

PIPO

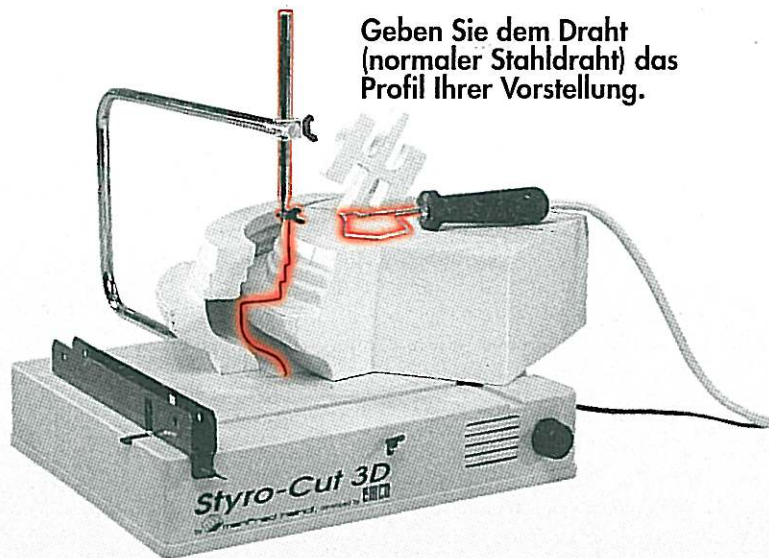


11/12

15. JAHRGANG **91**

das österreichische modellflugmagazin

Heißer Draht mit Profil



Geben Sie dem Draht
(normaler Stahldraht) das
Profil Ihrer Vorstellung.

Das Schmelzschneide-Set für alle
Styropor- und Hartschaumstoffe.

STYRO CUT

SCHNEIDEN IN 3D



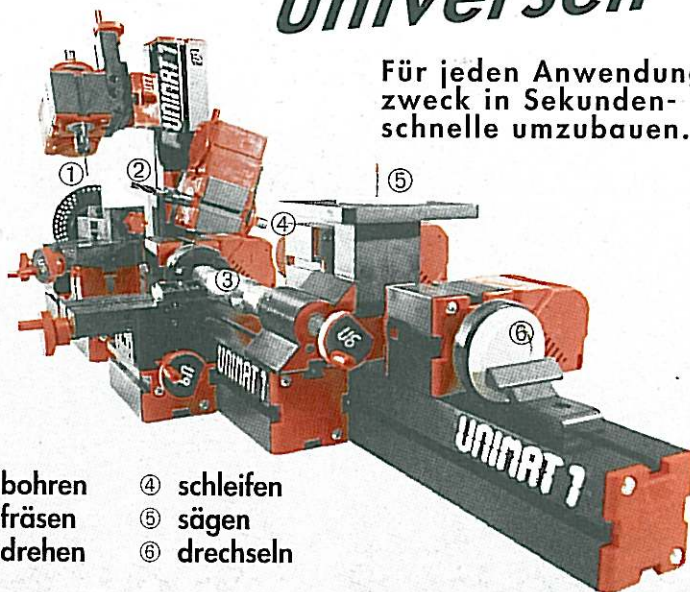
manfred heindl
Modellbauwerkzeuge
Präzisionsmaschinen

M. HEINDL
A-1170 Wien, Gebelgasse 10
Tel. 0222/408 49 57
Fax 0222/408 49 57/18

M. NOVAK
D-8206 Bruckmühl/Hfm. Heufelder Straße 51
Tel. 080 62/12 76 od. 35 71
Fax 080 62/54 59

REX METALL AG
CH-3000 Bern 22, Scheibenstr. 29
Tel. 031/42 27 42
Fax 031/41 90 20

Sensationell universell



Für jeden Anwendungs-
zweck in Sekunden-
schnelle umzubauen.

- ① bohren
- ② fräsen
- ③ drehen
- ④ schleifen
- ⑤ sägen
- ⑥ dreheln

Die universelle Kleindrehbank
im Baukastenprinzip.

UNIMAT 1

6 FUNKTIONEN
IN
EINEM GERÄT



manfred heindl
Modellbauwerkzeuge
Präzisionsmaschinen

M. HEINDL
A-1170 Wien, Gebelgasse 10
Tel. 0222/408 49 57
Fax 0222/408 49 57/18

M. NOVAK
D-8206 Bruckmühl/Hfm. Heufelder Straße 51
Tel. 080 62/12 76 od. 35 71
Fax 080 62/54 59

REX METALL AG
CH-3000 Bern 22, Scheibenstr. 29
Tel. 031/42 27 42
Fax 031/41 90 20

prop

österreichisches
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION
MODELLFLUG im Österr. Aero Club

INHALT 11/12 - 1991

Redaktionsbericht - Verabschiedung von Edwin Krill	1
INFO des Bundessektionsleiters	3
SICHERHEIT IM MODELLFLUG	4
ES BERICHTEN DIE FACHREFERENTEN	
SCALE - Ing. Hannes Deutsch	6
FESSELFLUG Dipl. Ing. Reinisch	7
WELTMEISTERSCHAFT F3B in Holland	8
LESERBRIEFE	11
STAATSMEISTERSCHAFT F3B	12
AUS PRAXIS UND FLUGBETRIEB	
Die SAPHIER von Robbe	17
Der PUMA von Robbe	18
FAN 007 - Elektro	19
Flugerfahrung mit der G 103 III Acro	20
MFC 535 - die Ladezukunft hat bereits begonnen !	21
Die CO2 - Entwicklungsgruppe berichtet:	
Steuerung für CO2-Modelle	23
Aerodynamik beim CO2-F1K-Modell	24
IM SCHAUFENSTER	25
An der Schlepplaine	27
Österr. Flugzeuge - Entwicklungen österr. Flugpioniere	30
WETTBEWERBSBERICHTE	ab 32
CO2 - Siegermodell GS - 49	49
AUS DEN VEREINEN	
Modellflug in Kärnten	53
20 Jahre Sieghartskirchner Modellbauclub	54
LEHRGÄNGE 1991	
Fesselflug F2B - Punkterichterlehrgang	55
1. Jugendlehrgang in Dietersdorf / Steiermark	56
AIRFISH Motorfluglehrgang des ASKÖ am Spitzerberg	57
MODELLFLUGLITERATUR	59

UNSER TITELFOTO: Die Buben waren begeisterte Teilnehmer am AIRFISH-Motorfluglehrgang des ASKÖ im MAZ-Spitzerberg

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich OSR Edwin Krill und die Autoren der gekennzeichneten Beiträge, die nicht unbedingt der Meinung der Redaktion entsprechen müssen. Ständige Mitarbeiter: Erika Krill, Ing. Manfred Lex, Dr. Georg Breiner und Peter Tollerian sowie die Bundesfachreferenten, alle 1040 WIEN Prinz Eugen Straße 12.

REDAKTIONSADRESSE: Redaktion Prop 3425 Langenlebam, Julius Raab Straße 10. Telefon = Fax-Nummer: 02272/ 2972

ANZEIGENVERWALTUNG: Beatrix Lieb, 1040 WIEN Prinz Eugen Straße 12 Tel: 0222 /505 10 28 - DW 77, Fax: 0222 /505 79 23.

DRUCK: Buch- und Offsetdruckerel Josef Haberditzl Ges.m.b.H. 1150 WIEN, Sturzgasse 40.

Liebe Modellflugfreunde !

Als ich vor 15 Jahren, im Dezember 1976, die erste Nummer von *prop* machte, schrieb ich in meinem ersten Leitartikel u.a.

... "prop soll keine Fachzeitschrift im üblichen Sinne sein oder werden. Vielmehr schwebt mir ein Nachrichtenblatt vor, welches alle österr. Modellflieger zusammenschweißen soll".....

Und was ist in diesen 15 Jahren alles geschehen ! Viele Jüngere von Euch wissen sicherlich nicht, daß *prop* in den Anfangsjahren nur im Format A5 erschien, natürlich in s/w, dann bald mit blauem Umschlag. 1983 wurde das Format bereits auf B5 vergrößert. Aber schon 1985 erreichten wir die Normalgröße A4. In der Nummer 9/10-1985 gelang es uns mit Unterstützung der Firma Modellbau Gerd Kirchert, Wien, *prop* erstmalig mit farbigem Umschlag herauszubringen. Und nun besteht *prop* bereits seit 15 Jahren. Eine Zeit voll Arbeit und großem Einsatz.

Nach Übergabe meiner Funktion als Bundessektionsleiter vor 3 Jahren habe ich auch meine Absicht bekundet, in absehbarer Zeit *prop* in andere Hände zu legen. Nun ist es so weit. Endlich wurde ein Nachfolger gefunden, der *prop* ab nächstem Jahr 1992 als Chefredakteur weiterführen wird. Es ist ein ehemaliger, nun auch im Ruhestand befindlicher Journalist, der auch Modellflug betreibt, und nun bereit ist, *prop* weiterzuführen. Während ich mir erst alle Kenntnisse zum Zeitungsmachen selbst aneignen mußte, ist mein Nachfolger gelernter Journalist und dadurch sicherlich bestens geeignet, *prop* weiterzuführen.

Ab SOFORT sind also alle Beiträge für *prop* an den neuen Chefredakteur zu richten: Heinz STEINER, 2102 Bisamberg, Setzgasse 21, Tel.: 02244/2842.

Ich möchte die Gelegenheit hier nützen, allen bisherigen Mitarbeitern an *prop* für ihre Arbeit recht herzlich zu danken. Ohne ihre Mithilfe hätte ich *prop* alleine nicht machen können.

Ganz besonders aber möchte ich auf diesem Wege meiner Frau danken, die mir die ganze Zeit über geduldige und treue Mitstreiterin und Mithelferin war und als Lektorin bei *prop* mitwirkte und viele Jahre beim Etikettieren und Versand der Hefte tätig war.

Recht herzlichen Dank sei aber auch den vielen Inserenten gesagt, die durch ihre Inserate mithalfen, *prop* zum Teil zu finanzieren. Ganz besonders der Firma Gerd Kirchert, Wien, die von der allerersten Nummer im Jahre 1976 an ununterbrochen großzügig inseriert hat. Als ehemaliger aktiver Modellflieger und mehrmaliger Staatsmeister hat Gerd Kirchert nicht seinen Verein und den ÖAeC vergessen, die ihm die Sportausübung ermöglichten. Dank auch dem ÖAeC für seine finanzielle Unterstützung von *prop*.

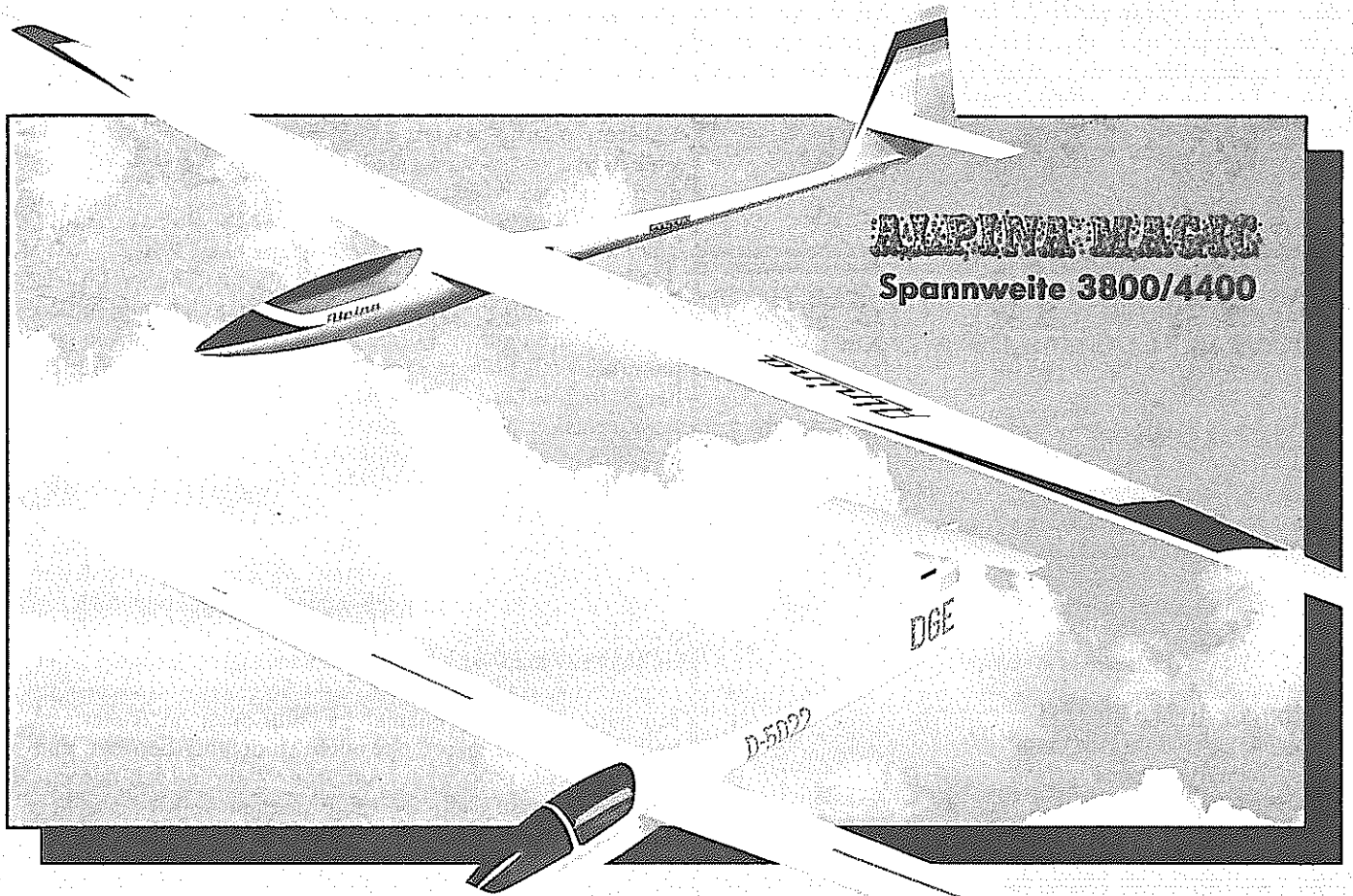
Und nun ist es so weit, ich schließe meine Akten und sage allen ein freundschaftliches SERVUS !

Edwin Krill
Euer Edwin Krill

Langenlebam, 11. November 1991



★ Große Klasse ★ am Himmel!



DG-500/22 ELAN
Spannweite 3880/4480



Meistermodelle
von MULTIPLEX
- "die Show" -

★ **Alpina magic** ★
...der Magier

★ **DG 500/22 Elan** ★
...der elegante Top-Star

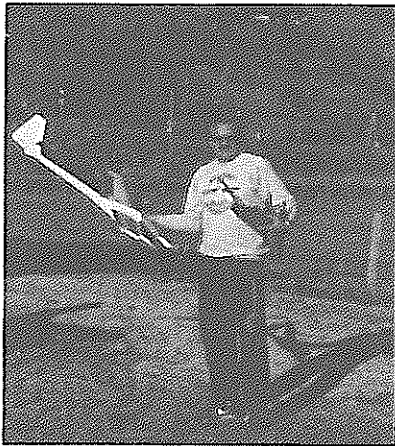
- variable Spannweiten durch Aufsteckflügel
- MULTIWING-Leichtbau-Stabilflügel in Fertigbauweise
- brillantweißer MULTIPOXY-Rumpf

Im guten Fachhandel erhältlich!

MULTIPLEX

MULTIPLEX Modelltechnik GmbH • Neuer Weg 15 • W-7532 Niefern-Öschelbronn • Germany

BSL INFO



Liebe Fliegerfreunde !

Wieder neigt sich ein Fliegerjahr dem Ende zu. Ein Jahr, das auch viele sportliche Erfolge für die österreichischen Modellflieger gebracht hat. Ich möchte daher die Gelegenheit wahrnehmen und mich bei allen sichtbaren und unsichtbaren Helfern ganz aufrichtig bedanken, die bei Flugtagen und sportlichen Veranstaltungen im Einsatz waren und hervorragende Arbeit geleistet haben.

Ihr habt diesmal die letzte Ausgabe unserer Zeitschrift *prop* unter der Leitung des Gründers und Chefredakteurs, Alt-Bundessektionsleiters Dir. Edwin Krill in Euren Händen, denn mit Ende dieses Jahres hört Edwin mit der "*properei*" auf, und unter Leitung eines neuen Chefredakteurs wird *prop* weiterleben. Wenn Ihr die vielen Jahre der Entwicklung von *prop* zurückverfolgt, könnt Ihr feststellen, was aus einem reinen Informationsblatt geworden ist. Dafür möchte ich mich bei Edwin Krill ganz

besonders im Namen aller *prop*-Leser bedanken. Die wenigsten haben eine Ahnung welche Arbeit dahintersteckt, bis eine fertige Ausgabe vorliegt. Die wenigsten können einschätzen, welch persönliches und vor allem zeitaufwendiges Engagement erforderlich ist, um eine Zeitschrift überhaupt herzustellen. Dies war von allen Anfang bis zu dieser Nummer eine reine "One-Man-Aktion". Edwins "Kind" wird weiterleben und Österreichs Modellfliegern Informationen aus allen Bereichen des Modellfluges bringen!

Letzte Neuigkeiten:

- * Die Bundesvorstandssitzung des ÖAeC erbrachte diesmal **keine** Mitgliedsbeitragserrhöhung !
- * Auch das kommende Jahr 1992 wollen wir gemeinsam dem Thema Flugsicherheit widmen.
- * Die neue Lieferung unserer "Fliegerkappen" ist eingetroffen. Bestellungen bitte direkt an die Bundessektion senden.

Ich wünsche allen Fliegerfreunden und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes sowie erfolgreiches Fliegerjahr 1992.

Helft mir alle bei meiner Arbeit als Bundessektionsleiter, damit wir gemeinsam eine starke Bundessektion Modellflug bleiben.

Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter



Die Redaktion wünscht allen Lesern und
Inserenten ein recht frohes Weihnachtsfest !



SICHERHEIT IM MODELLFLUG

MODELLFLIEGER LEICHTSINN UND SEIN SPIEL MIT PROPELLERN

Diese Dinge brauchen wir, ob wir wollen oder nicht. An manchen Modellen sind sie kleiner, dafür drehen sie sich schneller, bei anderen wieder sind sie riesig groß und drehen dafür langsamer. Auch bei den nun so modernen E-Flugmodellen können wir nicht auf sie verzichten.

Ganz gleich, ob groß oder klein oder aus welchem Werkstoff immer hergestellt, eines haben sie immer gemeinsam:

diese Propeller sind hundsgemein und gefährlich!

Um so erstaunlicher ist es, was man beim Starten der Modelle, der ganz umständlichen Einstellerei so alles beobachten kann. Das grenzt oft an Selbstverstümmelung!

Fangen wir beim Startvorgang an. Der sollte immer mit einem Helfer durchgeführt werden. Der Helfer kümmert sich um die Kerze und hält das Modell fest, wenn's eine elektrische Zündung ist, die da werkt, so hält er eben "nur" das Modell fest. Ich kenne einen Fall, da hatte es einer besonders eilig, sein neues Modell zum Fliegen und seinen Motor zum Laufen zu bringen. Er wartete nicht, bis Kollegen am Platz waren. Der Motor sprang auch an, jedoch im ungeeigneten Moment schoß das Modell nach vorne, er versuchte es aufzuhalten, und schon war es passiert. Chirurgenhände brauchten eine ganze Menge Zeit und Zwirn, um die Hand wieder zusammenzuflicken. Dabei konnte man hier noch von Glück reden, denn so ein 70 cm³ Motor kann so kräftig zuschlagen, daß es auch zu lebensgefährlichen Verletzungen kommen kann.

Warum glaubt man sonst, schreibt die FAI bei allen Bewerben einen Helfer vor? Eben darum, daß der Pilot in Ruhe und vor allem **in Sicherheit** sein Modell starten, es einstellen und für den Start bereitmachen kann.

Zudem muß man heute berücksichtigen, daß wir es mit sehr vielen und sehr großen Modellen mit immens starken Motoren zu tun haben. 5 oder 7 PS sind eben eine nicht zu unterschätzende Kraft.

Wie können wir die Gefahren ausschalten?

- * Starten der Motoren und alle Einstellarbeiten nur an dafür vorgesehenen Vorbereitungsplätzen

- * Wenn kein Helfer zur Hand ist und man unbedingt seinen Motor einstellen und einlaufen lassen will, so ramme man einen kräftigen Hering (aus der Campingbranche) in den Boden und zurre das Modell mit einem breiten und festen Gurt hinten über Rumpf und Leitwerk fest.

- * Bei allen Einstellarbeiten soll die Zugänglichkeit zu den Düsennadeln so gut möglich sein, daß ohne zittern und Gefahr gearbeitet werden kann. Notfalls muß halt die Motorverkleidung abgenommen werden.

- * Halten wir uns nie in der Laufrichtung (Drehrichtung) des Propellers auf. So ein wegflegendes Prop-Stück kann zum Mordinstrument werden.

- * Zum Starten benütze man bei kleineren Motoren (bis ca. 10 cm³) nach Möglichkeit einen E-Starter. Das verringert das Risiko und ist zudem bequemer.

- * Ist so ein Gerät nicht verfügbar, so ist ein kräftiger Arbeitshandschuh das mindeste zum Schutz der Finger und der Hand.* Bei großen Motoren mit Fremdzündung ist immer darauf zu achten, daß beim Ansaugen die Zündung ausgeschaltet ist. Stellen Sie sich vor, wenn der Motor so plötzlich anspringt.

- * Stirbt der Motor, z.B. beim Anrollen plötzlich ab und ein "hilfreicher" aber nicht fachkundiger Zeitgenosse eilt herbei, um

uns das Starten abzunehmen, lehnen Sie ab, wenn notwendig auch mit Deutlichkeit. Immer noch besser als unhöflich gehalten zu werden, als eine üble Nachrede, wenn die Finger bluten oder gar die Konfrontation mit Regreßansprüchen.

* Zuschauer und Besucher auf unseren Plätzen müssen von uns unter allen Umständen von laufenden Props ferngehalten werden.

* Es sind alle Clubkollegen aufgerufen, ordnend und vorbeugend einzugreifen. Wir wollen keine verletzten Clubkollegen und schon gar nicht einen verletzten Besucher. Wenn einem Zuschauer etwas passiert, müssen wir uns den Vorwurf gefallen lassen, "ja, die hätten es ja wissen müssen!"

Ob das Gericht das dann anders sieht, wenn Kosten für Ambulanz, Ärzte usw. ersetzt werden sollen?

Peter Tollerian

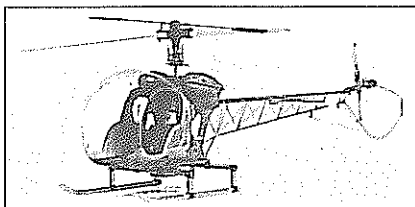
ACHTUNG ! BUNDES- und LANDESLEHRGÄNGE im MAZ - Spitzerberg 1991

Folgende Lehrgänge, Treffen und Wettbewerbe wurden im Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz angemeldet:

LG Nr.	Datum	Bezeichnung	Plätze
L 1	25. + 29. Mai	CO2 - Lehrgang	20
L 1/W	30. + 31. Mai	Internat. CO2-Wettbewerb	offen
L 2	15. - 21. Juni	Fluglehrgang für Segler und Motorflugmodelle	20
L 3	02. - 05. Juli	Treffen der Antik-Modellbauer	30
L 4	06. - 09. Juli	Lehrgang für Pädagogen (Grundlehrgang)	16
L 5	13. - 19. Juli	Kinder - Freiflug-Lehrgang	20
L 6	20. - 26. Juli	Jugend-RC-Ausbildungslehrgang	24
L 7	27. Juli - 02. August	Dreiachs-Fluglehrgang	20
L 8	03. - 09. August	Landeslehrgang Oberösterreich 1	25
L 9	10. - 16. August	Landeslehrgang Oberösterreich 2	25
L 10	17. - 23. August	RC - Einsteigerlehrgang	20
L 11	27. - 30. August	Treffen der Antik-Modellbauer	30
L 12	31. August - 3. September	Lehrgang für Pädagogen (Aufbaulehrgang)	16

ANMELDUNGEN zu den div. Lehrgänge bitte rechtzeitig vornehmen. Ein genaues Programm und eine Aufstellung der Anmeldetermine und -adressen wird in prop 1/2 - 1991 bekanntgegeben ist aber auch im Büro des MAZ, 3425 Langenlebar, Julius Raab Straße 3, erhältlich !

Preuss-Benzinhubschrauber mit Titan ZG 22 **NEU** Endlich mit Sicherheit fliegen!



Mit Sicherheit fliegen
Benzinhubschrauber sicherer!

Vertretung für Österreich:
Star Helicopter
Hochwarter
A-7531 Kemeten, Obertrum 1
Telefon 03352/33 2 65

Ruhiges und spritziges Fliegen. Enorme Leistungsreserven. Benzin ist überall verfügbar und ein billiger Betriebsstoff, der keine Abgaswolken erzeugt. Der Motorbetrieb ist sicher, plötzliche Absteller unwahrscheinlich.

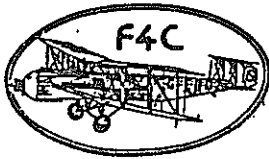
Angenehmeres Laufgeräusch — kein nervtötendes Geheul durch niedrigere Drehzahl und tiefere Frequenzen. Sie erhalten die Sicherheit, die das Fliegen mit Scale-Hubschraubern erfordert.

Hughes komplett S 16.300,—; Trainer komplett S 14.895,—; Bell komplett S 17.790,—
auch mit Rotor Ø 180

Paddelstange nirosta S 60,—; Alu-Domlagerplatte mit 10x26 Lager S 280,—
Alu-Taumelscheibe, blau oder schwarz S 630,—
Kegelräder S 80,—; schrägverzahnte Kupplung, 22 oder 23 Zähne S 600,—
Hauptzahnrad schräg, 54 oder 55 Zähne S 150,—

Alu-Heim-Mechanik — Prospekte bitte schriftlich anfordern!

Es berichten die Bundesfachreferenten



Ing. Hanner Deutsch
BFR F4C-Scale



SCALE - STREIFLICHTER

Bezugnehmend auf den Wettbewerbsbericht vom UMFC Gnas möchte ich die Gelegenheit nützen und dem Verein für seine langjährigen Mühen und die schönen Wettbewerbe auf diesem offiziellen Weg danken.

Es ist sicher sehr zu bedauern, daß bei dem nicht nur sportlich so gut vorbereiteten Bewerb, der STM 91, der gesellschaftliche Teil, auch durch meine Unachtsamkeit, zu einem Wermutstropfen für den Verein und seine Organisatoren geworden ist. Der Unmut ist verständlich, doch scheint dies bei vielen derartigen Wettbewerben so zu sein. Auch mein Klub, der HSV Burg Kreuzenstein, bemühte sich bei der letzten Veranstaltung (siehe Bericht), die Bewerber zu einem gemütlichen Abend mit einem Musikduo einzuladen - doch auch bei uns hielt sich der Zuspruch in Grenzen; das Umfeld um Korneuburg weist jedoch nicht jene Lokalitäten auf, die in der nächsten Umgebung des Flugplatzes in Dietersdorf zu ordentlicher Ernährung Möglichkeit bieten und dadurch die Gäste vom Platz weglocken. Bei uns nützen die Gäste, vornehmlich jene aus Deutschland, den Abend zu einem Besuch bei einem Renomierheurigen in Nußdorf oder Grinzing, - wer will ihnen das verdenken, kommen sie höchstens alle zwei Jahre nach Korneuburg bei Wien. Andererseits muß man erwähnen, daß, wer einmal den Bewerb um die Deutsche Meisterschaft in Semi Scale in Bad Wörishofen (Bayern) gesehen hat, eine Stimmung erleben konnte, die ihresgleichen sucht. Nur muß man wissen, daß dort 80% der Wettbewerber (ca. 70 Teilnehmer) mit Wohnwagen, Mobilheimen oder mit Zelten anreisen und fast keine Gelegenheit besteht, in der nächsten Umgebung ein Gasthaus zu finden. Dort wird rund um die Uhr ein Buffet offen gehalten und tagsüber mehrere warme Speisen angeboten. Auch ich mache dort mit, und fahre mit dem Wohnwagen dorthin, sodaß ich nur "einmal umzufallen brauche (!)" um in meinen eigenen vier Wänden zu sein, - zumal es ja einmal feuchtfröhlich werden könnte -, und dann ist das ein großer Vorteil.

Da in Österreich nur wenige Wettbewerber mit Wohnwagen reisen, wird den Veranstaltern wohl nichts anderes übrig bleiben, als ihre

Überlegungen zu ändern und abends in Gaststätten (Heurigen) den gemütlichen Abend abzuhalten, wie das ja auch früher so gehandhabt worden ist.

Damit komme ich zum Thema Wettbewerbe: Welcher Klub wird 1992 einen Scale-Bewerb veranstalten? Bitte zögert nicht mit den Anmeldungen bei Euren Landessektionsleitern; ich bitte, auch mir Eure Überlegungen mitzuteilen.

Regeländerungen

Zu den schon für 1992 angekündigten Regeländerungen möchte ich die neue Folge der Pflichtfiguren in gezeichneter Form zur Kenntnis bringen. (siehe Skizzen)

Bei der Erstellung der Flugprogramme ist zu beachten, daß die Flugzeit möglichst kurz gehalten werden soll. Das bedeutet, daß die Figuren so aneinandergereiht werden, daß sogenannte "Leerflüge" entfallen.

Als nächsten Punkt möchte ich bekanntgeben, daß wir 1992 **kein Team** nach Amerika zur WM in Scale schicken werden. Zu begründen ist dies mit der Tatsache, daß nur ein Teilnehmer, nämlich **Karl Petz**, die Qualifikation erreicht hat und er aus verschiedenen Gründen absagte. Damit können sich die Anwärter für die WM 1994 in Holland besser vorbereiten und profilieren.

Apropos Weltmeisterschaft.

Neue Scale - Medaillen

Es wurde zur Unterstützung des künftigen **WM-Scale-Teams-Austria** wieder eine Kleinserie einer Medaille aufgelegt, die zum Preis von öS 100.- (Scheck od. Geldscheine, zzgl. öS 20.- f. Porto), bei mir erhältlich ist (H. Deutsch, Bergstraße 8, 2102 Hagenbrunn).



Die Darstellung zeigt eine Maschine der Type SGP M 222, welche in den späten Fünfzigerjahren von Simmering Graz Pauker entwickelt

worden ist. Die Entwicklung erlitt ein österreichisches Schicksal - sie wurde nach dem Absturz eines Prototyps mit dessen verunglückten Piloten zu Grabe getragen.

Die Medaille ist ansteckbar und weist einen Durchmesser von 40 mm auf. Der Werkstoff ist Bronze.

(Siehe Abbildung)

Mit dem letzten Prop 1991 geht wieder eine schöne Modellflugsaison zu Ende. Zu ihrem Abschluß möchte ich Euch auf die 1992 geänderten Regeln hinweisen (siehe auch *prop 9/10-1991*) und Euch über den Winter schöne Stunden im Bauraum wünschen.

Auch für die kommenden Feiertage an Euch und Eure Familien die besten Wünsche.

Bundesfachreferent Ing. Hannes Deutsch

SKIZZEN ZUR FLUGWERTUNG FÜR F4C - SCALE

6.3.6.1a Rollen zum Start

Mindestdistanz 15m in allen Fällen.

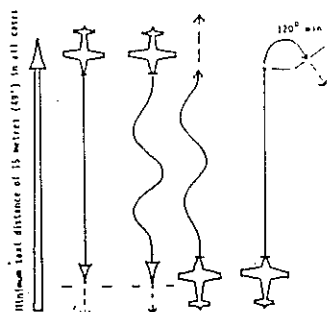


Fig. 1

6.3.6.1b Start

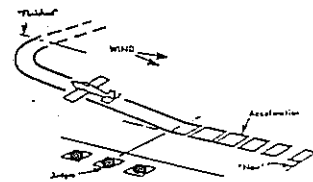


Fig. 2

6.3.6.2 Geradeausflug

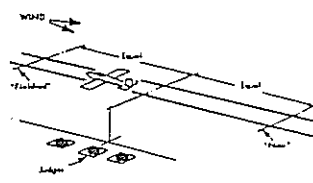


Fig. 3

6.3.6.3 Figur Acht

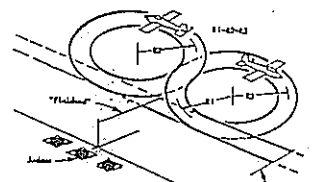


Fig. 4

6.3.6.4 Sinkkreis 360 Grad

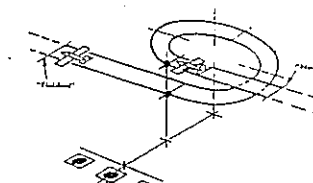


Fig. 5



Dipl. Ing. Walter Reinisch

BFR Fesselflug



aufgenommen.

Liebe Freunde des Fesselfluges !

Nach dem Einführungsartikel in *prop 1/2-1991* ist leider zuviel Zeit vergangen, bis zur jetzigen Wortmeldung. es schien mir anfangs auch leichter, trotz der beruflichen Auslastung und als aktiver Wettbewerbsteilnehmer, die Funktionstätigkeit als Bundesfachreferent wahrzunehmen. Dies soll keine Ausrede sein, eher meinem Bemühen Ausdruck verleihen, mich öfter im "prop" zu Wort zu melden.

Dies sollte aber nicht nur für mich als BFR, sondern auch für den aktiven Kreis der Fesselflieger gelten, die ja gern ihren "besonderen" Kameradschaftsgeist hervorheben. In meinem Einführungsartikel bat ich, mich in meiner Funktion zu unterstützen (nicht "vertreten", wie irrtümlich abgedruckt), so möchte ich es an dieser Stelle nochmals unterstreichen. Jede Art der Berichterstattung von Wettbewerben oder fachlicher Artikel werden mit Begeisterung

Inzwischen ist das Wettbewerbsjahr 1991 gelaufen. Dazu eine erste Zwischenbilanz als Ergänzung zu den eingereichten und noch zu erwartenden Berichten:

1. F2B-Punkterichterlehrgang (F2D-INFO).

Am 20./21.04.91 wurde in Wörgl/T, unter großer Teilnahme und eifriger Mitwirkung speziell mit Unterstützung von Claus Maikis/D und den Tiroler Modellflugfreunden ein interessanter, vor allem lehrreicher Kurs abgehalten (siehe gesonderten Bericht).

2. Fesselflug - EM in Czestochova /Pl.

Etwas Pech und vorallem Verletzungen verhinderten überdurchschnittliche Leistungen der Österr. Teilnehmer in einer EM, die fest im (Fesselflug-) Griff der UDSSR-Teilnehmer war; der EM-Bericht folgt leider mit Verspätung des tragischen Zwischenfalls von Mannschaftsführer Fritz Kühnegger (siehe Schlußsatz).

3. F2D - Staatsmeisterschaft abgesagt.

Trotz Bemühungen, Ausschreibung und Teilnehmer rechtzeitig auf den Plan zu rufen, konnte beides nicht erreicht werden, und die Durchführung scheiterte zuletzt an der Bundesländerregelung; kein Zeichen der Ermütigung, jedoch Mahnung zu etwas mehr Engagement aller Beteiligten.

4. Österreichischer Rekord über 200 Runden (2 km)

- geflogen vom Team Fischer-Straniak beim internationalen Wettbewerb in Pecs/H mit 6'44,1" (Rekord erreicht und bereits bestätigt).

Das wär's für heute; zur derzeitigen Situation bzw. Probleme des Fesselfluges (Lärm, Platz, Wettbewerbe) möchte ich das nächste Mal Stellung nehmen.

Nicht zuletzt möchte ich unsere Ergriffenheit zum Ausdruck bringen, die unserem bisher so erfolgreichen und lieben Kameraden Fritz Kühnegger gilt, der mit den Folgen eines tragischen schweren Herzinfarkts kämpft. Wir bangen und hoffen mit ihm!

BFR Walter Reinisch

F3B - WM TERLET - PAPENDAAL - AARNHEM

SCHLAGZEILEN - SCHLAGLICHTER und SCHLAGSCHATTEN der diesjährigen F3B WM in TERLET - PAPENDAAL - AARNHEM, Holland vom 24. August - 2. September 1991, geliefert vom Mannschaftsführer Karl F. Wasner.

PLAZIERUNGEN

EINZELWERTUNG

1. Joe WURTS	USA	17254.7 Punkte
2. Daryl PERKINS	USA	17139.6 Punkte
3. Stephen HALEY	GB	17072.5 Punkte
8. Günther AICHHOLZER	A	16922.6 Punkte
17. Karl WASNER jun.	A	16736.2 Punkte
25. Peter HOFFMANN	A	16490.0 Punkte

67 Piloten am Start

MANNSCHAFTSWERTUNG

1. DEUTSCHLAND	50848.9 Punkte
2. ENGLAND	50812.8 Punkte
3. USA	50771.9 Punkte
4. ÖSTERREICH	50148.8 Punkte

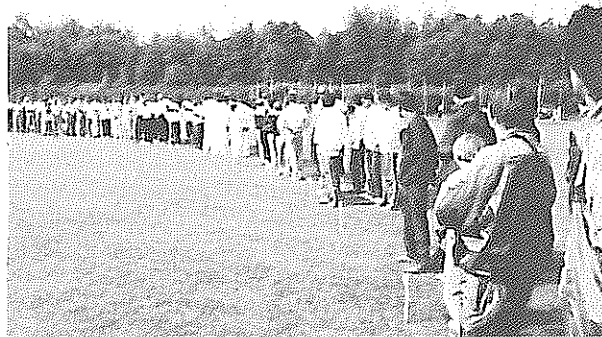
23 Nationen, davon 22 volle Nationalteams am Start.

NICHT AM STOCKERL

Erstmals seit 1985 in Australien war Österreich weder in der Einzel- noch in der Mannschaftswertung am "Stockerl" vertreten. Obwohl jeder unserer Piloten -Aichholzer in Runde 1 mit 2993.4, Wasner jun. in Runde 2 mit 2971.9 und Hoffmann in Runde 5 mit 2861.7 Punkten- je einen Durchgangssieg landeten und wir bis zur dritten Runde die Mannschaftswertung angeführt hatten, war in der Schlußabrechnung "nur" der undankbare vierte Platz unter 23 Nationen drinnen.

ANREISE

Die Anreise bewältigte das Nationalteam am Donnerstag, 22. August. Nach einer knapp 1000 km weiten Anreise bei glühender Hitze traf sich



Die 68 Teilnehmer aus 23 Nationen versammeln sich im Leichtathletikstadion von Papendaal zur feierlichen WM-Eröffnung

die komplette Nationalmannschaft mit den Piloten Karl Wasner jun., Peter Hoffmann und Günther Aichholzer, ihren Helfern Hansruedi Zwingli, Manfred Lex und Matthias Ebner mit Mannschaftsführer Karl F. Wasner im nationalen Sportcenter Papendaal bei Aarnhem um den Kampf als Titelverteidiger in der WM-Mannschaftswertung aufzunehmen.

DREIMAL PECH

Leider waren die beiden ersten Tage unseres Aufenthaltes nicht gerade vom Glück begünstigt. Bereits am Freitag mußte Zwingli wegen einer Erkrankung im Familienbereich kurzfristig nach Hause fliegen, war aber zu Beginn der Nullrunde wieder am Platz. Ein Danke für die Unterstützung an John Gardeneers und seine Helfer vom holländischen Aeroclub. In der Nacht von Freitag auf Samstag wurde in das Auto des Mannschaftsführers durch Einschlagen einer Seitenscheibe eingebrochen. Da nichts im Wageninneren war und Dank der Spezialschließung des Opel Omega blieb es beim Sachschaden. Zum Polizeiprotokoll mußte man allerdings ins Polizeipräsidium nach Aarnhem fahren! Auch hier ein Danke für die Unterstützung, speziell an Charly und Raymond Pavan für das "Einglasen" einer Ersatzscheibe. Und da aller guten Dinge drei sind zerlegte Aichholzer im inoffiziellen Speedtraining die Flächen seines Ultimate.

EINMAL SONNE

Nach diesen Startschwierigkeiten durfte ich dann doch auf besseres "Wetter" hoffen. Anfangs lag ich mit dieser Hoffnung auch richtig. Die Modell-, Winden-, Akku- und Senderabnahme ging ohne Probleme für uns er die Bühne, ebenso die am Montag den 26.8. angesetzte Null- oder Trainingsrunde.

LICHT UND SCHATTEN

Die sieben Wettbewerbsdurchgänge (ein Novum in der WM - Geschichte) brachten allerdings für unser Team Wechselbäder von ganz heiß bis ganz kalt.

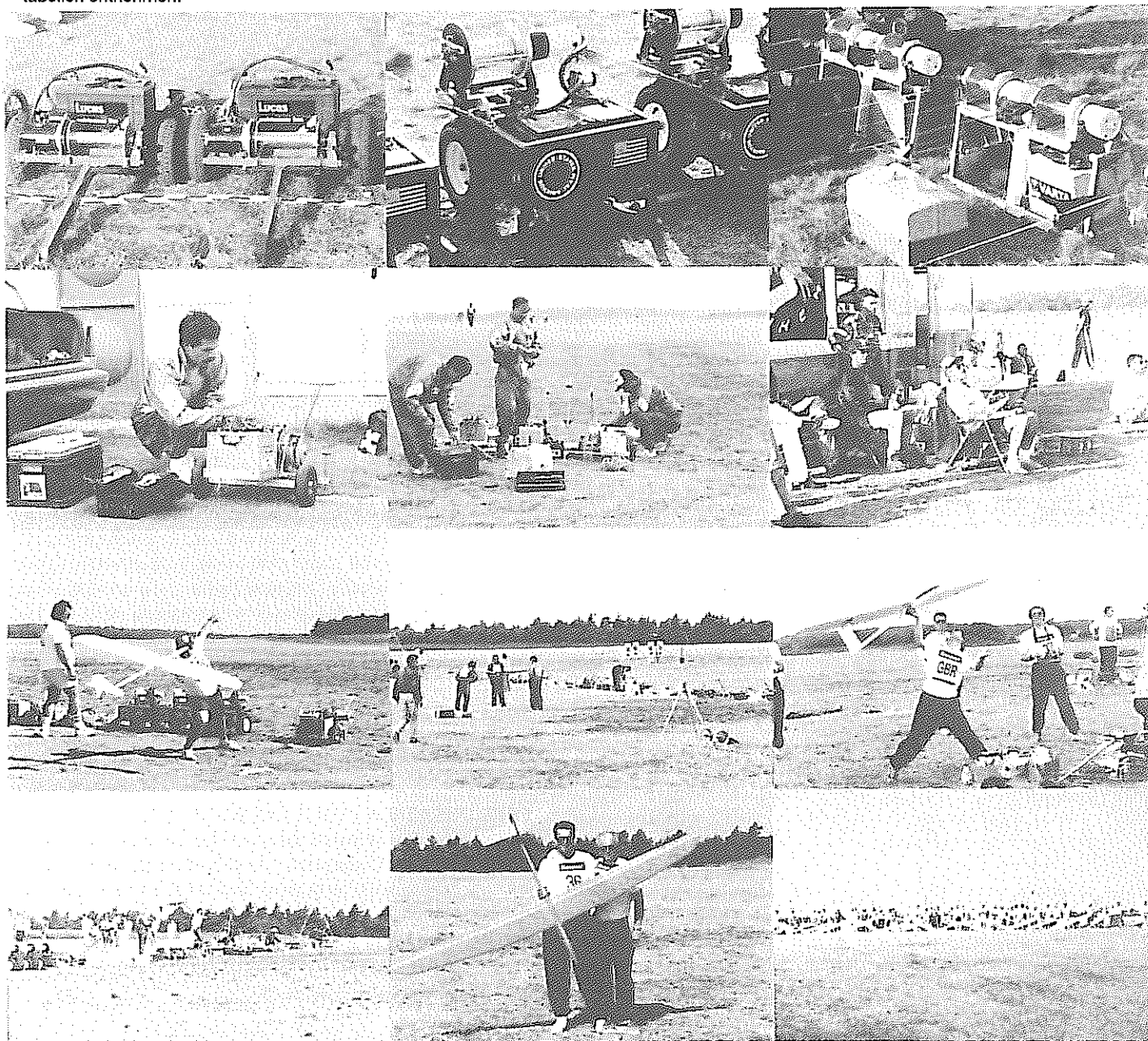
Die erste Runde brachte mit dem Durchgangssieg von Aichholzer und dem dritten Durchgangsrang von Wasner jun. ein Spitzenergebnis. Hoffmann mit einem 36. Durchgangsrang startete aber denkbar schlecht. Die Wechselbäder gingen weiter. Den zweiten Durchgang sichert sich Wasner jun., Aichholzer kommt auf Rang 12 und Hoffmann auf Rang 40. Im dritten Durchgang belegt Aichholzer Rang 20, Wasner jun. Rang 22 und Hoffmann Rang 42. Der vierte Durchgang brachte für Wasner jun. Rang 18, Aichholzer Rang 23 und Hoffmann Rang 50. Der fünfte Durchgang bringt bei Hoffmann eine Wende, er gewinnt diesen Durchgang, Aichholzer kommt auf Rang 37 und Wasner jun. auf Rang 45. Der sechste Durchgang sieht Hoffmann auf den 5. Durchgangsrang, Aichholzer auf Platz 15 und Wasner jun. auf Rang 35. Die erstmals an einer WM geflogene siebte Runde bringt für Hoffmann Rang 9, Aichholzer Rang 19 und für Wasner jun. Rang 25. Dies ergibt in der Endabrechnung f Aichholzer den 8., Wasner jun. den 17. und Hoffmann den 25. Gesamtrang. Eine genaue Analyse der einzelnen Aufgaben kann der interessierte Leser den Leistungstabellen entnehmen.

ANALYSE (sicher unvollständig)

BODENMANNSCHAFT / WINDEN

Die Bodenmannschaft, soweit sie den Windenbetrieb betraf, arbeitete bestens und mit groaem Einsatz. Die Arbeit wurde allerdings durch drei (von sechs) Winden, die beim Seilrückholen eine Person blockierten, nicht gerade erleichtert. Ebenso frustrierend war eine Winde, die außer dem Fußschalter auch noch einen Fußtritt zum funktionieren brauchte. Auf diesem Gebiet ist bis zur nächsten WM noch Entwicklungsarbeit zu leisten. Ein F3B Bewerb wird auch mit der Infrastruktur entschieden.

Eine Augenweide von hoher mechanischer Präzision waren die drei identischen US-Winden, die eindeutig die Optimierungsbestrebungen der US-Boys (vom Format XXXL) bewiesen. Die Frage blieb allerdings offen, ob die US-Modelle und auch die Winden bei einer Schwachwind-WM ebenso gut abgeschnitten hätten. Ich wage es zu bezweifeln.



Fotobezeichnungen von Seite 9 von links nach rechts und oben nach unten:

- * Die britischen Winden, sehr sauber gebaut und gegenüber früher wesentlich verbessert.
- * Die sauber und professionell gebauten Winden des US - Teams
- * Die Winden der deutschen Mannschaft
- * Letzte Vorbereitung zum Windentest - hier Wasner Junior mit seiner Doppelwinde
- * Das österreichische Helferteam beim morgendlichen Windenaufbau, v.l. Hansruedi Zwingli, Matthias Ebner und und Manfred Lex.
- * Wettbewerbsleiter Joris ten Holt (dunkle Jacke) umgeben von seinen Mitarbeitern
- * Das amerikanische Team in voller Aktion. Die US-Boys hatten einen Teammanager von "Format XXXXL".
- * Ein Blick auf die Windenlinie , im Hintergrund eine gut funktionierende Signalanlage Auf den numerischen Displays wurden im Zeitflug die verbleibende Rahmenzeit und im Distanzflug die Streckenzahl für die vier Piloten , sowie im Speedflug Rahmenzeit und Speedzeit angezeigt.
- * Der Titelverteidiger Nic Wriqth startet zum Speedflug des letzten Durchganges.
- * In Bildmitte startet Aichholzer gerade das Modell von Hoffmann, beobachtet von TM Wasner sen.
- * Ein glückliches Vater-Sohn-Team. Steven und Bill Haley nach dem gelungenen Speedflug des 7. Durchganges mit 16,6 Sekunden , der noch den 3. Einzelrang sicherte.
- * Ein Ausschnitt aus dem Gruppenbild nach dem letzten Flug an der WM.



Und so flog der Weltmeister: Verlustpunkteübersicht Joe Wurts					
Dg	Zeit	Strecke	Speed	Total	Rang
1	1000.0	956.5	943.3	2899.8	6.
	0.0	-43.5	-56.7	-100.2	
2	1000.0	1000.0	920.2	2920.2	3.
	0.0	0.0	-79.8	-79.8	
3	1000.0	909.1	876.9	270ang	
	0.0	-90.9	-123.1	-214.0	16.
				* Streichdurchg	
4	1000.0	1000.0	920.9	2920.9	2.
	0.0	0.0	-79.1	-79.1	
5	976.1	1000.0	799.0	2796.8	11.
	-23.9	0.0	-201.0	-203.2	
6	1000.0	944.4	900.5	2844.9	10.
	0.0	-55.6	-99.5	-155.1	
7	989.1	1000.0	883.0	2872.1	4.
	-10.9	0.0	-117.0	-127.9	
Ges.	-34.8	-99.1	-633.1	-745.3	
				1. Weltmeister	

Die österr. Nationalmannschaft v.l.:
kniend: Günther Aichholzer mit Ultimate,
Peter Hoffmann mit Ultimate, und Karl Wasner jun. mit Sidewind,
stehend: Matthias Ebner, Manfred Lex und Karl F. Wasner.

PILOTEN / WINDEN

Die meisten Punkteverluste unseres Teams, speziell im Distanz- aber auch Zeitflug, betrafen Fehleinschätzungen der Thermikentwicklung sowohl durch die Piloten als auch ihre direkten Helfer und verteilen sich gleichmäßig auf alle Beteiligten.

Es ist sicher für einzelne Piloten verlockend, einen Aufgabentaucher seinem eigenen Können und die mehr oder weniger großen Punkteverluste dem Team bzw. einzelnen Mitgliedern dieses Teams zuzuschreiben. Diese Haltung birgt allerdings die Gefahr mit sich, auf dem derzeitigen Stand einzufrieren und nicht mehr aus seinen (Flug)-Fehlern lernen zu können.

Im Streckenflug ist eine Optimierung der Rundenzeiten im Training zu erarbeiten und diese Timetable im Wettbewerb auch einzuhalten. Ohne Referenzpiloten sicher keine leichte, aber doch lösbare Aufgabe. Im Speedflug müssen die Winden treffsicher sein. Außenzeiten, bzw. die Außenstrecken sind zu reduzieren.

WETTER / GELÄNDE

Das Wettbewerbsgelände war auf dem nationalen holländischen Segelfluggelände Terlet, das seinen Bodenbetrieb auf dieser Platzhälfte für die Dauer des Wettbewerbes eingestellt hatte. Leider war das Gelände leicht abfallend, es mußte hangaufwärts gestartet werden. Thermik, und zwar in einer für uns fast unglaublichen Intensität gab es immer irgendwo. Entsprechend ausgeprägt waren natürlich auch die Absauer. Und ebenso kräftig wie die Thermik war auch deren Zuggeschwindigkeit. Hier im Zeit- oder Streckenflug daneben zu liegen war tödlich. Ebenso im Speedflug, doch ist hier auf Grund

des vorgeschriebenen Flugraumes und der geringen Zeitspanne ein Ausweichen nicht oder kaum möglich. Ein Umstand, den auch andere, für schnellere Speedzeiten bekannte Piloten, zu spüren bekamen.

DIE KONKURRENZ

Der Titelverteidiger Nic Wriqth kam mit 98,86% der Siegerleistung auf den 4. Rang (ebenso wie der Titelverteidiger Österreich in der Mannschaftswertung). Exweltmeister Reinhard Liese fand sich mit 98,61% auf Rang sechs, war aber damit nicht bester Deutscher. Diese Ehre kam auf den Ex-DDR Piloten Christoph Sterl zu, der mit 98,63% Rang fünf belegte. Kurt Steiner als bester Schweizer kam auf Rang 19. Eine herbe Enttäuschung erlebten die Gastgeber. Das holländische Team, vor zwei Jahren in Frankreich hinter Österreich auf dem 2. Mannschaftsrank fiel auf Platz 10 zurück. Ihr bester Vertreter, Jeroen Smits, kam in der Einzelwertung auf Rang 23. Eine kompakte Leistung brachten die beiden erstplazierten Amerikaner. Kampfstarke wie immer auch die Briten.

ORGANISATION / UNTERKUNFT

John Gradeneers, im holländischen Aero Club hauptamtlich für den Modellflug tätig, als Chefregisseur dieser Weltmeisterschaft konnte zusammen mit einer Reihe guter Mitarbeiter eine nahezu perfekte Organisationsstruktur auf die Beine stellen. Die Wettbewerbsleitung selbst lag in den Händen von Joris ten Holt. Als langjähriger Wettbewerbspilot und Mitglied der holländischen Nationalmannschaft muß-

te er worauf es ankam. Unterstützt wurde die Organisation und Wettbewerbsleitung durch perfektes Wetter. Selbst ein zeitweise stärker auffrischender Wind kam immer aus der gleichen Richtung. Der am Morgen aufgebaute Kurs blieb bis zum Abend stehen.

Weiter ideal für solche Veranstaltungen war das nationale Sportcenter mit ansprechenden, aber für Doppelbelegungen eher kleinen Zimmern und einem Restaurantbetrieb, der für Stoßbetrieb gewappnet ist und auch ungewöhnliche Frühstücks- und Abendessenzeiten akzeptierte. Dieses Sportcenter wird 1992 auch der Austragungsort der F3E-WM sein.

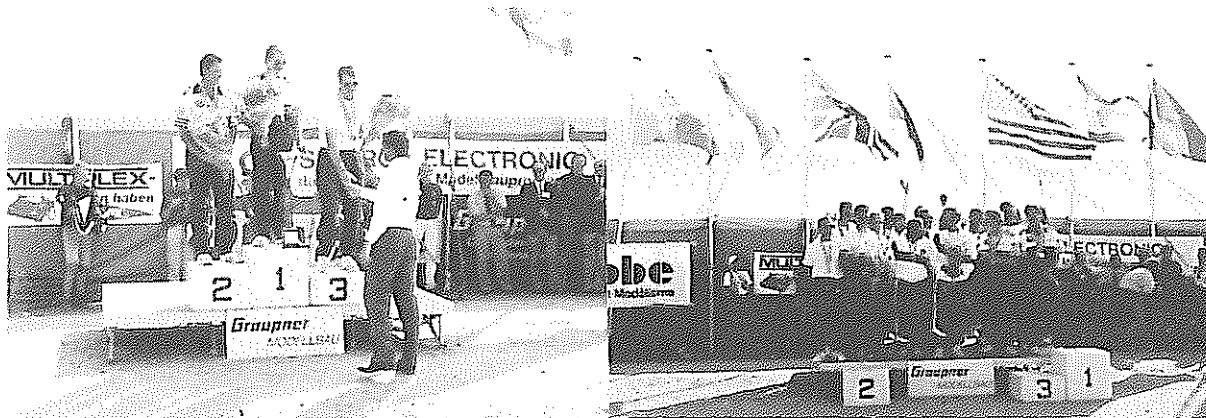
SIEGEREHRUNG

Die offizielle FAI-Siegerehrung fand am Nachmittag des 1. Septembers nach einem zu langen und nicht sehr gut geratenen Schauflugprogramm auf dem Wettbewerbsgelände statt.

Das Festbankett gab es am Abend in einer großen Zelthalle in Papendaaal. Im Gegensatz zu früheren Veranstaltungen gab es dabei keine Pokale des Veranstalters, auch die Dan Pruss Trophy für den Mannschaftssieger wird offenbar von den Amerikanern nicht mehr weitergeführt.

DANK

Als Mannschaftsführer darf ich mich bei allen Mitarbeitern des Veranstalters, die uns bei den auftretenden Schwierigkeiten bestmöglichst geholfen haben, herzlich bedanken. Ebenfalls Dank den Teammitgliedern, die versuchten, meine Arbeit zu unterstützen. Ich wünsche allen Angehörigen der Nationalmannschaft weiterhin viel Erfolg in ihrer sportlichen Laufbahn. Last, but not least, ein Dankeschön dem ÖAeC für die, im Hinblick auf die Budgetsituation bestmögliche finanzielle Unterstützung der WM-Teilnahme.



Die Sieger der Einzelwertung v.l.: Daryl Perkins 2., Joe Wurts 1., beide USA, Steve Hally, 3., GB werden von WL Joris ten Holt beglückwünscht.

Die Siegerteams v.l.: England, 2. Rang, Deutschland, 1. Rang und 3. Rang USA

Leserbriefe



Noch ein Brief zum Thema F3B Nationalmannschaft:

Für mich eine letzte Stellungnahme zum Thema F3B-Nationalmannschaft 1991/1992.

Zuerst eine Frage:

Wie kann es überhaupt möglich sein in einer Bundessektionssitzung von objektiv urteilenden Sitzungsteilnehmern über die Besetzung der Nationalmannschaft zwischen dem in der Qualifikation drittplatzierten Haller und dem fünfplatzierten Aichholzer abstimmen zu lassen, ohne den viertplatzierten Weber, der sich bis heute nicht in Luft aufgelöst hat, zu berücksichtigen?

Dann eine Richtigstellung:

Bei dem in prop 9/10-1991 zitierten Telefongespräch zwischen BFR Wasner und mir, war nie die Rede, daß Aichholzer statt mir in die Nationalmannschaft nominiert wird. Vielmehr war davon die Rede, daß gewisse Wettbewerbsergebnisse für die Bevorzugung

Aichholzers mir gegenüber sprechen würden. Die Entscheidung über die Zusammensetzung der Nationalmannschaft soll bei der Bundessektionssitzung getroffen werden. Es stimmt, daß ich mich bereit erklärt habe, nach einer für mich negativ ausgefallenen, aber fairen Abstimmung, als Helfer an der WM teilzunehmen.

Mit der Beantwortung der oben angeführten Frage scheint die Fairneß aber deutlich zu kurz gekommen zu sein.

Zuletzt eine Feststellung:

Nach einer langen, nicht ganz schmerzlosen Nachdenkphase bin ich zur Überzeugung gekommen, daß es im Leben viel sinnvollere Dinge gibt, als sich mit einem überaus autoritär agierenden Fachreferenten über die Zusammensetzung der F3B Nationalmannschaft herumzuschlagen.

Ich habe daher beschlossen, mich mit meinen Teamkameraden aus der F3B-Szene zurückzuziehen. Trotzdem wünsche ich dem ganzen Geschehen weiterhin viel Erfolg.

Noch Landesfachreferent für die Klasse F3B in Tirol

Hans Haller

Was ist los im LV-Burgenland ?

Scheinbar gar nichts, außer daß es keinen gewählten Vorstand gibt ! Gibt es überhaupt einen LV Burgenland !

Zum LV-Tag in Oberpullendorf sollte die Neuwahl des Vorstandes über die "Bühne" gehen. Es kam anders als von dem "alten" Vorstand erträumt. Es kam nur bis zur Entlastung des Vorstandes. Beim Vorschlag der "neuen" Vorstandsmitglieder, sprich Präsident und Vize, sollten die Modellflieger wieder einmal zurückstehen. Zur statutenmäßigen Belegung der "Vize" (nach Dachverbänden), konnte keine Einigung erreicht werden. Ing. Manfred Lex legte, da es seit längerem schon Meinungsverschiedenheiten gab, seine Funktion als LSL zurück. (Zum Leid der Modellflieger, sowie des Friedenswillen).

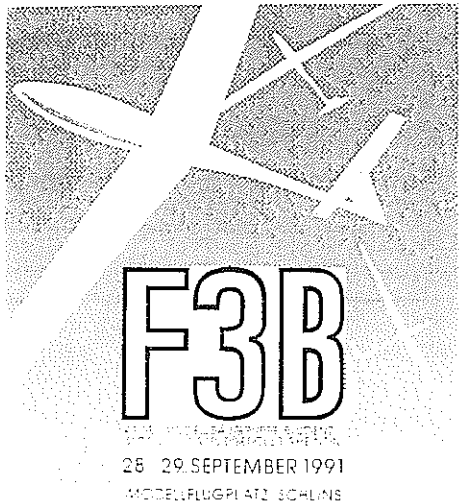
Was gibt es ein Jahr danach ? Keinen Lex, einen von den Modellfliegern erkorenen provisorischen Landessektionsleiter, keinen Kontakt und großes Schweigen.

Frage: Wer ist was oder aufgelöst ?

Johann Wagner

Ein Modellflieger aus dem Burgenland !

ÖSTERR. MODELLFLUG-STAATSMEISTERSCHAFT



Um die heuer fällige F3B-Staatsmeisterschaft hatte sich ursprünglich der Landesverband Tirol mit dem Austragungsort Wörgl beworben. Leider konnte die Bewerbung, laut Aussagen Tiroler F3B-Piloten wegen Nichteignung des Platzes, nicht aufrechterhalten werden.

Um dennoch die Durchführung der STM zu ermöglichen, hat sich nach kurzer Beratung die Arbeitsgemeinschaft des MSFC RHEINTAL und der MBG BLUDENZ, die bereits die F3B-STM 1987 sehr erfolgreich durchführte, wieder konstituiert. Dank der Mithilfe von Funktionären aus den Clubs Bregenz und Feldkirch konnten auch genügend Mitarbeiter für die personalintensive Veranstaltungsklasse F3B gewonnen werden. Auch diesmal wurde der gesamte Funktionsstab eigens an einem Wochenende geschult, um einen reibungslosen Ablauf der STM zu sichern.

26 Teilnehmer aus 6 Bundesländern hatten gemeldet., 24 waren dann auch tatsächlich am Start. Am stärksten vertreten waren die Steierer, sie hatten zehn Mann gemeldet von denen 9 kamen. Die schwächste Beteiligung kam aus Niederösterreich mit einem einzigen Piloten Um die Mannschaftsmedaillen bewarben sich 5 Teams aus vier Bundesländern.

Die Veranstaltung begann bereits am Freitag, 27. September mittags mit der Windenkontrolle und dem Training. Das Wetter war dabei teilweise nicht sehr gnädig, gegen 26 Teilnehmer aus sechs Bundesländern hatten gemeldet, 24 waren dann auch tatsächlich am Start. Am stärksten vertreten waren die Steierer, sie hatten zehn Mann gemeldet von denen neun auch kamen. Die schwächste Beteiligung kam aus Niederösterreich mit einem einzigen Piloten. Um die Mannschaftsmedaillen bewarben sich 5 Teams aus vier Bundesländern.

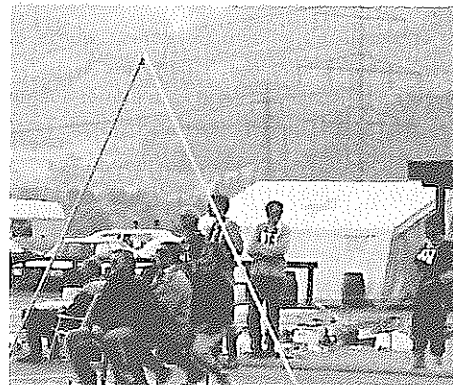
Abend begann es wieder stark zu regnen. Dank des aufgestellten Verpflegungszeltes konnte aber das Briefing im Trockenen abgewickelt werden. Die Wettervorhersagen für Samstag verhiessen einigermaßen brauchbares Wetter, für den Sonntag sagte man uns starke Föhnstürme und auch Regen voraus. Aus diesem Grund versuchte Wettbewerbsleiter Jim Dickie bereits am Samstag ein möglichst großes Flugpensum "unter Dach und Fach" zu bringen. Trotz zeitweise drehender Winde, die auch eine Drehung der Strecke im Speedflug zur Folge hatte, gelang es Dickie am Samstag drei der geplanten vier Durchgänge zu fliegen.



Wettbewerbsleiter Jim Dickie in voller Aktion in seinem Kommandostand. Im Hintergrund die bereits schneebedeckten Berge der Silvretta

Nach dem ersten Durchgang führte Hoffmann, N mit 2970.6 Punkten vor Wasner jun., V, 2938.9 und Ebner, T mit 2901.2 Punkten. Den Speedtausender sicherte sich der Wiener Rettich mit 19.8 Sekunden. Der zweite Durchgang, für sich betrachtet, brachte folgende Reihung: Hoffmann, 2920.6; Harkam, ST, 2865.7 und Scheda, W mit 2841.7 Punkten. Die schnellste Speedzeit flog Wasner jun. mit 17.4 sec.

In der Gesamtwertung nach diesem zweiten Durchgang lag Hoffmann mit 5891.2 Punkten an der Spitze, gefolgt von Wasner



Die Wenderichter unter dem Visier.

jun., 5774.4 und Harkam 5761.6 Punkten. Der dritte Durchgang ging mit der Idealpunktezahl von 3000 an Aichholzer, T; gefolgt von Wasner jun., 2948 und Hoffmann, 2929.3 Punkten. Aichholzers Speedtausender wurde mit 18.4 sec. erfliegen. Die Gesamtwertung am Samstag abend sah Hoffmann, 8820.5 vor Wasner jun. 8722.4 und Harkam, 8681.6 Punkte an der Spitze des Feldes.

Entgegen den Wetterprognosen herrschte am Sonntag zwar bedecktes Wetter, der angekündigte Föhnsturm kam Gott sei Dank nicht ins Tal. Auch der vierte Durchgang wurde mit der Idealnote 3000 gewonnen und zwar von Karl Wasner jun. Seine Speedzeit von 16.6 sec. blieb die schnellste Zeit dieser Staatsmeisterschaft. Den zweiten Durchgangsrang sicherte sich der Titelverteidiger Franz Prash, ST mit 2902.2 Punkten vor Peter Hoffmann mit 2866.0 Punkten.

Gesamtsieger und damit Staatsmeister 1991 wurde Karl WASNER jun. vom MSFC Rheintal, V mit 11722.4 Punkten vor Peter HOFFMANN, MFC Wr. Neustadt, N mit 11686.5 Punkten und Günther AICHHOLZER, TMC Innsbruck, T mit 11490.0 Punkten. Wasner jun. sicherte sich damit nach 1981, 1983 und 1987 zum vierten Male den Staatsmeisteritel.

Der Mannschaftsstaatsmeisteritel ging mit 32301.8 Punkten an das Team des MSFC Rheintal, V mit Karl Wasner jun., Karl F. Wasner und Erich Lercher. Zweite wurde die Mannschaft Steiermark 1 mit Karl Harkam, Franz Prash und Gerhard Niederhofer mit 31450.1 Punkten. Bronze erreichten die Wiener mit 29635.8 Punkten in der Zusammensetzung Wolfgang Scheda, Robert Piss und Johann Rettich.

Als, übrigens protestlose, Jury amtele LSL Ekkehard Wieser aus Tirol. Wieser zeigte sich mit dem reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zufrieden. An dieser Stelle möchte ich allen Mitarbeitern und Funktionen dieser Veranstaltung nochmals herzlich für ihren Einsatz danken, ein Danke auch an den Platzverein MBG Bludenz unter Obmann Werner Neyer, dessen Mitglieder an diesem Wochenende auf die Platzbenützung verzichten mußten.

BFR Karl F. Wasner

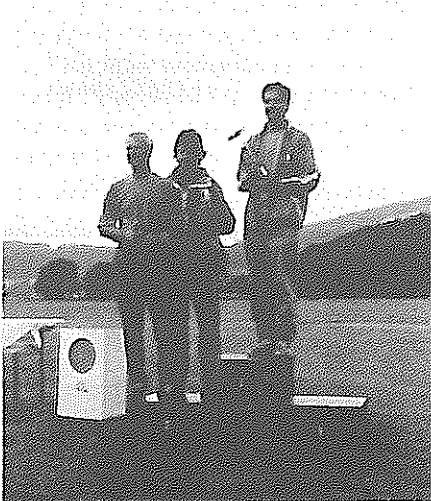
Am Ende der Staatsmeisterschaft ein Gruppenfoto der Teilnehmer mit ihren Modellen und den Funktionären. Im Hintergrund ein Blick auf die Ostschweizer Bergkette im Rheintal



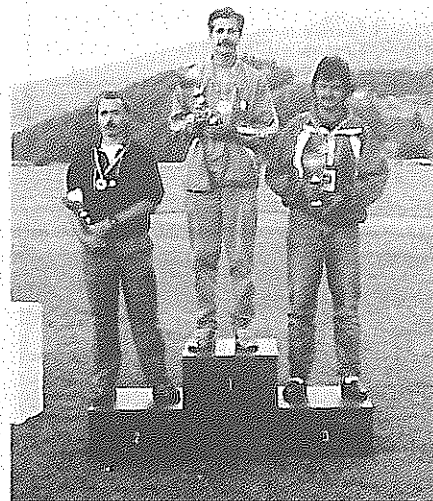
Volle Aktion beim Streckenflug an der Windenlinie. Links im Hintergrund sind noch die Anzeigentafeln für die Streckenanzahl zu sehen



Hier startet Wasner jun. den Quasar des BFR F3B zum Speedflug des vierten Durchganges



Die Sieger der (Inoffiziellen) Speedwertung: Sieger Karl Wasner jun. mit der Speedzeit von 16,6 Sekundenden. Ex aequo auf dem 2. Platz Günther Aichholzer und Franz Prasch mit Speedzeiten von 18,4 Sekunden



Die Sieger in der Einzelwertung v.l. Peter Hoffmann, Silbermedaille, Karl Wasner jun. Staatsmeister 1991 und Günther Aichholzer, Bronzemedaille



Dichtes Gedränge am "Stockerl" bei der Siegerehrung in der Mannschaftswertung. Mannschaftsstaatsmeister, wurde das Team des MFC Rheintal, die Silbermedaille eroberte sich das Team Steiermark 1 und Bronze ging an das Wiener Team

Ergebnisliste siehe nächste Seite

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE

Einzelwertung:

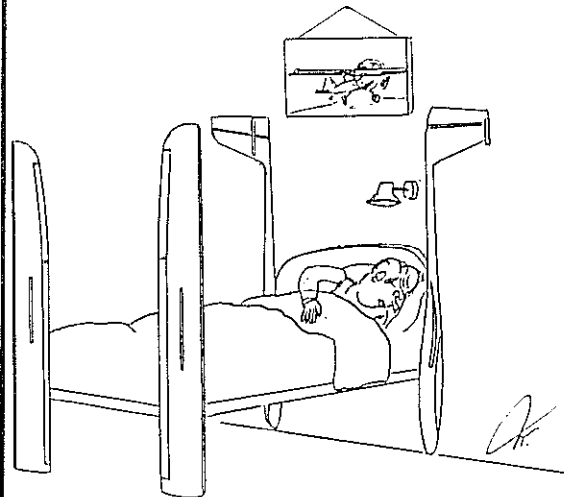
Rang	Start-Nr./Name/Vorname (* -> ausser Konkurrenz)	Land	Verein	Mann- schaft	Durchgänge				Straf- punkte	TOTAL	%
					1	2	3	4			
1	25 WASNER Karl jun.	V	Rheinta Rheintal		2939	2836	2948	3000		11722.4	100.00
2	12 HOFFMANN Peter	N	WNeusta		2971	2921	2929	2866		11686.5	99.69
3	13 AICHHOLZER Günther	T	TMC Ibk		2805	2830	3000	2856		11490.9	98.03
4	16 HARKAM Karl	ST	ASVPuch Steier.1		2896	2866	2920	2526		11207.4	95.61
5	24 WASNER Karl F.	V	Rheinta Rheintal		2592	2809	2904	2780		11085.2	94.56
6	15 PRASCH Franz	ST	ASVPuch Steier.1		2629	2603	2887	2902		11021.0	94.02
7	4 SCHEDA Wolfgang	W	Phönix Wien		2777	2842	2785	2560		10963.3	93.52
8	2 PISS Robert	W	Phönix Wien		2797	2677	2637	2574		10685.9	91.16
9	14 EBNER Matthias	T	TMC Ibk		2901	2830	2909	2000		10640.5	90.77
10	21 JAUk Thomas	ST	AKAFlie		2586	2213	2639	2790		10229.0	87.26
11	22 BUXBAUM Martin	ST	AKAFlie		2578	2339	2591	2694		10203.1	87.04
12	20 HAAS Hermann	ST	Eisener Steier.2		2262	2583	2483	2598	100	9826.0	83.82
13	5 PETROVIC Alexander	W	Phönix		2384	2418	2433	2577	100	9712.0	82.85
14	26 LERCHER Erich	V	Rheinta Rheintal		2636	2721	2371	1767		9494.2	80.99
15	1 BASCH Alexander	W	Phönix		2072	2461	2383	2630	100	9446.6	80.59
16	6 HESS Friedrich	B	Neusied Seeadler		2238	2306	2285	2412		9240.5	78.83
17	17 NIEDERHOFER Gerhard	ST	Eisener Steier.1		1789	2799	2169	2465		9221.7	78.67
18	10 HOTZ-BEHOFITS Harald	B	OPullen		1971	2579	2635	1898		9083.2	77.49
19	19 PLANITZER Kurt	ST	Eisener Steier.2		1954	2175	2087	2411		8626.6	73.59
20	3 RETTICH Johann	W	Phönix Wien		2611	2747		2629		7986.6	68.13
21	18 SEITNER Robert	ST	Eisener Steier.2		2520	1915	2393	296		7123.6	60.77
22	9 REINEGGER Franz	B	Neusied Seeadler			1894				1894.1	16.16
23	11 STEINER Gerhard	ST	Hürzzus			1532				1531.7	13.07
24	8 HESS Andreas	B	Neusied Seeadler	826						825.9	7.05
25	23 BENE Michael	ST	Andritz							0.0	0.00
26	7 JAKSCH Anton	B	Neusied							0.0	0.00

Mannschaftswertung:

Rang	Mann- schaft	Start-Nr./Name/Vorname (* -> ausser Konkurrenz)	Land	Verein	Punkte	TOTAL
1	Rheintal	26 LERCHER Erich	V	Rheinta	9494.2	32301.8
		24 WASNER Karl F.	V	Rheinta	11085.2	
		25 WASNER Karl jun.	V	Rheinta	11722.4	
2	Steier.1	17 NIEDERHOFER Gerhard	ST	Eisener	9221.7	31450.1
		15 PRASCH Franz	ST	ASVPuch	11021.0	
		16 HARKAM Karl	ST	ASVPuch	11207.4	
3	Wien	3 RETTICH Johann	W	Phönix	7986.6	29635.8
		2 PISS Robert	W	Phönix	10685.9	
		4 SCHEDA Wolfgang	W	Phönix	10963.3	
4	Steier.2	18 SEITNER Robert	ST	Eisener	7123.6	25576.2
		19 PLANITZER Kurt	ST	Eisener	8626.6	
		20 HAAS Hermann	ST	Eisener	9826.0	
5	Seeadler	8 HESS Andreas	B	Neusied	825.9	11960.5
		9 REINEGGER Franz	B	Neusied	1894.1	
		6 HESS Friedrich	B	Neusied	9240.5	



Bundesfachreferent F3B, Karl F. Wasner bedankt sich bei Teilnehmern und Funktionären. Außer den STM-Medaillen gab es für die Sieger auch eine Reihe schöner Pokale.



Traum eines Modellfliegers

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**



Österreichische Meisterschaft in RC-IV

von BFR Dr. Wolfgang Schober

Gleich am Beginn muß ich mich dafür entschuldigen, daß ich meinem Beitrag nur ein einziges Foto anfügen kann, da der Filmtransport im Fotoapparat nicht geklappt hat. So kann ich heute meine Reportage nicht mit der gewohnten Vielfalt an Fotos ausschmücken.

Doch nun zur Österreichischen Meisterschaft in RC-IV:

Als austragender Verein hat sich der MBC-Enzesfeld zur Verfügung gestellt, der über einen wunderschönen Flugplatz inklusive der nötigen Infrastruktur wie z.B. Klubhaus mit Kantine, Parkplatz, Toiletten, Computerauswertung u.s.w. verfügt. Als Termin war das Wochenende vom 7. und 8. September 1991 vorgesehen. Die Vorbereitungen wurden von den Mitgliedern des MBC-Enzesfeld unter der Leitung von Franz Hruska optimal durchgeführt und so schien einer fliegerischen Großveranstaltung nichts mehr im Wege zu stehen. Doch leider war das Interesse der Modellflieger nicht so groß, denn nur 19 Teilnehmer aus 6 Bundesländern waren am Samstag morgen angetreten, um den Österreichischen Meister zu ermitteln. Wo sind die Zeiten hin, als noch 40 Teilnehmer bei RC-IV Meisterschaften anzutreffen waren? Hier werde ich mir wohl etwas einfallen lassen müssen, um diese Klasse wieder attraktiver zu gestalten.

Obwohl am Samstag, den 7. September, alle Teilnehmer und Funktionäre pünktlich erschienen waren, mußte der Beginn der Meisterschaft immer wieder hinausgeschoben werden. Es herrschte zwar Schönwetter, aber es blies ein derartiger Sturm (15 m/sec), daß an ein Fliegen nicht zu denken war. Der noch regierende Österreichische Meister in RC-IV, Alfred Hubmann, wagte einen Trainingsflug, den er dann gleich mit einem Absturz bezahlen mußte. Sein Modell war aber reparabel, sodaß es mit vereinten Kräften und viel Epoxidharz wieder zusammengeflückt werden konnte. Daß der Wind wirklich stark, war zeigt auch die Tatsache, daß eine am Modellabstellplatz geparkte große und schwere PIPER vom Sturm über die Absperung geworfen und dabei zerstört wurde. So

war die Entscheidung der Jury (Roland Dunger) und des Wettbewerbsleiters (Manfred Peschik), den Start immer weiter hinauszuschieben, um bessere Bedingungen abzuwarten, sicher richtig. Diese Wartezeit konnte für eine ordentliche Wettbewerbsbesprechung genutzt werden.

Als um 16 Uhr der Sturm immer noch nicht nachgelassen hatte, wurde der Beginn der Meisterschaften auf Sonntag 8 Uhr verschoben.

Wohl keiner der Teilnehmer glaubte, daß der Wind sich legen würde. Doch in der Nacht regnete es, und der nächste Tag war wolkenverhangen und nahezu windstill. Und dieses Wetter sollte den ganzen Tag anhalten. Nachdem ein Teilnehmer vorgeflogen war, und sich die 5 Punkterichter aufeinander abgestimmt hatten, wurde pünktlich begonnen.

1. Durchgang:

Obwohl die Witterungsbedingungen gut waren, konnten einige Spitzenpiloten nicht zu ihrer gewohnten Form finden. So konnte der RC-IV Newcomer Peter Dürnwirth diesen Durchgang für sich entscheiden, dicht gefolgt von Alfred Hubmann, und dann doch

schon mit deutlichem Abstand der Salzburger Karl Stöllinger. Er war übrigens der einzige Teilnehmer, der sein Modell mit einem Verbrennungsmotor auf Ausgangshöhe brachte. Allerdings verwendet er ein Klapptriebwerk, das diesen Namen auch wirklich verdient, sowohl von der Optik wie auch von der mechanischen Ausführung her.

2. Durchgang:

Für die Favoriten begann es nun immer besser zu laufen. Bei den konstant guten Witterungsbedingungen konnte Alfred Hubmann diesen Durchgang gewinnen. Auf den Plätzen folgten die in Seglerschleppkreisen gut bekannten Piloten Karl Tengg und Peter Aigner. Dieser setzte wieder sein Grunau Baby ein, welches das "Kunststoffeinerlei" der Konkurrenz doch etwas auflockerte. In der Zwischenwertung lag nun Alfred Hubmann vor Peter Dürnwirth und Karl Stöllinger.

3. Durchgang:

Durch die Disziplin der Piloten, durch das Anhalten der guten Wetterverhältnisse und nicht zuletzt durch die geringe Teilnehmerzahl war es möglich, am Sonntag auch noch den dritten Durchgang zu fliegen. Hier wurde es sogar windstill, sodaß die absolut höch-

MBC-ENZESFELD

DATE: 5.9.1991

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT RC/IV 1991

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

WETTBEWERBSNUMMER: BR 2/91

RANG	NAME	BL.	VEREIN	1.DG	2.DG	3.DG	TOTAL
1	HUBMANN Alfred	St	MBC-ASKö-Köflach	-1012	1085	1126	2211
2	TENGG Karl	K	MFC-St. Veit/Glan	-662	1027	1078	2115
3	DÜRNWIRTH Peter	K	MFC-Friesach	1024	-977	1040	2064
4	SIDLER Thomas	Ob	MFC-Linz	-951	967	1093	2060
5	STÖLLINGER Karl	S	MFC-Salzburg	-965	1000	1044	2044
6	TRAUSSNIGG Robert	St	MFC-ASKö-Köflach	-929	954	1035	1989
7	HÖHIG Georg	Nö	MFC-Silbergrube	-698	1000	972	1972
8	AIGNER Peter	Nö	MFC-Silbergrube	-932	1011	961	1972
9	HOFBAUER Thomas	Nö	MFC-Silbergrube	-850	919	1076	1955
10	SCHÖBER Wolfgang	K	MFC-St. Veit/Glan	-931	941	979	1940
11	BAIL Arthur	Nö	MBC-Enzesfeld	-923	981	974	1915
12	PÖLZL Jürgen	St	MFC-ASKö-Köflach	-907	926	966	1892
13	TRAUSSNIGG Birgit	St	MFC-ASKö-Köflach	-811	912	971	1883
14	BIKKE Alfred	W	OHV-Wien	-758	926	967	1843
15	HEITZINGER Robert	Ob	ASKö-MFC-Hausruck	876	-794	952	1829
16	SIDLER Hermann	Ob	MFC-Linz	853	800	-727	1657
17	GATTINGER Rene	Ob	ASKö-MFC-Hausruck	-607	758	646	1494
18	STADLMAYER Karl	Ob	ASKö-MFC-Hausruck	474	564	0	1038
19	HOFBAUER Manfred	Nö	MFC-Silbergrube	518	0	0	518

sten Wertungen erreicht wurden. Die Tageshöchstwertung wurde hier von Alfred Hubmann erlangen, knapp dahinter Thomas Sidler und Karl Tengg.

Endwertung:

Da beim offiziellen Endergebnis ja ein Streichresultat berücksichtigt wird, sah die Reihung nun folgendermaßen aus:

Erster und zum dritten Mal in ununterbrochener Reihenfolge Österreichischer Meister in der Klasse RC-IV wurde Alfred Hubmann. Auf den Plätzen zwei und drei folgten die beiden Kärntner Karl Tengg und Peter Dürnwirth.

Zusammenfassung:

Die Organisation war einwandfrei und klappte vorzüglich - ein Lob dem MBC-Enzsfeld. Von der sportlichen Sicht her wurden gute Leistungen geboten, wobei der Flugstil eher etwas langsamer und damit vorbildähnlicher wird. Paradoxaerweise wurden dafür aber gigantische Ausgangshöhen benötigt, was in Zukunft vermieden werden müssen.



Das Siegerfoto: Links der Drittplazierte Peter Dürnwirth, in der Mitte der Sieger und Österreichische Meister Alfred Hubmann und rechts auf Rang 2 Karl Tengg

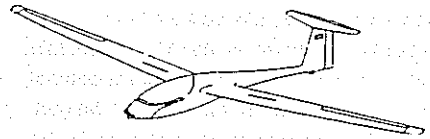
Leider bis jetzt kein Bericht eingelangt !

Offizielle Ergebnisliste der Österr. Meisterschaft

in der Klasse RC-IV/Programm 2

am 21. u. 22. September 1991 am Flugplatz Micheldorf/GO.

Wettbewerbnummer: DM 3/91



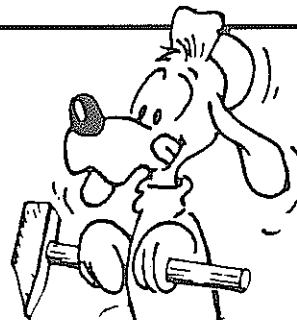
Rg.	Nm	Land	Verein	1.Lg.	2.Lg.	3.Lg.	4.Lg.	5.Lg.	Gesamt
1.	Rößinger Karl	Ö	SBC Kf.-Mf.	1071	473	910	973	973	2398
2.	Nero Metko	S	LSV Astenau	851	976	1000	875	503	2316
3.	Rößinger Thomas	Ö	SBC Kf.-Mf.	972	821	922	1000	913	2310
4.	Rapp-Hochstet	Ö	SBC Kf.-Mf.	0	449	966	968	978	2066
5.	Strober Hubert	S	LSV Salzburg	714	973	922	974	975	2062
6.	Zeller Hubert	Ö	SBC Kf.-Mf.	803	972	913	966	973	2071
7.	Peter Horst	S	MC Bergthal	374	897	979	824	1000	2066
8.	Carandiner Manfred	Ö	HFC Neustadt	972	971	429	913	1000	2065
9.	Hödl Georg	S	LSV Astenau	873	972	918	853	1000	2016
10.	Graschl Hubert	Ö	SBC Kf.-Mf.	974	911	921	449	956	2016
11.	Amper Hub	Ö	SBC Graz-Andritz	881	897	979	826	956	2012
12.	Dalinger Wilfried	Ö	Quax Linz	927	471	978	913	820	2018
13.	Galk Peter	S	MC Innsbr	448	825	879	951	266	2016
14.	Bräner Josef	S	MC Innsbr	895	970	970	897	871	2015
15.	Ngator Metko	S	LSV Astenau	978	871	923	923	894	2016
16.	Brückl Josef	S	LSV Salzburg	714	775	874	922	266	2016
17.	Bal Ostend	S	MC Bergthal	931	916	933	897	979	2013
18.	Glaz Johann	S	LSV Astenau	826	919	970	913	917	2010
19.	Myer Alois	S	LSV Piesendorf	421	814	974	924	922	2000
20.	Hopf Rainer	S	MC Salzburg	374	913	440	970	913	2000
21.	Kleinmann Thomas	S	LSV Piesendorf	827	925	918	821	826	2000
22.	Madlberger Karl	S	MC Salzburg	263	974	974	889	889	2000
23.	Schmiedt Helmut	S	MC Arvia Andria	448	1000	757	875	826	2161
24.	Dalinger Peter	S	LSV Astenau	883	871	974	843	922	2166
25.	Georg Karl	S	LSV St. Johann	826	878	440	926	373	2166
26.	Ortl Paul	S	LSV Salzburg	826	874	925	874	841	2171
27.	Bräner Hubert	S	MC Salzburg	0	879	884	936	977	2180
28.	Sandl Max	Ö	SBC Kf.-Mf.	671	873	440	874	977	2180
29.	Bräner Thomas	S	LSV Astenau	622	978	887	829	922	2180
30.	Dalinger Hubert	S	LSV Piesendorf	775	874	779	921	260	2180
31.	Graschl Andreas	S	LSV Astenau	975	923	923	877	769	2180
32.	Straik Hubert	S	MC Arvia Andria	975	270	817	919	929	2166
33.	Rapp Hubert	Ö	SBC Kf.-Mf.	974	877	877	833	807	2164
34.	Bräner Michael Dipl.-Ing.	S	SBC Graz-Andritz	23	875	881	787	926	2164
35.	Schmiedt Hubert	S	MC Arvia Andria	775	922	951	787	821	2164
36.	Spranger Michael	S	LSV Astenau	676	418	851	826	811	2164
37.	Stoll Daniel	S	MC Arvia Andria	27	526	910	882	818	2164
38.	Weger Stefan	Ö	SBC Kf.-Mf.	0	874	899	811	204	2000
39.	Pfister Martin	S	MC Salzburg	521	814	448	874	879	2077
40.	Kleinmann Peter	Ö	Quax Linz	888	877	783	974	913	2094
41.	Hödl Metko	S	MC Arvia Andria	779	877	826	925	811	2094
42.	Frühberger Josef	S	LSV St. Johann	731	810	730	822	817	2094
43.	Bräner Hubert	Ö	MC Walschitz	813	514	794	717	811	2094
44.	Gallner Hubert	S	LSV Astenau	261	422	769	816	920	2095
45.	Köchy Rainer	Ö	Quax Linz	734	935	627	445	790	2095
46.	Gleissinger Hubert	Ö	SBC Kf.-Mf.	371	811	575	978	826	2095
47.	Peter Ostend	Ö	Quax Linz	886	778	771	346	716	2095
48.	Höflinger Günter	Ö	Quax Linz	622	444	922	978	447	2095
49.	Gallner Peter	S	MC Bergthal	412	441	777	718	976	2092
50.	Peter Ostend	S	LSV St. Johann	691	419	772	673	917	2090
51.	Schiffner Oskar/Ingrid	Ö	MC Oetz/Andritz	452	411	437	411	911	2031
52.	Hack Florian	S	MC Salzburg	335	791	418	771	811	2127
53.	Graschl Peter Hubert	Ö	SBC Kf.-Mf.	341	922	437	411	824	2077
54.	Höflinger Hubert	Ö	SBC Graz-Andritz	611	795	413	426	920	2166
55.	Ostend Peter	Ö	SBC Kf.-Mf.	92	429	429	977	431	2069

Rg.	Nm	Land	Verein	1.Lg.	2.Ort.	3.Ort.	4.Lg.	5.Lg.	Gesamt
56.	Weger Hans	Ö	Quax Linz	330	707	813	361	709	2399
57.	Schuster Alois	Ö	Quax Linz	583	688	765	625	822	2275
58.	Schuster Hubert	Ö	MC Walschitz	456	726	870	413	677	2233
59.	Frühberger Josef	S	MC Arvia Andria	469	753	476	299	979	2188
60.	Schuster Michael	K	St. Hubert	529	426	791	673	705	2169
61.	Koch-Müller	Ö	Quax Linz	19	622	431	605	671	2168
62.	Dalinger Hubert	S	LSV Piesendorf	701	640	694	312	751	2166
63.	Mühlberger Alfred	Ö	MC Walschitz	440	437	422	921	813	2144
64.	Wimmer Raimund	S	MC Bergthal	227	810	410	403	917	2137
65.	Mitternauer Peter	Ö	MC Walschitz	375	433	754	381	913	2110
66.	Kleinmann Peter/Ingrid	Ö	Quax Linz	201	388	822	373	811	2071
67.	Bräner Josef	Ö	SBC Kf.-Mf.	560	433	444	439	970	1999
68.	Georg Johann	S	LSV St. Johann	251	425	637	331	784	1977
69.	Frühberger Josef	S	MC Arvia Andria	438	411	754	355	523	1853
70.	Haber Rainer	Ö	Quax Linz	339	445	918	414	241	1855
71.	Bräner Stefan	Ö	MC Walschitz	456	414	418	730	321	1672
72.	Ngelisch Michael	S	LSV Astenau	239	620	332	321	435	1388
73.	Bräner Oswald	Ö	Quax Linz	452	431	410	281	331	1322
74.	Bräner Peter	Ö	Quax Linz	166	322	448	329	428	1293
75.	Schmiedt Michael	S	MC Walschitz	378	312	429	274	428	1275
76.	Passauer Peter	Ö	MC Walschitz	571	425	25	0	0	1022
77.	Slovak Michael	Ö	SBC Graz-Andritz	0	0	0	0	0	0
78.	Liedl Michael	Ö	SBC Graz-Andritz	0	0	0	0	0	0
79.	Prasel Andreas	Ö	SBC Graz-Andritz	0	0	0	0	0	0
80.	Galk Oswald	S	MC Innsbr	0	0	0	0	0	0
81.	Strasser Georg/Metko	Ö	SBC Kf.-Mf.	0	0	0	0	0	0
82.	Carandiner Hubert	S	MC Bergthal	0	0	0	0	0	0
83.	Bräner Hubert	S	LSV Astenau	0	0	0	0	0	0
84.	Ortl Michael	S	LSV Salzburg	0	0	0	0	0	0
85.	Reinhardt Michael	S	LSV Astenau	0	0	0	0	0	0
86.	Promer Simon	S	LSV Astenau	0	0	0	0	0	0
87.	Graschl Agnes	Ö	Quax Linz	0	0	0	0	0	0
88.	Dalinger Hubert	Ö	MC Walschitz	0	0	0	0	0	0
89.	Koch Friedrich	S	MC Innsbr	0	0	0	0	0	0
90.	Mühl Oswald	S	LSV Salzburg	0	0	0	0	0	0
91.	Hödl Peter Ing.	Ö	SBC Kf.-Mf.	0	0	0	0	0	0

Mannechaftswertung

1.	SBC Kf.-Mf. I	Ö	Rößinger - Zeller - Gröndl - Gröndl/Georg	8631
2.	SBC Kf.-Mf. II	S	Wess - Glaz - Schüller - Ngator	8522
3.	LSV Salzburg I	Ö	Rapp - Rößinger Th. - Gruber - Straik	8504
4.	LSV Salzburg II	S	Brückl - Glaz - Ortl - Ortl	8221
5.	LSV Piesendorf	S	Pfister - Huber - Mack - Schüller	8163
6.	MC Salzburg	S	Ostend - Bal - Wimmer - Peter	2761
7.	MC Bergthal	S	Schmiedt - Straik - Mack - Schmiedt	7652
8.	MC Arvia Andria I	Ö	Frühberger - Gallner - Schüller	7133
9.	LSV Astenau II	Ö	Frühberger - Köchy - Hofbauer - Huber	7079
10.	SBC Kf.-Mf. III	Ö	Gleissinger - Huber - Bräner - Ngator	6163
11.	LSV St. Johann I. P.	S	Peter - Georg - Georg - Frühberger Jn.	5941
12.	Quax Linz I	Ö	Kleinmann - Peter - Zeller - Mitternauer	4866
13.	LSV Astenau III	Ö	Schuster - Schüller - Weger - Kar	6732
14.	Quax Linz II	Ö	Frühberger - Straik - Fröhlich	6630
15.	MC Arvia Andria II	Ö	Bräner - Bräner - Mitternauer	6275
16.	MC Walschitz I	Ö	Passauer - Schuster - Müller	5439
17.	MC Walschitz II	Ö		

Aus Praxis und Flugbetrieb



Die SAPHIER von Robbe

Ein Testbericht von von Reinhard Zeilerbauer

Jedes Jahr erscheinen im Frühjahr die Neuheitenkataloge der Nodelbaufirmen, und jedes Jahr gibt es wieder etliche Anfängermodelle mehr auf dem Markt. Jemand der jedoch nach einem reinrassigen Kunstflugmodell Ausschau hielt, war bis dato nicht besonders gut bedient.

Nicht so im heurigen Katalog der Firma Robbe.

"SAPHIER" heißt die von Wolfgang Matt entwickelte F3A-Maschine, die in spezieller Leichtbauweise als Baukasten angeboten wird.

Als erstes fiel mir die Verpackung der einzelnen Teile auf. Sie ist so gestaltet, daß ein sicherer Transport gewährleistet ist.

Die nächste angenehme Überraschung stellte sich beim Betrachten der einzelnen Teile ein. Da sind zum Beispiel die Tragflächen, welche mit fertig verschliffener Nasenleiste ausgerüstet sind. Ebenso ist die Querruderverkastung bereits fertiggestellt. In der gleichen Art wie die Tragflächen ist das Höhenruder aufgebaut. Der Rumpf ist in Balsa/Sperrholz Gemischtbauweise hergestellt. Rumpfrücken und -boden sind aus balsabepunkteten Styroteilen gefertigt und bereits mit dem Rumpf verklebt und verschliffen.

Daß bei einem derartigen Vorfertigungsgrad die Bauzeit für den Rohbau auf wenige Stunden beschränkt ist, leuchtet ein. Ich benötig

te 14 Stunden zur Erstellung des Rohbaues, und die Waage zeigte eine Wert von 1,7 kg.

Neben diversen Kleinteilen ist dem Baukasten eine umfangreiche Bauanleitung beigelegt, sodaß selbst der wenig geübte Modellbauer sicher nicht überfordert ist.

Zwei Kritikpunkte möchte ich nicht unerwähnt lassen. Da ist zum einem das Seitenleitwerksruder aus Balsa, das viel zu schwer ist. Balsabepunktetes Styro wäre sicher besser, obwohl durch entsprechende Ausschnitte auch das dem Baukasten beigelegte Ruder auf ein vernünftiges Gewicht reduziert werden kann.

Als zweiter Punkt wäre die Kabinenhaube zu nennen, die um vieles leichter anzupassen wäre, wenn eine vorgegebene Linie in ABS-Tiefziehteil vorhanden wäre.

Der Einbau der Fernsteueranlage gestaltete sich recht einfach, lediglich die Anlenkung für das Höhen- und Seitenleitwerk sind durch den vorgefertigten Rumpf etwas zeitaufwendiger einzubauen. Leichter ginge es, wenn der Rumpfunterteil noch nicht verklebt wäre.

Nach dem Bespannen des Modells mit Bügelfolie (fünffärbig wie das Original), Einbau eines 10 LS Motors, des Einziehfahrwerkes sowie der Fernsteueranlage, mußte ich mich erst einmal gedulden, da der große Dauerregen eingesetzt hatte. Bei der ersten sich bietenden Möglichkeit ging es voller Erwartung zum Flugplatz, wo der Erstflug stattfand.

Nach dem Abheben zeigte sich sofort, daß das Flugverhalten des Saphier absolut unkritisch eingestuft werden kann. Das Modell liegt derart ruhig und exakt in der Luft, daß man schon ins Schwärmen geraten kann. Bei der Landung wurde ich etwas überrascht, da der Gleitwinkel so manchen Segler erschrecken würde. Das Landen als solches gibt keinerlei Probleme auf, das Fahrwerk ist exakt an der richtigen Stelle.

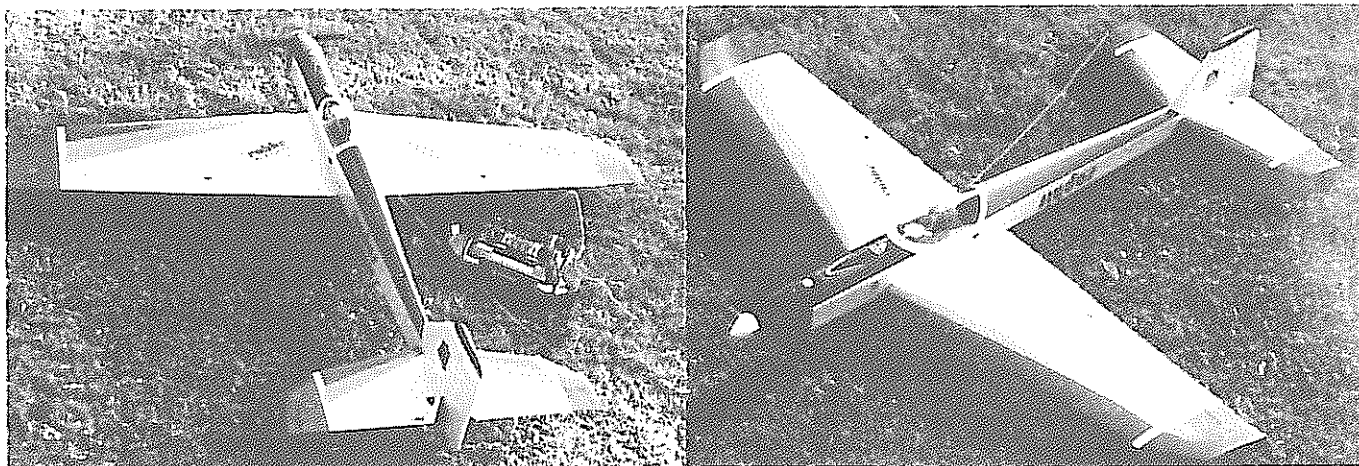
Bei den nächsten Flügen probierte ich bereits Kunstflugfiguren aus, und hier zeigte sich, wofür der Saphier konstruiert wurde.

Nach mehreren Flügen sowie einem gelungenen Wettbewerb mit meinem Saphier läßt sich zusammenfassend folgendes sagen:

Ganz gleich, ob man nun Wettbewerbsambitionen für die Klasse F3A hat oder ob man ganz einfach Freude an einer perfekt fliegenden Maschine hat, mit dem Saphier erhält man einen ausgezeichneten Bausatz und eine ebenso fliegende Maschine.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	1780 mm
Rumpflänge:	1600 mm
Gesamtflächenbelastung:	ab 55 g/dm ²
Fluggewicht:	3,7 - 3,9 kg
Motor:	10 cm ³ LS
RC Funktionen: Seite, Höhe, Quer, Motor drossel, Gemischverstellung, Einziehfahrwerk	



Der PUMA von Robbe

Ein Testbericht von Ing. Manfred Dittmayer

Für viele Modellpiloten, die etwa vor zehn bis fünfzehn Jahren ihre erste Flugerfahrungen starteten, ist der PUMA von Robbe noch ein Begriff.

Leider verschwand dieser, fast könnte man sagen standard "Querruder-Trainer" in den Achtzigern von der Bildfläche. Überhaupt wurde der "sechseinhalber" Trainer von den meisten Herstellern ignoriert.

Bei Robbe-Modellsport erinnerte man sich anscheinend an diesen fast traditionellen Flieger, verpaßte ihm das Gewand der Neunzigerjahre und überraschte auf der Nürnberger Messe mit einem sehr schönen und schnittigen "Sechseinhalbertrainer" das Publikum.

Bei mir war es Liebe auf den ersten Blick. Endlich wieder ein Modell, das mich sowohl von der aerodynamischen Auslegung als auch vom gefälligen Äußeren sofort ansprach.

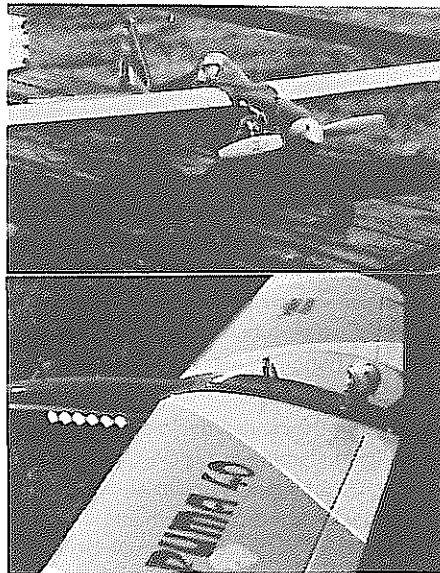
Als regelmäßiger Messebesucher ist man jedoch Kummer gewöhnt, und meist ist es so, daß angekündigte Modelle erst nach Monaten, trotz Beteuerung der Hersteller, daß alles prompt lieferbar ist, auf den Markt kommen. Ich befürchtete daher, daß dieses Liebesverhältnis nicht die gewohnten Monate des Wartens überdauern würde und plante den Bau eines Pumas eigentlich erst für den Winter 91/92.

Robbe überraschte jedoch mit einer fast peinlichen Termintreue, und noch rechtzeitig zum Saisonstart wurde der Puma ausgeliefert.

Der Bausatz

übertraf meine kühnsten Erwartungen. Außer Klebstoffe, Farben, Folie und klarerweise auch Motor und RC-Anlage, ist da wirklich alles, und das in guter Qualität, beigelegt. Keine wie sonst immer üblichen Zusatzanschaffungen wie Tank, Räder oder der bei vielen Herstellern beliebte "RC-Einbausatz" sind notwendig. Der fast-fertig-Rumpf ist aus Plura in sehr guter Qualität. Die Tragflächen sind sauber geschnitten und beplankt, endlich konnte sich auch Robbe von der "Sirius-Schaumstoff-Technologie" trennen.

Besondere Beachtung muß auch der GFK-Motorträgereinheit, die in Verbindung mit dem Motorspant sowohl Sturz als auch Zug bereits berücksichtigt, gezollt werden. Im Motorspant sind auch werkseitig alle Bohrungen bereits durchgeführt. Alle dem Bausatz beigelegten Holzteile sind vorgearbeitet und von guter Qualität.



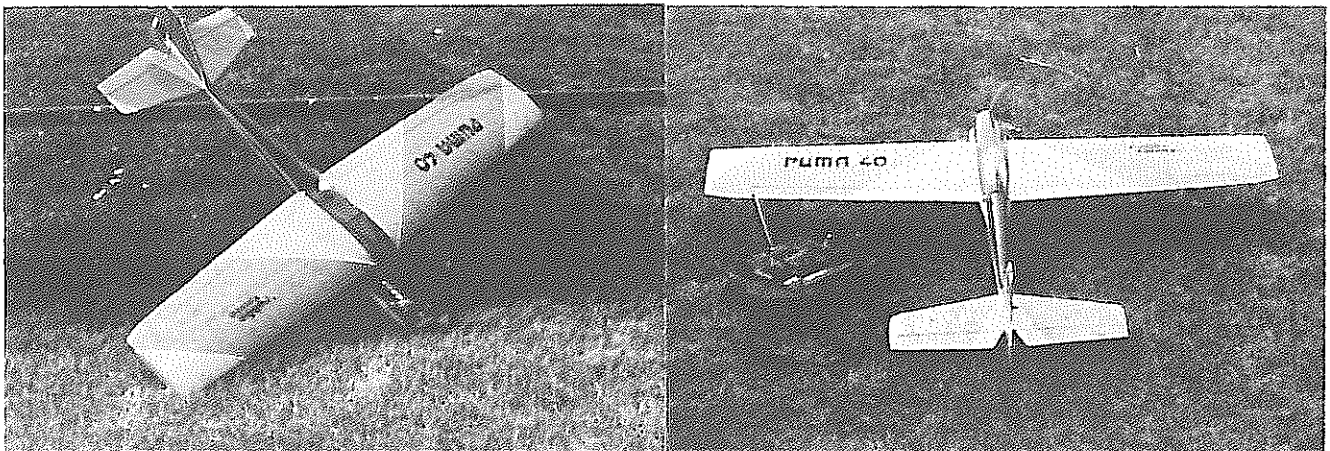
Der Bau des Modelles

bietet auch den weniger geübten Erbauern keine Schwierigkeiten obwohl die Bauanleitung den Bau eher kompliziert als erleichtert (persönliche Meinung des Testers). Besonders der Tankeinbau ist schlichtweg falsch beschrieben. Möglicherweise lag dem Verfasser der Bauanleitung ein anderer Tank als in meinem Baukasten vor. Also bitte, beim Bau achtgeben!

Das ist aber auch schon der einzige Kritikpunkt an diesem Bausatz. Ansonsten geht der Bau des Pumas zügig voran, und bald war ein wirklich gutaussehender Puma für den ersten Flug bereit.

Mit 6,5 cm³ gut motorisiert, und durch Einstellung einer ausreichenden Vorspur (Achsen des Hauptfahrwerkes leicht nach vorne biegen) hebt das Modell nach kurzer Rollstrecke problemlos ab und liegt so wie sein "Urahn" satt in der Luft. Er folgt willig den Ruderausschlägen, und die angegebene Schwerpunktlage stimmt, obwohl dem weniger geübten Piloten eher eine Vorverlegung des Schwerpunktes um ca. 10 mm für die ersten Flüge zu empfehlen wäre.

Der Puma ist in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr gut beherrschbar und weist ein unkritisches Überziehverhalten auf, doch Vorsicht, "deppensicher" ist er nicht! Er will gesteuert werden. Ist man als Anfänger gewohnt, in kritischen Situationen ganz einfach die Knüppel auszulassen, so wird man möglicherweise mehrere Pumas benötigen. Also Vorsicht! Das Modell ist ein voll kunstflugtauglicher Motortrainer mit gutmütigen Flugeigenschaften, aber sicher kein "Laufstall" für blutige Anfänger. Für etwas geübte Piloten ist der Puma aber ein echter Kumpel, um die "Fliegekunst" gemeinsam weiter zu vervollständigen.



Mit 6,5 cm³ gut motorisiert, und durch Einstellung einer ausreichenden Vorspur (Achsen des Hauptfahrwerkes leicht nach vorne biegen) hebt das Modell nach kurzer Rollstrecke problemlos ab und liegt so wie sein "Urahn" satt in der Luft. Er folgt willig den Ruderausschlägen, und die angegebene Schwerpunktlage stimmt, obwohl dem weniger geübten Piloten eher eine Vorverlegung des Schwerpunktes um ca. 10 mm für die ersten Flüge zu empfehlen wäre.

Der Puma ist in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr gut beherrschbar und weist ein unkritisches Überziehverhalten auf, doch Vorsicht, "deppensicher" ist er nicht ! Er will gesteuert werden. Ist man als Anfänger gewohnt, in kritischen Situationen ganz einfach die Knüppel auszulassen, so wird man möglicherweise mehrere Pumas benötigen. Also Vorsicht ! Das Modell ist ein voll kunstflugtauglicher Motortrainer mit gutmütigen Flugeigenschaften, aber sicher kein "Laufstall" für blutige Anfänger. Für etwas geübte Piloten ist der Puma aber ein echter Kumpel, um die "Fliegekunst" gemeinsam weiter zu vervollständigen.

Der Puma leitet bei Robbe-Modellsport eine neue Preis/Leistungs politik ein, die wir als Modellpiloten nur begrüßen können. Hoffentlich bleibt Robbe dieser Politik treu!

FAN 007-Elektro

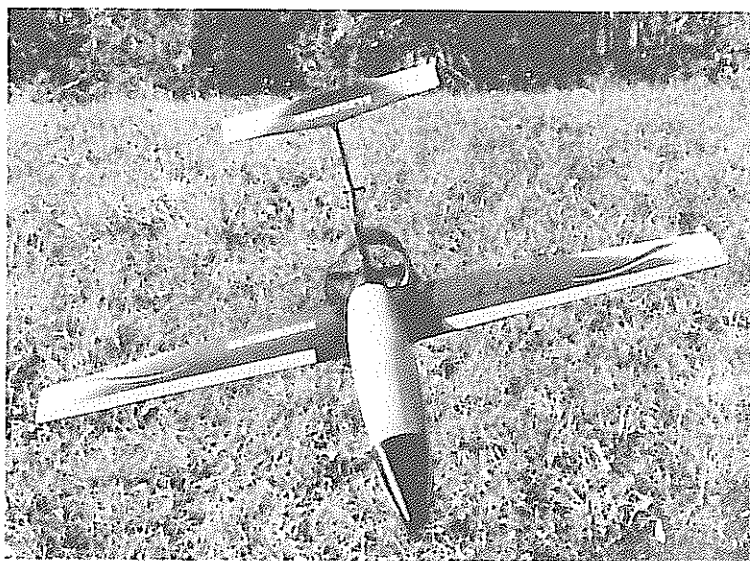
Ein nicht alltägliches E-Modell von Günther Stobl, Radstadt

Das Modell entstand aus einem verkleinerten Plan einer amerikanischen Modellbauzeichnung, wie in den USA üblich, mittels COX angetrieben. Ich aber wollte einen E-Antrieb.

Der Plan wurde mittels Projektor vergrößert, und es entstand ein Modell mit 1200 mm Spannweite. Alles mit leichtem Balsa gebaut, da ich mit einem vorhandenen Speed 700 und 8 Zellen 1,2 A auskommen mußte. Wichtig ist bei diesem Antrieb mit Druckluftschraube der Fan-Ring, dieser muß auf der Ansaugseite einen größeren Durchmesser haben, also auf der Austrittsseite, dadurch entsteht ein wirksamer Luftstrahl nach hinten. Ohne diesen Ring ist die Leistung nur halb so groß.

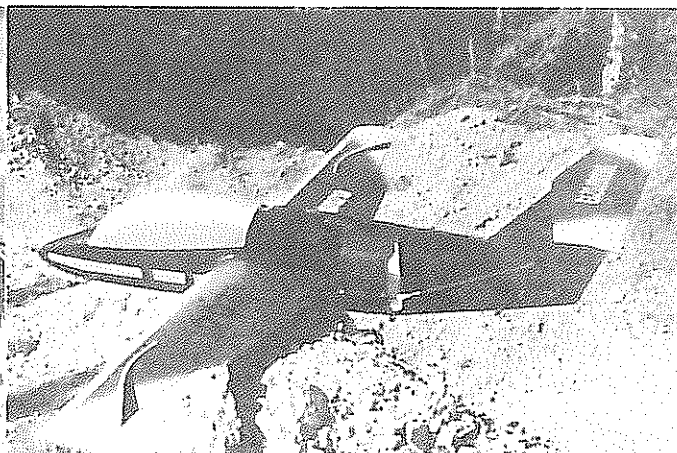
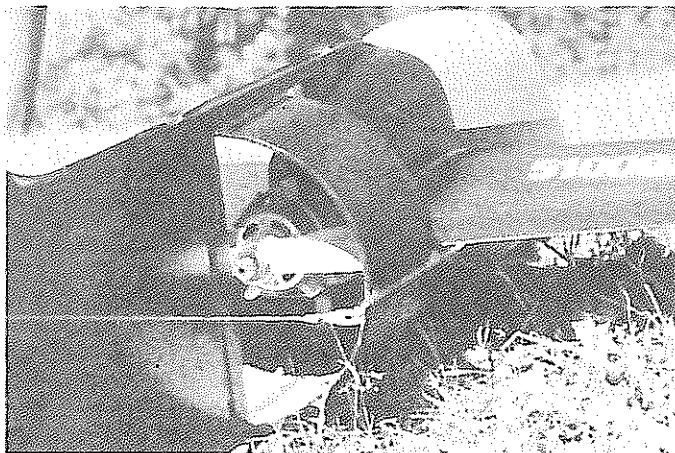
Je ein Servo für Hoch und Quer, auf Seite verzichtet, alles mit Papier und Spannlack behandelt, dünn mit Farbe gespritzt, 8 Zellen, Empfänger, Mini-Switch mit Empfänger Stromversorgung ergaben 1500 Gramm.

Man kann damit sehr flott 3-4 Minuten fliegen, Rolle, Looping, dann läßt allerdings der Akku nach, und es geht noch 2 Minuten etwas langsamer vorwärts. Gelandet wird dann ohne Antrieb. Beim Landen



muß man flott herunter kommen und erst in ca. 0,5 m über dem Boden abflachen, infolge der doch recht hohen Flächenbelastung gibt es bei zu viel Hoch einen Strömungsabriss.

So entstand ein kleines, nicht alltägliches E-Modell.



prop richtig lesen - heißt immer informiert sein !

Flugerfahrungen mit der G 103 III Acro

In prop 5/6-1991 haben wir über den Aufbau unserer neuen G 103 Twin III Acro von Graupner berichtet. Heute wollen wir über unsere bisherigen Erfahrungen im Flugbetrieb mit diesem Modell berichten.

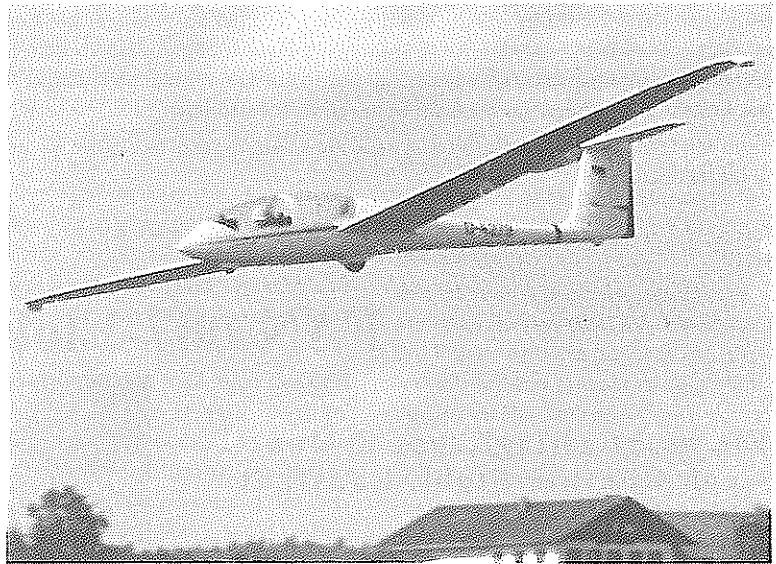
Eitel Wonne auf allen Linien

Wie bereits unsere erste G 103, benahm sich auch die Neuauflage ganz manierlich. Mit dem Schwerpunkt waren wir nicht ganz zufrieden. Wie bereits erwähnt, hatten wir eine doppelte Stromversorgung mit einem 6V/1500 mA und einem 4,8/1500 mA Akku vorgesehen. Ohne weitere Bleizugabe waren diese beiden mA-Bomben in der Rumpfspitze doch ein wenig zu viel. Der 6 V Akku blieb, nur der Reserveakku wurde gegen einen solchen mit 800 mA ausgetauscht.

Nun paßte alles.

Mit der MC 18 gut gerüstet

So ein herrliches Modell verlangt auch nach einer guten und modernen RC-Anlage, mit der man die Möglichkeiten der Elektronik ausnützen kann. Was haben wir alles "gemixt"? Einmal Quer mit Seite, wobei wir beim Abrollen im F-Schlepp die Koppelung ausschalten und erst nach dem Abheben den Schalter wieder umlegen. So rollt die G 103 schön geradeaus, nur mit dem Querruder allein halten wir sie waagrecht. Im Steigflug haben wir das Höhenruder auf einen genau



erflogenen Wert ein wenig auf "hoch" gestellt, die Querruder stehen dafür ganz wenig nach unten (Wölbklappeneffekt!). Nach Erreichen der Höhe stellen wir auf "Normalflug" um. Dieses Umschalten geschieht aber nicht abrupt sondern mit einer kleinen Verzögerung, die auf der MC 18 einstellbar ist. Mit dem Betätigen der Ausklinktaste startet auch unsere Stoppuhr, um uns die Flugzeit exakt aufzuzeigen. Im Landeanflug schließlich wird beim Ausfahren der Klappen der Mischer Klappen-Höhenkorrektur wirksam, sodaß das Modell keine Nickbewegung macht.

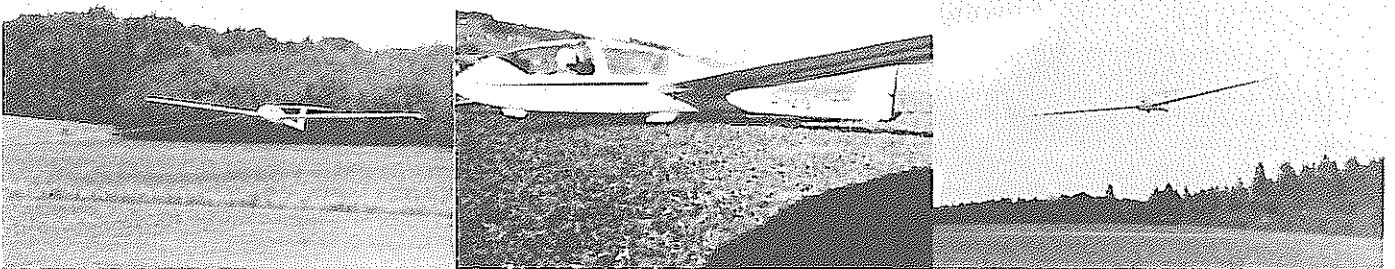
Viel Freude am Flugbild und -Leistungen

So ein schön ausgebautes Modell erfreut sicher jeden Modellbauer. Wenn nun dieses Modell auch noch ganz exzellente Leistungen erbringt, ist die Freude sicher perfekt. Ob ich nun die G 103 großräumig unter Ausnützung der Thermik bewege oder mein Junior den Kunstflug übt, ist gleichgültig.

Mehr noch als positive Worte sprechen die Fotos, die wir von unserer "neuen" G 103 gemacht haben.

Kommt da nicht Freude auf ?

Peter Tollerian



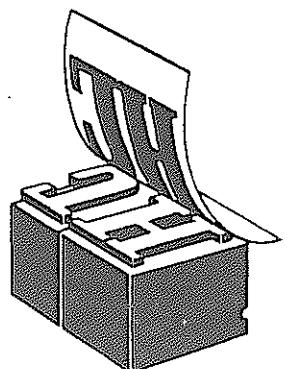
B U C H - U N D
O F F S E T D R U C K E R E I

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



MFC 535 - die Ladezeit hat bereits begonnen !

Endlich gibt es ihn - den Computerlader MFC 535. Dieses Gerät ist für die Schnellladung von NC und Bleiakkus entwickelt worden. Der MFC 535 bietet durch seine fünf verschiedenen Lademethoden für nahezu jeden am Markt befindlichen NC-Zellentyp zumindest ein optimales Ladeverfahren an. Ein Ladeverfahren für Bleiakkus ist ebenfalls vorhanden.

Sie werden sich jetzt sicherlich fragen:

Ja, aber warum Computerlader ?

Hier ist die Antwort: Der Benutzer kann bis zu 15 Akkudaten in das Gerät abspeichern. Damit ist die Bedienungssicherheit beträchtlich erhöht, da nur mehr die jeweiligen Speicherplatznummern eingegeben werden müssen, um das richtige Ladeverfahren mit den richtigen Werten für den einzelnen Akku abzurufen. Die falsche Eingabe von Werten wird minimiert und der Bedienungskomfort erhöht. Im Klartext heißt das: Jeder Akku bekommt die Nummer auf den Schrumpfschlauch, die dem Speicherplatz entspricht. Dieser Bedienungskomfort wird in der Praxis erst deutlich, wenn mehrere Akkus mit verschiedenen Kapazitäten verwendet werden.

Akkus anstecken - Taste "P" drücken - Akkunummer eingeben - und Starttaste drücken. Einfacher geht's wirklich nicht mehr! Alle Daten und Eingaben werden über ein gut lesbares, zweizeiliges Taxtdisplay dargestellt. Dadurch kann der Anwender auf eine Vielzahl von Informationen zurückgreifen und daraus Rückschlüsse auf den Akkuzustand ziehen. Aber das folgt später.

Jetzt aber wollen wir unseren Lader erstmal einschalten.

Nach dem Anschluß an die 12 V KFZ Batterie ertönt ein Summer, um den korrekten Anschluß zu bestätigen. Dies ist sehr wichtig, da ein schlechter Kontakt jede noch so gute Abschaltautomatik nicht korrekt arbeiten läßt.

Danach erscheint das Ursprungsdisplay:

```
00 MFC535 V1.0
< Multisoft
```

Bei Verpolung entsteht kein Defekt sondern nur diese Anzeige:

```
!! ACCU + > < - !!
```

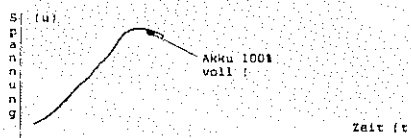
Alles kein Problem. Wir vertauschen die Anschlußkabeln, erwarten sehnsüchtig das "peep" und sehen nun endlich das Ursprungsdisplay - alles OK! Ist jedoch die Spannung der Autobatterie zu gering, braucht man noch keinen Helfer zum Autoanschieben. Der MFC 535 schaltet schon vorher ab. Zur absoluten Klarheit ("jetzt schaltet der blöde Lader einfasch ab" - Originalizität mancher Modellflieger), erscheint ein neues Display:

```
!! LOW BAT !!
```

Ihr seht jetzt schon, daß die Bedienung wirklich einfach ist. Und nun zu den einzelnen Ladeverfahren:

1. Delta - Peak - Ladeverfahren

Der Name hört sich fürchterlich kompliziert an, dabei heißt das im Klartext - Konstantstromladung ! Das ist das einzig mögliche Ladeverfahren, bei dem ein Flugakku wirklich voll wird. Dabei wird der Spannungsknick der Ladekurve von NC-Zellen (siehe Skizze) zum Erkennen der vollen Ladung und zur Abschaltung genutzt. Jeder andere gute Lader (nur solche verwenden !) verwendet dieses Prinzip (z.B. SOMMERAUER, SCHULZE).



Voraussetzung für diese Lademethode ist, daß immer mit einem konstanten Strom geladen wird, und daß der Ladestrom gewisse Untergrenzen nicht unterschreitet. Diese Vorgaben werden vom MFC-535 problemlos erfüllt. Wenn der Ladestrom zu gering wird, kann keine Abschaltautomatik der Welt den Spannungsknick erkennen, da dieser zu flach wird. Laut Bedienungsanleitung kann der MFC-535 den Spannungsknick auch bei Ladeströmen um 150 mA erkennen. Ich bin da ein bißchen vorsichtig, da man die Physik ja nicht überlisten kann. Zu empfehlen ist nach wie vor die alte Formel

$$1/10 \text{ der Akkukapazität} * 20$$

Beispiel:

$$\text{Sanyo } 1,4 \text{ Ah } 1400 \text{ mA} / 10 * 20 = 2,8 \text{ A}$$

Daß mit dieser Lademethode nur einwandfreie und formlierte Zellen verwendet werden dürfen, versteht sich von selbst.

Programmierung

Um den MFC-535 für einen Delta-Peak Ladevorgang zu programmieren, muß zunächst mittels der beiden Pfeiltasten das Delta-Peak Ladeverfahren aufgerufen werden. Die andere, elegantere Möglichkeit besteht darin, die jeweilige Lademethode mittels Vornummerneingabe direkt abzurufen. Da wir jetzt den Akku laden wollen, brauchen wir nur die Taste "P" und die jeweilige Nummer (in unserem Fall "1" und "0") zu drücken. Dadurch sind wir nun im richtigen "CHARGEMODE". Mittels der Entertaste stellen wir nun die Akkukapazität ein. Nun schlägt der MFC-535 automatisch den richtigen Ladestrom vor und errechnet gleich die voraussichtliche Ladezeit vor. Diesen Vorschlag kann man sofort korrigieren, wenn man möchte. Natürlich wird die Ladezeit errechnet - Computerlader also. Nachdem der Cursor durch Betätigung der Entertaste erlischt, wird durch drücken der Startertaste der Ladevorgang aktiviert.

Delta-Peak Startdisplay:

```
10 ^ Peak C = 1,20 Ah
I = 1,8 A t = 0 = 40 min
```

Delta-Peak Ladedisplay:

```
U = 5,6 V C = 0,05 Ah
I = 1,8 A t = 001 min
```

Delta Peak Abschaltdisplay:

```
U = 5,5 V C = 0,5 Ah
O.K. t = 001 min
```

Natürlich wird das Abschalten mit einem, heute schon obligaten, "PEEP" signalisiert.

Diese Ladetechnik habe ich sehr ausführlich beschrieben, da dies die einzige Ladetechnik ist, bei der der Akku wirklich voll wird. Als einzige Alternative kann ich mir nur mehr eine Abschaltung auf Temperaturbasis vorstellen.

Und hier ist sie :

2. Delta - Temperatur - Ladeverfahren

Hier wird mittels eines Wärmefühlers, der auf dem Akku angebracht wird, die Wärme des Akkus gemessen. Bei einer Erhöhung von 5C schaltet der MFC-535 den Ladestrom ab. Wenn wir uns das Diagramm noch einmal ansehen, wächst die Ladespannung mit der Zeit, um sich nach dem Spannungsknick wieder zu senken. Zu diesem Zeitpunkt fängt der Akku an, sich zu erwärmen. Dies ist logisch, da der Akku nicht voller als voll werden kann. Daher muß die noch zugeführte Energie in Wärme umgewandelt werden. Das erkennt das Gerät und schaltet ab.

Das funktioniert sicher prima, nur stellen sie sich vor: in der Hektik des Alltags-Flugbetriebes fällt der Sensor vom Akku ab. Ich habe dies mit eigenen Augen schon gesehen. 60 kleine Bomben mit 0,7 Ah eines schweizer Kollegen haben sich in Rauch aufgelöst. Man kann sich das Bild vorstellen. Aber die Robbe-Techniker haben bei der Konstruktion dieses Gerätes einiges bedacht. Der MFC-535 besitzt eine Sicherheitsschaltung, die bei einer geladenen Kapazität von 1,5 das Gerät abschaltet. Ich frage mich, warum wir Elektroflieger nur solange auf solch ein Gerät warten

mußten!

Dies gilt natürlich für alle Lademöglichkeiten.

Die anderen Ladetechniken möchte ich jetzt nur am Rande streifen, da diese in der Beschreibung sicherlich besser beschrieben sind.

3. Timer - Ladeverfahren

Dies ist im Prinzip eine normale Zeitschaltuhr auf elektronischer Basis. In der Praxis von geringer Bedeutung. Aber es ist gut wenn man es hat.

4. Delta - Ampere - Ladeverfahren

Schon wieder so ein Zauberwort. Dies ist die schonende Ladeart. Ich verwende sie für Sender und Empfänger mit großem Erfolg. Der Akku ist vielleicht nicht 100% voll, aber er dankt dies mit langer Lebensdauer. Ist ja auch nicht schlecht - oder ?

5. Formierladung

Geht auch zum Standard moderner Ladegeräte. Ich formiere meine Akkus immer auf diese Art, da ich kein Netzladegerät besitze, das 24 Zellen "normal" laden kann.

6. Bleiakku - Ladeverfahren

Das ist einfach "der Hammer". Durch dieses Verfahren bekommt das Gerät richtige Allrounderigenschaften. Jetzt kann sich sogar ein nicht Elektroflieger seinen Startakku aus der Autobatterie schnelladen.

Meine Kurzbeschreibung kann noch lange nicht sämtliche Vorzüge des MFC-535 aufzählen. Dies waren nur die wichtigsten Vorzüge. Ich mußte jedoch diesen Bericht schreiben, da ich das erste Mal in meinem Elektrofliegenleben erkannte, daß die Ladung der Akkus nicht nur Mittel zum Zweck ist. Der Preis des Gerätes ist vielleicht noch ein Wermutstropfen aber der Sommerauer Lader, den ich auch in Betrieb habe, kostet auch nicht gerade wenig. Dieser nennt sich zwar Computerlader, kann aber "nur" laden (das allerdings auch nicht schlecht).

Jeder kann aus meinem Bericht die Begeisterung herauslesen. Ich bin froh, daß der Modellbaumarkt endlich Geräte bringt, die unserer heutigen Technik entsprechen.

Ing. Peter Meisinger

F3E-Landesfachreferent OÖ

webra Helimotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle

Speed 28
Best. Nr. 1029 RC

Racing 61
Best. Nr. 1030 RCH ABC

Speed 50
Best. Nr. 1025 RCH

Speed 61 F
Best. Nr. 1024 RCH

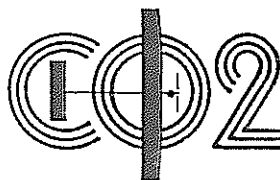
Lüfterrad für Speed 61

Sondermotoren mit
hubschrauberspezifischen
Kurbelwellen

NAHERE
INFORMATIONEN IM
WEBRA
HAUPTKATALOG
Sie erhalten den
Katalog bei Ihrem
Fachhändler

Webra Modellbau GmbH Indu
Webra Modellmotoren GmbH & Co

D-8588 Weidenberg
572 A-2551 Enzesfeld



ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND
ENTWICKLUNGSGRUPPE FÜR CO₂ MODELLFLUG



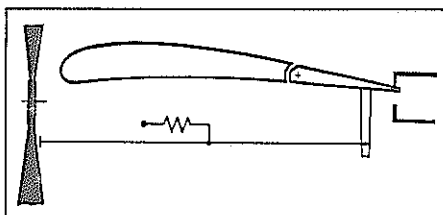
Seit dem Heft 5/6-1986 des prop konnten wir über den CO₂-Modellflug berichten. Mit dem folgenden Artikel möchte ich mich bei Edwin Krill als Chefredakteur des prop und Förderer dieser Modellflugsparte in Österreich bedanken und verabschieden: "ALLES GUTE FÜR DICH, EDWIN - wir machen unter neuer Prop-Leitung weiter!"

Steuerung für CO₂-Modelle

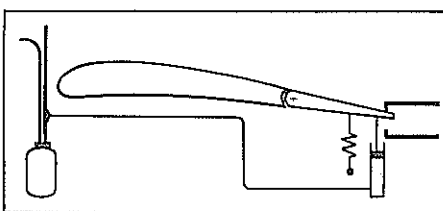
Von Klaus Jörg Hammerschmidt,
Aachen

Im letzten Heft wurde recht ausführlich über die neue Klasse F1K geschrieben; man berichtete über mögliche Entwicklungen (Walter Hach) und befürchtete Überentwicklungen (Siegfried Swoboda) ... und es fiel auch dabei das Wort 'Steuerung'. Möglicherweise wundern sich einige Leser, daß bei F1-Modellen gesteuert wird. Ja, das geschieht wirklich! Nicht nur vom Boden aus mit Hilfe von Leinen oder Funksignalen, sondern durch die verschiedensten Mechanismen lassen sich Flugzeuge lenken!

* Bereits die ersten mir bekanntgewordenen CO₂-Dauerflugmodelle hatten steuerbare Höhenleitwerke. Ausgelöst durch eine Glimmschnur oder auch durch ein kleines Uhrwerk, klappten die Leitwerke um etwa 45° nach oben und bewirkten ein schnelles Sinken. Diese Einrichtung, als Thermikbremse bekannt, findet man auch an den anderen Freiflugmodellen. (Ob man sich als Auslöser einer Glimmschnur oder eines Uhrwerkes bedient, das ist ganz persönliche Geschmacksache - beides hat Vor- und Nachteile, beides hat schon versagt bzw. ungenau gearbeitet). Da die Flächenbelastung der CO₂-Modelle recht klein ist, erfolgt bei manchen Wetterlagen nur ein sehr geringes Sinken. Um die Vertikalbewegung zu erhöhen, dachte sich Dusan Fric aus der CSFR eine Zusatzbremse aus: Zusammen mit den Klappen des Höhenleitwerkes stellt er das Pendelseitenleitwerk um 90°, also quer zur Flugrichtung. Diese Vorrichtung befindet sich in seinem erfolgreichen



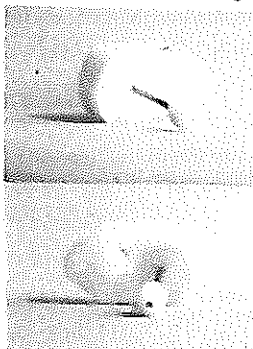
Profils-Steuerung (nach Gerhard Schuster)



Profil-Steuerung (nach K.J. Hammerschmidt)

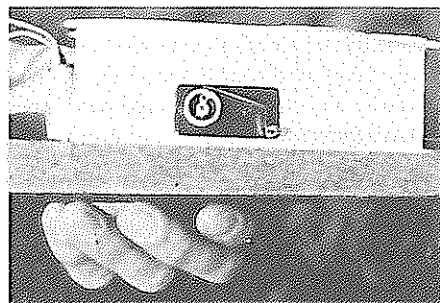
Modell "730".

* Während der ersten 10 Jahre CO₂-Wettbewerbsaktivität gab es in der CSSR die Regel, daß der Original-MODELA-Motor zusammen mit dem Original-Propeller eingesetzt werden müsse. Diese Luftschraube mit 180 mm Durchmesser und 200 mm Steigung wirkt aber nach dem Motorlauf wie eine gute Luftbremse - ca. 10% des Luftwiderstandes sollen auf den stehenden Propeller entfallen! Da also klappbare Latten nicht verwendet werden durften, klappte György Benedek einfach den Motor mit starrem Propeller gemeinsam um und verringerte somit die Wind-Angriffsfläche. Der Klappmechanismus bestand aus Aluminium, wog 4 Gramm und wurde durch eine Glimmschnur ausgelöst. Und diese Glimmschnur war dann auch das neue Problem, bzw. das Übereinstimmen von Motorstopp und Motorklappen! Da György Benedek durch das erforschen neuer Füllmethoden sowie die Verbesserung der Modelle und



Ausgangsprodukt für leichtere Zeitschalter sind die Uhrwerke aus TOMY-Spielzeugen.

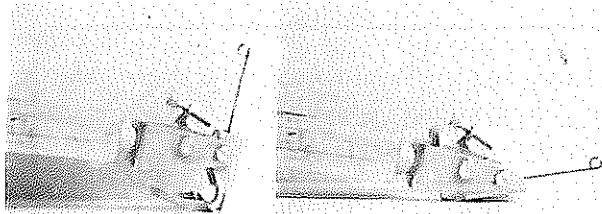
Motoren zu sehr guten Flugleistungen kam, ließ er das Projekt "Motorklapp" wieder fallen.



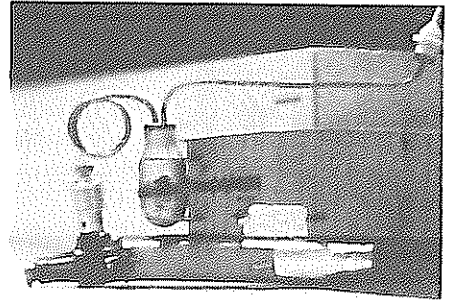
Ein montierter, nur etwa 2,5 Gramm schwerer Zeitschalter

* Recht häufig kam es in der Vergangenheit bei Wettbewerben mit windigem Wetter vor, daß Modelle kurz nach dem Start auf den Boden gedrückt wurden - noch bevor sie den ersten Kreis beendet hatten. Um möglichst schnell aus den verwirbelten Luftschichten zu kommen ist eine höhere Motordrehzahl, die ein gutes Steigen bewirkt, erforderlich. Eine hohe Propellerschwindigkeit über einen längeren Zeitraum ist aber nicht so erwünscht, da dadurch die Gesamtlaufdauer des Motors nur gering wird. Um diesem Übel zu begegnen, stellte Dusan Fric beim letzten Wettbewerb am Spitzerberg etwas Neues vor: er zog die Leitungsver schraubung am Zylinderkopf recht fest und machte die Verschraubung zwischen Zylinder und Motorgehäuse leichtgängig. Wenn man nun den Tank einige Millimeter nach links oder rechts bewegte, dann veränderte sich die Luftschraubendrehzahl. Vor dem Start befestigte er den Tank in einer Position, die ein schnelles Laufen bewirkte, und durch eine Glimmschnur wurde eine Vorrichtung ausgelöst, die nach einer gewissen (frei wählbaren) Zeit zu einer langsameren Drehzahleinstellung des Zylinders führte. (Anmerkung: Wer einen HEIBI besitzt, der benötigt eine solche Einstellung nicht, da der HEIBI eine langsam abfallende Drehzahlkurve hat!).

* Die meisten von uns CO₂-Fliegern lassen ihre Modelle ganz sanft aus der Hand gleiten ... wir haben Angst, daß sich die Motoren verschlucken könnten oder das Flugzeug beim Schleudern einen Looping vollführt. Zu großes Steigen mit anschließendem



Die Motorklappvorrichtung (in Motorlauf- und Gleitflugstellung)



Rumpfvorderteil mit beweglichem Tank für die Drehzahlverstellung

Er greift mit Hilfe einer Spiralfeder an die Kurbelwelle des Motors und überträgt die Drehbewegung auf ein mehrrädiges Getriebe. Dieses ist mit Schalträdern versehen und diese lassen das Fahrwerk einfahren und verriegeln - nach einer gewissen Zeit wieder entriegeln und Ausfahren!

CO₂-Flug muß also nicht mit Primitiv-Flug gleichgesetzt werden - hier wurde und wird noch viel erprobt, so wie es in anderen Klassen auch geschieht! Wir sollten aber bei allen Unternehmungen daran denken, daß es keine Überentwicklung (die nur von ganz wenigen nachvollziehbar ist) gibt. Das Hauptgewicht muß zuerst auf die sichere Beherrschung des Antriebes gerichtet werden, dann folgt der Bau von unkomplizierten (leichten und festen) Modellen und schließlich soll viel trainiert werden. Wer so voran geht, der wird Erfolg haben ... ohne komplizierte Steuerungen. Aber Experimentieren macht auch Spaß!

Überziehen und Abkippen hängt mit der von uns verwendeten großen Einstellwinkeldifferenz zusammen. Um trotz hoher Flugeschwindigkeiten annehmbare Flüge zu erhalten, verwenden die F1C- und F1B-Piloten schon seit vielen Jahren entsprechende Steuerungen, für das Kippen von Höhenleitwerk, Tragfläche oder Höhenruder. Wer ein Uhrwerk für die Thermikbrems-Auslösung einsetzt, könnte ohne große Probleme noch diese Zusatzfunktion steuern lassen. (Anmerkung: Es gibt heute eine Reihe von Sportfreunden aus der CSFR, die das wurfgleiterähnliche Starten von CO₂-Modellen beherrschen - es geht auch auf solche Art!).

* Vor einiger Zeit war in prop das Modell DEPRO von Peter von Büren zu sehen. Dieses hat ein sehr dünnes und gerades Profil und erreicht Steigflüge, die Klasse-I-Fliegern der 60er Jahre sehr ähnlich sind ... nur der Gleitflug ist fast ähnlich steil! Im Gegensatz dazu steigen und sinken Modelle mit stärker gewölbten Flügeln langsamer - das ist auch keine neue Erkenntnis. Und auch schon älter sind Experimente mit veränderlicher Profilgeometrie. Den Flächenquerschnitt zu verändern, d.h., mit gerader Unterseite starten und dann mit

gewölbtem Profil segeln, das ist technisch machbar. Grundlagen-Untersuchungen dazu führten Gerhard Schuster und ich in der Vergangenheit durch: Bei Gerhards Versuchsaufbau führte ein Stahldraht von dem Steuerhebel an der Fläche bis an den Propeller. So lange der Motor sich drehte wurde der Draht in seiner hinteren Position gehalten und das Ruder nach oben gedrückt, blieb der Propeller dagegen stehen, war der Stift durch die Propellerebene getreten, und mit dieser Vorwärtsbewegung erfolgte ein Abwärtskippen des Ruders.

Ich wollte dagegen mit dem CO₂-Druck arbeiten: Im Tank herrscht während des Fluges ein recht konstanter Druck, der erst beim Motorstopp auf 0 bar abfällt. Über einen Kolben sollte während des Motorlaufes das Ruder nach oben gedrückt und anschließend durch eine Feder in die untere Position gedrückt werden.

* Als letztes möchte ich auf eine neue und fast noch geheime Steuerung in CO₂-Scale-Modellen berichten. Tonda Alfery aus der CSFR hat für ein neues Flugzeug eine Fahrwerk-Ein-und-Ausfahr-Vorrichtung gebaut!

Aerodynamik beim CO₂ / F1K-Modell

Ein Fachgespräch mit Erich Jedelsky

Im Frühjahr war Erich Jedelsky auf Urlaub in Österreich. Bei mehreren Besuchen in unserem Klublokal des ÖMV Wien 15., gab es interessante Fachgespräche über Aerodynamik, welche sich dann im wesentlichen auf F1K-Modelle konzentrierte.

Erich Jedelsky hatte bis dato noch wenig über diese aufstrebende Sparte gehört, und so gab es vorerst eine kurze Einführung in die CO₂-Materie. Danach kam er sofort zum Kern der Sache und ging in seiner analytischen Art an das gestellte Problem heran:

Was läßt sich beim F1K-Modell aerodynamisch verbessern?

Ausgangspunkt der Überlegungen waren:

1. Derzeitiger Stand - Reglement:

KLASSE F 1 K

Antrieb durch CO₂ / Kohlendioxyd Gas-motor

Maximalvolumen des Tankinhaltes 3 cm³

Ansonsten gibt es keinerlei Begrenzungen für Motor, Luftschaube und Modell, weder technisch noch von den Ausmaßen her!

2. Derzeitiger Stand - Technik:

Angenommen wurde ein derzeit typisches F1K Hochleistungsmodell:

Gesamtgewicht: 55 Gramm

Gewicht Zelle: 25 Gramm

Gewicht Motor, Tank, Prop: 30 Gramm

Gesamtfläche: 11 dm²

Flächenbelastung:	5 g/d m ²
Fluggeschwindigkeit	
im Steigflug:	6 - 8 m/s
im Gleitflug:	4 - 5 m/s
Steigwinkel:	ca. 20-25
Steigflughöhe:	40-80 m
Re-Zahl:	ca. 28.000
Streckung Tragflügel:	1 : 8
Profil:	
Tragflügel (charakteristik)	B-743550 - g
Höhenleitwerk	(-)-Clark Y 70 %
Seitenleitwerk	(-)-Ebene Platte
Motorlaufzeit:	60 - 180 Sekunden
Gleitflugzeit:	60 - 180 Sekunden
Maximalzeit	DG120 Sekunden

Stechen:

Motorablauf in der Hand:
20,40,60 Sekunden usw.

Erich Jedelsky kam natürlich rasch auf jene Sofortmaßnahmen zu sprechen, die auch wir schon aufgelistet hatten:

A. Klappluftschraube ? Steigung ?
Probieren !

B. Motorentuning, optimale Einstellung !
Zusätzlich sollten wir jedoch auch an weitere Verbesserung denken:

C. Motor und Tank verkleiden

D. Luftschraube / Spinner

E. Tragflügelprofil - Versuch mit dem Profil M-S7 von Günther Maibaum /D

Dieses Profil hat laut Erich Jedelsky eine optimale Ausbildung, vor allem der Profilnaese, für unsere F1K. Es wurde von Günther Maibaum auch für ähnliche Aufgaben (Klassen Wakefield, L, A1) als Kompromißprofil für alle Wetterlagen entwickelt (siehe Zeichnung)

F. Größere Tragflügelstreckung (bis 1:12) dabei müssen wir sicher zu aufwendigen Bauweisen greifen (Geodäthik, beplankte Tragflügel, etc.) oder/und auch neue Materialien einsetzen (Kohlefaser, Boron, Carbon etc.)

G. Querschnittverringern beim Rumpf (konisches Rohr anstatt Kastentrumpf)

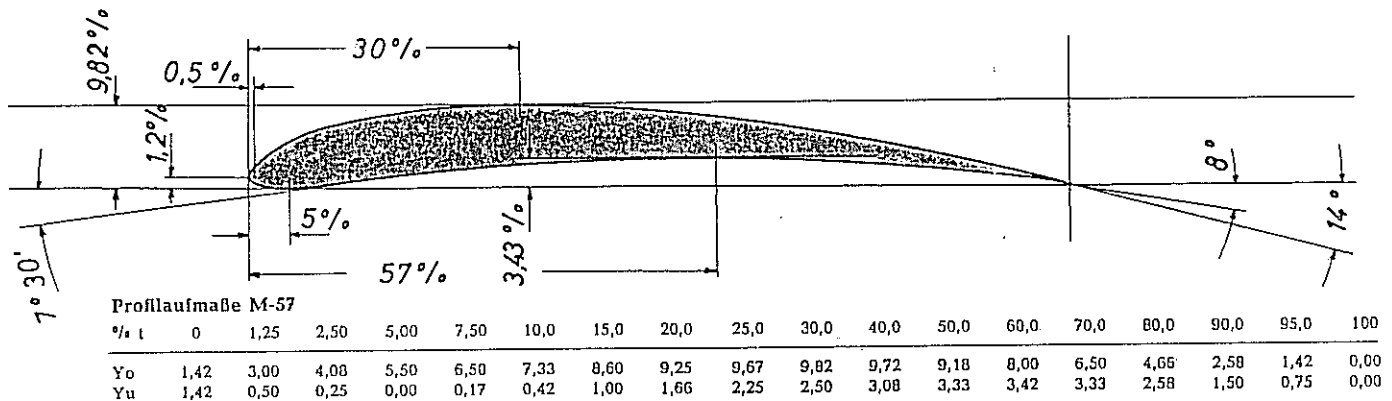
Auch auf die Differenzsteuerung kamen

wir zu sprechen. Solange die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Steig- und Gleitflug, so wie derzeit, nicht mehr als max. 50 % betragen, erscheint Erich Jedelsky eine solche Steuerung unnötig.

Erich Jedelsky wünschte uns abschließend viel Erfolg und würde sich über etwaige Post von uns sehr freuen, was ich hiermit gerne weiterleite.

Seine Adresse:
Erich Jedelsky, SL VUCINICI 13 a,
75280 KALADANJ /Yugoslavia

Walter Hach



FC-28 Club - Robbe

Für die "stolzen" Besitzer der Computerfernsteuerung FC 28 wurde als Serviceleistung der Firma Robbe der FC-28-Club gegründet (= kein "Ableger" des Club 45).

Als FC-28-Clubmitglied werden folgende Leistungen geboten:

1. Die GARANTIE für den Sender FC-28 wird auf 3 Jahre erhöht. Gültig ab Kaufdatum mit Beleg oder Garantiekarte.

2. SOFTWARE-AUSTAUSCH per CAMPac. Nach Wunsch werden kostenlos Programme und Programmierungen für viele robbe-Modelle auf den CAMPac-Baustein programmiert. Auch bei Programmierproblemen wird kostenlos geholfen.

3. Informationen rund um die FC-28 werden in Form einer CLUBZEITUNG oder mit dem robbe-aktuell-Infodienst weitergegeben.

4. SERVICE INNERHALB EINER WOCHEN. Ein Sender mit einer Empfangsanlage für ein Modell wird garantiert innerhalb einer Woche repariert und zurückgesendet.

Für jedes Clubmitglied wird eine eigene

Im Schaufenster

Clubkarte ausgestellt. Die Karte ist 3 Jahre gültig !

Mit S 380,- harten Schillingen, bezahlt im Fachhandel, sind Sie Clubmitglied.

Neues aus dem Hause Hause Lindinger

* OLSYN 150 K in Fly 2000, vollsynthetisches und korrosionsschützendes Öl und damit gemischter Sprit.

* MWS-Motoren aus der CFSR (2,5, 3,5, 6,5, 10 cm³)

* F3A-X Modell Super Star (2200 mm Spannweite, rohbaufertig, GFK-Rumpf, Fertigflächen - Querruder verkastet, alles verschliffen)

* Matador F3A-Modell (2120 Spannweite, sonst w.o.)

* Alu-Koffer für alle Sendertypen mit Werkzeughalterung.

Graupner

Solar-UHU, der Hit von Nürnberg 1991 - jetzt lieferbar !

Neuheiten bei Schwaighofer

* JAM CHACK'R - ein kleiner, handlicher Servostecker, der zwischen Akku und Empfänger geschlossen wird..

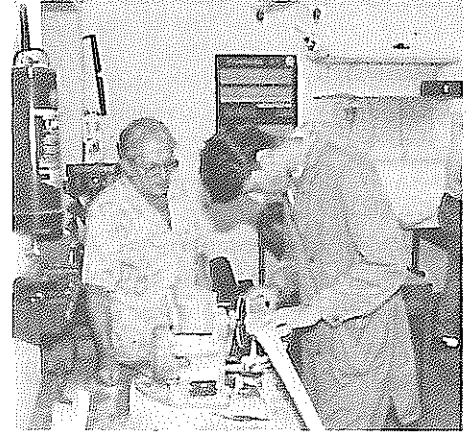
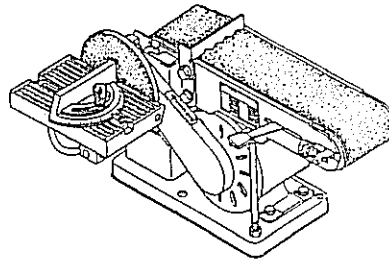
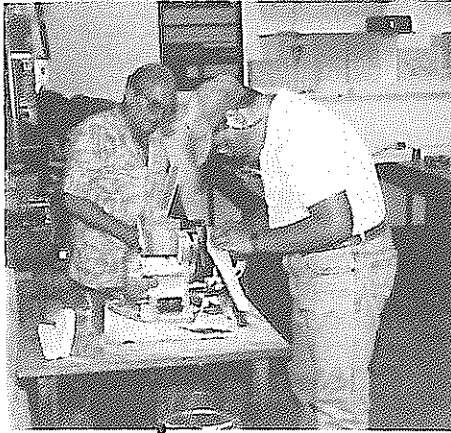
* CLARK BELL RAY OIL, - spezial Synthetik Öl für Benzinmotoren. Ein Liter reicht für 60 Liter Gemisch.

* Holly - ein Wurfgleiter 1200 Spannweite

* Waage bis 2 kg, Anzeiger 1 g Digital mit Tara-Rechner. Die ideale Harzwaage für den "Klatschkerer".



Eine gute Kombi-Schleifmaschine



Da war vom 19. bis 25. August 1991 wieder ein ASKÖ-Jugendlehrgang im MAZ am Spitzerberg, und ich war wieder als Baulehrer dabei, wie schon bei den allerersten beiden Lehrgängen 1987.

Doch was hat sich da alles verändert. Die vielen Fliegen und Gelsen wie gehabt noch vorhanden. Neu - viele Hilfsmittel und die umfangreiche maschinelle Ausrüstung.

Ganz hervorragend der **DISC-SANDER**, also eine Kombi-Schleifmaschine. Diese Maschine war erstaunlicherweise das von allen Lehrgangsteilnehmern (Alter 9 - 17 Jahre) am meisten frequentierte Gerät.

Eine echte Profimaschine, zum Unterschied von so manchen gleichartigen "Spielzeugmaschinchen" für Hobby und Freizeit, die laut Werksangabe kinderfreundlich und sicher, aber durchaus geeignet sind, einen

Erwachsenenfinger zu verstümmeln, wenn man nicht aufpaßt.

Profi-Werkzeuge und Profi-Maschinen werden von Profis für Profis gebaut. Na, und Profis wollen ja auch die Lehrgangsteilnehmer werden - echte Profis !

Ganz danach sieht auch die Maschine aus. Waagrecht und senkrecht einstellbares Schleifband, 10 cm breit, nutzbare Schleiflänge 35 cm. Dazu ein Schleifteller von 155 mm Durchmesser. Angebaut eine Werkstückauflage, die exakt 45 verstellbar ist. Das ganze Ding wird von einem leise laufenden Motor (220 V, 0,5 PS) ausreichend und durchzugs kräftig angetrieben.

Dieser **DISC-SANDER** (englisch hört sich das immer gut an) ist bestens geeignet zur Behandlung von jeder Art Holz, hitzebeständigem Kunststoff und mit geeigneten

Schleifmitteln, auch für Metall.

Ja, und unsere Knaben hatten es auch bald heraus. Auch so feine Dinge wie Bleistifte kann man darauf spitzen

Diese Maschine wurde uns von der Firma **HOBBY-TECHNIK** zur Verfügung gestellt.

Nähere Auskünfte 4910 Ried i.l., Thurnerstraße 16. FAX / Tel. 07752-2667.

Wer sonst noch gute Ratschläge braucht wende sich an ÖMV-Baugruppe Zeltgasse, 1080 Wien, Zeltgasse 7. ---- aber nicht wieder alle auf einmal wie bei der "Klatschkerei, vor den Feiertagen ist die Post immer überlastet.

Herbert Kellner

Flugmodelle - Weihnachten !

1. Impeller Jet Byron "Skyhawk A4", rohbaufertig + Byron Impeller + Webra 80 FAN + Byron Resorohr + Giezendanner Elektrisches Einziehfahrwerk nur S 8.000,-
2. "EZ Reno Racer" + 3,5 cm³ OS + Schalldämpfer, Querruder, neu nur S 3000,-
3. "Taube" (House of Balsa) - ähnlich Etrich Taube, 1600 mm, Antik Gewebefolie, neu nur S 2500,-
4. MH-10, Kleinhubschrauber von Hirobo/Graupner, 2,5 cm³ Motor + Ersatzteilpaket (Hauptrotorblätter Stabstange, Rotorwelle etc.), neuwertig nur S 3000,-
5. Whisper, Elektrohubschrauber von Kalt, E-Regler von Kalt, GFK Hauptrotorblätter, Kohlekufen neu nur S 3000,-

Anfragen an die Modellflugsekretärin: Tel.: 0222/5051028/77.



F3B/F3F - Tragflächenform zu verkaufen !

Spannweite 2800 mm, Profil: HQ 2,0/9%; Dazugehörige Rumpf- und Höhenleitwerksform, Profilrippen, Plan und "Know-how" zur Bauausführung. Fliegerisch ein wahres Meisterstück! Wegen Hobbyaufgabe abzugeben.
VB: S 18.000,- Tel.: 0222 / 8457583.

SUPERGELEGENHEIT - Fernsteuerung MICROPROP PCM PROFESSIONAL, neuwertig, mit Computerkassette (10 Modellspeicher), voll ausgebaut, 2 Empfänger, sämtliches Zubehör, PC-Anschluß, 2 Servos. Preis nach Vereinbarung.
Anfragen erbeten an: Walter Ceh, Tel.Nr. 0222/4375072 (abends).



Berichte über Schleppteams und Schleppzüge

Eine Artikelserie von Bundes-
fachreferent Dr. Wolfgang Schober

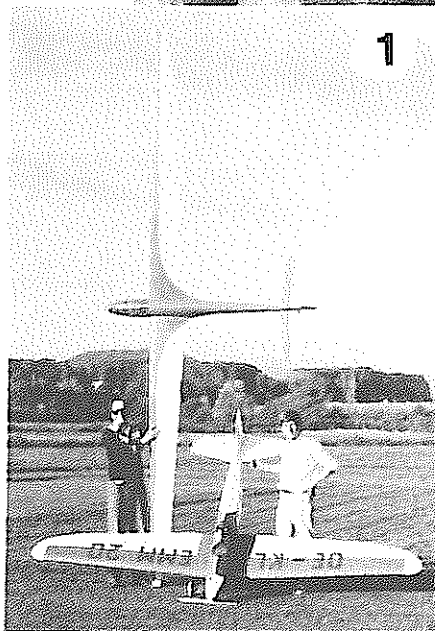
FOLGE 8

Das Schleppteam
Wolfgang Schober/Karl Tengg
mit Klemm 20 und Reiherr



Nachdem ich heuer mit meinem Teamgefährten Karl Tengg (rechts im Bild) die Österreichische Meisterschaft im Seglerschlepp gewinnen konnte, ist es an der Zeit, über unser Schleppgespann zu berichten.

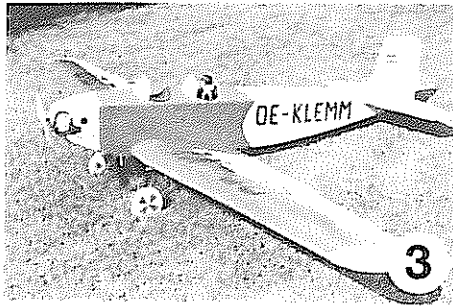
Unser Werdegang ist wohl in den üblichen Bahnen verlaufen, denn bis vor drei Jahren haben wir den Fliegerhimmel noch mit "Zweckmaschinen" verunsichert. Danach wurde erst die Idee geboren, mit einem Oldtimergespann die Schleppszene in Österreich zu bereichern. Zu diesem Zeitpunkt wußten wir allerdings noch nicht, was wir uns da angefangen hatten: nämlich Arbeit, Arbeit und nochmals Arbeit. Als Schleppmaschine wurde eine Klemm 20 ausgewählt, die einen Reiherr in den Himmel ziehen sollte (siehe Bild 1). Vor dem eigentlichen Bau erfolgte allerdings erst die Planung der beiden Maschinen, die als reine Holzkonstruktionen ausgelegt wurden. Die Bauzeiten betrug bei der Klemm acht und beim Reiherr fünf Monate. Ja, und dann kam der große



Augenblick, der Erstflug. Wir hatten zwar das Gespann fliegerisch in der Hand, aber die Flugeigenschaften - vor allem beim Schleppflug - entsprachen nicht ganz unseren Erwartungen. Da aber kurz darauf die Österreichische Meisterschaft 1989 im Seglerschlepp stattfand, war für irgendwelche Änderungen keine Zeit mehr vorhanden. Trotz äußerst windigen Wetterverhältnissen konnten wir den 3. Platz erreichen, womit

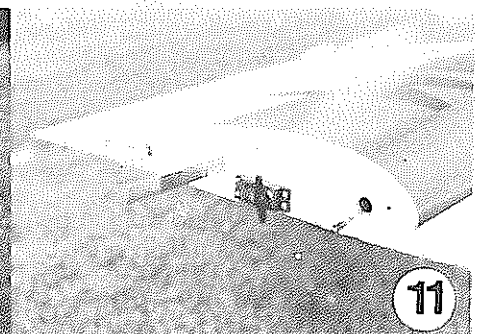
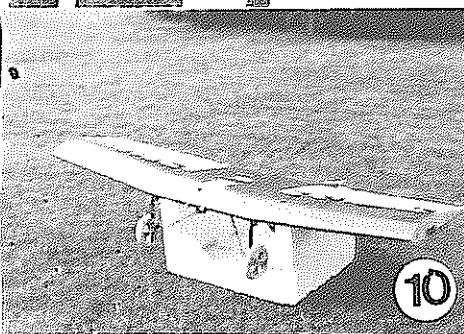
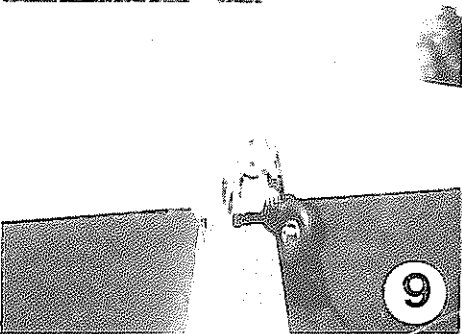
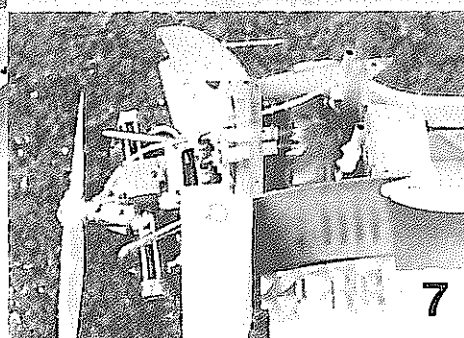
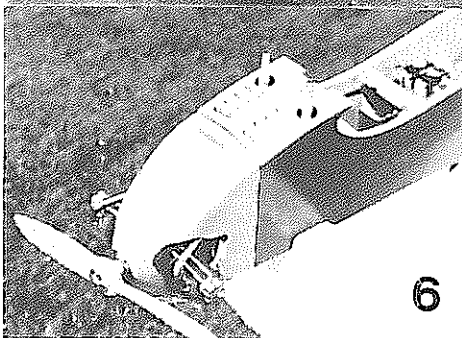
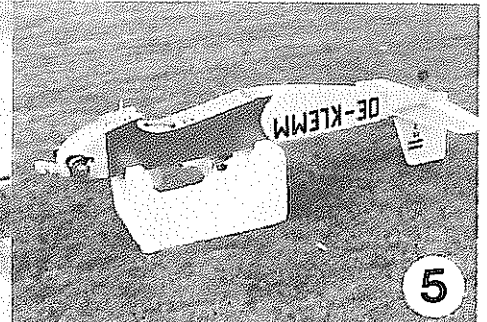
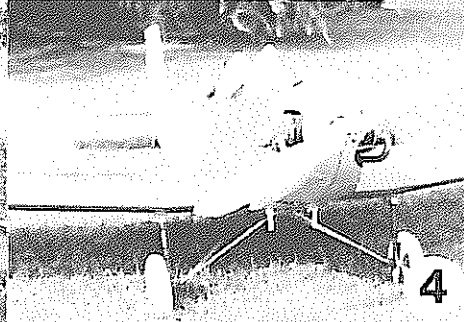
wir überaus zufrieden waren. Bis zur nächsten Meisterschaft 1991 hatten wir also 2 Jahre Zeit, um die Flugeigenschaften unserer Maschinen zu verbessern. Nach langem Tüfteln faßten wir im Herbst 1990 den Entschluß, unser Gespann nochmals neu aufzulegen. Das hieß dann im Winter wieder Hochsaison im Bastelraum. Mein Teamkollege Karl hatte seinen Reiherr in der neuen Rekordzeit von 3 Monaten fertig, während ich wieder meine 8 Monate brauchte. Doch nun waren die Flugeigenschaften endlich so, wie wir das von unseren Zweckmodellen her gewohnt waren, ja vielleicht sogar noch eine Spur besser. Eigentlich wollten wir mit dem neuen Gespann schon die letzten beiden Österreich-Pokal-Wettbewerbe fliegen, aber es stellte sich nun ein Transportproblem ein. Also wurden 3 Wochen der Sommerferien damit vergeudet, einen Transportanhänger für unsere Modelle zu bauen (siehe Bild 2).

Doch nun endlich zu den Einzelheiten der beiden Modelle. Zuerst zur Schleppmaschine, einer Klemm 20, die auf Grund ihrer großen Flügelfläche und des Zweizylinder-Mercede-



Rumpf: Es wurde versucht, das Gewicht so gering wie nur irgend möglich zu halten. Allerdings hatte ich das Handicap eines sehr schönen aber leider auch sehr schweren Motors zu tragen. Die komplette Antriebseinheit mit Motor, Luftschraube und Nachschalldämpfer wiegt 3 kg. Durch die kurze Schnauze der Klemm mußte der Rumpf ab der Flä-

chen versehen ist. Die Motorhaube besteht aus GfK, ist der Mitte nach geteilt und gibt der Klemm erst das richtige Scale-Aussehen (Bild 4). Um ein möglichst geringes Gesamtgewicht zu erreichen, wird der komplette Tragflügel modellmäßig mit 5 Plastikschrauben am Rumpf befestigt. Deshalb benötigt man zum Aufrüsten der Klemm einen Styroporständer, in dem der Rumpf



des-Boxermotors als Vorbild gewählt wurde. Da ich im Besitz eines KAVAN Boxermotors bin, hatte ich sogar optimale Voraussetzungen, ein Semi-Scale Modell zu bauen (Bild 3). Doch nun zu den technischen Daten:

Tragflügelspannweite	3,53 m
Tragflügelfläche	150 dm ²
Höhenleitwerksspannweite	0,92 m
Höhenleitwerksfläche	25 dm ²
Gesamtfläche	175 dm ²
Gesamtgewicht unbetankt	11,20 kg
Gesamtflächenbelastung	64 g/dm ²
Motorisierung, KavanBoxer	50 cm ³ 4T-

chenhinterkante aber trotzdem extrem leicht gebaut werden. In diesem Bereich gibt es nur Balsaleisten und 0,6mm Sperrholzverstärkungen. Die Leitwerksdämpfungsflächen sind stilwidrige balsabepunktete Styrokerne, die sich aber durch geringste Gewichte auszeichnen (11 dag Höhenleitwerk und 3 dag Seitenleitwerk). Das Rumpfvorderteil besteht im wesentlichen aus 0,6mm Sperrholz mit ein paar Balsaleistenverstärkungen. Der Motorspant ist aus 10mm Sperrholz aufgebaut, der aber zur Gewichtsreduzierung und zur Kühlluftführung für den Nachschalldämpfer mit vielen Durchbrü-

abgelegt werden kann (Bild 5). Na, und wenn der Rumpf schon am Rücken liegt, dann wollen wir uns die "Innereien" auch gleich genauer ansehen. Bild 6 zeigt die Rumpfunterseite bei geschlossener Motorhaube und verschraubter Abdeckung für den Nachschalldämpfer. Im Bild 7 ist die Motorhaube geöffnet und zeigt die gute Zugänglichkeit des Motors für diverse Wartungsarbeiten. Auch erkennt man unter der abmontierten Abdeckung den aus 2 Gaskartuschen bestehenden zusätzlichen Nachschalldämpfer. Daß Motor wie Nachschalldämpfer auf Schwinggummis gelagert sind, ist bei sol-

chen Modellen selbstverständlich. Auch unterm Flügelausschnitt geht es geordnet zu und man erkennt auf Bild 8 die beiden Höhenruderservos und das Seitenruderservo mit den jeweils doppelten 0,8mm Stahldrahtanlenkungen. Weiters sind noch das Drosselservo, das Klinkerservo und die beiden Ein-Aus-Schalter erkennbar. Die einzelnen Ruder der Leitwerkspartie sind in Rippenbauweise erstellt und immer doppelt angeleitet. Die Ruderhörner wurden aus Gfk-Platinenmaterial gefertigt und mit den Ruderklappen verschraubt (Bild 9).

Tragflügel:

Ebenfalls aus Gewichtsgründen wurde der Tragflügel in 3 Stücken aufgebaut, denn ein Steckzeug in der Mitte hätte sehr massiv und damit schwer ausgeführt werden müssen. So wurde im Mittelstück (Bild 10) nur ein durchgehender Holm, der aus Kieferleisten und 0,8mm Sperrholzverkastung besteht, eingebaut. Der ganze restliche Flügel besteht aus Balsaholz. Der Holm ist so stabil, daß er sämtliche Kräfte, die im Fluge auftreten - auch Kunstflug - anstandslos verkraftet. Die beiden Außenflügel beinhalten auch die Querruder und werden mit einem Stahl 15 x 2mm als tragendes Element gehalten. Auf Bild 11 erkennt man auch das Querruderservo und die 2 Bohrungen für die Verdrehicherung aus 3mm Stahldraht. Mit den beiden ebenfalls sichtbaren Ga-

belköpfen werden in Verbindung mit dünnen Stahldrähten und Federn die beiden Außenflügel in der Mitte zusammengehalten (Bild 12). Neben der Zugfeder ist auch noch der Stecker erkennbar, mit dem die 4 Flächenservos mit dem im Rumpf befindlichen Empfänger gekoppelt werden. Abweichend vom Original habe ich meine Klemm 20 mit Landeklappen ausgerüstet, die natürlich eine spaltfreie Anlenkung aufweisen. Der im Bild 13 gezeigte Klappenwinkel wird zum Landen benötigt. Die Klemm braucht durch den enormen Auftrieb des Tragflügels eine "Bremsse", da sie sonst nicht aufsetzt. Ebenfalls abweichend zur Original-Klemm ist die Federung des Fahrwerkes, welche durch Gasdruckfedern/Stoßdämpfer ausgeführt wurde, und sich im Flugbetrieb hervorragend bewährt hat (Bild 14). Die Räder bestehen aus Kunststoff und stammen von einem Kinderwagen. Sie haben 150mm Durchmesser, wiegen 60 Gramm und kosten 40,-S pro Stück. Die Speichen habe ich mit Sperrholzscheiben verkleidet und fächerförmig bemalt, um den Oldtimereffekt zu erreichen.

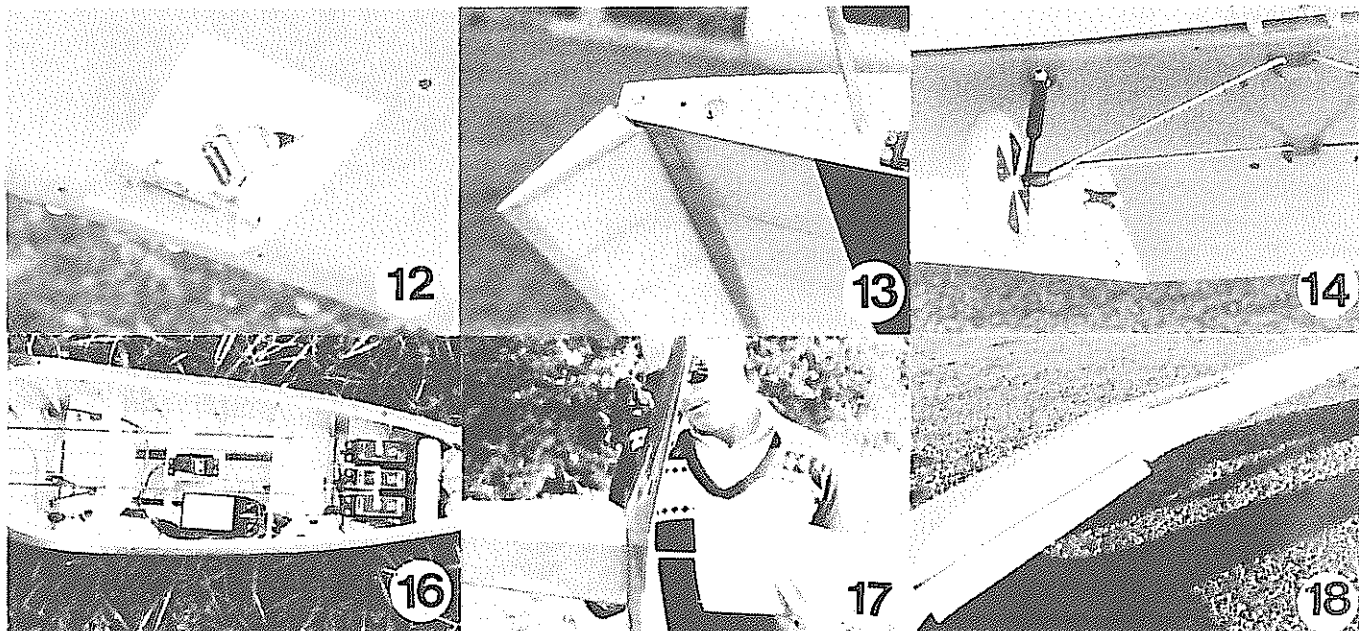
Finish: Fast die ganze Klemm wurde mit der Gewebefolie Solartex antik der Firma Robbe gebügelt und danach entweder farblos oder braun jeweils seidenmatt lackiert.

Flugeigenschaften: Die Klemm 20 zeigt sehr ausgewogene Flugeigen-



schaften und ist absolut überziehfest, was dem Langsamflug sehr entgegenkommt. Kunstflugfiguren sind beim Genußfliegen immer drin und reichen von Looping, Rolle und Turn bis zum Rückenflug. Das schönste Erlebnis ist jedoch der tiefe langsame Vorbeiflug mit der ferngesteuerten Sonderfunktion "Pilot winkt mit dem Taschentuch" (Bild 15).

Als Segelflugmodell wurde von meinem Teamkollegen der Reiher ausgewählt, da er seinem Baujahr 1935 weit voraus war und neben einer gigantischen Spannweite auch erstmals eine in die Rumpfkontur eingestakte Kabinenhaube besaß. Ein weiteres charakteristisches Merkmal ist der Möwenknick bei den Tragflügeln, der den Reiher schon von weitem aus dem heutigen "Kunststoffeinerlei" herausstechen läßt. Beide Modelle sind von den Abmessungen her etwa im Maßstab 1 : 3,7 gebaut.

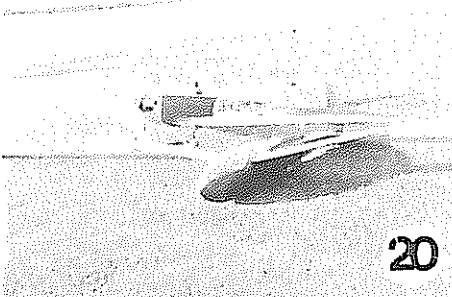
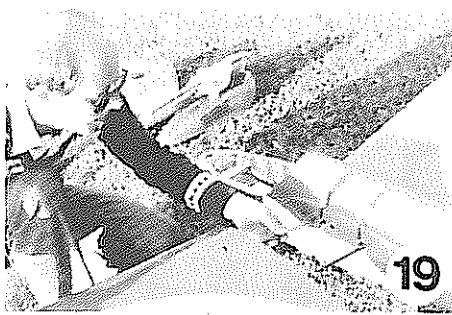


So ergeben sich für den Reiher folgende technische Daten:

Tragflügelspannweite	5,30 m
Flügelfläche	129 dm ²
Höhenleitwerksspannweite	1,01 m
Höhenleitwerksfläche	15 dm ²
Gesamtfläche	144 dm ²
Fluggewicht	7,3 kg
Gesamtflächenbelastung	51 g/dm ²
Rumpflänge	2,17 m

Rumpf: Durch die unendlich vielen Spanten und Gurte ist der im Querschnitt ovale und ganz in Holz aufgebaute Rumpf eine Monstearbeit. Allein die vorbildlich ausgebildeten Rumpf/Flächenübergänge sind eine modellbauliche Delikatesse. Der Innenausbau ist im Bild 16 zu sehen und zeigt die in der Rumpfspitze untergebrachten Akkus, die beiden Höhenruder- und das Seitenruderservo, den Empfänger und das Klinkerservo sowie die sauber ausgebildeten Kabelführungen für die 6 Flächenservos. Das Höhenleitwerk ist mit Dämpfungsflosse und Ruder ausgestattet aber wegen der großen Spannweite abnehmbar ausgeführt (Bild 17).

Tragflächen: Hierbei handelt es sich um eine Holm- und Rippenkonstruktion, welche als besondere bauliche Erschwernis noch den Mö-



wenknick beinhaltet. Im Bild 18 ist ein Teil des rechten Tragflügels zu sehen, der im Innenteil Wölbklappen enthält. Außerhalb des Knickes sind auf der Ober- und Unterseite der Tragfläche doppelstöckige Störklappen vorhanden, während sich im Außenflügel dann noch die Querruder befinden. So sind für jede Flächenhälfte 3 Servos notwendig, um die einzelnen Funktionen auch sinnvoll einsetzen zu können. Das Steckzeug ist ganz konventionell ausgeführt und besteht aus 2 Flachstählen (Bild 19), wobei das Zusammenhalten der Tragflügel durch

2 Gummizüge bewerkstelligt wird.

Finish: Bedingt durch die Bauweise beim Rumpf und den vollbeplankten Flächen, wurde dem Reiher ein Lackfinish verpaßt. Abweichend vom Original wurde es Beige/Rot ausgeführt, um bei allen Wetterlagen das Modell immer genau erkennen zu können.

Flugeigenschaften: Durch die Größe des Reiher wirkt sein Flugbild ungemein vorbildgetreu und langsam, und man fühlt sich tatsächlich in die gute alte Zeit zurückversetzt. Allerdings ist die Landung dann doch die schwierigste Phase des Fluges, da für diesen Riesenvogel das Landerechteck von 10 x 15 Meter schon recht klein wird. Kunstflugtauglich ist der Reiher nicht, da die Tragflächenkonstruktion dafür nicht ausgelegt, und auch das Steckzeug zu schwach dimensioniert wurde.

Zusammenfassung:

Mit der Konstruktion und dem Bau des Oldtimergespannes (Bild 20) ist uns wohl ein großer Wurf gelungen. Umso glücklicher sind wir darüber, daß unsere Bemühungen mit dem größten sportlichen Erfolg belohnt wurden, dem Sieg bei der 3. Österreichischen Meisterschaft im Seglerschlepp.

Österreichische Flugzeuge - Entwicklungen österr. Flugpioniere

Da es für den Bau von konkurrenzfähigen Modellen für Wettbewerbe der Klasse F4C Scale notwendig ist, sich Unterlagen und eine Vielzahl anderer Informationen zu beschaffen, muß man bei der Auswahl des nachzubauenden Typs auch darauf achten, wo man sich diese bestimmte Maschine, möglichst im Original, ansehen kann, oder wo man sich die dazugehörigen Informationen leicht beschaffen kann. Was liegt daher näher als sich im eigenen Land umzusehen.

Nun denke ich, daß sich mancher fragen wird was es denn in Österreich schon viel an nachbauwürdigem Fluggerät gibt / gab. Gerade diese Frage veranlaßt mich zur Verfassung der folgenden Berichte, mit der Absicht, manchem Österreicher ein wenig die Augen über österreichische Flugpionier-

leistungen zu öffnen.

Vorausschicken möchte ich, daß ich für diese Berichte vorwiegend im Handel erhältliches Buchmaterial verwende und daß ich nicht beabsichtige, wissenschaftliche Abhandlungen zu liefern.

Mein Bestreben liegt vielmehr darin, dem Scaleflieger eine Idee zu vermitteln, daß auch (alt)österreichische Flugzeugtypen eines Nachbaues mehr als würdig sind und daß gute Aussichten zur Beschaffung von Dokumentationsmaterial bestehen.

Zur Motivation werde ich Dreiseitenansichten und einige technische Daten liefern sowie die Quellen für weitere Nachforschungsmöglichkeiten nennen.

Mit meinen Kurzberichten hoffe ich auch, daß es mir gelingen möge, ein wenig das Bewußtsein der Leser zu beeinflussen und

allgemein ein Interesse für die österreichischen Flugpioniere hervorzurufen.

SGP M 222

Aus meiner Dokumentation habe ich eine Dreiseitenansicht der M 222 Werksnr. 2 (gezeichnet von R. Keimel), OE - VEB, herausgesucht und einige Fotos der Maschine mit Werksnr 1, OE - VEA, sollen die Vorstellungen zu diesem Typ unterstützen.

Die Maschine war in den Jahren um 1959 von der Firma Simmering Graz Pauker unter Leitung von Ob.Ing. Meindl entwickelt worden. Die Herstellung der Prototypen erfolgte in den Raxwerken in Wr. Neustadt.

Als Einsatzzweck des Typs war die Verwendung als Reise- und Geschäftsflugzeug vor-

gesehen. Wie schon an anderer Stelle erwähnt, wurde die in der Endphase gelegene Entwicklung nach dem Absturz eines Prototyps eingestellt.

Lange Jahre soll ein anderer Prototyp bei einer Tankstelle in der Nähe Wr. Neustadts gestanden sein - wer dazu etwas sagen kann der wird um Verständigung ersucht (Wien, 50130/2252 DW).

Technisch erwähnenswert ist, daß als Flügelprofil ein Laminarprofil ausgewählt worden ist. Auch beim Rumpfbau aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren wurde eine ungewöhnliche Außenhautvariante gewählt. Das Rumpfvorderteil wurde verblecht und die Außenhaut des Rumpfhinterendes be-

stand aus Kunststoffschalen. Die Flügelbauweise erfolgte nach herkömmlicher Art, als Beplankung wurde Sperrholz verwendet.

Technische Daten :

Abmessungen :

Spw... 11m, L...8,7m, H...3,15m,
max.Fluggew...1750kg,

Motoren :

2 x 150 PS Lycoming O-320-A mit Verstellpropellern,

Leistungen :

Besetzung...4-5 Personen,

V max...300 km/h, V Reise...270 km/h,
Dienstgh...6400m, Reichw...1200km,
Startstr./20m ...530m, Landestr. gebremst
...170m, Steiggeschw...7m/s, Flugdauer...4,3Std

Zum Schluß sei mir zum Thema noch allgemein eine Bemerkung gestattet:

Österreich kann von der Pionierzeit der Fliegerei an, bis in die heutigen Tage, durchaus beachtenswerte fliegerische Entwicklungen und Leistungen aufweisen. Vor allem in den Anfängen der Luftfahrt ist für die k u. k Militärliegerei mancher Flugzeugtyp gebaut worden der ausländischen Maschinen ebenbürtig war. Bedauerlicher Weise ist durch die politische Entwicklung nach dem WW I und WW II das Wissen über diese Epoche beinahe gänzlich ausgelöscht worden. Es gibt jedoch Schrifttum (zB.Dr. Keimel u.v.a.m.) aus jüngerer Zeit, welches versucht dieses Info-Loch auszufüllen.

Um nur einen kleinen Überblick zu geben

nenne ich einige Flugzeug-hersteller aus dieser Zeit:

Österr.-Ungarische Flugzeugfabrik AVIATIK Wien Heiligenstadt u. Essling, Flugzeugfabrik (k u. k) Fischamend, Jacob Lohner u. Co, Wien Floridsdorf, Österr. Flugzeugfabrik A.G Wr. Neustadt, Phönix-Flugzeugwerke A.G Stadlau, Thöne u. Fiala Wien Alsergrund, Wiener Karosserie- u. Flugzeugfabrik Dr.W.Gutmann Wien Favoriten.

Daneben gab es natürlich auch noch einige große Flugzeugwerke in Budapest.

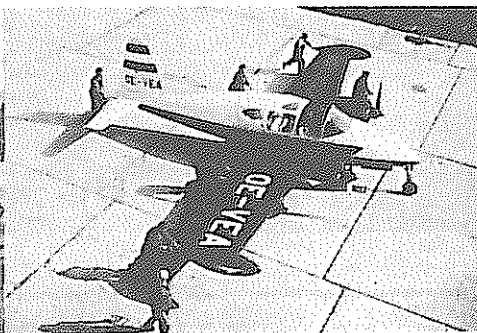
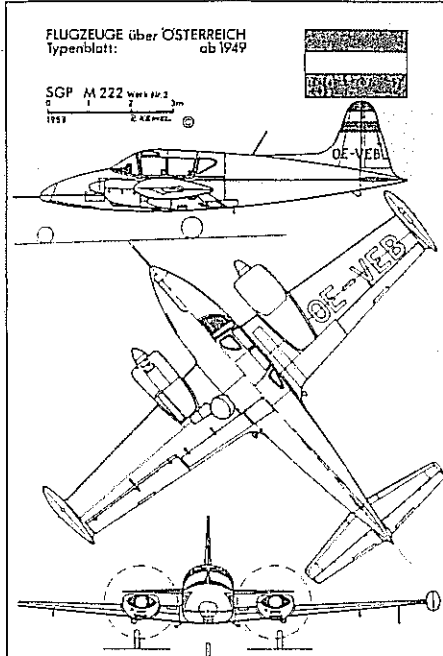
Im Technischen Museum in Wien besteht eine Sammlung an technischem Material etc und ist dort Hr. Dr. Keimel für Informationen erreichbar. Weiteres Dokumentationsmaterial ist im österr. Luftfahrtarchiv erhältlich.

Bei der Durchsicht von Teilnehmerlisten diverser Wettbewerbe liest man fast nur von Sopwith Pups, Moranes, Polikarpovs, div. Fokker-Typen, SE 5-Maschinen und einer Unzahl von "Motten"... im Sinne meines Beitrages eigentlich zu bedauern. Es bestünde doch die Möglichkeit, im In- u. Ausland mit einem echten österreichischen Flugzeugtyp an Bewerben teilzunehmen. Vielleicht denkt ihr mal darüber nach, und ist 1994 ein Österreicher mit einem österreichischen Flugzeugtyp bei der WM am Start, - das wär' doch etwas! oder?

(Allen die jetzt meinen daß ich gut reden habe möchte ich sagen, daß ich an einem Modell einer M 222 arbeite.- Für einen k u. k Doppeldecker fehlt mir zur Zeit noch die "scalefliegerische Reife".)

Euer Hannes Deutsch

OffH Nachrichten Seite 90



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

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

WETTBEWERBSBERICHTE

Hangflugwettbewerb Schlenken '91 in der Klasse RC/H2

Von Werner Maresch

Ende Juni veranstaltete der MFC-Bergfalke einen nationalen RC/H2-Wettbewerb mit 41 Teilnehmern, darunter 3 Jugendlichen, 2 Gästen und einer weiblichen Teilnehmerin.

Wie jedes Jahr wurde unser Hangfluggelände am Schlenken-Zillreith zu einem Treffpunkt für modellfliegende Grillwurst- und Kuchenesser. Unser Platzwart Othmar am Grill und unsere Damen hinter dem Kaffee- und Kuchentisch ließen den Wettbewerb wiederum zum unterhaltsamen Ausflug für die ganze Familie werden.

Doch trotz dieser angenehmen Ablenkung waren wir dank des sonnigen, wenn auch thermisch sehr abwechslungsreichen Wetters in der Lage, alle drei Durchgänge durchzuführen. So kam es dann, daß außer einer Außenlandung auf einer der zahlreichen Bäume, auch einige bemerkenswerte Durchhaltflüge mit dem Kommentar: "Es kummt scho nu wos, flieg weida ausse", zur



Belustigung aller beitragen.

Der Sieger unter diesen nicht sehr zuverlässigen Bedingungen stand dank PC-Auswertung schnell fest. Er heißt Horst Reuer, MFC Bergfalke, und holte sich durch zwei saubere Flüge den ersten Platz, dahinter Johann Gsenger aus St. Johann, dicht gefolgt von Thomas Brandlehner aus Abtenau.

Walter Schmutzhart von den Anderle's belegte trotz einer 1000er Wertung den undankbaren 4. Platz.

Herzlichen Dank noch der Busmannschaft aus Salzburg, die uns jedes Jahr zur Seite steht und den anderen fleißigen Helfern, ohne die ein solcher Wettbewerb nicht möglich wäre.

Die Ränge 1-10:

- | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------------|
| 1. Reuer Horst | MFC Bergfalke | 1916 P |
| 2. Gsenger Johann | LSV St. Johann | 1887 |
| 3. Brandlehner Thomas | LSV Abtenau | 1878 |
| 4. Schmutzhart W. | Arriva Anderle | 1875 |
| 5. Eisl Gerhard | MFC Bergfalke | 1863 |
| 6. M. Wass | 1862, 7. G. Glück | 1840, 8. W. Grill |
| 9. J. Glatz | 1814 und 10. F. Schlager | 1811 Punkte. |

Mannschaftswertung:

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. LSV Abtenau I | 5486 Punkte |
| 2. MFC Bergfalke II | 5291 Punkte |
| 3. LSV Salzburg I | 5238 Punkte |





Mit Betroffenheit erfüllen wir die traurige Pflicht, unsere Freunde vom Ableben unseres Ehrenmitgliedes

ANNI REUER

zu unterrichten. Jeder der sie kannte, weiß, welche große Lücke sie in unserem Verein hinterläßt.

Wir verlieren mit ihr mehr als ein Ehrenmitglied; Anni war uns allen eine echte Freundin mit aufrichtiger Hilfsbereitschaft, wie man sie in diesem Umfang heute nur noch selten antrifft.

Tief erschüttert über diesen tragischen Verlust verbleibt uns nur die Erinnerung an die gemeinsam verbrachten schönen Stunden mit unserer lieben Anni. Sie wird uns unvergessen bleiben!

Die Mitglieder des MFC-Bergfalke-Hallein

2. Reblauspokalfliegen in den Klassen F3E und RC-E10 in Theiß/Donau am 13./14. Juli 1991

Wie bereits im vorigen Jahr traf sich die österreichische Elektroflugelite, und alle jene, die es noch werden wollen, zum diesjährigen nationalen Reblauspokalfliegen.

Gestartet wurde in den Klassen F3E-FAI (16 Teilnehmer aus 5 Bundesländern) und RC/E10 (10 Teilnehmer aus 3 Bundesländern). Aus dem 10 Zellen-Bewerb wurde der NÖ Landesmeister herausgewertet.

In der FAI-Klasse kam es wie im Vorjahr zum Duell der momentan besten Piloten aus Österreich. Auch diesmal konnte der Kärntner Michael Geringer den 3-fachen Weltmeister Rudolf Freudenthaler auf den 2. Platz verweisen. Auf den Plätzen 3-8 wird wohl der, für die WM 1993, dritte Teilnehmer zu finden sein.

Die Technik der Spitzenpiloten hat sich seit der vorjährigen WM nicht oder kaum geändert. Es kamen Motoren der Firma Plettenberg, Geist und Keller-Robbe zum Einsatz. Die Spannweiten der Modelle liegen zwischen 1800 und 2000 mm. Als Antriebsstromquellen dienen meist 27 Stück der 1000er cut-off Zellen von Sanjo.

Parallel zur FAI-Klasse wurde ein nationaler 10 Zellen-Bewerb durchgeführt, aus dem der NÖ Landesmeister herausgewertet wurde.

Die beiden Niederösterreicher Manfred Preßlmayer und Stefan Damm kämpften um den Sieg, der auch den ersten Landesmeistertitel in dieser aufstrebenden Modellflugklasse bedeutete. Da diese Klasse ab 1993 international wird (mit der Auflage - mind. 35 dm² Gesamtfächeneinhalt), könnte diese bereits totesagte Klasse neuerlichen Aufschwung bekommen.

Samstag abends konnten, bei einer von Clubmitglied Ludwig Ehn präsentierten Weinkost, eine Menge Erfahrungen ausgetauscht werden.

Die Wettbewerbsauswertung wurde mit großem Einsatz unseres ältesten Clubmitgliedes, Erich Höger, zur vollsten Zufriedenheit gemeistert.

Die Siegerehrung mußte leider sehr schnell über die Bühne gehen, da sich die bereits angekündigte Schlechtwetterfront mit ihrem ersten Regenguß bemerkbar machte.

Es war ein schöner Wettbewerb, geprägt durch hervorragende Fliegerkameradschaft. Dem Wettbewerbsleiter, den Wendemar-



Clubobmann Dipl.Ing. K. Schober bei der Siegerehrung (kurz darauf mußten alle unter schützende Regenschirme flüchten)

Ergebnisse Klasse F3E - FAI

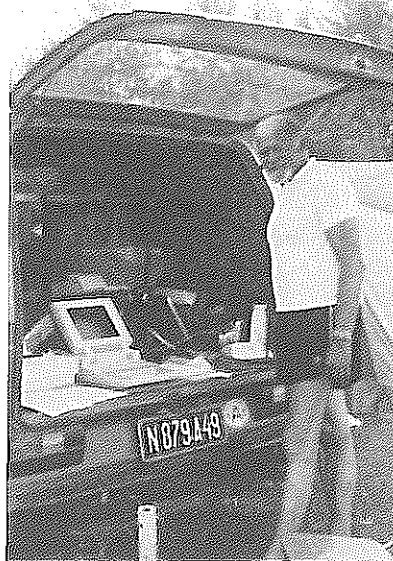
	ZUNAME	VORNAME	VEREIN	Bdsld	1.Dg.	2.Dg.	3.Dg.	TOTAL
1	Geringer	Michael	MBG-Feldkirchen	Ktn.	716	714	(696)	1430
2	Freudenthaler	Rudolf	UMFC-Freistadt	OÖ	715	(693)	698	1413
3	Hainzl	Kurt	UMFC-Freistadt	OÖ	678	(664)	666	1344
4	Preßlmeyr	Manfred	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	661	(647)	682	1343
5	Aigelsreiter	Herbert	UMFC-Freistadt	OÖ	676	664	(664)	1340
6	Safarik	Dieter	MC-Bregenz	Vbg.	658	662	(658)	1320
7	Krampl	Harald	MBG-Feldkirchen	Ktn.	(646)	664	652	1316
8	Alzwanger	Michael	UMFC-Freistadt	OÖ	656	(627)	658	1314
9	Steiner	Gerhard	FMC-Mürzzuschlag	Stmk.	631	647	(617)	1278
10	Neu	Konrad	UMFC-Meggenhofen	OÖ	633	(616)	628	1261
11	Safarik	Konstantin	MC-Bregenz	Vbg.	617	642	(596)	1259
12	Schuller	Alfred	E-MFC Langenwang	Stmk.	(617)	625	628	1253
13	Hardl	Wolfgang	UMFC-Freistadt	OÖ	604	(330)	630	1234
14	Pesendorfer	Walter	E-MFC Langenwang	Stmk.	597	(564)	632	1229
15	Weiß	Wolfgang	MC-Bregenz	Vbg.	(457)	586	594	1180
16	Petzwinkler	Franz	MBC Vogelweide	NÖ	350	(0)	0	350

Ergebnisse Klasse RC-E10

	ZUNAME	VORNAME	VEREIN	Bdsld	1.Dg.	2.Dg.	3.Dg.	TOTAL
1	Preßlmeyr	Manfred	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(545)	589	552	1141
2	Damm	Stefan	MFC-Kirchschlag	NÖ	554	547	(513)	1101
3	Neu	Konrad	UMFC-Meggenhofen	OÖ	515	(515)	538	1053
4	Pesendorfer	Walter	E-MFC Langenwang	Stmk.	509	524	(499)	1033
5	Lakner	Christian	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(477)	508	483	991
6	Kolp	Peter	MFC-Kirchschlag	NÖ	472	(465)	479	951
7	Preßlmeyr	Wolfgang	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(369)	445	485	930
8	Stadlbauer	Heimo	EMC-Mürzzuschlag	Stmk.	414	(413)	447	861
9	Petzwinkler	Franz	MBC Vogelweide	NÖ	378	150	(0)	528
10	Sittenberger	Konrad	FMC-PSK-Judenburg	Stmk.	150	(0)	0	150

kenrichtern, den Zeitnehmern, unserem Erich Höger und allen Helfern sei auf diesem Wege recht herzlich für ihre Mühen gedankt.

Manfred Preßlmayr



Unser unermüdliches Clubmitglied E. Höger bei der Auswertung der Ergebnisse

Ergebnisse der NÖ - Landesmeisterschaft in der Klasse RC-E10

	ZUNAME	VORNAME	VEREIN	Bdsld	1.Dg.	2.Dg.	3.Dg.	TOTAL
1	Preßlmeyr	Manfred	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(545)	589	552	1141
2	Damm	Stefan	MFC-Kirchschlag	NÖ	554	547	(513)	1101
3	Lakner	Christian	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(477)	508	483	991
4	Kolp	Peter	MFC-Kirchschlag	NÖ	472	(465)	479	951
5	Preßlmeyr	Wolfgang	ÖMV-MFG Reblaus	NÖ	(369)	445	485	930
6	Petzwinkler	Franz	MBC Vogelweide	NÖ	378	150	(0)	528



1. NÖ Landesmeister in RC-E10, Manfred Preßlmayr, ÖMV-MFG-REBLAUS



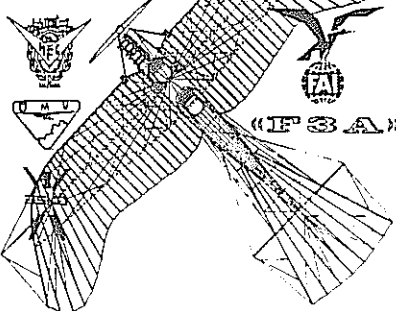
Nicht dieser, sondern erst Ende August einsetzende Regenfälle überschwemmt unser Fluggelände bis zu 3 m! (Windsack und F3E-Wendemarken sind gerade noch zu sehen)

Vom 9.-11. August 1991 fand in Kraiwiesen das

26. Igo-Etrich-Wanderpokalfiegen in der Klasse F3A statt. 25 Teilnehmer aus 7 Nationen (Österreich, Deutschland, Belgien, Holland, Italien, Schweiz und Luxemburg) waren am Start. Der Freitagabend wurde mit dem altbekannten Niederwimmer'schen Feuerwerk zur Freude der Teilnehmer und der Besucher beendet.

Am Samstag wurden im Verlaufe eines gemütlichen Abends vor allen Teilnehmern und Gästen die Igo Etrich Medaille in Silber an Frau Ursula Berthold und die Herren Gerard Camille, Hans Kern und Pierre Pignot durch LSL Hans Niederwimmer verliehen. Am Sonntag wurde der Bewerb mit dem

26. INTERNAT.
WANDER-
POKAL-
FLIEGEN
1991



DR. ING. H. C.
IGO ETRICH
9.-11. AUGUST
KRAIWIESEN
SALZBURG

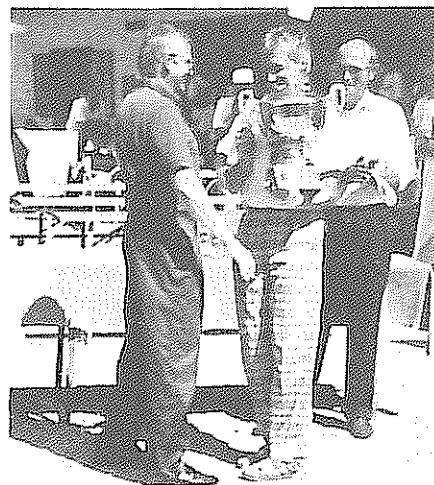
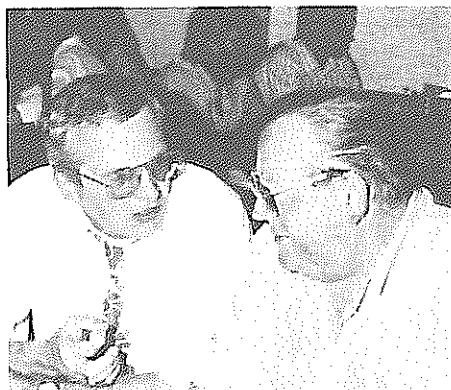
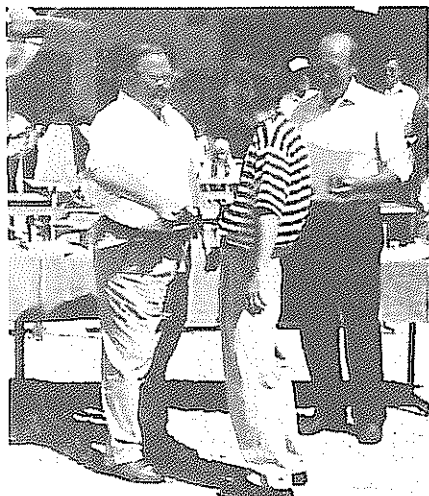
3. Durchgang beendet.

Hanno Prettnner schlug wieder einmal zu. Er belegte den ersten Platz vor Errang (D) und Hugo Peyer (CH). Die weiteren Österreicher Kronlachner 4., Danksagmüller 6., Dworak 9., Ortner 10., Berger 11., Höller 12., Gstettner 15., Weniger 20. und Sidler 23.

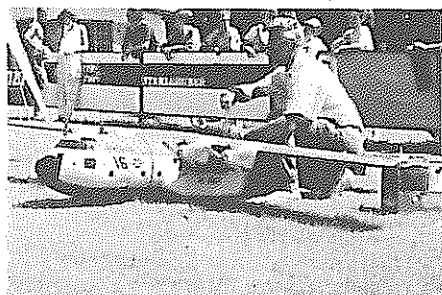
Im Verlaufe der Siegerehrung erhielt auch der BFR Freiflug, Ing. Reitterer aus den Händen des LSL die Igo Etrich Medaille in Silber.

Der schöne Wettbewerb wurde gleichsam als Höhepunkt durch den Flug der Etrichtaube, gebaut und geflogen von Leopold Köppl, abgeschlossen.

Dr. Georg Breiner



Beim Schauflegen



ENDRANGLISTE

RANG	NAMEN	CLUB	NAT	1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	FRETTNER HANNO	DMV-LAGENFURT	DE	-1000	1000	1000	2000
2	EMAS PETER	MFC-SCHORNBERG	D	955	935	-915	1888
3	PEYER HUGO	MG-FEUSSTAL	CH	-859	930	920	1850
4	FRONLACHER HEINZ	UMFC-HEGGENHOFEN	DE	-869	925	915	1840
5	TRUMPF EWALD	MFC-UNTERMUENH.	D	913	911	-885	1824
6	DANKSBAMUELLER H.	DMV-WIEN	OE	890	912	-850	1802
7	EIKENEGGER HANS	MFC-U. AARETAL	CH	-862	901	887	1788
8	SCHADEN BERNHARD	MFC-EIENSIEDLEN	CH	-834	893	865	1748
9	DORAK MAINFRED	DMV-LAGENFURT	DE	884	-843	862	1744
10	OPFNER PETER	UMFC-MAIDHOFEN	DE	-834	849	867	1736
11	BERGER LED	UMFC-HEGGENHOFEN	DE	-852	870	837	1707
12	ROELLER FRANZ	UMFC-HEGGENHOFEN	DE	-807	836	862	1698
13	DE WINTER TOM	ANTWERPEN	B	866	830	-809	1696
14	ALBERT PETER	MV-DREIEICH	D	-811	857	854	1691
15	GSTETTNER HANS-J.	MFC-SEEADLER	DE	805	866	-787	1669
16	LUESTNER MARTIN	MFC-UNTERMUENH.	D	-820	834	825	1659
17	LUENZEL ANDREAS	MFC-UNTERMUENH.	D	817	-812	822	1639
18	STUDER HANS-JOERG	MG-WAUGEN	CH	811	811	-775	1622
19	LEHMANN MARLUS	MG-WAUGEN	CH	808	805	-794	1613
20	WENIGER ROBERT	DMV-WIEN	OE	807	-776	805	1610
21	WENIGER MARC	AME-ETELURUECK	LX	818	-774	788	1606
22	FONBOUTS FURT	ANTWERPEN	B	-717	780	749	1529
23	SIDLER THOMAS	MFC-LINZ	DE	-740	744	782	1526
24	STREPPAROLA ANDREA	AERO CLUB MILANO I	I	621	705	-210	1326
25	VAN SAN ALEX	HOOVER WINGS	D	533	527	-473	1060



Tiroler Landesmeisterschaft RC-E7 am 10. August 1991

Von Gerhard Egger

Nachdem der Termin am 26. Mai zur Abhaltung der 1. Tiroler Landesmeisterschaft in der Klasse RC-E7 ins Wasser gefallen war, konnte diese nach einer Neuausschreibung am 10. August bei idealen Wetterbedingungen auf dem Modellfluggelände der Modellfluggemeinschaft Hall abgehalten werden. Die MBG-Hall feiert übrigens 1991 das 40 jährige Bestandsjubiläum.

Der Wettbewerb begann programmgemäß um 9,15 Uhr bei etwas diesiger Sicht und - ungewöhnlich um diese Zeit - Osthauch, der sich gegen Mittag zu einem angenehmen Wind von max. 3 m/s entwickelte.

Dank der vier eingesetzten Zeitnehmer konnte im Schnitt alle fünfzehn Minuten

ein Flugzeug gestartet werden.

Um Hektik oder Doppeldeckerlandungen zu vermeiden, waren zwei Landeplätze angelegt. Der Laderaum durfte erst vor der Landung betreten werden, wobei der Pilot mit der längeren Flugzeit die Landeplatzwahl hatte.

Das fliegerische und technische Niveau war durchaus gut. Von den eingesetzten Flugzeugen waren 10 Eigenbau- und 7 Baukastenmodelle.

Bei 49 durchgeführten Flügen waren nur 17 Flüge wesentlich unter der 15 Minutenmarke, sodaß für die Entscheidung um den Landesmeistertitel die Landwertung ausschlaggebend war.

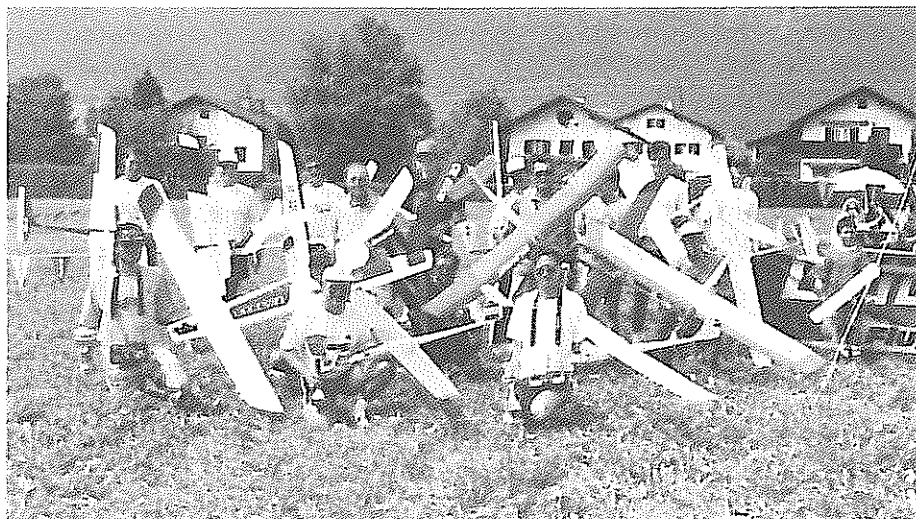
Bei einer unter den Piloten durchgeführten Umfrage wurde generell die Meinung vertreten, daß die Landwertung etwas zu kurz

kommt und daher eine bessere Regelung gefunden werden sollte. Die Umfrageergebnisse wurden an BFR Kirsch weitergeleitet.

Nach viereinhalb Stunden Nonstop-Elektrofliegen war der Wettbewerb um 13,45 Uhr ohne Proteste - wie angenehm - beendet.

Da die Firma Graupner wertvolle, für den Elektroflug ausgesuchte Sachpreise und die Firma MANZ-Elektronik zwei Elektronik-Hochleistungsmotorschalter zur Verfügung stellten, war es möglich, jeden Teilnehmer bei der abschließenden Preisverteilung mit einem Sachpreis zu überraschen.

Abschließend möchte ich noch bemerken, daß diese Wettbewerbsklasse durchaus geeignet scheint, wegen des doch geringeren Materialeinsatzes und der einfachen Wettbewerbsregeln eine breite Schicht von Elektrofreaks anzusprechen.



Die Wettbewerbsteilnehmer mit ihren Modellen

Ergebnisliste der Landesmeisterschaft in Klasse RC - E7

Rang	Name	Verein	1. Durchgang			2. Durchgang			3. Durchgang			GESAMT ERGEBNIS
			Zeit Pkte.	Landg. Pkte.	Ge- samt	Zeit Pkte.	Landg. Pkte.	Ge- samt	Zeit Pkte.	Landg. Pkte.	Ge- samt	
1.	SPORER Kurt	TMC Innsbruck	895	129	1.024	895	148	1.043	899	149	1.048	2.091
2.	WEBER Ulrich	MBG Hall	899	124	1.023	895	141	1.036	896	147	1.043	2.079
3.	HALLER Marlin	MBG Hall	896	142	1.038	898	141	1.039	897	139	1.036	2.077
4.	EGGER Gerhard	MBG Hall	898	146	1.044	898	134	1.032	770	145	915	2.076
5.	SCHOLZ Eberhard	MSG Unterland	897	109	1.006	899	136	1.035	898	134	1.032	2.067
6.	ANGERER Reinhard	MFC Brixental	899	129	1.028	889	125	1.014	554	87	641	2.042
7.	KINDL Klaus	MBG Hall	899	132	1.031	898	104	1.002	894	104	898	2.033
8.	ACHRAINER Hannes	MFC Brixental	898	110	1.008	899	0	899	898	105	1.003	2.011
9.	LAIMINGER Manfred	MFC Brixental	875	94	969	889	141	1.030	716	125	841	1.999
10.	FUCHS Fred	MFC Brixental	899	62	961	889	0	889	895	110	1.005	1.966
11.	SAILER Oliver	MBV Spark. Telfs	900	131	1.031	878	0	878	895	9	904	1.935
12.	HALLER Christian	MBG Hall	896	60	956	729	137	866	616	0	616	1.822
13.	MJUGG Hermann	MBG Hall	775	0	775	877	132	1.009	735	0	735	1.784
14.	HIRZINGER Hubert	MFC Brixental	752	107	859	790	0	790	810	0	810	1.669
15.	PORTA Anton	MBV Spark. Telfs	746	0	746	754	136	890	616	49	665	1.636
16.	KIRCHEBNER Herbert	MBG Hall	425	2	427	597	0	597	397	0	397	1.024
17.	KLINGENSCHMID Bruno	MBG Hall	102	0	102							102
18.	ZIEBL Christian	MFC Brixental			0							0



Kurt Sporer, Landesmeister RC-E7, rechts Organisationsleiter Anton Walter, links WBL Hall

Frau Manz überreicht dem jüngsten Teilnehmer, Christian Haller, zusätzlich einen Manz-Elektronik-Hochleistungsmotorschalter

Keine Langweile am Flugplatz. Die Piloten an der Arbeit

Internationaler Wettbewerb für vorbildgetreue Modellflugzeuge

"KRISTALLWAPPEN von KORNEUBURG"

Nach einer traumhaften Wetterphase nahte der Zeitpunkt des internat. Wettbewerbes des HSV BURG KREUZENSTEIN, und schon konnte man im Wetterbericht hören, daß aus Nordwesten eine Kaltfront heranzieht. Kaum ein Tag dazwischen, fiel die Temperatur von ca. 25 Grad auf unter 15 Grad, und das nicht genug, es blies eine steife Brise mit 5 bis 8 m/sek. Alles in allem - die Stimmung war am Tiefpunkt gelandet. - Nachdem mit heißen und etwas geisthäftigen Getränken nachgeholfen wurde, wagten sich dann doch einige Piloten mit ihren Modellen in die Lüfte. Von 29 in der Wertung befindlichen Modellen wurden an diesem Tag nur 14 Modelle geflogen - verständlich, denn man muß sich seiner Sache schon sehr sicher sein, wenn man unter derartigen Voraussetzungen mit einem arbeitsintensiven Modell fliegt.

Um den Ablauf derartiger Bewerbe zu beschleunigen, führt man die CIAM ab 1993 die Regelung ein, daß bei so großen Teilneh-

merfeldern die Baubewertung vor der Flugbewertung stattfindet, und das haben wir erstmals so geprobt. - Nun, wegen des starken Windes wurde nur der erste Durchgang geflogen, obwohl nach dieser Regelung noch Zeit für weitere Flüge gewesen wäre. Doch die Beendigung des Flugbetriebes löste nicht nur Piloten sondern auch die Punkterichter an der Piste; für die Baubewerter lief es ohnehin ungestört weiter.

Am Abend wurde in einem kleinen Zelt in kleinem Kreis musiziert und gefeiert und angestoßen darauf, daß am nächsten Tag der Wettergott uns wieder gewogen sein möge.

Der nächste Tag ließ sich dann auch gut an, zwar sehr kühl aber ohne Orkan. Nun konnten die Teilnehmer erst zeigen wie sie mit ihren hervorragenden Modellen bei optimalen Bedingungen fliegen können.

Neben unserem Staatsmeister Karl Petz

gab es starke Piloten aus Deutschland, zB: Max Merckenschlager, Jürgen Steinberger und die beiden Otts; - nicht zu vergessen den Lokalmatador Manfred Stocker, Fokker Dreidecker (siehe Foto), vom HSV B.K.

Erwähnt muß auch der einzige am Bewerb teilnehmende Kärntner, Heimo Tammerl, werden - er entwickelt sich bei den Bewerben mit seiner DC - 3 zum Klebespezialisten und ließ er keinen Durchgang aus. Wer weiß, daß eine Zweimot kritisch wird wenn ein Motor steht, der kann sich denken, was der Grund für die obige Bemerkung ist (siehe Foto). Natürlich darf auch unser Ex-Staatsmeister nicht vergessen werden, Herrmann Michelic. Seine Saab pilotierte er so lange gekonnt, bis ihn der Ausfall eines Triebwerkes zur Landung zwang. Ebenso wacker schlug sich Wolfgang Reinprecht, F 16 - C (siehe Foto), doch auch ihm war der Ausfall des Triebwerkes vorzeitig beschert, sodaß er frühzeitig landen mußte. Wie es scheint,

gibt es in der Impellertechnik noch einiges zu verbessern.

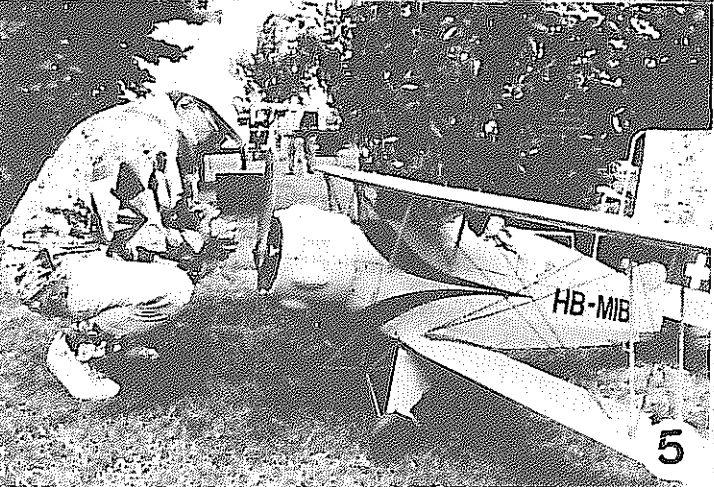
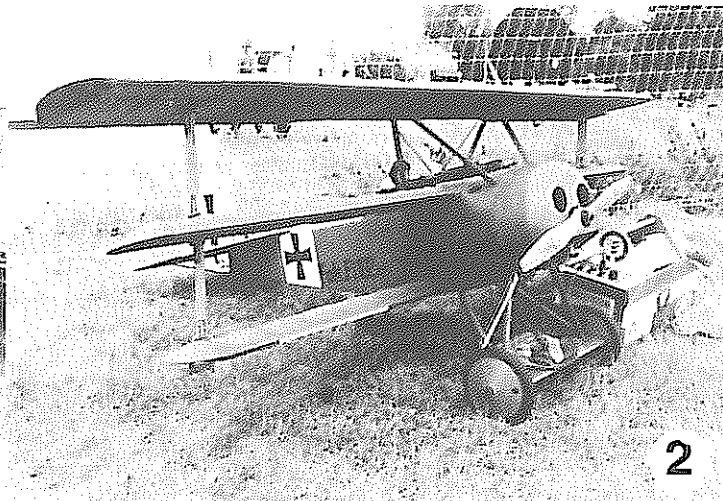
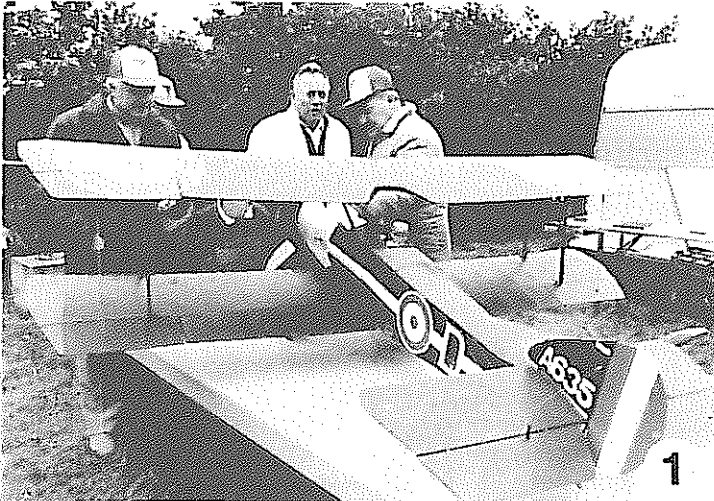
Neben den schon bekannten Piloten waren neue Modellflieger zu der Veranstaltung dazugekommen. Fünf Teilnehmer aus drei Nationen waren in der Klasse Scale bis 20 kg Gewicht (F4C/20) am Start. Die Klasse RC-SC (Semi Scale) erfreute sich diesmal

wieder größeren Zuspruches, sodaß dort acht Teilnehmer ihr Können vorführten.

Bedingt durch das doch ansehnliche Teilnehmerfeld und das anfängliche Schlechtwetter, wurde der Bewerb lediglich in der Klasse F4C voll mit drei Durchgängen ausgeglichen. Dadurch bedingt ergab sich, daß

manche Modellflieger der F4C/20- und der Semi Scale Klasse nur einen Wertungsflug machen konnten und dadurch nicht ihr ganzes Können vorzeigen und so nur eine geringere Punkteanzahl erreichen konnten.

Die Wertung selbst bestätigte, daß unser Staatsmeister Karl Petz, Tiger Moth, ein



BILDBESCHREIBUNGEN: 1. Punkterichter bewerten Sopwith Pup (Werner Ott, D), 2. Fokker Dreidecker (M.Stocker, HSV B.K., Scale Team), 3. DC-3 (Helmo Tammerl, ÖMV-Klagenfurt), 4. F 16 C (Wolfgang Reinprecht, UMFC Sparkasse Gnas), 5. Bücker 133 Jungmeister (Dutzler-Roland, MFC Weichstetten), 6. Curtiss P-40 (Max Merckenschlager, D).

internationaler Spitzenpilot ist. Mit 3522 Punkten konnte er sich vor dem Ex-Weltmeister aus Deutschland, Max Merckenschlager, Bristol Scout, 3518,4 Punkte, knapp bestätigen. Im Gefolge ist dann Jürgen Steinberger (D), Fokker D VII, 3425,3 Punkte und nach ihm Manfred Stocker, Fokker D I, 3398,7 Punkte, in der Wertung.

In der Klasse F4C/20 konnte sich Max Merckenschlager mit seiner Curtiss P-40

(siehe Foto) an vorderster Stelle eintragen; ihm folgt

Hartmut Warta mit seiner Pitts und Hansjörg Hofbauer mit einer Sopwith Pup.

Die Klasse Semi Scale führt Dutzler Roland, Bücker 133 Jungmeister, (siehe Foto) an. Den zweiten Platz erreichte Maislinger Herbert, Super Star, den dritten Rang ein Neuling, Wittenberger Walter, mit einer Piper J 3.

Zum Abschluß wäre noch zu sagen, daß der Wettbewerb einen angenehmen Verlauf genommen hat und daß es keinen Protest gab. Einen Dank noch den Punkterichtern, die bei diesen Bedingungen keinen leichten Job zu leisten hatten (siehe Foto).

Hannes Deutsch

Internationaler MECSEK - KUPA 1991 in Fesselflug in Pecs, Ungarn

Von BFR Walter Reinisch

Ein unermüdlicher Istvan Mohai als Wettbewerbsleiter ist sicher mit ein Grund, daß sich jährlich ein Stammteilnehmerfeld einfindet, daß je nach "Fesselflugkonjunktur" und Terminplan von EM oder WM zusätzliche Teilnehmer anlockt.

Mit je 8 Wettstreitern in den Klassen F2A, B und C beziehungsweise 6 in F2D diesmal an der unteren Grenze, was keinesfalls der Spannung und dem Einsatz Abbruch tat.

Der Mecsek-Kupa garantiert fast immer beste Wetterverhältnisse und einen netten gesellschaftlichen Rahmen.

Nun Kurzberichte zu den Klassen:

F2A - Geschwindigkeit: Das war eine rein ungarische Meisterschaft mit guten Durchschnittsleistungen und einen Favoritensieg durch Jozsef Mult mit 286,85 km/h. 2. wurde Elekes Imre mit 281,25 km/h vor Szegedi Savlo, der 268,46 km/h flog.

F2B - Kunstflug: Ein ausgeglichenes Spitzfeld, in dem unsere Kunstflieger Wenczel und Weinmann gute Form für die bevorstehende EM zeigten.

1. Morotz Attila, H 6473 Punkte

2. Wadoric Imre
H 6432 Punkte

3. Fuslan Domisio I 6237

4. Wenczel Franz A 6105

6. Weinmann Erhard A6019

8 Teilnehmer

F2C - Mannschaftsrennen :

Hervorragende Leistungen von unseren Teams Fischer-Straniak als Sieger mit einem Österreichischen Rekord über 200 Runden, aber nur 4 Sekunden dahinter auf

Platz 2 Nitsche-Kühnegger.

1. Fischer-Straniak A 6'44,1"

2. Nitsche-Kühnegger A 6'48,9"

3. Mohai-Bagalus H dis.

6. Reinisch-Brandl A

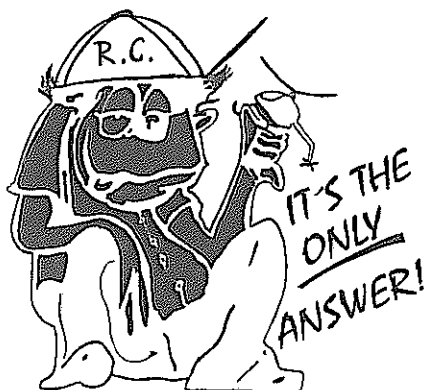
8 Teams.



F2C-Siegerehrung: 1. Fischer-Straniak, 2. Kühnegger Nitsche, beide OE und 3. Mohai-Baglyas, H, rechts daneben Altmeister Mohai

Die Klasse F2D - Fuchsjagd war wieder eine ungarische Angelegenheit.

1. Pavel Kucsera mit 4 Siegen, 2. Mikita Kaplan und 3. Ladislav Marek mit je 2 Siegen. 6 Teilnehmer.



FLUGSCHULE FREYMANN Modellbaufachgeschäft — Helispezialist

Unterricht täglich nach Wunsch und Abmachung.

Einzel- oder Gruppenkurse für Anfänger oder Fortgeschrittene mit modernsten Geräten für: Hubschrauber, Segeln: Windenstart, Schleppflug, Hang, Elektro, Fläche.

Eigener Flugplatz, Tuningcenter.

Wir reparieren und bauen für Sie auf Bestellung.

Fordern Sie unser kostenloses „Info“ an.

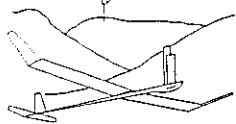
Flugschule Freymann

5632 Dorfgastein 20, Telefon 06433/221-1, Fax 06433/221-5,
Mobil-Telefon 0663/68 8 39

5. INTERNATIONALE HANGFLUGWOCHE

19.8. - 25.8.1991

KARNERALM



5. Freundschaftscup
20. Heri - Kargl - Cup
19. Kolibri Pokal

4. Weltcup - Bewerb 1991

Fast ungewohnt "schneefreies" und trockenes Wetter war Grund genug, daß Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier programmgemäß am Dienstag, dem 20. August 1991 den

5. Int. Freundschaftswettbewerb eröffnen konnte. In seiner Begrüßung dankte er der int. Jury (Saffek, CSFR, Berthold, BRD und Schobel Ernst, OE) für ihr pünktliches Kommen, erwähnt aber auch die betrübliche Tatsache, daß nur 10 Teilnehmer aus 3 Nationen an diesem Tag am Start waren.

Sowohl in der Richtung (West bis Nord) als auch in der Stärke (2-8 m/s) schwankende Winde und turbulente Thermiken, stellten an alle Teilnehmer erhöhte Anforderungen, wobei auch oft eine Portion Glück eine entscheidende Rolle spielte. Daher war der Bewerb bis zum letzten Durchgang spannend: Schubert (D), Schobel sen., Aust und Schneck (alle OE) schafften im ersten Durchgang Maximalzeiten. Aus fehlte im 2. Durchgang nur 1 Sekunde auf ein Max, und durch einen abruhscher von Schneck entwickelte sich bis zum letzten Durchgang ein Zweikampf zwischen Schubert und Schobel. Daß es zwischen den beiden zu keinem Stechen kam, war einem Fehler Schobels zuzuschreiben, der im 4. Durchgang zu früh bremste, wodurch ihm 5 Sekunden auf das Max fehlten. Durch hervorragende Zeiten erreichte Aust nur um 2 Prozentpunkte hinter Schobel den 3. Rang in der Einzelwertung.

Von den vor Wettbewerbsbeginn ausgelosten Zweiermannschaften belegte die Mannschaft Schubert - Schobel mit über 100 Prozentpunkten Vorsprung einen überlegenen Sieg vor den Zweitplatzierten Aust - Schneck.

Die Maximalzeiten waren für alle 5 Durchgänge mit 180 Sekunden festgelegt.

Der Mittwoch war dem Training und einer Sonderfahrt mit dem nostalgischen Bummelzug nach Murau gewidmet, die für alle Teilnehmer ein gesellschaftliches Erlebnis bedeutete.

Am Donnerstag wurde der **20. Internationale Heri Kargl - Cup** durchgeführt, an dem sich durch das Nichterscheinen von 4 gemeldeten Wettkämpfern nur 15 Wettbewerber aus 4 Nationen beteiligten. Da die Startstelle gegenüber Dienstag verlegt werden mußte, konnte der Bewerb erst um 15 Minuten gegenüber dem Zeitplan später begonnen werden.

Obwohl Wind und Thermik nicht so turbulent wie am Dienstag waren, gab es - bedingt durch die wechselnden Winde (1-4 m/s) - spannende Einzelkämpfe.

Nach dem 1. Durchgang lagen 7 Mann mit Maximalzeiten an der Spitze. Nach dem 2. Durchgang waren es nur mehr 4 Teilnehmer. Weltmeister Mang (OE) war nach dem 3. Durchgang der einzige, der 3 Max verbuchen konnte. Schobel (der 2. des Freundschaftscups), nach dem 2. Durchgang noch an 6. Stelle, schob sich mit einem Max im 3. Durchgang an den 2. Platz vor. Mang erfolgte im 4. Durchgang nur 87 Prozentpunkte, während Schobel sich mit einem Max bis auf 56 Prozentpunkte an Mang heranschob.

Im 5. und alles entscheidenden letzten Durchgang verlor Schobel mit einem Flug, der ihm nur 89 Prozentpunkte einbrachte, etwas an Terrain, Lintner schob sich durch ein Max mit 1 Prozentpunkt Vorsprung noch auf den 2. Platz vor, und Mang sicherte sich mit einem wahrlich weltmeisterlichen Max den 1. Platz.

An diesem Bewerb waren die Maximalzeiten mit 180 Sekunden festgelegt.

Freitag war Ruhetag, der sowohl noch einigen Teilnehmern zum Training als auch für die Erholung genutzt wurde. Am Abend trafen sich alle Teilnehmer bei einem Grillabend im Gasthaus Königsstuhl, der sowohl die Strapazen der Vortage als auch die "Niederlagen" vergessen ließ.

Samstag, der 24. August war der Durchführung des 4. Weltcupbewerbes 1991 gewidmet. Für die Teilnehmer am Heri Kargl - Cupsollte dieser Bewerb auch die Entscheidung über die Einzelkombination des KOLIBRI POKALS bringen. Und alle hofften auf den Fortbestand des herrschenden schönen Sommerwetters. Dieses stellte sich nach einem nächtlichen Gewitter auch ein. Bei nordwestlichen Winden mit 1 - 3 m/s fanden alle Teilnehmer hervorragende Bedingungen vor, was sich auch durch 19 Max im 1.

Durchgang niederschlug. Nach dem 4. Durchgang waren es immerhin noch 5 Wettbewerber, die mit 4 "Vollen" das 34 Mann große Teilnehmerfeld anführten. Mit dem 5. Durchgang begann die Tragik: Während die ersten 5 Wettbewerber noch bei Gegenwind starten konnten, gab es nach 10 Minuten nur mehr Rückenwind aus Süd, wodurch es zu keinem Stechen kam. Nur Schubert war bei den ersten Startern und erfolgte als einziger 5 Max und wurde ein würdiger Weltcup-Sieger.

Mang (Kolibri), regierender Weltmeister, zeigte mit einem einzigen Rückenwind-Max seine Klasse und wurde verdienter Zweiter und damit auch Sieger des KOLIBRI-POKALS.

Vor der abendlichen Siegerehrung richtete F1E-Bundesfachreferent Felix Schobel Worte des Gedenkens an den vor zwei Wochen verstorbenen "Vater des Hangfluges", Hans Gremmer. Durch seine Initiative wurde diese Modellflugklasse (Selbstgesteuerter Hangflug, F1E) auch in Österreich eingeführt.

Nach einer Schweigeminute dankte er allen Teilnehmern für ihr Kommen, richtete als für die Veranstaltung Verantwortliche Gruß- und Dankesworte an Bürgermeister Richard Maier, an den Fremdenverkehrsobmann Dir. Müller und an den Fremdenverkehrssekretär Knapp. Er dankte den Stiftern der vielen Pokale und Ehrenpreise, vor allem den Landeshauptleuten von Salzburg und Niederösterreich, dem Modellflug-Landessektionleiter von Niederösterreich und der Gemeinde Rammingstein. Er dankte auch dem Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier, der diese Veranstaltung mit seinem Team so ausgezeichnet geleitet hat.

Bevor Wettbewerbsleiter Baier mit Bürgermeister Maier und Dir. Müller die Siegerehrung vornahm, sprach der Vorsitzende der Jury und CIAM-Delegierte Otokar Saffek: ER dankte allen Teilnehmern für ihr sportliches Verhalten bei den Bewerben, gratulierte zu den erbrachten Leistungen bei diesen drei internationalen Wettkämpfen, richtete aber auch Worte der Anerkennung an die Funktionäre für die geleistete Arbeit und die erfolgreichen Bemühungen besonders an den Veranstalter.

Mit dem Austausch von Erinnerungsgeschenken und Auszeichnungen fand die Siegerehrung und der Fliegerabend mit Musik und Tanz einen schönen Ausklang.

P.S: Im Jahre 1992 wird die Hangflugwoche mit dem Weltcup voraussichtlich in der Zeit vom 10. bis 16. August stattfinden !

Felix Schobel
F1E-Bundesfachreferent

Die Ergebnisse bei der internationalen F1E-Hangflugwoche 1991

19. internationaler KOLIBRI-POKAL

5. F1E - WELTCUP 1991

1. SCHUBERTH Helmut	D	100	100	100	100	100	500
2. MANG Fritz	DE	100	100	070	091	100	469
3. VALASTIAK Milan	DA	100	100	100	100	044	444
4. LINTNER Karl	DE	057	077	100	085	100	439
5. TREGGER Ivan	DK	100	100	100	100	036	436
6. FRIESER Anton	D	100	100	100	079	046	424
7. SCHOBEL Felix jun.	DE	100	100	100	029	092	420
8. SCHOBEL Felix sen.	DE	100	100	100	100	017	419
9. KORNAVOSKY Ivo	DK	100	100	100	094	024	410
10. AUST Karl	DE	100	100	100	059	052	411
11. BERTO Amadeo	I	086	100	100	100	010	404
12. AMATO Rolando	I	100	100	005	084	032	401
13. BOCHENSKI Stanislaw	SP	100	100	043	070	077	390
14. BAU Eliqio	I	100	000	100	056	042	306
15. SARTORI Romeo	I	056	100	100	100	025	301
16. NIGLIORANZA Federico	I	078	100	100	077	020	375
17. CRNA Ivan	DK	100	100	100	045	027	372
18. MAURI Edi	I	100	100	056	100	015	371
19. MUGKO Peter	DK	100	100	100	059	009	368
20. AMATO Mario	I	100	100	034	100	030	365
21. HEISS Norbert	DE	083	100	100	067	002	352
22. KALINA Jiri	DK	100	043	050	050	100	351
23. JANDT Friedel	D	100	100	066	079	001	346
24. NIGLIORANZA Anna	I	085	073	074	053	050	335
25. DE CASTIGLIONE Roberto	I	047	056	100	090	038	333
26. MARTAN Frantisek	DK	067	100	100	071	050	313
27. BRUNAT Franco	I	100	071	100	075	031	327
28. MIERTUS Igor	DK	071	051	100	085	018	325
29. SCHNECK Rupert	DE	050	100	098	025	023	296
30. WITSCHHE Heinz	DE	008	092	100	071	013	284
31. TASONIERO Luigi	I	054	086	080	034	013	267
32. REITTERER Ernst	DE	057	057	077	041	005	259
33. DOETZL Alfred	DE	047	070	052	060	001	258
34. PIBER Franz	DE	053	012	060	015	029	167

NATIONENWERTUNG

1. DEUTSCHLAND	(MANG Fritz, LINTNER Karl, SCHOBEL Felix jun.)	1528
2. C S F R	(VALASTIAK Milan, TREGGER Ivan, KORNAVOSKY Ivo)	1290
3. DEUTSCHLAND	(SCHUBERTH Helmut, FRIESER Anton, JANDT Friedel)	1270
4. ITALIEN	(BERTO Amadeo, AMATO Rolando, BAU Eliqio)	1191
5. POLLEN	(BOCHENSKI Stanislaw)	390

EINZEL - KOMBINATIONSWERTUNG

- 20. Heri Kargl-Cup und 19. Kolibripokal -

1. MANG Fritz	DE	407	469	956
2. SCHUBERTH Helmut	D	434	500	934
3. LINTNER Karl	DE	476	439	915
4. SCHOBEL Felix sen.	DE	475	419	894
5. BOCHENSKI Stanislaw	SP	464	390	854
6. AUST Karl	DE	422	411	833
7. KALINA Jiri	DK	396	351	747
8. MARTAN Frantisek	DK	399	333	732
9. DOETZL Alfred	DE	457	258	715
10. SCHNECK Rupert	DE	410	296	706
11. KORNAVOSKY Ivo	DK	275	418	693
12. JANDT Friedel	D	346	346	692
13. REITTERER Ernst	DE	430	259	689
14. HEISS Norbert	DE	329	352	681
15. WITSCHHE Heinz	DE	392	284	676

5. Internationaler FREUNDSCHAFTSCUP F1E

EINZELWERTUNG:

01. SCHUBERTH HELMUT	D	100	100	100	100	500
02. SCHOBEL FELIX SEN.	DE	100	100	100	097	400
03. AUST KARL	DE	100	099	100	096	400
04. KALINA JIRI	DK	045	079	091	100	415
05. HEISS NORBERT	DE	006	084	100	100	390
06. DOETZL ALFRED	DE	049	099	100	036	384
07. SCHNECK RUPERT	DE	100	054	100	100	454
08. REITTERER ERNST	DE	051	100	022	089	362
09. JANDT FRIEDEL	D	077	033	006	075	291
10. LINTNER KARL	DE	074	071	050	023	218

MANNSCHAFTSWERTUNG:

01. SCHUBERT HELMUT / SCHOBEL FELIX SEN.	500	497	997
02. AUST KARL / SCHNECK RUPERT	495	375	870
03. KALINA JIRI / HEISS NORBERT	415	390	805
04. DOETZL ALFRED / REITTERER ERNST	384	362	746
05. JANDT FRIEDEL / LINTNER KARL	291	221	512

20. Internationaler HERI KARGL - CUP

1. und Gewinner des Wanderpokales							
MANG Fritz	DE	100	100	100	087	100	487
2. LINTNER Karl	DE	100	097	079	100	100	476
3. SCHOBEL Felix sen	DE	092	094	100	100	089	475
4. BOCHENSKI Stanislaw	SP	100	064	100	100	100	464
5. DOETZL Alfred	DE	100	100	085	072	100	457
6. SCHUBERTH Helmut	D	100	100	061	073	100	434
7. REITTERER Ernst	DE	100	100	084	063	083	430
8. AUST Karl	DE	090	096	036	100	100	422
9. SCHNECK Rupert	DE	100	081	100	029	100	410
10. MARTAN Frantisek	DK	060	090	100	068	061	399
11. KALINA Jiri	DK	100	081	100	015	100	396
12. WITSCHHE Heinz	DE	066	100	100	026	100	392
13. JANDT Friedel	D	081	100	100	052	013	346
14. HEISS Norbert	DE	079	072	076	002	100	329
15. KORNAVOSKY Ivo	DK	083	100	076	004	012	275



Das Fachgeschäft für Modellbaufrunde
Beratung
Bauhilfe
Sonderanfertigungen

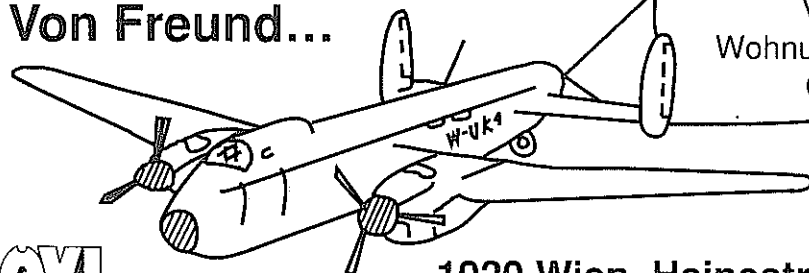
B. Bösenbacher
Steinbauerg. 34
A-1120 Wien

Tel. (0222) 83 16 81

Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

Von Freund...



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

...zu Freund



1020 Wien, Heinestraße 1
☎ 214 25 41 – 214 25 42 – 26 22 92 – 26 51 56, Fax 26 51 56



Kurzbericht zu den Wettbewerben NWI-4/91, NW 30/91 und NW 31/91 am 7./8. September 1991, durchgeführt vom HSV Burg Kreuzenstein in Korneuburg/NÖ

Am Samstag herrschte schlechtes Wetter, trotzdem wurde der Bewerb abgehalten. Von den 29 in der Wertung befindlichen Teilnehmern hatte etwa die Hälfte die Möglichkeit für einen Flug genützt, sodaß man sagen kann, daß der erste Durchgang ordnungsgemäß abgewickelt worden ist. Da bereits ab dem Beginn des Bewerbes die Flugwertung für die 20 kg - Scaleklasse und die Semi Scale Klasse begonnen wurde (probeweise) war ein Zeitgewinn zu verzeichnen. Da aber wegen Schlechtwetters die weiteren Durchgänge auf Sonntag verschoben worden sind, konnte das Zeitplus nicht genützt werden.

Am zweiten Wettbewerbstag waren günstige Witterungsverhältnisse zu verzeichnen und es wurden so besonders gute Flüge ermöglicht.

Die von 4 Nationen besuchte Veranstaltung verlief ohne Vorkommnisse und Proteste und trug zum völkerverbindenden Gedanken des Sports bei.

Gegenüber der Ausschreibung wurde wegen Ausfalls von Dr. Loebenstein als Wettbewerbsleiter der BFR Scale, Hannes Deutsch, als Wettbewerbsleiter tätig.

Nat. Wettbewerb mit int. Beteiligung NWI 4/91				Nationaler Wettbewerb 31 / 91 Semi Scale				Nationaler Wettbewerb NW 30/91 F4C 20			
Rg. Teilnehmer	Verein	Bauw.	Gesamt	Rg. Teilnehmer	Verein	Bauw.	Gesamt	Rg. Teilnehmer	Verein	Bauw.	Gesamt
1. Pelz Karl	MFC Salzburg	1777,5	3522,0	1. Dutzler Roland	MFC Weichstetten	1597,5	2852,5	1. Merckenschlager	IFM Pocking	1701,0	3161,0
2. Merckenschlager	IFM Pocking	1809,0	3518,4	2. Maislinger Herb.	MFC Salzburg	1440,0	2559,5	2. Dr. Varta H.	MFC Gnas	1815,0	2752,7
3. Steinberger J.	IFM München	1552,5	3425,3	3. Wittenberger B.	MFC Waidhofen	1162,5	2289,5	3. Hofbauer H.J.	KSV Kapfenberg	1815,0	2486,6
4. Stocker Manfr.	HSV Burg Krst.	1591,5	3398,7	4. Tänzler Rolf	IFM München	1710,0	2211,0	4. Streichsbier Ch.	IFM Pocking	1672,5	2102,6
5. Ott Thomas	Balsania F./D	1767,0	3198,6	5. Mühlberger F.	MFC Weichstetten	1567,5	2070,5	5. Banas Jiri	LMK MAJ K./CS	1713,0	1739,7
6. Gepperl Max	FSV Erlangen	1206,3	2940,6	6. Prajka Hansj.	ASV Hohenau	0735,0	1841,0	Wettbewerbsleiter: Ing. Hannes Deutsch, Organisationsleiter: Dipl.Ing.Manfred Schiefert, Punkterichter: Friedrich Chalupa, Josef Türk, Erich Bärenthaler			
7. Tammerl Heimo	ÖMV Klagenfurt	1278,5	2544,9	7. Streichsbier Ch.	IFM Pocking	1065,0	1440,5				
8. Michelic Herm.	UMFC Gnas	1839,5	2356,1	8. Prajka Johann	ASV Hohenau	0180,0	1333,0				
9. Ott Werner	Balsania F./D	1380,0	1887,7								
10. Feinprecht W.	UMFC Gnas	1251,0	1569,6								

Am 7./8. September 1991 fand bereits zum 5. Mal das Jauntalpokalfliegen in den Klassen RC III und F3A statt. Für die Kärntner Teilnehmer waren dies auch die Landesmeisterschaften in diesen Klassen.

Trotz idealer äußeren Bedingungen stellten sich nur 8 Teilnehmer in der Klasse RC III und gar nur 4 Teilnehmer in der Klasse F3A aus den Bundesländern Wien, Burgenland und Kärnten den vollzählig erschienenen 5 Punkterichtern aus Salzburg, Tirol, der Steiermark und Kärnten.

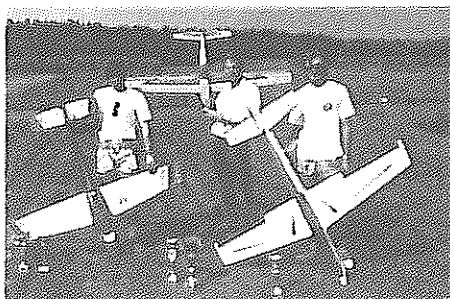
Klasse RC III

Der regierende Österreichische- und Kärntner Meister und auch vierfache Jauntalpokalsieger Alfred Trettenbrein, der seine aktive Karriere beendet hat, feierte diesmal als Wettbewerbsleiter einen tadellosen Einstand. So war man gespannt, wer seine Nachfolge antreten würde. Auf Grund der Ergebnisse der letzten Österreichischen Meisterschaft, die ja vor genau einem Jahr am selben Ort durchgeführt wurde, mußte man im Teilnehmerfeld die Kärntner Vertreter Pagitz (KFC Klagenfurt) und Zikulnig (MFC Kühnsdorf) favorisieren.

Beide konnten sich auch bereits im ersten Durchgang von den Verfolgern Michael Mann (MBC Vogelweide) und Johann Schmidt (UMFC St. Georgen) deutlich absetzen.

Mit 3 Durchgangsbestwertungen konnte schließlich Gerald Zikulnig (1533 Punkte) das

erste Mal den Jauntalpokal und auch den ersten Kärntner Meistertitel gewinnen. Klaus Pagitz errang mit einer konstant guten Leistung und 1459 Punkten den 2. Platz in beiden Wertungen. Johann Schmidt aus St.



Die drei Erstplatzierten in der Klasse RC III. Von links: 2. Pagnitz, 1. Zikulnig, 3. Schmidt

Georgen im Burgenland (1341 Punkte) konnte sich im Kampf um Platz 3 knapp behaupten und verwies Michael Mann, der das erste Mal beim Jauntalpokalfliegen dabei war auf den undankbaren 4. Platz (1320 Punkte). Manfred Leitsoni vom KFC Kühnsdorf wurde Fünfter im Jauntalpokalfliegen und schließlich Dritter in der Kärntner Landesmeisterschaft (1186 Punkte). Auf den folgenden Plätzen landeten Gerhard Tuma (MFC Weikersdorf) mit 1090 Punkten vor Stefan Hermannitz (MFC Kühnsdorf, 1084 Punkte) und Nemeth Manfred (MFC Weikersdorf, 973 Punkte).

Klasse F3A

Am Sonntag fand dann der F3A-Wettbewerb statt, der neben Jauntalpokal auch als Kärntner Meisterschaft ausgeschrieben war.

Haushofer Favorit war der in internationalen Wettbewerbserprobte Manfred Dworak. Die RC III Dominatoren des Vortages, Pagitz und Zikulnig konnten Dworak (ÖMV-Kärnten), 2780 Punkte) nicht gefährden, sodaß dieser nach drei Durchgängen seinen, den Kärntner Meistertitel und den Jauntalpokal in der Klasse F3A gewinnen konnte. Klaus Pagnitz (KFC-Klagenfurt, 2589 Punkte) belegte Platz 2 und verwies Gerald Zikulnig (MFC Kühnsdorf, 2443 Punkte) auf den 3. Rang vor Johann Schmit (2331 Punkte) vom UMFC St. Georgen.

MFC - KUHNSDORF
1979 *** 1991



Abschließend möchten wir uns bei den Piloten und Punkterichtern für das Kommen bedanken und hoffen in Zukunft auf regere Beteiligung, zumal gerade der Septembertermin bei uns nahezu ideale Voraussetzungen

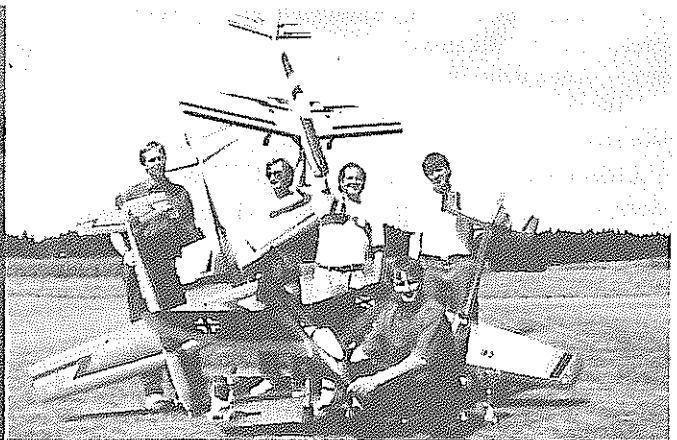
für die Abwicklung eines Wettbewerbes bildet. Recht herzlich möchten wir uns auch beim allseits bekannten und geschätzten Punkterichter August Reyher für seine jahrelange, zuverlässige Punkterichtertätigkeit

bedanken und ihm für seinen wohlverdienten Ruhestand alles Gute wünschen.

Dipl.Ing. Gerald Zikulnig



Die Teilnehmer in der Klasse RC III beim 5. Jauntalpokalfliegen des MFC-Kühnsdorf 1991



Die Teilnehmer in F3A v.l.: Zikulnig, Schmidt, Dworak, Pagnitz, vorne WL Trettenbrein

Modellfliegen in Friesach

Ernst Zussner Gedenkfliegen



Der 1. Modellflugverein Friesach veranstaltete am 1. September 1991 am Modellflugzentrum Groggerwies'n bei Friesach den Nationalen Burgstadt-Friesach-Pokal sowie die Kärntner Landesmeisterschaft in der Klasse RC IV.

Bei wunderschönem, spätsommerlichen Wetter und einer beachtlich großen Zuschauerkulisse traten von den 17 gemeldeten Piloten aus zwei Bundesländern und vier Vereinen 12 beim Wettbewerb an.

Nach der Begrüßung und Pilotenbesprechung wurde der Bewerb vom Wettbewerbsleiter gestartet.

Im 1. Durchgang setzte sich Dr. Wolfgang Schober vom MFG-St.Veit vor seinen beiden Vereinskollegen Karl Tengg und Alfons Stark an die Spitze. Der regierende Österreichische Meister in dieser Klasse Alfred Hubmann, vom ASKÖ Köflach, landete in diesem Durchgang an 4. Stelle.

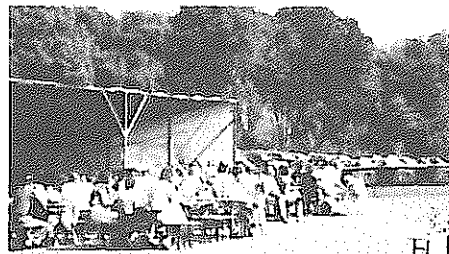
Im 2. Durchgang wieder Führung von Dr. Schober. Platz 2 von Karl Tengg, gefolgt von Georg Himmelsbach, ASKÖ Villach und Peter Dürnwirth, 1. MFV-Union-Friesach. Stark

Alfons und Hubmann Alfred fielen in diesem Durchgang etwas zurück.

Der 3. und entscheidende Durchgang ver-



Die Drei auf dem Stockerl - v.l.: Karl Dengg, Dr. Wolfgang Schober und Peter Dürnwirth



Wie immer in Friesach bei einer Veranstaltung, die Zuschauer unterhalten sich bestens

lief sehr spannend. Großangriff und mit einem sehr sauberen Flug vom Friesacher Peter Dürnwirth, der sich damit in diesem Durchgang an die Spitze setzte, gefolgt von Karl Tengg und Dr. Schober.

Somit stand das Endergebnis des Nationalen Burgstadt Pokales und Ernst Zussner-Gedenkfliegen fest: Sieger Dr. Schober vor Tengg und Dürnwirth.

Die Kärntner Landesmeisterschaft sicherten sich ebenfalls diese 3 Piloten, da ja die Landesmeisterschaft aus dem Hauptwettbewerb herausgewertet wurde.

DANK ergeht an alle Personen, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben. Insbesondere den Punkterichtern, Rechenzentrum, den Gewerbetreibenden im Raume Friesach für die Pokalspenden sowie der Kantinenmannschaft, die wieder hervorragend für das leibliche Wohl aller gesorgt hat.

Besonderer Dank gilt auch noch unserem Grundeigentümer, Herrn Friedrich Zussner, für das rechtzeitige Abmähen des Fluggeländes.

Peter Dürnwirth.

J. Smoly Memorial

CO₂-Wettbewerb in Kladno, CSFR am 7. September 1991

Unsere CO₂-Modeller sind ganz eifrige Teilnehmer an internationalen Wettbewerben. Sie lassen keine Gelegenheit vorübergehen, um ihre Kenntnisse bei Wettbewerben zu erweitern und sich mit anderen Modellfliegern zu vergleichen.

Hier wieder ein Bericht von Walter Hach.

Nach problemloser Anreise über Prag, Einzug ins einfache, aber äußerst preiswerte Quartier. Am Morgen des Wettbewerbes war leider starker Wind aufgekommen, mit etwa 6-8 m/s, Böen noch darüber. Es war bedeckt, Temperatur 10-15°C.

Das Wettbewerbsgelände ist etwa 1000 x 500 m groß und erstreckt sich in West-Ost Richtung und wird durch eine Straße geteilt. Im östlichen Teil befindet sich ein Sportflugplatz. Beim gleichzeitigen Flugbetrieb von Groß- und Modellfliegern gab es keinerlei Probleme. Zahlreiche dichte Wälder begrenzen das hauptsächlich aus abgemähten Feldern bestehende Gelände. Dazwischen gibt es Baumgruppen, Buschwerk und einige Häuser. Die ganze Gegend ist wenig einsichtig, und man konnte die Landungen der Flugmodelle nicht immer beobachten, zumal sie durch den starken Wind bis oft über einen Kilometer entfernt landeten.

Kurz zur Geschichte des Wettbewerbes. Jiri Smoly war Chefredakteur der CSSR-Modellbauzeitung "Modelar". Er verstarb 1979 im Alter von 57 Jahren. Zu seinem Gedenken wird seit 1980 jedes Jahr dieser Wettbewerb veranstaltet. Er gehört zu den größten CO₂-Wettbewerben. In manchen Jahren gab es bis zu 100 Teilnehmer in den diversen Klassen.

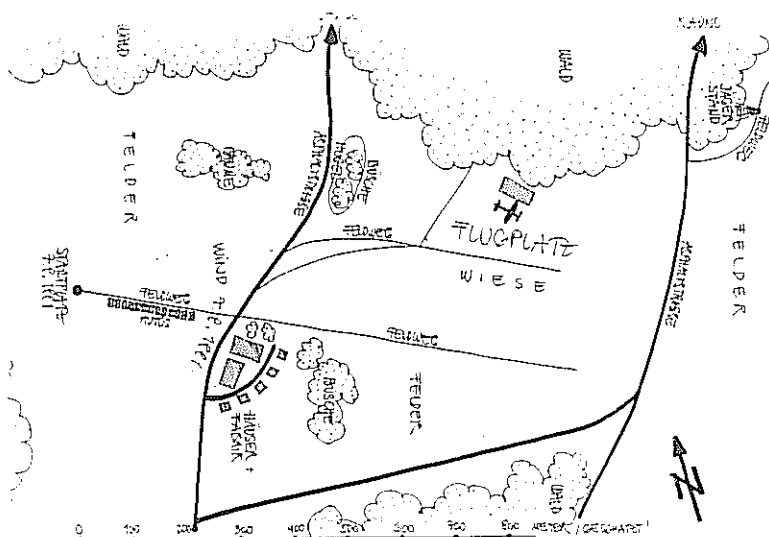
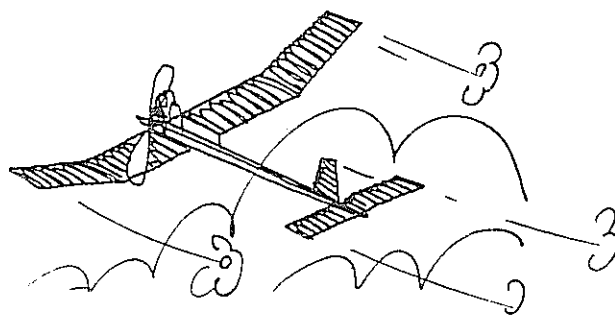
Nun zum Ablauf des Wettbewerbes
Beginn war um 9,30 Uhr. In unserer Klasse F1K wurde nach den neu geschaffenen FAI-Regeln geflogen: 3 cm³ Tank, alles andere frei. Maximalflugzeit wegen des Windes statt 120 nur 90 Sekunden. 6 Durchgänge, wobei die 5 besten gewertet wurden. Fehlstart 20 Sekunden. Zeitnehmerpaare gab es genügend. Die Wettbewerbsorganisation klappte ausgezeichnet. Der Wind deckte unseren Trainingsdefizit schonungslos auf. Werner Schaupp und Gerhard Schuster (1.Start) schonten ihre Modelle und Nerven und machten Funk- und Rückholddienst. Gerold Kirchert hatte ein Fahrrad dabei und durch Einsatz der Funksprechgeräte von Gerhard Schuster konnten wir größere Modellverluste vermeiden. Mein Modell WH-020 ging im Wald verloren und auch der Spitzbergsieger J. Kanyk vermißt 2 Modelle. G. Kirchert, J. Macho und ich erreichten keine Spitzenplätze, obwohl diese möglich gewesen wären.

Diesmal zeigte sich ganz deutlich, daß wir auch bei höheren Windgeschwindigkeiten trainieren müssen. Sieger in F1K wurde György Benedek, H vor P. Vasina, CSFR und L. Badovsky, H. G. Kirchert belegten den 4. Platz, W. Hach den 5. und J. Macho den 8. Platz bei insgesamt 10 Teilnehmern. Mehr waren infolge des starken Windes nicht geflogen. Nur dem "alten Fuchs" Benedek war es gelungen, 5 Max zu fliegen, und so gab es diesmal kein Stechen. Mit seiner Frau als geübte Beobachterin und Helferin ist Benedek zur Zeit nicht zu schlagen. Wir gratulieren ihm herzlich zum nervlichen Erfolg in Kladno. Als kleinen Trost gab es ein schönes, ausgezeichnetes Abendessen im Hotel Kladno mit dem Ehepaar Benedek. Natürlich wurde auch kräftig fachgesprächelt.

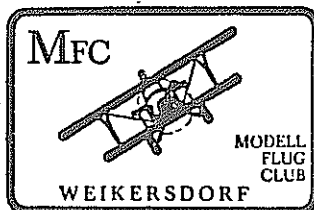
Am nächsten Morgen war selbstverständlich schönstes CO₂-Wetter mit wenig Wind. Nach dem Frühstück gings nach Prag (20 km) wo wir bei einem 5 stündigen Spaziergang den Flair der mittelalterlichen Innenstadt genießen konnten. Prag war jedenfalls die Reise wert gewesen, und um 22 Uhr waren wir alle wieder wohlbehalten zu Hause in Wien.

Außer F1K wurden noch folgende Klassen geflogen:

5 cm ³ Senioren	27 Teilnehmer
5 cm ³ Junioren	5 Teilnehmer
5 cm ³ Kinder	6 Teilnehmer
Makett	20 Teilnehmer



Geniale Ideen sind immer einfach!



Niederösterreichische Landesmeisterschaft Klasse F3B am 8. September 1991 in Weikersdorf

Ein Bericht von Herbert Döbl

Zum zweiten Mal führte der MFC Weikersdorf am vereinseigenen Platz diese Veranstaltung durch.

Karl Bednarik hatte die Vorbereitungen weiter perfektioniert, verzichtete selber auf die Teilnahme und leitete den Wettbewerb.

Geplant war, mit 24 Piloten drei Durchgänge an einem Tag durchzubringen. Daß das gelungen ist lag nicht nur daran, daß letztlich nur 20 Piloten antraten.

Um das magere Nennergebnis von 11 Teilnehmern aus NÖ etwas aufzubessern, waren Gäste aus Wien und dem Burgenland eingeladen worden. Deren Teilnahme ermöglichte erst eine vernünftige Durchführung der gruppenbezogenen Wertung, d.h., es konnte auch im Streckenflug in Vierergruppen geflogen werden.

WETTBEWERBSABLAUF

Bei tiefhängender Wolkenbasis und Windstille geht es los mit dem Zeitflug. Trotz fehlender Thermik werden in jeder Gruppe volle Zeiten geflogen.

Streckenflug: Spannende Flüge in ruhiger Luft. Man kann kaum taktieren, sondern muß möglichst ruhig und fehlerfrei fliegen. Der Mittelwert der Leistungen liegt bei fast 14, die Bestleistung bei 20 Strecken.

Speedflug: Hier macht sich das schlechte Wetter am stärksten bemerkbar. 22,97 s ist Bestzeit, nur vier Piloten schaffen eine Zeit unter 25 Sekunden.

Gleich anschließend der Speedflug des 3. Durchganges. Unveränderte Bedingungen nach regenbedingter Unterbrechung. Bestzeit ist 21,66 s, nur drei Piloten bleiben unter 25 s.

Strecke 2. Durchgang: Es wird wieder

pannend. Das Leistungsmittel ist zwar auf 12,2 Strecken gesunken, die Bestmarke liegt aber wieder bei 20.

Die Zeitflüge des 2. und 3. Durchganges folgen, nur getrennt durch die Neuauslösung der Gruppen. Wieder werden in jeder Gruppe volle Zeiten geflogen, wegen des umlaufenden Windes wird aber die Landung zum Problem.

Streckenflug 3. Durchgang: Die Leistungen nähern sich an. Die Bestmarke liegt bei 17, die schlechteste bei immerhin 11 Strecken.

Der anschließende Speedflug bringt keine Überraschungen.

Schon um 16,50 Uhr ist der letzte Flug trotz zweier Unterbrechungen wegen Regens und einer Mittagspause absolviert. Nach wenigen Minuten kommt das Endergebnis aus dem Drucker. Peter Hoffmann ist Sieger der Gesamtwertung und damit Landesmeister NÖ, gefolgt von den Wienern Wolfgang Scheda und Robert Piss.

In der LM-Wertung folgen Otto Reggam und der bisherige Landesmeister Walter Häuplik.

Klubobmann Erich Petscher konnte bei der Siegerehrung reihum in zufriedene Gesichter blicken. Eine perfekte Organisation mit routinierten Funktionären, Manfred Kobrc am Computer und die nun schon bewährte Digital-Großanzeige begeisterten die Piloten, die sich ihrerseits äußerst kooperativ (speziell die Gastpiloten) verhielten und damit eine gelungene Veranstaltung ermöglichten.

TECHNIK:

Peter Hoffmann setzte sein aktuelles WM-Modell ein, "Ultimate", gebaut in eigener Form vom Urmodell von Günther Aichholzer.

Scheda und Piss flogen die "Ellipse" von Jaroslav Müller (CS). Diese Modelle sind gleich groß (b = 2800 mm), doch ist die Ultimate leichter (ca. 2100 gegenüber 2400 g). Erstaunlicherweise laden die Wiener beim Speedflug selbst bei Windstille noch den vollen Ballast von 800 g zu, was so falsch nicht sein kann, wie W. Scheda gleich mit zwei Speedbestzeiten bewies.

Otto und Walter flogen die aus dem "Zickzack" weiterentwickelten Eigenbauten mit etwas mehr Flügelfläche. Walter hatte dazu den momentan letzten Schrei, ein V-Leitwerk gebaut. Er berichtete von besserer Wendigkeit aber schwierigerem Abstimmungsverhalten gegenüber dem Kreuzleitwerk. Alle erwähnten Modelle weisen das Girsberger Profil RG 15 auf.

FERNSTEUERUNGEN

In der Spitzengruppe ergaben 2 Graupner MC 18, zwei Futaba FC 28 und eine Multiplex 3030 ein ausgeglichenes Bild.

WINDEN

Bewährtes, nur im Detail verbessertes Material. Zwecks Verkürzung der leidlichen Windenmeßprozedur wurden fünf ausgeloste Winden gemessen. Außerdem hatten wir "Normstecker" vorkonfektioniert, die an die Teilnehmer nach der Nennung kostenlos verschickt wurden, mit der Bitte, diese an der Winde anzuschließen. Alle haben mitgemacht, was die Sache wesentlich vereinfachte. (Die Stecker können fix montiert bleiben. Vielleicht können wir do eine "freiwillige" Norm einführen? Von den Steckern sind noch genug da. Bei Interesse Karl Bednarik oder den Verfasser ansprechen. Herbert Döbl, Salzermühlgasse 12/30, 2700 Wr. Neustadt).

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE							
Rg.	Name	Verein	Zeit	Wende	Sppeed	Teil	Gesamt
1.	Hoffman Peter	MFC Wr. Neustadt	1000/1000/ 993	1000/1000/1000	959 /1000 /981	2959/ 3000 /2974	8933
2.	Scheda Wolfgang	MFC-Phönix, W	1000/ 989 / 980	1000/1000/ 938	1000/ 981/1000	3000 /2970 /2918	8888
3.	Piss Robert	MFC-Phönix, W	991 / 953 / 940	1000/ 833/1000	966 / 972 / 982	2957/ 2758/ 2922	8637
4.	Raggam Otto	MFSC-Neostadia, N	993 / 1000/ 1000	1000/ 1000/ 1000	779 / 800 / 830	2772/ 2800/ 2830	8402
5.	Häuplik Walter	MFSC-Neostadia, N	1000/ 1000/ 1000	850 / 1000/ 813	856/ 934/ 936	2706/ 2934/ 2749	8389
7. M. Lex 8167, 8. A. Hess 8041, 9. A. Petrovic 8039, 10. F. Reinegger 7998, 11. H. Hotz-Behofsits 7605, 12. R. Weißenböck 7299, 13. A. Jaksch 7277, 14. F. Hess 7228, 15. H. Michl 7145, 16. F. Trutschnig 6911, 17. E. Bock 6875, 18. H. Sestak 6277, 19. K. Perschlinghofer 6217, 20. F. Heckenast 5857 Punkte.							

22. UHU-Jugendwettbewerb

Bericht von Günter Ebeleseder

Zuerst ein paar kritische Bemerkungen: Immer wieder werden die Schäringer gefragt, ob sich das Kinderfliegen "auszahlt". Es ist wahr, daß nur wenige Mitglieder des Vereins über den UHU Bewerb zum Verein gestoßen sind. Andererseits sind mehr als die Hälfte der Teilnehmer Kinder oder Verwandte von Vereinsmitgliedern. Manche

Teilnehmer kommen von weit her, so wie das heurige Siegertrio. In dieser Hinsicht hat der Wettbewerb überregionale Bedeutung. So nebenbei sei bemerkt, daß dies der einzige Bewerb des Vereins ist, bei dem der

Veranstalter immerwieder die Aufforderung erhält, er möge doch bald dem Teilnehmer eine Ausschreibung zusenden, damit er sich anmelden könne! Weiterer Kommentar überflüssig!

8 Mädchen und 16 Buben erschienen am Sonntag den 15. September. (über diese Teilnehmerzahl würden sich die Veranstalter von diversen Wettbewerben und Meisterschaften freuen! Die Redaktion).

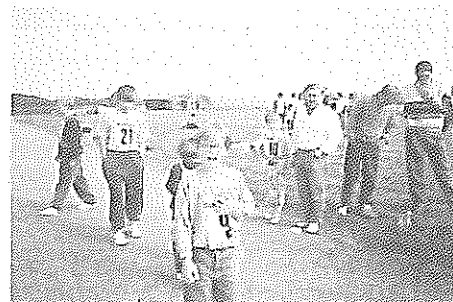
Der Himmel war grau und die Luft ruhig. Elke Oberrather aus Kronsdorf setzte sich mit einem Max an die Spitze.

Im 2. Durchgang kam die Sonne durch, was den Zuschauern das Bier besser

schmecken ließ. Die Thermik blieb aber weiter sehr schwach. In diesem Durchgang erlog ebenfalls Eleke Oberrather mit 56 Sekunden die beste Zeit, und die Veranstalter hätten ihr den Wandpokal gegönnt. Sie ist bisher die treueste Teilnehmerin an diesem Wettbewerb. Aber zum Sieg gehören ein dritter Durchgang und eiseme Nerven! Letztere fehlten ihr offensichtlich. Hans-Jürgen Koch aus Pucking war schon im 1. und 2. Durchgang gut geflogen. Mit einem Maxim 3. Durchgang holte er sich den Sieg. Dritter wurde Johannes Kotrba aus Mauthausen, der wie der Sieger zum erstenmal dabei war.



Eine Freude, dieses Bild mit den begeisterten Kindern zu sehen



Jugendliche Wettbewerber und Starthelfer

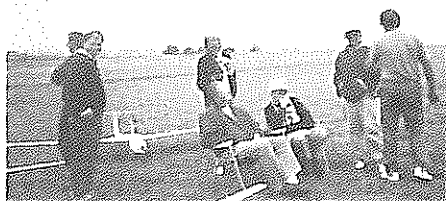


Emsiges Treiben auf unserem Flugplatz

Innviertler Wanderpokal in RC4

Bericht von Günter Ebeleseder

Ein trüber Tag mit Hochnebel und leichtem Ostwind lockte 14 Teilnehmer an. Die Stimmung war gut und im ersten Durchgang gelangen etliche wunderbare Flüge. Für einige war es das Debut auf diesem Platz. Stöllinger Karl aus Salzburg setzte sich an die Spitze, dahinter Sidler jun. und sen. und Maurer Ernst. Im zweiten Durchgang wurde die Luft noch ruhiger. Stöllinger dominierte auch hier. Dahinter Sidler jun. und sen. und punktgleich Maurer und der Vorjahressieger Späth Günter, der auf diesem Platz

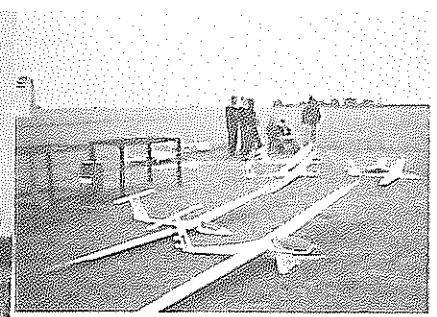
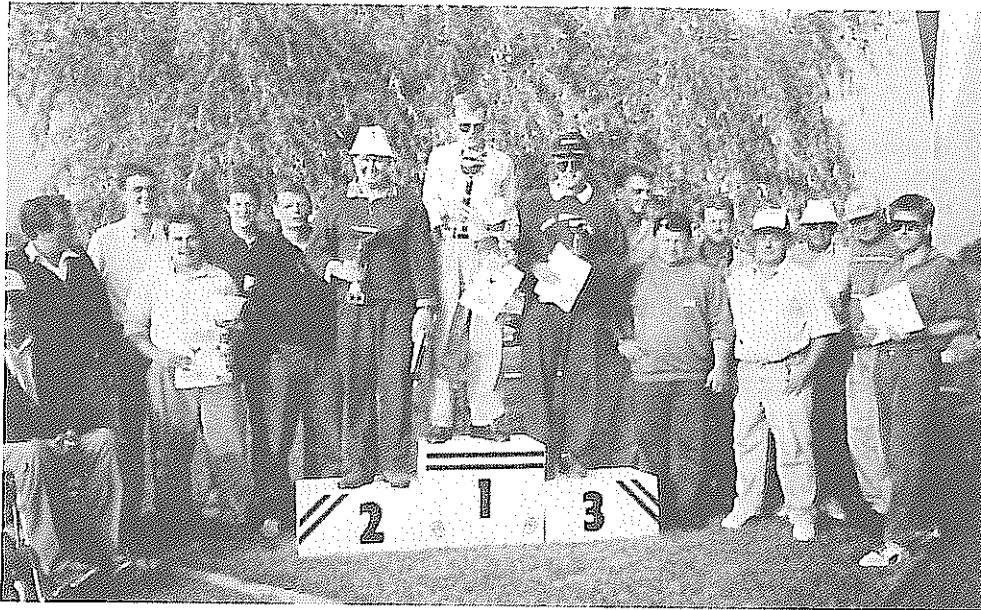


Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen Asen und Vater Stöllinger den Flug eines Konkurrenten

offensichtlich den hier üblichen Wind vermüßte. Im letzten Durchgang blieb das Siegertrio unverändert, auf den 4. Platz konnte sich jedoch mit einer guten Leistung Hönig Georg nach vorne schieben. Während der folgenden Siegerehrung zeigte die Sonne ihre Strahlen. Ob sie sich auch über die schönen Pokale und Preise gefreut hat?

Bei beiden Siegerehrungen gab es wieder Pokale und sehr schöne Sachspenden, für die wir den emsigen und treuen Spendern recht herzlich danken wollen!





Ein Blick auf die abgestellten Modelle

← Das obligate Siegerfoto:

1. Karl Stöllinger, 2. Sidler Thomas und 3. Sidler Hermann. Ringsum die anderen Wettbewerber und Funktionäre

ERGEBNISSE Klasse RC IV

Platz	Name	Verein und BL	1. Durchgang	2. Durchgang	3. Durchgang	Gesamt
1.	Stöllinger Karl	MFC Salzburg	1000	1000	1000	2000
2.	Sidler Thomas	ASKÖ MFC Linz	969	922	984	1953
3.	Sidler Hermann	ASKÖ MFC Linz	947	908	841	1855
4.	Hönig Georg	ÖMV Silbergrube	813	931	902	1833
5.	Heitzinger Robert	ASKÖ MFC Hausruck	826	912	868	1780

6. A. Asen 1769, 7. G. Späth 1752, 8. E. Maurer 1746, 9. L. Dorninger 1712, 10. E. Fellner 1613, 11. K. Späth 1607, 12. R. Voglsperger 1603, 13. R. Gattinger 1402, 14. O. Woitsche 717 %-Punkte.

Erfolgreicher Abschluß der Salzburger Elektroflugtournee

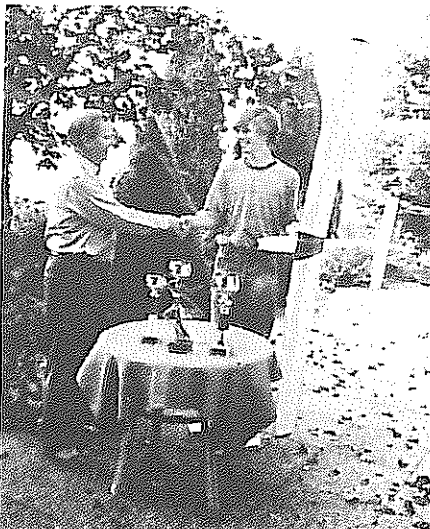
Von Dipl. Ing. Heinz Dokulil

Die Elektroflugmodelle mit 7 Zellen werden gerne als "Jedermannklasse" bezeichnet. Wo könnte dies besser zutreffen als in Salzburg. Am 21. September fand heuer bereits der vierte Bewerb in Kraiwiesen statt. Auch diesmal gewährte Petrus der Veranstaltung seine Gunst und schickte schönes Wetter.

Der Beginn des Wettbewerbes war bereits für 13 Uhr angesetzt, ein Samstag, was für manche Teilnehmer einen zeitlichen Engpaß brachte. So auch für meinen Sohn, der am Samstag bis 12,30 Uhr Unterricht hatte. Bereits am Donnerstag und Freitag wurde Akku-Pflege betrieben und die Modelle durchgesehen. Beim Leichtwindmodell mußte der Schalter erneuert, der FM-Empfänger gegen einen PCM-Receiver ausgetauscht werden. Die Luftschraube wurde noch eingestellt. Schließlich wurden die Modelle eingepackt und Peter von der Schule abgeholt. Auf der Fahrt nach Kraiwiesen konnte er noch eine kleine Mahlzeit einnehmen. Pünktlich um 13 Uhr meldete er sich

zum Wettbewerb an.

Die Teilnehmer beschränkten sich diesmal auf den "harten Kern". Jeder hoffte noch einen guten Platz bei der Gesamtwertung zu erringen. Nach dem ersten Durchgang führte



Der Vater gratuliert dem siegreichen Sohn, Peter Dokulil

reund Edi Huber mit einem recht gelungenen Flug. Der zweite Durchgang gelang ihm noch besser. Es sah für ihn schon ganz nach einem Sieg aus. Da gelang meinem Sohn Peter eine Landung wie im Bilderbuch, was ihn an die Spitze brachte. Im dritten Durchgang verbesserte er seine Wertung nochmals. Damit errang er den Tagesieg und gewann als jüngster Teilnehmer die Gesamtwertung.

Auch den von LSL Niederwimmer großzügig gestifteten Wanderpokal konnte er nach Hause bringen. Die Freude war und ist groß.

Das Interesse und die Zuneigung des Sektionsleiters für die 7-Zeller trugen zum Gelingen der Bewerbe wesentlich bei.

Zum Erfolg der Wettbewerbe ist den Initiatoren, Veranstaltern, Wettbewerbsleitern, Funktionären und Zeitnehmern herzlich zu gratulieren und danke zu sagen. Sie waren alle bemüht und engagiert.

Nachstehend die Ergebnisse des vierten Bewerbes und das Gesamtergebnis bis zum 5. Platz. Es starteten insgesamt 30 Teilnehmer.



In der Mitte, der vom Landessektionsleiter, Johann Niederwimmer, gestiftete Wanderpokal

.Die ersten 5 liegen beim Gesamtergebnis nur um 1,5% auseinander, d.s. 46 Punkte. Bei drei gewerteten Bewerben sind das 15,3 Punkte je Wettbewerb und 7,6 Punkte je Durchgang. Nicht zu vergessen: Die ersten 5 liegen in diesem Wertungsbereich !

4. BEWERB		GESAMTERGEBNIS		in %
1. Dokulil P.	1000 Punkte	Dokulil P.	2976 Punkte	1000,00
2. Kamdlhart	986 Punkte	Huber	2959 Punkte	99,43
3. Huber	984 Punkte	Asen	2951 Punkte	99,16
4. Bacher	972 Punkte	Enzinger	2939 Punkte	98,76

Nach der Siegerehrung lud der MFC noch zu einem köstlichen Gulasch ein. Ein Hoch den edlen Spendern.

Die Veranstaltung klang mit der Vorführung eines Modelles mit sehr leisem Verbrennungsmotor aus. Dies zeigte den gemeinsamen Trend mit den E-Fliegern.

Die Ziele für das Jahr 1992 sind vorgegeben!

Vor allem die Jugend begeistern und Wettbewerbe für 7-Zeller an mehreren Flugplätzen veranstalten.

Die Leistungen der Salzburger E-Flieger sind erfreulich hoch, der Anschluß an das

internationale Niveau kann im nächsten Jahr erreicht werden. Voraussetzung hierfür ist die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen mit unserem Nachbarland, wie in der vorigen -Ausgabe von prop bereits beschrieben.

Ein weiteres Ziel ist eine Österreichische Meisterschaft in der Jedermannsklasse. Kraiwiesen wäre dafür vorzüglich geeignet, und Salzburg hat doch mit "Jedermann" Tradition.

Heinz Dokulil



Achtung, eine wichtige Ankündigung für 1992 !

Im Rahmen des großen ASKÖ-Bundesfestes "100 Jahre ASKÖ" findet am 4./5. Juli 1992 auf der Donauinsel in Wien ein Nationaler Wettbewerb mit internat. Beteiligung in der Klasse RC-E7 statt, zu dem schon jetzt alle Fans dieser Klasse eingeladen werden !

CO2-Wettbewerb in USTI NAD ORLICI / CSFR am 27.-29. September 1991

EURO TROPHY-WERTUNG

Die Anreise zum Wettbewerb war Freitag, 27. September. Von unserer Entwicklungsgruppe waren Robert Forst als interner Beobachter und Helfer, sowie Walter Hach, Gerold Kirchert, Johann Macho, Werner Schaupp und Gerhard Schuster als aktive Starter dabei. Der Kleinbus der Firma Kirchert leistete dabei wieder wertvolle Hilfe, und wir konnten wieder ein Fahrrad, Sprechfunkgeräte u.a. für die Modellauffindung und Modellrückholung mitnehmen.

Usti Nad Orlici mit dem Sportflugplatz als Wettbewerbsgelände liegt ca. 100 km nörd-

lich von Brünn. Im kleinen Dorf Horni Dobrouc war für uns schon das nette, saubere Quartier reserviert (Mehrbettzimmer, Duschen Vortragsraum, ähnlich wie am Spitzerberg), wo wir bei unserer Ankunft von Peter Vasina und Lubomir Valcik (Wettbewerbsleitung) begrüßt wurden. Auch die Ungarn und Freunde aus Jugoslawien sowie der CSFR waren schon angekommen. Nach dem Abendessen mischten wir uns im Dorfgasthaus unters Volk, wo der Wirt bald mit dem Bierzapfen nicht nachkam. Vor dem Schlafengehen sandten wir noch

ein Gebet zu Petrus, und diesmal hatte er uns erhört.

Am Samstag war am Morgen gutes CO2 Wetter: Bedeckt, 8C, Wind 1-2 m/s, und zeitweise gab es leichten Regen. Nach dem Frühstück ging es zum Flugplatz, er liegt in Sichtweite der Stadt Usti Nad Orlici. Rundum gibt es etwas mehr Freiraum als in Kladno, meist abgemähte Felder, auf einigen stand noch der Mais in voller Höhe, erfreulicherweise ist der Wald, genügend weit entfernt. Das Gelände ist hügelig, und man konnte die Landung der Modelle

nicht immer beobachten. Es ging jedoch kein Modell verloren.

Die 6 Normaldurchgänge (davon ein Streichresultat), wurden von 8,45 bis 12,00 Uhr geflogen. Gestartet konnte mit 3 und 5 cm³-Tank werden. Maximum war 90 Sekunden, Fehlstart 20 Sekunden. Sonst gab es keine Beschränkungen bei Zelle, Motor und Luftschraube.

Unser 5 Mann-Team kam geschlossen ins Stechen. Eine tolle Leistung, zumal wir mit dem Ungarn Kanyik (Spitzerbergsieger 1991) als einzige mit 3 cm³-Tank flogen. Insgesamt waren von 37 Startenden 24 ins Stechen gekommen. Durch den ab und zu einsetzenden Regen wurden die Flugleistungen der leichten CO₂-Modelle schlechter, und es war manchmal gar nicht einfach, ein Max zu fliegen. Den Leistungsüberschuß konnten wir jedenfalls gut gebrauchen. Es war ein guter Einstand unserer Mannschaft, und wir fuhren froh und zuversichtlich zum Mittagessen.

Während des Bewerbes wurde am Flugplatz der Sportflugbetrieb abgewickelt. Es gab einen Fallschirmspringer-Wettbewerb, Starts und Landungen von diversen Motorseglern und Ultralights usw., und alles wurde im freundschaftlichen Nebeneinander abgewickelt.

Parallel zu unserem Wettbewerb wurde auch die "Maketa"-Klasse (naturgetreue Freiflugmodelle mit CO₂-Antrieb) geflogen. Diese ist vor allem in der CSFR sehr beliebt und verbreitet. Wir konnten sehr schöne Flüge bis über 180 Sekunden Dauer beob-

DIE ERGEBNISSE		
1. Schuster Gerhard	OE	450+840
2. Badovstzki L.	HA	450+836
3. Vasina P. jun.	OK	450+770
4. Fric D.	OK	450+625
5. Kubic	OK	450+423
6. Hach Walter	OE	450+284
7. Ryz B.	OK	450+279
8. Vasina P.	OK	450+251
9. Kirchert Gerold	OE	450+243
10. Nespechel B.	OK	450+198
14. Macho Johann	OE	450+87
15. Schaup Werner	OE	450+55
... insgesamt 37 gewertete Teilnehmer aus 4 Nationen		

achten. Ab 10,30 Uhr hatte die Bewölkung aufgelockert, es wurde wärmer, und erste Ablösungen ermöglichten tolle Thermikflüge.

Für 16,00 Uhr war der Beginn für das Stechen angesetzt. Die Windgeschwindigkeit war auf 3-4 m/s gestiegen, außerdem hat der Wind etwas gedreht, und die Modelle landeten bei einem Maximumflug fast sicher in einem Maisfeld. Hier war unser Fahrrad und die Sprechgeräte laufend im Einsatz. Beim Stechen gab es keinen Fehlstart. Begonnen wurde mit 30 Sekunden Motorablaufzeit in der Hand. Es wurde ein langes Stechen bis 18,30 Uhr, und dann stand es fest: Mit dem Österreicher Gerhard Schuster hatte erstmals ein Österreicher einen CO₂-Wettbewerb gewonnen. Er flog in den Stechdurchgängen mit seinem neuen, kleinen Modell "GS-49" und wurde damit hochverdienter Sieger. Gerhard hatte zur rechten Zeit das richtige Modell ausgepackt und hätte sicherlich noch weitere Stechdurchgänge geschafft.

Wir alle freuten uns sehr mit ihm über seinen Sieg. Immerhin hatte Gerhard mit kleinem Tank gewonnen und noch Reserven gehabt. Er hat sich wohl am intensivsten von uns mit dieser Klasse und deren Technik beschäftigt, und sein Konzept ging diesmal voll auf.

Die übrigen Österreicher schlugen sich so gut es ging, konnten jedoch teilweise ihre Trainingsleistungen nicht erbringen. Gegen die Konkurrenz von 5 cm³ darf das jedoch nicht verwundern.

Am 2. Platz landete der Ungar L. Badovski vor dem Lokalmatador P. Vasina, CSFR.

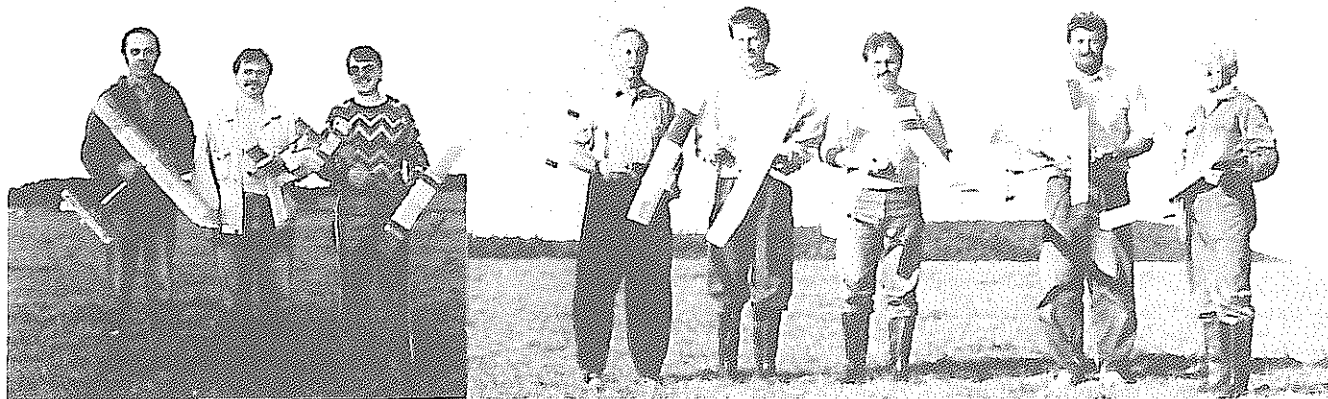
Unverständlich war die Entscheidung der Wettbewerbsleitung, den 4. Stechdurchgang mit derselben Motorablaufzeit wie im 3. Durchgang auszuführen (90 Sekunden). Ansonsten hatten P. Vasina & Co. den Wettbewerb sehr gut organisiert. Tadelloses Quartier, sehr gute Verpflegung etc. sorgten für einen angenehmen Aufenthalt.

Am Samstagabend saßen wir mit unseren Modellflugfreunden zusammen und tauschten Erfahrungen aus.

Die Siegerehrung fand Sonntagvormittag statt, und nach dem Mittagessen traten wir die Heimreise an. Alle landeten wieder gut zu Hause. Ich möchte allen Teilnehmern unserer CO₂-Entwicklungsgruppe zur sehr guten Zusammenarbeit gratulieren, und wenn wir so weitermachen, sollten sich weitere Erfolge einstellen.

Walter Hach

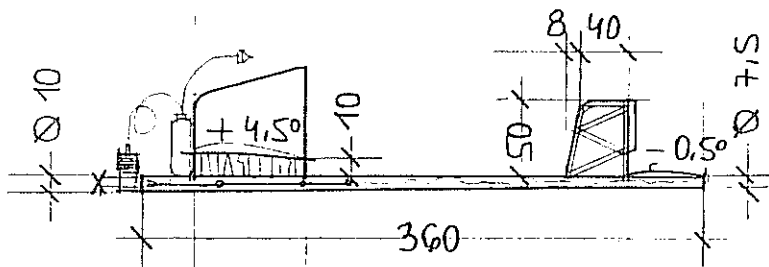
Das Siegermodell von Gerhard Schuster siehe Seite 49 →



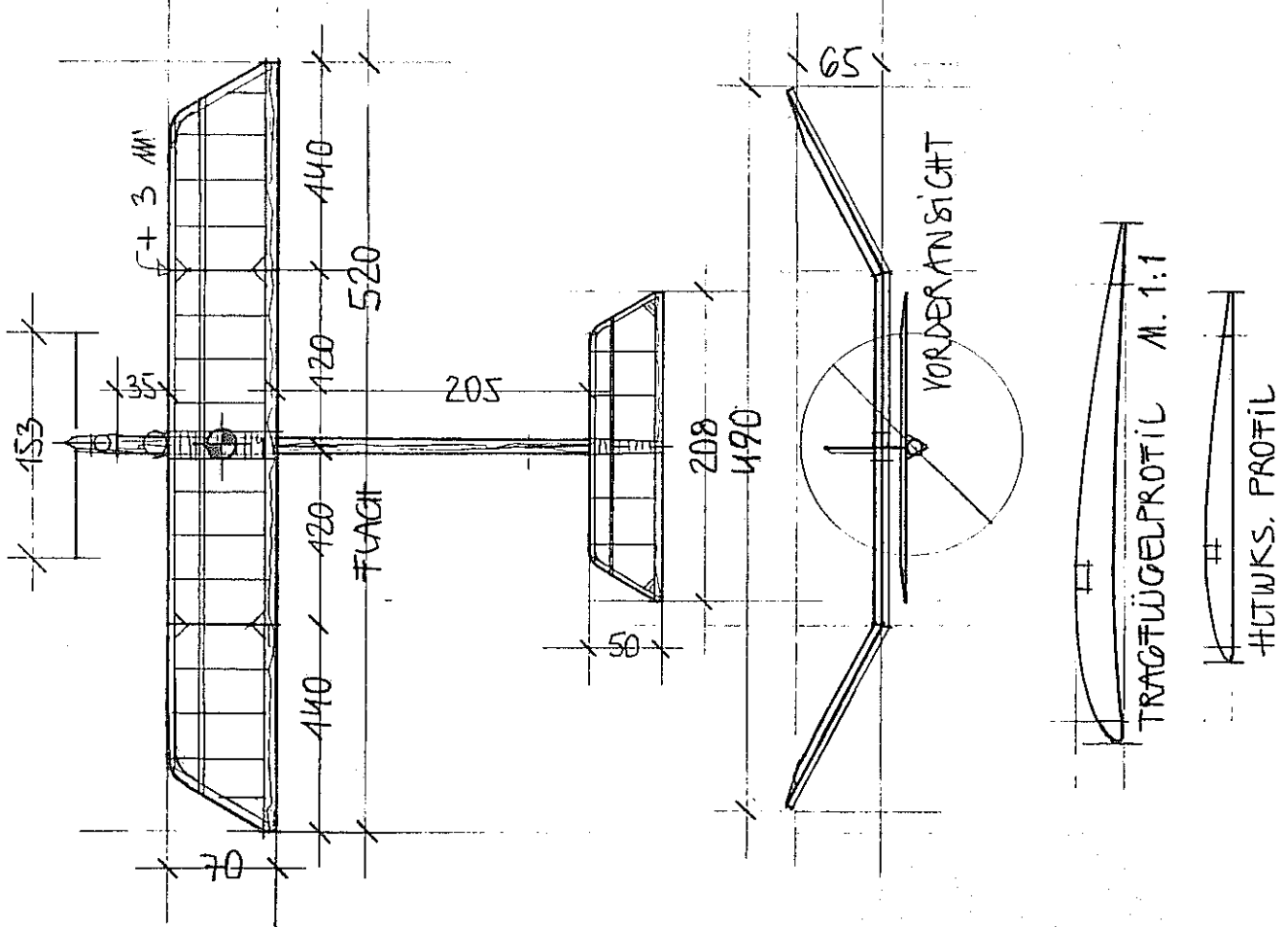
Die 3 Erstplatzierten v.l.: 2. L. Badovszky, Ungarn, 1. Gerhard Schuster, Österr., 3.P. Vasina, CSFR

Alle 5 teilnehmenden Österreicher hatten sich für das Stechen qualifiziert. V.L.: W. Hach, G. Kirchert, G. Schuster, W. Schaupp, J. Macho

CO₂ MOTORFLUGMODELL **CS-49**
 VON GERHARD SCHUSTER, WIEN
 MASSTAB 1:5, 1:1, MASSE IN MM.
 AUGUST 1991 W. WACH



GEWICHTE IN GRAMM:
 TRAGFLÜGEL: 4,9
 RUMPF + STÜTWK: 5,8
 HÖHENWEITWERK: 1,3
 MOTOR, TANK, PROP: 8,7
 GESAMT: 20,8



TECHNISCHE DATEN:

THERMALBREMSSE - GUMMSCHNUR IM SCHWERPUNKT / MIT SEILZUG.

STIEGFLUG / QUERTFLUG: RECHTS

TRAGFLÜGELVERWINDUNG / RECHTS + 3 MM!

MOTOR: BROWN A 23, PROP: HI FLYER \varnothing 153, STG \varnothing 200 MM.

LEISTUNGSDATEN, NACH ERSTEN PROBEFLÜGEN:

MOTORLAUFZEIT BEI 1800 UMDR, \varnothing 180 SEK.

STIEGFLUGHÖHE \varnothing 100 METER.

GESAMTFLUGDAUER \varnothing 4 - 5 MINUTEN. (SPITZERBERG, AUGUST 1991)



Nationaler RC IV-Wettbewerb, Landesmeisterschaft Burgenland und ASKÖ-ÖMV Bundesmeisterschaft

Von Wolfgang Briese

Österreich jüngstes Bundesland - das Burgenland - feiert heuer seine 70jährige Zugehörigkeit zu Österreich.

Deshalb wurden im Lande verschiedene Veranstaltungen abgehalten. Der Modellflug durfte im Rahmen dieser Feierlichkeiten nicht fehlen. Daher entschloß sich der ÖMV-MFC-Siegedorf auf seiner seit einem Jahr in Betrieb stehenden Modellflughanlage, die in einer Pusztalandschaft in der Nähe der ungarischen Grenze liegt, diese Veranstaltung durchzuführen.



ÖMV-Bundesobmann und Jury, Edwin Krill, r., mit ÖMV-Landesobmann Will Lang

Der ursprünglich vorgesehene Termin zu Pfingsten fiel im wahrsten Sinne des Wortes ins Wasser. Diesmal, am 5./6. Oktober 1991, meinte es der Wettergott dann doch gut mit uns. Bei schönem Herbstwetter, doch etwas böigem Wind, konnte der Wettbewerb durchgeführt werden, aus dem dann die anderen Bewerbe herausgewertet wurden.

23 Teilnehmer aus den Bundesländern Oberösterreich, Niederösterreich, Steiermark, Wien und Burgenland gaben ihre Nennung ab.

Um 9,30 Uhr wurde der Wettbewerb vom Obmann des MFC Siegedorf eröffnet, wobei der Bundesobmann des ÖMV und Jury, Edwin Krill, neben den ÖMV-Landesobmännern Grillmeier (W), Heibel (Stmk.), Sidler (OÖ), Hofbauer (NÖ) und Lang (Bglid) begrüßt werden konnten.

Um 9,45 Uhr begann der erste Durchgang mit 19 erschienenen Teilnehmern. Bei böigem Wind mußte der zweite Durchgang zeitmäßig etwas verschoben werden, konnte aber dann doch noch zeitgerecht abgeschlossen werden.

Die Ergebnisse nach dem 1. Tag (es führte



Die neue Modellflug-Sportanlage des ÖMV-MFC-Siegedorf

der Linzer Thomas Sidler) versprachen einen spannenden dritten Durchgang für Sonntag.

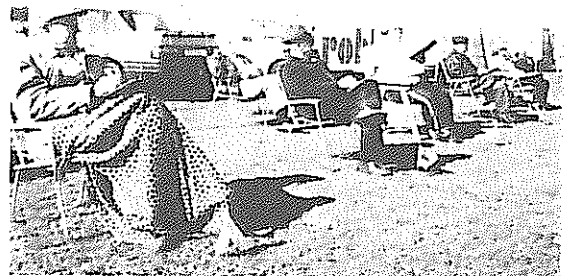
Um 8,30 Uhr wurde dieser entscheidende Durchgang gestartet, wobei die führenden Piloten ihre Ränge halten konnten. Um 14,00 Uhr wurde der Wettbewerb abgeschlossen.

Der Wettbewerb wurde von Erich Kugler umsichtig und souverän geleitet und die Punkterichter Josef Fleischhacker, Heinz Grasl, Peter Patsch, Ernst Schneider und Peter Zornig wurden sogar von den Wettbewerbern gelobt, was nicht immer der Fall ist.

Nach der exakten und raschen Computer-Auswertung durch Anton Puntigam konnte die Siegerehrung von Edwin Krill, Franz Harter (ASKÖ-Präsidium Burgenland) und mir vorgenommen werden.



Das Siegerfoto: v.l.: 2. Thomas Siedler, 1. Ernst Maurer, Jury Edwin Krill, Thomas Hofbauer und Franz Harter vom ASKÖ Landesvorstand Burgenland



Die Punkterichter und Jury Krill als Beobachter

4. M. Hofbauer 1559, 5. R. Traussnigg 1325, 6. H. Sidler 1312, 7. D. Welkovits 1242, 8. F. Strauchs 1189, 9. L. Dorninger 1151, 10. W. Lang 1067, 11. R. Heitzinger 1037, 12. J. Haas 964, 13. E. Fellner 884, 14. E. Bliem 870, 15. H. Tidl 851, 16. E. Ziss 838, 17. W. Kierner 835, 18. M. Kapeller 723, 19. K. Stadlmayer 644 Punkte

Die Ergebnisse

1. Maurer Ernst	ASKÖ-MFC Hausruck	OÖ	403	922	887	1816
2. Sidler Thomas	ASKÖ-MFC-Linz	OÖ	746	904	819	1723
3. Hofbauer Thomas	ÖMV-MFC-Silbergrube	NÖ	500	738	839	1577



Nationaler Salzburger RC-Hangflugwettbewerb in Abtenau und Abschluß der Tournee am 6. Oktober 1991

Von Ing. Ernst Reitterer

Der Kreis hat sich geschlossen! 1974 haben Viktor Schützinger aus Abtenau und ich am Scheffenbichelkogel in Abtenau Sonnleiten mit den Hangflugwettbewerben begonnen. 1976 wurde dieser jährlich zur Austragung gelangende RC-Hangflugwettbewerb der Klasse RC/H2 in die damalige Deutsch/Österreichische Hangflugtournee aufgenommen.

1980 übernahm die damals schon rührige LSV-Modellfluggruppe Abtenau auf der Sonnleiten die Durchführung der Hangflugtourneebewerbe.

Erst 1986 begann der LSV-Salzburg durch Bewerbe in Salzburg Daxlueg und Abtenau-Karalm, sich wieder an der Salzburger Hangflugtournee zu beteiligen.

1991 zurückgekehrt zum Ausgangspunkt mit der Austragung des Abschlußbewerbes der Nationalen Salzburger Hangflugtournee 1991 und zum endgültig letzten Wettbewerb, den der LSV Salzburg aus verschiedenen Gründen veranstaltete!



Matthias Wass (LSV Abtenau) wurde RC-Hangflugtournee-Sieger 1991 der Salzburger Nationalen Hangflugtournee, nun schon zum 7. Mal!

Dafür konnten wir noch einmal, bei günstigem Hangwind, bei leider zunehmender Bewölkung und sinkenden Temperaturen im Laufe des Tages, eine sehr gute Teilnehmerzahl von 56 Piloten begrüßen. Obwohl der Tourneesieger schon feststand, wollten doch noch einige Konkurrenten ihren Punktestand aufbessern. Dank gebührt an dieser Stelle den Funktionären und hier insbesondere den Damen, die alle beim beginnenden

kalten Wind am Hang ausgeharrt haben!

Georg Kraus (Arriva Anderle) in Vertretung des verhinderten Josef Promok, war ein würdiger Wettbewerbsleiter, der mit seiner beruhigenden Stimme wesentlich auf den ruhigen Ablauf des Bewerbes beitrug.

Durchgesetzt hat sich wieder der RC-Hangflug-Experte vom heimischen Verein, Matthias Wass, seines Zeichens Vizemeister 1991 dieser Klasse.

Wass gewinnt auch die RC-Hangflugtournee 1991, nun schon zum 7. Mal in ununterbrochener Reihenfolge!

Die Teilnahme Jugendlicher bei allen Tourneewettbewerben 1991 ließ mit maximal 4 Teilnehmern sehr zu wünschen übrig!

Zur Siegerehrung, beziehungsweise schon im Laufe des Bewerbes konnten mit Freude ORR Georg Kopp, der Präsident des ÖMV-Salzburg und LSL Johann Niederwimmer begrüßt werden, der dann ja auch die Siegerehrung vornahm.

DIE ERGEBNISSE - EINZELWERTUNG					
1. Wass Matthias	LSV-Abtenau	1000	984	-969	1984
2. Kreuzberger J. jun.	LSV-St.Johann	957	-900	1000	1957
3. Eisl Gerhard	MFC-Bergfalke	-865	956	993	1949
4. Glück Gerhard	MFC-Lungau	-536	972	975	1947
5. Schlager Franz	LSV-Abtenau	954	-431	990	1944
6. Stöllinger Karl	MFC-Salzburg	-917	947	990	1937
7. Dygruber Martin	LSV-Abtenau	966	-953	962	1928
8. Glück Roman	LSV-St. Johann	-917	931	993	1924
9. Höll Georg	LSV-Abtenau	957	965	-941	1922
10. Glück Franz	MFC-Lungau	960	947	959	1919
11. Ennikl J., G. Peter, Th. Kleineisen 1904, 14. W. Schmutzhart 1892, 15. A. Winter 1888, 16. A. Mayer 1885, 17. W. Grill, A. Schider jun., 1882, 19. F. Mack, 1854, 20. M. Plaikner, 1845, 21. K. Schweinitz, H. Reuer 1844, 23. M. Fischer 1832, 24. E. Wimmer 1821, 25. Th. Brandlehner 1797, 26. H. Seniuk 1790, 27. F. Niedermayr 1787, 28. N. Schwab 1748, 29. R. Reinhold 1729, 30. P. Göllner 1727, 31. A. Schützinger 1708, 32. G. Pernerberger 1657, 33. D. Siedl 1651, 34. K. Plaikner 1598, 35. M. Enzinger 1554, 36. W. Zeilinger 1471, 37. P. Gerl 1430, 38. O. Kollarz 1387, 39. W. Neudorfer 1349, 40. Ch. Hochbrugger 1321, 41. Ch. Straubenmüller 1241, 42. G. Hochbrugger 1194, 43. Herta Findenig 1103, 44. F. Piber 1087, 45. M. Schwarz 1085, 46. J. Dick 1082, 47. Marianne Schmutzhart 1077, 48. H. Findenig 1061, 49. D. Ruzicki 1043, 50. A. Schider sen. 972, 51. N. Burghuber 820, 52. St. Hadlich 778, 53. F. Siedl 586, 54. M. Reisenbichler 42 Punkte.					

JUGENDWERTUNG					
1. Siedl Daniel	Arriva Anderle	801	850	-786	1651
2. Gerl Paul	LSV-Salzburg	893	537	-154	1430
3. Hochbrugger	MBS-Tenneck	362	959	-216	1321
4. Reisenbichler	MBC-Tenneck	018	024	000	0042

MANNSCHAFTSWERTUNG		
1. LSV-Abtenau I	Wass, Schlager, Dygruber	5.856
2. LSV-St.Johann	Kreuzberger, Glück J., Peter	5.785
3. LSV-Piesendorf I	Kleineisen, Plaikner, Mayer	5.634
4. MFC-Salzburg	Stöllinger, Mack, Fischer	5.632
5. MFC-Bergfalke	Eisl, Reuer, Wimmer	5.614
6. LSV-Salzburg I	Ennikl, Niedermayr, Schwab	5.439
7. LSV-Abtenau II	Brandlehner, Reinold, Schütz.	5.234
8. LSV-Salzburg II	Grill, Pernerberger, Straubenm.	4.780
9. Arriva-Anderle	Schmutzhart, Seniuk, Dick	4.764
10. MBC-Tenneck I	Schider jun. Kolarz, Rucicki	4.312
11. LSV-Piesendorf 2 4.262, 12. MBC-Tenneck II 3.864, 13. Arriva-Anderle 2 3.815, 14. Deutschland 3.706 Punkte		



Aus den Vereinen

Ein Weltmeister - Portrait

Fritz MANG,

geboren 1942, Weltmeister und Mannschaftsweltmeister 1991 in der Freiflugklasse F1E (selbstgesteuerter Hangflug)

Seit dem 14. Lebensjahr faszinierte ihn der Modellflug. Seine ersten Flugversuche führte er mit Fesselflugmodellen durch. Darauf folgten Freiflug-Motormodelle, wobei von 3 eingesetzten Modellen gleich drei auf Nimmerwiedersehen verschwanden.

1962 kam er mit Modellfliegern in Kontakt und trat dem ÖMV-Kagran bei. Dort spezialisierte sich Fritz Mang auf F1A (Freiflug Segler) und F1E und nahm an mehreren nationalen und internationalen Wettbewerben teil.

Nun gab es wegen beruflicher Weiterbildung eine längere Pause.



Ein typischer F1E - Start

Vor 12 Jahren schaffte er dann die Aufnahme ins Freiflug Nationalteam. Klasse F1A, und wurde für drei Weltmeisterschaften nominiert, nahm aber nur an einer teil.

Bei einer Wiener Landesmeisterschaft "zerlegte" er seine letzten 3 F1A-Modelle bei sehr starkem Wind und konzentrierte sich von nun an nur noch auf die Klasse F1E.

Fritz Mang errang bisher 34 Pokale für 1., 2. und 3. Plätze in den Klassen F1A und F1E sowie bei internationalen Wettbewerben. 1984 gelang ihm in beiden Klassen - F1A + F1E den Staatsmeistertitel zu erringen. In den nächsten Jahren wurde er wieder Staatsmeister in F1E und wurde auch dort in das Nationalteam aufgenommen. Teilnahme an Europa- und Weltmeisterschaften.

"Durch hervorragende Unterstützung der Klubkameraden und der erstklassigen Mannschaftsführung ist es mir gelungen, heuer den WM-Titel in F1E zu erringen und Mannschaftsweltmeister zu werden".

FMK



Mannschaftsführer OSR Felix Schobel schildert den versammelten Gästen und Ehrengästen den "Weg zur EINZEL- und MANNSCHAFTSWELTMEISTERSCHAFT".

Auf dem Foto v.l.n.r.: F1E - Weltmeister Fritz MANG mit Gattin, Bürgermeister Karl Vogel von Obergrafendorf, präsidentlicher F1E-Bundesfachreferent, Obstl. Wolfgang BAIER und Mannschaftsweltmeister Rupert Schneck

modelshop

AUTO-FLUG-SCHIFFSMODELLBAU

p. freisinger

TIEFZIEHTEILE

made in austria

LEXANKAROSSERIEN 1:4 bis 1:12

1:10 ab S 200,-



1100 Wien, Gudrunstraße 168, Tel. 629 88 04, Fax 602 83 47

2603 Felixdorf, Hauptstraße 27, Tel. 02628/53 01

monatl. **SONDERANGEBOTE**, z. B. ABS ECO-FIGHTER S 495,-
Vorbildähnl. HOCHSEEJACHT, L 760 mm S 990,-

Fordern Sie unsere Versandunterlagen (S 30,-) an!
VERBRENNERAUTOS mit E-Bordstarter eingetroffen!

Kärntner im Modellflug Spitze – 1993 F3A-WM

Kärnten ist nicht nur das Urlaubsland der Österreicher und Bundesdeutschen. Auch im Modellflug gehören die Heimischen zur österreichischen bzw. Weltelite. Mit dem absoluten „Chef“, dem Klagenfurter Hanno Prettner (x-facher F3A-Weltmeister), kommt der Weltbeste aus Kärnten. LSL Albrecht Karner verweist aber auch auf die vielen nationalen Erfolge der Kärntner. Die Hobbypiloten können auf den schönen Sportanlagen im Rosental, in Friesach und St. Veit ihrem Freizeitvergnügen nachgehen. 1993 wird in Kärnten die Weltmeisterschaft in der Kunstflugklasse, der „Formel I“ des Modellflugs sowie die Hubschrauber- und Pylon-WM ausgetragen.

VON ERWIN PACHER

Die Kärntner Modellflugsportler konnten sich in der Vergangenheit gut in Szene setzen. Sowohl national als auch international rangieren sie im Spitzenfeld. Die etwa 450 Mitglieder sind in 21 Vereinen organisiert. Die beiden ältesten Klubs sind der ÖMV Klagenfurt und der Klagenfurter Flugsportklub.

Traditionsreich und aufgrund der vielen mittelhohen Berge wird die Hangflugklasse bei uns viel geflogen. Auch in der RC-IV-Kategorie sind wir mit den Aushängeschildern BFR Richard Gradischnig, Heimo Fleischhacker, Dr. Wolfgang Schober und, und... äußerst erfolgreich.

Die Motorsegler-Spitzenpiloten kommen aus St. Veit bzw. Friesach, wo im Vorjahr die Staatsmeisterschaft geflogen wurde, die mit einem Kärntner Doppelsieg durch Werner Schumacher und Alfons Stark endete.

Nun zur Königsklasse, dem RC-Kunstflug: Mit Edi Wallner und Ing. Walter Dettelbacher, die seinerzeit an der WM in Korsika teilnahmen und dort ihren Mann für die österreichischen Farben standen, ist auch diese Klasse (damals RC I) bei uns zu Hause.

„So wie die Alten sungen, so zwitschern auch die Jungen...“! Mit dem sechsfachen Weltmeister Hanno Prettner, der in Kürze in Australien seinen Titel verteidigen wird, lebt der weltbeste Modellflugsportler in Kärnten, Manfred Dworak, Erwin Wultsch sowie die Lavanttaler Gerald Zikulnig und Alfred Trettenbrein stehen ebenfalls im Rampenlicht.

Seglerschlepp, der Teamsport schlechthin, wird in jüngster Zeit erfolgreich praktiziert. Dr. Wolfgang Schober und Karl Tengg wurden Staatsmeister 1991.

Der umweltfreundliche Elektroflug wird besonders in Feldkirchen geflogen. Mit dem St. Veiter Helmut Kirsch, Mannschaft-WM in dieser Kategorie, steht ein weiterer „Profi“ Gewehr bei Fuß. Michael Gehring erschießt langsam aber sicher zur Spitze auf. Der Einzel-Weltmeister Rudolf Freudenthaler kommt ja bekanntlich auch aus Österreich.

Zu guter Letzt seien noch die Freiflugsportler, die es aufgrund der vielen Berge und Wälder nicht leicht haben ihrem Sport nachzugehen, erwähnt. Die Finkensteiner

Hermann Dolezal, Reinhold Pacher (12. bei der Jugend-WM), der leider zu früh verstorbene Georg Morokutti und Walter Ehrlich haben sehr großen Anteil daran, daß die Kärntner Freiflugsportler zur österreichischen Spitze gehören.

Mit Reinhard Truppe, dem letzten „Motorsportler“ (F1C) Österreichs, und meiner Wenigkeit (F1A) brauchen wir den internationalen Vergleich nicht zu scheuen. Trainiert wird allerdings in Italien (Maniago) oder Jugoslawien (Lesce).

An dieser Stelle sei auch einer derer erwähnt, die als Erster, kurz nach dem Krieg, Modellflug in Kärnten praktizierte: „Altmeister“ Heinrich Kainz, heute 70

Jahre alt, und noch immer in allen Modellbaufragen up to date. Er baute sich seinerzeit die erste Fernsteuerung selbst. Teilnehmer an der FF-Weltmeisterschaft, Motorsegler-Spezialist und, und, und.

Auch auf dem Wasser, deren es in Kärnten genug gibt, haben wir Spezialisten. Mit Gert Lakner, (Feldkirchen) dem zweifachen Weltmeister in der Kategorie F1E über 1 kg, sind wir auch im „Bottifahren“ erste Marke. Der St. Veiter Johann Makoru holte vor kurzem den vierten Staatsmeistertitel in der ECO-Klasse.

Sie alle haben besonderen Anteil daran, daß der Modellsport heute in Kärnten verbreitet und kreativ betrieben werden kann, und daß wir stolz auf unsere vier Weltmeister Hanno Prettner, Helmut Kirsch, Reinhard Truppe und Gert Lakner sein können.

P. S.: Es sei noch festgestellt, daß die Aufzählung der Klassen und ihrer Akteure (Namen etc.) keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Sollte ich den einen oder anderen nicht erwähnt haben, so geschah dies nicht mit Absicht, sondern deswegen, da auch die Seitenzahl im „Prop“ begrenzt ist.

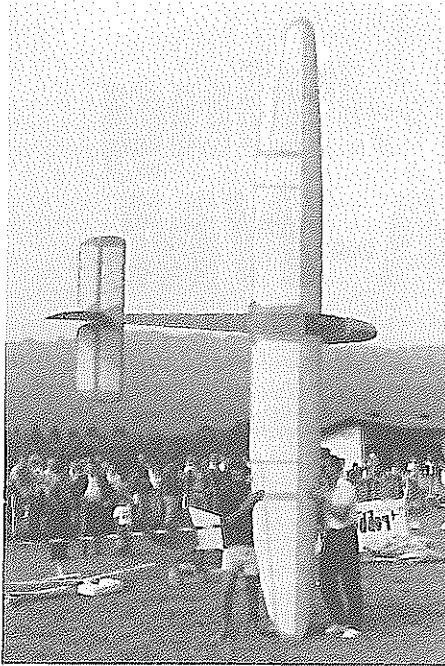


Das sind unsere Aushängeschilder. Von links: Hanno Prettner, der absolute Champ. Österreichs letzter Freiflugmotorsportler, Reinhard Truppe; Elektroflug-Weltmeister Helmut Kirsch und last but not least der zweifache Weltmeister in der Elektro-Rennbootklasse, Gert Lakner.



Die Kärntner Modellflug-Pioniere: Sie schrieben in der vergangenen vierzig Jahren Modellfluggeschichte. Von links: Ex-LSL Ing. Walter Dettelbacher, Hangflug-Fachreferent und Ruinenpokal-Landskron-Organisator Ing. Richard Gradischnig. „Altmeister“ Heinrich Kainz, heute über siebzig Jahre alt und noch immer modellflugbegeistert sowie der jetzige Landessektionsleiter Albrecht Karner, der in der Durchführung der Weltmeisterschaft 1993 eine echte Herausforderung sieht.

Fotos: Erwin Pacher (6)



Dolezal's F1A - Flotte

Dietmar Böte mit seinem Riesenmodell beim Schaufliegen auf dem ÖMV - Modellflugplatz in St. Johann im Rosental / Kärnten



... eines "Lassogeier's" Absturz. Dolezal, (links) und Michelitsch

20 Jahre Sieghartskirchner Modellbauclub

Die Gründung des Sieghartskirchner Modellbauclubs jährt sich heuer zum 20. Male.

Anlässlich dieses Ereignisses wurde vom Vorstand beschlossen, eine entsprechende Feier, gemeinsam mit der Segnung des neu errichteten Modellflugplatzes und der Durchführung des 19. Schülerwettbewerbes für Freiflugmodelle abzuhalten.

Die Festlichkeiten wurden für den Zeitraum vom 21. bis 23. Juni 1991 festgesetzt und dazu einige Ehrengäste sowie Vereine der Umgebung eingeladen. Die Öffentlichkeit wurde mittels Plakaten informiert.

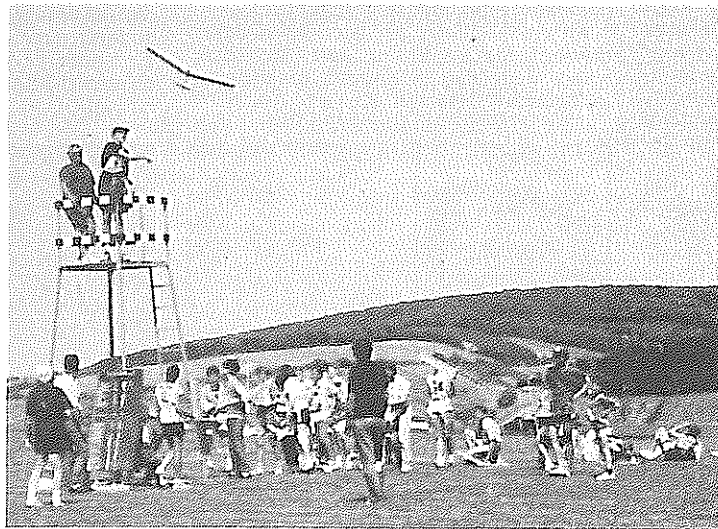
Folgendes Programm war vorgesehen:

Freitag nachmittags - Fliegerheuriger.

Samstag vormittags - Fliegerheuriger und nachmittags Modellfliegen unserer Vereinsmitglieder mit Seglern, Motormodellen und Hubschraubern.

Sonntag - Begrüßung der Gäste, Ansprachen, Segnung des Modellflugplatzes, Modellausstellung mit Schaufliegen und Durchführung des 19. Schülerwettbewerbes.

Der Wettergott meinte es gut mit uns, und er bescherte uns an allen drei Tagen wun-



Stimmungsbild von unserem 19. Jugendwettbewerb, der anlässlich unseres 20 jährigen Gründungsjubiläums und Eröffnung des Modellflugplatzes durchgeführt wurde

derschönes Wetter und wenig Wind, was uns die Durchführung des Schaufliegens und des Schülerwettbewerbes sehr erleichterte.

Am Sonntag erschienen ab 8,30 Uhr die ersten Gäste, und ab etwa 9,30 Uhr herrschte schon reges Treiben auf unserem Modellflugplatz.

Nach einer kurzen Begrüßung der Gäste durch unseren Obmann Leopold Kornfell würdigte der Bürgermeister von Sieghartskirchen, Leopold Dettelbacher, in seiner Ansprache die zur Errichtung des

Modellflugplatzes durch unsere Clubmitglieder erbrachten Leistungen.

Unser Obmann, der dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet hatte wurde mit der Überreichung des silbernen Ehrenzeichens der Marktgemeinde Sieghartskirchen geehrt.

Pfarrer Josef Pilsinger begrüßte die Kameradschaft und das Interesse an diesem Hobby und segnete den Modellflugplatz. Danach referierte Fachlehrer Schmidt über das Fliegen und gab einen guten Überblick über die Entstehung der Fliegerei und Modellfliegerei bis zum heutigen Zeitpunkt.

Der Präsident des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, als letzter Redner, meinte, daß der Sieghartskirchner Modellflugplatz in seiner Lage und Gestaltung einer der schönsten Modellflugplätze in Niederösterreich sei.

Nach den Ansprachen erfolgte ein von unserem Kollegen Richter ausgezeichnet organisiertes Schaufliegen mit Bannerschlepp, Huckepackschlepp von Seglern und Flugvorführungen von Motormaschinen und Hubschraubern, wobei auf die größtmögliche Sicherheit der Zuschauer durch Festlegung des Luftraumes geachtet wurde.

Zum Gaudium der Kinder wurden zum Schluß des Schaufliegens von einem "Big Lift" Zuckerln über dem Flugplatz abgeworfen.

Am Nachmittag wurde der Schülerwettbewerb mit A1-Standardmodellen durchgeführt, wobei in der Pause die jungen Teilnehmer mit Würsteln und Getränken versorgt wurden.

Wegen des großen Anklanges mußten wir

in der großen Pause noch einmal ein Schaufliegen durchführen, wobei wir noch zum Schluß unsere allerletzten Zuckerln mittels Big Lift abwarfen.

Nach der Preisverteilung gab es noch ein gemütliches Zusammensein bei offenem Bier und leckeren Broten und Mehlspeisen.

Viele Zuschauer blieben noch bis zum späten Abend und nützten die Gelegenheit zur Besichtigung der ausgestellten Modelle

und zur Fachsimpelei mit unseren Mitgliedern.

Wir glauben, daß wir mit dieser Veranstaltung die Interessenten in unserer Gemeinde und Umgebung ausreichend und aufschlußreich über unsere Tätigkeiten und unser schönes Hobby informiert haben.

Herbert Burisch

RC-Referent

Bericht über den Fesselflug- F2B-Punkterichterlehrgang (F2D-Info) am 20./21. April 1991 in Tirol

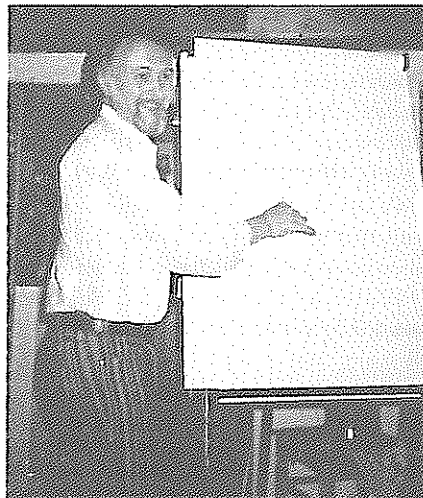
Von BFR Fesselflug,
Dipl. Ing. Walter Reinisch

Eine meiner ersten Aufgabe und Aktivität als BFR galt der Durchführung des alle 4 Jahre stattfindenden Punkterichterlehrganges für F2B (Kunstflug) und F2D-Info (Fuchsjagd).

Trotz der Begeisterung der aktiven Fesselflieger für ihren Sport rechnete ich mit eher geringer Teilnahme jener Interessenten, die sich als Punkterichter beziehungsweise Funktionäre in den Dienst jener Sache stellen, ohne die es keine reguläre Wettbewerbsdurchführung gäbe. Mit ein Grund zu meiner Annahme ist die momentane "Flaute" im Fesselflugsport, die in erster Linie auf mangelnden Nachwuchs beziehungsweise Zuwachs zu diesem Sport beruht und in Österreich ein Minimum an Wettbewerben übrigblieb.

Umso größer war mein Erstaunen, als 14 Teilnehmer sich einfanden, um sich mit den Details des Fesselluges zu beschäftigen. Dazu kam das Glück, daß mit Claus Maikis (BRD) nicht nur ein erfahrener und erfolgreicher Kunstflieger sondern auch ein hervorragender Vermittler der Fesselflugtheorie als Kursleiter engagiert werden konnte.

Dies zeigte sich auch im Kursaufbau beziehungsweise in der Durchführung, in dem vor allem durch die Diskussion zwischen Aktiven (Piloten) und Passiven (Punkterichter) die Probleme beziehungsweise Anforderungen aufgezeigt und analysiert



"graue" Theorie in der Stuben von Claus Maikis

wurden. Die Methodik - Kunstflugfiguren nicht mit Punkten sondern mit nachgezeichneten Fehlern auf Vordrucken zu bewerten - zeigte, daß auf diese Weise auch Ungeübte und Nichteingeweihte des Fesselluges

schnell einen Blick für das Wesentliche bekamen.

So begann der Kurs mit der o.a. Einführung pünktlich um 14 Uhr, wobei am späten Nachmittag bei nicht gerade frühlingshaftem Wetter der praktische Teil am Flugplatz absolviert wurde. Etwaige Unterkühlungen wurden am Abend beim geselligen Beisammensein behandelt, wobei Video (natürlich nur über Fesselflug) und Spaßmacher Striberny für Abwechslung sorgten.

Trotzdem pünktliches Erscheinen und Fortsetzung des Kurses am Sonntagmorgen.

Die F2B-Theorie führte nun im Detail zum Programm, jedoch konzentriert, um so viel Zeit als möglich für das praktische Training zu gewinnen. Unter diesem Vorzeichen wurde die F2D-Info nur "gestreift", und ab gings auf den Flugplatz zum Abnahmetest.

Unter den wachsamen Augen vom Kursleiter wurden nach jedem Flug Wertungen verglichen, analysiert und diskutiert. Ergebnis: erstaunliche Ausgeglichenheit bei der Fehlererkennung und Bewertung.

Es zeigt von der guten Arbeit von Claus Maikis, aber auch von der Aufmerksamkeit und eifrigen Mitarbeit aller Kursteilnehmer.

Claus, allen Teilnehmern, Walter Weinseisen und seinen Tiroler Freunden möchte ich auf diesem Weg für ihre tatkräftige Mitwirkung danken; jeder einzelne hat dazu beigetragen, daß dieser Lehrgang so erfolgreich durchgeführt werden konnte.

Kuchl, 16.10.91 BFR Reinisch



Die Teilnehmer mit den Vorfliegern Weinseisen und Weinmann

1. Jugendlehrgang im Modellbau und Flug vom 12.-17. August 1991 auf dem Modellflugplatz Dietersdorf

Nicht als Konkurrenzunternehmen zum MAZ am Spitzerberg sollte dieser erste Versuchslehrgang angesehen werden. Er sollte vielmehr den jungen Leuten aus der südlichen Steiermark, die ja ziemlich weit vom Spitzerberg entfernt sind, die Möglichkeit geben, kostengünstig in den Modellflugsport einzusteigen. Und um den "wilden Eigenversuchen" entgegenzuwirken, sowie Nachwuchs zum Club zu bringen.

Aus Gründen der schlechten und zu späten Ankündigung hatten wir nur fünf Teilnehmer, was sich aber später beim ersten Versuch als richtig herausstellte.

Unser neuer Hangar war der ideale Raum, denn er wurde rasch zur Werkstätte umfunktioniert. So konnten unsere 5 Burschen, im Alter zwischen 12 und 14 Jahren, nach der Anreise und dem Mittagessen mit dem Bau ihres Airfish beginnen. Unter Anleitung von zwei erfahrenen Modellfliegern unseres Clubs wurde zuerst der Plan studiert, dann mit viel Eifer, gemeinsam der Zusammenbau der einzelnen Baugruppen begonnen.

Die Baukästen und Fernsteuerungen wur-

den vom Verein besorgt und zum Selbstkostenpreis an die Teilnehmer weitergegeben. So kostete alles zusammen mit Aufenthalt und Verpflegung für eine Woche nur S 3.600,-. Im Preis war auch ein Ausflug zum Flughafen Graz Thalerhof mit Führung enthalten. Außerdem die Flugschulung mit dem clubeigenen Motorairfish und Lehrer-Schülersteuerung. Geschlafen wurde im Flugplatzhaus auf Luftmatratzen und Schlafsäcken. Das Kochen für die Buben übernahmen unsere Frauen. Einigemal wurde auch in den nahen Gasthäusern gegessen. Abends wurde auch am Lagerfeuer gegrillt.

Während des Bauens konnten die Buben gleich nacheinander das Fliegen am Schulairfish erlernen, sodaß zum Abschluß des Lehrganges alle ihre ersten selbstgebauten Flugmodelle bereits fliegen konnten.

Wir konnten sogar einen Ziellandewettbewerb mit den Kursteilnehmern durchführen. Hochgeschleppt wurden sie von zwei Huckepackmaschinen des Clubs. Sogar auf das Styling wurde nicht vergessen.

Die Buben konnten, nachdem sie ihre Flieger sauber geschliffen und grundiert hatten, unter meiner künstlerischen Anleitung (ich bin Airbrush-Künstler) die Modelle mit dem Luftpinsel bemalen, was besondere Begeisterung hervorrief!

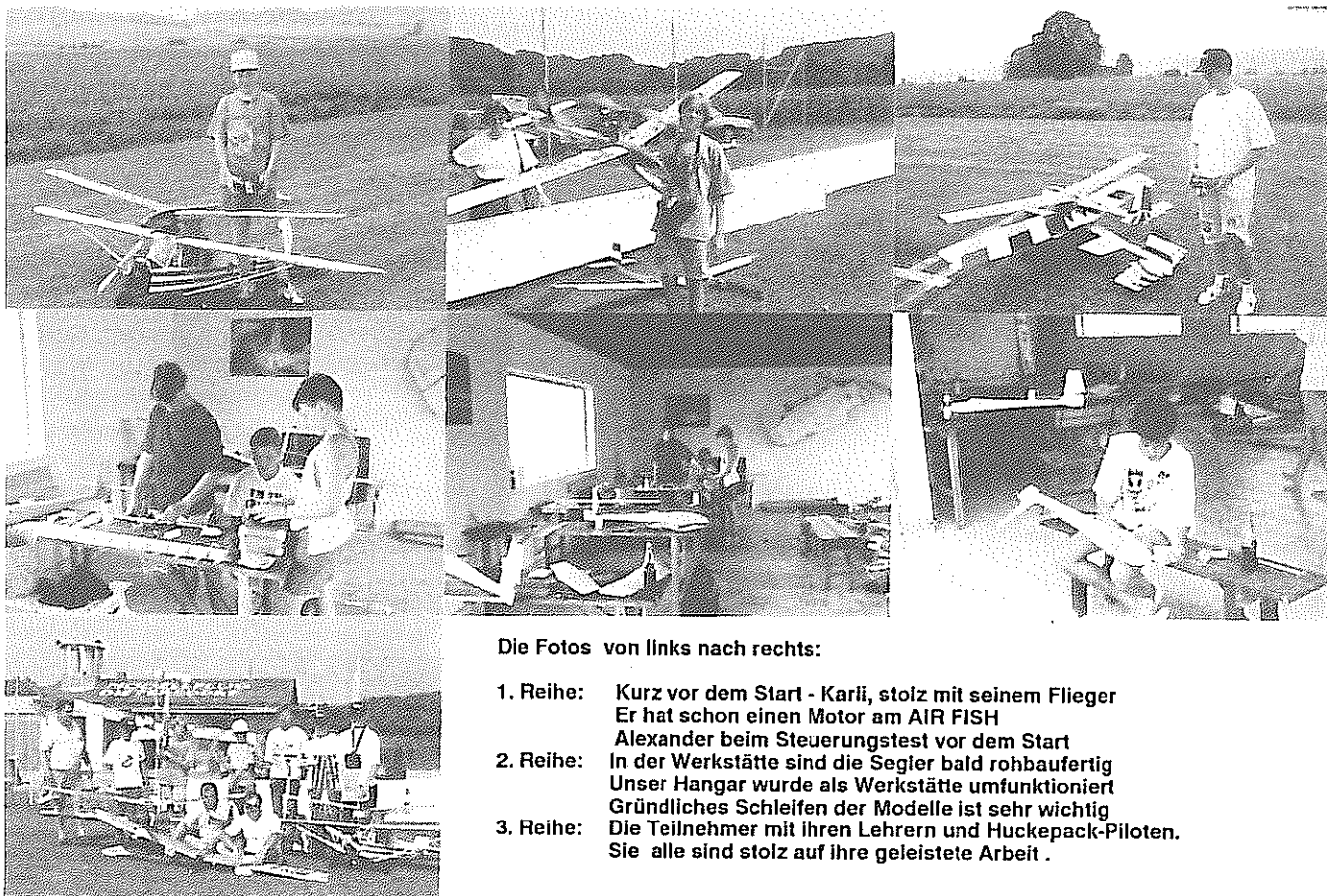
Danach wurden alle Flieger gemeinsam mit 2K-Lack wetterfest gespritzt. Nach dem Trocknen wurde eifrigst eingeflogen und für den Abschlußwettbewerb geübt.

Als die Burschen von ihren Eltern am Samstag wieder abgeholt wurden, war die Begeisterung so groß, daß sie sich alle gleich beim Club anmeldeten.

Auch wir sind begeistert vom Erfolg unseres ersten Jugendlehrganges und freuen uns schon auf den nächsten, den wir im kommenden Jahr wieder durchführen werden.

Die Bilder zeigen die Jungs bei der Arbeit und mit ihren fertigen, bunten Fliegern.

Karl Sand



Die Fotos von links nach rechts:

1. Reihe: Kurz vor dem Start - Karli, stolz mit seinem Flieger
Er hat schon einen Motor am AIR FISH
2. Reihe: Alexander beim Steuerungstest vor dem Start
In der Werkstätte sind die Segler bald rohbaufertig
Unser Hangar wurde als Werkstätte umfunktioniert
Gründliches Schleifen der Modelle ist sehr wichtig
3. Reihe: Die Teilnehmer mit ihren Lehrern und Huckepack-Piloten.
Sie alle sind stolz auf ihre geleistete Arbeit .



AIRFISH-MOTORFLUGLEHRGANG des ASKÖ am Spitzerberg



Erstmals führte der Österr. Modell-sportverband am Spitzerberg eine Airfis-Motorfluglehrgang durch.

16 junge Teilnehmer aus allen Bundesländern (außer Vorarlberg) nahmen an diesem Lehrgang teil.

Der Lehrgang war für Jugendliche ausgeschrieben, die bereits etwas Flugerfahrung und schon einen Airfish gebaut hatten. Das Alter der Teilnehmer lag zwischen 9 und 16 Jahren und wir hatten vorerst große Sorge, ob die Jüngsten auch mit dem Motor zurechtkommen würden. Aber wir wurden eines besseren belehrt! Die ganz jungen Modellflieger hielten durchaus mit den älteren mit und stellten sowohl beim Modellbau als auch beim Fliegen durchaus ihren Mann!

Lehrermäßig war der Lehrgang sehr gut bestückt. In der Werkstätte "amtierten" die bereits Spitzerberg erfahrenen Herbert Kellner und Siegfried Swoboda aus Wien, und am Fluggelände befaßten sich mit den Jugendlichen die Fluglehrer Willi Lang, Matersburg, Edi Rainer, Lienz und Ernst Draschbacher, Stmk.

Der Betrieb ging so vor sich, daß abwechselnd immer 8 Jugendliche in der Werkstät-

te arbeiteten, während die anderen 8 Jünglinge Flugbetrieb hatten. Da natürlich nicht gleich am Anfang die Modelle fertig waren, wurde mit den zur Verfügung stehenden Lehrgangsmo-
dellen und auch selbst mitgebrachten Modellen geflogen. Teilweise ohne Motor mittels Gummiseilstart, teilweise mit Motor und auch am Hang.

Gebaut wurde, wie schon erwähnt der Airfish, wobei sich die Jugendlichen aussuchen konnten, ob sie das Modell mit Motoraufsatz oder als Motorsegler, mit dem Motor vorne, bauen wollten. Herbert Kellner hatte den Motor vorne an die Rumpfspitze plaziert und den Airfish als Motorsegler ausgestattet. Beide Variationen flogen sehr gut, und die Jugendlichen waren voll bei der Sache.

Jeder mußte seinen Motor (Webra Speedy) erst einlaufen lassen, was nicht immer ganz einfach war. Der Umgang mit einem Motor muß eben auch erst gelernt werden. Aber es schafften alle, und wie schon erwähnt, auch die jüngsten Teilnehmer.

Wer noch keine Modellflugprüfungen hatte, der flog zumindest die A und B, aber es wurden aber auch 7 C-Prüfungen und sogar Bedingungen für die Silber- und Gold-C geflogen.

Im Theorieunterricht wurden nicht nur technische Details, gelehrt sondern auch darauf geachtet, daß die Modelle richtig gekennzeichnet wurden, sodaß sie in den Vereinen als Beispiel gelten können. Auch über die Sicherheit im Modellflug wurde gesprochen, und die Teilnehmer erhielten eine schriftliche Zusammenfassung der bereits in prop erschienenen Sicherheitshinweise.

Die Lehrgangsteilnehmer konnten unter ganz besonders günstigen Bedingungen den Lehrgang besuchen, da der ASKÖ dieses Vorhaben besonders unterstützte.

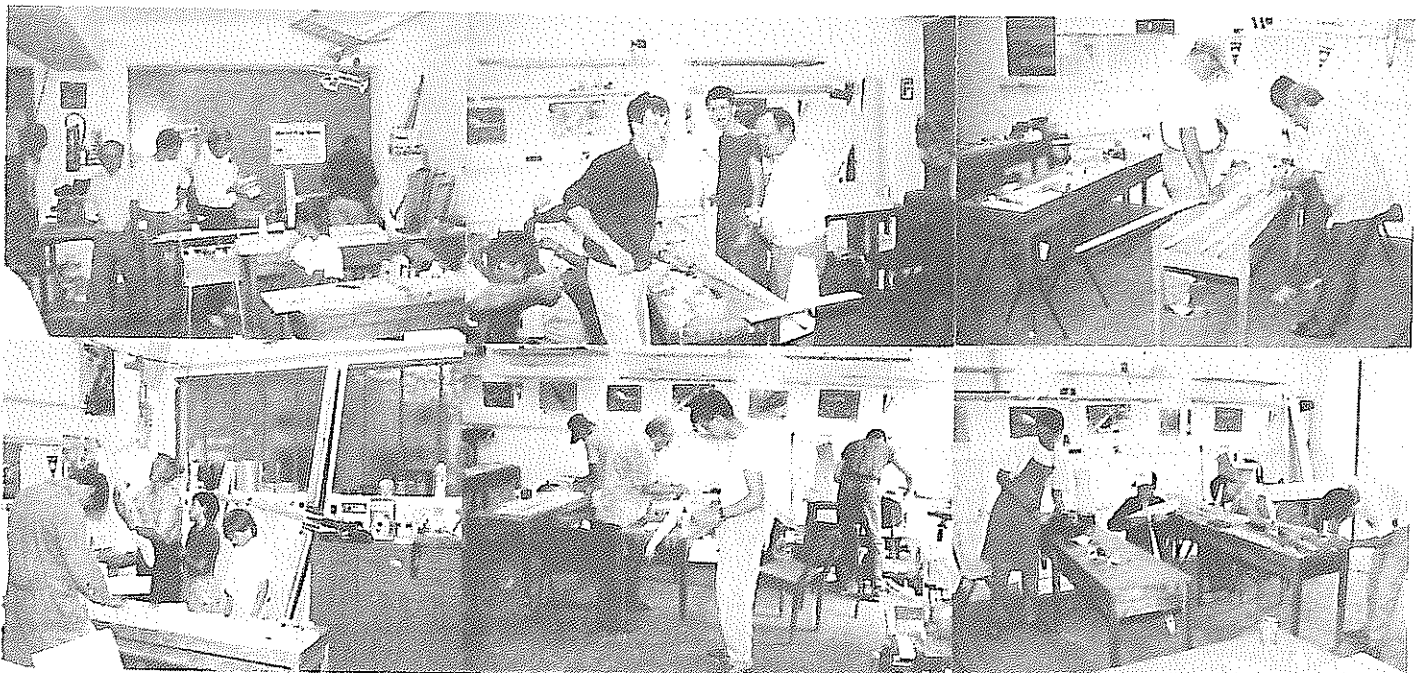
Auch im Jahre 1992 wird ein solcher Lehrgang ausgeschrieben.

Sowohl Lehrer als auch Lehrgangsteilnehmer waren mit dem Lehrgang mehr als zufrieden, dazu trug bei, daß wir vom gesamten Personal (Verwaltung, Küche, Fluglehrer etc.) der Bundessportschule bestens betreut wurden. Dafür wollen wir uns alle herzlichst bedanken.

- epi -

In der Werkstätte:

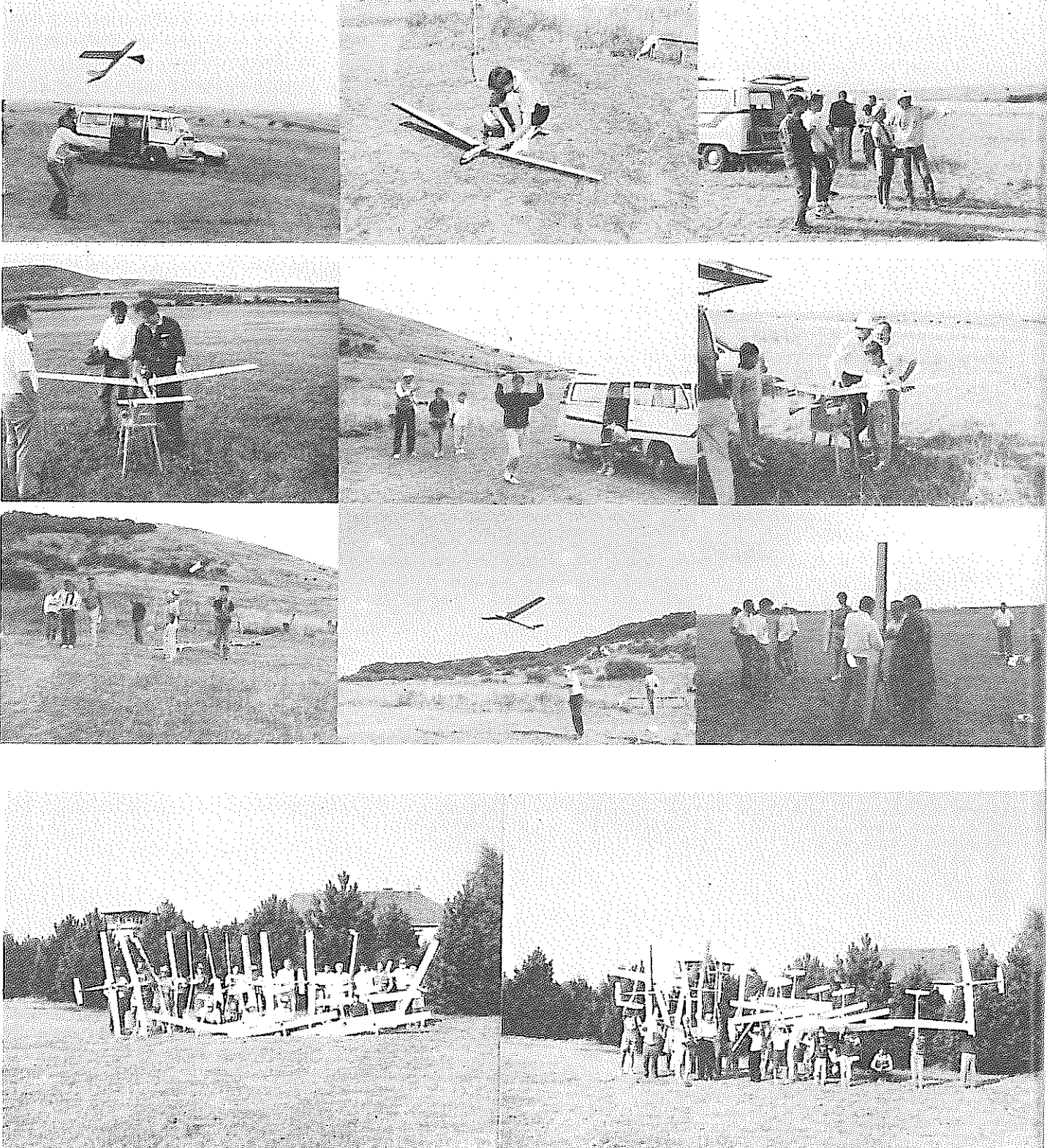
Fleißig arbeiten die Buben an ihren Modellen, bestenstens betreut unterstützt von den Baulehrern, die im vollen Einsatz waren und am Lehrgangsende wußten, was sie geleistet hatten.



Beim Flugbetrieb :

Nachdem die Modelle alle tadellos fertiggestellt und mit Überzugslack gestrichen waren, wurden die Motoren an Stand eingelaufen. Danach ging es zum Fliegen ins Gelände. Seglerstarts und Motorstarts wechselten einander ab, und die Fluglehrer, drei an der Zahl, waren im Dauereinsatz. Am Ende des Lehrganges hatten alle die A und B-Prüfung geflogen einige sogar die C-Prüfung. Und schon etwas weiter Fortgeschrittene flogen sogar Bedingungen für die Silber- beziehungsweise Gold-C - Prüfung.

Im nächsten Jahr gibt es wieder einen solchen Lehrgang am Spitzerberg.



Voll Stolz präsentieren die Lehrgangsteilnehmer Ihre Modelle, die sie in fleissiger Arbeit geschaffen haben. Der Flugbetrieb ging ohne jeden Bruch über die Bühne.

MODELLFLUG LITERATUR



Helmut Meyer

Experten-Tips Elektroflug 2. Auflage

80 Seiten, Format 13,2 x 19,5 cm, ca. 80 Abbildungen. Best.Nr. MBR 12, ISBN 3-88180-212-6. Broschur, kartoniert, Preis: ca. ÖS 120,-. Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, D-7570 Baden-Baden.

In diesem Buch gibt der Autor Antworten auf die Fragen, die dem Experten immer wieder von Einsteigern und Fortgeschrittenen im

Elektroflug gestellt werden. So ist aus der Praxis heraus eine Sammlung von Tips ganz speziell zum Betrieb von Elektro-Flugmodellen entstanden.

Die zahlreichen Tricks und Kniffe sollen natürlich auch helfen, den Umgang mit der neuen und umfangreichen Technik zu erleichtern und weitere Anregungen geben.

Behandelt werden u.a. der Flugakku, Motoren, Getriebe, Kupplungen, Wellen, Lager und Luftschrauben sowie Servos, Messen von Strömen und die Empfänger-Stromversorgung. - vth -



Alfred Klinck

Alles über den Saalflug 2. überarbeitete und erweiterte Auflage

57 Seiten, Format DIN A4, ca. 87 Abbildungen und Zeichnungen. Best.Nr. MTB 10, ISBN 3-88180-111-1. Broschur, kartoniert, Preis ca. ÖS 145,-. Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, D-7570 Baden-Baden

Wenn irgendwo in einer Halle ein Saalflugmodell seine Kreise zieht, bleiben alle Zuschauer - ob aktive Modellflieger oder Laien - stehen und bestaunen dieses filigrane, majestätisch fliegende Modell. Sofort ist das Interesse an dieser Modellkategorie entdeckt.

Der Autor, Saalflug-Fachmann und WM-Teilnehmer, geht ausführlich auf Theorie und Praxis dieser speziellen Flugmodelle ein, wobei auch die Klasse der Peanuts nicht vergessen wurde. Von den erforderlichen Materialien und ihrer Beschaffung, dem Bau und all seinen Besonderheiten, bis hin zum Fliegen, kommt alles Wissenswerte zur Sprache.

Gerade für bisher Außenstehende ist dieses Buch geeignet, den Einstieg und Komplettwissen über diesen interessanten Zweig der Modellfliegerei zu vermitteln. - vth -



Uwe Steenbuck
Christian Baron

Moderner Tragflächenbau 3. überarbeitete Auflage

96 Seiten, Format DIN A4, ca. 168 Abbildungen, Best.Nr. MTB 14, ISBN 3-88180-114-6, Broschur, kartoniert, Preis: ca. ÖS 200,-. Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, D-7570 Baden-Baden.

Man könnte auch sagen: Von der Styropor- bis zur Voll-GfK-

Tragfläche in Schalenbauweise. Alles kommt zur Sprache: Angefangen beim Schneide-Werkzeug und der Herstellung von Schablonen, bis hin zu den verschiedenen Beplankungsmethoden sowie dem Holm-, Klappen und Fahrwerkseinbau.

Im Bereich der Voll-GfK-Bauweise kommt ausführlich die Herstellung des Urmodells, der Form und der eigentlichen Tragfläche zur Sprache. Auch hier werden weitere Themen wie z.B. Holmeinbau- und dimensionierung behandelt. Viele Tricks und Tips zur Erleichterung der Arbeit runden dieses Werk so gelungen ab, daß es in keiner Modellbauerwerkstatt fehlen darf. - vth -

Wolfgang Dierich

Das große Handbuch der Flieger

Erschienen im Motor-Buch-Verlag, 680 Seiten mit über 800 Abbildungen und Zeichnungen, Format 170x240 mm, gebunden. Preis ÖS 530,-

Er ist ja schon bekannt, "der Dierich", als Nachschlagwerk für alles, was mit der Luftfahrt zu tun hat. Nun liegt die Neuauflage vor. Noch umfangreicher, noch exakter und natürlich auf dem aktuellsten Stand der Technik.

Ganz gleich, ob man eine Auskunft aus dem Gebiet der Triebwerkskunde, der Segelfliegerei oder auch der Navigation sucht, in übersichtlichen Kapiteln findet man eine Antwort.

Das vorliegende Werk richtet sich sowohl an den Modellbauer, in gleicher Weise aber auch an Sport- und Berufspiloten und eben an alle, die an der Fliegerei interessiert sind und etwas genau wissen wollen. - tol -

Der Sprung nach vorne!

Neue aerodynamische Maßstäbe für Klein-Modelle!

PICCO-DALOTEL, der Star unserer neuen PICCO-Serie.

Technische Daten	1100 mm
Spannweite	480 mm
Rumpflänge	11200-11500 g
Fluggewicht	24-35 cm Zweifach
Motor	45-65 cm Zweifach

Jetzt lieferbar ausschließlich in Ihrem Fachhandel!

**RÖGATECHNIK
MODELLBAU
A-4493 WOLFERN**



Die Reihe FMT-Extra geht nunmehr in das zweite Jahr und so ist die aktuelle Ausgabe "RC-Segelflug" erschienen.

Geschrieben von kompetenten Fachautoren, beinhaltet dieses Sonderheft eine interessante Auswahl von Artikeln zum gesamten Themenkomplex Segelflug:

Anfangen von praktisch orientierten Berichten über Motoraufsätze, Huckepack-Schlepp und Ruderanlenkung, bis hin zu ausführlichen Abhandlungen über Entenflugzeuge in Theorie und Praxis, bietet dieses Heft interessante Lektüre für den engagierten Modellseglerpiloten und solche die es werden wollen.

Desweiteren kommen die Themen Nurflügel, Sonderkonstruktionen und Alpenflug nicht zu kurz. Besonders hervorzuheben ist die ausführliche Marktübersicht über 165 querrudergesteuerte Segelflugmodelle bis 3,70 m Spannweite, 3 Kurzbaupläne im Heft, sowie eine aktuelle Zwischenbilanz der Leistungsklasse F3B. Preis ca. ÖS 120,-

- vth -

Horst Walter
Dietmar Plath
TRANSALL
Engel der Lüfte

Es gibt sicher kein anderes Militärflugzeug in der Geschichte der Luftfahrt, das durch absolut nichtmilitärische Einsätze so berühmt geworden ist.

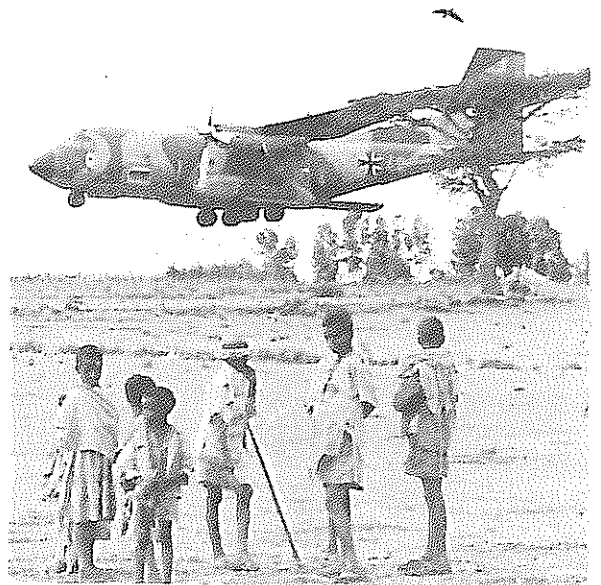
Denken wir nur zurück an die humanitären Einsätze in Biafra, im Sudan oder Äthiopien.

Genau so ungewöhnlich wie die Einsätze der Transall ist auch das vorliegende Buch. Die hervorragenden Fotos von Dietmar Plath und die unkonventionelle aber spannende Schreibweise von Horst Walter geben uns eine Dokumentation in die Hand, die jedem an der Fliegerei Interessierten nur zu empfehlen ist.

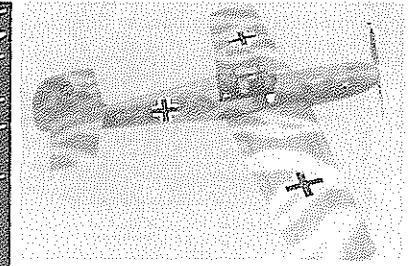
Die Transall hat ja auch bereits zu vielen Nachbauten im Modell angeregt. Liebhaber solcher Nachbauten kommen hier voll auf ihre Rechnung. Hervorragendes Dokumentationsmaterial, Zeichnungen usw. machen dieses Buch auch aus der Sicht der Modellbauer überaus interessant.

Erschienen im Motor-Buch-Verlag Stuttgart, 120 Seiten, 60 Fotoseiten, davon 40 in Farbe, Großformat 235x270 mm, gebunden. Preis ÖS 460,-

- tol -



EIN MEISTERKLASSE-MODELL
mit extremer LANGSAM-Flugeigenschaft!



MESSERSCHMITT ME 109-E

Technische Daten

Spannweite 1550 mm
Rumpflänge 1260 mm
Fluggewicht 1000 - 1500 g
Motor 2/10 cm od. 4/10 cm
Jetzt lieferbar, ausschließlich in Ihrem Fachhandel.



**RÖGA TECHNIK
MODELLBAU
A-4493 WOLFERN**

**Modellbau
Muik**



Neu

1160 WIEN
Seeböckgasse 26
Telefon 0222 / 45 02 808

*Breite Auswahl von Flugmodellbaukästen
Motoren bis zu High-Tech Anlagen*

sag ja zu
webra
 weil's Spaß macht!

Das gesamte Programm
 finden Sie in unserem
 farbigen Hauptkatalog.
 Sie erhalten den Katalog direkt von
 Ihrem Fachhändler oder gegen Vorein-
 sendung von 10,- DM direkt von uns.

15-7

Best.Nr. 7001
 Betriebsspannung:
 6-10 Volt
 Zellen:
 6-8
 Länge:
 68,5 mm
 Durchmesser:
 36 mm

20-10

Best.Nr. 7010
 Betriebsspannung:
 8-16 Volt
 Zellen:
 8-14
 Länge:
 78 mm
 Durchmesser:
 36 mm

15-10

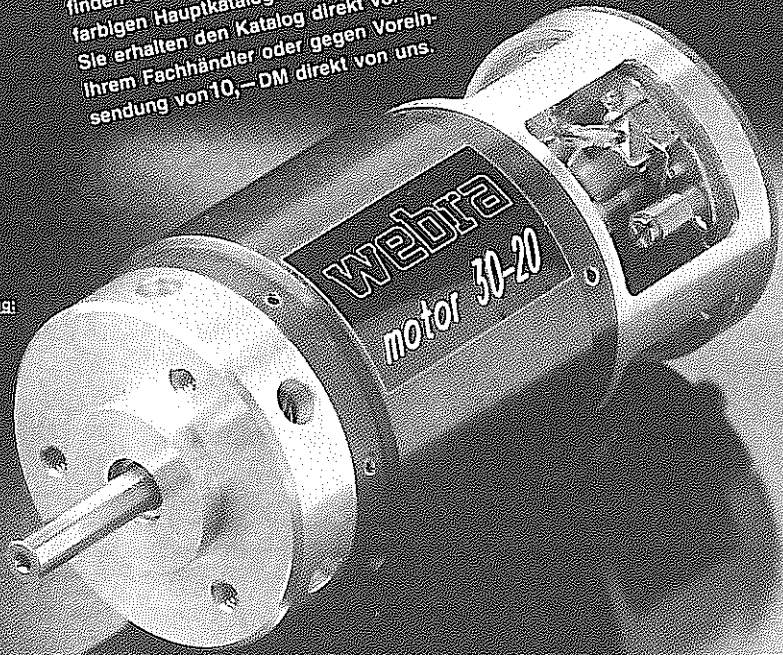
Best.Nr. 7003
 Betriebsspannung:
 8-12 Volt
 Zellen:
 7-10
 Länge:
 68,5 mm
 Durchmesser:
 36 mm

30-10

Best.Nr. 7030
 Betriebsspannung:
 12 Volt
 Zellen:
 10
 Länge:
 80 mm
 Durchmesser:
 44 mm

30-20

Best.Nr. 7030
 Betriebsspannung:
 16-30 Volt
 Zellen:
 14-24
 Länge:
 90 mm
 Durchmesser:
 44 mm



Webra Modellbau GmbH Industriestraße 21 D-8588 Weidenberg
 Webra Modellmotoren GmbH & Co. KG Eichengasse 572 A-2551 Enzesfeld

Zwei Fachzeitschriften für den Flugmodellbau



SCALE berichtet 4mal im Jahr über den Nachbau von Originalflugzeugen als ferngesteuertes Modell. Jede Ausgabe von SCALE beinhaltet eine farbige Dreiseitenansicht eines bekannten Flugzeuges mit ausführlicher Dokumentation. In zahlreichen Artikeln vermittelt SCALE die Bautechniken, Tips und Tricks, die zum Nachbau der Vorbilder als Modell wissenswert sind.

Einzelheft mit farbiger Dreiseitenansicht DM 9,-
 Abonnement Inland DM 36,- (Ausland DM 40,-)

Die FMT ist die Nr. 1 unter den Fachzeitschriften zum Thema Flugmodellbau und bringt Monat für Monat fundierte Beiträge, Tips und Tricks für die Modellbauerwerkstatt, Testberichte und aktuelle Reportagen.

FMT berichtet über alle Bereiche des Flugzeugmodellbaus. In jedem Heft finden Sie eine Bauplanbeilage für den Selbstbau von Modellen.

Einzelheft mit Bauplan DM 6,80
 Abonnement Inland DM 81,60 (Ausland DM 94,-)

Das **vh**-Programm:

- 10 Fachzeitschriften
- über 75 Fachbücher, die kein Thema auslassen
- über 1 600 Modellbaupläne für Flug-, Schiffs- und Automodelle
- Jede Menge Sonderhefte über spezielle Themen wie: RC-Hubschrauber, RC-Elektroflug, RC-Motorflug, Drachen, usw.
- und einiges mehr

Am besten, Sie lassen sich einmal

unverbindlich unser Info-Paket kommen.

Einfach ausfüllen und absenden an:



Verlag für Technik
 und Handwerk GmbH
 Postfach 11 28

D-7570 Baden-Baden

Ihr persönlicher Bestellcoupon

Ja, ich bin an Ihrem Modellbaufachzeit-schriften-Angebot interessiert. Senden Sie mir für nur DM 5,- das Informations-paket.

- Den Betrag bezahle ich wie angekreuzt:
 Euro-/Verrechnungsscheck lege ich bei
- 1 x FMT Die führende Flug-Modellbauzeitschrift
 1 x SCALE NEU! Flugzeug-Modellbau nach Original
 1 x Modellbauliteratur-Prospekt! 26

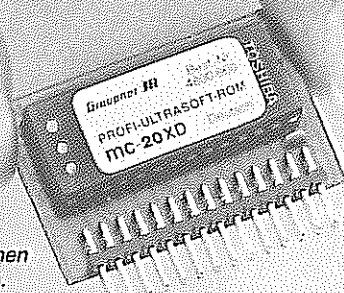
Vorname _____
 Nachname _____
 Straße und Nr. _____
 PLZ und Ort _____

Ihre MC-18 kann mehr!

K 21

PROFI-ULTRASOFT-ROM MC-20 XD

Best-Nr. 4800.660
Ihren MC-18-Sender können Sie damit selbst aufrüsten.

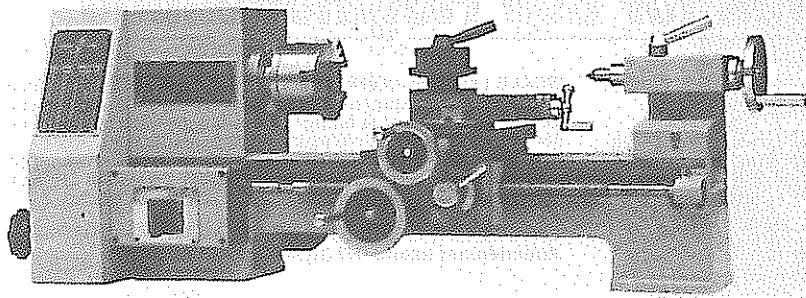


Wertsteigerung durch Wechsel-ROM

- Erweitert den Sender im PCM-Betrieb auf 10 Funktionen (wie MC-20)
- 3fach-Speicherumschaltung im Flug für Flächen- und Helimodelle zusätzlich
- Professioneller Lehrer/Schüler-Betrieb mit Einzelfunktionsübergabe
- 5-Punkt-Gaskurvenverstellung für Helikopter
- Zusätzliche, separate Flugzeituhr für Elektroflug und Wettbewerbe
- Weitere ca. 400 Einstellprogramme

Den PROFI-ULTRASOFT-ROM MC-20 XD, Best-Nr. 4800.660, gibt es im Fachhandel mit Selbstklebetikett „MC-20“ zur Kennzeichnung des aufrüsteten Senders.

JOHANNES GRAUPNER, D-7312 KIRCHHEIM-TECK



PRÄZISIONSDREHBANK BV 20 Zum Superpreis!

Spitzenweite 400 mm, Spitzenhöhe 110 mm, Spindelstock mit Vorschubräder im Ölbad! Mit Spannutter und Rädersatz zum Gewindeschneiden! 110 kg!
Nur **€ 16.800,-**

TÄGLICH POST- UND BAHNVERSAND!

Besuchen Sie uns und testen Sie unsere Maschinen!

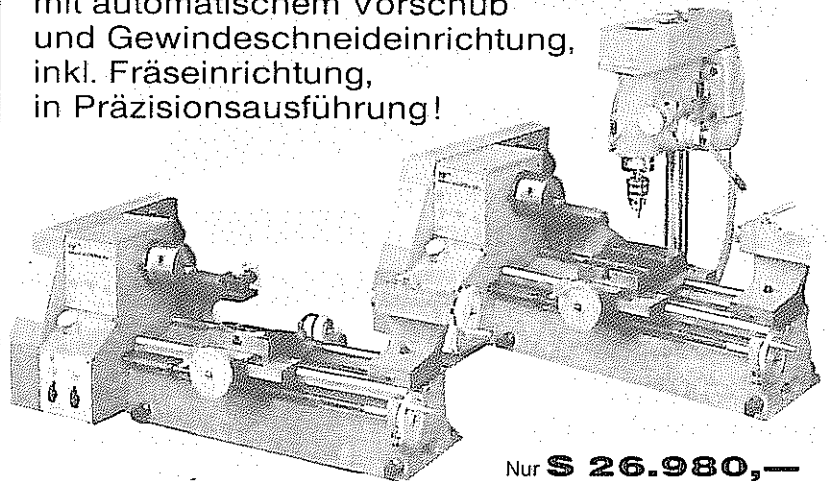
HOBBYTECHNIK

A-4910 Ried in Innkreis, Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67, Fax 07752/26 67

Technische Daten	Universa 450	Universa 450 L
Spitzenhöhe		140 mm
Spitzenweite		450 mm
Drehdurchmesser über Support		160 mm
Bettweite		135 mm
Bettlänge		800 mm
Spindelstock Morsekegel		MK 3
Spindeldurchlaß		19 mm
Spindellagerung		Wälzlager
Arbeitsspindel-drehzahlen	400, 570, 800, 1130, 1600 UpM	105, 250, 350, 500, 800, 1600 UpM
Oberschlittenhub		145 mm
Vorschübe über Leitspindel		0,04 - 0,25 mm/U
Gewindesteigungen		0,4 - 2,5 mm / G
Pinoldurchmesser		35 mm
Pinolenhub		65 mm
Morsekegel		MK 2
Motor Einphasen-Wechselstrommotor		220 V, 2 x 0,5 PS
Nennrehzahl		1400 UpM
Fräseinrichtung Kopf		400, 570, 800, 1130, 1600 UpM
Säule		55 mm
Tisch		150 x 200 mm
3 T-Nuten		12 mm
Pinolenhub		75 mm
Pinoldurchmesser		65 mm
Spindel		MK 2
Aufstellfläche (LxBxH)		1030 x 400 x 750 mm
Gewicht	185 kg	220 kg

BEARBEITUNGSZENTRUM — UNIVERSA 450L

mit automatischem Vorschub und Gewindeschneideinrichtung, inkl. Fräseinrichtung, in Präzisionsausführung!



Nur **€ 26.980,-**
inkl. MwSt.

IMA 1991

INTERNATIONALE MODELLBAU-AUSSTELLUNG WIEN

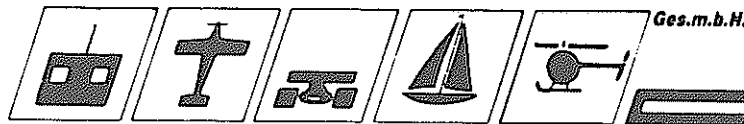
FINDET HEUER AM PAPIER STATT!

WEIHNACHTS-AKTIONSLISTE ANFORDERN

MODELLBAUCENTER

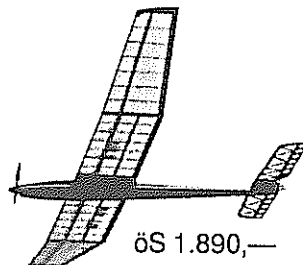
MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/492 40 80
FAX 0222/492 40 80-16



Elektro Pfiff

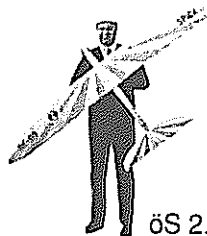
Spannweite: 2,0 m
Gewicht: 1,0 kp, mit Elektro: 1,3 kp
Profil: Bucher
Fluggeschwindigkeit: 20 km/h
Verwendung: Anfängerschulung,
gemütliches Fliegen



öS 1.890,—

Elektro Spick

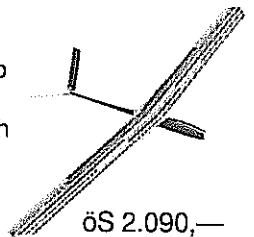
Spannweite: 2,2 m
Gewicht: 1,1 kp, mit Elektro: 1,6 kp
Profil: Bucher
Fluggeschwindigkeit: 20 - 80 km/h
Verwendung: Querruder-Neulinge,
sportliches Fliegen



öS 2.090,—

Elektro Sniff

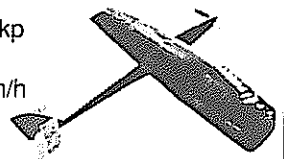
Spannweite: 2,0 m
Gewicht: 1,2 kp, mit Elektro: 1,7 kp
Profil: E-205
Fluggeschwindigkeit: 30 - 100 km/h
Verwendung: Breiter Einsatz
von Flaute bis Sturm



öS 2.090,—

Elektro Flitz

Spannweite: 2,1 m
Gewicht: 1,2 kp, mit Elektro: 1,7 kp
Profil: RG 15, E 205
Fluggeschwindigkeit: 30 - 100 km/h
Verwendung: Kombinierbare
Fläche mit Pfiff und Spick



öS 2.090,—

Wir verkaufen nicht nur — wir fliegen auch unsere zum Verkauf angebotenen Modelle samt dem dazu notwendigen Elektroflugzubehör und geben unsere Praxisflugerfahrung gerne an jedermann weiter!

Alle Modelle sind auch als reine Segelflugmodelle zu fliegen! Alle Modelle haben einen leichten Epoxi-Fertigrumpf! Wir führen auch passende Elektroflug-Sets zu unseren und anderen Modellen sowie Akkus, Regler, Leistungsschalter, Ladegeräte, Elektromotoren, Miniservos und anderes Zubehör!

Elektroflug—Modellbau Walter Margreiter

Im Hag 23, A-6714 Nüziders/Bludenz
Tel. 05552/6 42 90 ***Fax. 6 76 09

Neu im Programm: Elektro - Klick öS 1.890,—

Kleiner und fetziger E-Segler mit HQ-Profil
Spannweite: 1,4 m, Keulentrumpf - V-Leitwerk
bis zu 12 Zellen; z.B. mit Webra 15-7*15-10*20-10

Seit Mai 1991 **Generalvertretung** aller Schweizer **Bucher-Flugmodelle!!** Lieferung direkt an Modellflieger!!
Konstentlose Angebotslisten anfordern!

Die Graupner MC15 Neuerscheinung

jetzt zum

Sofort-Zugreif-Preis

um nur

s 2.489,-

*) Nur solange der Vorrat reicht

Sofort-Bestellung

☎ 0 22 2/60 20 971



Leibnizgasse 46 1100 Wien



robbe Modellsport informiert:

Verbrenner für Kenner!

Best.-Nr. 3166

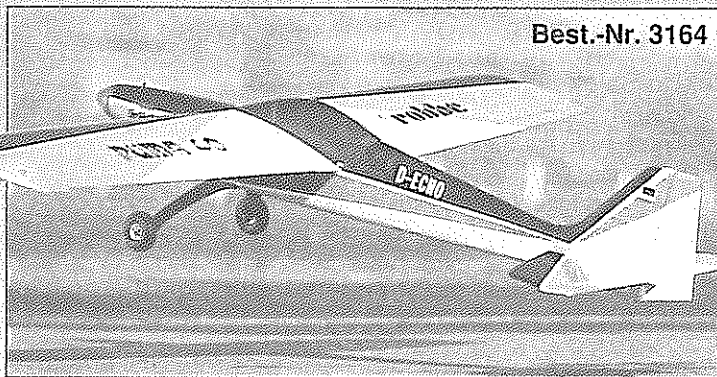


Saphir 1

Ein vom Vize-Europa- und Vize-Weltmeister Wolfgang Matt entwickeltes Kunstflug-Wettbewerbsmodell. Ein lupenreines F3A-Modell mit ausreichenden Kraftreserven. Superleicht und kurze Bauzeit durch fertig gebaute und verschliffene Teile, wie: Balsa-Fertigrumpf, fertige Tragflächen- und Leitwerksteile. Für Profis aus der robbe-Profiline. Mit dem perfekten Zubehör, alles aus einer

Neuheitenvideo und Hauptkatalog jetzt im Fachhandel

Best.-Nr. 3164



Hand.
Spannweite: ca. 1780 mm
Rumpflänge: ca. 1600 mm

Puma 40

Die gelungene Fortsetzung der bewährten Puma-Trainermodell-Tradition. Mit Fertigrumpf und robbe-Rhönflügel glänzt der Puma 40 nicht nur durch kurze Bauzeit, sondern auch durch hervorragende Flugeigenschaften. Im stabilen Langsamflug, wie auch beim zügi-

gen Fliegen. Wahlweise 2- oder 3-Beifahrerwerk vergrößern die Einsatzmöglichkeiten.
Spannweite: ca. 1400 mm
Rumpflänge: ca. 1200 mm

 **robbe**

robbe GmbH Modellsport
Postfach 1108 · 6424 Grebenhain 1

Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

self made
für Hobbymarkt

self made · Bastelwaren
Vertriebsgesellschaft m.b.H.
A-5020 Salzburg · Auerspergstraße 56
Tel. 0662/876432 · Fax 0662/882787-75

MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO

RÖBER

Laxenburger Str. 12
1100 Wien 62 15 45

Modellbau — Technik

HARDT

A-2500 Baden, Rudolf-Zöllnerstr. 43, Tel. 02252/86 1 76

KURT SPORER KG

MODELLBAU,
SPIEL- und BASTELWAREN
6020 Innsbruck, Kiebachgasse 2
Telefon 0512/58 31 56

MODELLBAU
Ing. Karl Koroschetz
Im Pörschacherhof
A-9210 Pörschach/WS
Telefon 04272/23 35

MODELLBAU
HEINZ

6391 FIEBERBRUNN/TIROL
TELEFON+FAX 05354/63 61
GRAUPNER, HEIM, ROBBE
HIROBO-HELICOPTER
ERSATZTEIL-SCHNELLVERSAND

MARO-MODELLBAU
Mathias Rottensteiner jun.
Plankenau 128
5600 St. Johann/Pongau
Telefon 06412/78 37

MODELLBAU
HAAS

A-1160 Wien, Brunnengasse 33
Telefon 0222/95 48 225

FLUG — SCHIFF — AUTO

M W M

A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Modellbau Wagner Melk
Tel. 02752/24 32

Impeller-Service Hobby Sommer

Ignaz-Harrer-Straße 13
5020 Salzburg, Telefon 06222/34 3 47

MODELLBAU
PETER FEIX

Bismarckstraße 3
A-8280 Fürstenfeld
Telefon 03382/52 6 17

Modellbau Üblacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt, Tel. 02682/61 6 80
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26

Modellbau Postl
8234 Rohrbach/Lalnitz, Tel. 03338/24 2 66

IHR SPEZIALIST
IM - PINZGAU -

ROBBE, Schlüter,
Webra, Graupner,
KDH, Kavan,
Avio usw.

SPIEL
M-O-D-E-L-L-B-A-U

Scholz

BAHNHOFSTRASSE 13
ZELL AM SEE
TELEFON 0 65 42 / 26 06
TELEFAX 0 65 42 / 26 13

ST

MODELLBAU
STERNECKER

NIGLWEG 65
3500 KREMS-REHBERG
Tel.: 02732/70656

ORACOVER®

- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

EZ

SPORTS AVIATION

Fast-Fertig-Modelle

PILOT

Modellbaukästen + Zubehör

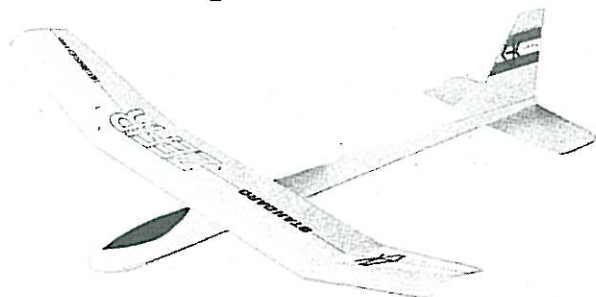
RPM

IT'S ABOUT TIME!


Elektro-
Motore +
Zubehör

MARX

Mit  Standard-Modellen



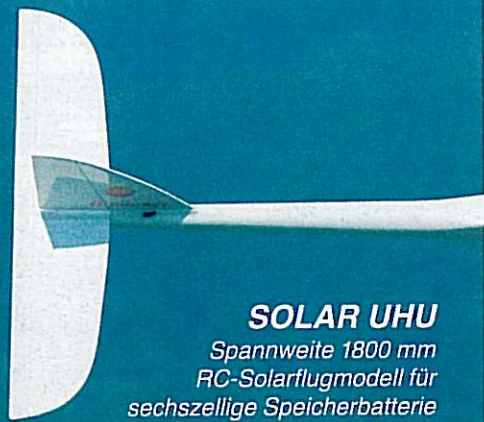
vom Minigleiter zum RC-Modell

G. Kirchert  **modellbau wien**

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

SOLAR FLUG

Kraftvolle Steigflüge
mit Sonnenenergie



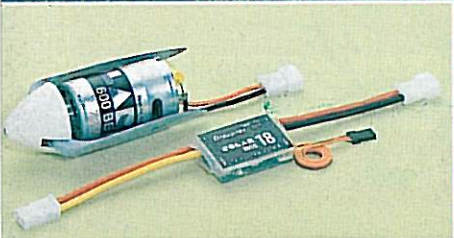
SOLAR UHU

Spannweite 1800 mm
RC-Solarflugmodell für
sechszellige Speicherbatterie
Best.-Nr. 4274
Schnellbaukasten
Best.-Nr. 4284
Schnellbaukasten mit
kpl. Satz Solarzellen



910017/0489 DVR: 0058815
FRAU
KIRCHERT GUDRUN
BECKMANNG. 14
A 1140 WIEN

AZ 111



Abgestimmtes Zubehör

Antriebsset
SOLAR DRIVE 600 BB 7.2 V
Best.-Nr. 1295

Drehzahlregler mit
Empfängerstromversorgung
SOLAR MOS 18
Best.-Nr. 3271

SOLAR-Zellen
Best.-Nr. 4274.21
Einzelzelle
Best.-Nr. 4274.20
Satz (20 Stück)

Speicherbatterie
SANYO 6N-1000 SCR
7.2 V/1.1 Ah
Best.-Nr. 3213

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK