmaschinen an der Fachhochschule Trier/D  
Bekanntester Fachautor zum Thema Verbrennungsmotoren.

Gerber Rudolf Dr.  
Chefredaktor der Winterthurer Regionalzeitung «Der Landbote»  
Brevetierter Privatpilot

Giezendanner Bruno, Hittnau/CH  
Zweifacher Weltmeister im RC-Kunstflug (F3A) und sechzehnfacher Schweizer Meister  
Europameister im Elektro-Kunstflug  
Brevetierter Segel- und Motorflugpilot

Koelliker Werner, Oberhasli/CH  
Präsident der Modellflugkommission des Aero-Clubs der Schweiz.  
Vizepräsident des AeCS und Mitglied des Direktionskomitees.

Krüger Peter, lic. iur., Bern/CH  
Mitarbeiter des Rechtsdienstes des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), Bern, und -neben anderen Aufgaben - zuständig für den Modellflug

Prettner Hanno, Klagenfurt/A  
Dreifacher Weltmeister im RC-Kunstflug, siebenfacher Las-Vegas-Gewinner.  
Autor verschiedener Fachartikel.

Schweizer Christian, Berufspilot, Embrach/CH  
Mehrfacher Schweizer Kunstflugmeister, u. a. auch im Segel-Kunstflug  
Erfolgreicher internationaler Kunstflieger und Flugzeugkonstrukteur.

Siebenmann Dieter, Dipl. Masch.-Ing. ETH, Zürich/CH  
Fachmann für Leichtbauweise.  
National und international erfolgreicher Modellflieger in fast allen Kategorien der ungesteuerten Modelle (Freiflug). Spezialist für Gummimotorantriebe und Saugflug.  
Autor verschiedener Fachartikel.

Wahl Willy, Nürnberg/D  
Präsident der Modellflugkommission des Deutschen Aero-Clubs.

##### Leitung

Giezendanner Emil Ch., Pfäffikon/CH  
Mitglied der Modellflugkommission des AeCS.  
Redaktor und Herausgeber der Zeitschrift «Modell-Flugsport».

#### Teilnahmebedingungen und Anmeldung

##### Sprache

Das Symposium wird in deutscher Sprache (Schriftsprache) geführt. Eine Simultan-Übersetzung ist nicht vorgesehen.

##### Verpflegung

Jeder Teilnehmer kann sich im Selbstbedienungsrestaurant Zahnradli des Technoramas verpflegen. Die Verpflegungskosten sind in der Teilnahmegebühr nicht enthalten.

##### Unterkunft

Für Hotelunterkünfte wende man sich direkt an das Verkehrsbüro Winterthur, Tel. 052 / 22 00 88

##### Teilnahmegebühr

sFr. 20,- pro Teilnehmer  
Junioren (bis 20) bezahlen die Hälfte.  
Offizielle Pressevertreter (Fach- und Tagespresse) gratis (Presseausweis erforderlich).

##### Anmeldung

Da die Zahl der Sitzplätze im Auditorium des Technoramas beschränkt ist, sind wir Ihnen für rechtzeitige schriftliche Anmeldung dankbar (bitte nicht telefonisch!). Und zwar: bis 7. Dezember 1984 an:

Internationales  
RC-Kunstflug-Symposium  
Postfach  
CH-8335 Hittnau



**Programm**

Ab 8.30 Uhr	Kaffee und Gipfeli im Restaurant Zahnradli, Technorama
9.15	Begrüssung und Eröffnung
9.30-10.00	<b>RC-Kunstflug heute</b> Bericht zur Situation des RC-Kunstflugs in der Schweiz und im Ausland. Kritische Analyse. Standortbestimmung des Elektro- und Viertakt-Kunstflugs. Illustriert mit Lichtbildern. E. Giezendanner
10.00-10.30	Diskussion und Fragen
10.30-11.00	<b>Modellflug und Umwelt</b> Das veränderte Umweltbewusstsein bei Bevölkerung, Behörden und Politikern und dessen Auswirkungen auf den Modellflug in der Schweiz. Rechtliche Aspekte, Umwelt, Lärm, Konsequenzen, Fallbeispiele. P. Krüger
11.00-11.30	Diskussion und Fragen
11.30-12.00	<b>Der Viertakt-Modellmotor</b> Die üblichen Bauweisen. Die Eigenschaften bezüglich Lärm, Laufkonstanz und Lebensdauer. Prof. Demuth
12.00-12.30	Diskussion und Fragen
12.30-13.30	Mittagspause
13.30-14.00	<b>Schalldämmung an Viertaktmotoren</b> Detailfragen zu Auspuffsystemen, (elastischen) Motoraufhängungen, usw. Fragen des Kraftstoffes, Korrosion usw. Prof. Demuth
14.00-14.30	Diskussion und Fragen
14.30-15.00	<b>Grundlagen der Propeller-Theorie</b> Das Wichtigste in Kürze zum Thema Luftschaube und deren Abstimmung auf das Flugzeug. D. Siebenmann
15.00-15.30	Diskussion und Fragen
15.30-16.00	Pause
16.00-16.30	<b>Die optimale Luftschaube</b> Der Viertakt-Modellmotor und die dazu optimale Luftschaube. Propellermessungen (Nylon und Holz) in bezug auf Leistungsaufnahme, Wirkungsgrad, Schub usw. Prof. Demuth
16.30-17.00	Diskussion und Fragen
17.00-17.30	<b>Kunstflug-Zukunft für die Schweiz</b> Ideen, Projekte und konkrete Massnahmen im RC-Kunstflug mit umweltverträglicherem Antrieb. Fragen der internationalen Zusammenarbeit. E. Giezendanner
17.30-18.00	Diskussion und Fragen
18.00-18.30	Pause
18.30-19.00	<b>Das Neueste aus Las Vegas</b> Bericht vom 7. Tournament of Champs. Eindrücke, Tendenzen und Analysen. H. Prettnner
19.00-19.30	Diskussion und Fragen
19.30-20.00	<b>Kunstflug im Massstab 1:1</b> Der manntragende Kunstflug heute, Entwicklungstendenzen, Anforderungen an Menschen und Technik. Konstruktion und Bau einer Kunstflugmaschine. Ch. Schweizer
20.00-20.30	Diskussion und Fragen
20.30-21.30	<b>Kunstflug wohin?</b> Ein Podiumsgespräch über die Zukunft des RC-Kunstflugs. <b>Teilnehmer:</b> W. Burger B. Giezendanner W. Koelliker P. Krüger H. Prettnner Ch. Schweizer W. Wahl <b>Leitung:</b> Dr. R. Gerber



11-16/9/84

## F3A- Europameisterschaft

Vom Pech verfolgt wurde unser dreifacher Weltmeister, Hanno Prettner, der bei der in Belgien stattgefundenen F3A-Europameisterschaft an den Start gehen sollte. Bedingt durch die Erkrankung seines Trainers und Betreuers Hans Prettner, mußte er seine bereits erfolgte Meldung zurückziehen. Als

Ersatzmann war der Tiroler Gerhard Fritz vorgesehen. Der aber war gerade zu dieser Zeit auf Urlaub und konnte nicht erreicht werden. Der Nächstfolgende in der Rangliste war Manfred Dworak, der dann auch seine Teilnahme zusagt. Die österreichische Nationalmannschaft bestand nun aus: Hermann Kowarz, Salzburg, H.Kronlachner, Ob.Österr. und M.Dworak, Kärnten. Als Mannschaftsführer fungierte Hermann Kowarz. Kronlachner und Dworak nahmen erstmals an einer EM teil. Eine ganz junge Mannschaft also. Um es aber gleich vorweg zu nehmen: unsere junge Mannschaft hat sich ganz ausgezeichnet geschlagen.

Von der Europameisterschaft berichtet nun Hermann Kowarz, der, wie schon erwähnt, in Doppelfunktion tätig war.

Vom 11.-16. September 1984 fand in Genk die 2. Europameisterschaft für ferngesteuerte Kunstflugmodelle der Klasse F3A statt.

Von Österreich waren die Piloten Hanno Prettner, Hermann Kowarz und Heinrich Kronlachner qualifiziert. Leider konnte das Team Prettner im letzten Augenblick nicht teilnehmen. Schade, Hanno war Topfavorit und hätte uns sicher auch in der Mannschaftswertung weit nach vorne gebracht. Als Ersatz für Hanno wurde schließlich Manfred Dworak ins Team genommen.

Hanno Prettner sollte auch Mannschaftsführer machen, diese Aufgabe wurde an Hermann Kowarz übertragen. Leider wurde kein österreichischer Punkterichter eingesetzt, obwohl August Reyer bei dem vor der EM stattgefundenen internationalen Punkterichterlehrgang teilgenommen hatte. Die Anreise der Nationalmannschaft erfolgte am Sonntag, dem 9. September. Das Wetter war sehr schlecht,

Regen, starker, böiger Wind und eisige Kälte. Wir wurden vom Veranstalter in einem Feriendorf untergebracht, wobei zuerst 1 Bungalow mit 2 Wohnungen für die komplette Mannschaft vorgesehen



Team Austria: Dworak, Kowarz, Kronlachner

war. Es sollten die 3 Piloten in einer Wohnung und die 3 Helfer in der zweiten Wohnung einziehen. Dieses ist aber dann nicht gegangen, weil Kronlachner und Dworak mit Frau bzw. Freundin angereist sind, wogegen Heinz Schmidinger als Helfer für Kowarz fungierte. Daraufhin wurde uns eine dritte Ferienwohnung zur Verfügung gestellt, völlig ohne Mehrkosten.

Am Montag begaben wir uns gemeinsam bei sehr schlechtem Wetter zum Training. Es wurde auf einer kreisrunden Piste mit 100 m Durchmesser geflogen; diese Piste wurde während der EM Piste 1. Piste 2 war der angrenzende Sportflugplatz, der während der gesamten EM für Großflugzeuge gesperrt war.

Für Dienstag stand die offizielle Eröffnung und die Prüfung der Modelle und Frequenzen am Programm. Es stellte sich bald heraus, daß vom Veranstalter alles hervorragend organisiert war. Dieser Eindruck wurde in der Folge immer wieder bestätigt. Probleme gab es nur mit der Computerauswertung. Das Programm hierzu wurde von der Hochschule in Genk erstellt und nicht vor der EM getestet. Beim ersten Einsatz hat sich dann herausgestellt, daß derartige Programme nur von Insidern geschrieben werden können, die wirklich wissen, um was es geht. Reine Theoretiker haben keine Chance, ein funktionierendes Programm zu erstellen. Aber der Organisator hatte auch hier einen Trumpf im Ärmel: Oswald Hajek vom MFC-Salzburg. Hajek konnte zwar seine beim Etrichpokal eingesetzte Online Tastatur nicht einsetzen; lieferte aber mit seinen alten Programmen eine hervorragende Auswertung. Ohne seine Hilfe hätte alles manuell gerechnet werden

müssen.

Das offizielle Training fand am Mittwoch statt, jede Nation hatte in alphabetischer Reihenfolge auf Piste 1 und Piste 2 je 35 Minuten Trainingszeit zur Verfügung.

Am Donnerstag wurden bei sehr schönem Wetter die Durchgänge 1 und 2 geflogen. Das Starterfeld wurde in der Mitte geteilt, die Startnummer 1 begann auf Piste 1 mit dem ersten Durchgang, wobei ab Startnummer 23 auf Piste 2 schon der zweite Durchgang geflogen wurde. Am Nachmittag wurden die Gruppen getauscht, sodaß am Abend alle Teilnehmer 2 Durchgänge geflogen hatten. Am Nachmittag wurden die Gruppen getauscht, sodaß am Abend alle Teilnehmer 2 Durchgänge geflogen hatten.

Zu größeren Problemen ist es bei der Lärmmessung gekommen. Von den 44 Teilnehmern waren nur 13 in beiden Durchgängen innerhalb der erlaubten Dba. Von den Österreichern wurden bei Kowarz 98 und 105 Dba, bei Dworak 105 und 106, und bei Kronlachner mit dem Viertakter sogar 107 und 108 Dba gemessen. So ist überhaupt aufgefallen, daß es bei der momentanen Lärmmessung zu Problemen bei Viertaktern kommt, Viertakter wurden mit bis zu 110 Dba gemessen. Die Jury beschloß daraufhin, das Problem dem Lärm-Unterausschuß zu übergeben. Es bleibt abzuwarten, was in der Folge unternommen wird.

Nach den ersten 2 Flügen lag Kronlachner auf Platz 7, Dworak auf 14 und Kowarz auf Platz 17.

Am Freitag sollten auf die gleichen Weise die Durchgänge 3+4 durchgezogen werden. Leider begann es aber mittags zu regnen, sodaß nach zwei halben Durchgängen abgebrochen werden mußte. Der Wettbewerb sollte am Samstag früh fortgesetzt werden, aber infolge Schlechtwetters konnte nicht begonnen werden. Die Jury teilte mit, daß es kein gültiges Ergebnis geben würde, wenn nicht alle 4 Durchgänge geflogen werden. Aber soweit ist es Gott sei Dank nicht gekommen. Mittags besserte sich die Lage, und es wurden bei optimalen äußeren Bedingungen die Durchgänge 3+4 fertiggeflogen. Nach Ende der 4 Durchgänge belegte Kronlachner Platz 9, Dworak Platz 16 und Kowarz Platz 20, dies ergab in der Mannschaftswertung den undankbaren 4. Platz von 17 Nationen. Sofort nach den Wertungsdurchgängen begann auf Piste 1



Teamneuling Kronlachner belegte gleich Platz 9

das Finale, für das sich Matt, Lossen, Hoppe, Dagotte und Schweiker qualifiziert hatten.

In diesem Finale konnte Schweiker noch Degotte überholen, sonst hat sich dann nichts mehr geändert.

Das Bankett mit Siegerehrung fand am Abend in einem eigens dafür ausgeräumten und sehr geschmackvoll dekorierten Flugzeughangar statt. Dieser Hangar stand uns

übrigens während der gesamten Europameisterschaft zum Unterstellen der Modelle zur Verfügung, das Mittag- und Abendessen wurde auch dort serviert.

Abschließend kann dem Veranstalter Dank für die hervorragende Organisation ausgesprochen werden, und wir wollen hoffen, daß künftige Welt- und Europameisterschaften auf europäischem Boden gleich gut organisiert werden.

#### ERGEBNISSE - EINZELWERTUNG :

1. und Europameister								
Matt Wolfgang	FL	997	1000	1000	1000	1000	1000	4000
2. Lossen Bernd	D	1000	932	967	931	974	978	3877
3. Hoppe Günther	D	988	933	969	919	921	961	3851
4. Schweiker Werner	D	959	925	924	33	945	963	3771
5. Degotte A.	B	915	919	948	951	934	948	3766
9. Kronlachner Heinrich	A	861	893	871	824	-	-	2625
16. Dworak Manfred	A	848	839	817	821	-	-	2508
20. Kowarz Hermann	A	811	808	793	834	-	-	2453

#### MANNSCHAFTSWERTUNG:

1. Deutschland	8597
2. Belgien	7773
3. Italien	7725
4. Österreich	7586
5. England	7505

(17 gewertete Nationen)

Das Siegerfoto

Von links nach rechts :

1. Wolfgang Matt,
4. Werner Schweiker,
5. Degotte A.
3. Günther Hoppe
2. Bernd Lossen



HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

**KAVAN** Begriff für Qualität

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



# European Championships

LIVNO '84  
yugoslavia

Ein Bericht von Klaus W. Salzer

Die größte Karstwiese der Welt als Fluggelände, 19 Nationen am Start - was erwartet man mehr von einer Europameisterschaft, noch dazu in einem Land, das für sein gutes Wetter berühmt ist ?

Skeptisch bin ich natürlich immer, denn auch Spanien ist für sein gutes Wetter berühmt ... die letzten drei Meisterschaften (EM/WM), an denen ich teilnahm, waren sicher nicht für ihr gutes Wetter zu loben.

Wer wird auch an der Weisheit des Veranstalters zweifeln, wenn er bereit ist, nicht nur für die aktiven Teilnehmer, sondern auch für Helfer, Begleitpersonen, Frauen und Kinder 300 US \$ zu bezahlen ? Dafür bekommt man ja täglich zwei Busfahrten über 50 km umsonst ... Und dabei fährt man an Wiesen und Weiden vorbei, die alle hierzulande zu findenden Fluggelände bereits in den Schatten stellen, aber gegen das EM-Fluggelände nur die relative Größe von Vorgärten haben.

Damit ist - um es vorwegzunehmen - bereits fast alles Negative erwähnt. Kommen wir zur EM an sich.

Nach dem Trainingstag mit Bauprüfung begann am 29.8. um 8,00 Uhr der erste Durchgang in F1A. 55 Teilnehmer versuchten es - 30 schafften die 180. Und das 'Austria Panic Team' hatte die ersten Nackenschläge zu verkraften: Salzer und Fuß sofften mit 120, bzw. 121 katastrophal ab ! Die Thermik war doch noch sehr viel schwächer, als die Abwinde !? Schon im zweiten Durchgang waren dann aber die dicken Livno-Bärte allgegenwärtig, und sie blieben es bis zum Abend. Tückisch blieben sie dennoch: Salzer erwischte es im 4. Durchgang nochmal (155 s, endgültige Plazierung 42. mit 1175 s), und Fuß traf überhaupt nur dreimal die richtige Stelle ... (52. mit 1063 s).

Wie bei solchen Bedingungen nicht anders zu erwarten war, blieben genügend für ein

großes Stechen übrig: 18 waren es nach den 7 Durchgängen, dabei Werner Kraus, die beiden außer Konkurrenz startenden Chinesen, aber keine vollständige Nationalmannschaft mehr. Damit stand jetzt schon fest: Deutschland hatte die Mannschaft gewonnen, vor England und der UdSSR. Wer würde Einzelsieger werden ?

Bis zum 7-Minuten Stechen, also über 4 Stechrunden, zog sich die Entscheidung hin. Kraus war in der zweiten Runde ausgeschieden und war damit 10. Die endgültige Entscheidung fiel zwischen Breeman (NL) und Crha (CSSR). Beide gehen sofort nach dem Startschuß los und belauern sich kurz hinter der Startlinie - perfekte Kreisschlepper alle beide, der Wind (ca 4-5 m/s) macht keinem von ihnen zu schaffen. Plötzlich zieht Breeman an, klinkt aus - Crha zögert einen Moment zu lange, bevor er ausklinkt: er schafft nur 157, während Breeman mit 407 Sekunden seinen Titel erfolgreich verteidigt hat. (Übrigens: die Landung erfolgte noch auf der Wiese ... so groß ist sie !).

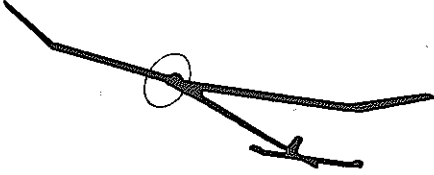
F1B am nächsten Tag fand bei fast gleichen Witterungsbedingungen statt. Nachteilig war hier die sehr nahe bei der Startstelle geparkten Autos und Busse, die im Laufe des Tages mehrfach die Sicht für die letzten Sekunden der Flüge versperrten und auch selbst von einigen Modellen getroffen wurden. Die Organisationsleitung reagierte hier erst, als auch Jugoslawen betroffen waren ... Eine Haltung, die sich später im Stechen noch viel stärker zeigen sollte.

Im Tagesverlauf zeigte sich dann, daß das Wetter den Wakefieldfliegern doch mehr Probleme bereitete, als den F1A-Piloten. Vielleicht verläßt man sich zu sehr auf die Elektronik ? Immerhin fehlten Chmelik zum Schluß nur 10 s zur vollen Zeit (er wurde damit 12.), während die "berühmte" Thermikmaschine des Weltmeisters Döring (D) diesem nur zum 17. Platz verhalf. Besonders wirkungsvoll war bei unserem

Team natürlich auch der Wedel-Einsatz ! So viele müde Arme gab es am Abend wie schon lange nicht mehr. Nicht zuletzt dank ihrer Hilfe erreichte Wutzl mit 1181 s den 28. Platz. Bei Fachreferent Reitterer half aber selbst das nicht: er erreichte mit nur 907 s den 45. Rang.

Das Stechen erreichten 8 der 47 Teilnehmer. Klar war das Ergebnis erst nach der 6-Minuten-Runde: Auch hier siegte der Titelverteidiger Andryukow (UdSSR)! Die Mannschaft hatten die Russen nicht gewonnen, obwohl sie drei Mann im Stechen hatten: Der Titelverteidiger gehörte nicht zur Nationalmannschaft ! Sieger wurden die Franzosen vor der UdSSR und Polen.

Würde auch in F1C der Titelverteidiger das Rennen machen ? Der Tag begann wie die ersten beiden - vielleicht war sogar noch weniger Wind in den ersten beiden Durchgängen. Wir hatten nur 2 Teilnehmer am Start: Kraus und Truppe, die beide für einen Platz im Stechen gut waren. Truppe hatte allerdings Pech: Nach einem Zusam-



\*\*\*\*\*

menstoß in der Luft mußte er auf sein Ersatzmodell zurückgreifen und schaffte im 3. Durchgang das Max nicht mehr - 1248 s gesamt reichten nur für Platz 18. Kraus wurde dafür immer besser: er erreichte das Stechen (wie in F1A) und schaffte gegen stärkste Konkurrenz den **3. Platz in der Europameisterschaft !**

Erst das 7-Minuten-Stechen brachte die Entscheidung zwischen den 16, die 7 Max geflogen hatten: Bester war Chen Zhijian, der Gast aus China ! Mit 406 s lag er klar vor dem neuen Europameister Verbitzky (UdSSR 322 s), Stafford Scream (GB 277 s) und Werner Kraus (A 270 s).

Nur die UdSSR hatte die ganze Mannschaft durchgebracht und stand damit als Mannschaftssieger fest. 2. wurde Polen vor der CSSR, die zwar keinen Teilnehmer im Stechen hatte, aber dennoch nicht viele Sekunden verlor.

Alles in allem: eine gelungene Veranstaltung. Nächstes Jahr will man die WM nach Livno holen: Wenn man auf die Geldschneiderei verzichtet und die Unterbringung auch in familienfreundlicheren Quartieren erlaubt, könnte es von den übrigen Bedingungen eine absolut perfekte Veranstaltung werden.

## «Urlaub in Livno» - 10 US\$ pro Start

Dipl.Ing. Klaus W: Salzer

Am Samstag vor Beginn der Europameisterschaft fand auf dem gleichen Gelände ein offener internationaler Wettbewerb statt - eine günstige Gelegenheit, Gelände, Witterungsbedingungen und die Konkurrenz kennenzulernen.

Mit derlei Überlegungen hat wohl auch der Veranstalter, der Aero Klub "Izez Kur-talic" gespielt und weiter gedacht: "... wenn die Leute schon so weit anreisen, dann wird es ihnen auf ein paar US \$ wohl nicht mehr ankommen." Und dann haben sie das Startgeld auf 70 US\$ (in Worten: siebenzig, in Devisen zu begleichen) festgelegt. Wenn einer außerdem so bekloppt ist. Frau und Kinder zum Modellfliegen

mitzunehmen, dann soll er für die gleich nochmal berappen; den gleichen Betrag und natürlich pro Person, wo kämen wir denn hin.

Natürlich konnte keiner ahnen, daß der US\$ zu einem Höhenflug ansetzen würde und 20% teurer war, als zu jener Zeit, als die Preise festgelegt wurden. Dennoch ist in einem Land, wo man in einem 5-Sterne-Luxushotel am Meer pro Person und Nacht 25 US\$ zahlt, das als Preis für ein heruntergekommene 3-Sterne-Hotel im Landesinneren einfach überhöht.

Ich selbst traf erst nach Mitternacht am 25.8. in Livno ein und hatte kaum eine



andere Wahl, als ins offizielle Hotel zu gehen, und für mich und meine Frau je 70 \$ zu bezahlen ... Erst am nächsten Morgen erfuhr ich, daß nur noch E.Pacher mitfliegen würde. Die restliche österreichische Mannschaft hatte gemeinsam mit den Deutschen und Dänen, sowie den meisten übrigen Nationalmannschaften beschlossen, dieses Gebaren mit einem Boykott zu beantworten.

Dafür begann dann der Wettbewerb selbst gleich mit einer Portion Ärger: Obwohl offiziell 10 Minuten Startzeitbegrenzung angesetzt war, blockierte ein Jugoslawe die erste halbe Stunde unseren Zeitnehmer - der unsere Hinweise natürlich nicht verstand (?) und der auch - wie an allen Startstellen - alleine war. Zum Ausgleich dafür kannte er den Code sportif nicht und wollte eine offensichtliche Startbehinderung (Leine gegen frei fliegendes Modell) nicht anerkennen. Da ich mir bei der Gelegenheit auch gleich noch den Knöchel kräftig umgeknickt hatte, war ich reif, selbst die 140 \$ in den Windfang zu schreiben und dies als den teuersten Fehlstart meines Lebens abzubuchen.

Die Veranstalter lenkten aber dann doch noch ein, ich durfte Wiederholen (Entscheidung 2 Minuten vor Durchgangsende = 126 s Flugzeit) und flog dann weiter. Immerhin: siehe 1. Absatz.

Hoffen wir, daß der Veranstalter lernt, und sich nächstes Jahr an den Code sportif hielt: dort steht unter anderem auch geschrieben, daß das (obligatorische) Startgeld von den (nicht obligatorischen) Kosten für Unterkunft und Verpflegung zu trennen ist. Das Gelände ist allein schon Wert, daß man dort einen großen Wettbewerb abhält!

\*\*\*\*\*

Sieht man von diesen Randbedingungen ab, war es ein schöner Wettbewerb. Das Gelände selbst ist ein Traum! Eine absolut ebene Grasfläche, ausreichend für jeden Wind in jeder Richtung. Das Wetter am 25. nicht zu heiß, erst etwas Nieselregen, dann aufklärend, schwach windig (im Tagesverlauf zeitweise ausschließlich thermisch bedingt) und immer Thermik, schwach bis bärig! Natürlich ist die Thermik wie auf jedem Grasgelände etwas gefährlich: Was sich am Seil wie ein Bombenbart anfühlt hört gelegentlich schon nach wenigen Metern auf - und dann geht es entsprechend abwärts.

Die 12, die in F1A noch zum Stechen übrigblieben (von 69 insgesamt, davon nur 17 nicht aus Jugoslawien) hatten solche Fallen vermieden. Die Entscheidung fiel erst im 6-Minuten-Stechen: Jan Somers (NL) gewann vor Blagojevic (YU) und Vidensek (YU). Erwin Pacher erreichte mit 1208 Punkten den 18. Platz, ich selbst mit 1178 den 27.

Schade, daß durch die Preisgestaltung der sportliche Wert soweit herabgesetzt wurde. Gerade für die am weitesten angereisten Gäste - Peter Allnut aus Kanada und den F1A-Weltmeister Matt Gewain aus USA - wäre es interessant gewesen, sich mit der ganzen europäischen Spitzengruppe zu messen und nicht nur mit den Jugoslawen und den paar Ausländern, die sich den Start leisteten".

**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

**modellbau  
p i r k e r**

**Tel. (0222) 57 31 58**

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



# STAATSMEISTER- SCHAFT FESSELFLUG F2 D

Bei herrlichem Wetter konnte der ASKÖ-BMFC Mühlparzer Haag die STAATSMEISTER-SCHAFT der Klasse F2D - Combat mit leider nur 6 Teilnehmern beginnen. Die Jury mit Fachreferent Heinz Freund, Dr. Thomas Loebenstein und Ing. Bernhard Rögner erklärten gemeinsam mit dem Wettbewerbsleiter, LSL Erwin Mühlparzer, die erst neu erschienenen Wettbewerbsregeln des Sporting code.

Die Schiedsrichter waren von den ausführlichen Erklärungen sehr angetan.

Die abgegrenzten Vorbereitungsräume wurden lt. Startnummern vergeben, und der Wettbewerb konnte gestartet werden.

Spannende Zweikämpfe wurden von einem sehr netten und begeisterten Publikum mit viel Applaus bedacht.

Manche der neuerbauten Modelle waren nach der ersten Runde nur mehr schwer zu erkennen.

Nachdem Franz und Walter Wenczel sowie Franz Ecker ausgeschieden waren, standen mit Zenker Hans, Weinmann Erhard und Königshofer Rudolf die Finalisten fest.

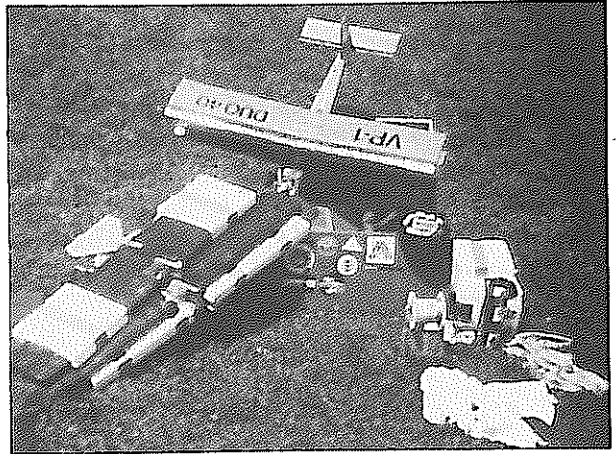
Königshofer als nervenstärkster Pilot, ging als Sieger vor Weinmann und Zenker hervor.

Die Siegerehrung erfolgte auf der wunderschönen Anlage des Sportvereines ASK St. Valentin, der uns das Areal gerne zur Verfügung gestellt hatte, wofür wir ein herzliches Dankeschön sagen.

Alle wissen um die Mühen und Vorbereitungen zur klaglosen Durchführung eines solchen Wettbewerbes und wünschen uns beim nächsten Wettbewerb mehr Teilnehmer aus den einzelnen Bundesländern.

Mit einem guten Flug verbleibe ich Euer

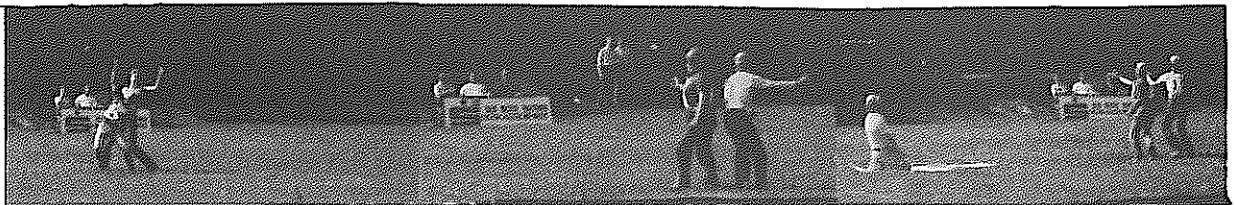
Bruno Kirchstetter



Die Utensilien eines F2D-Piloten und seine (noch) heilen Kampfmodelle



Die Sieger mit Filialdirektor und Sponsor, Maximilian Steffelbauvorn der Sparkasse. Von links: Weinmann, Königshofer, Zenker.



# STAATSMEISTERSCHAFT in RADIO CONTROL RCIII

Bei recht gutem Flugwetter wurde am 25. und 26. August 1984 die ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT in der Klasse RC III auf dem Modellfluggelände des Union Modellflug Clubs Waidhofen/Thaya ausgetragen. Die Veranstaltung stand unter dem Ehrenschatz von Landeshauptmann Ludwig, Landesrat Prokop, Bezirkshauptmann Hofrat Steininger und Bürgermeister Dir. Gföller.

Die Organisationsleitung lag in den Händen des Obmannes des UMFC Waidhofen/Thaya, Wolfgang Schlager, und die Wettbewerbsleitung hatte RC-Fachreferent Othmar Huber inne. Als Jury fungierten Niederwimmer aus Salzburg, Mühlparzer aus Oberösterreich und Dir. Hörmann aus Niederösterreich. Ehrengast und Funktionär ohne Portefeuille war Bundessektionsleiter Edwin Krill. Weiters waren fünf Punkterichter aus fünf Bundesländern eingeteilt, um die Flugleistungen der Piloten zu bewerten.

Aus 8 Bundesländern, Vorarlberg stellte keinen Wettbewerbsflieger, meldeten sich 29 bei der Bundessektion laut Ausschreibung und Meldemodus an. Davon meldeten sich 26 Teilnehmer am Wettbewerbsort. Leider konnten Nachnennungen aus Salzburg und Oberösterreich durch Jurybeschluss nicht mehr berücksichtigt werden, weil eben Nachnennungen laut Ausschreibung nicht zulässig sind und hier nur Nachlässigkeit, Interessenlosigkeit, egal von wem verursacht, nur unterstützen und fördern würde. Hier

sollten sich sowohl Funktionäre als auch Wettbewerbsteilnehmer an der Nase nehmen denn solche Schlampereien sind wirklich nicht notwendig.

Mit dem Bewerb wurde pünktlich (Waidhofen ist bekannt dafür) laut Ausschreibung begonnen, und nach der Begrüßung und Eröffnung durch Bundessektionsleiter Krill und Obmann Schlager wurde die Wettbewerbsleitung an Fachreferent Huber übergeben. Nach seiner Besprechung und Belehrung aller am Wettbewerb Teilnehmenden, wurde der 1. Durchgang gestartet. Erstmals wurde in Waidhofen ein Computer zur Auswertung eingesetzt, was die Arbeit bei einem größeren Starterfeld erleichtert, jedoch eine Veranstaltung nicht vom "Sein oder Nichtsein" einer EDV Anlage abhängig machen sollte. Die Auswertungsformulare waren so gestaltet, daß bei Auftreten eines technischen Gebrechens an der Anlage sofort manuell weitergearbeitet hätte werden können. Die Anlage funktionierte einwandfrei und problemlos, und wir bedanke uns bei unseren Freunden aus Mistelbach, welche uns die Anlage völlig kostenlos zur Verfügung stellten.

Alle Piloten zeigten bereits im ersten Durchgang hohes und für eine Teilnahme an einer Staatsmeisterschaft gerechtfertigtes fliegerisches Können. Besonders erfreulich war die recht breite und jugendliche Spitze, was einen spannenden Verlauf des Bewerbes



AIRFLY MODELLE

1160 WIEN

BRUNNENG 33

☎ 0222 95 48 225

SCHÄFER MODELLE

erwarten ließ. Nach einer kurzen Mittagspause wurde der zweite Durchgang gestartet, und fast alle Piloten konnten sich in ihrer Leistung steigern. Leopold Berger, zukünftiger Schwager von "Altmeister" Kronlachner, setzte sich bereits in diesem Durchgang vom Übrigen Starterfeld ab und konnte beruhigt dem 3. Durchgang entgegensehen. Für acht Piloten war jedoch noch alles offen, und dieser Umstand deutete einen dramatischen Kampf um Punkte und Ränge im 3. Durchgang am Sonntag an.

Am Samstagabend hatte der Verein zum Tanzabend der Flieger in einem benachbarten Gasthaus geladen, und es konnten neben den Modellfliegern und Funktionären auch Gäste aus der Großfliegerei und dem Union Sportverein Waidhofen/Thaya begrüßt werden.

Am Sonntag ging es dann buchstäblich "Um die Wurst". Bereits um 6,30 Uhr trafen die ersten Piloten zum Training auf der Fluganlage ein. Der Organisationsleiter hatte den Wetterhebel richtig eingestellt, und obwohl es rund um Waidhofen regnete, herrschte am Modellfluggelände gutes Flugwetter bei gleichmäßigem leichten Wind. Der 3. Durchgang wurde pünktlich begonnen, und wie vorausgesehen, kam es zu fairen Kämpfen um die Spitzenränge. Überhaupt muß erwähnt werden, daß sich alle Teilnehmer äußerst diszipliniert und sportlich fair verhalten haben, was wiederum auf eine gute Wettbewerbsleitung und Organisation schließen läßt. Es wurden auch keine Proteste verzeichnet. Wie erwartet, war Leopold

Berger von der Spitze nicht mehr zu verdrängen, und somit konzentrierte sich alles auf die Plätze Zwei und Drei. Viele Piloten konnten sich in diesem Durchgang nochmals steigern, so auch Alfred Trettenbrein, Josef Palfrader und Wolfgang Lemmerhofer. Auch Erich Filgas und Franz Höller hatten noch Chancen in die Medaillenränge vorzustoßen. Letztendlich konnten sich Trettenbrein und Palfrader mit sehr schönen und präzisen Flügen durchsetzen und belegten die Plätze 2 und 3. Den 4. Platz erkämpfte sich Wolfgang Lemmerhofer, ein Mitglied des veranstalteten Vereines. Zwei weitere Teilnehmer des UMFC Waidhofen belegten die Plätze 15 (Alfred Floh) und 20 (Andreas Greulberger). Der Verein gratuliert allen Piloten recht herzlich zu den erreichten Leistungen.

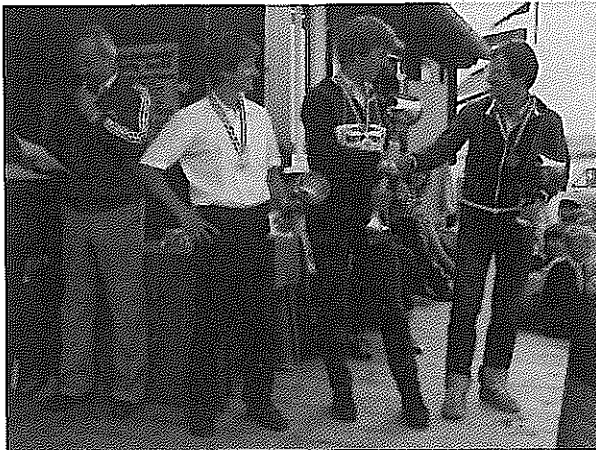
Bei der Siegerehrung, die durch den Bezirkshauptmann Hofrat Steininger, Bürgermeister Dir. Gföller, Bundessektionsleiter Krill und Obmann Schlager durchgeführt wurde, erhielten die ersten zehn Plazierten schöne Pokale und alle übrigen Teilnehmer und Funktionäre kleine Erinnerungsgeschenke in Pokalform überreicht. Der neue Staatsmeister, Leopold Berger, der Zweitplatzierte, Alfred Trettenbrein, sowie der Drittplazierte, Josef Palfrader, wurden außerdem noch mit der Gold-, Silber- bzw. Bronzemedaille des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Sport ausgezeichnet, welche durch Bundessektionsleiter Krill überreicht wurden.

Zusammenfassend kann ausgesagt werden, daß die ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT eine sowohl in wettbewerbsmäßiger als auch in organisatorischer Hinsicht gelungene Veranstaltung war und sich Teilnehmer und Funktionäre in Waidhofen/Thaya wohlfühlten.

Wolfgang Schlager  
Obmann

Die drei Sieger - von links nach rechts:

2. Trettenbrein Alfons, Kärnten
1. und Staatsmeister Leopold Berger, OÖ
3. Josef Palfrader, Tirol.





Die ersten zehn Plazierten in der Reihenfolge der offiziellen Ergebnisliste von links nach rechts:

Rechts: Vereinsmitglied Wolfgang Lemmerhofer erhält seinen Pokal.



Es gab viele Pokale zu gewinnen und die Staatsmeistermedaillen des BM f.UKu.Sport

Der jüngste Teilnehmer erhält aus den Händen von Öbmann Schlager einen Ehrenpokal.

## 10 Jahre Scriptura-Büroservice

**Unser Ziel** ist die berufliche Wiedereingliederung von geistig und körperlich behinderten Menschen.

**Wir bieten:** Photokopien, Schreibarbeiten, Textverarbeitung, Drucken, Buchbinderarbeiten, Postversand, sogar für Anwälte Tonbandprotokolle und Briefe...

**Sie erhalten:** beste und prompte Qualität!

**SIE UNTERSTÜTZEN MIT IHREN AUFTRÄGEN EIN NOTWENDIGES SOZIALPROGRAMM**

1150 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4    Telefon 95 12 23, 95 12 24

**ÖST. STAATSMEISTERSCHAFT 1984**  
**Klasse RC II**

\*\*\*\*\*

UNION-MODELLBAUCLUB Waidhofen/Thaya  
Modellflugplatz Waidhofen/Thaya  
25. und 26. August 1984

-- E R G E B N I S L I S T E --

\*\*\*\*\*

Start Platz Nr.	Name	Land	Verein	Erster Durchg.	Zweiter Durchg.	Dritter Durchg.	Gesamt	
1	11	BERGER LEOPOLD	O	UMFC MEGGENHOFEN	1365	1409	1455	2864
2	7	TRETENBREIN ALF	K	MFG ST PAUL	1310	1310	1402	2712
3	24	PALFRADER JOSEF	T	MBV SPARK INNSBR	1265	1332	1372	2704
4	19	LEMMERHOFER WOLF	N	UMBC Waidhofen/TH	1284	1334	1340	2674
5	5	FILGAS ING ERICH	W	öMV WIEN	1266	1315	1354	2669
6	8	HÖLLER FRANZ	O	UMFC MEGGENHOFEN	1262	1313	1346	2659
7	9	ORTNER PETER	N	FMG AMSTETTEN	1274	1314	1285	2599
8	28	VALLANT OTTO	K	MFG ST PAUL	1297	1290	1295	2592
9	16	VOITLEITNER THOM	O	ASKö IKARUS ENNS	1247	1225	1278	2525
10	27	DANKSAGMÜLLER HE	W	öMV WIEN	1224	1141	1246	2470
11	13	HUBMANN ALFR JUN	St	ASKö KÖFLACH	1125	1213	1195	2408
12	4	STOIBER JOSEF	N	HSV KREUZENSTEIN	1124	1258	1138	2396
13	12	AUINGER FRANZ	O	UMFC MEGGENHOFEN	1115	1161	1199	2360
14	14	BRACHTL ING RUD	N	UMFC I WEINLAND	1143	1190	1145	2335
15	26	FLOH ALFRED	N	UMBC Waidhofen/TH	1133	1164	1167	2331
16	20	FRIEDRICHS BURKH	S	MFC SALZBURG	0	1112	1216	2328
17	25	ZIER FRANZ	W	FMC FALKE WIEN	1168	1057	1140	2308
18	23	WENIGER NORBERT	B	MFC SEEADLER NEUS	1098	1131	1136	2267
19	10	BRETTERKLIEBER G	St	ASKö KÖFLACH	1037	1130	1112	2242
20	22	GREUELBERGER AND	N	UMBC Waidhofen/TH	1038	1131	1098	2229
21	3	KUGLER DIETER	B	MFC HIRM ANTAU	1064	1123	1078	2201
22	1	KRAPPINGER WILLI	T	MBV SPARK INNSBR	1040	1014	1126	2166
23	21	HELLER HANSPETER	S	MFC SALZBURG	873	1039	1078	2117
24	29	SCHAUPP WERNER	W	öMV WIEN	1029	974	1010	2039
25	2	PYREK ROBERT	N	UMFC I WEINLAND	947	1003	758	1950
26	6	KLAMECKER MICH	W	öMV WIEN	906	1012	895	1918
27	15	HIESEL FLORIAN	S	MFC SALZBURG	0	0	0	0
28	18	LANG WILHELM	B	MFC HIRM ANTAU	0	0	0	0
29	17	MEINDL PETER	B	MFC SEEADLER NEUS	0	0	0	0

1. Punkterichter : Zehethofer Wilhelm W 840011
2. Punkterichter : Moser Anton ÖB 780029
3. Punkterichter : Reyer August S 780056
4. Punkterichter : Hubman Alfred St 840029
5. Punkterichter : Reinisch Stephan N 810042

Othmar Huber eh  
Wettbewerbsleiter

Waidhofer, 26. August 1984

alphatronic computer  
Computerprogramm: Dr. L. Polednak / M. Pukl

# Internationale Wettbewerbe

## EOLE - Trophy '84 in F3B

Fachreferent Karl Wasner

Der Austragungsort der EOLE-Trophy wurde heuer nach Chateaudun, zwischen Orleans und Le Mans gelegen, verlegt. Gleich wie früher in St. Andre de l'Eure, war auch hier das Flugfeld der stillgelegte Teil eines Militärflugplatzes aus dem zweiten Weltkrieg.

Der bevorstehenden Europameisterschaft wegen, hatten gleich sechs Nationalteams diesen Bewerb als letzte Standortbestimmung vor der EM gewählt. Dementsprechend hart wurde um Punkte und Plätze gerungen, und eine Materialschlacht sondergleichen war der Tribut dieses Einsatzes.

Aus Österreich waren neben der Nationalmannschaft mit Karl Wasner jun. und sen. sowie Erich Lercher vom MSFC Rheintal auch das Tiroler F3B-Team mit Günther Aichholzer, Hans Haller und Uli Weber vom ÖMV Tirol am Start.

Bei stark wechselnden Wetterbedingungen, von warm bis kalt und naß, war eine breite Palette an himmlischen Gaben vertreten, kämpften unsere beiden Teams mit

ebenfalls wechselnden Wettbewerbsglück. Unser Spitzenpilot, Karl Wasner jun. lag nach dem Speed- und Zeitflug des ersten Durchganges mit zwei fast vollen Flügen am zweiten Gesamtrang, als beim Hochstart zum Streckenflug des ersten Durchganges ein Flächenbruch alle Hoffnungen auf einen Platz am Stockerl zunichte machte. Rechnet man zum Gesamtergebnis von 7580 Punkten den praktisch obligaten Streckentausender dazu, so kommt man auf den zweiten Platz.

Auch der Tiroler Hans Haller verliert sein Modell im Zeitflug dieses Durchganges aus nicht restlos geklärter Ursache, konnte allerdings nach einem, ausnahmsweise einmal für uns glücklichen Juryentscheid mit einem Ersatzmodell den Flug wiederholen.

Nach diesen Einlaufschwierigkeiten blieb das halbe Dutzend Österreicher in den weiteren Aufgaben der drei Durchgänge von größeren Unglücken verschont. Statt weiterer Worte lasse ich lieber Zahlen über unsere Leistungen sprechen.

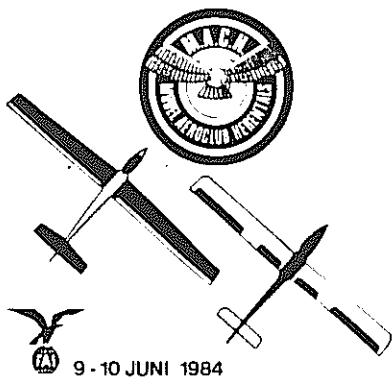
6. G.Aichholzer	359 s	95	12 Strecken	23,31 Sekunden	
	341 s	0	10 Strecken	22,48 "	
	256 s	95	12 Strecken	22,22 "	<u>8386,45</u>
15. E.Lercher	358 s	95	12 Strecken	27,28 Sekunden	
	350 s	95	12 Strecken	28,39 "	
	359 s	70	12 Strecken	27,97 "	<u>7984,21</u>
16. K.Wasner sen.	352 s	95	12 Strecken	25,86 Sekunden	
	352 s	80	12 Strecken	24,53 "	
	353 s	85	11 Strecken	25,77 "	<u>7984,03</u>
24. K.Wasner jun.	358 s	95	0 Strecken	21,10 Sekunden	
	354 s	95	12 Strecken	22,67 "	
	335 s	95	12 Strecken	27,53 "	<u>7580,78</u>
25. H.Haller	359 s	0	11,5 Strecken	25,97 Sekunden	
	353 s	100	9,5 Strecken	27,34 "	
	360 s	75	12 Strecken	24,68 "	<u>7533,10</u>
42. U.Weber	359 s	100	12 Strecken	25,97 Sekunden	
	356 s	80	9 Strecken	28,27 "	
	307 s	100	10,25 Sekunden	0 "	<u>6679,65</u>



Nach diesen Zahlen noch ein Blick auf weitere Plazierungen. Reinhard Liese, BRD zeigte hier schon seine derzeitige Stärke und gewann den Wettbewerb mit 8766,62 Punkten souverän. Mit Blümler und Schlott folgten zwei weitere Piloten aus der Bundesrepublik.

Vizeweltmeister Dr. Helmut Quabek kam mit 8326 Punkten auf Rang 8 und Ralf Decker, der regierende Weltmeister mit 8216,99 Punkten auf Rang 10. Insgesamt waren 61 Piloten aus acht Nationen am Start, davon kamen nicht weniger als 22 aus der Bundesrepublik.

\*\*\*\*\*



## INTERNATIONALES SUMMER-SOARING F3 B in Herentals, Belgien 1984

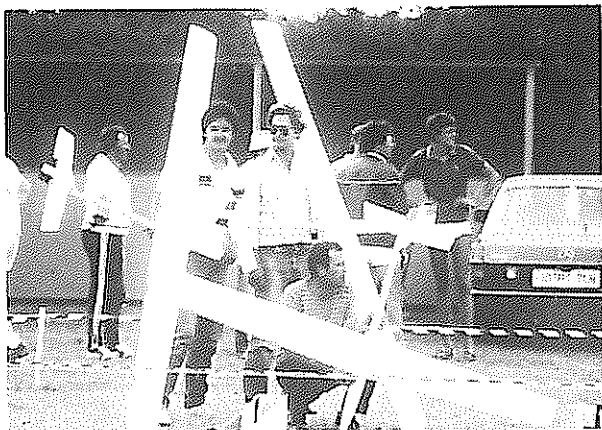
Günther Aichholzer, Tirol

Herentals, eine Kleinstadt in der Nähe von Antwerpen, war heuer erstmals Austragungsort des traditionellen SUMMER-SOARING-CUPE in der Klasse F3B.

Auf einem äußerst kleinen Gelände (Länge ca. 250 m), umgeben von Bäumen Häusern sowie Hoch- und Niederspannungsleitungen, konnte der Wettbewerb bei anfangs noch wechselhaftem Wetter laut Zeitplan durchgeführt werden. Das vom Veranstalter beige stellte Seil zur Zugbegrenzung im Hochstart hielt bei einer Prüfung nicht der geforderten Mindestzugkraft von 40 kp statt, und so konnte ohne das von den meisten Teilnehmern gefürchtete Vorseil gestartet werden.

Bei der ersten Disziplin, dem Speedflug, wurden bereits die ersten Ausfälle verzeichnet. Der spektakulärste, und sicherlich für den weiteren Verlauf der Disziplin C entscheidende Absturz, wurde durch die Kollision eines Modells mit einer nahe der Basis B vorbeiführenden Niederspannungsleitung verursacht. Nicht zuletzt durch diesen Vorfall, kam es wegen Überflug der Sicherheitslinie zu einigen Nullwertungen. Günther Aichholzer konnte, wie auch im anschließenden 2. Durchgang, die Bestzeit erzielen. Bereits nach dem ersten Durchgang setzte sich das F3B-Team Tirol an die Spitze des Feldes: 1. Weber, 2. Aichholzer und 3. Haller. Die wechselnden Thermikverhältnisse sorgten

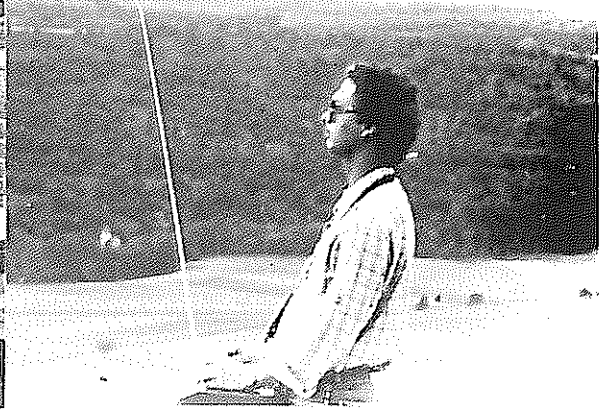
im weiteren Verlauf des Wettbewerbes für Spannung. So konnte oft nach einem hoffnungslosen "Absaufer" im Zeitflug wenige Meter über den Baumwipfeln ein "Bart" zentriert werden. Beim Distanzflug waren manchmal bis zu drei Starts erforderlich, um die geforderten 12 Strecken zu erreichen. Ein guter Helfer sowie entsprechende Nerven sind hier das sicherste Mittel zum Erfolg. Haller konnte speziell im 2. Durchgang mit einer zweitbesten Speedzeit noch einiges aufholen, sodaß im Endklassement das F3B-Team-Tirol **die ersten drei Plätze belegte**. Zwangsläufig ergab sich dadurch



Die Sieger mit ihren Modellen, von links:  
1. Aichholzer, 2. Weber, 3. Haller.



Zwischen den Durchgängen ist es gut zu ruhen. Haller, Aichholzer, Weber, v.l.



Uli Weber verfolgt konzentriert sein Flugmodell. Er belegte den 3. Platz.



auch der Sieg in der Mannschaftswertung mit einem Vorsprung von 1356 Punkten.

**Dies ist der größte mannschaftliche Erfolg, den ein österreichisches F3B-Team bei einem internationalen Wettbewerb je erzielen konnte.**

Abschließend bleibt noch die hervorragende Organisation und die Gastfreundschaft des Veranstalters zu erwähnen, ohne die ein so reibungsloser Ablauf des Bewerbes nicht möglich gewesen wäre.

Am Wettbewerb wurden 53 Teilnehmer und 16 Teams voll gewertet.

Beste Speedzeiten:

1. TenHolt J. NL 23,38"
2. Vauth W. D 23,41"
3. Aichholzer A 23,94"

Das Team des ÖMV-Tirol gewann nicht nur die Mannschaftswertung, es stellte auch die drei Einzelsieger. Große Freude am Stockerl. Plätze 2 und 3 (hier Weber und Haller) wurden noch nachträglich korrigiert. 2.Haller, 3.Weber.

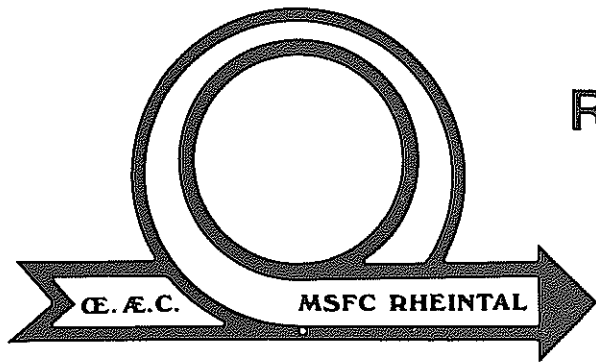
# MBF INDEISEN

**MODELLBAUCENTER**

1160 WIEN, HERBSTSTRASSE 63  
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.



# 18. Internationales Rheintal-Pokalfliegen 1984

## Österreich-Pokal

RC-MS

F3A

Zu Pfingsten, vom 9. bis 11. Juni 1984, fand das 18. INTERNATIONALE RHEINTAL-POKALFLIEGEN auf dem Landesverbandsplatz Koblach/Vorarlberg statt. Ausgeschrieben waren die Klassen RC/MS und F3A. So wie im Vorjahr, gab es zum Nennungs-schluß in der Klasse RC/MS zu wenig Anmeldungen, sodaß diese Klasse wieder abgesagt werden mußte.

In der internat. Klasse F3A waren 19 Wettbewerber genannt. Darunter wieder Ex-Weltmeister Wolfgang Matt aus Liechtenstein, von der deutschen Nationalmannschaft Werner Schweiker und vom österr. Nationalteamleiter nur Teamneuling Kronlachner.

Wolfgang Matt übernahm gleich im ersten Durchgang die Führung und gab sie bis zum Schluß nicht mehr ab. Ebenso behaupteten die beiden Deutschen Schweiker und Schulz ihren 2. bzw. 3. Platz bis zum Ende des Wettbewerbes. Um die weiteren Plätze wurde verbissen gekämpft. Schließlich setzte sich der Junge aber routinierte Von Brause (5., 4., 4.) vor die beiden Österreicher Kronlachner ((4., 8., 5.) und Schaden (8., 7., 6.). Dann schob sich der Franzose Malfait (6., 6., 7.) noch vor den Österreicher Fritz Gerhard (7., 5., 8.)..

Erstmalig wurde das neue F3A-Programm geflogen. Die Punktrichter werteten das Programm ohne zusätzliche Schreiber. Die Wettbewerber waren mit der Wertungsart zufrieden, und auch die Punktrichter gewöhnten sich bald an den nun sicherlich schwierigeren Einsatz durch die erhöhte Konzentrationsnotwendigkeit.

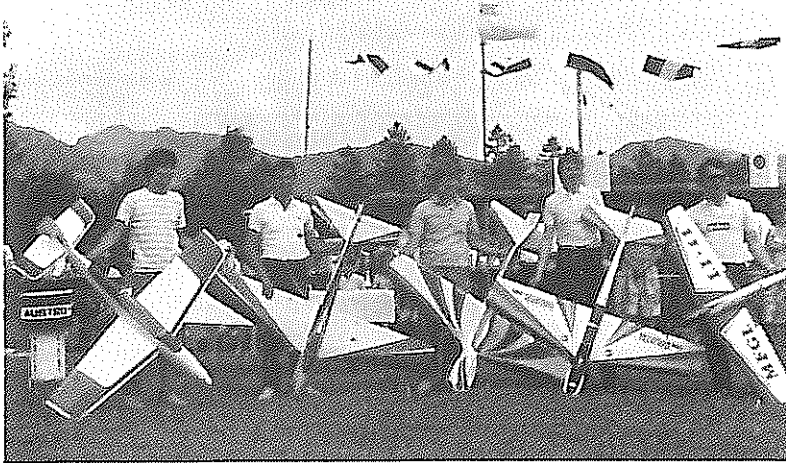
Am Abend fand wie immer im Gasthof Kreuz in Götzis der Festabend statt, bei dem wieder viel getanzt wurde. Es wurde wieder sehr spät, die Ausdauernden blieben bis nach 1 Uhr.



Treue Gäste seit vielen Jahren: "Die Buddy's"



Bei der Wettbewerbsleitung - von links: Int. Jury Brand (D), Oeggerli (CH), WL Othmar Huber und der schweizer int. Punktrichter Arthur Hofer.



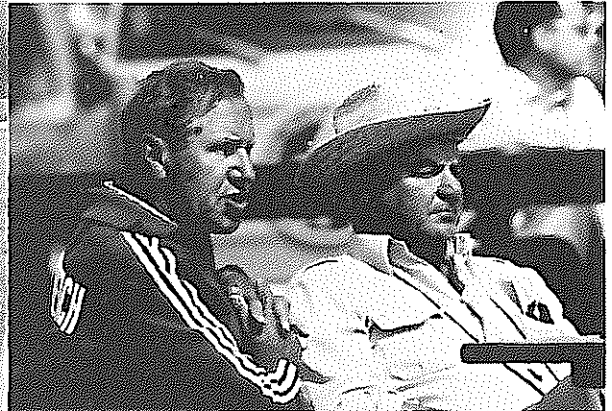
Die fünf Besten - von links:

- 4. Von Brause Ralpf D
- 2. Schweiker Werner D
- 3. Schulz Tobias D
- 5. Kronlachner Heinz A
- 1. Matt Wolfgang FL

... mit ihren Modellen.

Die Einzelsieger und die  
siegreichen Mannschaften

.... am Stockerl !



BSL Krill im Gespräch mit Kurt Varone, Altpräsident Österreichs Punkterichterchef und internationaler Punkterichter, Heinz Freund, und der BSL von Vorarlberg und langjähriger Freund der Modellflieger

## 18. INTERNATIONALER RHEINTALPOKAL 1984 KLASSE F 3 A

\*\*\*\*\*

RG	NAME	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	MATT WOLFGANG	MFG LIECHTENSTE	FL	-1614	1700	1674	3374
2	SCHWEIKER WERNER	FSC KNITTLINGEN	D	-1569	1590	1640	3230
3	SCHULZ TOBIAS	MSV HOCKENHEIM	D	-1439	1523	1585	3108
4	VON BRAUSE RALPH	MFC GRUNDIG	D	-1394	1442	1465	2907
5	KRONLACHNER HEINZ	UMFC MEGGENHOFE	OE	1412	-1287	1470	2882
6	SCHADEN FERDINAND	MSFC RHEINTAL	OE	-1348	1387	1469	2856
7	MALFAIT PASCAL	AE. C. FRANCE	F	-1365	1375	1418	2793
8	FRITZ GERHARD	MVS. INNSBRUCK	OE	-1351	1392	1354	2746
9	PALFRADER JOSEF	MVS. INNSBRUCK	OE	1263	-1239	1376	2639
10	MATT LUDWIG JUN.	MFG LIECHTENSTE	FL	1344	-1130	1260	2604
11	SEUBERT RAINER	DJK KARBACH	D	1318	-1080	1273	2591
12	BUDY HARALD	MFG MARKDORF	D	1215	-1176	1316	2531
13	FREIBERGER HANS	FSC KNITTLINGEN	D	1143	-1098	1103	2246
14	SATTLER STEPHAN	MC STARNBERG	D	-1058	1114	1123	2237
15	KREITER MARTIN	FSC KNITTLINGEN	D	-931	956	1084	2040
16	ZWINGLI HANSRUEDI	MG THAL	HB	-899	953	1033	1986
17	BAUER KARL	MFC HECHINGEN	D	0	0	0	0
	STENZEL FRANZ	MFG BENSHEIM	D	0	0	0	0
	LAFFITE ANDRE	AE. C. FRANCE	F	0	0	0	0

## MANNSCHAFTSWERTUNG

\*\*\*\*\*

1	BADEN-WUERTTEMBERG	BUDY*SCHULZ*SCHWEIKER*	8869
2	OESTERREICH	FRITZ*KRONLACHNER*SCHADEN*	8484
3	BAYERN	VON BRAUSE*SATTLER*SEUBERT	7735

## TECHNISCHE DATEN DER ERSTEN ZEHN :

Pilot	Modell	Spwte.	Gewicht	Motor	Dämpfer	Propeller	Fernst.
1. Matt Wolfgang	Arrow	170	3500	Webra Racing ABC	HP-Rohr	11 x 10	Webra
2. Schweiker Werner	Altarr	175	3650	Webra Racing AB6	Graup.Rohr	10,5x9	Graupner
3. Schulz Tobias	Challenge	178	4050	Webra Racing ABC	Graup.Rohr	9,75x8,5	Webra
4. Von Brause Ralph	Satisfact.	180	4000	Webra Racing ABC	Graup.Rohr	10,5x9	Webra
5. Kronlachner Heinz	Dalotel 2000	170	3900	Enya 120 4-Takt	Enya	13 x 9	Simprop
6. Schaden Ferdinand	Condor	175	3900	Webra Champion	Graup.Rohr	10 x 8	Robbe M.
7. Malfait Pascal	Dalotel 2000	170	3600	Webra Champion	Graup.Rohr	12 x 7	Robbe M.
8. Fritz Gerhard	Dalotel 2000	170	3500	Webra Racing ABC	HP-Rohr	11x7,75	Simprop
9. Palfrader Josef	Dalotel 40	149	2900	Webra 6,5 cm <sup>3</sup>	Webra Rohr	10,5x7	Multiplex
10. Matt Ludwig jun.	Arrow	160	4300	Webra Racing	Graup.Rohr	11 x 10	Webra

**Modellsport** MOTOREN  
FERNSTEUERUNGEN  
MODELLE  
**Webra**



**MEDZINÁRODNÁ SÚŤAŽ RÁDIOM RIADENÝCH MODELOV LIETADIEL**  
**INTERNATIONAL COMPETITION OF R/C FLYING MODELS**  
**FAI KATEGÓRIE F3A — FAI CATEGORY F3A**

Fotos Heinz Kronlachner

Vom 6. - 8. Juli 1984 fand zum 16. Mal der internationale F3A-Wettbewerb in Bratislava, CSSR, statt. Es waren diesmal 28 Teilnehmer aus 6 Nationen am Start (Österreich, BRD, CSSR, UdSSR, Nordkorea und Polen. Nicht teilnehmen durften diesmal die Piloten aus der DDR. Sie hatten keine Sportlizenz erhalten und waren nur als Zuschauer gekommen. Aus dem Westen (Österreich und BRD) waren 7 Teilnehmer gekommen. Österreich war diesmal nur mit 2 offiziellen Startern zugegen.

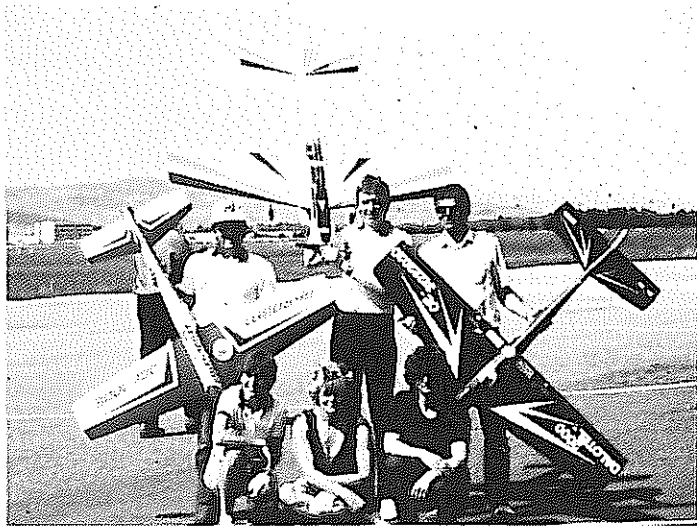
Der 1. Durchgang wurde am Samstag pünktlich um 8 Uhr gestartet. Es war sonnig, jedoch relativ kühl und windig. Der Österreicher Heinz Kronlachner konnte sich mit seiner DALOTEL 2000 (motorisiert mit einem Enya 120 - 4C) an die Spitze setzen, gefolgt von dem jungen Tschechen Vilem Volf und Ralph von Brause aus der BRD. Während des 1. Durchganges um ca. 10 Uhr, fand die offizielle Eröffnung statt.

Nach dem Mittagessen begann der 2. Durchgang. Auch in diesem ließ sich Kronlachner von seinem Platz an der Spitze nicht verdrängen. Hinter ihm platzierten sich Rainer Seubert und Ralph von Brause, beide BRD.

Am Abend wurden die Teilnehmer mit einem Bus zum Festbankett gebracht. Nach einer abenteuerlichen Fahrt, gab es einen gemütlichen Abend bei Disco-Musik, die vor allem die Jugend begeisterte. Das Festbankett fand in diesem Jahr nicht in der Altstadt statt, sondern in dem Lokal neben dem Fernsehturm. Nach einer lustigen Heimfahrt wurden die Teilnehmer wieder bei ihren Hotels abgeliefert.

Am Sonntag wurde der 3. Durchgang um 9 Uhr gestartet. Das Wetter hatte sich gebessert. Es war wärmer,

jedoch noch immer sehr turbulent. In diesem entscheidenden Durchgang erreichte Ralph von Brause 1123 Punkte, Rainer Seubert 1100 Punkte. Sie konnten somit Heinz Kronlachner, der 1189 Punkte erreichte, nicht mehr gefährden. Es änderte sich damit nichts an der Reihung, und



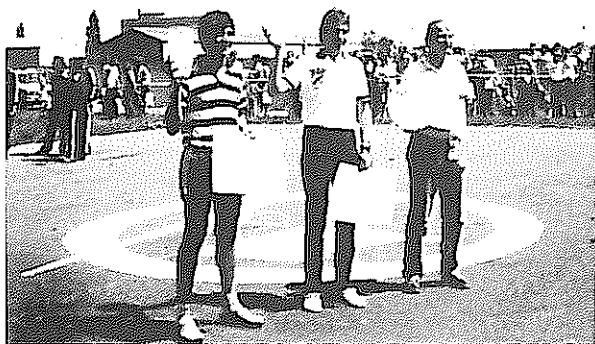
Die Österreicher in Bratislava :  
 v.l.n.r.: Panz, Kronlachner, Ortner und  
 Begleiterinnen



Heinz Kronlachner vor dem entscheidenden Start  
 im 3. Durchgang

das offizielle Endergebnis lautet somit :

1. Kronlachner Heinz	OE	1191	1258	1189	2449 Punkte
2. Ralph von Brause	D	1114	1164	1123	2287 "
3. Seubert Rainer	D	1078	1182	1100	2282 "
9. Ortner Peter	OE	870	1068	1002	2070 "



Die Sieger, v.l.n.r.:

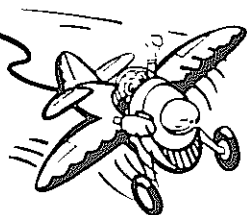
2. Ralph v. Brause, D, 1. Heinz Kronlachner, OE,  
3. Rainer Seubert, D.



Der Sieger: Heinz Kronlachner und sein Schmiermaxe

Um 14 Uhr fand die offizielle Siegerehrung statt, bei der es, wie jedes Jahr, wunderbares Bleikristall gab. Anschließend gab es noch ein Schaufliegen, das von einer Jury bewertet wurde. Diesen Preis konnte Adi Panz erringen, der dieses Jahr als Punkterichter fungierte.

\*\*\*\*\*



Der zweite zum ÖSTERREICH-POKAL gehörende Wettbewerb in Weer/Tirol wurde am 14./15. Juli 1984 ausgetragen. Wie schon beim Rheintalpokal, mußte auch hier die Klasse RC/MS wegen zu geringer Nennung\* abgesagt werden. Für die internat. Klasse F3A hatten 19 Teilnehmer gemeldet und waren 15 tatsächlich erschienen. Erstmals in diesem Jahr trafen die beiden Weltmeister Prettnner und Matt wieder aufeinander. Ausgeblieben sind diesmal DIE DEUTSCHEN Wettbewerber, die zum selben Termin ihre Kadermeisterschaften durchführten. Für uns unerklärlich, da ja eigentlich internationale Termine national geschützt sein sollten !

Werner Groth, Vizepräsident der CIAM und Modellflugreferent des DAeC versicherte, daß es diese Panne 1985 nicht mehr geben würde.

Hans Niederwimmer war mit seinem Wettbewerbsteam erschienen, inclusive Rechenzentrum. Oswald Hajek hatte ein Computerprogramm entwickelt, das, wie sich bald herausstellte einfach Spitze ist ! Jeder Punkterichter ist mit einem Eingabecomputer versehen und kann seine Wertungspunkte direkt dem Zentralcomputer übermitteln, der die Daten sofort speichert und auf Abruf aufzeigt. Dieses System hat auf Anhieb bestens funktioniert, und die gewerteten Ergebnisse waren auf dem Schirm sofort



ersichtlich.

Die beiden Weltmeister Hanno Prettner und Wolfgang Matt belegten ab dem 1. Durchgang die Plätze 1 + 2 und behielten sie bis zum Wettbewerbsende.

Nach einer längeren Pause flog der mehrfache WM-Teilnehmer Dieter Fritz wieder mit, und was keiner für möglich hielt, er setzte sich von Beginn an an die dritte Stelle und behielt ebenfalls diesen Platz bis zum Schluß, und das obwohl das neue Programm erst seit ganz kurzer Zeit geflogen wird.

Der Oberösterreicher Heinz Kronlachner, im ersten Durchgang noch auf Platz 4 liegend, wurde vom Salzburger Hermann Kowarz bereits im 2. Durchgang überholt, der in der Endwertung schließlich den 4. Platz vor Kronlachner belegte.

Wie schon vorher erwähnt, die Auswertung nach dem neuen HAJEK-SYSTEM funktioniert bestens, und für große Wettbewerbe

Nun noch die offiziellen Ergebnisse :

wie Europa- und Weltmeisterschaften, wird man kaum ohne einer ähnlichen Anlage auskommen. Für kleinere Wettbewerbe ist diese Anlage wohl viel zu aufwendig.

Auf alle Fälle hat Oskar Hajek ein perfektes Programm ausgearbeitet, das seinesgleichen noch sucht. Dafür ganz offizielles besonderes Lob !

In der Taxihütte gab es am Abend wie immer ein gemütliches Zusammensein mit Tanz und guter Stimmung.

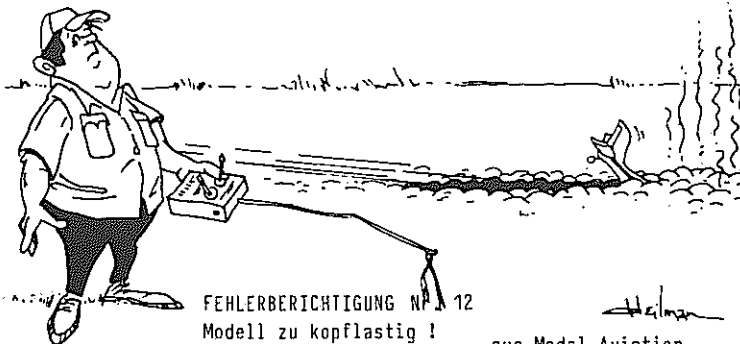
Sowohl der Rheintalpokal als auch der Tirolpokal zählt zum Österreichpokal. Nun fehlt nur noch der 3. Wettbewerb in der Runde, das Igo Etrich-Pokalfliegen in Kraiwiesen.

Dem Veranstalter des Wettbewerbes, dem ÖMV-Tirol, an der Spitze Landessektionsleiter Josef Selg und allen Funktionären, recht herzlichen Dank für die Mühen !

4. INT. TIROLER POKALFLIEGEN 1984

\*\*\*\*\*

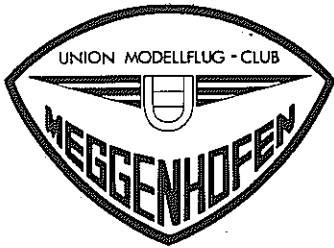
RG	NAMF	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	FRETTNER HANNO	ÖEMV-KLAGENFURT	ÖE	1696	-1648	1747	3443
2	MATT WOLFGANG	MFG-LIECHTENST. LI		-1601	1618	1686	3304
3	FRIITZ DIETER	ÖEMV-TIROL	ÖE	1428	-1419	1448	2876
4	KOWARZ HERMANN	MFC-SALZBURG	ÖE	-1389	1404	1427	2831
5	KRONLACHNER HEINZ	UMFC-MEGGENHOF. ÖE		1399	-1366	1426	2825
6	DWORAK MANFRED	ÖEMV-KLAGENFURT	ÖE	-1290	1369	1414	2783
7	FRIITZ GERHARD	MVS-INNSBRUCK	ÖE	-1333	1339	1384	2723
8	SCHADEN FERDINAND	MSFG-RHEINTAL	ÖE	-1238	1335	1328	2663
9	FALFRADER JOSEF	MVS1-INNSBRUCK	ÖE	-1271	1290	1347	2637
10	KAUFMANN ROBERT	MFG-KERMESS	D	1304	1321	-1293	2625
11	MAT? LUDWIG	MFG-LIECHTENST. LI		1280	-1259	1271	2551
12	ORTNER PETER	MFG-AMSTETTEN	ÖE	1215	-1210	1232	2447
13	SATTLER STEPHAN	MFG-STARENBERG	D	1137	-1097	1156	2293
14	PFNÜER THOMAS	SFU-SCHAERDING	ÖE	1128	-1047	1089	2217
15	DURST ERNST	MFG-AMSTETTEN	ÖE	0	0	0	0



FEHLERBERICHTIGUNG Nr. 12  
Modell zu kopflastig !

aus Model Aviation





## 3. INTERNATIONALER O.Ö. WANDERPOKAL

Bericht von Wolfgang Müller

Foto Heinz Kronlachner

Auf Initiative unserer Wettbewerbsflieger hat der Modellflugverein Union Modellsport Meggenhofen für dieses Jahr das OBER - ÖSTERREICH POKALFLIEGEN ausgerichtet dürfen.

Für den Start hatten zahlreiche namhafte Modellflieger ihr Kommen zugesagt, der Wettbewerb selber wurde dann nur mit 9 Teilnehmern durchgeführt, nachdem einige Herrn ihre Zusage nicht eingehalten hatten.

Allen Fliegern voran natürlich unser 3-facher Weltmeister, Hanno Prettnner, zusammen mit den Mitgliedern der österreichischen Nationalmannschaft für die Europameisterschaft, Kronlachner und Kowarz.

Die Wettbewerbsleitung lag in den Händen unseres Vereinsmitgliedes Konrad Neu. Die Jury bestand aus unserem BSL Edwin Krill, Adolf Brand aus München und LSL Niederwimmer aus Salzburg.

Noch während der Vorbereitungen am Freitag nachmittag war sehr schlechtes und regnerisches Wetter mit nicht ermutigenden Aussichten auf das Wochenende. Die Wettervorhersage war schlecht. Aber wie oft bei Wettervorhersagen, kehrte dann genau das Verkehrte ein. Am Samstag strahlend schönes Wetter, der Wind blies jedoch fast 90° zur Piste.

Wenn man die Ergebnisse ansieht, so war, abgesehen von den großartigen Leistungen von Hanno Prettnner, ein wirklich kämpferisches Fliegen gegeben, und schon aus den Punkten kann man ersehen, daß Heinz Kronlachner mit seiner konsequenten Vorbereitung und mit seinem hervorragend liegenden Modell schon sehr dicht aufgerückt ist.

Das neue Flugprogramm mit aneinander folgenden Flugfiguren ohne jeweiligen lästigen An- und Abflug, die Teilnehmer einmal mehr zu höchster Leistung anspornt, hat deutlich gemacht, daß nur wirklich konsequentes Studium und Training zum Erfolg führen kann. Auch hat sich deutlich

gezeigt, daß die Modelle mit 4-Takt-Motor durchaus völlig gleichberechtigt in dieser Klasse mitmischen können und sich sehr wohlwollend in der Geräuschkulisse durch die überaus geringe Lärmentwicklung abheben.

In manchen Flugphasen waren die Motoren überhaupt nicht zu hören, und etliche der Zuschauer waren manchmal der Meinung, daß die Motoren abgestellt hätten. Daß die heute verlangten Flugfiguren in direkt aneinandergereichter Flugfolge einen möglichst konstanten Flugstil erfordern, kommt den 4-Takt-Motoren sehr entgegen, bei den teilweise sehr schön und geräumig



Stimmungsbild während des Wettbewerbes

gefliegenen Figuren war die Leistung mehr als ausreichend.

Mit den 9 Teilnehmern war der 3. Durchgang bereits am ersten Tag am Nachmittag beendet, sodaß man die Siegerehrung für den frühen Abend festlegen konnte. Die Auswertung der einzelnen Durchgänge lag in den Händen unseres Kurt Reidinger. Er hatte extra für diesen Wettbewerb ein Computerprogramm in Nacharbeit erstellt und war innerhalb weniger Augenblicke jeweils die frisch ausgedruckte Ergebnisliste zur Hand und ebenso die Auswertung auf

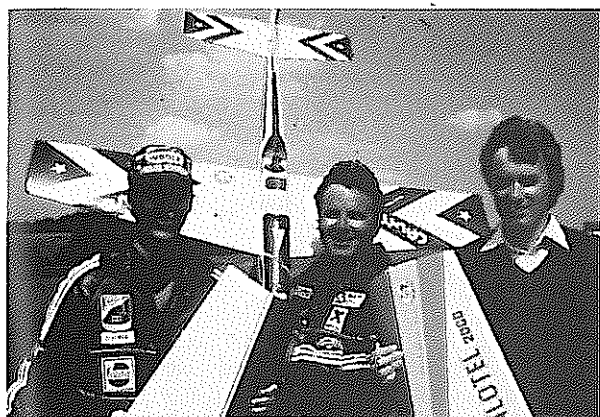
geschriebenen Streifen vorhanden, die dann auch jedem Teilnehmer übergeben werden konnte.

Offizielle Ergebnisliste fuer den

### 3. INTERNATIONALEN OBEROESTERREICHPOKAL der F3A Klasse in Meggenhofen

\*\*\*\*\*

Name (Verein)	1. DG	2. DG	3. DG	Total
H. Prettner (OEMV-Klagenfurt)	1219	1196	1244	2463
H. Kronlachner (UMFC-Meggenh.)	1098	1140	1133	2273
H. Kowarz (MFC Salzburg)	1060	1058	1058	2118
R. Kaufmann (MFG-Kermesz-BRD)	1039	1017	1058	2097
M. Dworak (OEMV-Klagenfurt)	887	963	982	1945
F. Ortner (FMG Amstetten)	928	844	918	1846
E. Durst (FMG Amstetten)	901	904	908	1812
S. Sattler (MFIG-Starnberg-D)	0	851	836	1687
F. Hoeller (UMFC-Meggenh.)	649	364	711	1360



Die Sieger von links: 3. Hermann Kowarz, Salzburg, Hanno Prettner, Klagenfurt, Heinz Kronlachner, Meggenhofen



Bei der Siegerehrung: BM Hieglberger, WL Neu, der strahlende Sieger Hanno Prettner und BSL Krill

Der Bürgermeister, Georg Hieglberger, BSL Edwin Krill und WL Konrad Neu, haben dann die Siegerehrung vorgenommen, wobei vor allem die launigen Worte des Bundessektionsleiters sehr dazu beitrugen, die Stimmung, die schon den ganzen Tag ausgezeichnet war, noch um ein weiteres anzuheben. LSL Mühlparzer überreichte dem Sieger, Hanno Prettner, einen selbst angefertigten Adler, aus steinhartem Birnenholz geschnitzt als Wandertrophäe zum Oberösterreichpokal.

Der so kameradschaftlich begonnene und ausgetragene Wettbewerb endete an die Siegerehrung anschließend mit einem gemütlichen Beisammensein, wobei Hanno Prettner und sein sympatischer Vater über ihre Fahrt zu einer Flugschau nach England, von der Modellschau in Toledo/USA, erzählten und sonst für jeden ein offenes Ohr hatten.

Das nächste internat. Oberösterreich-Pokalfliegen findet abwechselnd wieder in Enns statt, und wir freuen uns alle schon auf diesen Wettbewerb, wobei man sicher sein kann, daß sich bis dahin für den Modellflug noch einige sehr interessante Impulse ergeben werden.

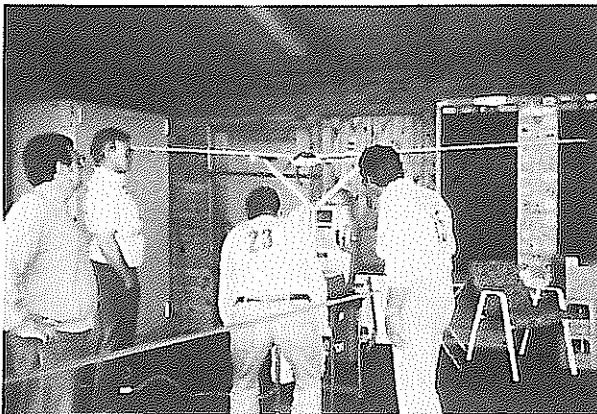
Zum Schluß möchten wir alle nochmals an die Organisation, an die Punkterichter und die Jury sowie unseren Obmann für ihren Einsatz unseren herzlichsten Dank abstellen. Die Wettbewerbstätigkeit geht weiter mit Wettbewerben in Bratislawa, Weer/Tirol und Kraiwiesen - und zur Europameisterschaft.

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

RC-Fachreferent Othmar Huber

In der Zeit zwischen 9. und 12. August 1984 konnte der internationale Etrich-Wanderpokal sein 20 jähriges Jubiläum feiern. Der Organisator, Hans Niederwimmer, hat sich auf ein großes Fest vorbereitet und alles in gewohnter Weise bestens organisiert.

**RC** Am Donnerstag wurde die Klasse RC/MS mit Doppelstart bei guten thermischen **MS**Verhältnissen ausgetragen. Die versuchsweise durchgeführten Lärmmessungen haben gezeigt, daß der zulässige Schallpegel von 105 dBA in einer Entfernung von 1 m vielfach überschritten wurde. Eine Lärmmessung nach den Regeln der FAI-Richtlinien ist aus technischen Gründen in dieser Klasse nicht möglich, da die Motoren so hoch getrimmt sind, daß diese die maximale Drehzahl nur kurz halten. Bei einer Lärmmessung nach dem Flug ist der Pilot gar nicht mehr interessiert, die maximale Drehzahl (eventuell zu seinen Ungunsten) zu erreichen. Es wurde auch mit den aktiven Piloten über diese Klasse Gespräche geführt, und es konnte bisher noch kein erprobtes Alternativprogramm vorgetragen werden.



Kritisch wird die Abwaage der RC/MS-Modelle verfolgt

**20. INTERNAT.  
 WANDER-  
 POKAL  
 FLIEGEN  
 1984**



Mit 2 ausgeglichenen Flügen konnte Dieter Kellner vom SFC-Fürstenfeld mit 4.709 Punkten diesen Bewerb gewinnen. Auf den Plätzen folgten Karl Leeb vom BSV-Voith mit 4.679 und Franz Glück vom MFC-Salzburg mit 4.643 Punkten. Daß in dieser Klasse die Spitze sehr breit geworden ist, zeigt die Tatsache, daß vom Zehntplazierten noch 97% der Punkte des Erstplazierten erreicht wurden.

**F3 A** Am Freitag wurde dann die Weltmeisterschaftsklasse mit insgesamt 51 Teilnehmern gestartet. Im 1. Durchgang konnten beinahe alle Teilnehmer bei gleichen Bedingungen fliegen. Daß der Organisator, Hans Niederwimmer, und seine fleißigen Helfer, in diesem Falle besonders der Computer-Spezialist Oswald Hajek, über den Winter hindurch nicht untätig waren, zeigte die den Modellfliegern erstmals vorgestellte vollelektronische Auswertungsanlage. Diese neue Anlage ermöglicht es den Punkterichtern, die Note für jede Figur direkt von seinem Sessel aus in den Computer einzugeben. Die Wertung kann vom Publikum bzw. von den übrigen Teilnehmern an den Monitoren mitverfolgt werden. Also eine offene Wertung über den Bildschirm. Ein besonders starkes Gedränge an den Monitoren herrschte jeweils beim Flug von namhaften Piloten.

Mit nur 2 gewerteten Durchgängen ergab sich nun in F3A folgende Endwertung:

1. und Sieger des 20. Jubiläums-Wettbewerbes			
Hanno Prettnr	ÖMV Klagenfurt	3.317 Punkte	A
2. Wolfgang Matt	MFG Liechtenstein	3.186 "	FL
3. Werner Schweiker	SFC Knittlingen	2.958 "	D
4. Tobias Schulz	MSV-Hockenheim	2.933 "	D
5. Hermann Kowarz	MFC Salzburg	2.899 "	A

Die Wertung des **ÖSTERREICH-POKAL**, die sich aus den Ergebnissen von RHEINTAL-, TIROL- und IGO ETRICH POKAL ergibt, brachte folgende Reihung:

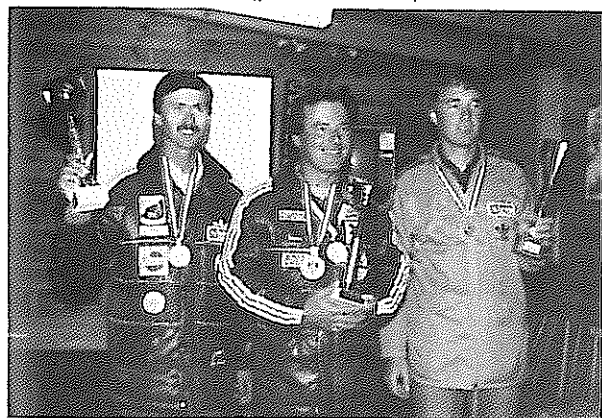
1. Wolfgang Matt 292,01 Punkte, 2. Kronlachner Heinz, OE 251,82 Punkte, 3. Schaden Ferdinand, OE 237,07 Punkte, 4. Fritz Gerhard, OE 234,16 Punkte und 5. Palfrader Josef, OE 229,20 Punkte.



Die Sieger des Igo Etrich Pokal, von links:  
2. W.Schweiker, 1. H.Prettnr, 2. W.Matt



Die Sieger des ÖSTERREICH POKAL, von links:  
2. H.Kronlachner, 1. Wolfgang Matt, 3. F.Schaden



Die Sieger der STAATSMEISTERSCHAFT, von links:  
2.H.Kowarz, Sbg., 1.H.Prettnr, Krtn., 3.H.Kronlachner, Oö

Im Rahmen des ETRICH-POKAL wurde für die österreichischen Teilnehmer die

### F3 A - STAATSMEISTERSCHAFT

durchgeführt.

Die Ergebnisse :

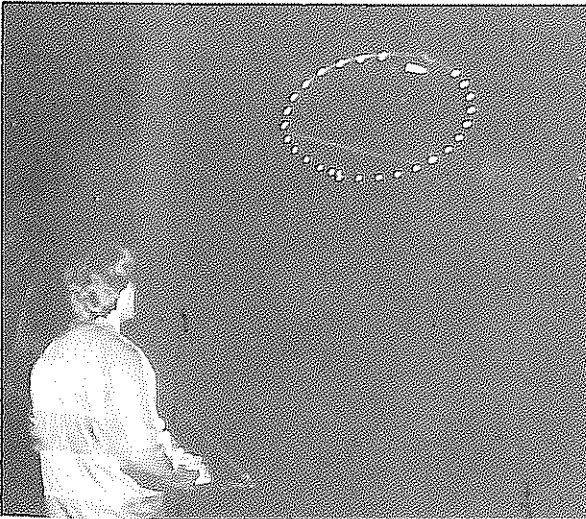
1. Prettnr Hanno	ÖMV Klgt.	3317 PP
2. Kowarz Hermann	ÖMV Sbg.	2899 P
3. Kronlachner Heinz	UMFC Meggenh.	2798 P
4. Dworak Manfred	ÖMV Klgt.	2690 P
5. Filgas Erich	ÖMV Wien	2568 P
6. Schaden Ferdinand	MSFC Rheintal	2490 P
7. Palfrader Josef	MVS Innsbruck	2474 P
8. Fritz Gerhard	detto	2444 P
9. Pfnür Thomas	SFU Schärding	2252 P
10. Meindl Wolfgang	FMBC Vienna	2130 P
11. Schiefert Manfred	HSV Kreuzenst.	1930 P.

\*\*\*\*\*

Zu den eingesetzten Flugmodellen wäre zu sagen, daß heuer bereits mehrere Modelle mit 4-Taktmotoren verwendet wurden, und die Zuschauer konnten sich überzeugen, daß diese Modelle sehr leise wirkten. Das neue Programm hat die Piloten wiederum zu Konstruktionsänderungen veranlaßt, die Modelle werden wieder größer, der Rumpfuerschnitt wurde teilweise zur Unterbringung der Schalldämpfer ebenfalls erweitert. Es darf aber festgestellt werden, daß noch sehr viele Modelle auf eine aerodynamische Verbesserung warten. Verbesserungen auf diesem Gebiet wie sie in der Klasse F3B bereits zur Selbstverständlichkeit geworden sind, könnten auch in F3A noch zu einer wesentlichen Verringerung der Lärmbelästigung beitragen.

Obwohl es sich bei dieser Anlage um eine **WELTNEUHEIT handelte, und die Punkte-richter erstmals damit arbeiten durften, ist diese Premiere ohne Panne verlaufen.** Es gebührt daher Herrn Oswald Hajek ein besonderes Lob dafür, daß es ihm gelungen ist, alle Eventualitäten, die im Zuge einer Wertung auftreten können, in dieser Anlage so zu berücksichtigen, daß sie störungsfrei arbeitet. Es würde den Rahmen meines Berichtes sprengen, wollte ich auf die verschiedensten Feinheiten eingehen, die Herr Hajek in diese Anlage eingebaut hat.

Am Freitagabend spielte wiederum die Trachtenkapelle von Eugendorf am Flugplatz zum Tanz auf der Piste auf, und es herrschte eine regelrechte Volksfeststimmung. Nach Einbruch der Dunkelheit demonstrierte Hanno Prettnner einen Nachtflug mit einer Styro-Scheibe. Es ist wohl vielen Zuschauern das Herz stehen geblieben, als plötzlich in großer Höhe alle am Motor angebrachten Lichter ausgingen und das ganze für längere Zeit nicht mehr zu sehen, aber zu hören war. Aber Hanno hatte die Angelegenheit voll im Griff und steuerte das Modell in Richtung Erde, wo er dann kurz davor die "Festbeleuchtung" wieder einschaltete und das von der Ferne wie ein UFO anmutende Flugzeug, sicher landete.



Imposant war die mit 36 Lämpchen bestückte Scheibe beim Nachtflug des Weltmeisters, Hanno Prettnner, anzusehen. Die Scheibe hat einen Durchmesser von 1500 mm und ein Gesamtgewicht von 4,5 kg. Als Motor wurde ein Super Tigre S 61 verwendet und gesteuert wurde mit einer Simprop PCH

Großen Beifall ertete auch der Platzherr Niederwimmer, mit seinem traditionellen Feuerwerk.

Am Samstag wurde dann der 2. Durchgang gestartet, das Wetter hatte sich jedoch bereits verschlechtert, und der Bewerb mußte wegen Regens teilweise unterbrochen werden.

Am Samstagabend trafen sich die Modellflieger mit ihren Angehörigen beim Gastwirt zum üblichen Gesellschaftsabend.



BSL Krill überreicht Hans Niederwimmer anlässlich des 20. Jubiläums ein Ehrengeschenk. In der Mitte der ÖAeC-Landesverbandspräsident, Kurt Moser



Die jahrelang tätigen Int.Jurymitglieder, Koelliker (CH) und Brand (D), erhalten von BSL Krill als Ehrengeschenk eine Abendkrawatte des Aero Clubs.

Am Sonntag hatte sich dann das Wetter von der allerschlechtesten Seite gezeigt, und es regnete in Strömen. Der 3. Durchgang konnte nicht gestartet werden. Alles Abwarten nützte nichts, um 11 Uhr stand es dann endgültig fest, daß an eine Weiterführung des Bewerbes nicht mehr zu denken war.



# Graupner EXPERT-MODULSYSTEM FM 6014

Erfüllt alle Wünsche vom einfachsten Mixer bis zum programmierbaren Kunstflugprogramm



Neu!  
**VARIOPROP** im Original-Kit  
**BUTTERFLY** im Original-Kit  
 On-Off-Flap-Bremssystem  
 -teilrental

Informieren Sie sich auch über weitere Programme im ausführlichen GRAUPNER Programmier-Handbuch → FM 614  
 Bei Ihrem Fachhändler gegen Schulgebühr anfordern.

**Fernlenk-Set**  
 Best.-Nr. 4327 für das 27-MHz-Band  
 Best.-Nr. 4335 für das 35-MHz-Band  
 Best.-Nr. 4340 für das 40-MHz-Band

JOHANNES GRAUPNER  
 D-7312 KIRCHHEIM-TECK

**Graupner**  
 Modelle Modellatoren Elektronik

**Wichtiger Hinweis**  
 Der Sender ist kompatibel mit allen bisher gefertigten GRAUPNER FM-Empfängern incl. Servos.

Die Abbildung zeigt den Sender ausgerüstet mit Modulen.

P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

Tel. 0 22 2 / 92 44 63



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

vom Mini Gleiter zum  
R/C Hubschrauber

für jeden Etwas:



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

# SPORT-SPIEL MODELLBAU



## KIRCHERT



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

Tel. 0 22 2 / 92 44 63

A-1140 Wien, Linzerstr. 65



Tel. 0 22 2 / 92 44 63

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

Firma  
Gerd Kirchert  
Linzerstr. 65  
1140 Wien

1