

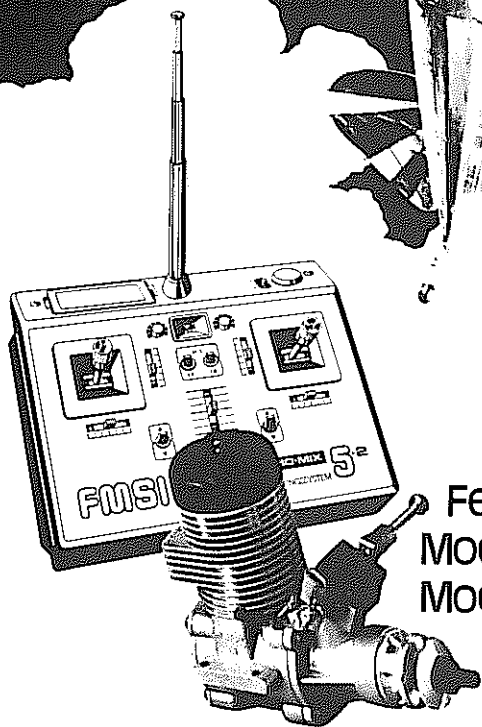
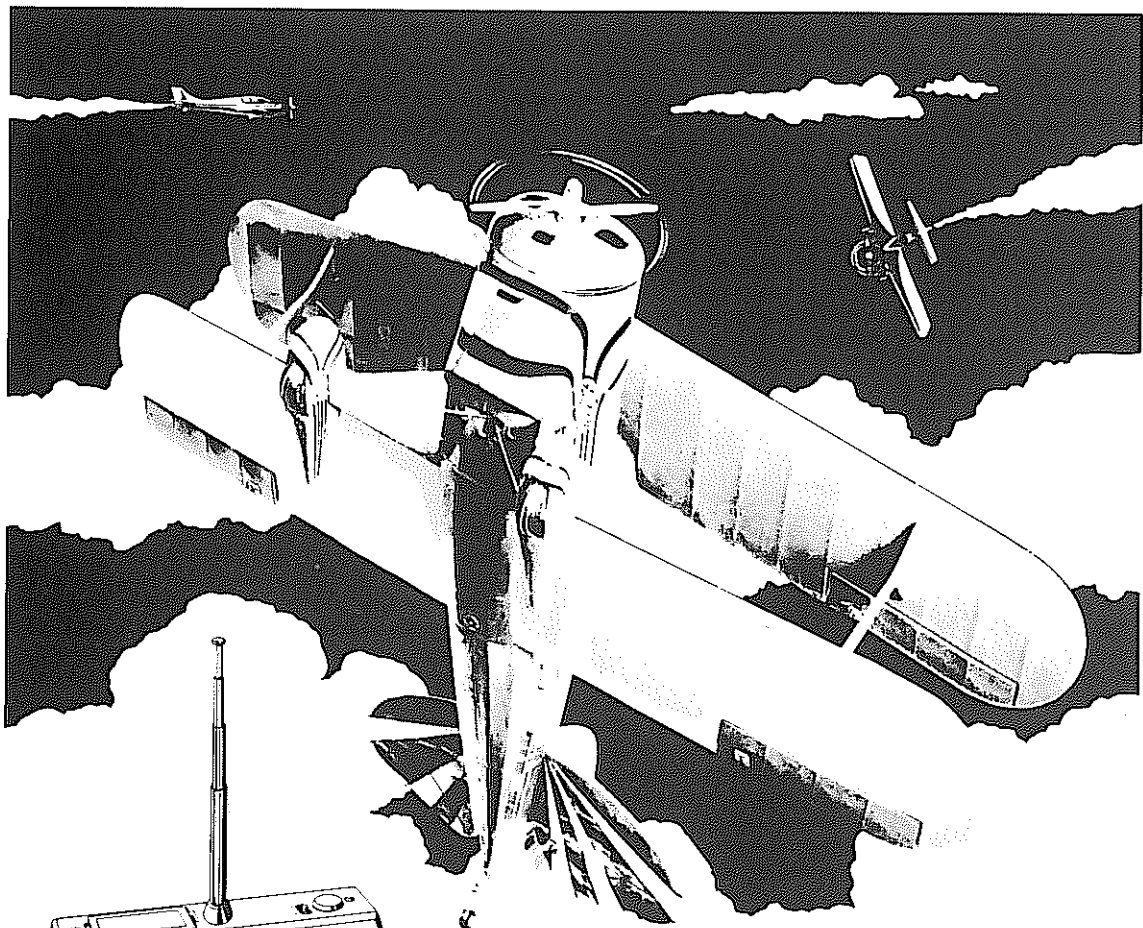
PICOP

österreichisches
modellflugmagazin



11/12

84



Fernsteueranlagen
Modellmotoren
Modellbauartikel



sag ja zu  AUSTRIA

webira

PROP

österreichisches
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION MODELLFLUG IM ÖST.AERO CLUB - 11/12 - 1984

Inhalt

BSL Edwin Krill Leitartikel	5
Maria Ehmayer Es spricht Ihre Modellflugsekretärin	6
Ausscheidung für die HC-WM 1985	7
Fesselflug WELTMEISTERSCHAFT 1984	7
Skizze des Siegermodells der F1E-EM	8
STAATSMEISTERSCHAFT 1984 in RC/MS	10
Die Fesselflugklasse F2B - Kunstflug	13
5. Fesselflugtag in Stadt Haag, F.Wenczel ..	16
Internationale Wettbewerbe :	
CMN-CL-CUP in Utrecht	19
19.Int. CL-Wettbewerb in Bochum	20
2 Int. CL-Wettbewerbe in Italien	21
2 Int. Wettbewerbe in Polen, F2A, F4B	22
Dr. Georg Breiner - Im Schaufenster	23
2 wichtige Termine	26
Das FAI-F3 A - Kunstflugprogramm zum Herausnehmen	27
Dr. Georg Breiner - für den Hobbyflieger :	
SAVANNA 35 von Scorpion	38
DG - 100 von Graupner	40
PLANE - LIFTER von Airfly-Modelle	41
Weitere Wettbewerbsberichte :	
17. Niebelungenpokal - F-Schlepp	43
2. Bewerb der Hangflugtournee	46
3. Pongauer F-Schlepp-Wettbewerb	47
9. Tiroler Pokalfliegen F3B	49
2. Koralpen Pokalfliegen F3F	50
F3E - E-Flug Wanderpokalfliegen, Freistadt ..	51
Elektro - EC-Meeting in Mailand	53
RC III und F3A -Wettbewerb in Schärding ...	54
FLOHMARKT	55
ASKÖ BM mit nat.u.int.Beteiligung, RC IV .	56
ASKÖ Damenwettbewerb mit nat.u.int.Beteil.	57
30 Jahre MFJ-München - Wettbewerb	60
4-Takter-Treffen in Böhmeikirchen	61
Impressum:	letzte Umschlagseite



Lieber Leser !

Nun liegt auch die letzte Nummer dieses Jahres vor Ihnen. Wir haben es geschafft, und prop ist wieder rechtzeitig erschienen - ja sogar etwas früher.

Wir haben uns für das nächste Jahr wieder einiges vorgenommen. 1. wollen wir den Erscheinungstermin vorverlegen und jeweils in der 4. Woche der ungeraden Monate herauskommen. Der REDAKTIONSSCHLUSS ist dann 3 Wochen vorher. 2. wird prop, den Leserwünschen entsprechend, im Endformat A4/mod. erscheinen und 3. wird, wie schon angekündigt, Dr. Georg Breiner eine neue Kolumne - **OLDTIMER** - aufbauen.

Nachdem unser prop-flohmarkt nicht den erwarteten Widerhall gefunden hat, wird diese Rubrik ab 1985 eingestellt.

Obwohl wir heuer mit dem Abdruck der eingesandten Beiträge manchmal ins Schleudern geraten sind, hoffen wir doch, daß unsere Leser auch 1985 treue Mitarbeiter unseres Modellflugmagazins bleiben werden.

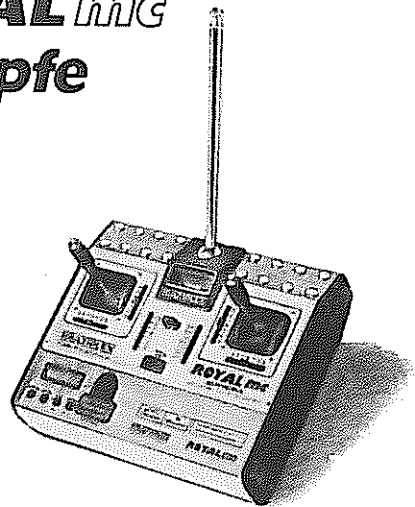
Und so wollen wir anlässlich des Jahresende allen jenen danken, die an der Gestaltung von prop bisher mitgearbeitet haben. Sie alle haben ehrenamtlich dazu beigetragen, daß prop so geworden ist, wie er jetzt vor Ihnen, lieber Leser, liegt. Nur wenn wir weiter so zusammenarbeiten, können wir prop, um den uns viele beneiden, weiter ausbauen.

In diesem Sinne schließt für 1984 die Redaktion Ihre Pforten !

Frohe
Weihnachten
und ein
gutes neues Jahr
wünscht die Redaktion

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

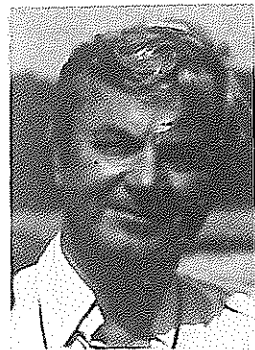


Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder mit dem Handbuch zur Royal mc gegen Schutzgebühr von 3,- DM erhältlich bei

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

Liebe Modellflugfreunde !

Zum Jahresende läßt man gerne das abgelaufene Jahr Revue - passieren. Wir Modellflieger im Österreichischen Aero Club können das beruhigt tun, denn der Erfolg war wieder auf unserer Seite. Es wurden viele neue Vereine gegründet, und in den bestehenden wurde allerbeste Arbeit geleistet. International waren die Erfolge bei den diversen Veranstaltungen sehr gut, und Österreicher waren für ein "Stockerl" überall gut. So wurde bei der FIE-EM Karl Lintner neuer Europameister, und die NM belegte Platz 3. Werner Kraus erflieg einen 3. Platz bei der Freiflug-EM in FIC, und dem Team Nitsche-Kühnegger gelang es bei der CI-WM im Mannschaftswettbewerb den 3. Platz zu erobern.



Nicht so gut ging es heuer unserem RC-Champion, Hanno Prettnner. An der EM konnte er wegen Erkrankung seines Vaters nicht teilnehmen und vergab dadurch den sicheren EM-Titel, und beim Tournament of Champions in Las Vegas, wurden seine neuen Doppeldeckermodelle nicht zum Wettbewerb zugelassen. Näheres darüber in der nächsten Nummer. Dafür aber haben wir uns besonders über den 4. Mannschaftspreis unserer ganz jungen F3A-Mannschaft gefreut, die diesen Platz trotz der Abwesenheit Hanno Prettnners erreichte.

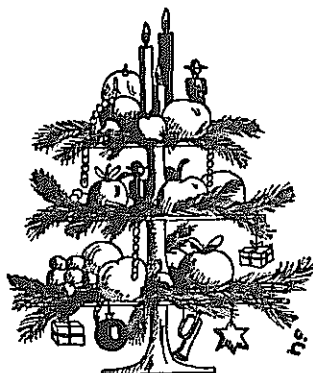
Für das nächste Jahr können und müssen wir uns wieder viel vornehmen. Bei der letzten CIAM-Sitzung, am 6./7. Dezember in Paris, wurden die Termine der nächsten EM und WM festgelegt. Unserem internationalen Leistungsniveau entsprechend, müssen wir nahezu alle diese Meisterschaften beschicken :

Weltmeisterschaften: F3B - 13.-20.4. in Südafrika, F3C - 14.-19.7. in Kanada, Freiflug 11.-18.8. in Jugoslawien, F3A - voraussichtlich am 6.-11.8. in Belgien.
Europameisterschaften: F4C - 4.-7.7. in Belgien, Fesselflug 8.-14.7. in England, FIE 1.-4.8. in der Schweiz. Von der CIAM-Sitzung berichte ich in der Jännernummer.

Zum Jahresausklang möchte ich allen unseren Funktionären für ihren Einsatz im abgelaufenen Jahr recht herzlich danken. Sie sind die Garanten für das Vereinsleben. Ich danke allen Sportlern für ihren sportlichen Einsatz und allen unseren Freunden und Förderern für ihre Hilfe.

Den Modellfliegerfrauen danke ich aber ganz besonders für ihre Geduld, die sie ihren Männern gegenüber aufbringen. Haben Sie bitte auch weiterhin Verständnis für deren Tätigkeiten, ob nun als Funktionär oder als aktiver Sportler oder Hobbybastler.

Verbringt alle die kommenden Festtage im Familienkreis und im Kreise Eurer Freunde. Erholt Euch von den Strapazen des alten Jahres und sammelt Kräfte für ein neues, gutes Jahr.



Ich wünsche allen ein recht frohes Weihnachtsfest und einen recht erfolgreichen Start ins neue Jahr 1985 !

Um weitere Treue und gute Zusammenarbeit zum Wohle des Flugmodellsports bittet auch für 1985

Euer



Edwin Kroll

Bundessektionsleiter

Es spricht Ihre Modellflugsekretärin



Liebe Modellflugfreunde!

Wie von Frau Maria Makoschitz bereits angekündigt, habe ich mit November die Stelle der Modellflugsekretärin übernommen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich ihr für ihre Einschulung danken. Ich hoffe, daß sich durch den Wechsel keine Schwierigkeiten ergeben und daß wir gut zusammenarbeiten.

Leider habe ich als Erstes eine Bitte an Sie: Bei der letzten Aussendung unserer Modellflugzeitschrift "prop" mußten wir feststellen, daß ein großer Teil unserer Mitglieder ihre neuen Anschriften nicht bekanntgeben. Wir erhielten von der Post eine große Anzahl von Rücksendungen mit dem Vermerk " u n b e k a n n t " oder " v e r z o g e n ". Deshalb darf ich Sie heute bitten, daß jede Adressänderung in der Bundessektion sofort bekanntgegeben wird, damit es uns möglich ist, alle Mitglieder immer auf dem Laufenden zu halten.

Sie können sich sicherlich noch an die im Jahre 1982 erschienene Rekordliste erinnern. Nun ist es endlich soweit, daß eine neue Rekordliste erhältlich ist. Diese beinhaltet alle derzeitigen nationalen und internationalen Rekorde. Diese Rekordliste ist ein interessantes "Nachschlagewerk" für alle Modellflieger. Vielleicht hat der eine oder andere daran gedacht, daß seine Leistung einem nationalen Rekord nahe ist. So kann er dann seine Leistung leichter "überprüfen".

Die gültigen Bestimmungen für Rekorde werden Sie dann in der neuen MSO (Modellsportordnung) finden, die im Frühjahr 1985 in neuer Ausführung erhältlich sein wird.

Bis zum nächsten Mal wünscht Ihnen alles Gute

Ihre Modellflugsekretärin
Maria Ehmayer

Ausscheidung für die Hubschrauber-Weltmeisterschaft 1985 am 11. und 12. August 1984 in Fürth / BRD

Bericht von Fachreferent Gerhard Lustig

Mangels äquivalenter FAI-Wettbewerbe in Österreich, ermöglichten uns unsere bundesdeutschen Nachbarn eine Teilnahme an ihren WM-Ausscheidungen in der F3C-Hubschrauberklasse.

Fürth machte dabei den Anfang, wobei den Organisatoren trotz triester Wettersituation ein besonderes Lob ausgesprochen werden soll.

Leider waren entgegen erster Ankündigungen die Schweizer und Belgier nicht am Start, was trotz des kompletten Antretens der deutschen Elite doch einen Qualitätsverlust bedeutete.

Der ÖAeC meldete J.Brennsteiner und H.Bingel zur Teilnahme an. Der regierende Staatsmeister, Josef Brennsteiner, verfolgt konsequent sein Ziel, die Teilnahme zur 1. F3C-Weltmeisterschaft in Kanada zu erreichen und war der einzige österreichische Teilnehmer. Die Punkterichter (u.a. Lars Waegner und Mac Michler) gaben

nach drei Durchgängen, bei 13 Startern, dem Europameister Ewald Heim den ersten Rang, dicht gefolgt von Michael Davideit, etwas mit Abstand folgend Volker Heine - und schon auf Platz vier, mit nur 14 Punkten vom "Stockerl" getrennt, war Josef Brennsteiner zu finden. Er verdrängte Günther Wachsmuth mit nur 2 Punkten Unterschied auf Rang fünf. Auf dem sechsten Platz, belegt durch Jörg Rössner, betrug der Abstand schon 300 satte Punkte.

Die erreichte Plazierung ging sportlich qualitativ voll in Ordnung, wobei an dieser Stelle dem unermüdlichen Helfer Turesek seine erstklassige Betreuerstätigkeit bedankt werden soll. Im Leistungssport ist eine solche Achse wichtig, und im Nervenkampf leidet es sich zu zweit leichter.

Der Marschplan für Kanada stimmt, und es ist zu hoffen, daß beim zweiten Qualifikationswettbewerb in Uetze/Hannover, doch die Schweizer und Belgier teilnehmen werden.



FESSELFLUG-WELTMEISTERSCHAFT 1984

Das Team Nitsche-Kühnegger belegte Platz 3 !

Ende September fand in Massachusetts/USA die Fesselflug-Weltmeisterschaft statt. Österreich war bei dieser Veranstaltung nur mit den beiden F2C-Teams aus Salzburg, Fischer-Straniak und Nitsche-Kühnegger dabei.

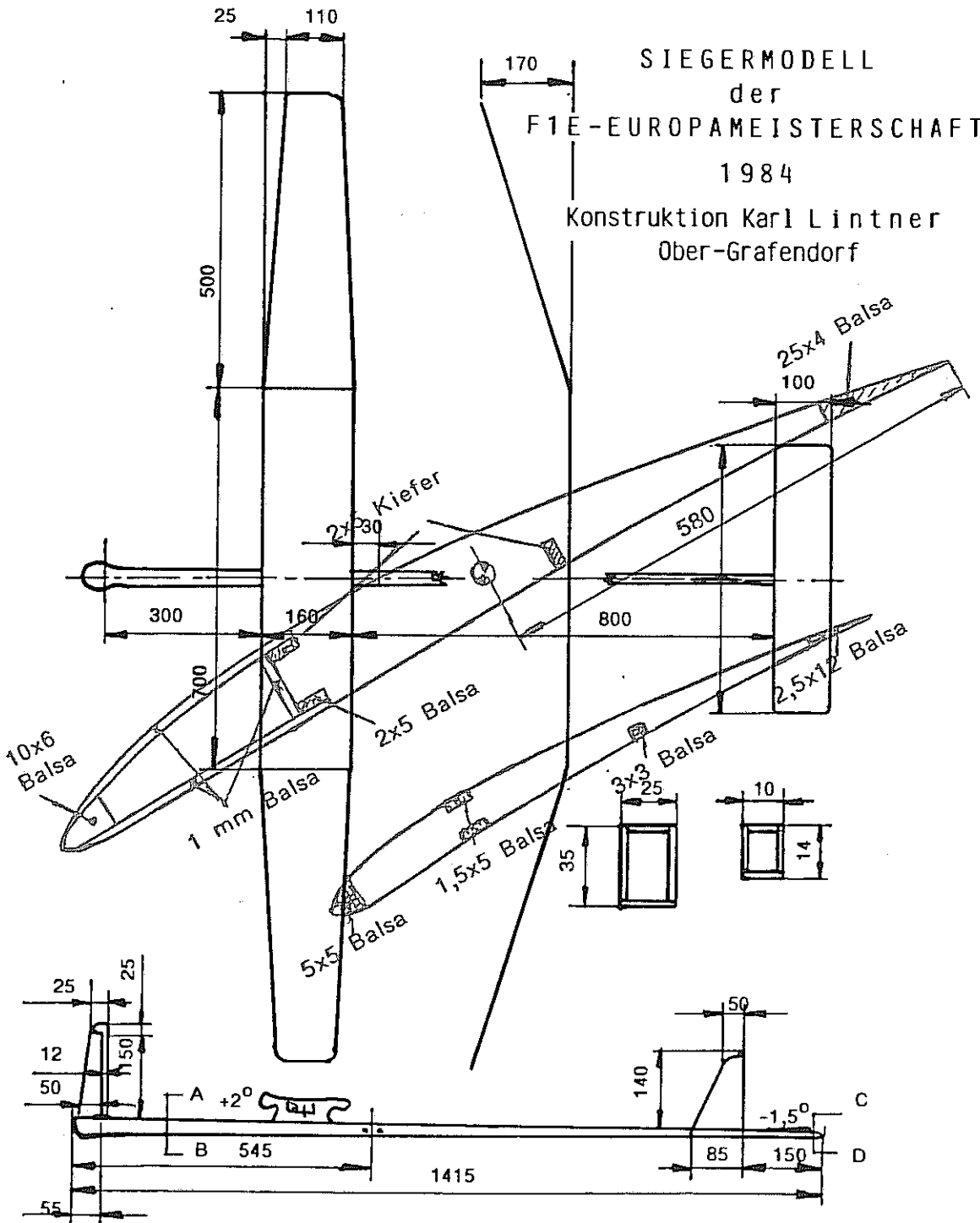
Unter 27 Teams belegten die Österreicher Platz 3 und 16 und wurden sogar mit nur 2 statt 3 Mannschaften in der Mannschaftswertung vierter !

Da wir bisher leider noch keinen Wettbewerbsbericht erhalten haben, können wir nur die uns bisher zugegangenen Ergebnisse zitieren:

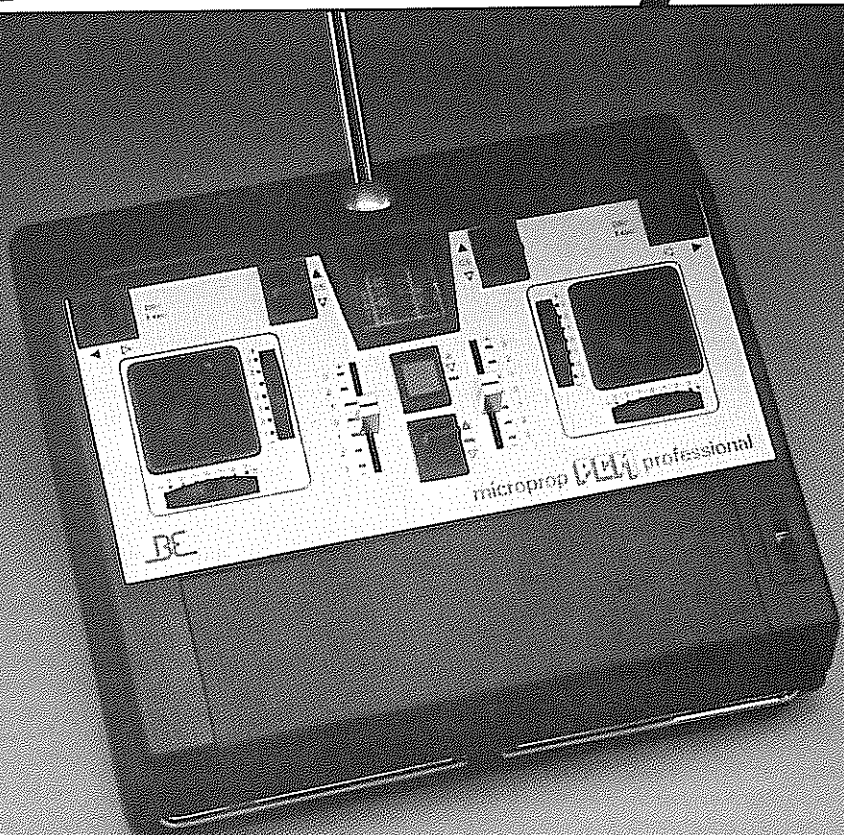
F2A - Speed	1. Sandor Szegedi	Ungarn	280,10 kmh
	2. Jozsef Molnar	Ungarn	279,20 kmh
	3. Jozsef Mult	Ungarn	277,90 kmh
F2B - Kunstflug:	1. Younan Zhu	PRC	2036,00 Punkte
	2. Robert Baron	USA	2012,67 Punkte
	3. Anlin Niu	PRC	2012,33 Punkte
F2C - Teamracing	1. Smith-Brown	England	7:17.31 Finalpunkte
	2. van Uden-van Uden	Holland	7:29.35 Finalpunkte
	3. Nitsche-Kühnegger	Österreich	0:00.00 Finalpunkte
	16. Fischer-Straniak	Österreich	3:57.62 beste Rundenzeit

SIEGERMODELL
der
F1E-EUROPA MEISTERSCHAFT
1984

Konstruktion Karl Lintner
Ober-Grafendorf



Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Pulse Code Modulation. Es bezeichnet als 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 Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 80 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichzeitig 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 Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung fällt das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorikraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus 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



STAATSMEISTER- SCHAFT in RC/MS

Bericht von Landessektionsleiter
ORR.Mag. Helmut Krasser

Das Jahr 1984 wird nicht nur der Stadt Feldbach (800 Jahre) in guter Erinnerung bleiben, sondern auch dem MBC-HSV Feldbach ins Logbuch geschrieben, denn nach der erfolgreichen Absolvierung der Landesmeisterschaft 1983, wagte sich der erst 6-jährige Club an die Durchführung der Staatsmeisterschaft in der Klasse RC/MS heran. Und das war gut so. Es war nämlich wieder ein klarer Beweis dafür, daß die Ansicht, welche auch in unserer sehr beliebten Zeitschrift prop dargelegt wurde, die Klasse RC/MS still zu begraben, da sie nicht haltbar ist. Denn nicht von ungefähr hatten sich zu diesem Wettbewerb 49 Piloten gemeldet. Aus 7 Bundesländern sind sie angereist und haben 2 bis 3 Tage hier in Feldbach ausgeharrt.

Die Staatsmeisterschaft 1984 verlief nicht nur in sehr sportlicher und fairer Weise, sie fand auch bei strahlendem und sonnigem Wetter statt. Natürlich standen wiederum bewährte und bekannte Piloten auf dem Stockerl, aber so soll es auch sein, denn eine Staatsmeisterschaft hat nun einmal den Sinn, aus den Besten der einzelnen Bundesländer, den noch besseren zu finden. Dabei soll aber besonders hervorgehoben werden, daß die ersten Sieger in den 4.700er beinander lagen, was auf die große Leistungsdichte einen berechtigten Schluß zulegt. Die Anzahl der Teilnehmer wäre wahrscheinlich noch größer gewesen, hätte es nicht Teilnehmerkollisionen mit anderen ähnlichen Wettbewerben gegeben, weshalb an alle Veranstalter die Bitte gerichtet sei, bei der Planung auf solche Veranstaltungen Rücksicht zu nehmen.

Ein Dankeschön möchte ich aber auch der Jury, den Punkterichtern und allen Mitarbeitern meines Clubs - eingeschlossen unsere verehrten Damen - aussprechen und allen jenen Freunden, die uns technische

Anlagen oder sonstige Unterstützungen zur Verfügung gestellt hatten.

An dieser Stelle sei mir gestattet, nochmals darauf hinzuweisen, wie wichtig es ist, daß für die Durchführung solcher Wettbewerbe technische Hilfsmittel wie Computerauswertung, elektronische Zeitnehmung, die auch für das Publikum sichtbar ist, sowie elektronisch gesteuerte Wagen bzw. Videoaufzeichnung des Wettbewerbes vorhanden sind. Dadurch können eventuelle Proteste durch sofortige Aufklärung schon im Keim erstickt werden und Streitereien erst gar nicht entstehen lassen. Da sich jedoch nicht jeder Verein solche Geräte leisten kann, wäre es Aufgabe der Landessektionsleitung, für die Bereitstellung zu sorgen.

Wenn aber Piloten schon mit ihrer Familie Feldbach besuchen, so war es erforderlich, auch ein Rahmenprogramm zu erstellen. Dem MBC-HSV Feldbach gelang es, durch die wirklich tatkräftige Unterstützung der Feldbacher Wirtschaft und der Stadtgemeinde den Gästen die schöne Garten- und Blumenstadt mit ihren Randbereichen kulturell und fremdenverkehrsmäßig näher zu bringen. Nach Beendigung des 2. Durchganges fuhren wir daher vom Flugplatzgelände mit 4 voll besetzten Pferdekutschen zum Empfang des Herrn Bürgermeisters Harmtodd und besuchten anschließend das Feldbacher Stadt- und Fischereimuseum. Da es beim Fischen immer etwas feucht zugehen muß, setzten wir die Kutschenfahrt bis zum Klublokal Löscher nach Gniebing fort, wo wir bis Mitternacht eine vom Fremdenverkehrsverein der Stadt Feldbach gesponserte Grillparty miteinander erleben durften.



Michael Wurm, Alfons Stark und Alfred Schuller belegten die ersten drei Ränge bei der Modellflugstaatsmeisterschaft (Foto: Schleich)

Als nette Überraschung gestaltete sich die Siegerehrung, bei der die Musikkapelle Van der Groeben aufspielte und in Anwesenheit hoher Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und vieler Freunde des Modellfliegens die Ehrenpreise, die Medaillen und Urkunden an die glückstrahlenden Sieger überreicht werden konnten.

Schade, daß die Steiermark von den Herren des "Wiener Olymp" nicht immer in den Terminkalendern Eingang findet; aber vielleicht ändert sich das, wenn die Autobahn fertig sein wird. Hoffentlich. Jedenfalls haben sich die Mitglieder unseres Clubs bemüht, die Veranstaltung auf einen internationalen Standard zu bringen und hoffen wir, daß sie auch bei allen unseren Freunden Anklang gefunden hat, denn wir wissen heute schon, daß wir beim nächsten Mal uns wieder einiges einfallen lassen.

Auch ein Besuch außerhalb von offiziellen Bewerben würde uns sehr freuen, da unser Flugplatz ganzjährig benutzbar ist.

Die offiziellen Ergebnisse nächste Seite

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 57 31 58

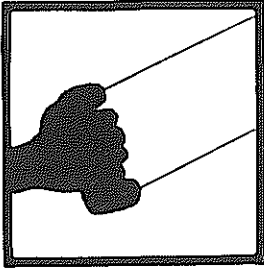
**A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41**

ÖSTERREICHISCHE STM IN DER KLASSE RC/MS
 AUSGETRAGEN AM 8./9.9.1984 AUF DEM MODELLFLUGPLATZ DES MBC-HSV-FELDBACH IN
 KORNBERG/FELDBACH. (STM. NR.: 8/84)

Rang	Name	Verein	W1	W2	W3	Total
1	WURM MICHAEL	MBC ENZESFELD	2388	2273	2379	4767
2	STARK ALFONS	MFG ST. VEIT/GLAN	2373	2325	2367	4740
3	SCHULLER ALFRED	FMC MÜRZZUSCHLAG	2382	2273	2356	4738
4	KLINGSPIEGEL HEINZ	MFG ST. VEIT/GLAN	2341	2278	2396	4737
5	KELLNER DIETER	SFC FÜRSTENFELD	2321	2334	2382	4716
6	WURM PETER	MBC ENZESFELD	2264	2371	2341	4712
7	HÖDL WERNER	MBC HSV FELDBACH	1325	2356	2345	4701
8	TENGG KARL	MFG ST. VEIT/GLAN	2370	2328	2212	4698
9	SCHUHMACHER WERNER	MFG ST. VEIT/GLAN	1525	2298	2393	4691
10	EBENFÜHRER LEOPOLD	MBC ERLAUFTAL	2367	1127	2322	4689
11	GLÜCK GERHARD	MFC SALZBURG	1240	2284	2390	4674
12	STEINER GERHARD	FMC MÜRZZUSCHLAG	2313	406	2350	4663
13	ING. FENTEK FRANZ	MBC OBERWART	2301	1708	2322	4623
14	BUXHOFER ERICH	MBC ERLAUFTAL	2301	2271	2305	4606
15	BAIL ARTHUR	MBC ENZESFELD	1496	2323	2263	4586
16	FINK KARL	SFC FÜRSTENFELD	2197	1612	2375	4572
17	ZAFOSNIK ELMAR	FMC MÜRZZUSCHLAG	1559	2262	2301	4563
18	WENZEL FRANZ	MBC ENZESFELD	2214	1774	2334	4548
19	GRAF HELMUT	MBC HSV FELDBACH	2194	2198	2339	4537
20	ABSMANN KURT	MFC SALZBURG	2283	1226	2231	4514
21	TRIFFOLT OTTMAR	MFG ST. VEIT/GLAN	1920	2244	2254	4498
22	BAUMGARTL JOHANN	FMBC AUSTRIA	2254	1668	2242	4496
23	FISCHER MARTIN	MFC SALZBURG	2218	2270	1914	4488
24	FOINTNER MANFRED	MFC SALZBURG	2281	2186	1517	4467
25	EDER JOHANN	MBC HSV FELDBACH	2276	1410	2080	4356
25	MAURER MANFRED	MBC FELDKIRCHEN	2296	1242	2060	4356
27	LEEB KARL	BSV VOITH	2269	1561	2026	4295
28	OBERRATHER FRIEDRICH	ASKÖ IKARUS ENNS	2256	854	2009	4269
29	ROBERT STEFAN	BSV VOITH	2035	1598	2140	4175
30	EIGNER HELMUT	BSV VOITH	2300	1796	1568	4096
31	MAIER FRANZ	UMFG GNAS	2283	1447	1771	4054
32	LANG FRANZ	ASKÖ SG SPITAL	1703	2235	1599	3935
33	POSCH ANTON	SFC FÜRSTENFELD	1139	1706	2198	3904
34	POSCH HELMUT	SFC FÜRSTENFELD	1211	1516	2265	3781
35	ASEN ALEXANDER	MFC SALZBURG	2228	1500	0	3728
36	LEEB KARL HEINZ	BSV VOITH	1465	0	2214	3679
37	EBNER MICHAEL	BSV VOITH	0	1182	2297	3479
38	GIRNER FRANZ	MBC ERLAUFTAL	2046	0	94	2140
39	RIEGER GOTHARD	BSV VOITH	0	0	0	0
39	HORVATH WERNER	MBC OBERWART	0	0	0	0
39	HEINZL MANFRED	BSV VOITH	0	0	0	0
39	FOßL JOHANN	MBC HSV FELDBACH	0	0	0	0
39	ING. BADER HELMUT	MBC OBERWART	0	0	0	0
39	ING. DUNGER ROLAND	MBC VOGELWEIDE	0	0	0	0
39	KAUFMANN BERNHARD	MBC OBERWART	0	0	0	0
39	GRAF ALEXANDER	MBC HSV FELDBACH	0	0	0	0
39	GLÜCK FRANZ	MFC SALZBURG	0	0	0	0
39	FICHLER MICHAEL	SMC GRAZ ANDRITZ	0	0	0	0

Wettkampfleitung:
 Jury:
 ING RICHARD GRADISCHNIG

ORR MAG. HELMUT KRASSER
 DIPL. ING. LEO FUCHS
 HANS NIEDERWIMMER



fesselflug

F2 B

Kunstflug-Staatsmeister
Franz Wenzel, Hirtenberg

Der Anregung aus prop 9/10 1984 folgend, möchte ich versuchen, eine Kurzbeschreibung des Fesselflug-Kunstflugprogrammes laut SPORTING CODE und MSO zu bringen.

Beim Fesselflug ist das Modell mit mindestens zwei Steuerleinen mit der Hand des Piloten verbunden. Dieser hält den Steuergriff und kann so über die Steuerleinen - Umlenkhebel - Höhenruder und auch Gegenklappen (Flaps) das Modell über die Querachse bewegen. Durch heben (ziehen) oder senken (drücken) des Griffes kann das Modell entsprechend gesteuert werden.

Alle Klassen im Fesselflug haben einen halbkugelförmigen Flugraum, der durch die Leinenlänge gegeben ist. Geflogen wird entgegen dem Uhrzeigersinn.

Zum Flugmodell selbst :

Maximales Gewicht 5 kg, max. Gesamtflächeninhalt 150 dm², max. Flächenbelastung 100g/dm² und max. Motorhubraum 10 cm³. Der Motor muß mit einem wirksamen Schalldämpfer ausgerüstet sein.

Zum Vergleich mein Staatsmeistermodell: Gewicht 1,4 kg, F = 50,65 dm², Spannweite 1,45 m, Motor 6,5 cm³ HP-40 Acro.

Die Leinen :

Meist Stahlseile oder Stahldraht. Durchmesser 0,3 bis 0,4 mm. Mindestlänge 15 m, max. 21,5 m. Für 6,5 cm³ Motore ca. 18 - 19,5 m, für 3,5 cm³ Motore 15 - 17 m lang.

Sicherheit :

Zugfestigkeitsprüfung mit Modell und Griff. Gezogen wird mit mindestens 15 fachem Modellgewicht, max. aber 20 kg.

Bewertung :

Fünf Punkterichter. Die Punkterichter mit der höchsten und niedrigsten Wertung werden gestrichen. Jeder Punkterichter bewertet mit einer Note zwischen 0 und 10 jede einzelne Flugfigur. Jede Figur hat einen eigenen Schwierigkeitsfaktor (K-Faktor), der mit der Note multipliziert wird. Die Addition der

Werte ergibt das Durchgangsergebnis. Es sind 3 Durchgänge zu fliegen, der schlechteste wird gestrichen.

Jeder Pilot hat Anspruch auf zwei Helfer.

Das Programm :

Wir haben eine Grundlinie (Horizontalflug) von 1,5 m \pm 0,3 m und eine mittlere Linie von 45°. Nach Handheben des Piloten und offizieller Startfreigabe hat man eine Minute, max. 3 Minuten Zeit, den Motor zu starten. Ein Fehlstart ist erlaubt. Gesamtzeit für das Programm ist 7 Minuten. Die Flugfiguren müssen in der angegebenen Reihenfolge ausgeführt werden. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Figuren sollen mindestens 2 Horizontalrunden geflogen werden.

Start :

Der Motor muß vom Piloten selbst von Hand aus angeworfen werden. Für den Start innerhalb einer Minute erhält man 10 Punkte, nach einer Minute bis max. 3 Minuten gibt es keine Punkte.

Startvorgang :

Der Pilot begibt sich, nachdem der Motor läuft, zum Mittelpunkt des Kreises, nimmt den Griff in die Hand, gibt dem Helfer ein Zeichen, und dieser läßt das Modell frei. Nun soll das Modell mindestens 4-5 m rollen und dann sanft abheben. Gleichmäßiger Steigflug über eine Runde bis zur Grundlinie und anschließend zwei Horizontalrunden.

Nach zwei Zwischenrunden folgt der **WINGOVER** (Wechselhalbkreis - K8). Das Modell muß nach einem Horizontalflug in einen senkrechten Steig- und Sturzflug übergehen, der direkt über den Kopf des Piloten führt und im horizontalen Rückenflug abgefangen wird.

Nach einer halben Runde Rückenflug, wieder Steig- und Sturzflug über Kopf und Übergang in den normalen Horizontalflug.

Danach wieder zwei Zwischenrunden.

3 Innenloopings (K 1, K 2, K 3) :

Von Grundlinie bis 45° drei sich deckende Loopings gezogen. Ein halber Looping führt das Modell in den Rückenflug. Danach zwei Zwischenrunden.

2 Runden Horizontaler Rückenflug in 1,5 m. Zwei Zwischenrunden.**3 Außenloopings (K 1, K 2, K 3) :**

Aus Rückenflug wie Innenloopings nur gedrückt. Halber Looping führt in den Horizontalflug.

Zwei Zwischenrunden.

2 Quadratische Innenloopings - gezogen (K 5, K 7) :

Wieder zwischen Grundlinie und mittleren Linie 45° . Der Radius der Ecken sollte 1,5 m sein. Zwei Zwischenrunden.

2 Quadratische Außenloopings - gedrückt. Beginn in 45° und Übergang in Sturzflug bis Grundlinie. Rückenflug - Steigflug usw. Zwei Zwischenrunden.

2 Dreiecke (K 6, K 8).

Wieder von Grundlinie bis 45° . Die drei Seiten sollen gleich lang sein und die Winkel 120° betragen.

Zwei Zwischenrunden danach.

2 Horizontale Achten (K 3, K 4)

Der Innenlooping zuerst gezogen, dann der Außenlooping. Zwei Zwischenrunden.

2 Quadratische Achten (K 8, 10).

Wie runde jedoch quadratisch. Zwei Zwischenrunden danach.

2 Vertikale Achten (K 4,6)

Von der Grundlinie ein ganzer und ein halber Innenlooping gezogen bis 45° dann über Kopf einen Außenlooping gedrückt bis 45° . Dann wieder einen Innenlooping gezogen und einen Außenlooping über Kopf bis 45° . Noch einen halben Looping und Übergang in den Horizontalflug.

Zwei Zwischenrunden danach.

Stundenglas (Sanduhr) K 10

Zwei Dreiecke, die sich in 45° schneiden, ähnlich wie Vertikale Achten. Zwei Zwischenrunden danach.

2 Überkopf Achten K 4, K 6

Anfang wie Wingover bis über Kopf, dann der Innenlooping bis 45° , danach der

Außenlooping - wieder Innenlooping, dann Außenlooping bis Überkopf. Abgang im Sturzflug bis Grundlinie. Danach zwei Zwischenrunden.

Kleblatt K 8

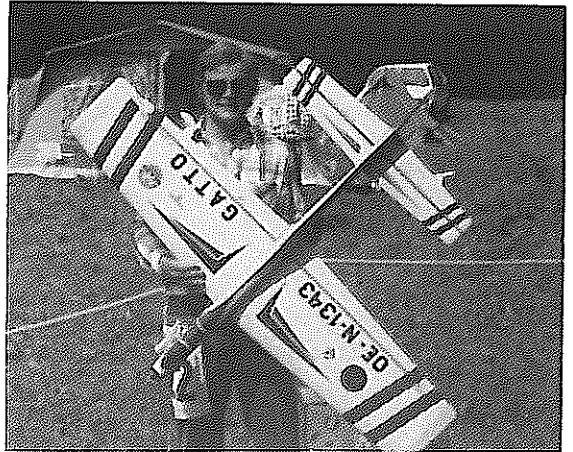
Man fliegt in 38° Höhe an, der erste Innenlooping gezogen bis Horizontal 38° , dann der 2. Außenlooping bis Grundlinie und Steigflug nach dem 3. Außenlooping darüber bis 38° horizontal und der 4. Innenlooping wieder bis Grundlinie, Steigflug bis Überkopf und weicher Übergang in den normalen Horizontalflug. Mindestens zwei Zwischenrunden danach warten bis der Sprit zur Neige geht und der Motor abstirbt. - dann beginnt in 1,5 m Höhe die

Landung K 5.

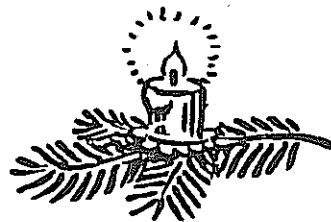
Eine Runde gleichmäßiges Sinken bis das Modell weich aufsetzt und ausrollt.

Das Programm dauert etwa 5 1/2 Minuten. Mein Motor läuft zirka 6 Minuten.

Das genaue Programm ist in der Modellsportordnung (MSO) nachzulesen.

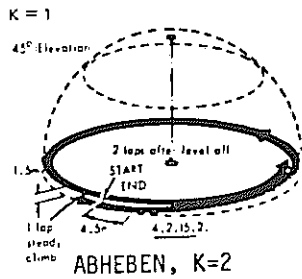


Der Autor dieses Artikels mit seiner Staatsmeistermaschine

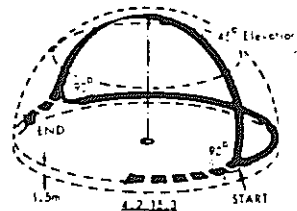


FESSELFLUG - KUNST-
FLUGPROGRAMM F2 B

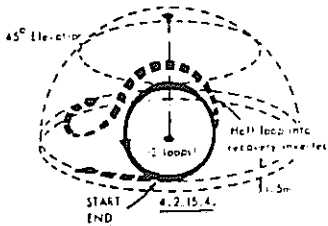
START, K=1



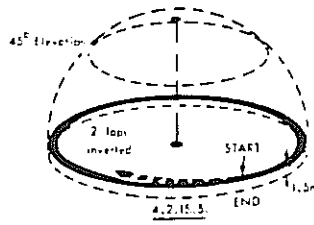
ABHEBEN, K=2



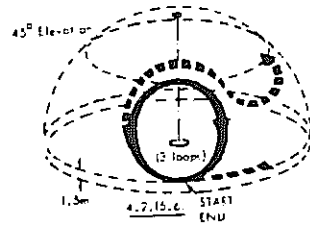
WINGOVER, K=8



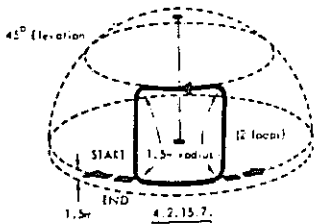
3-INNENLOOPINGS, K=1,2,3,



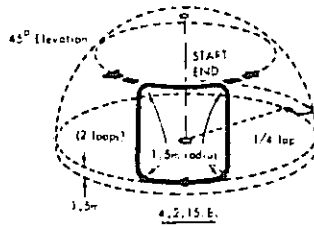
ROCKENFLUG, K=2



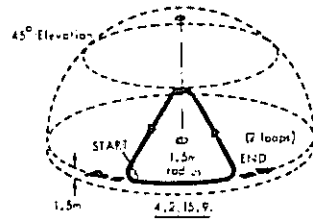
3-AUßENLOOPINGS, K=1,2,3,



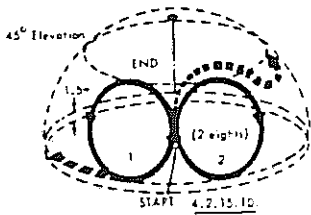
2-QUAD. INNENLOOPINGS
K=5,7,



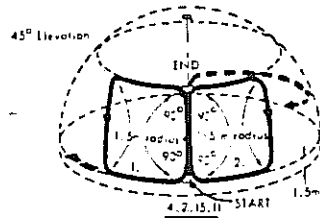
2-QUAD. AUßENLOOPINGS
K=5,7,



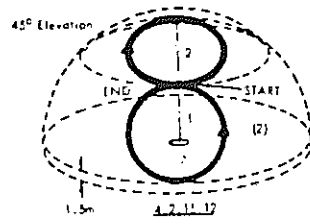
2-DREIECKE, K=6,8,



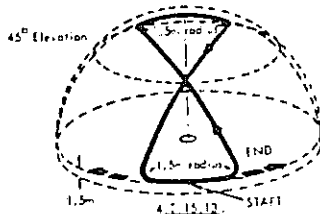
2-HORIZONTALE ACHTEN
K=3,4,



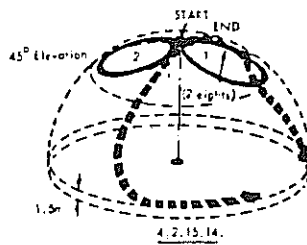
2-QUAD. ACHTEN, K=8,10



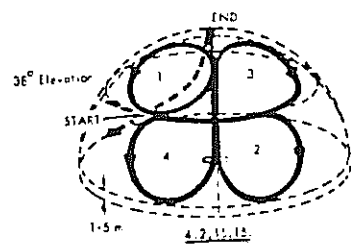
2-VERTIKALE ACHTEN, K=4,6,



STUNDENGLAS, K=10



2-DBERKOPF ACHTEN, K=4,6,



KLEEBLATT, K=8



5. FESSELFLUGTAG in Stadt Haag, 9./10.6.1984

Bericht von Franz Wenzel/NÖ

Bereits zum fünften Mal wurde dieser Fesselflugwettbewerb, dieses Jahr wieder in Stadt Haag, ausgetragen.

Das Wettbewerbsgelände befand sich ca. 1 km außerhalb der Stadt Haag auf dem Platz der ehemaligen Firma Platzer. Eine Asphaltpiste vor dem Betriebsgelände. Aus Sicherheitsgründen wurde ein 3 m hohes Kunststoffnetz gespannt. Es wurden die Klassen F2A (Speed), F2B (Kunstflug, F2C (Mannschaftsrennen, auch Team genannt) geflogen. F2D (Fuchsjagd oder Combat) wurde ca. 300 m weiter auf der Wiese des Landwirtes Veigl (ein Modellflugfreund - herzlicher Dank) geflogen.

Samstag, 9.6.

Nach Ankunft der Teilnehmer, wurde gleich mit dem 1. Durchgang in der Klasse F2B - bei viel Wind - begonnen. Es stellten sich 9 Teilnehmer den Punkterichtern. An die Spitze stellte sich wie erwartet Claus Maikis mit 3075 Punkten, gefolgt von Franz Wenzel mit 3015 und Erhard Weinmann mit 2855 Punkten.

Im 2. Durchgang setzte sich Wenzel mit einem Traumflug, der ihm 3212 Punkte einbrachte an die Spitze vor Maikis mit 3106 und Avi Messinger, der 2993 Punkte erreichte.

1. Durchgang Speed F2A war nun an der Reihe. Franz Marksteiner unser Speed-Aß aus Tirol, flog mit einem Ersatzmodell nur 222,2 kmh, Josef Fischer 169,8 und Franz Wenzel nur ... 7 Runden.

Anschließend der 2. Durchgang Speed. Marksteiner flog nun sein Modell Nr.1 (das Polenmädchen) und erreichte mit 257,1 kmh die schnellste Geschwindigkeit des Bewerbes. Wenzel flog ohne Resonanzrohr 187,5 kmh (ca. 100 kmh unter dem Weltrekord), 128,5 kmh jeweils Hans Straniak und Heinz Nitsche.

3. und letzter Durchgang Kunstflug F2B, Wenzel konnte seinen Vorsprung weiter ausbauen, 3135 Punkte, Maikis 3101 Punkte. Avi Messinger sicherte sich mit 3076 Punkten ganz knapp den 3. Platz vor Erhard Weinmann, der 3075 Punkte erzielte. Zum Kunstflug wäre noch zu sagen: Franz Wenzel flog seinen superleichten Gatto, 1400 g schwer und 1450 mm Spannweite, bestückt mit einem HP-40 Gold-Cup. Claus Maikis einen Laser mit einer Spannweite von 1300 mm und einem ganz herrlichem Finish. Motorisiert war er mit einem OS Max 46 **Viertaktmotor**. Avi Messinger eine Genesis mit 1600 g und Eigenbaumotor 7,5 cm³, der für Kunstflug bestens geeignet ist. Erhard Weinmann einen Stilletto (Weltmeistermodell 1982) mit 1750 g und einen 46 Super Tigre.

Walter Wenzel flog im 3. Durchgang einen Asterix (Plan prop 1/81) mit **Viertakter 21 TV von HP**, leider noch mit Tankproblemen, jedoch superleise.

Nach dem Wechsel von der Asphalt zur Graspiste begannen die Vorläufe in F2D.

Herrliche Zweikämpfe, unterbrochen von Abstürzen und Karambolagen, entschädigten die Zuschauer für die gezwungene nermaßen langen Pausen zwischen den Läufen.

Zur Fuchsjagd :

2 Piloten, 2 Modelle - jedes hat einen Schwanz aus Krepppapier von 3 m Länge an einer 2 m langen Schnur befestigt - im Zentrum einer gedachten Halbkugel stehend, versucht jeder Pilot den Kreppstreifen des anderen mit seinem Modell abzuschneiden. Für jeden Schnitt werden Punkte vergeben. Während auf der Wiese noch hart gekämpft wurde, trainierten schon die Teamflieger für den nächsten Tag.

Der Wettergott hatte die schweren Gewitterwolken vorbeiziehen lassen. Hoffentlich hält das Wetter am nächsten Tag.

Am Abend bezogen wir gemeinsam Quartier, unweit vom Platz, in der Pension Glomser. Bei einer Brettljause und allerlei Getränken, wurde noch bis spät in die Nacht diskutiert und gespaßt. Es wurde auch ein neues Team "Messerscharf und Windschnell" kreiert.

Sonntag 10.6.

Frühstück - gut und ausreichend. Fertigmachen zum 2. Durchgang in Speed F2A.

Franz Marksteiner flog wieder sein schnelles Modell, blieb jedoch ohne Wertung. Franz Wenczel verbesserte auf 189,4 kmh vor Hans Straniak mit 118,0 kmh.

In diesem Durchgang kamen nur 2 Teilnehmer in die Wertung. Das Ergebnis stand nun fest:

1. Franz Marksteiner 257,1 kmh, 2. Franz Wenczel 189,4 kmh und 3. Josef Fischer 169,8 kmh.

Zu Speed - Geschwindigkeitsflug :

Gemessen bzw. gestoppt werden 10 Runden, das entspricht 1 km bei einem Radius von 15,92 m. Um den Radius exakt einzuhalten, legt der Pilot den Steuergriff in eine drehbare Gabel im Pylon im Mittelpunkt des Kreises. Motor 2,5 cm³ mit Rohr, Sprit ("Apfelsaft"). = 80% Methanol und 20% Öl. Der Sprit wird vom Veranstalter gestellt. Modelle meist mit einem einseitigen Flügel und einer Spannweite von ca. 1 m. Die Motordrehzahl beträgt ca. 30.000 U/min. Es haben sich Einblattluftschrauben durchgesetzt.

Teamracing F2C - Mannschaftsrennen.

Da leider nur 3 Teams gekommen waren, wurden 3 x Zweierrennen vorgesehen.

Die ersten beiden Teams, Fischer -Straniak und Messinger-Wenczel, waren am Start.

Fischer-Straniak erreichten eine Zeit von 4'01", Messinger-Wenczel mit einem Oldi aus dem Jahre 1966 und einen HP 15 Motor 5'53".

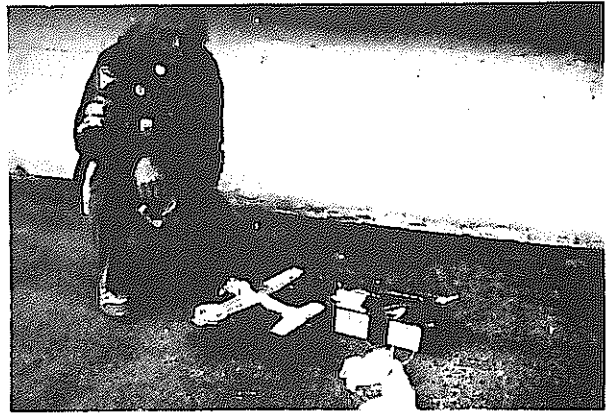
Im zweiten Rennen erreichten Nitsche-Kühnegger 3'58" und Messinger-Wenczel nur 23 Runden.

Im dritten Rennen flogen Fischer-Straniak und Nitsche-Kühnegger jeweils 3'50". Beide setzten Cipolla Motoren ein und flogen mit ihren Trainingsmodellen.

Mittagspause. Hier möchte ich einen herzlichen Dank den Damen und Herren aussprechen, die für unser leibliches Wohl sorgten und eine herrliche Tombola mit herrlichen Preisen veranstalteten.



Links Franz Marksteiner, MEG Brandenburg, mit seinem Speedmodell, rechts Franz Ecker, BMFC-Münparzer als Helfer



Der Autor dieses Berichtes, Franz Wenczel, mit seinem F2A-Geschwindigkeitsmodell



Peter Ruckerl, MFJ München, mit seinem F2A-Geschwindigkeitsmodell

Zu Teamracing : Ein Team besteht aus Pilot und Mechaniker. In der Regel fliegen 3 Teams gemeinsam in einem Kreis, der in Drittel für die Startstellen aufgeteilt wird. Die Leinenlänge vom Griff bis zur Modellmittellinie beträgt 15,92 m und das entspricht einem Umfang von genau 100 m. Die Teams müssen 100 Runden = 10 km bestreiten. Motor 2,5 cm³, Tankinhalt 7 cm³. Gesamtflächeninhalt 12 dm². Die heutigen Modelle: : Gewicht ca. 300-400 g, Motore 2,5 cm³ Diesel, Geschwindigkeiten um 180 - 190 kmh, Rundenzahl mit einer Tankfüllung ca. 35 .Flugzeit für 100 Runden mit Tankstopps von 3-5 Sekunden etwa 3'30".

Zum Rennen: 90 Sekunden Motor warmlaufen, 30 Sekunden Pause (Tanknachfüllung). Beim Startaufruf wird der Motor von Hand aus angeworfen und das Modell sogleich losgelassen. Nach ca. 33 Runden, wenn der Sprit verbraucht ist, landet der Pilot das Modell zum Mechaniker, der fängt das Modell, tankt neu auf, wirft den Motor an und läßt es gleich wieder frei. Dieser Vorgang wiederholt sich so lange, bis die 100 Runden erreicht sind.

Fuchsjagd F2D :

Nach den Vorläufen vom Vortag waren noch die Semi- und Endläufe ausständig. Wieder zur Wiese.

Auch an diesem Tag waren wieder spannende Kämpfe zu sehen.

Sieger wurde Peter Rückerl mit 4 Siegen vor Andreas Pesseridis mit 3 Siegen und Franz Ecker, welcher es auf 2 Siege brachte.

Als Abschluß jedes Fesselflugmeetings wird das Finale der Mannschaftsrenner geflogen. Es sind 200 Runden zu bestreiten. Für unsere beiden Teams (die übrigens heuer im September an der Fesselflug WM in Chicopee, Massachussets, USA teilnahmen und bei der das Team Nitsche-Kühnegger den 3. Platz erreichte) war dieser Betrieb nur Training, jedoch für Messinger und Wenzel der erste große Wettbewerb.

Sieger im Finale wurden über die 200 Runden Fischer-Straniak mit 7'35" vor Nitsche-Kühnegger und Messinger-Wenzel, die das Rennen bei 143 bzw. 72 Runden bereits beenden mußten.

Siegerehrung: Herrliche Preise standen für die Preisträger zur freien Auswahl. Herzlichen Dank allen Spendern aus der Stadt Haag und Umgebung.

Zum Abschluß möchte ich noch allen herzlichen Dank für ihre Mitarbeit bei diesem Wettbewerb aussprechen. Vorallem den Punkterichtern, Zeitnehmern und Rundenzählern, die verschiedentlich auch Teilnehmer in anderen Klassen waren. Herzlichen Dank auch dem veranstaltenden Verein, dem BMFC Mühlparzer und seinem Obmann, Erwin Mühlparzer, der den Fesselflug in sein Herz geschlossen hat, in dem aber auch noch immer Platz ist für den Frei- und RC-Flug. Nicht zu vergessen darf noch auf Bruno werden, der mit seinem Witz und Charme für eine lockere Atmosphäre sorgte.

Für's nächste Jahr wünsche ich mir und allen Fesselflugfreunden, daß auch der 6. Fesselflugtag stattfindet und noch mehr Teilnehmer aus dem In- und Ausland und noch mehr Zuschauer kommen.

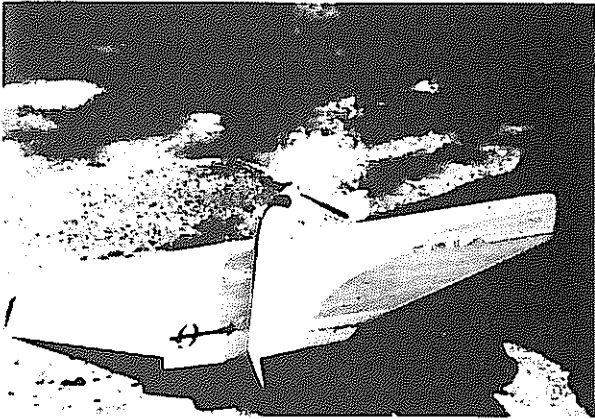
Die Ergebnisse in der Kombinationswertung :

		F2A	F2B	F2C	F2D	Gesamt
1. Wenzel Franz	NÖ	8	9	1	1	19 Punkte
2. Rückerl Peter	BY	1	4	-	8	13 "
3. Ecker Franz	OÖ	1	3	-	6	10 "
Fischer Josef	SBG	7	-	3	-	10 "
Weinmann Erhard	OÖ	-	6	-	4	10 "
6. Messinger Awi	Wien	1	7	1	-	9 "
Straniak Hans	SBG	6	-	3	-	9 "
8. Kühnegger Friedrich	SBG	1	5	2	-	8 "
9. Nitsche Heinz	SBG	5	-	2	-	7 "
10. Hentschel Lothar	BY	-	1	-	2	3 "

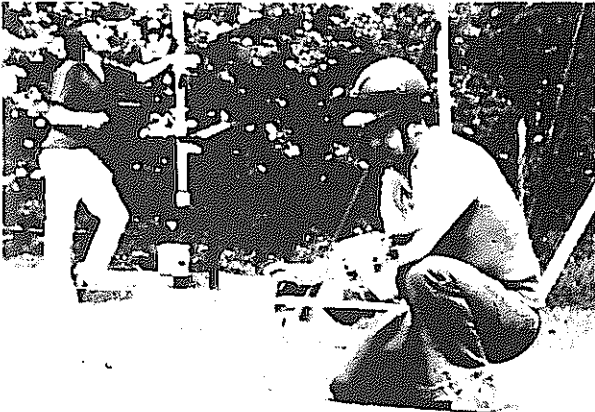
In dieser Liste scheinen nur jene Wettbewerber auf, die in mehreren Klassen starteten.

CMN-CUP Internat. Fesselflugwettbewerb in Utrecht

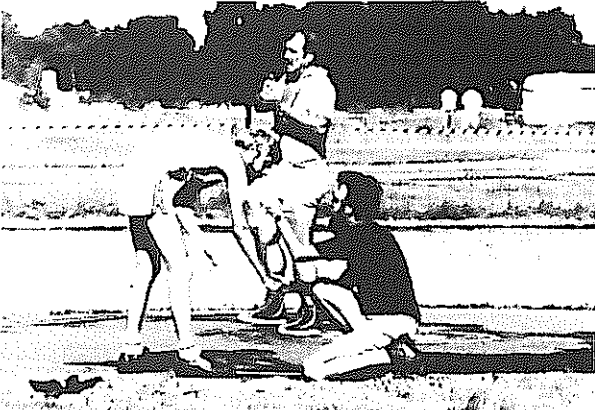
Heinrich Nitsche, Salzburg



F2C-Modell des Teams Nitsche-Kühnegger,
ein russisches Nurflügelmodell



Mechaniker Fritz Kühnegger, Österreich



Der "Holländische CMN-CUP" in Utrecht wurde fast bei sommerlich schönem Wetter in den Klassen des Fesselfluges Kunstflug, Geschwindigkeit und Mannschaftsrennen ausgetragen. Fesselflieger aus Deutschland, Frankreich, England, Holland und Österreich nahmen daran teil.

Als einzige österreichische Teilnehmer nahm das F2C-Team Nitsche-Kühnegger aus Salzburg teil.

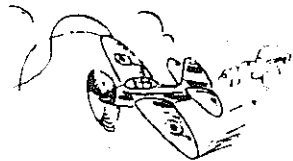
In den anderen Klassen starteten keine Österreicher.

Trotz starker internationaler Beteiligung in der Klasse F2C erflogen die Österreicher in den Vorläufen mit 3'24" über 100 Runden die drittbeste Zeit und konnten in das Semi-Finale aufsteigen. Die Wetterbedingungen beeinträchtigten die Ergebnisse sehr, und so konnte sich dennoch das Salzburger Team mit einer Zeit von 3'44" neben den holländischen Teams, der Gebrüder v. Uden und den Gebrüder Metkemayer in das Endfinale, welches über 200 Runden geführt wird, qualifizieren. Die besten Vorlaufzeiten wurden von den Teams Gebrüder v.Uden mit 3'33" und Gebrüder Metkemayer mit 3'38" erreicht. Im Finale konnte das Salzburger Team an zweiter Stelle liegend, leider durch ein kleines Mißgeschick nur mehr den dritten Finalplatz neben den v.Udens und Metkemayers erreichen.

International gesehen, ein sehr schöner Erfolg des Österreichischen Teams.

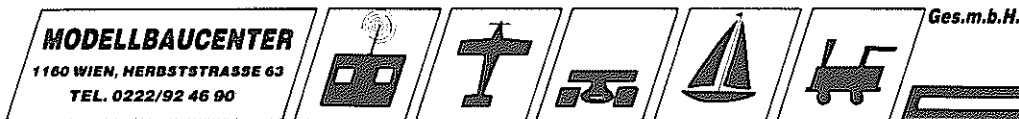
Insgesamt sind in der Team-Klasse 14 Mannschaften gestartet.

Heinz Nitsche, stehend, Pilot F2C - im Vorlauf mit v. Uden, links und Hans Visser, rechts aus Holland.



MODELLBAUCENTER

MBF INDEISEN



DER PROFI

Spezialist für RC-Hubschrauber (Schlüter),
 Elektro RC/K (ASSO — Schumacher — CS).
 Riesenauswahl an Flug- und Schiffsmodellen!
 Auch Postversand möglich.

19. INT. FESSELFLUGWETTBEWERB am 25./26. August 1984 in Bochum

von Dipl.-Ing. Heinz Nitsche

Zum 19ten Male wurde in Bochum am Ruhrparkgelände, der sonst große und bedeutungsvolle Fesselflugwettbewerb in den Klassen F2A, F2B und F2C ausgetragen. Diesmal war die Beteiligung in allen Klassen eher schwach, und es waren nur 4 Nationen vertreten. Die geringe Beteiligung war wahrscheinlich von der Terminsetzung abhängig, da einerseits noch die Urlaubszeit in vollem Gang war und andererseits die bevorstehende Fesselflugweltmeisterschaft viele Teilnehmer zur Vorbereitung zu dieser gezwungen waren. Dennoch hatte als einziges österreichisches Team die Salzburger Nitsche-Kühnegger die Teilnahme an diesem Wettbewerb nicht gescheut, da teilweise eine technische Vorbereitung für diese zeitlich nähergerückte Weltmeisterschaft durchgeführt

wurde. Trotz regnerischer Witterung konnten die Salzburger auf Anhieb im ersten Vorlauf eine ausgezeichnete Zeit über 100 Runden von 3.348 min in der Klasse F2C - Teamracing erreichen und belegten somit in den Vorläufen den 1. Platz. Im 2. Vorlauf, welche eine ebenso schnelle Laufzeit ergab, wurde das Team disqualifiziert. Der letzte Vorlauf und auch das Finale über 200 Runden wurde mit einem Ersatzmodell bestritten, um die Weltmeisterschaftsmodelle zu schonen. Dies hatte zur Folge, daß das Team mit einer Endzeit von 7,445 min hinter dem holländischen Team De Rieder - vd. Kron, Endzeit 7,388 min und vor dem deutschen Team Barden - Feger, Endzeit 8,327 min, den 2. Platz nach einem sehr korrekt geflogenen und spannenden Rennen belegten.

Ergebnisse nächste Seite.

Ergebnisse Mannschaftsrennen F2C :

1. De Ridder - vd. Kron	NL	7,388
2. Nitsche - Kühnegger	OE	7,455
3. Barden - Feger	D	8,327

Siegerfoto von links:

Wettbewerbsleiter Fröhlich, Kühnegger-Nitsche, De Ridder, vd. Kron, Bader, Feger.



Int. Fesselflugwettbewerb COPPA d'ORO in Lugo Ravenna

Eine Woche vor Abflug zur Fesselflugweltmeisterschaft in den USA, haben die unermüdlichen Salzburger Teamflieger, Nitsche - Kühnegger, am Int. Fesselflugkriterium in Lugo/Italien teilgenommen.

Dieser Bewerb wird in den Klassen F2A-Speed und F2C-Mannschaftsrennen durchgeführt. Ebenso aus Gründen der bevorstehenden Weltmeisterschaft, war die Beteiligung geringer als in den Vorjahren. Der Wettbewerb wurde von den Salzburgern nur mit den Ersatzmodellen bestritten, da die WM-Modelle bereits in der Modellflugkiste für die Reise nach Übersee verpackt waren.

Die Vorlaufzeiten über 100 Runden beliefen sich um 3,40 min, wobei bei unserem Team die beste Zeit mit 3,39 min gestoppt wurde. Lediglich das italienische Team Fontane - Menozzi erreichte die beste Vorlaufzeit von 3,38 min.. Die Jugoslawen und andere ital. Teams landeten mit Zeiten um 3,50 min und darüber. In das Finale konnte sich zuletzt das jugoslawische Team Bezgousek - Leskosek qualifizieren. Das sonst über 200 Runden dauernde Finale war eher traurig als schön, denn die Ausfälle kamen Schlag auf Schlag. Das österreichische Team mußte das Rennen bereits mit 32 Runden und das italienische Team mit 160 Runden nach Zwischenfällen beenden. Das jugoslawische Team flog zwar über die gesamte Distanz, wurde aber disqualifiziert, da beim Modell ein Flügelteil abgebrochen war. Nunmehr war die Reihung so, daß der 1.Platz von den Italienern, der 2. von den Salzburgern und der 3. Platz von den Jugoslawen belegt wurde.

Int. Fesselflugwettbewerb in Verviers /Belgien

von Friedrich Kühnegger



Der Wettbewerb wurde bei herrlichem Sommerwetter ausgetragen. Die teilnehmenden Österreicher waren sehr erfolgreich. Das Salzburger F2C-Team Fischer-Straniak konnte nach anfänglichen Problemen den Team-Racing-Wettbewerb gewinnen. Da mein Team-Partner Nitsche aus persönlichen Gründen nicht teilnehmen konnte, fuhr ich alleine nach Belgien (insges.1700 km) und nahm am Kunstflugwettbewerb teil. Am Ende war ich wohl selbst am meisten überrascht, da ich mit nur ganz knappen Rückstand Zweiter wurde.

Int. Fesselflugwettbewerb in Czenstochowa/Polen

Fesselflieger aus Polen, CSSR, Ungarn, UdSSR, DDR und Österreich trafen sich beim Int.Wettbewerb anfangs September in Polen.

Als einziger Österreicher startete der Tiroler Franz Marksteiner bei diesem Wettbewerb und zwar in der Klasse F2A - Speed.

Marksteiner konnte seinen Österreichischen Rekord einstellen und belegte zeitgleich mit dem Sieger im sehr gut besetzten Starterfeld den 2. Platz.

Polen F2B, Ungarn F2C sowie CSSR F2D stellten die weiteren Klassensieger.

F2 A - Speed	1. Rachwez Andrej	PL	276,923 kmh
	2. Marksteiner Franz	OE	276,923 kmh
	3. Obrovsky Milan	CS	270,676 kmh



Int. F4B + F4C-Wettbewerb in Torun /Polen

Ein Bericht von Ing.Hannes Deutsch, Hagenbrunn

Vom 16.-19.8.1984 fand dieser Wettbewerb statt, an dem noch ein weiterer Teilnehmer, Herr Ing. Heinrich Riegner, ebenfalls Mitglied des Heeressportvereines Burg Kreuzenstein, startete.

Wir fuhren gemeinsam bereits drei Tage vor dem Bewerb an den Veranstaltungsort, dem Sportflugplatz der Stadt Torun, um noch die Möglichkeit, vor dem Wettkampf zu trainieren, nützen zu können(da mir vorher dazu keine Zeit mehr zur Verfügung stand).

Bei dieser Gelegenheit verlor ich zweimal mein neues Modell - eine CAP 21 - nämlich einmal durch ein verkehrt laufendes Querruderservo (jetzt ist der Ausspruch: " ... wie gibt es so etwas ?" angebracht und nach Nachtreparatur durch einen miesen, übernächtigen Piloten, der mit Motorproblemen zu kämpfen hatte und damit nicht zurande gekommen ist.

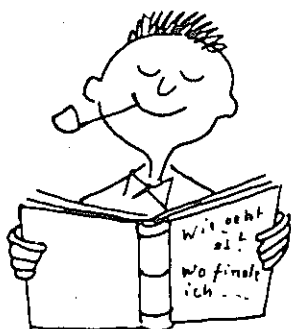
Heinrich Riegner dagegen hatte bereits auf heimischem Boden ausreichend trainiert, sodaß er seine Laser 200 erst zum Wettbewerbstermin in Betrieb nehmen konnte. Er flog mit dem Modell alle drei Durchgänge aus und konnte sich jeweils sehr verbessern. Besonders der letzte Durchgang verlief erfolgreich, jedoch nicht ohne Panne. Bei der letzten Flugfigur vor dem Rechtecklandeanflug blieb der Motor stehen, sodaß nurmehr eine sofort eingeleitete Landung möglich war.. - Ergebnis: zwei Punkte hinter dem Drittplazierten.

Abschließend nur kurz die Anmerkung, daß wir an den Grenzen und im Gastland keinerlei Probleme hatten.

Ergebnisse : Insgesamt wurden 6 Teilnehmer plaziert.

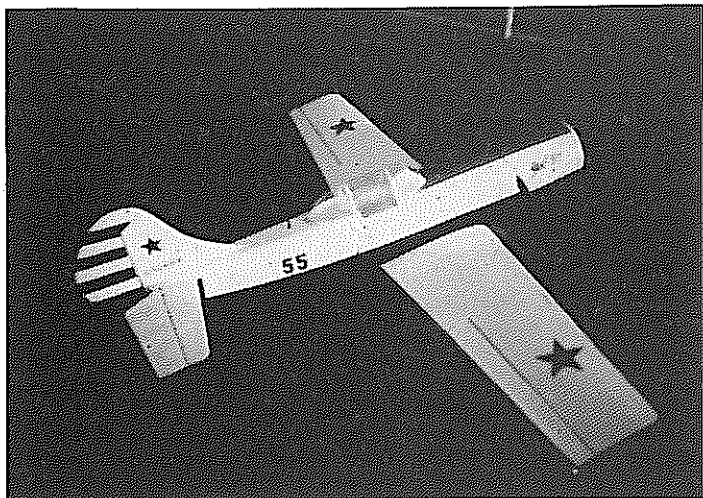
1. Stefan Gaudynski	PL	CSS-11	3463 Punkte
2. Peter Hartwig	DDR	UDET FLAMING	3429 Punkte
3. Wieslaw Szymkowski	PL	VOLKSPLANE	2918 Punkte
4. Heinrich Reigner	OE	LASER 200	2916 Punkte.





Im Schaufenster

Geleitet von Dr. Georg Breiner



NEU IN ÖSTERREICH AIRFLY - Modelle von Nöcker

Große Maschinen wie Do 28, CAP 20, CAP 21, Super Fly, Laser 200, YAK 50, Christen Eagle, Robin DR 400/180 R etc. gibt es nun auch bei uns.

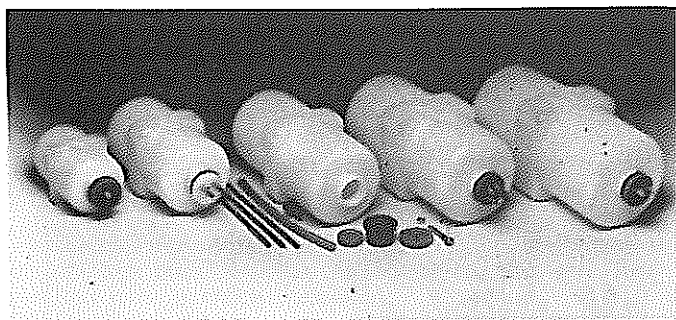
Gesehen bei Haas in Wien.

Ein kleines Beispiel im Bild:
Die YAK 50.

Digitales Meßgerät von SOAR

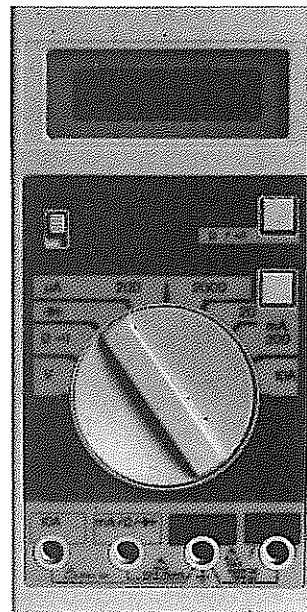
Netzunabhängig lassen sich mit diesem Gerät Spannungen bis 1000 V, Ströme bis 10 A und Widerstände bis 20 MOhm messen, außerdem ist ein Dioden-Test durchführbar sowie Durchgangsprüfung mit einem ein- und ausschaltbaren Summer möglich. Die Grundgenauigkeit liegt bei 0,35%. Die geschützten Eingänge verkräften transiente Spannungsspitzen bis zu 6 kV, ohne daß das Gerät Schaden nimmt, sofern sie nicht länger als 10 us dauern.

Gesehen bei GK-Modelle, Kirchert, Wien. →

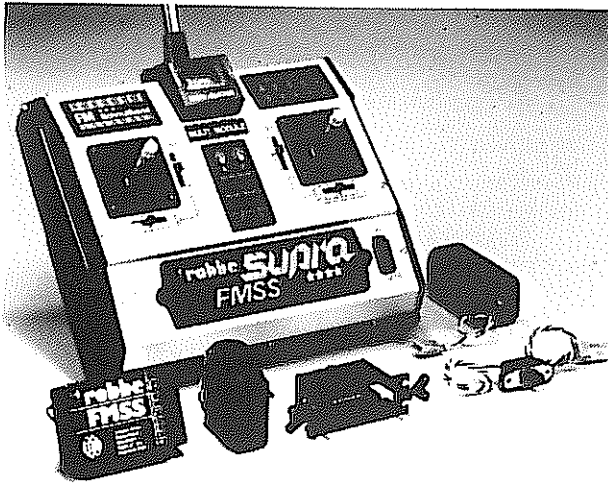


MULTIPLEX Spezial - Kraftstofftanks

Leichte und stabile Ausführung - ein Vierkantwulst dient als Verdrehsicherung.
Größen : 80, 150, 250, 350 und 450 cm³.



Supra FMSS von Robbe



GRAUPNER RC HUBSCHRAUBER

HELIMAX 60/80

ALLE ERSATZTEILE LAGERND
POSTVERSAND EXPRESS

FOTO HEINZ

A-6391 FIEBERBRUNN / TIROL

Tel.: 05354/63 61 oder 69 68

Anknüpfend an die Luna FM Serie wurde eine Mittelklasse-Anlage in Metallausführung konzipiert, die folgendes zu bieten hat :

- 4 - 8 Kanalsender in ansprechendem Metallgehäuse für den rauen Alltagsbetrieb
- 3 Optionsplätze für den NF-Ausbau für Terra Top NF-Modulen
- universelle Stromversorgung mit Trockenbatterien oder Schnelladeakkus bis 1,2 Ah, eingebaute Ladebuchse
- HF-Frequenzbandwechsel mit Supra HF-Modulen
- Servoreserve und freie Zuordnung der Steuerkanäle
- 8 Kanal FMSS Schmalbandempfänger

Die Grundausstattung der Supra FMSS beinhaltet 4 Proportionalkanäle und ist wahlweise auf 6 oder 8 Kanäle ausbaubar. Bei Verwendung des 4-Kanal NF-Prop-Moduls wird für den Ausbau auf 8 Kanäle nur ein Optionsplatz belegt, 2 weitere Optionsplätze stehen zur freien Verfügung.

Der Lehrer-Schülerbetrieb ist mit Supra-Terra Top - und Promars-Sendern untereinander möglich. Dazu ist das L/S Modul sowie das L/S Kabel erforderlich.

Technische Daten Sender:

Frequenzband 27, 30, 35, 40, 41 MHz

Modulationsart FM-Schmalband (10 kHz)

Betriebsspannung 9,6 V

Stromaufnahme ca. 160 mA

Kanalfunktionen 4 auf 8 ausbaufähig

Stromversorgung Trockenbatterien oder Akkus

Sonderfunktionen Servoreserve, 3 Optionsplätze für NF-Module, 1 Optionsplatz für Tachotimer und Sensor

Abmessungen: 230 x 190 x 60 mm

Gewicht: 820 g (ohne Stromquellen)

Lieferumfang :

1 Sender Supra FMSS mit HF-Modul und Quarz

1 Empfänger FMSS R 8 mit Quarz*

1 Servo RS 200

1 Servohalterung

1 Beutel Servozubehör

1 Schalterkabel mit Ladebuchse

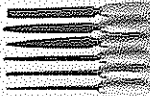
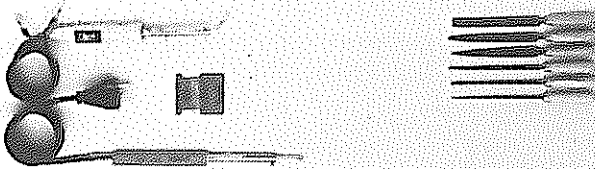
1 Servoverlängerungskabel

1 Senderbatteriebox

1 Empfängerbatteriebox

1 Anleitung und Garantiekarte

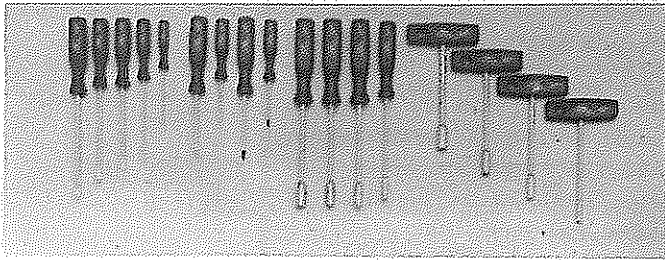
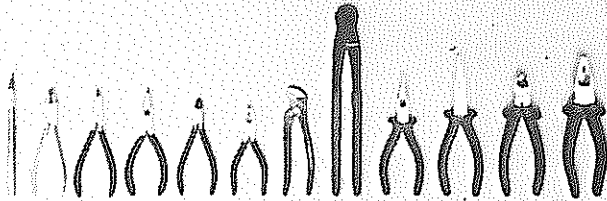




Robbe - Werkzeug

Ein großes Angebot an Werkzeugen, welche speziell für den Modellbauer gedacht sind, hat Robbe auf den Markt "geschmissen" :

Zangen verschiedenster Art, Feilen, LötKolben für 220 V und 12 V, Schraubenzieher und Steckschlüssel, Spezialscheren (gerade und gebogen) für Lexan, ABS etc. und, und



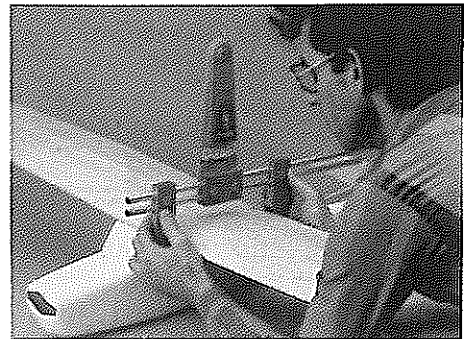
GRAUPNER - EDW - Waage

Die EDW-Waage ist universell verwendbar. Es können überprüft werden :

1. Einstellwinkel
 2. Senkrechte Lage des Seitenleitwerkes
 3. Kontrolle der V-Form
 4. Größe der Ruderausschläge
 5. Motorsturz
 6. Motor-Seitenzug
- Größtmöglich Rippentiefe ca. 450 mm

Inhalt Schnellbausatz

Bauanleitung mit Skizzen, Kreuzwasserwaage, gestanzte, bedruckte Brettchen aus Sperrholz, gefräste und gelochte Hartholzteile, Alu-Rohre, erforderliche Schrauben sowie Rändelmuttern.



LETZTE INFOS :

- Der neue Rödel Katalog ist da. Im Fachhandel erhältlich.
- Für die neue Oldtimer-Ecke ab 1985 im prop gibt es bereits jede Menge Informationen !

In eigener Sache

Liebe Vereinsvorstände !

Ich möchte mich bei den **10 Vereinen**, die mir ihre Aufkleber geschickt haben, **wirklich ganz herzlich bedanken**.


Wissen Sie eigentlich, daß wir in Österreich **190 Vereine** haben ?

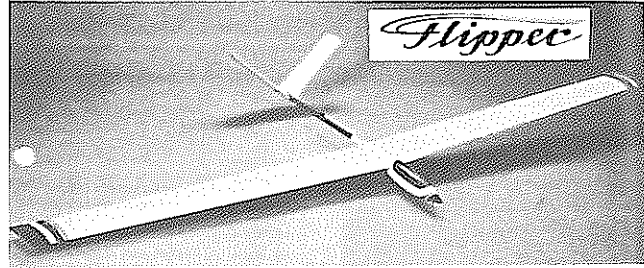
Herzlichst Euer etwas frustrierter

Dr. Georg Breiner

Etwas Neues !

Rohbaufertige Segelflugmodelle unter der Devise "Kampf der Balsa-Staublungel"! Die deutsche Firma CHK bringt rohbaufertige Anfänger-,Thermik- und F3B Segler. Arbeit ? Kabine anpassen und bügeln ! Gesehen bei Findeisen in Wien.

CHK  **MODELLE**



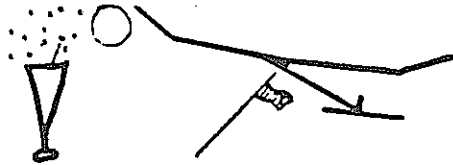
Hochleistungssegler für F3B-Wettbewerbe und Allroundeinsatz

HALLO FREIFLUGFREUNDE !

Freiflug-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer ladet alle Freiflieger für 30. Dezember 1984 zum **SILVESTERPOKALFLIEGEN** in den Klassen F1A und F1B nach Nußdorf bei Salzburg ein.

Die Nennungen müssen bis spätestens 09,45 Uhr im Gasthof LANG-WALLNER in Nußdorf abgegeben werden.

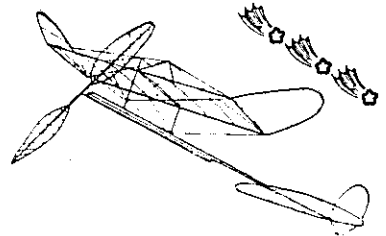
Nähere Details auch über Telefon 0662/418465.



ACHTUNG ! TERMIN VORANKÜNDIGUNG !

Am 9./10. März 1985 findet in Wien ein **SAALFLUGLEHRGANG** statt. Es werden sowohl die Modelle gebaut als auch praktische Flugübungen durchgeführt. Zum Abschluß des Lehrganges findet ein Wettbewerb statt.

Die offizielle Ausschreibung erfolgt im prop 1/2 - 1985. **VORANMELDUNGEN** ab sofort, da der Lehrgang mit 15 Teilnehmern begrenzt wird. An die Bundessektion !



Modellsport MOTOREN
FERNSTEUERUNGEN
MODELLE
webra

5.1 KLASSE F 3 A - MOTOR-KUNSTFLUGMODELLE

5.1.1 Begriffsbestimmung des Fernlenk-Motor-Kunstflugmodells:

Flugmodell, das durch Steuerflächen aerodynamisch in seinem Flugverhalten, seiner Richtung und Höhe von einem Piloten auf dem Boden mittels einer Funkfernsteuerung gesteuert wird, aber kein Hubschrauber ist.

5.1.2 Allgemeine Merkmale von ferngelenkten Motor-Kunstflugmodellen:

Höchster Flächeninhalt:	150 dm ²
Höchstes Gesamtgewicht	5 kg
Höchster Gesamthubraum des (der) Motors (Motoren) bei:	
a) Zweitaktmotor(en):	10 cm ³
b) Viertaktmotor(en):	20 cm ³
c) Elektromotoren:	Keine Beschränkung

Der (die) Motor(en) muß (müssen) mit wirksamen Schalldämpfer(n) ausgerüstet sein.

5.1.3 Anzahl der Helfer:

Jedem Piloten ist während des Fluges ein Helfer gestattet. Während des Anlassens des (der) Motors (Motoren) dürfen zwei Helfer anwesend sein.

5.1.4 Anzahl der Flüge:

Der Wettbewerbsteilnehmer hat das Recht auf vier offizielle Flüge.

5.1.5 **Begriffsbestimmung des Versuchs:**

Es gilt als Versuch, wenn der Pilot die Starterlaubnis erhalten hat.

Anmerkung:

Beginnt das Modell seinen Start nicht innerhalb der vorgesehenen 3 Minuten, muß der Wettbewerbsteilnehmer die Startstelle sofort für den nächsten Teilnehmer freimachen. Bleibt der Motor stehen, nachdem das Rollen begonnen hat, aber bevor sich das Modell in der Luft befindet, darf er innerhalb der vorgesehen 3 Minuten wieder angelassen werden.

5.1.6 **Anzahl der Versuche:**

Jeder Wettbewerbsteilnehmer ist zu einem Versuch für jeden Flug berechtigt.

Anmerkung:

Ein Versuch kann mit Genehmigung der Punktwertur nur dann wiederholt werden, wenn aus irgendeinem unvorhergesehenen Grund außerhalb des Einflusses des Wettbewerbsteilnehmers das Modell keinen Start ausführen kann (z.B. Störung der Fernsteuerfrequenz).

5.1.7 **Begriffsbestimmung des offiziellen Fluges:**

Es gilt als offizieller Flug, wenn ein Versuch gemacht wird, ganz gleich mit welchem Ergebnis. Der Pilot hat drei Minuten Zeit, um seinen Motor anzulassen und zehn Minuten Zeit, um seinen Flug durchzuführen. Die zehn Minuten beginnen, wenn der Wettbewerbsteilnehmer versucht, seinen Motor anzuwerfen.

Der Flug ist beendet, wenn die Räder den Boden berühren.

Sind zehn Minuten verstrichen, bevor die Räder den Boden berührt haben, und nachdem die letzte Flugfigur vollendet ist, wird der Wettbewerbsteilnehmer durch Abzug von zehn Punkten bestraft. Sie werden von der Bewertung jedes Punktwerters abgezogen.

Anmerkung:

- a) Ein Vorbeiflug ist vollzogen, wenn das Modell eine senkrechte Linie durch die Mitte der Punktwertreihe durchfliegt.
- b) Eine gerissene Rolle ist Autorotation in der Waagrechten; das Modell rollt sehr rasch mit einem großen positiven oder negativen Anstellwinkel. Rollt das Modell um seine Achse, so ist das keine gerissene Rolle.
- c) Wenn der Beginn des Trudeln nicht weich ist, oder das Trudeln selbst ruckweise und unsicher ist, so ist dies kein Grund zur Abwertung. Dies ist ein Zeichen, daß es sich um richtiges Trudeln handelt. Ein Spiralsturz zeichnet sich durch seine Weichheit aus und durch steigende Geschwindigkeit; beim Trudeln steigt die Geschwindigkeit nicht merklich an.

5.1.13 Alle Flugfiguren beginnen und enden in waagrechtem Geradeausflug. Die mittleren Flugfiguren beginnen und enden in gleicher Flugrichtung, während die Wendefiguren auf einem 180 Grad Gegenkurs zum Einflug enden. Falls nicht anders angegeben, erfolgen Ein- und Ausflug in gleicher Flughöhe.

In allen Flugfiguren mit mehr als einem Looping müssen diese den gleichen Durchmesser haben und an gleicher Stelle geflogen werden. Gleichermaßen müssen in allen Flugfiguren mit mehr als einer Rolle, diese die gleiche Rollgeschwindigkeit haben. Alle aufeinanderfolgenden Rollen müssen in der gleichen Höhe und Flugrichtung geflogen werden.

In allen Flugfiguren mit halben Rollen und Viertelrollen muß das Modell vor und nach den Rollen gleichmäßig kurz verharren, falls nicht anders angegeben.

Jede Abweichung von diesen Bestimmungen führt zu Punktabzug.

1. Avalanche:

Das Modell zieht hoch und fliegt einen halben Looping. Am höchsten Punkt macht es eine vollständige gerissene Rolle, fliegt normal und dann einen weiteren halben Looping in den waagrechten Flug. Siehe Anmerkung 5.1.7 b).

Punktabzüge: 1. Looping nicht rund.

2. Änderung der Flugrichtung während des Loopings.
3. Tragflügel während des Loopings nicht waagrecht.
4. Gerissene Rolle nicht um 360 Grad.
5. Rolle ist keine gerissene Rolle.

K 3

2. Halbe umgekehrte kubanische Acht:

Das Modell geht in einen Steigflug von 45 Grad, macht eine halbe Rolle und dann einen Innenlooping zurück in den waagrechten Flug.

Punktabzüge: 1. Modell befindet sich zu Beginn der halben Rolle nicht im Steigflug von 45 Grad.

2. Änderung der Flugrichtung während der Rolle.
3. Looping nicht rund.

K 1

3. Langsame Rolle:

Das Modell rollt langsam eine ganze Umdrehung in beliebiger Richtung.

Punktabzüge: 1. Änderung der Flugrichtung.

2. Änderung der Flughöhe.
3. Rollgeschwindigkeit nicht gleichbleibend.
4. Modell rollt nicht genau um 360 Grad.

K 3

4. Turn:

Das Modell zieht senkrecht aufwärts, macht einen 180 Grad Turn in beliebiger Richtung und geht wieder in den waagrechten Flug über.

Punktabzüge: 1. Modell vor und nach dem Turn nicht senkrecht.
2. Turn nicht genau um 180 Grad.

K 2

5. Quadratischer Looping mit vier halben Rollen:

Das Modell zieht hoch und fliegt einen vollständigen quadratischen Looping. Auf jedem der geraden Flugabschnitte macht es eine halbe Rolle.

Punktabzüge: 1. Looping nicht quadratisch.
2. Rolle nicht um 180 Grad.
3. Tragflügel während der Viertellooping nicht waagrecht.
4. Änderung der Flugrichtung während der Rollen und Looping
5. Gerade Flugabschnitte des Quadrates nicht gleich lang.

K 5

6. Immelmann:

Das Modell zieht hoch und macht einen halben Innenlooping und dann sofort eine halbe Rolle in den waagrechten Flug, in größerer Flughöhe als beim Einflug.

Punktabzüge: 1. Änderung der Flugrichtung während des halben Loopings und der halben Rolle.
2. Halbe Rolle wird nicht unmittelbar nach dem halben Looping geflogen.

K 1

7. Drei Außenlooping:

Das Modell wird gedrückt und fliegt drei aufeinanderfolgende Außenloopings. Alle Loopings müssen rund und deckungsgleich sein.

- Punktabzüge: 1. Loopings nicht rund.
2. Loopings nicht deckungsgleich.
3. Tragflügel während der Loopings nicht waagrecht.
4. Änderung der Flugrichtung während des Loopings.

K 3

8. Halbe Rolle mit halbem quadratischen Looping:

Das Modell macht eine halbe Rolle in den Rückenflug und dann einen halben quadratischen Looping in den waagrechten Flug, niedriger als beim Einflug.

- Punktabzüge: 1. Änderung der Flugrichtung während der halben Rolle oder des halben Loopings.
2. Halber Looping nicht quadratisch.

K 1

9. Zylinderhut:

Das Modell wird in einen senkrechten Steigflug gezogen, macht eine halbe Rolle, geht in den Rückenflug, der genau so lange ist wie der senkrechte Flugabschnitt, dann in den Sturzflug, macht eine halbe Rolle und fliegt im waagrechten Flug weiter.

- Punktabzüge: 1. Modell fliegt vor und nach der Rolle nicht senkrecht.
2. Rollen nicht genau um 180 Grad.
3. Modell fliegt im Rückenflug nicht geradeaus und waagrecht.

4. Senkrechte und waagrechte Abschnitte nicht ungefähr gleich lang.
5. Rollen nicht gleich lang.
6. Änderung der Flugrichtung während der Figur.

K 3

10. Turn mit je einer halben Rolle auf- und abwärts:

Das Modell geht in den senkrechten Steigflug, macht eine weitere halbe Rolle und einen Turn um 180 Grad (links oder rechts) macht eine weitere halbe Rolle und geht dann wieder in den waagrechten Flug über.

Punktabzüge: 1. Modell zu Beginn und am Ende der Rollen und des Turns nicht senkrecht.

2. Turn und halbe Rollen nicht genau um 180 Grad.

K 2

11. Vier-Punkt-Rolle:

Das Modell macht eine 360 Grad-Rolle und verharret jeweils nach 90 Grad; bei jedem Verharren sind die Tragflügel parallel oder senkrecht zum Horizont.

- Punktabzüge: 1. Viertelrollen nicht oder weniger als 90 Grad.
2. Modell verharret nicht nach der Viertelrolle.
 3. Rollgeschwindigkeit nicht gleichbleibend.
 4. Flughöhenänderungen.

K 4

12. Zylinderhut mit 1/4 Rollen:

Das Modell wird in einen senkrechten Steigflug gezogen, macht eine Viertelrolle links oder rechts, geht in den Rückenflug, verharret, dann in

den Sturzflug, macht eine zweite Viertelrolle und geht in den waag-
rechten Flug über.

- Punktabzüge: 1. Modell zu Beginn und am Ende der Viertelrolle nicht
senkrecht.
2. Viertelrollen nicht genau 90 Grad.
3. Modell fliegt im Rückenflug nicht geradeaus und waag-
recht.

K 2

13. Sechseckiger Looping:

Das Model zieht in einem 60 Grad Steigflug hoch, verharnt, wird um wei-
tere 60 Grad gezogen, verharnt, wird um weitere 60 Grad gezogen bis zum
Rückenflug, verharnt, wird um 60 Grad in den Sturzflug gebracht, ver-
harnt, wird um 60 Grad gezogen, verharnt und geht nach weiteren 60 Grad
in den waagrechten Flug über.

- Punktabzüge: 1. Seiten des Looping nicht gleich lang.
2. Auf- und abwärts gerichtete Flugabschnitte nicht in 60
Grad.
3. Tragflügel nicht waagrecht.
4. Oberster Flugabschnitt nicht waagrecht.
5. Änderungen der Flugrichtung.

K 4

14. Halbe Kubanische Acht:

Das Modell wird gezogen und beginnt einen Innenlooping. Bei 45 Grad
Flugbahnneigung im Rückenflug macht das Modell eine halbe Rolle und wird
in den waagrechten Flug gezogen.

- Punktabzüge: 1. Looping nicht rund.
2. Flugbahnneigung des Modells vor und nach der halben
Rolle nicht 45 Grad.

K 1

15. Quadratische liegende Acht:

Das Modell zieht hoch und fliegt einen quadratischen Looping: am tiefsten Punkt des dritten Flugabschnittes fliegt es einen vollständigen quadratischen Außenlooping hinter dem Innenlooping. Das Modell muß an jeder Ecke scharf wenden und die geraden Flugabschnitte müssen wenigstens 20 Meter lang sein.

- Punktabzüge:
1. Looping nicht quadratisch.
 2. Senkrecht abwärts gerichtete Flugabschnitte nicht deckungsgleich.
 3. Loopings nicht gleich groß.
 4. Änderungen durch Flugrichtung.
 5. Tragflügel nicht waagrecht.
 6. Loopings werden nicht in gleicher Höhe geflogen.
 7. Seiten der Quadrate nicht gleich lang.

K 5

16. Humpty Bump:

Das Modell zieht hoch zum senkrechten Steigflug, macht eine halbe Rolle, einen halben Außenlooping, verharrt und geht dann aus dem Sturzflug in den waagrechten Flug über.

- Punktabzüge:
1. Modell zu Beginn und am Ende der halben Rolle nicht in senkrechter Fluglage.
 2. Halbe Rolle nicht genau 180 Grad.
 3. Halber Looping nicht rund.

K 1

17. Doppelter Immelmann:

Das Modell zieht hoch in einen halben Innenlooping und eine halbe Rolle in die Normalfluglage. Es fliegt ungefähr eine Sekunde waagrecht geradeaus, dann einen halben Außenlooping und eine halbe Rolle zum waagrechten Flug.

- Punktabzüge: 1. Halber Looping nach links oder rechts versetzt.
2. Halbe Rollen werden nicht unmittelbar nach den halben Loopings geflogen.
3. Halbe Rollen nach links oder rechts versetzt.
4. Halbe Loopings nicht in gleicher Höhe.
5. Änderung der Flugrichtung.

K 2

18. Doppelter Humpty Bump:

Das Modell zieht hoch zum senkrechten Steigflug, macht eine halbe Rolle, einen halben Außenlooping, dann noch eine halbe Rolle und geht in den waagrechten Rückenflug über.

- Punktabzüge: 1. Modell zu Beginn und am Ende der halben Rollen nicht in senkrechter Fluglage.
2. Halbe Rollen nicht genau 180 Grad.
3. Halber Looping nicht rund.

K 2

19. Zwei Rollen in Gegenrichtung (aus dem Rückenflug):

Aus dem Rückenflug rollt das Modell um 360 Grad in entgegengesetzter Richtung.

- Punktabzüge: 1. Änderung in Flugrichtung oder Höhe.
2. Rollgeschwindigkeit in beiden Rollen nicht gleich.
3. Rollen nicht genau 360 Grad.
4. Zweite Rolle beginnt nicht unmittelbar nach der ersten Rolle.

K 4

20. Halber quadratischer Außenlooping:

Aus dem Rückenflug zieht das Modell hoch in eine senkrechte Fluglage, verharrt und geht mit einem Viertellooping in den waagrechten Flug über, in größerer Flughöhe als beim Einflug.

- Punktabzüge: 1. Tragflügel während des Viertelloopings nicht waagrecht.
2. Modell nach dem ersten Viertellooping nicht in senkrechter Fluglage.

K 1

21. Rückentrudeln, drei Umdrehungen:

Das Modell deutet eine Flugrichtung an, macht eine halbe Rolle in den Rückenflug, das Gas darf zurückgenommen werden und das Modell wird in einer Fluglage gehalten, bei der die Rumpfspitze nach oben zeigt bis es in den überzogenen Flugzustand gerät und zu trudeln beginnt. Das Modell macht in Autorotation drei vollständige Umdrehungen und setzt seinen Flug in gleicher Flugrichtung in geringerer Höhe fort. Es macht dann eine halbe Rolle in die Normalfluglage. Siehe Anmerkung 5.1.7 c).

- Punktabzüge: 1. Halbe Rollen nicht waagrecht.
2. Halbe Rollen nicht um 180 Grad.
3. Tragflügel beim Ein- und Ausflug nicht waagrecht.
4. Spiralsturz erhält die Wertung NULL.
5. Figur wird nicht in gleicher Flugrichtung beendet.
6. Keine drei Umdrehungen; weniger als zwei oder mehr als vier erhalten die Wertung NULL.

K 4



FÜR DEN HOBBYFLIEGER

TESTS UND TIPS

geleitet von Dr. Georg Breiner

« SAVANNA 35 » von Scorpio

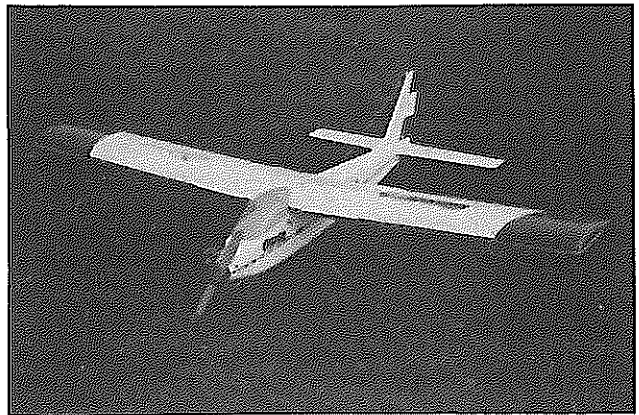
Aus unserem Nachbarland Italien kommt ein hübsches Motorflugzeug auf unserem heimischen Modellbaumarkt: die SAVANNA 35. Dieses Modell ist von der Grundkonzeption für den fortgeschrittenen Anfänger als erste Querrudermaschine gedacht, sie kann aber, wie sie später lesen können, aber noch mehr.

Zunächst einmal war ich über den mehr als reichhaltigen Baukasteninhalt erstaunt: ein praktisch fast fertiger Balsaholzrumpf, zwei fast fertige Flächenhälften (Rippenfläche Balsa beplankt!), fertiges Leitwerk aus Balsabrettchen, zusätzliche Balsa- und Sperrholzteile, sämtliches Zubehör (auch Räder und Tank) und ein sehr guter Bauplan mit entsprechender Bauanleitung.

Der Bau des "Gerätes" schaffte kein Problem. Eine kleine Änderung wurde aber gemacht. Es wurde die V-Form der Fläche um 1° verringert. Dies machte sich in den Flugleistungen erstaunlich bemerkbar. Darüber aber später.

Infolge des hohen Vorfertigungsgrades ist es möglich, die SAVANNA schon nach etwa 12 Stunden startklar vor den stolzen Modellbaueraugen stehen zu haben. Bestückt wurde die Maschine mit dem 8 cm³ Viertakter von Hirtenberg, dem V.T 49.

4 Webra-Super-Sport-Servos (Seite, Höhe, Querruder und Motordrossel) schluckte der verhältnismäßig geräumige Rumpf.



Gespannt waren wir alle auf den Erstflug. Da die SAVANNA mit der verringerten V-Form durch alle "Kunstflugfiguren" getrieben werden sollte, versuchte ich Speedy zu erreichen. Der Ärmste hatte sich aber bei seinen letzten stürmischen Eskapaden (beim eisigen Hangwind natürlich - wo denn sonst ?) erkältet. Also, Bordcomputer einschalten und abfragen. Hat ihn schon - Ossi, die Supermaus, wurde erkoren, und der Knabe düste mit der SAVANNA, daß es eine wahre Freude war.

Das Modell machte alle Kunstflugfiguren, und auch ein Messerflug (etwas "verhatscht") war eine kurze Strecke drinnen. Die Kraft des Viertakters reichte vollständig aus, um das Flugzeug zu "bewegen".

Fassen wir zusammen: die SAVANNA 35 von der bei uns noch relativ wenig bekannten Firma Scorpio (übrigens gibt es in Österreich

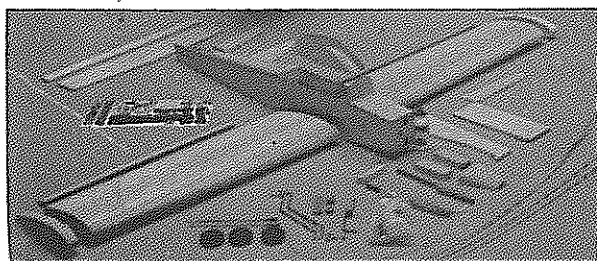
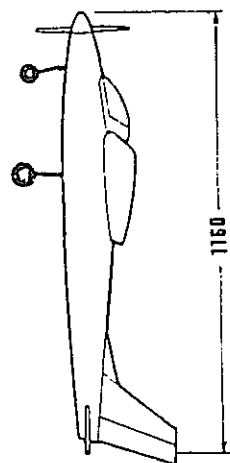
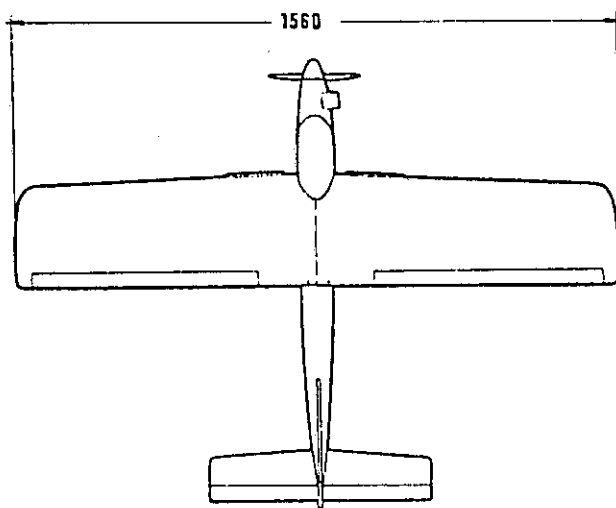
schon einen Generalvertreter, was bedeutet, daß die Scorpio-Produkte im Fachhandel erhältlich sind !) ist eine Motormaschine, welche in der Form, wie sie aus dem reich ausgestatteten Baukasten kommt, ein prima erster Querrudertrainer ist. Mit verringerter V-Form ist sie ein wahrer Kunstflugtrainer und in Verbindung mit dem Viertakter (8-10 cm³) auch ein sehr umweltfreundliches, leises Modell.

Zum Schluß muß ich noch sagen, daß es ein Riesenspaß war, und noch etwas robust ist der Vogel auch ! Ossi übergab die Knüppel einem Novizen und ließ ihn fliegen. Und es begab sich, daß ein hübsches Mägdelein die Piste querte und Ossi vor lauter Schauen fast auf die Nase fiel.

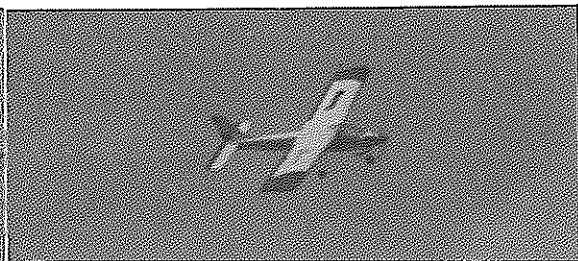
Dann passierte es, auch der Novize bekam mit, was sich da am Pistenrande abspielte und schaute nach. In der Zwischenzeit senkte sich des Flugzeuges Schnauze, Ossi griff etwas zu spät ein, und es erfolgte eine fast gekonnte "Bumslandung". Ergebnis: eine leicht angeknackste Fläche und eine beschädigte Kabinenhaube. Sonst nichts ! Das war's !

TECHNISCHE DATEN

Spannweite	1560 mm
Länge	1160 mm
Gesamtfläche	48,88 dm ²
Gesamtgewicht	2700 g
Flächenbelastung	45-57 g/dm ²
Motor	8 cm ³ Viertaktmotor
Fernlenkanlage	Seite, Höhe, Quer, Motordrossel.



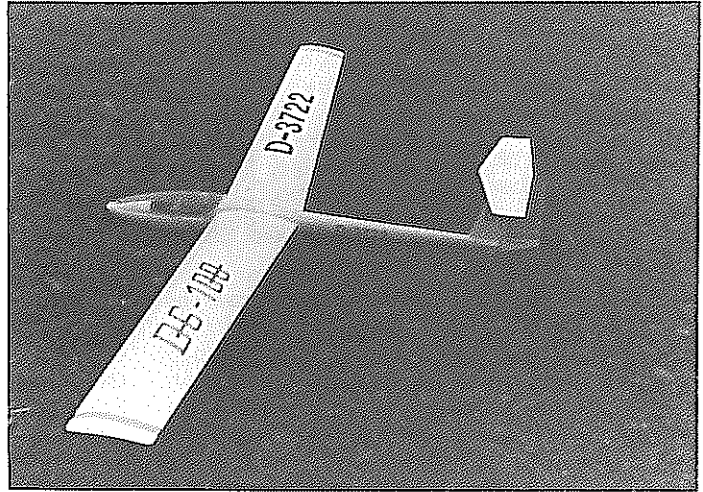
Der Inhalt des Baukastens



Die Savanna 35 im Flug

DG-100

ein 'Orchideelein' von Graupner



Wenn man das Segelflugzeugangebot der Modellbauindustrie durchkämmt, dann bleiben in letzter Zeit auch viele kleine Superorchideen mit Spannweiten zwischen 2 und 3 m hängen. Eine dieser "Superorchideelein" stammt aus dem Hause Johannes Graupner und ist der Nachbau der DG-100, eines hochleistungsflugzeuges der Standard-Klasse.

Bereits ein wenig erfahrener RC-Flieger kann diese Maschine bauen und pilotieren, ohne bei einer gepflegten Bumslandung gleich die Registrierkasse klingeln zu hören.

Na - dann werden wir einmal die DG-100 vor den Vorhang bitten ! Womit wartet der Baukasten auf ? Der Rumpf ist ja bereits -zigfach bewährte Perfektrumpf, der bereits mit Halterungen für die Tragflügel-Befestigungsstifte versehen ist. Alle erforderlichen Ausfräsungen und Bohrungen sind übrigens auch schon angebracht! Dies bedeutet Zeitersparnis und genaue Passung aller Bauteile. Die Kabinenhaube ist auch schon ausgeschnitten und erspart was so manch leidgeprüfter Bauer bei anderen Projekten feststellen konnte, eine komplizierte Anpassung an den Rumpf. Die Tragflächenhälften /Styro beplankt) sind bis auf die Randbögen und die Nasenleisten fertig und sogar die Messingröhrchen für die vorhin erwähnten Befestigungsstifte sind eingeklebt. Seiten- und Höhenleitwerk, beide aus Vollbalsa, sind ausgeschnitten und fast profilgerecht verschliffen. Ein im Kasten enthaltener Zubehörsatz mit Steuergestängen, Hochstarthaken, ABS-Boxen für die Ruder-

maschinen (auf Graupner-Servos zugeschnitten - es passen auch Fremdprodukte hinein), ABS-Pilot und Instrumentenpilz, Kleinteile und Abziehbilder stellt alles bereit, was der Modellbauer zum Rohbau des Modells benötigt. Der Schnellbauplan, in einzelne Baustufen gegliedert, ist der sogenannte Tupfen auf dem I.

Beim Bau des Seglers traten absolut keine Probleme auf und es gibt auch nichts zu kritisieren. Die DG-100 steht bereits nach kurzer Zeit rohbaufertig auf der Werkbank. Zum Finish ein paar Worte: die Maschine wurde dem Baukastenfoto entsprechend "schön" gemacht, das heißt, daß die Flächen und das Leitwerk weiß gebügelt und der Rumpf mit ein paar Farbtupfern versehen wurden.

Die Flugeigenschaften der DG-100 sind mehr als gutmütig zu bezeichnen. Bedingt durch das Hohlprofil, hat der Vogel sehr gute Gleit- und Segel Eigenschaften.

Einen Thermiktest konnte ich im November leider keinen durchführen, dies steht im Terminkalender vom nächsten Jahr.

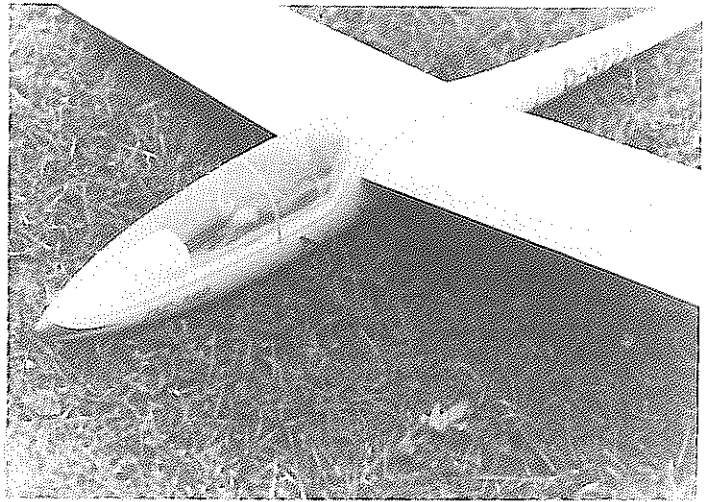
Sollte die Maschine zum Hangsegeln eingesetzt werden, empfiehlt sich die Zugabe von Blei, damit sie etwas schwerer wird (vor allem bei stärkerem Wind).

Ansonsten geht es mit Gummiseil oder mit einem, ebenfalls bei Graupner erhältlichen, Motoraufsatz (bereits mit einem 1,5 cm³ Verbrennungsmotor lassen sich hervorragende Ausgangshöhen erzielen).

Zusammenfassend kann man bemerken, daß die DG-100 von Graupner eine bildhübsche kleine Superorchidee ist, die, bedingt durch den enorm hohen Vorfertigungsgrad und der Qualität der Bauteile, sehr rasch zu bauen ist. Sie ist ein gutmütiges Vögelchen, welches auch mal Fehler, eine entsprechende Höhe vorausgesetzt, verzeihen kann. Die DG-100 ist also ein Segelflugzeug, welches schnell zu bauen, "brav" zu fliegen und leicht zu verstauen ist und überdies noch super aussieht.

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite:	2250 mm
Länge:	1040 mm
Gesamtflächeninhalt:	44,3 dm ²
Fluggewicht:	ca. 1600 g
Fernsteuerung:	Seite, Höhe



Schön schnittig die DC-100. nicht wahr ?

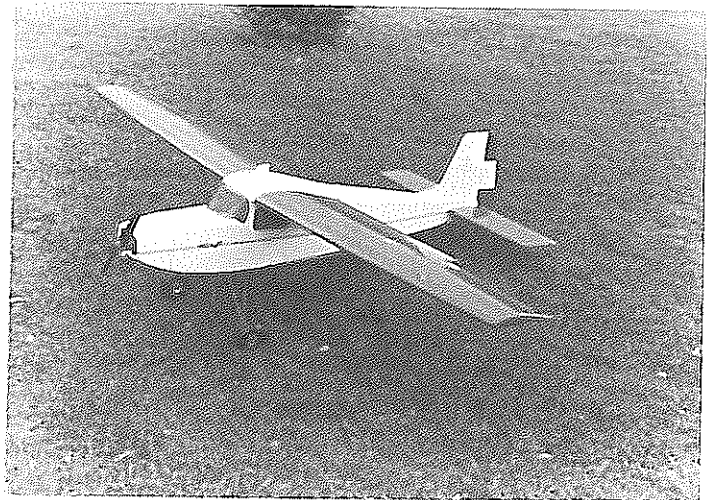
.....

« PLANE - LIFTER »

von Airfly-Modelle

Arbeitspferde, die Segelflugzeuge in die Höhe ziehen, die Bonbons abwerfen, die Banner schleppen, die Foto- und Filmkameras an Bord haben, die Fallschirmspringer absetzen und die auch als Schulflugzeuge Verwendung finden, gibt es schon eine Menge. Ich möchte Euch, liebe Fliegerkollegen, einen solchen "Gaul" von der bei uns noch relativ wenig bekannten deutschen Firma Nöker (Airfly-Modelle) vorstellen.

Der Bausatz läßt bereits entsprechende Dimensionen vermuten und besteht aus einem wunderschönen Polyesterrumpf, den zwei fertigen Tragflächen (Nasenleisten bereits angeleimt und verschliffen - Kabel für die Servos eingelegt), beplankte und ausgeschnittene Styrobrettchen für Seiten- und Höhenleitwerk und eine Bau- bzw. Montageskizze. Das ist eigentlich alles. Nun, Kleinteile hat eigentlich ein jeder Modellbauer; Fahrwerk ist



keines dabei, die Montageskizze zeigt die Möglichkeit auf, ein Stahldrahtfahrwerk zu bauen. Es gibt aber heute auf dem Markt so viele GFK- und Alu-Fahrwerke, daß man bestimmt auch etwas davon für den PLANE-

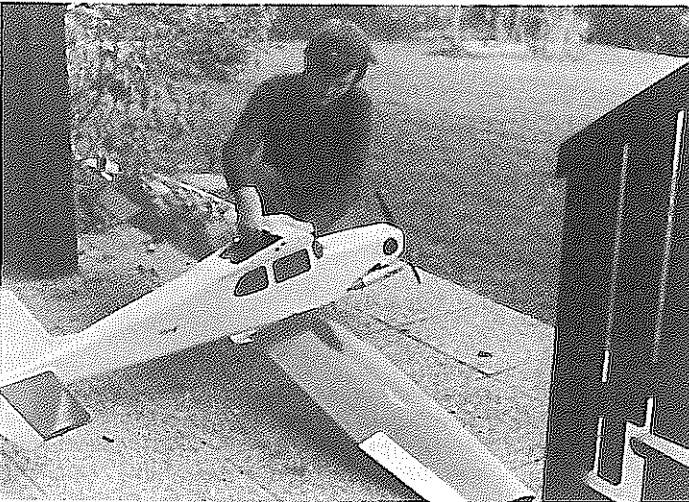
LIFTER finden wird.

Nun zum Bau. Was gibt es noch zu tun ? Die Flächen sind ja fast fertig (übrigens auch die Wurzelrippen und die Tragflächenbefestigungsstifte sind bereits eingearbeitet!), es müssen nurmehr die Querruder ausgeschnitten werden, und mit einer feinen Säge ist dies bald geschehen. Der Rumpf muß innen mit Spanten verstärkt und abgestützt werden. Dies muß jeder Bauer selbst aufgrund seiner Erfahrung machen. Im Testmodell wurde eine Schleppkupplung eingebaut, und auch hier müssen zusätzliche Verstärkungen (Sperrholz) im Rumpf eingearbeitet werden.

Der Rumpf ist ungeheuer geräumig und schluckt jede Menge an Einbauten. Zum Höhen- und Seitenleitwerk möchte ich sagen, daß es sinnvoll ist, die Ruder aus Vollbalsa zu verschleifen, um eine entsprechend aerodynamische Form zu bekommen.

Ein 15 cm³ Webra Zweitaktmotor mit Resilient-Auspuff verschwand fast zur Gänze unter der voluminösen Motorhaube. 5 Servos (Höhe, Seite, Querruder, Motordrossel und Schleppkupplung) machten es sich im Rumpf bequem. Selbstverständlich ist es wichtig, daß man bei derartigen Fluggeräten keine "Billigsdorfer-Servos" verwendet, und auch ein zweiter Akku in Verbindung mit einer Akkuweiche ist mehr als sinnvoll.

Nach ca. 25 Baustunden (Finish eingerechnet) stand der PLANE-LIFTER schön weiß gespritzt vor des Testers kritischen Augen.



Die Mühle wurde schon im Hause startklar gemacht und im Auto mit einiger Mühe verstaut. Also ein Kleinwagen ist nicht geeignet, um diese Maschine zu transportieren !

Beruhigen Sie sich, verehrte Kollegen, es kommt nun bestimmt keine Werbung für Lastwagen oder ähnlichen Transportbehältern.

Freunde, es gelang ! Der Vogel stand auf der Rollbahn, Rudercheck, alles ok - und volle Pulle rein. Nach zirka 12 m hob er ab und wurde langsam auf Sicherheitshöhe gebracht. Nach dem üblichen Testprogramm kann gesagt werden, daß der PLANE-LIFTER äußerst gutmütig und sehr eigenstabil ist. Er kann fast als "Riesen-Querruder-Trainer" angesprochen werden. Landung - ein wenig mit Gas hereingeschleppt, und er rollte aus, und was sahen des Fliegers noch vor Freude getrübe Augen ? Die Flächen hingen trotz der Streben etwas herab ! Mensch, Gummi gerissen ! Das nächste Mal nehmen wir eine Stahlfeder. Himmel, wenn das in der Luft passiert wäre ! Auch ein Tester muß einmal Glück haben. Glaubt Ihr vielleicht, daß ich noch nichts "hineingesteckt" habe ?

Fazit : ein Motorflugzeug, welches dem geübten Modellbauer vorbehalten ist.

Die Qualität der Bauteile ist sehr gut, und darüber gibt es eigentlich keine negative Kritik.

Die Flugeigenschaften sind mehr als "brav", sodaß die Maschine auch als Querrudertrainer für den fortgeschrittenen Anfänger Verwendung finden kann, ansonsten gehört sie ja zur Gruppe der "Arbeitspferde", das heißt, sie ist universell einsetzbar.

TECHNISCHE DATEN :

Spannweite:	2250 mm
Fluggewicht:	ca. 5300 g
Motor:	zweitakt 15 cm ³

Fernsteuerung: Höhe, Seite, Motordrossel, Quer, Schleppkupplung oder Sonderfunktionen.

Ein Bericht von
Hermann Sidler,

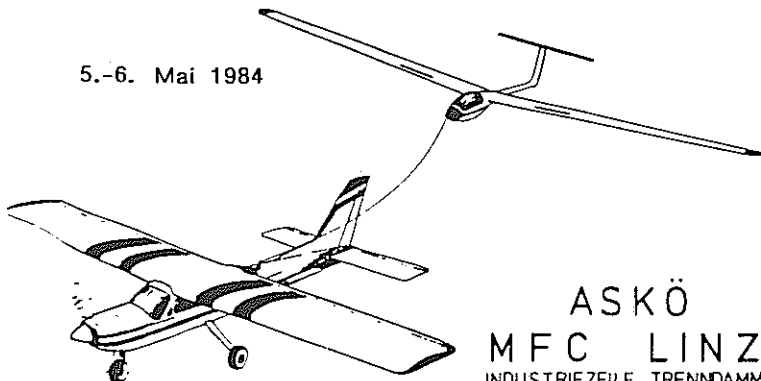
17.- NIBELUNGENPOKAL Flugzeugschleppwettbewerb

Der Bewerb wurde auf dem Gelände des ASKÖ-MFC Linz als F-Schlepp-Wettbewerb durchgeführt.

Der F-Schlepp erfreut sich steigender Beliebtheit, und es wurde schon von mehreren Seiten der Wunsch geäußert, F-Schleppwettbewerbe nach MSO-Regeln durchzuführen, also hier eine offizielle Klasse einzurichten.

Aus diesem Grunde fanden Anfang dieses Jahres Gespräche zwischen Vertretern

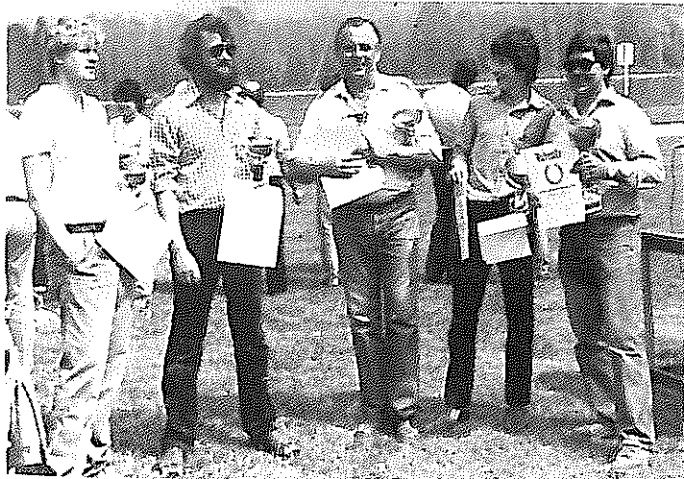
5.-6. Mai 1984



ASKÖ
MFC LINZ
INDUSTRIEZEILE TRENDAMM
NAHE SCHIFFSWERFT



↑ Kaum als Modell zu erkennen - die PILATUS des Siegerpaares Beer-Beer, BRD. Spwte. 4,70 m
Die Sieger von links: 2.Pertlwieser-Kammerhuber, 3.Kreyci und Berer-Berer, 1.Platz ↓



von Vereinen aus Oberösterreich, Salzburg und Kärnten statt, bei denen gemeinsam ein einheitliches Programm für diesen Wettbewerb erarbeitet wurde. Es ist daran gedacht, den Bewerb in verschiedenen Bundesländern als Österreich-Cup durchzuführen.

Leider nahmen an der Veranstaltung nur 9 Gespanne teil, was jedoch den dargebotenen Leistungen keinen Abbruch getan hat. Diese relativ geringe Teilnehmerzahl lag weniger am mangelnden Interesse, als vielmehr am zu großen Trainingseifer der Bewerber. Die Tatsache, daß allein beim MFC Linz in den dem Bewerb vorangegangenen 2 Wochen 4 Schleppmaschinen und 3 Segelflugzeuge zu Schrott geflogen wurden, beweist die Begeisterung für die Abhaltung von derartigen Wettbewerben. Auf Grund der zahlreichen Ausfälle (ursprünglich lagen von 18 Gespannen definitive Zusagen für die Teilnahme vor), einigte man sich, den Bewerb in 5 Durchgängen mit 2 Streichresultaten zu fliegen.

An beiden Tagen herrschten ausgezeichnete äußere Bedingungen, und die in der Jury anwesenden Herrn, BSL Krill und ONF Grillmeier, zeigten sich beeindruckt von den sportlichen Leistungen der Teilnehmer sowie von den organisatori-

schen Leistungen des ASKÖ-MFC Linz, der ja bekanntlich bestrebt ist, im nächsten Jahr die Staatsmeisterschaft in der Klasse RC IV durchzuführen.

Den Sieg beim Schleppwettbewerb holte sich das bundesdeutsche Paar Berner - Berner mit 4608 Punkten vor dem Linzer Gespann Kammerhuber - Pertlwieser, 4189 Punkte und den Münchnern Buchbinder - Kreyci. Auf Platz 4 folgten die Linzer Pointner - Hillinger mit 3804 und den Kärntnern Fleischhacker - Jannings, die mit 3733 Punkten den 5. Rang belegten. Die Oberösterreicher Kolm - Maurer und Freynhofer - belegten mit 3731 bzw. 3662 Punkten den 6. bzw. 7. Platz. Die Kärntner Paare Fritz - Meschuh

und Salloker - Winkler erzielten mit 3277 bzw. 2933 die Ränge 8 und 9.

Alles in allem ein gut gelungener Demonstrationswettbewerb für den Schleppflug.

In den Pausen zwischen den Durchgängen führte der Linzer Helmut Rudolf sein Hydromodell vor und begeisterte mit seinen Flügen die Zuschauer.

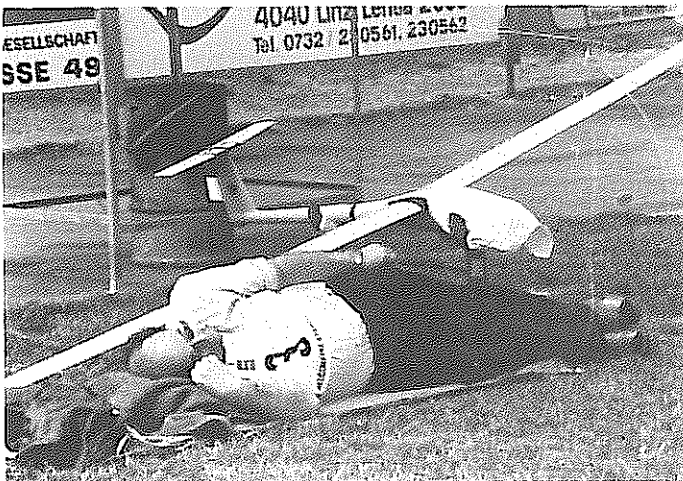
Bei dieser Gelegenheit wurde auch aus gegebenem Anlaß ein Rettungseinsatz der Linzer bei einer Landung eines Seglers in der Donau vorgeführt.

Da der Linzer Modellflugplatz nahe an der Donau liegt, kommt es ab und zu vor, daß ein Modell nicht auf der Piste, sondern in der Donau landet. Ein vereinseigenes Motorboot steht jederzeit zur "Rettung" dieser Modelle bereit.



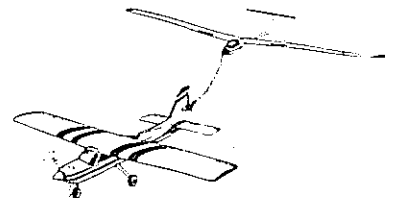
Bundessektionsleiter Dir. Edwin Krill nahm die Siegerehrung des 17. NIBELUNGENPOKAL - WETTBEWERBES vor und zeigte sich, genau so wie ONF-Delegierter Robert Grillmeier, im Bild rechts, sehr beeindruckt von den Schleppflügen und den Leistungen der Konkurrenten..

Ganz links im Bild, der Obmann des ASKÖ-MFC Linz, K.H. Pointner und Wettbewerbsleiter Eberhard Dürschmid, 3. von links.



Nach getaner Arbeit ist gut ruh'n.

Wettbewerbsteilnehmer Ernard Maurer versucht im Schatten seines Modells ein kleines Nickerchen.





Das Anrollen zum Start

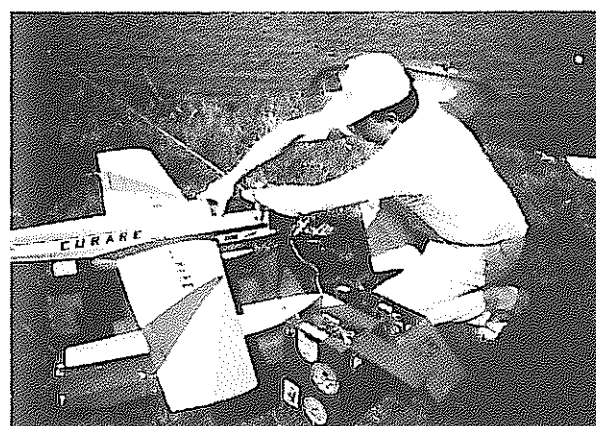
... und kurz vor dem Start



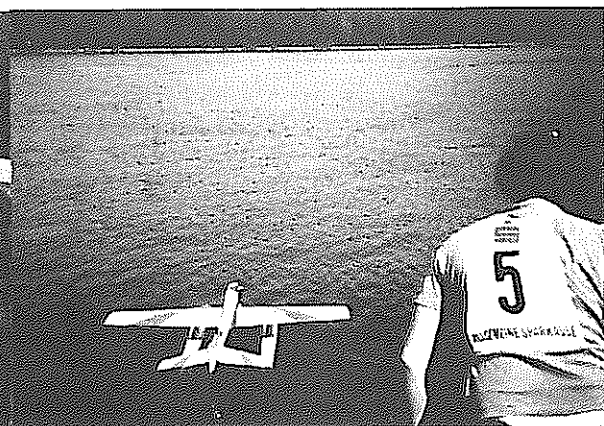
In der Donau gelandet. Fertigmachen zum Bergen



..... geborgen !



Helmut Rudolf startet den Motor seiner Curare mit Schwimmern



Ein vorbildlicher Start in der Donau mit der HydroCurare

2. BEWERB DER HANGFLUGTOURNEE 1984 in Abtenau am 6. Mai 1984

Peter Tollerian, Salzburg

Nach dem witterungsmäßig nicht sehr verheißungsvollen Auftakt der Hangflugtournee 1984 in Mauterndorf, stand die zweite Veranstaltung unter wesentlich besseren Voraussetzungen.

Strahlend schöner Sonnenschein und - für Abtenau eine Novität - der Wind kommt aus der richtigen Richtung.

Sehr gut das Nennungsergebnis, nicht weniger als 62 Piloten, darunter 11 Jugendliche, stellten sich dem Wettbewerbsgeschehen.

Vor Beginn der Veranstaltung wurde eifrig herumgeschnüffelt, für viele war es der erste Bewerb in diesem Jahr, natürlich viele Neubauten, die lebhafteste Diskussionen auslösten.

Das bewährte Organisationsteam aus Abtenau ließ auch die Veranstaltung so richtig angehen. Pünktlich wurden die Formalitäten der Nennung und die Pilotenbesprechung abgeführt. Der 1. Durchgang konnte pünktlich um 13 Uhr beginnen.

Bereits jetzt zeigte sich, daß die "alten Tourneeflieger" über den Winter von ihrem Können nichts eingebüßt haben. Die legten so richtig los. Klaus Dieter Hosp, Norbert Schwab, der junge Rüdiger Erlbacher fallen im ersten Durchgang besonders auf. Nicht zu vergessen die ganz jungen Martin Dygruber, der Sieger von Abtenau, Dietmar Tollerian (308 und 302 Punkte), beachtliche Ergebnisse.

Spannend wurde es im 2. Durchgang. Auch hier waren an den vorderen Plätzen wieder weitgehend die "alten Gesichter" zu finden, doch mischte sich z.B. Dinco Bilic nach vorne, um die weiteren Plätze wurde hart gerungen.

Auch etliche "kleine Tragödien" spielten sich ab. Martin Dygruber verhaut seinen Flug ganz, Dietmar Tollerian legt einen Musterflug hin (325 Punkte wären es gewesen). Leider löst sich bei der Landung eine Höhenleitwerkshälfte von den Stahldrähten, die Punkterichte kennen kein Erbarmen, der Flug wird nur nach Zeit gewertet. Für den Jungen eine bittere Enttäuschung (302 und 325, das wäre der 3. Platz gewesen). Dafür macht es in diesem Durchgang Karl Wagner besser, ebenfalls ein Jugendlicher. 308 Punkte reichen schließlich für Rang 8. Nach den vielen Pechsträhnen ein schöner Erfolg.

In beachtlich kurzer Zeit ist auch der 3. Durchgang über die Bühne gegangen.

Eine kritische Anmerkung sei jedoch hier an dieser Stelle gestattet. Die Drängelei mancher Piloten vor dem Landekreis nahm hier besonders im 3. Durchgang beängstigende Formen an. Etliche ließen sich auch durch die Ermahnungen des Wettbewerbsleiter nicht davon abhalten.

Eine gute und solide Veranstaltung soll man nicht durch solche Unnötigkeiten gefährden. Ein dringender Appell an alle Piloten und ihre Disziplin.

Eine nette Preisverteilung im Beisein von LSL Hans Niederwimmer und LSV-Modellflugobmann, Ing. Ernst Reitterer beschloß die Veranstaltung.

Die Ergebnisse - 61 Wettbewerber wurden gewertet.

1. Eisl Gerhard	MFC Bergfalke	325	259	314	639 Punkte
2. Hosp Klaus Dieter	LSV Salzburg	297	319	315	634 "
3. Bilic Dinko	detto	305	175	322	627 "
4. Höll Georg	LSV Abtenau	305	230	305	610 "
5. Ennikl Josef	LSV Salzburg	216	273	324	597 "

Mannschaftswertung: - 12 Mannschaften wurden gewertet.

1. LSV Salzburg I, 1858, 2. MFC Bergfalke I, 1702, 3. LSV Abtenau I 1663 Punkte

Jugendwertung - 12 gewertete Jugendliche

1. Wagner Karl	LSV Salzburg	563 Punkte
2. Maresch Werner	MFC Bergfalke	544 "
3. Spannberger Michael	LSV Abtenau	508 "
4. Dygruber Martin	detto	480 "
5. Tollerian Dietmar	LSV Salzburg	470 "





3. PONGAUER F-SCHLEPP - WETTBEWERB

Bericht von M. Rottensteiner

Am 26./27. Mai 1984 wurde am Flugplatz der MFG St. Johann in Pongau der 3. PONGAUER F-SCHLEPP - WETTBEWERB ausgetragen. Zum 2. Mal wurde das von den Vereinen KFC-Klagenfurt, ASKÖ-MFC Linz und der MFG St. Johann/Pg. gemeinsam ausgearbeitete Programm (siehe prop 3/4-84) geflogen.

Am Freitag kamen schon viele Gäste ange-reist, und es herrschte reger Flugbetrieb, um die Platzverhältnisse (Graspiste 90 x 3030 m) kennenzulernen. Das Training wurde jedoch immer wieder wegen starken Regens unterbrochen. Der Eifer der Piloten konnte dadurch jedoch nicht getrübt werden, jedoch mußte man für die beiden Wettbe-
-werbstage das schlimmst befürchten. Aber dennoch meinte es Petrus gut mit uns, und so konnte am Samstag um 9,30 Uhr der erste Durchgang bei herrlichem Wetter begonnen werden. 17 Gespanne waren am Start (diesmal auch die Salzburger) davon 9 aus Deutschland und 8 aus Öster-reich (!). Die Wertung erfolgte durch fünf Punktrichter, wobei die höchste und niedrigste Wertung gestrichen wurde. Geflogen wurden 3 Durchgänge.

Am Samstag konnte der 1. und 2. Durchgang erfolgen, wobei sich schon klar die Spitzengruppe herauskristallisierte. Man sah, es wird ein Endkampf zwischen dem Gespann Beerer-Beerer (D) und eines unserer heimischen Gespanne.

Am Abend traf man sich gemeinsam in einem Lokal, wo Dias und Filme vorgeführt wurden. Hier wäre besonders der Film eines Münchner Kollegen zu erwähnen, der für den F-Schlepp interessierten RC-Piloten wirklich nichts offen ließ. Nach heißen Fachgesprächen wurde der Abend zu guter Stunde beendet.

Sonntag um 10 Uhr begann der 3. Durchgang. Man wartete gespannt, wer es wohl schaffen wird, da die 3 Erstplatzierten vom Vortag auf knapp 100 Punkte beisammen lagen. Kurz nach Mittag stand der Sieger fest: Es war wie 1982 und 1983 das Vater-Sohn-Gespann Georg und Stefan Beerer aus der BRD.

Am Nachmittag wurde anlässlich des 10-jährigen Bestehens der MFG St. Johann/Pg. ein Schaufliegen durchgeführt, wobei die Flugeinlagen des RC/HC-Staatsmeisters, Josef Brennsteiner, besonders zu erwähnen wären. Um 15 Uhr wurde die Siegerehrung abgehalten

und die Sachpreise (Wochenendaufenthalt, 1 Paar Atomic-Ski, Modellbauartikel etc.) unter allen Teilnehmern verlost.

Die Ergebnisse: 1. Beerer-Berer D 2805, 2. Hartl-Schaffrath, LSV St. Johann 2735, 3. Glück-Winter 2721, Fleischhacker-Jamnig KFC Klgt. 2721, 5. Kammerhuber-Pertlwieser MFC Linz 2684, 6. Fleissner-Krautmayr D 2641, 7. Sallocker-Winkler KFC Klgt. 2628 und weitere bis Start Nr. 15.



Der Wettbewerb vom Siegermodell aus gesehen.



Die Piloten der fünf erstplatzierten Gespanne

5. PONGAUER ALPENCUP FÜR MODELLHUBSCHRAUBER des LSV St. Johann/Pg.

Bei strahlend schönem, fast windstillem Wetter, wurde zum 5. Mal der Pongauer Alpencup für Modellhubschrauber gestartet. Das Ziel des Veranstalters war es, ein Programm zu erstellen, daß auch den Anfängern die Möglichkeit gibt, an einem Wettbewerb teilzunehmen. Dieses "leichte" Programm teilt jedoch nicht ganz die Vorstellung des neuen Hubschrauber-Fachreferenten, der der Meinung ist, daß ein schwierigeres Programm näher an den internationalen Standard heranreichen würde. Die MFG St. Johann ist jedoch der Meinung, daß es bei der geringen Anzahl von Hubipiloten nicht nur Spitzenköpfe gibt, sondern auch den weniger perfekten die Freude an Wettbewerben nicht genommen werden soll. Das leichte Programm sollte auch brieftaschenfreundlich sein, denn ein Bruch so eines Hubis bei den schwierigen Figuren ist nicht immer billig. Es wurde also ein etwas leichteres Staatsmeisterschaftsprogramm geflogen, wobei am 2. Tag das immer hektisch ablaufende Speedprogramm an der Reihe war.

Am Samstag wurde dann mit 22 Teilnehmern aus Österreich und dem benachbarten Ausland der Wettbewerb gestartet. Geflogen wurden die Figuren in der Reihenfolge, wie sie vorher von den Piloten festgelegt wurden. Liegendes M - Schwanzkreis - liegende Acht - Landeanflug mit Landung.

Nach dem ersten Wertungstag lag der spätere Sieger, Josef Brennsteiner, bereits klar in Führung. An diesem Wertungstag hat sich gezeigt, daß als besondere Hilfe für exaktes Fliegen der von fast allen Piloten eingebaute Kreisel zur Stabilisierung des Heckrotors anzusehen ist. Durch diesen Kreisel können die Figuren viel exakter geflogen werden.

Der erste Tag wurde mit einer gemütlichen Abendunterhaltung und einer Filmvorführung vom letzten Wettbewerb des Vorjahres abgeschlossen.

Am 2. Tag wurde dann das Geschwindigkeitsfliegen über 4 Wendemarken durchgeführt.; dabei haben sich die neuen Modelle als sehr wendig erwiesen..

Als besonders erfreulich wurde vom Veranstalter die Tatsache gefunden, daß das geflogene Programm von keinem der



Hubschrauber Eigenkonstruktion und der Zweitplatzierte beim Trimmflug.



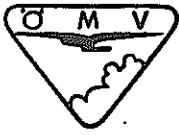
Ruhepause

Piloten kritisiert wurde. An einer jedoch noch optimaleren Bewertungsanpassung des Speed an das Pflichtprogramm wird weitergearbeitet.

Bei der im würdigen Rahmen durchgeführten Siegerehrung wurden wieder wertvolle Sachpreise verlost.

Mit der Bitte, uns am 4./5. Mai 1985 wieder zu besuchen, verabschiedete sich Organisationsleiter Pliseies und der LSV St. Johann von den anwesenden Piloten und zahlreichen Zuschauern.





9. Tiroler-Pokalfliegen

1984

F-3-B

In der letzten Maiwoche wurde auf dem ÖMV-Modellflugplatz Brandstätte in Weer/Tirol, das 9. TIROLER POKAL-FLIEGEN ausgetragen. 35 Teilnehmer waren gemeldet und 30 davon flogen den Wettbewerb bis zum bitteren Ende durch.

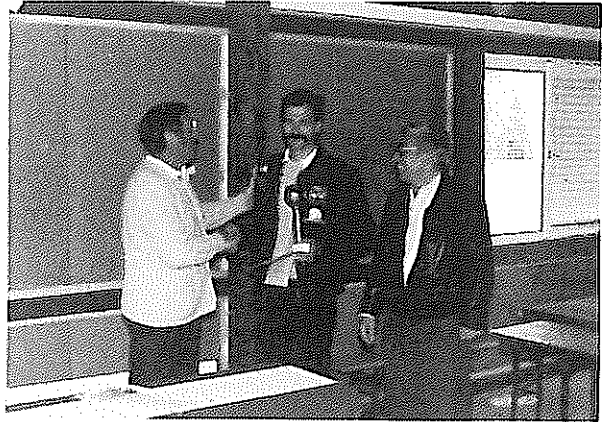
Es gab bei manchmal stark auffrischenden Winden sehr spannende Wettkämpfe zu sehen, und so manches Flugmodell legte beim Hochstart die Ohren an. Einem Wettbewerber gelang es sogar, die am weiteren Platzrand vorbeiführende Hochspannungsleitung zu treffen. Ein Blitz - ein Knall und vom Modell war nicht mehr viel übriggeblieben. Ein sofortiger Anruf bei der TIWAG ergab, daß Gott sei Dank kein Stromschaden entstanden war, der Vorfall wurde von den Instrumenten erst gar nicht registriert. Trotzdem ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß derartige Vorfälle unbedingt und sofort dem zuständigen E-Werk gemeldet werden müssen. Man erspart sich dadurch spätere Reklamationen.

Bis zum Schluß blieben die Wettkämpfe noch sehr spannend, und schließlich siegte der wohl zur Zeit beständigste und erfolgreichste F3B-Flieger, Karl Wasner jun. aus Vorarlberg.

Die Siegerehrung wurde nach einigen Wertungsdifferenzen in der Taxenhütte von LSL Josef Selg und ONF Robert Grillmeier vorgenommen. Als Erinnerungsgeschenk erhielt jeder Teilnehmer und Funktionär einen netten Anhänger.

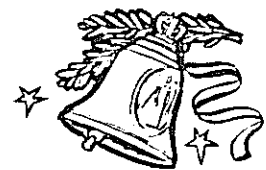
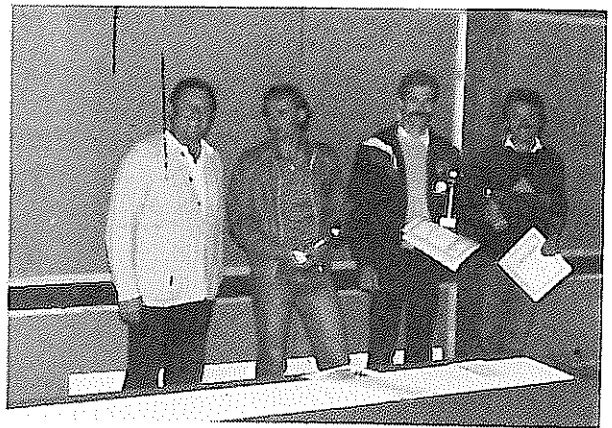
Die Ergebnisse der 5 Bestplatzierten:

1. Karl Wasner	MSFC Rheintal	11.870,89 Punkte
2. Peter Kölbl	MFC Wr.Neust.	11.304,21 "
3. Josef Mögen	MFC Eichstätt D	11.030,21 "
4. Günther Aichholzer	ÖMV Tirol	10.999,58 "
5. Martin Pongruber	LSV Salzburg	10.978,81 "



Sieger wurde der junge Vorarlberger Karl Wasner jun. Links Selg, rechts Grillmeier.

Unten: Die Erstplatzierten 2. Peter Kölbl, 1. Karl Wasner jun. 3. Josef Mögen.



2. KORALPEN - POKALFLIEGEN der MFG St.Paul

Ende Juni veranstaltete die Modellfluggruppe St.Paul auf der Koralpe das 2. KORALPEN-POKALFLIEGEN der Wettbewerbsklasse F3F.

Bei besten Wetterbedingungen konnte Obmann Magerle 38 Teilnehmer aus Kärnten und der Steiermark begrüßen.

Der Wettbewerb wurde heuer vom mehrmaligen Staatsmeister, Franz Prasch, ASV Puch, dominiert, der alle drei Durchgänge überlegen für sich entscheiden konnte. Der Kampf um die Plätze wurde erst im 3. Durchgang entschieden. Die Mitglieder der Modellflugsportgruppe St.Paul konnten sich mit den Plätzen 3-6 hervorragend platzieren.

Daß der Wettbewerb auch heuer wieder problemlos durchgeführt werden konnte ist wiederum dem freundlichen Entgegenkommen der Familie Traubnig (Alpengasthof Waldrast) zu verdanken.



Das Siegerfoto - von links nach rechts:
5. Peter Stückler, 2. Gerrit Struna,
1. Franz Prasch, 3. Manfred Eberhard,
4. Gottfried Leopold

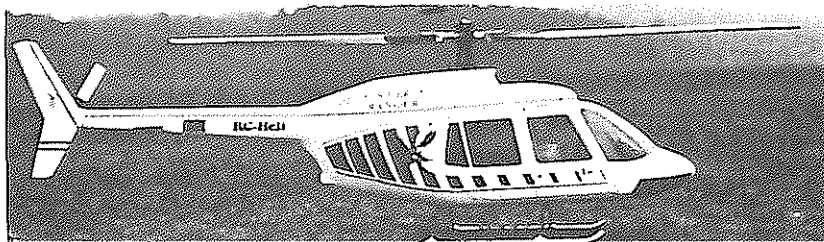
Die Ergebnisse der 5 Erstplatzierten:

1. Prasch Franz	ASV Puch-Graz
2. Struna Gerrit	ASKÖ Köflach
3. Eberhard Manfred	MFG St.Paul
4. Leopold Gottfried	MFG St.Paul
5. Stückler Peter	MFG St.Paul

38 Wettbewerber wurden gewertet.

1000	1000	1000	2000	Punkte
942	517	893	1835	"
929	511	847	1776	"
878	489	877	1755	"
903	754	833	1736	"

* STAR-RANGER *



DAS SIEGERMODELL

seit Jahren europäische Spitzenklasse

Neu: **BELL 222 h** Original-Nachbau der schönen Bell 222

mit spez. Einziehfahrwerk (System heim) ein super Flugbild für beide Modelle jetzt lieferbar:

- kpl. Auspuffanlage (Krümmer/Res.-Rohr)
- GfK-Rotorblätter, geometrisch und aerodynamisch geschränkt
- neuer Quer/Pitch-Mixer (System heim)

exklusiv bei **KNOLL** Modellbaucenter

4840 Vöcklabruck, Stadtsaalpassage, Telefon 07672/34 90

Eigene Hubschrauberflugschule (an Wochenenden neue Termine frei!)

Fachberatung — Postversand

— — — — — UNSERE LEISTUNGEN - IHRE VORTEILE — — — — —

F3E - Elektroflug WANDERPOKALFLIEGEN in Freistadt /00

Ein Bericht von Ralf Brditschka

Am Pfingstsonntag wurde wie alle Jahre ein Elektroflugwettbewerb vom UMFC-Freistadt ausgetragen.

Geflogen wurden 3 Klassen: F3E-internat. FAI-Klasse bis 30 Zellen, F3E beschränkt mit 10 Zellen 1,2 A und die im benachbarten Ausland bereits beliebte "Schnuppi" - Klasse - 7 Zellen Pylon.

Als Zugpferd im E-Flug und Hausherr in Freistadt, galt Rudolf Freudenthaler von vornherein als Sieganwärter. Er lockte durch seine Leistungen im Vorjahr (Europacupsieger). Auch einige deutsche Spitzenpiloten wie Graf, Hübner und Dettweiler kamen nach Freistadt und verliehen dem Wettbewerb einen Hauch von Internationalität.

Der Wettbewerb begann um 9,00 Uhr bei heftigem und böigem Wind quer zur Pistenrichtung, was bei dieser Disziplin nicht unbedingt von Nachteil ist. Da die Wendemarken mit Seitenwind, also ähnlich wie am Hang, geflogen werden können. Jedoch die Zeit-Ziellandung im 15 m Kreis war bei diesem Wind oft ein Problem.

Zuerst waren die 10 Zeller an der Reihe. Von der Wettbewerbsleitung eine freundliche Geste, denn Herr Graf aus München mußte zuerst einen Rumpf bauen, um teilnehmen zu können.

Der erste Durchgang brachte gleich eine Überraschung: Hauer Werner mit einem elektrifizierten Hangflitzer vierter, Dettweiler dritter, Freudenthaler mit einem etwas zu groß gewählten Modell zweiter. Mir gelang ein optimaler Flug mit 18 Strecken und 4 Sekunden Motorlaufzeit für 5 Minuten Segelflug, mit dem ich gleich um 101 Punkte den ersten Durchgang für mich entschied.

Im gleich anschließenden 1.Pylondurchgang zeichneten sich sofort die schnellen Modelle (bis 140 kmh) von Graf, Dettweiler und Freudenthaler ab.

Der erste Durchgang F3E-FAI wurde mit Spannung erwartet. Wird sich der neue von Hauer und Hübner eingesetzte Geist 150-Motor gegenüber dem bewährten Keller 100 durchsetzen können?

Mittlerweile wurde auch Graf mit seinem Rumpf in Rekordbauzeit fertig. Gleich die ersten Starter zeigten mit gewaltigen Steigflügen, in 30 - 40 Sekunden bis an

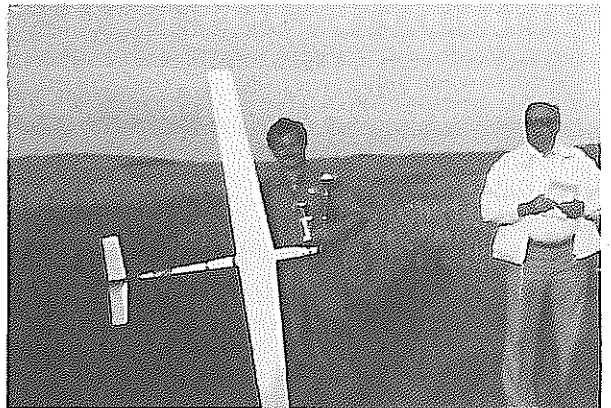


Norbert Hübner, links, und Johann Graf, Mitte, der einen Rumpf in Rekordzeit baute, mit einem "Schnuppi" -Pylon

die Sichtgrenze, welche enorme Entwicklung der E-Flug in den letzten Jahren durchgemacht hat.

Der Durchgang ging an Werner Hauer vor Freudenthaler. Graf machte beim Jungferneflug gleich wieder "Kleinholz", pardon, "Klein-GFK".

Der zweite Durchgang der 10 Zeller, der aus Zeitgründen auch gleich der letzte war, konnte ich wieder für mich entscheiden und brachte mir letztlich den Gesamtsieg in dieser Klasse, die zeigte, wie man mit wenig Aufwand auch gute Resultate erzielen kann.



Erster der 10-Zeller-Klasse und Verfasser dieses Berichtes, Ralf Brditschka, mit dem Siegermodell, angetrieben durch einen KE- 50/10 Motor

Bei den Schnuppis gab es im 2. und 3. Durchgang, die wieder in drei Gruppen geflogen wurden, spannende Rennen und riesigen Spaß, denn 3-4 Modelle gleichzeitig im Dreieckkurs, zum Teil Kopf an Kopf (Propeller an Propeller), das muß man erst einmal live miterlebt haben. Eine echte Rennatmosphäre. Hier zeigte Freudenthaler, daß er die Nerven behalten kann und steuerte in einem konstanten Flugstil einen 8 Sekundensieg heraus.

Der zweite und dritte Durchgang der großen Klasse zeigte eine deutliche Überlegenheit der starken Antriebe von Hauer und Freudenthaler sowie Hübner, die letztlich auch in dieser Reihenfolge den Wettbewerb beendeten.

Anmerkung zum Material :

Die Modelle aller Klassen hatten durchwegs

GFK-Rümpfe. Die Flächen waren aus Styro-GFK oder Styro-Balsa-GFK mit hoher Festigkeit. Lediglich Dettweiler, bekannt für seine einfache Bauweise, setzte Ganzbalsamodelle ein.

Die Spannweite lag bei den 10-Zellern bei 2-2,3 m, bei den großen 2,40-3 m. Die Schnuppis haben sich jetzt alle bei ca. 70-90 cm eingependelt.

Die Antriebe, alle Kobalt-Samarium-Motore von Keller und Geist mit zum Teil selbst gebauten Kohlefaser-Klappflugschrauben. Zellen wurden von allen Piloten Sanjo Cut - off 0,8 A oder 1,2 A verwendet, sie haben sich letztlich als leistungsfähigste und langlebigste Zellen für den E-Flug erwiesen. Als Ein- und Ausschalter für den Motor wurden umfunktionierte, mit zwei Kupferkontakten versehene, Billig-servos verwendet.



Der 1. in der FAI-Klasse, Werner Hauer, mit seinem ganz GFK-Modell, angetrieben durch einen Geist 150 Motor mit 30 Zellen

Die Sieger der FAI-Klasse von links nach rechts: 2. Rudolf Freudenthaler, 1. Werner Hauer, 3. Norbert Hübner (BRD)

Nach Abschluß des Bewerbes, der in freundschaftlicher und kollegialer Atmosphäre abließ, überreichte Bürgermeister und Abgeordneter zum Bundesrat, Josef Koll die reichlich vorhandenen Pokale.

Ergebnisse - Elektro-PylonRacer "Schnuppi"

7 Teilnehmer

1. Freudenthaler Rudolf	UMFC-Freistadt	OE	254,78 Sekunden
2. Dettweiler Werner	Reutlingen	D	262,69 "
3. Graf Johann	IFM - München	D	262,73 "

Ergebnisse - Elektroflug F3E - 10 Zellen-Klasse

8 Teilnehmer

1. Brditschka Ralf	UMFC-Neuhofen	OE	1.058 Punkte
2. Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	OE	950 "
3. Dettweiler Werner	Reutlingen	D	942 "

Freistädter - Elektroflug - Wanderpokal F3E

10 Wertungen

1. Hauer Werner	ASKÖ MFC Linz	OE	1.078 Punkte
2. Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	OE	1.071 "
3. Hübner Norbert	IFM München	D	1.00g "



P.S. AUF DIE DAUER GEHT'S AUF VIELEN PLÄTZEN NUR MIT ELEKTROPOWER !

EUROPACUP MEETING in Mailand

Fachreferent Helmut Kirsch

Ende Juli fand bei hochsommerlichen Temperaturen von 40 Grad im Schatten der 2. Wettbewerb für den EUROPA CUP 1984 statt. Am Start waren 32 Teilnehmer aus 6 Nationen. Zum EUROPA CUP zählen folgende Wettbewerbe: Militky - Cup, Schweiz
Int.F3E-Wettbewerb, Mailand
Bavaria Cup, München
EC Finale Grigny in Frankreich.

Gewertet werden die 2 besten Ergebnisse.

Am Samstag wurden je 2 Durchgänge der 10 Zellen Segler und der Klasse F3E geflogen. Rudolf Freudenthaler, der vorjährige EC-Sieger aus Freistadt, setzte sich von Anfang an in beiden Klassen an die Spitze und verteidigte diese bis zum Schluß. Ich selber hatte einen schlechteren Start, konnte mich aber im 3. Durchgang auf den 2. Platz vorkämpfen. Wenn man bedenkt, daß bei der letzten EM in Amay bei einer Durchgangszeit von 200 Sekunden als beste Leistung 19 Strecken geflogen wurden, und jetzt trotz Verkürzung der Durchgangszeit auf 180 Sekunden, 20 - 22 Strecken schon fast regelmäßig geflogen werden, so kann man sich vorstellen, welche enorme Leistungssteigerung in den letzten 2 Jahren stattgefunden hat. Auch in der 10 Zellen Klasse ist eine ähnliche Steigerung zu beobachten, die dem Elektroflug einiges gebracht hat.

Bei der Siegerehrung nach italienischer Art sah die Reihung in der Formel 1 des E-Fluges folgendermaßen aus :

17 Teilnehmer	1. Freudenthaler Rudolf	OE	1229 Punkte
	2. Kirsch Helmut	OE	1172 Punkte
	3. Hitzler Alfred	D	1170 Punkte
	9. Brandfellner Helmut	OE	981 Punkte

Man kann schon auf die nächsten Bewerbe gespannt sein, denn nach 2 Bewerben führt Freudenthaler Rudolf und ich liege am 2. Platz in der EC-Wertung.

Alles in allem kann man sagen, Mailand war eine Reise wert.

HUBSCHRAUBER UND MODELLBAU-ZUBEHÖRTEILE

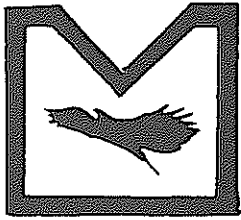
KAVAN *Begriff für Qualität*

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

EIN FROHES WEIHNACHTSFEST
UND FÜR DAS NEUE JAHR ALLES GUTE,
VERBUNDEN MIT DEM DANK FÜR IHR VERTRAUEN
UND DEM WUNSCH AUF WEITERE ANGENEHME ZUSAMMENARBEIT

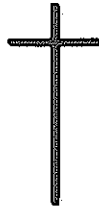
SCRIPTURA BÜROSERVICE

1050 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4
Telefon 95 12 23, 95 12 24



15. Innviertler Wanderpokal-Modellflugwettbewerb am 16. und 17. Juni 1984 in Schärding Ranseredt

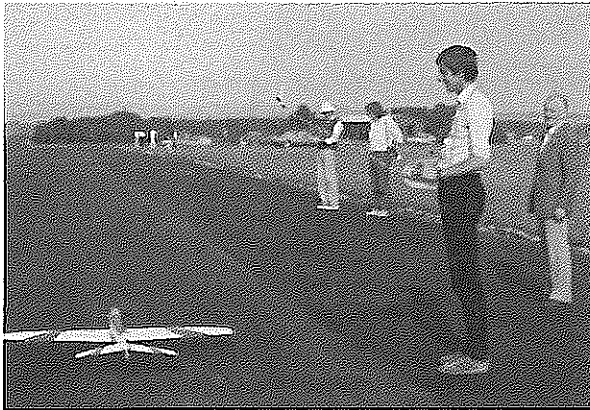
Es berichtet Alois Rauchenwald



Die Durchführung dieses Jubiläumswettbewerbes wurde schwer überschattet durch den Tod unseres Mitgliedes **FRANZ STOCKINGER**, der kurz nach seinem 50. Geburtstag nach kurzer Krankheit am 13. Juni 1984 verstorben ist. Das Begräbnis fand während des RC III-Wettbewerbes statt und konnte daher nur mit einer kleinen Delegation besucht werden.

Stockinger war seit September 1981 Mitglied unseres Vereines und hat in dieser kurzen Mitgliedszeit bereits drei Modellflugwettbewerbe in RC IV mitgemacht. Er war immer hilfsbereit und wenn er gebraucht wurde verlässlich zur Stelle.

Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten !



RC III Am Samstag wurde die Klasse RC III geflogen. 11 Starter waren angetreten. Das Wetter war gut, wenig Wind aber auch wenig Sonne. Herman Hölzl, FU Schärding, setzte sich gleich an die Spitze und gab diese nicht mehr ab. Leopold Berger, UMFC Meggenhofen, verbesserte sich nach dem 1. Durchgang und wurde in der Endabrechnung Zweiter. Sein Klubkollege Franz Höller wurde dritter.

Wolfgang Weichaus, FU Schärding, beim ersten Durchgang noch 10., kämpfte sich von Durchgang zu Durchgang nach vorne und belegte schließlich den 5. Platz.



F3 A In der Klasse F3A, die am Sonntag geflogen wurde, führte Heinz Kronlachner - wie nicht anders zu erwarten - mit Abstand. Zweiter wurde Münchner Robert Kaufmann und 3. der Amstettner Ernst Durst.

Die Schärdinger Piloten besetzten die Ränge 7,8,9.

Der Sieger und die neue Startbahn. Rechts: SL Rauchenwald.

Die Teilnehmer in Klasse RC III



SL Alois Rauchenwald gratuliert den Piloten. Von links nach rechts: Thomas Pfnür, Hermann Hölzle, Paul Schmidleitner und G. Otfried Benischke

Die Teilnehmer in der Klasse F3 A

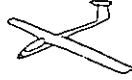
<p>prop-Flohmarkt</p> <p>☆☆☆☆☆☆☆☆</p> <p><i>Frohe Weihnachten und Prosit Neujahr</i></p>	<p>VERKAUFEN VERSCHIEDENSTE TEILE FÜR CARRERA FLUGMODELLE. Betriebsmodellflugclub Mühlparzer, Straße zur Autobahn 4, 3350 Stadt Haag, 07434/2475</p> <p>PIPER PA 18 neu mit OS Max 15 und Boote sowie WEBRA 5 günstig zu verkaufen. Tel. wochentags 0222/ 4356475 Wochenende 02752 / 73104.</p>
---	---

bauer — modelltechnik

7141 PODERSDORF AM SEE - SEEWEINGARTEN 11/16 - TELEFON 02177/631	
	DI - FR AB 18:00
MOKI - MODELLMOTORE	SA 8:00 - 12:00
<p><u>MOKI S10-RC 3.5ccm</u> : Flug- Schiff- und Autorennmotor. Wahlweise mit Seiten- oder Heckauslaß erhältlich.</p> <p><u>MOKI M 7-RC 10 ccm</u> : Hochleistungsmotor - Seitenauslaß</p> <p><u>MOKI M 8-RC 10 ccm</u> : - " - - Heckauslaß</p> <p><u>MOKI M 9-RC 25 ccm</u> : Superstarker Motor für große Modelle.</p>	
<u>ALLE ERSATZTEILE LAGERND !</u>	
<u>Resonanzrohre</u> : 3,5, 6,5, 10, 15, 25 und 32 ccm	
<u>Aluminiumspinner für Scalemodelle</u> - Sonderanfertigung!	
<u>M I G 21 - Fertigteilbaukasten</u>	
<u>Schwimmer für Wasserflugmodelle</u> - 3,5 - 4 kp	
<u>Kostenlose Prospekte anfordern !</u>	<u>Direktversand !</u>



ASKÖ-Bundesmeisterschaften mit nat. und int. Beteiligung



RC IV

21.-22.
JULI
1984

Die ASKÖ-Bundesmeisterschaften in der Klasse RC IV wurde national und mit internationaler Beteiligung ausgeschrieben. Sie fand im Anschluß an den ASKÖ-Bundeslehrgang statt, der die Tage davor durchgeführt wurde. Wir berichten im nächsten proz darüber.

Von den 52 gemeldeten RC IV-Piloten haben 43 den Wettbewerb voll beendet, die anderen haben früher abgebrochen oder sind nicht gekommen. Es beteiligten sich Modellflieger aus nahezu allen Bundesländern, der Schweiz und der BRD.

Auf dem wunderschönen Modellflugplatz des ÖMV-Tirol, in Weer, wurden alle möglichen Startarten praktiziert. Die meist angewendeten Startarten waren der Schleppstart und der Huckepackstart. Vereinzelt wurde auch einfacher Seilstart durchgeführt. Am Platz herrschte reges Treiben, wie auf einem Großflugplatz. Es folgte Start auf Start und Landung auf Landung. Der Obmann des MFC-Wörgl, Ekkehard Wieser, stellte nicht nur den Clubcomputer zur Verfügung, sondern machte auch selber die gesamte Auswertung. Dafür hier nochmals recht herzlichen Dank.

Da dieser Wettbewerb auch gleichzeitig als ASKÖ-Bundesmeisterschaft ausgetragen wurde (sogar auch als Tiroler Landesmeisterschaft), waren besonders viele ASKÖ Modellflieger am Start. Es lief alles wie am Schnürchen, und nach dem 3. Durchgang gab es folgende Endwertung:

1. Taxer Fritz	ASKÖ Feistritz	994	819	1006	2000 Pkte.
2. Pointner K. Heinz	ASKÖ Linz	999	860	984	1983 "
3. Kofler Helmut	MFC Wörgl	973	865	933	1906 "

4. Hillinger Max	ASKÖ-Linz	944	939	323	1883 Punkte
5. Himmelsbach Georg	ASKÖ Villach	856	931	921	1852 "

Bundessektionsleiter Edwin Krill nahm die Siegerehrung vor, und da er auch gleichzeitig ASKÖ-Bundesfachwart und ÖMV-Bundesobmann ist, zeichnete er die 3 besten ASKÖ-Modellflieger mit Medaillen aus. ASKÖ-Bundesmeister in RC IV wurde 1984 der Kärntner Fritz Taxer vor den beiden Linzern Pointner und Hillinger.

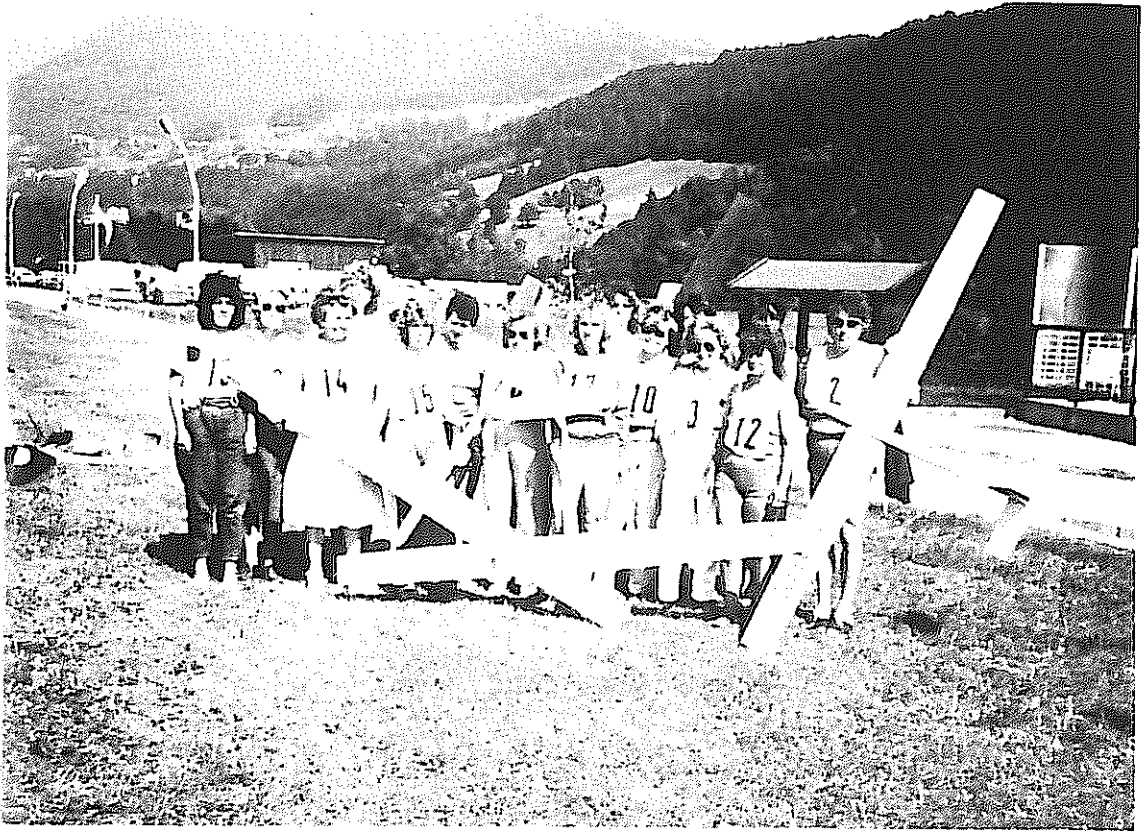


Die neuen ASKÖ-Bundesmeister :
V.l.n.r.: 2. Karl Heinz Pointner, Linz
1. Fritz Taxer, Feistritz,
3. Max Hillinger, Linz.





ASKÖ-Bundesmeisterschaften mit nat. und int. Beteiligung Damenklasse RC IV



Seit vielen Jahren schon veranstalten die ASKÖ-Modellflieger Modellflugwettbewerbe für ihre Frauen. Die Flugmodelle werden dabei den Frauen zur Verfügung gestellt und nach Wunsch auch ein Lehrer am "Doppelsteuer". Es wurden im Laufe der Jahre schon die verschiedensten Startarten bzw. Antriebsarten gewählt: Verbrennungsmotoren, Elektromotoren, Huckepackschlepp, und wie heuer Gummiseilstart.. Als Modelle stehen immer die bestens bewährten Airfish zur Verfügung.

Diese Wettbewerbe werden jeweils als offene ASKÖ-Bundesmeisterschaften durchgeführt. Heuer waren 19 Frauen am Start, darunter je zwei Frauen aus der BRD und aus der Schweiz.

Wie schon erwähnt, können die Frauen auf

Wunsch mit einer Lehrer-Schüler-Anlage fliegen. Als Lehrer steht schon seit mehreren Jahren der ÖMV-Landesobmann von Niederösterreich, Peter Czipin zur Verfügung und als Betreuer Kärntens Sektionsleiter Richard Gradischnig. Die Damen und Herren kamen immer bestens miteinander zurecht. Aber auch zum Rückholen der Modelle, die ja nicht gerade immer in der Kreismitte landen, stehen junge Kavaliere zur Verfügung.

Beim Fliegen am "Doppelsteuer" wird die Anzahl der Eingriffe durch den Lehrer und die Eingriffsdauer elektronisch registriert und dann punktemäßig von der Flugwertung (Zeit, Figuren, Ziellandung) abgezogen.

Der Gummiseilstart erfolgte mit dem

gleichen Seil für alle Teilnehmerinnen und jede konnte die Ausziehlänge selber wählen. Es stellte sich sehr bald heraus, daß ein starker Seilauszug noch lange nicht einen guten Start und eine große Ausgangshöhe ergibt. Es wurden bei geschicktem Start eine beachtliche Ausgangshöhe erreicht und schöne Flugzeiten erzielt. Zum Programm gehörte nach dem Ausklinken ein Geradeausflug gegen den Wind, ein Rechts- und ein Linkskreis mit folgender Platzrunde, Landeanflug und - eine Ziellandung im 15- bzw. 30 m Kreis. Ein arges Handicap war der zeitweise ziemlich starke Wind, der den Pilotinnen (und wohl auch dem Lehrer am "Doppelsteuer") schwer zu

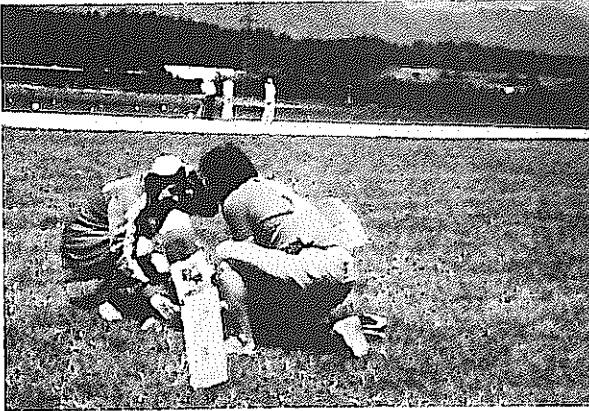
schaffen machte. Landungen im Zielkreis gelangen nur wenigen. Wegen des starken Windes konnten auch nur 2 Durchgänge geflogen werden.

Sämtliche Frauen waren mit großer Begeisterung und großem Einsatz bei der Sache, und es wurde zwischendurch viel fachgesimpelt und für den nächsten Durchgang große Vorsätze gefaßt.

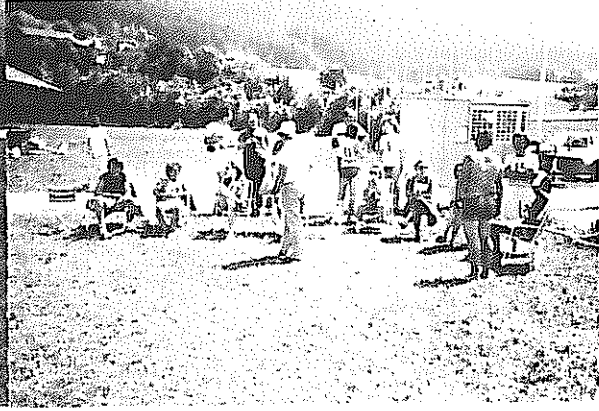
Schließlich wurde der Wettbewerb abgeschlossen und am Abend in der Taxenhütte die Siegerehrung von BSL Edwin Krill und LSL Josef Selg durchgeführt. Neben vielen Pokalen gab es auch für die Damen eine Damenspende, und bei flotter Musik und guter Laune wurde eifrig das Tanzbein geschwungen.

Es sei gestattet, hier die ersten zehn platzierten Damen anzuführen :

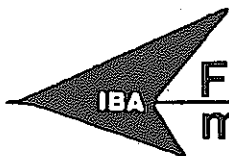
1. und ASKÖ-Bundesmeisterin			
Monika Himmelsbacher	ASKÖ Villach	538 Punkte	
2. Kahlhofer Annemarie	FSG Ob.Murtal	506 "	BM 1982
3. Chladek Christa	ASKÖ MFC Linz	378 "	
4. Köck Hermine	ASKÖ MFC Linz	357 "	
5. Oeggerli Ruth	MG Olten, CH	329 "	
6. Bergner Hilde	FSG Ob.Murtal	327 "	BM 1983
Gollwitzer Sofie	ÖMV Wien	327 "	
8. Pointner Waltraud	ASKÖ MFC Linz	307 "	
9. Krill Erika	ÖMV Wien	292 "	
10. Heibl Renate	FSG Ob. Murtal	287 "	



Das Flugmodell nach härterer Landung zerlegt ...



Es wurde unter den Damen fachgesimpelt und zwischendurch auch ... gestrickt.



Fertig-
modelle

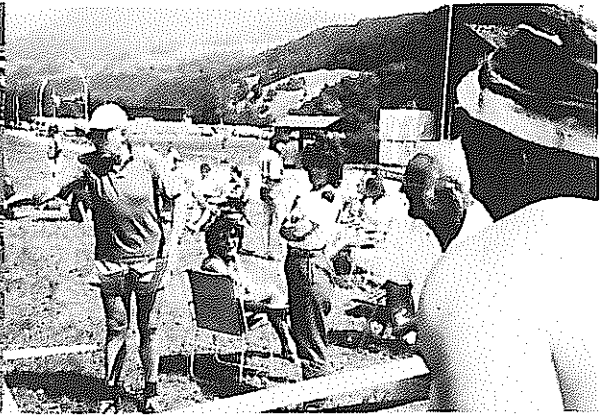
bei



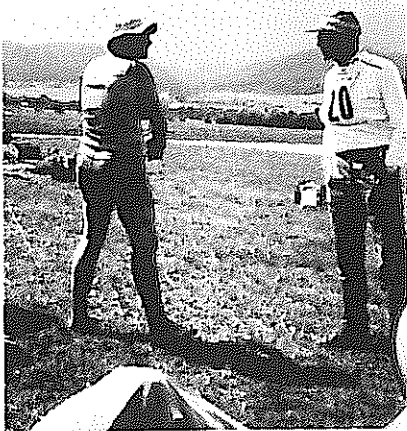
MODELLBAU
KIRCHERT



Das Fachsimpeln ergab: gar so leicht ist das Fliegen nun wieder auch nicht !



"Betreuer" LSL Richard Gradischnig hatte es mit den Damen nicht immer leicht ...



Fachdiskussion mit einem Flugkollegen (männlich !)



Drei Pilotinnen und drei gute Freundinnen v.l.n.r.: Ruth Oeggerli, CH, Erika Krill, Wien, Ingeborg Zander, München.



AIRFLY MODELLE

1160 WIEN

BRUNNENG 33

☎ 0222 95 48 225

SCHÄFER MODELLE



30 JAHRE MODELLFLUGJUGEND MÜNCHEN - WETTBEWERB

Ein Bericht von FF-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer

Vor 30 Jahren, im Juli 1954, gründete eine Gruppe begeisterter, junger Modellflieger aus München und Umgebung, unter der Führung von Hans F. Finus, die Modellflugjugend München. Heute noch hält der Verein der traditionellen Disziplin, dem Freiflug, die Treue und ließ sich nicht vom "Fernlenk-Bazillus" infizieren! Alle Vereinsmitglieder sind eben mehr für den klassischen Freiflug begeistert, als für den industriell vorgefertigten RC-Flug.

Mit der Fröttmaninger Heide verfügt der Verein über das einzige ganzjährig befliegbare Freifluggelände in Bayern. Zahlreiche Meisterschaften und Wettbewerbe, darunter acht große internationale Veranstaltungen, wurden durchgeführt.

Am 1. Juli 1984 wurde gefeiert - wie könnte es anders sein - auf der Fröttmaninger Heide mit einem Jubiläumswettbewerb in den internationalen Freiflugklassen. Sogar das Wetter feierte mit, denn es war heiter und relativ warm, allerdings wehte ein mäßiger Wind aus Südost, der es nicht allzu leicht machte, die Thermik zu lokalisieren.

Wie aus der Ergebnisliste ersichtlich, waren auch eine Reihe Österreicher zum Jubiläum gekommen. Sie konnten sich jedoch mit den herrschenden Wetterverhältnissen bzw. mit der 10 Minuten begrenzten Vorbereitungszeit nicht anfreunden.

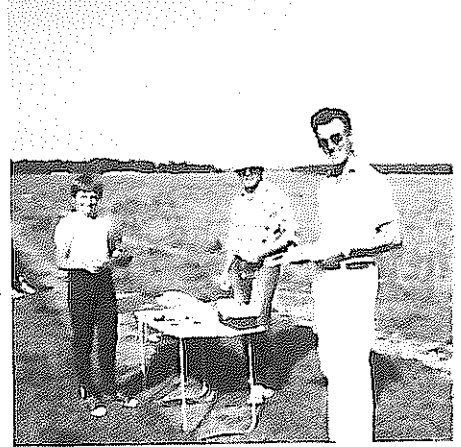
Noch am besten meisterte Alfred Berger aus Salzburg die Situation und konnte als bestplatzierter Österreicher den 3. Platz in der Klasse F1A erreichen. Kurioser Weise konnte sich dagegen der F1B-Staatsmeister 1984, Ernst Reitterer, in seiner Klasse überhaupt nicht zurechtfinden, obwohl er die Jahre vorher schon dreimal hintereinander in München gesiegt hatte.

Sehr erfreulich war hingegen der 3. Platz in der F1A-Schülerwertung für den beständig fliegenden Junior Heinrich Nitsche vom LSV-Salzburg.

Bei der Siegerehrung durch den Obmann der MFJ München, Karl Schmidt, die direkt am Platz erfolgte, wurden zum Jubiläum schöne Gold-, Silber- und Bronzeplaketten und viele wertvolle Sachpreise an die Plazierten vergeben.



Die Ehre der Österreicher rettete Alfred Berger (LSV Salzburg) mit dem 3. Platz in F1A und 861 Sekunden Gesamtzeit bei 5 Durchgängen



Den 3. Platz der Schülerwertung in F1A erreichte der im Freiflug nicht mehr unbekannt Junior Heinz Nitsche aus Salzburg. Hier bei der Siegerehrung mit Organisationsleiter Karl Schmid

4-Takter-Treffen

in Böheimkirchen

(Bericht von Franz HRUBY)

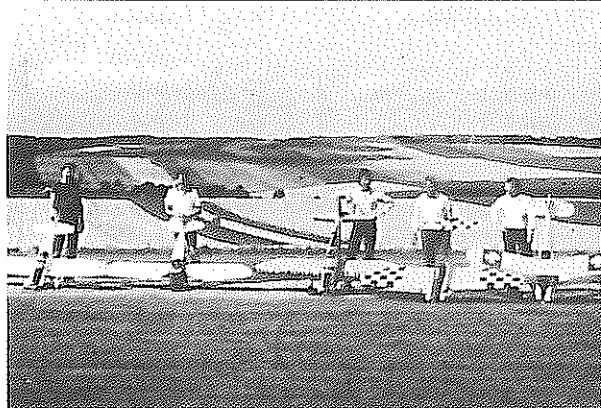
1985 führt unser Club einen 4 - Takt Wettbewerb (Jakobi Pokal), im Rahmen einer 1000 Jahr Feier, der Marktgemeinde Böheimkirchen durch. Deshalb organisierten Clubkollegen am 12. Aug. 84 einen Probegalopp.

Monatelang feilte ich an einem Programm, um es jedem Teilnehmer gerecht zu machen. Ich unterteilte den Bewerb in drei Klassen; bis 10 ccm, von 10 ccm bis 20 ccm und über 20 ccm, da wir befürchteten, daß die großen Kraftprotzbrummer den Kleinen um die Ohren fliegen würden. Doch wie das Ergebnis zeigt, war diese Angst unbegründet. Beim Training am Samstag vor dem Bewerb zeigten schon einige Teilnehmer große Klasse. Unter anderem unsere Freunde aus der BRD, Dressendorfer Helmut und Schreiner Axl, die mit ihren Modellen Cap 20, ausgerüstet mit FK 50 - Motoren, ein Synchronfliegen nur wenige Zentimeter über den Boden flogen. Bei guter Laune und einem Faßbier gab es Erfahrungsaustausch bis in die Morgenstunden. Tief hängende Regenwolken konnten aber unseren Eifer nicht trüben. Bei recht ungünstigen Wetterverhältnissen zeigten die 20 Teilnehmer aus Österreich und Deutschland ein beachtliches Programm. Trotz starkem Wind (8,5 m/s.) konnten wir von Glück sprechen, denn im Umkreis von wenigen Kilometern regnete es den ganzen Tag. Buchstäblich beim letzten Teilnehmer im Dritten Durchgang begann es "so richtig" zu regnen. Nach neunstündiger Wettkampfdauer konnten schließlich die Sieger ermittelt werden. Unser Ziel, Modellflieger, die bis jetzt nur von PS - starken Motoren verwöhnt waren, zu überzeugen ist uns damit voll gelungen. Meiner Meinung nach geht der Trend wieder zum stilvollen Fliegen und nicht zum Gasgeben. Ich möchte mich auf diesem Wege, besonders bei den Modellfliegern die den weiten Weg aus Deutschland und Österreich nicht scheuten um zu uns zu kommen, ebenso bei den Clubmitgliedern die für die Organisation sorgten, bedanken.

PS: Interessenten über 4 Takt Treffen und Schaufliegen von 14. bis 18. August 85 in Böheimkirchen mögen sich an folgende Adresse wenden:

Franz HRUBY, Waasen 25, 3062 Kirchstetten, Tel. 02743/8251 (8451)

Somit steht dem JAKOBI-POKAL-FLIEGEN 1985 von 14. bis 18. August nichts mehr im Wege.



Links oben: Von links nach rechts:
 Mudring Peter BRD 5. in Klasse II
 Hruby Franz Böhmeimk. h3. in Klasse II
 Schreiner Axel BRD 2. in Klasse III
 Dressendorfer Helm. BRD 1. in Klasse III

Oben: Maschinen der Klasse II über 10 cm³- 20cm³
 Cap 21, Monsum, Fly Baby

Links : Der Sieger in den Klassen I und II,
 Bily Libor aus Bludenz

4-TAKTER - TREFFEN 1984 JAKOBI - POKAL

MODELLCLUB BÖHEIMKIRCHEN/KIRCHSTETTEN
 Bewerb : 4-TAKT - alle Klassen
 Starter: 21

Datum: 84-08-12
 Zeit: 17:45:23
 Gesamtwertung

Plz.	Nr.	Teilnehmer	Verein	Kl.	Modell	Motor	Spw.	Punkte
1.	13	BILY Libor	MBC Bludenz	2	Stephens Acro	OS 120 FS	1840mm	1648
2.	1	BILY Libor	Bludenz	1	Dalotel 150	OS 61 FS	1500mm	1600
3.	12	TÜCHLER Jürgen	Leoben	2	CAP 21	20 Seito	1800mm	1589
4.	5	HRUBY Franz	MC Böhmeimkirch	2	Fly Baby	15 ccm Webra	2100mm	1574
5.	8	DRESSENDORFER Hel.	Bayern - Kavan	3	CAP 20	Fk 50	2300mm	1561
5.	13	SCHREINER Axel	BRD - Kavan	3	CAP 20	Fk 50	2300mm	1561
7.	17	BILY Vladimir	UMFC Graz	1	Dalotel 150	OS 61 FS	1500mm	1531
8.	15	PRESSLMEYR Wolfg.	MFC Reblaus	1	Super Fly	OS 40	1400mm	1482
9.	4	RIEBER Gotthard	BSV Voith	2	FLY 3	15 ccm Webra	2335mm	1468
10.	11	KÖPPL Leopold	MFC Salzburg	3	Tipsy Niper	KL 50	2200mm	1371
11.	6	MUDRING Peter	EMFC Traunreut	2	Monsum	OS Boxer 120c	2050mm	1330
12.	14	DÖLESCHAL Johann	MC Böhmeimkirch	1	Cessna 177	7,5 ccm Kalt	1400mm	1296
13.	2	SINABELL Peter	MFC Leoben	2	Dalotel 2000	Enya 120	1750mm	1288
14.	3	KÜGLER Wolfram	Sieghartsk.	1	Dalotel	Enya 60	1500mm	1237
15.	20	MEYER Christian	Böhlerwerk	1	Dalotel 150	Enya 61	1500mm	1154
15.	19	FUNKE Walter	Amstetten	2	Dalotel 150	Enya 61	1500mm	1120
17.	10	PRESSLMEYR Manfred	öMV Reblaus	1	Super Fly	-	1400mm	747
18.	16	ECKMANN Heinrich	MFC Salzburg	1	Rogallo Wing	OS 60 FS	1100mm	323
19.	9	ECKMANN Heinrich	MFC Salzburg	2	Ultralight	OS 120	1900mm	24
20.	7	FISCHER Norbert	Krems	3	Diablo	Fk 50	0mm	0

Graupner EXPERT-MODULSYSTEM FM 6014

Erfüllt alle Wünsche vom einfachsten Mixer bis zum programmierbaren Kunstflugprogramm



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

Die Abbildung zeigt den Sender ausgerüstet mit Modulen

Neu-
QUADRO-FLAP
Winkelklappen-Differenzial-
system
BUTTERFLY
Winkelklappen-
system
Quadro-Flap-
Bogensystem

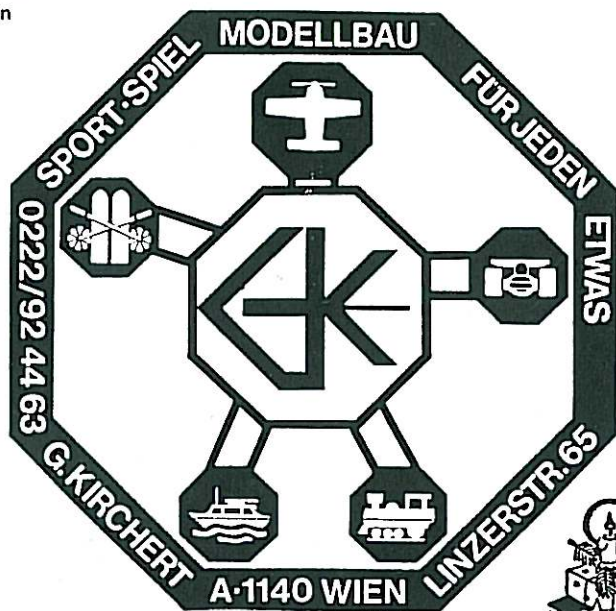
Informieren Sie sich auch über weitere Programme im ausführlichen GRAUPNER Programmier-Handbuch "FM/HF".
Bei Ihrem Fachhändler gegen Schutzgebühr anfordern.

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

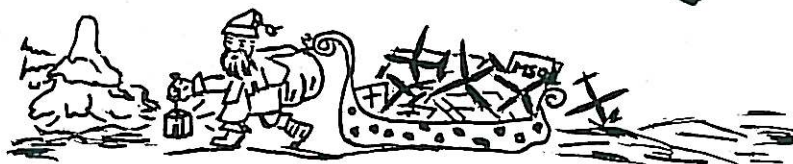
Graupner
Modelle
Motoren
Elektronik

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK

P.b.b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien



wünscht
fröhliche
Festtage und
ein
interessantes
Modelljahr
1985



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.