

# RCOP



12. JAHRGANG

3/4  
88

*das österreichische modellflugmagazin*



### KLEINER KURIER

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 570 mm  
In original offener Standard-Bauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan  
GK 705 Werkstoffpackung  
GK 805 Baukasten



## Segelflugmodelle

### STORCH

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 580 mm  
Segelflugmodell, papierbespannt, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 606 Bauplan  
GK 706 Werkstoffpackung ohne Bespannpapier  
GK 806 Baukasten, komplett, mit vorgedrucktem Balsaholz und Sperrholzteilen, Bespannpapier, Klebstoff.



GK Baukästen mit 8 als erster Bestellnummer sind im Karton, komplett, mit Bauplan und Klebstoff.  
GK Werkstoffpackungen mit 7 als erster Nummer sind in Nylonsackerl ohne Bauplan verpackt.

### LEHRLING

Spannweite 900 mm  
Rumpflänge 570 mm  
In original Standard-Vollbauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan  
GK 704 Werkstoffpackung  
GK 804 Baukasten



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



modellbau  
wien



OFFIZIELLES ORGAN  
DER SEKTION MODELLFLUG  
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

### INHALT 3/4 - 1988

BSL Edwin Krill	1
Robert Grillmeier Hier spricht die ONF	3
Es berichten die Fachreferenten: Helmut Kirsch - F3E - Elektroflug	6
Karlheinz Pointner - RC/SL - Schlepplflug	6
Ing. Manfred Dittmayer - F3C - Hubschrauber	7
Rolf Wille / DDR Leise Meisterschaften - Europameisterschaften Saalflug	8
LEHRGANGSAUSSCHREIBUNGEN	12
Der Druckfehlerteufel hat zugeschlagen Terminänderungen, Korrekturen, Ergänzungen	14
Dr. Georg Bräner Bericht von der Spiel- und Modellbaumesse Nürnberg	16
PITCH AKTUELL Messeneuheiten bei den Hubschraubern	27
Aus PRAXIS & FLUGBETRIEB Ing. Erich Filgas - Meine SUPRA FLY von EZ	30
Neue Modellflugliteratur	32
BFR Ing. Ernst Reitterer Ein F1A - Vollfelsmodell - bei uns kaum gebaut	34
Das F1B - Siegermodell beim Adventfliegen	34
Gerold Hörmann - Trophäe - 50 Jahre Modellflieger	35
Klaus Jörg Hammerschmidt, Aachen, BRD Ein CO <sub>2</sub> Schwimmermodell	37
Hans Gremmer / Landshut, BRD Vollskelettlflügel für leichteren Wind	38
Ing. Karl Benes Die OLDTIMER - ECKE	41
Aus den Vereinen 20 Jahre MFC Wiener Neustadt	44
1. Vorarlberger Helicopter-Treffen	44
2. Segelflugkunstflug Wettbewerb in Mödling	44
Ernst GOLLWITZER; ÖMV Wien, gestorben	44
Modellflug - Stammtisch in Finkenstein	44

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich BSL OSR Hr. Edwin Krill.  
Ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Bräner, alle 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzel Gesellschaft m.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

Das Modellflugmagazin prop wird an alle Mitglieder des ÖAeC, Sektion Modellflug, kostenlos versandt.  
Alle Autoren und Mitarbeiter machen ihre Arbeit ehrenamtlich.

UNSER TITELFOTO: Die SKYVAN des bekannten österr. Schaufliegers, Insp. Karl Lechner aus Neunkirchen, hebt nach knappen 30 m ab. Das Modell hat eine Spannweite von 5,30 m.

Foto Heinz, Fieberbrunn

DIE AUSSCHREIBUNGEN FÜR DIE STAATSMEISTERSCHAFTEN UND ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN BEFINDEN SICH IM MITTELTEIL!



Liebe Modellflugfreunde!

Nun läuft sie bereits wieder, die neue Flugsaison 1988, und die ersten Wettbewerbe sind schon dem schlechten Wetter zum Opfer gefallen. So gesehen, fängt das neue Jahr nicht gerade gut an. Aber die Saison ist ja noch jung, und auch das Wetter wird sich sicherlich wieder bessern.

Die ersten Lehrgänge in unserem Modellflugausbildungszentrum am Spitzerberg sind bereits angelaufen. Der erste war ein Hubschrauber-Punkterichterlehrgang, zu dem wieder der Schweizer Heli-Experte Peter Oberli aus Bern anreiste, um uns als Lehrer zur Verfügung zu stehen. Er hatte die weite Anreise wieder nicht gescheut und unseren Teilnehmern sein reichhaltiges Wissen in sehr netter Art vermittelt. Mit 14 Teilnehmern war der Lehrgang eher mittelmäßig besucht.

Weitaus größer war die Beteiligung am Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang zu dem 35 Teilnehmer aus 6 Bundesländern gekommen waren. Es war eine sehr nette und kameradschaftliche Gemeinschaft. Über beide Lehrgänge wird im nächsten prop berichtet werden.

Natürlich wurde bei diesem Lehrgang über alle möglichen Probleme gesprochen, und so kam das Gespräch auch auf die letzte Beitragserhöhung. Daß keiner darüber jubelte ist ja klar, wer tut sowas schon! Erfreulich aber war die Tatsache, daß man einheitlich die Meinung vertreten hatte, daß man nur durch eine starke Sektion Modellflug diese Stärke nützen kann. Abbröckelungstendenzen führen zu nichts, es sei denn, man wünscht sich ähnliche Zustände wie bei den deutschen Modellfliegern.

Es gilt noch immer: "Nur Einigkeit macht stark!" Wer an unseren Funktionärslehrgängen bereits einmal teilgenommen hat, der weiß, was der ÖAeC und im besonderen die Sektion Modellflug für alle leistet. Leider sind die Kritiker immer jene Kameraden, die bisher noch nie bereit waren, an Lehrgängen und Informationstagungen teilzunehmen. Sie betrachten daher immer alles nur oberflächlich und auf sich bezogen. Dabei ist es ja gerade unsere gemeinsame Freude am Modellsport, der uns besonders zusammenschweißen sollte. Es ist doch sicherlich schöner, miteinander als gegeneinander zu arbeiten! Vielleicht denkt der eine oder andere Zweifler noch einmal darüber nach, aber ein Schilling pro Tag sollte uns unser Fachverband schon noch wert sein. Aber schließlich muß das jeder selbst entscheiden. Uns tut um jeden einzelnen leid, der nicht mehr unserer Gemeinschaft angehören will. Sie sind zwar die Nutznießer unserer Arbeit, aber die anderen sollen halt zahlen. Nicht gerade ein edler Standpunkt.

Aber es gilt noch immer der Spruch:  
"Reisende soll man nicht aufhalten!"

Herzliche Fliegergrüße BSL

*Edwin Krill*

# COMPUTER-SYSTEM

## mc-16

mit LCD-Multidata-Info-Display

Einfache Programmierung durch elektronisches Rotary-Select-System

Daten-Initialisierung

5 komfortable Tragflächenprogramme für F3A, F3B, F3C, F3D, F3E

Snap-Roll

Spoiler-Automatic

Auto-Landing

Super Heli-Programm für Standardtaumelscheibe, Heim- und 120°-System

Heli-Pitch- und Motorkurven-Mitten- und Endverstellung

Wegverstellungen 0-160%

Mittenverstellung  $\pm 88\%$

frei programmierbarer Mixer

3 Modellspeicher nachrüstbar

1,4 Ah-Akku für Langzeitbetrieb

... und viele weitere Vorteile echter Computer-Systeme

Jetzt erweitert mit Comfort-Programmen

### mc-16

16-Kanal Microcomputer-Fernlenksets

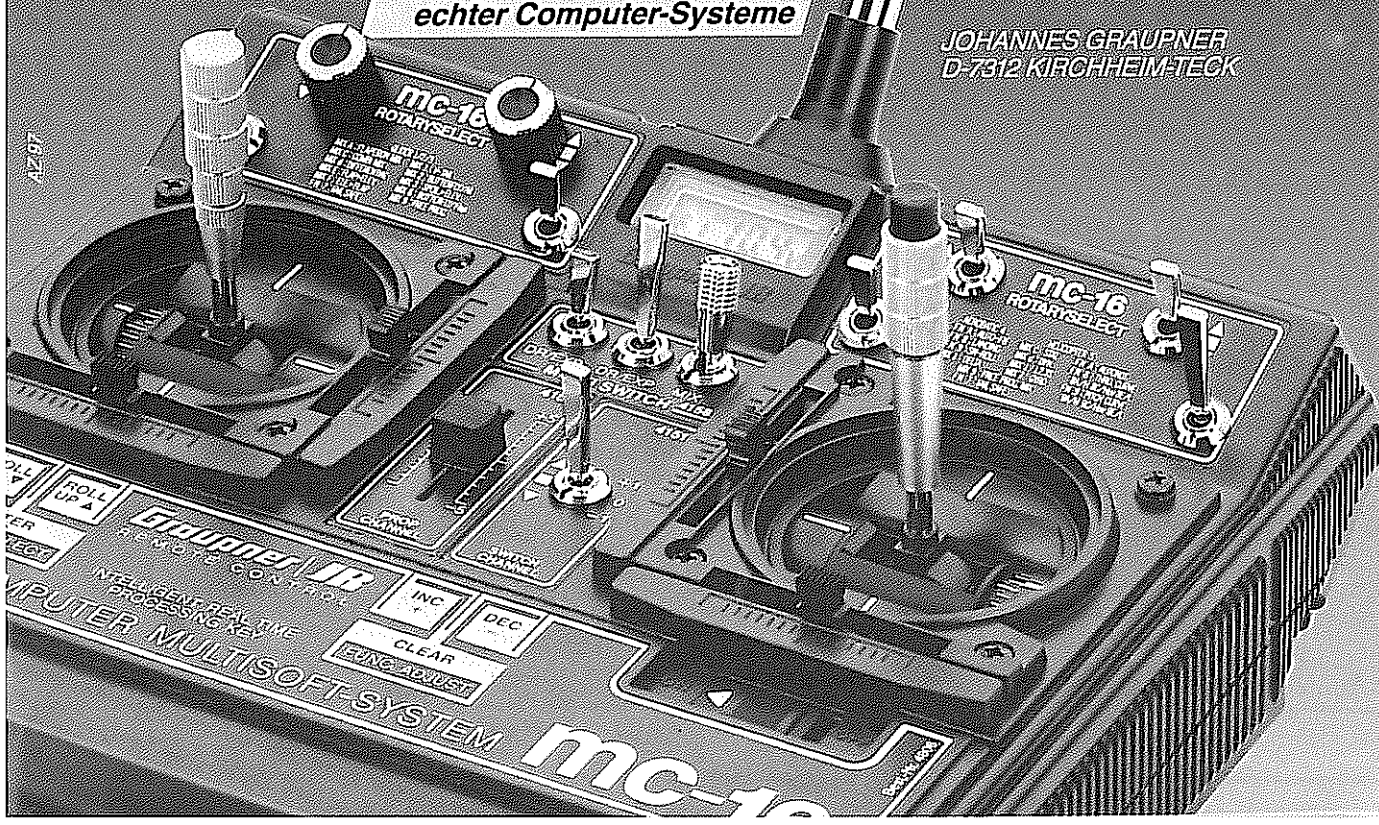
Best-Nr. 4826 für das 27 MHz-Band

Best-Nr. 4836 für das 35 MHz-Band

Best-Nr. 4846 für das 40 MHz-Band

Ausführliches Programmier-Handbuch mc-16 im Fachhandel

JOHANNES GRAUPNER  
D-7312 KIRCHHEIM-TECK



GRAUPNER JR



\*\*\*\*\* OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION \*\*\*\*\*



*Hier spricht die*  
**ONF**  
*Robert Grillmeier*



\*\*\*\*\* OBERSTE NATIONALE FLUGSPORTKOMMISSION \*\*\*\*\*

#### Berichtigung zur Nichtanerkennung von Wettbewerben '87

Durch mangelnde Information durch das Modellflugsekretariat an die ONF wurden die Tiroler Landesmeisterschaften in RC/SL am 28.06.87 von der ONF nicht anerkannt.

Nach Aufklärung der Fakten wird diese LM 4/87 nun voll anerkannt!

Ich bitte wegen dieser falschen Entscheidung um Entschuldigung.

#### TERMINKALENDER 1988

Es ist nichts so fein gesponnen, daß sich in der Erstellung und dem Ausdruck des Terminkalenders 1988 in der Zwischenzeit nicht wieder Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen ergeben hätten.

Hier die bis zum Redaktionsschluß bekanntgewordenen Änderungen etc.:

#### Berichtigungen:

##### FAI-Europameisterschaft im Freiflug

Der Termin war falsch angegeben. Es soll richtig heißen: 3.7. - 9.7. 1988!

##### Internationale FAI-Wettbewerbe

Anderung: Der Heri Kargl Cup in F1E am 14.7. auf der Karner Alm in Salzburg wird nicht als Nationaler sondern als Internationaler Wettbewerb ausgetragen

Der Internationale Hubschrauberwettbewerb am 10./11./9. in Kraiwiesen wird wegen Terminkollision auf den 3./4. September vorverlegt!

##### Nationale Wettbewerbe - Ergänzungen und Änderungen

Der NW + Tiroler LM in RC/SL wird am 4./5. Juni ausgetragen.

##### Landesmeisterschaften - Ergänzungen + Änderungen

Steiermark: F3A + RC III von 5.6. auf 6./7. August verschoben.

Steiermark: F3B in Eisenerz /Ramsau

Salzburg: RC IV vom 4.9. auf 11.9. verschoben.

##### Andere Wettbewerbe - Ergänzung

26./27. März - Modellausstellung des ASKÖ MFC - Leoben in der Gösser Brauerei.

#### Achtung Freiflieger!

Der Internationale Freiflugwettbewerb um die Trophée Italcanteri (F1A, B, C) in Maniago /Italien am 23./24. April ist z.Zt. bei der FAI noch nicht gemeldet. Er kann nur dann als Ausscheidungswettbewerb anerkannt werden, wenn er zwischendurch von der CIAM anerkannt wird.

\*\*\*\*\*

Liebe Wettbewerbsveranstalter! Ich ersuche, alle Bestimmungen und Regeln bei Euren Veranstaltungen gemäß der MSO bzw. SC strikttest einzuhalten.

Ich wünsche allen Euren Veranstaltungen einen guten Verlauf.

#### ACHTUNG!

#### DOPINGKONTROLLEN AUCH IM MODELLFLUG!

An alle Vereine bzw. Veranstalter die Staatsmeisterschaften und Österreichische Meisterschaften durchführen.

Laut Unterrichtsministerium bzw. Bundessportorganisation (BSO) muß folgender Wortlaut in der offiziellen Ausschreibung enthalten sein:

Bei dieser Staatsmeisterschaft (Österreichischen Meisterschaft) können DOPINGKONTROLLEN durchgeführt werden.

Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betroffenen Sportler verständigt. Erscheint ein geloster Sportler nicht bis zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgesehenen Sanktionen aus (Disqualifikation und Entzug der Sportlizenz).

\*\*\*\*\*

Bei der 79. Generalkonferenz der FAI in Madrid am 29. Oktober 1986, berichtete der Präsident der Internationalen Luftsportkommission (CASI) vom gleichlautenden Beschluß dieser Kommission der lautet:

Der Gebrauch von stimulierenden Drogen und/oder Narkotika während eines Sportereignisses und Rekordversuchen ist striktest verboten und kann zur Disqualifikation und Entzug der Sportlizenz führen.

\*\*\*\*\*

Die Liste der verbotenen Medikamente liegt beim zuständigen Landessektionsleiter auf und kann aber auch direkt beim Verein für Medizinische und Sportwissenschaftliche Beratung, 2344 Maria Enzersdorf, Johann Steinböckstraße 5, Tel.: 02236/26833/51 angefordert werden.

\*\*\*\*\*

#### **ORGANISATION VON DOPINGKONTROLLUNTERSUCHUNGEN**

(ORGANISATIONSPLAN)

##### **1. Auswahl der Veranstaltungen**

Die Auswahl jener Veranstaltungen, die einer Dopingkontrolle unterzogen werden sollen, erfolgt in geheimer Wahl durch je einen Vertreter der BSO und des VMSB. Vorrangig werden bei österreichischen Staatsmeisterschaften bzw. österreichischen Meisterschaften und Veranstaltungen, bei denen von internationalen Fachverbänden Dopingkontrollen vorgeschrieben werden, entsprechende Kontrollen durchgeführt. Unabhängig davon steht es jedem Verband frei, Dopingkontrollen im Rahmen eines normalen Wettkampfbetriebes (Meisterschaft, Vergleichskampf, Meetings etc.) anzufordern.

##### **2. Information des Fachverbandes bzw. des Veranstalters**

Eine Information jener Fachverbände, die durch das Los bestimmt wurden, ist NICHT vorgesehen.



### 3. Vorbereitung der Organisationserfordernisse

Entsprechend den internationalen Gepflogenheiten müssen die Veranstalter Räumlichkeiten bzw. Einrichtungsgegenstände zur klaglosen Durchführung von Dopingkontrollen bereitstellen, u. zw.:

- ein Raum mit Tisch und Sesseln zur Administration bzw. Handhabung der Dopingkontrolle
- ein Raum mit Toilette und Waschmöglichkeit (beide Räume sollen in unmittelbarer Verbindung stehen)
- Wartemöglichkeiten für die Sportler bzw. Begleitpersonen
- Getränke (Mineralwasser etc.)

### 4. Nominierung eines Kontrollteams durch den VMSB

Der VMSB organisiert ein Kontrollteam, welches an Ort und Stelle die Dopingproben abnimmt.

Ein Kontrollteam besteht grundsätzlich aus einem Arzt und einem bzw. zwei Helfer(innen).

### 5. Durchführung der Dopingkontrollen am Veranstaltungsort

Das Dopingkontrollteam meldet sich zum vereinbarten Zeitpunkt am Veranstaltungsort beim Veranstaltungsteiler und wird von diesem in die Räumlichkeiten der Kontrollstation geleitet.

In Abhängigkeit von der Art der Wettkämpfe werden die entsprechenden Details abgesprochen, sodaß ein klagloser Ablauf gesichert ist. Die Durchführung der Dopingkontrolluntersuchungen erfolgt entsprechend dem Reglement des VMSB.

### 6. Analyse der Dopingproben im In- und Ausland

Nach erfolgter Dopingkontrolle werden die Urinproben vom Kontrollteam an den VMSB weitergeleitet. Dieser übernimmt den kürzest möglichen Transport zur entsprechenden Analysestation.

### 7. Information des Fachverbandes über das Ergebnis der Dopingkontrolluntersuchung

Unmittelbar nach Analyse der Proben wird der VMSB durch das jeweilige Insitut vom Untersuchungsergebnis verständigt. Dieses wird unverzüglich dem betroffenen Fachverband schriftlich zur Kenntnis gebracht.

### 8. Abrechnung der aufgelaufenen Kosten entsprechend dem Finanzierungsschlüssel

Die auftaufenden Kosten werden vom VMSB vorfinanziert und anschließend entsprechend dem beschlossenen Finanzierungsschlüssel (45% Bund, 45% Land, 10% BSO) abgerechnet.

## Ein Öst. Fesselflugrekord in F2C Team Racing

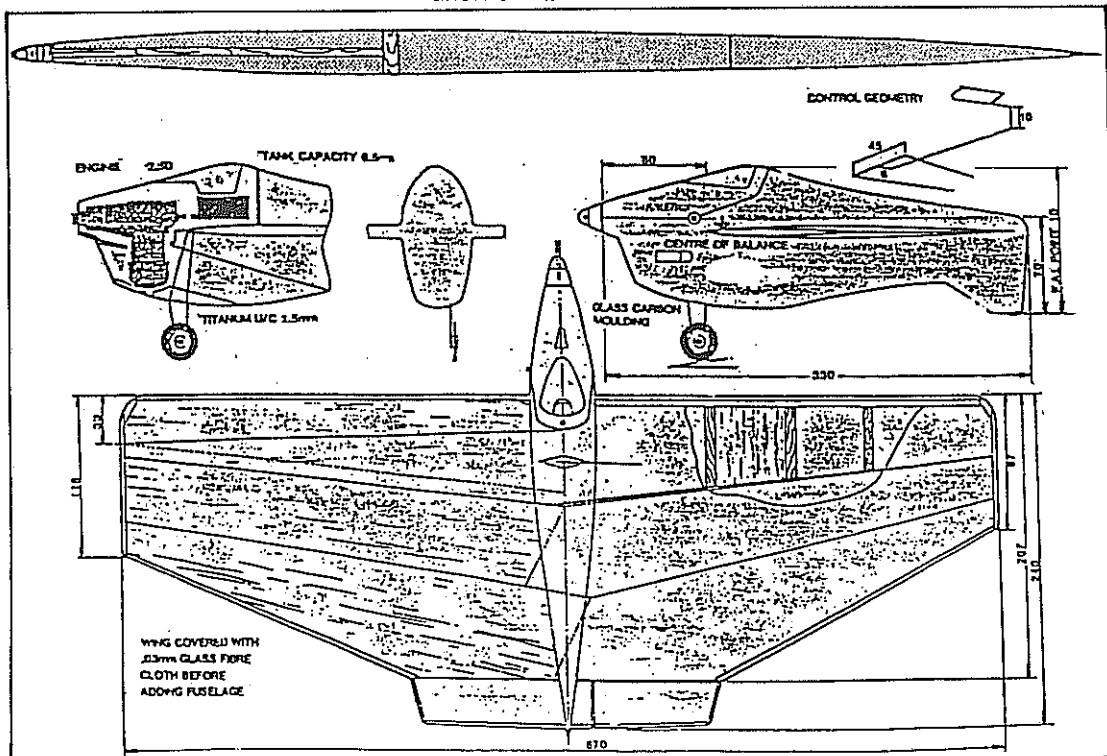
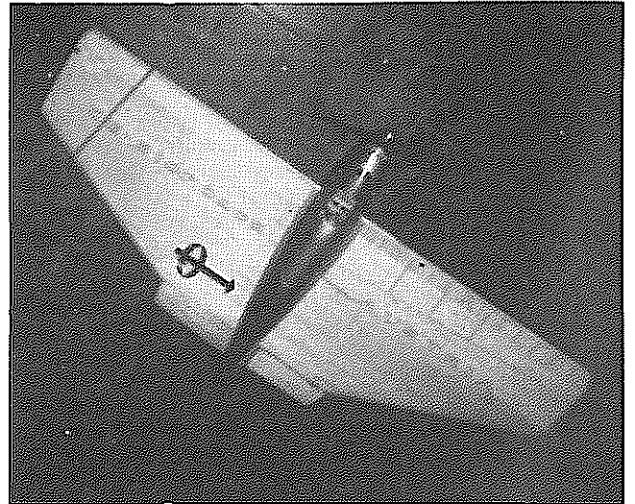
Am 14. Juni 1987 wurde beim Internationalen Fesselflugwettbewerb in Utrecht/Holland, von Dipl. Ing. Heinz Nitsche als Pilot und Friedrich Kühnegger als Mechaniker, beide ÖMV-MFC Salzburg, eine Österreichische Bestzeit in F2C - Mannschaftsrennen aufgestellt.

Die Leistung betrug 7:15:1 Minuten  
über 200 Runden = 20 km

Dieser Rekord wurde nach Überprüfung der eingereichten Rekordunterlagen durch die ONF als

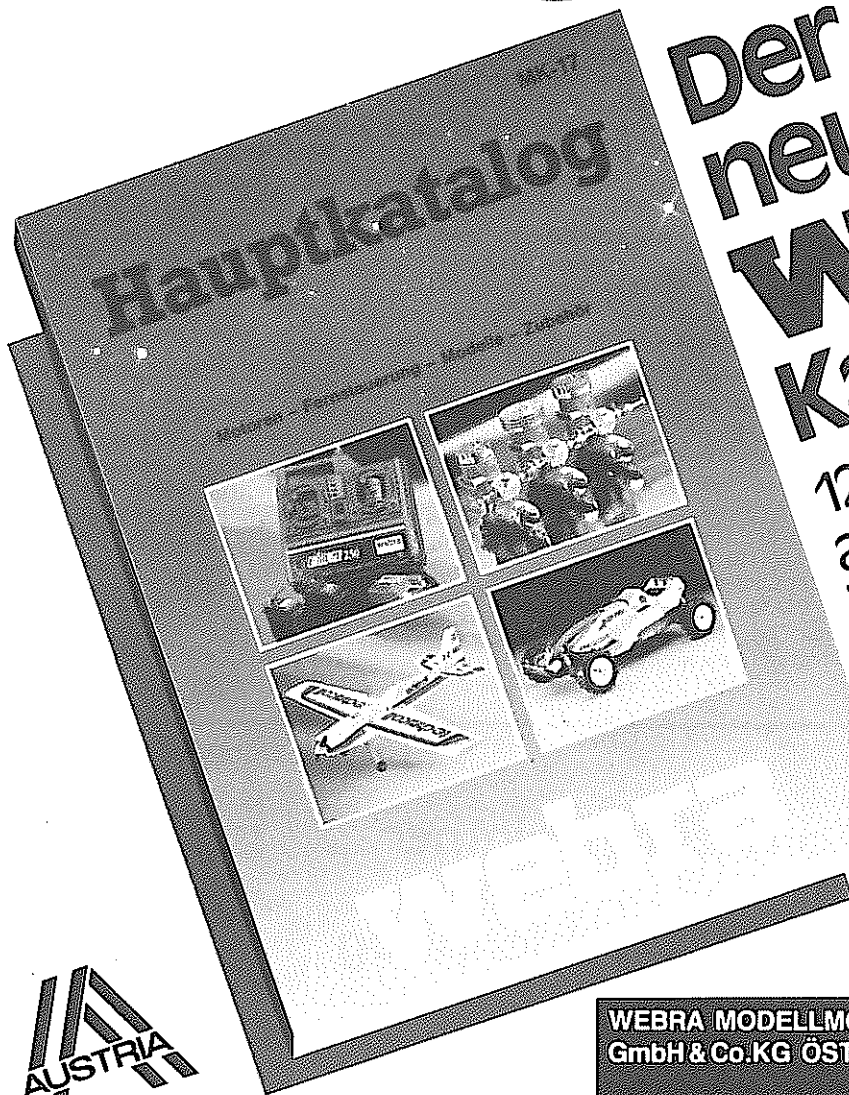
**ÖSTERREICHISCHER REKORD**

anerkannt.





# Er ist da!



## Der neue WEBRA Katalog

- 120 seiten  
aktueller Modellbau
- Modellmotoren
  - Fernsteueranlagen
  - Modelle
  - Modellbauartikel



WEBRA MODELLMOTOREN  
GmbH & Co.KG ÖSTERREICH  
A-2551 ENZESFELD

WEBRA MODELLBAU  
GMBH DEUTSCHLAND  
D-8588 WEIDENBERG

# HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,  
Bastler und Hobbyfreunde

Jakominißtraße 11, 8010 Graz  
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
  - Wir haben Erfahrung
  - Täglicher Postversand
- Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:  
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,  
SIMPROP, MANTUA u. v. a.
- Sortiertes Lager an  
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN  
SUPERANGEBOT: SERVO C 505





## Helmut Kirsch

### BFR RC-Elektroflug



Liebe Elektroflug-Freunde !

Ab 1988 gibt es in der Klasse F3E eine Gewichtslimitierung für den Antriebsakku mit max. 1100 Gramm und max. 42 Volt.

Dieses Gewicht beinhaltet alle Löt- und Steckverbindungen und Isolierungen.

Diese Begrenzung traf uns aktive E-Flieger vor der WM wie ein Schlag ins Gesicht. Für uns heißt es jetzt, neue Modelle bzw. Formen zu bauen. Die neuen Modelle werden leichter aber auch etwas kleiner werden, um wieder annähernd die Leistungen zu erreichen, die wir von den 30 Zellen gewohnt waren. Diese "Kraftwerke" werden in Zukunft wohl nur mehr Museumswert haben. Vielleicht waren auch wir mitschuldig, daß diese Entscheidung getroffen wurde. Wenn man sich die Modelle der Konkurrenz anschaute, sah man bis zu 60 (!) Stück Akkus fein säuberlich hineingepfercht. Einige Wettbewerber träumten sogar schon von 90 Stück !

Daß dieser enorme Aufwand einige frustrierte, ist weiter nicht verwunderlich, denn mittlerweile wird Elektroflug nicht nur in Deutschland, Österreich oder der Schweiz geflogen. Diese Entscheidung seitens der CIAM war sicherlich notwendig, aber man hätte auch bei der ersten Flugaufgabe den Steigflug in mindestens zwei

Steigflüge ändern sollen, um das Sichtproblem in den Griff zu bekommen. Sicherlich wird aber eine solche oder ähnliche Regelung nicht lange auf sich warten lassen.

Ich persönlich begrüße diese Regelung, da die F3E-Klasse damit wieder etwas "humanisiert" wird und wahrscheinlich wieder einige dazu bringen wird, in diese Klasse einzusteigen oder in sie zurückzukehren. Der Aufwand ist dann nicht mehr so gewaltig - obwohl die Gegner dieser Regelung nicht dieser Meinung sind. Aber die Technik wird sich weiter verfeinern.

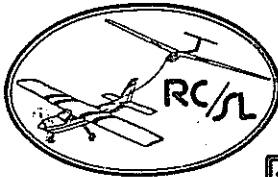
Als Akku werden wahrscheinlich 20 Stück 1,2 Ah oder 27 Stück 0,9 Ah oder 30 Stück 0,8 Ah verwendet werden. Dies Akkus liegen in dieser Zusammenstellung jeweils knapp unter 1100 Gramm.

Die 10 Zellenklasse wird mit ihren Regeln an die FAI-Klasse angepaßt, d.h., es entfällt die eine Minute Vorgabe. Der Grund ist das Höhenproblem und eine Vereinfachung bei der Wettbewerbsdurchführung.

Allerdings muß bei der Sektionsleitersitzung ein Antrag gestellt und darüber abgestimmt werden.

Elektro-Kunstflug scheint wieder mehr im Kommen zu sein. Es ist einfach herrlich, fast lautlos aber trotzdem relativ kraftvoll durch ein Programm zu ziehen.

Helmut Kirsch



## Karl Heinz Pointner

### BFR RC/SL-Schleppflug



Liebe Schleppflug-Freunde !

ÖSTERREICHPOKAL nun auch in der Klasse RC/SL

Meinem Antrag, in der Klasse RC/SL einen Österreich Pokal durchzuführen, wurde bei der Sektionsleitersitzung im November 1987 zugestimmt.

Der ÖSTERREICH POKAL wird aus 5 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern durchgeführt, wobei pro Bundesland nur ein Wettbewerb zugelassen ist.

Die Vergabe in den Bundesländern obliegt den diversen Landessektionsleitern in Absprache mit den Landesfachreferenten dieser Kategorie.

Der ÖSTERREICH POKAL ist ein WANDERPOKAL und wird beim letzten Teilwettbewerb im laufenden Jahr vom Bundesfachreferenten übergeben.

Ein Wettbewerber muß mindestens an 3 Wettbewerben teilnehmen (2 Streichresultate), um in die Wertung zu kommen.

Die WERTUNG geschieht nach einem Punktesystem, wobei für den 1. Platz 10 Punkte vergeben werden und dann fallend bis zum 10. Platz, für den es einen Punkt gibt. Bei Punktegleichheit entscheidet die höchste Punktzahl der drei gewerteten Bewerbe - laut Ergebnislisten.

Vereine, die einen Teilwettbewerb zum ÖSTERREICH POKAL durchführen wollen, richten ihre Bewerbung an den Bundesfachreferenten über den ÖAeC - Sektion Modellflug.

Für 1988 sind bereits fixiert :  
 Oberösterreich: 14. Mai 1988  
 Salzburg: 22. Mai 1988  
 Steiermark: September

ASKÖ MFC Linz  
 St.Johann im Pongau  
 Liezen

Ich hoffe auf rege Beteiligung in dieser schönen Wettbewerbsklasse und wünsche allen viel Erfolg in der kommenden Saison.

Karl Heinz Pointner





# Ing. Manfred Dittmayer

## BFR Radio control F3C



Liebe Heli-Freunde  
und SPORTZEUGEN !

Seit dem 1.1.1988 besteht nun auch die Möglichkeit, die nationalen MODELLFLUGPRÜFUNGEN mit Hubschraubermodellen zu fliegen.

- A - Prüfung MSO 18.2.1
- B - Prüfung MSO 18.2.2
- C - Prüfung MSO 18.2.3
- Silber C - Prüfl. MSO 18.2.4.

Folgende Prüfungsaufgaben werden gestellt :

A - Prüfung

- 5 x 30 Sekunden Schwebeflug
- Nach jedem Flug muß eine Zwischenlandung erfolgen.

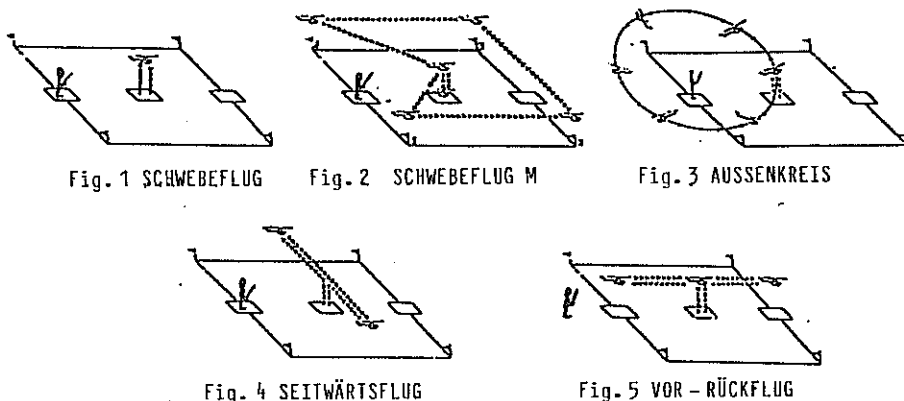
B - Prüfung

5 malige Vorführung eines Programms bestehend aus den Flugfiguren :

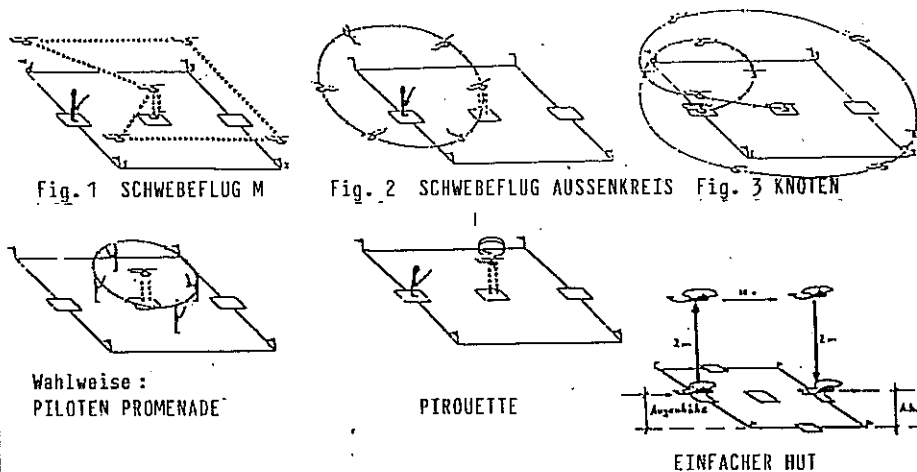
- Schwebeflug (Figur 1)
- Seitwärtsflug (Figur 4)
- Vor- und Rückwärtsflug (Figur 5)

Bedingungen :

- \* jeweils bruchfreie Landung
- \* Figuren klar erkennbar
- \* Rahmenzeit des Prüfungsfluges 10 Minuten
- \* Flughöhe des Modells in Augenhöhe (Hauptrotorebene in gleicher Ebene der Augenachse)



NATIONALES PROGRAMM RC/HC - B



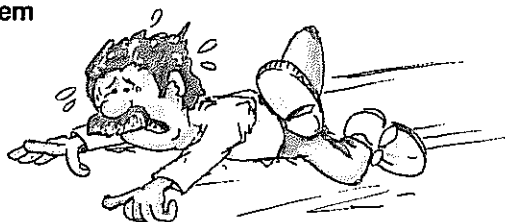
**Bitte, bitte den Neuheiten-Prospekt von Simprop!**

Brandheiß! Aktuell!

Bei Ihrem Fachhändler ab Mitte Februar.

Wissensdurstige, die noch mehr Informationen über unser gesamtes Programm haben möchten, können den aktuellen Simprop Katalog 87/88 für DM 9,80 und den neuen Air-Jet Katalog für DM 6,50 (unverb. empf. Verkaufspreise) gegen Vorauszahlung plus DM 3,- Portoanteil in Briefmarken direkt bei Simprop bestellen, oder einfach bei Ihrem Fachhändler kaufen.

**S** SIMPROP  
ELECTRONIC  
Postfach 1440 - Ostseide 5  
4834 Harsewinkel  
Telefon 05247/60410 - Telex 933745





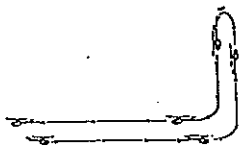
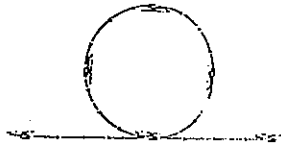


Fig. 6 TURN



Wahlweise LOOPING

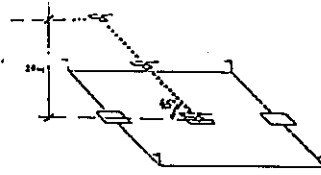
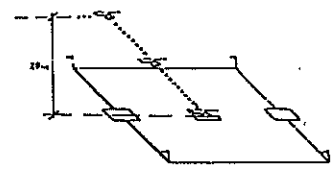
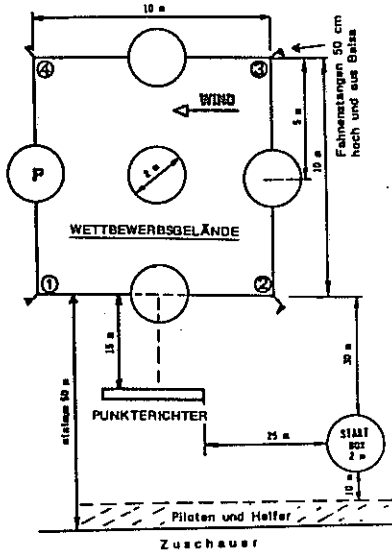


Fig. 8 LANDUNG



Wahlweise AUTOROTATION



### C - Prüfung

5malige Vorführung eines Programms bestehend aus den Flugfiguren:  
Schwebeflug M (Figur 2)  
Außenkreis (Figur 3)

#### Bedingungen .

- \* jeweils bruchfreie Landung
- \* Figuren klar erkennbar
- \* Rahmenzeit je Prüfungsflug 6 Minuten
- \* Flughöhe = Augenhöhe

### Silber C - Prüfung

5malige Vorführung des nationalen Programms RC/HC - B.

Bei der Abnahme dieser Prüfung wäre es vorteilhaft, wenn ein F3C Landesfachreferent oder ein ge-

prüfter F3C-Punkterichter anwesend ist. (Flugprogramm siehe Skizze und Figurenbeschreibung).

Alle Figuren müssen in einem Quadrat von 10 x 10 m (siehe Skizze des Wettbewerbsgeländes) geflogen werden.

Ich hoffe, daß nun auch recht viele Hubschrauberpiloten die nationalen Modellflugprüfungen ablegen werden und stehe jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Fliegergrüßen

BFR Manfred Dittmayer

# Die leise Meisterschaft

## 1. Europameisterschaft für Saalflugmodelle

Die 1. Europameisterschaft für Saalflugmodelle (Klasse F1D) fand Ende August 1987 in Wrocław (Polen) in der HALA LUDOWA (Volkshalle) statt. Der folgende Beitrag stellt eine technische Betrachtung dar, da sie für die Modellsportler vorrangig von Interesse ist.

Die Bauvorschriften der FAI fordern für F1D-Modelle, daß diese ohne Gummimotor wenigstens ein Gramm wiegen müssen, die Spannweite darf 650 mm nicht überschreiten. So betragen denn die Gewichte etwa 1,1 g und die Spannweiten 649 mm. Eine typische Modellkonstruktion zeigt die Zeichnung. Es ist das Modell des polnischen Meisters Sylwester Kujawa. Mit ihm hielt er bis zur Europameisterschaft den Hallenrekord mit 37:22.

Wenngleich die Mehrzahl der Modelle eine ähnliche konstruktive Auslegung aufwies, gab es auch Extreme. Man sah sehr große Flügeltiefen (bis zu 200 mm) und Höhenleitwerke, die an Flächeninhalten den Tragflügeln nur wenig nach-

standen. Da der Leitwerkabstand nur gering war, wirkte alles sehr gedungen. Es gab auch entgegengesetzte Konstruktionen mit schlanken Flügeln und Höhenleitwerken, gekoppelt mit sehr langen Rümpfen, teilweise bis zu 900 mm (Bild 1). Die Gesamtflächeninhalte lagen zwischen 12 dm<sup>2</sup> und 20 dm<sup>2</sup>. Da selbst die startfertigen Modelle, also einschließlich des Gummimotors, nur etwas über 2 g wogen, ergaben sich Flächenbelastungen im Bereich von 0,15 g/dm<sup>2</sup>. Dementsprechend sind die Fluggeschwindigkeiten sehr gering, sie liegen kaum über 0,5 m/s. Das geringe Baugewicht läßt sich nur durch eine umfangreiche Verspannung der Bauteile verwirklichen. Es werden Drähte aus Wolfram, Chrom oder Nickel benutzt, mit einem Durchmesser von 1,5 bis 3 Hundertstel Millimeter. Alle Bauteile sind aus Balsaholz mit einer Dichte von 0,08 bis 0,12 g/cm<sup>3</sup> gefertigt. Die notwendige Flügelverspannung macht einen hochgesetzten Flügel (Baldachin)

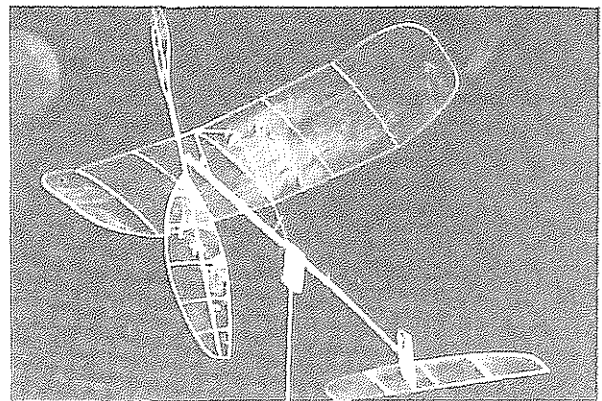


BILD 1

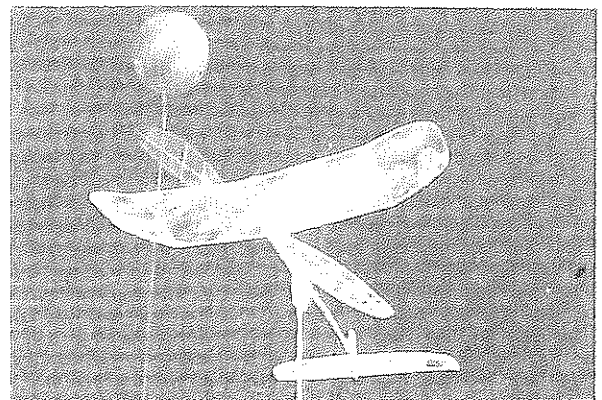


BILD 2



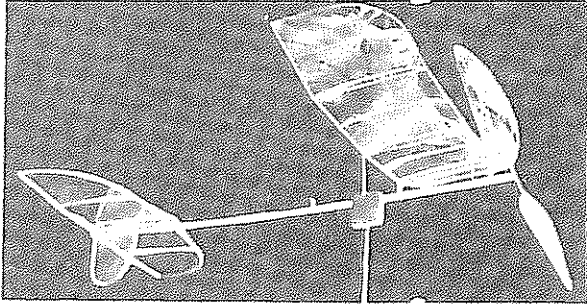


BILD 3

mit einem Spannturm erforderlich, wobei acht Drähte für die Gesamtverspannung üblich sind. Man sah oft gerade oder nur schwach geknickte Flügel-mittelteile mit freitragenden hochgezogenen Ohren (Bild 2).

Die Profilierung wies allgemein fünf Prozent bis sechs Prozent Wölbung bei hoher Dickenrücklage auf, d. h., die Form glich häufig einem Kreisbogen. Alle Höhenleitwerke waren mit tragenden Profilen ausgestattet, so daß der Schwerpunkt der Modelle im Bereich von 55 Prozent bis 80 Prozent der Tragflügeltiefe lag. Bei Modellen mit extrem langen Rumpfen rückte er oft bis an die Flügelgelenkante heran. Um die Spannung der vom spitzen Spannturm zur Flügelvorder- und -hinterkante laufenden Spanndrähte besser aufnehmen zu können, war an der Knickstelle (oder auch an der Wurzelrippe) oft ein gerader Unterzug eingebaut. Er hatte über je zwei Stäbe Verbindung zur gewölbten Rippe (Bild 3). Um das Drehmoment auszugleichen, waren alle Modelle asymmetrisch aufgebaut, d. h. Rumpfmittle war nicht gleich Flügelmitte. Auch saß das Höhenleitwerk bei nicht aufgezo-genem Gummimotor einseitig schräg, um bei vollen Umdrehungen auf dem Strang Schrägstellung zur anderen Seite zu zeigen, bei halb gespannten Gummifäden war dann eine Mittenstellung vorhanden.

Der Aufbau der Höhenleitwerke glich im wesentlichen dem der Flügel, es waren jedoch kaum Abknickungen vorhanden, auch Verspannungen waren die Ausnahme. Eine große Vielfalt bot sich bei den Seitenleitwerken. Diese lagen oft hinter dem Höhenleitwerk, manchmal auch davor, sogar

darüber oder darunter, zudem wiesen sie die unterschiedlichen Formen auf. Alle besaßen für den Kurvenflug eine ausgeprägte Schrägstellung.

Große Bedeutung kommt der Stabilität des Rumpfes zu, muß er doch Spannung und Verdrehung des Gummimotors aufnehmen. Hier waren sehr dünne Balsafurniere zu Röhren von 6 mm bis 7 mm Durchmesser verarbeitet. An der Rumpfröhre befanden sich kleine, dreieckige Ausleger (Bild 4), über die hinweg Drähte zum Abfangen der Gummispannung liefen. Als Luftschrauben dienten sogenannte Skelettluftschrauben, ihr Aufbau gleicht Flügel und Leitwerk; Luftschrauben aus Balsafurnier wären bei den großen Abmessungen zu schwer. Die Durchmesser lagen im Bereich von 500 mm, die der Steigungen bei 750 mm. Obwohl die Masse des Gummis freigestellt ist, hatte sich für die Hallenabmessungen eine Masse von etwa 1,4 g als Optimum herausgestellt. Auf den gut geschmier-ten Gummifäden wurden allgemein mehr als 2000 Umdrehungen gegeben. Diese müssen für Flugzeiten von mehr als 30 Minuten ausreichen! Damit die Luftschraube beim Abstieg des Modells nicht unzulässig stark bremste, waren bei der Landung wenigstens noch 100 Windungen auf dem Gummi. Es wurden u. a. Verstellluftschrauben benutzt, wobei sich der Anstellwinkel der Blätter in Abhängigkeit von der Spannung des Gummimotors veränderte. Um einen zu starken Steigflug durch eine zu schnell drehende Luftschraube zu vermeiden, war die Blattanstellung anfangs groß und ließ mit sinkender Gummispannung nach. Die Luftschraube drehte schneller, womit sich

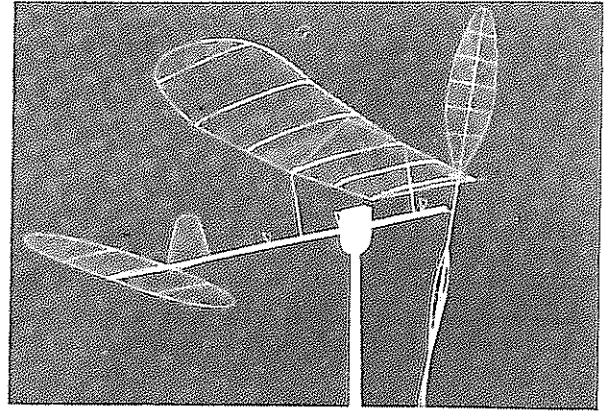


BILD 4

die Abstiegs-geschwindigkeit verringerte. Es kamen auch neueste Baustoffe wie Kevlar und Boron zum Einsatz, ihre Zweckmäßigkeit ist aber noch sehr umstritten.

Mindestens von gleicher Wichtigkeit wie ein gut eingeflogenes Modell hoher Leistungsfähigkeit war die exakte Beherrschung des Halleninnenraumes. Obwohl die Halle mit 80 m Durchmesser und fast 50 m Höhe beachtliche Maße aufweist, muß der zur Verfügung stehende Flugraum möglichst optimal genutzt werden, um lange Flugzeiten zu erreichen. So waren alle Modelle auf Kurvenflug von etwa 5 m Durchmesser eingestellt. Ein Start exakt in der Hallenmitte nützte meist wenig. Es zeigte sich nämlich, wie übrigens in allen oberirdischen Hallen, daß die Sonneneinstrahlung bzw. der Außenwind innen Luftzirkulationen verursachte, die einen Versatz des kreisenden Modells bewirkten. Derartige Luftbewegungen in der Halle gut zu erkennen und sie entsprechend zu berücksichtigen, trug wesentlich zu langen Flugzeiten bei.

Eine entscheidende Bedeutung kam auch der Kurskorrektur der Modelle zu. Dabei konnte jeder Modellsportler beliebig oft Einfluß auf den Kurs seines Modells nehmen. Zu diesem Zweck standen, ähnlich einer Autoantenne, bis auf eine Länge von 15 m auszieh-bare Stangen bereit. Fast alle Wettkämpfer nutzten diese Möglichkeit der Kurskorrektur. Dabei wurde die Stangenspitze zwischen Flügel und Rumpf geführt und das Modell ganz langsam in die gewünschte Richtung gelenkt. Kam dabei die Luftschraube nicht zum Stillstand, erfolgte keine Unterbrechung der Zeitwertung. Stillstandzeiten sind von der

Flugzeit abgezogen worden. Wesentlich schwieriger gestaltete sich die Korrektur, wenn die Modelle dicht unter der Hallenkuppel schwebten, in einer Höhe von 40 m. Dann waren mit Helium gefüllte, grellfarbne Ballons mit 1 m Durchmesser vorhanden (Bild 2), gehalten von dünner Schnur oder schmalem Seidenband. Der Ballon wurde neben dem Modell, etwas höher als dieses, aufgelassen, und der Wettkämpfer versuchte, das Modell in geeigneter Weise zu erfassen, um es dann in die gewünschte Richtung zu führen. Das glückte nicht immer: Abstürze waren die Folge.

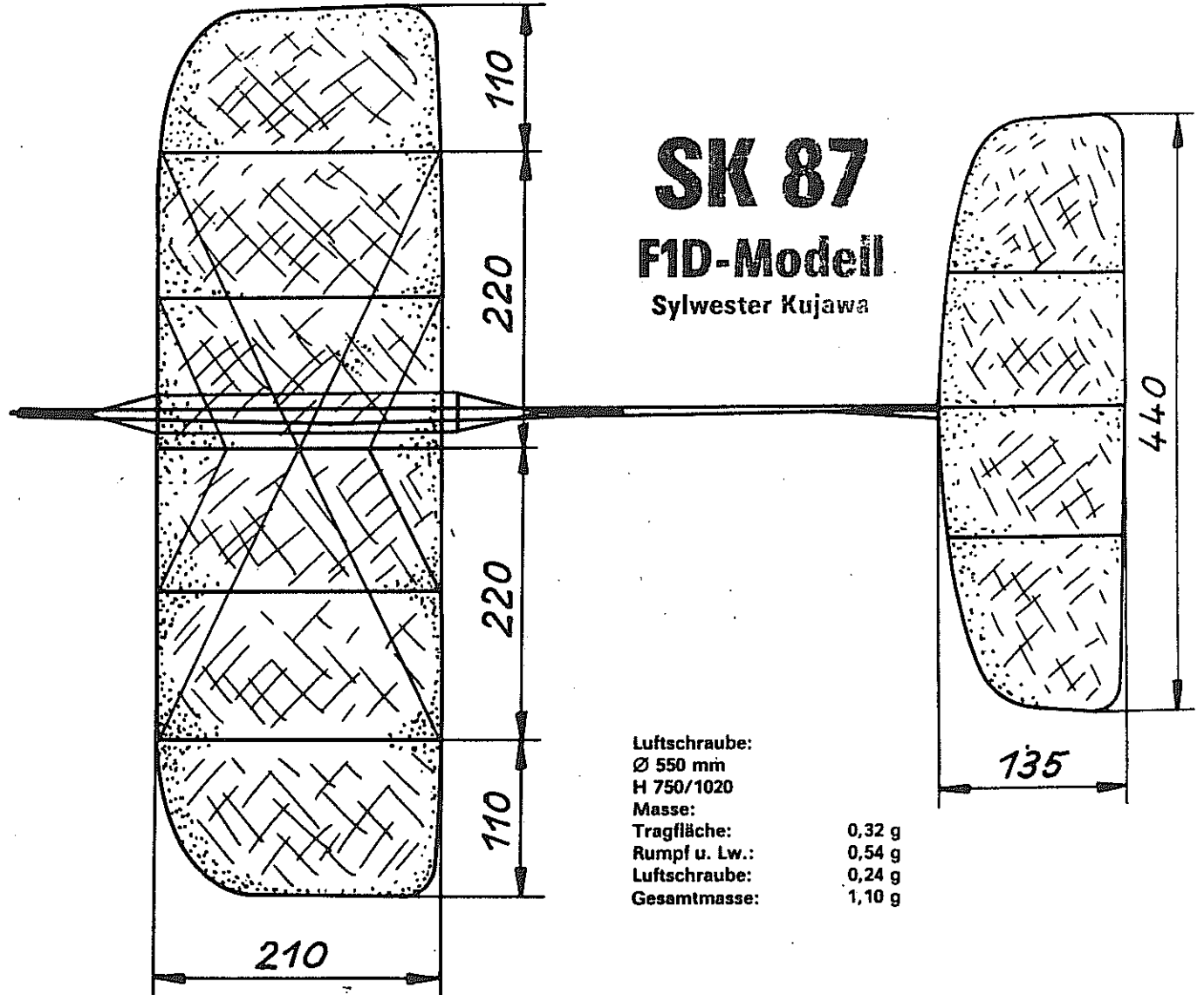
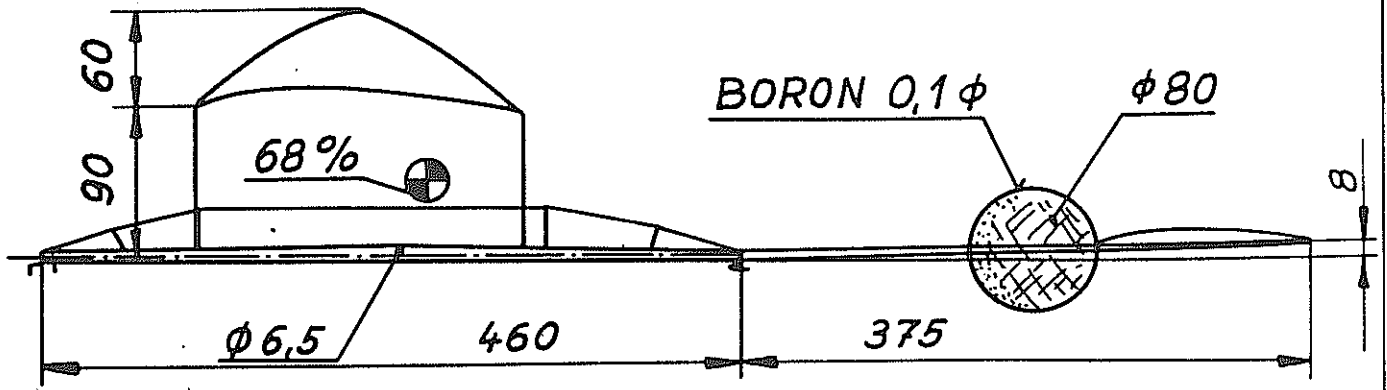
Einige Modellbauer hatten die Gummimenge etwas zu groß bemessen, ihre Modelle stießen nach kurzer Zeit an die Hallendecke. Das bedeutete Verlust an Flugzeit und führte auch zu Bruch.

Studiert man die Ergebnisliste, fällt auf, daß bei den meisten Teilnehmern die Flugzeiten streuen. Ursache ist, daß der bis zum äußersten getriebene Leichtbau Unsicherheiten mit sich bringt, die selbst von den Experten nicht voll beherrscht werden. Die Wettkampfvorschriften tragen diesem Umstand in der Weise Rechnung, daß von einer Vielzahl an Flügen nur zwei in die Wertung gelangen. Das ist ein etwas umstrittener Modus. Man könnte beispielsweise auch die Konstanz der Flüge durch das Erfassen aller Starts berücksichtigen.

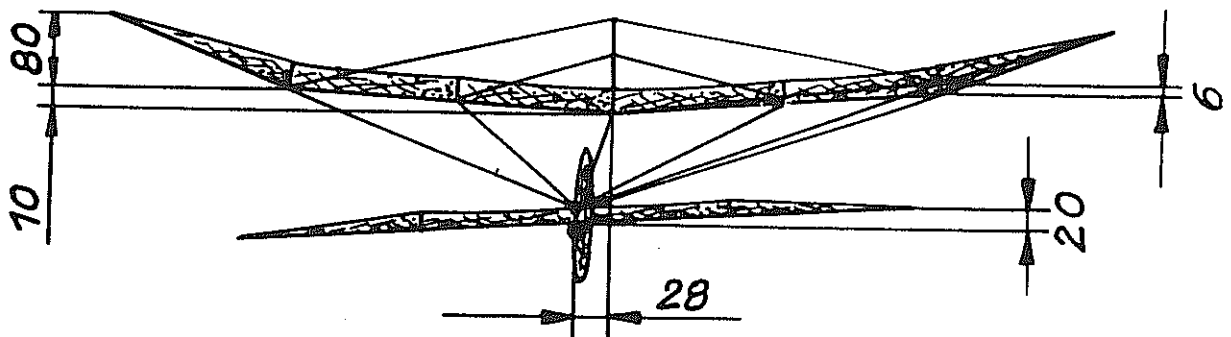
Dieter Siebenmann (Schweiz) stellte übrigens mit 38:55 einen neuen Hallenrekord auf. Dabei ist bemerkenswert, daß er keine Kurskorrektur benötigte.

Rolf Wille

Aus "MODELLBAU - HEUTE" DDR  
Heft 1'88



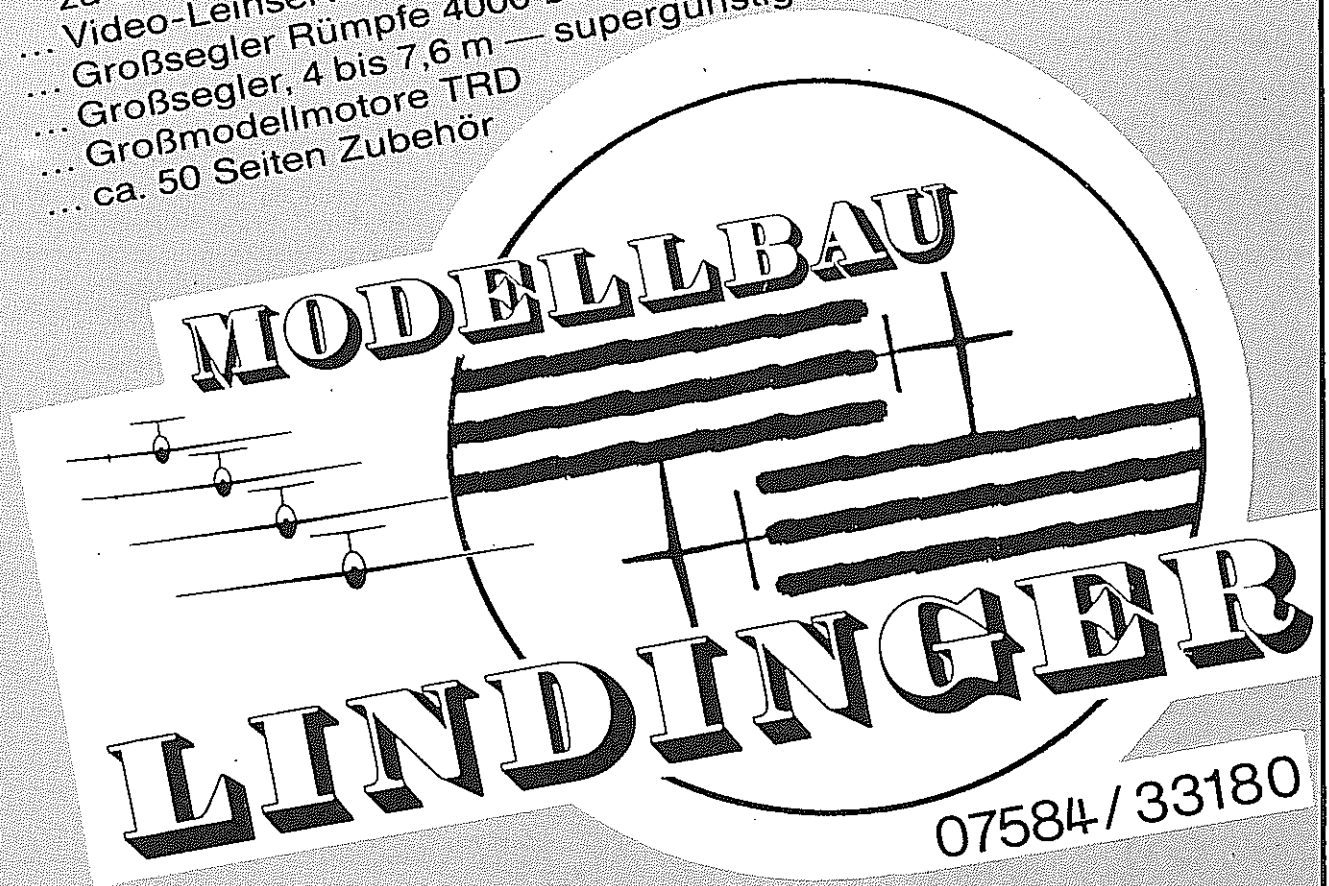
Luftschaube:  
 $\phi$  550 mm  
 H 750/1020  
 Masse:  
 Tragfläche: 0,32 g  
 Rumpf u. Lw.: 0,54 g  
 Luftschaube: 0,24 g  
 Gesamtmasse: 1,10 g





# **ECHT STARK** **Der neue Modellbau-Katalog 88** **mit über 160 Seiten**

- ... Neuheiten 1988
- ... ca. 2500 Modellbauartikel zu echten Netto-Tiefpreisen
- ... Video-Leihservice für den RC-Piloten
- ... Großsegler Rümpfe 4000 bis 8000 mm
- ... Großsegler, 4 bis 7,6 m — supergünstig
- ... Großmodellmotore TRD
- ... ca. 50 Seiten Zubehör



07584 / 33180

Durch die große Nachfrage und die Treue unserer Kunden ist es uns möglich, unser Sortiment zu verdoppeln, was sich in unserem 160-Seiten-Katalog (für Flugmodellspezialisten) widerspiegelt.

**Bestellen Sie schon jetzt den neuen  
Spezial-Flugmodellbau-Katalog mit über 160 Seiten**

Schutzgebühr S 30,— (Versand im Preis inkludiert!)

**Telefon 07584/33180**

# LEHRGANGS- und KURSAUSSCHREIBUNGEN

Wir bringen die bis zum Redaktionsschluß vorliegenden KURS- und LEHRGANGSAUSSCHREIBUNGEN für die Saison 1988 zum Abdruck.

Die ANMELDUNGEN sind ehebaldigst und schriftlich an den Österr. Aero Club - Sektion Modellflug, 1040 WIEN, Prinz Eugen Straße 12, zu richten. Nach Eingang der Anmeldung erfolgt eine persönliche Einladung mit allen näheren Kurs- bzw. Lehrgangshinweisen sowie dem OFFIZIELLEN PROGRAMM.

Die Bau- und Fluglehrgänge am Spitzerberg sind in der Teilnehmerzahl mit 14 Aktiven begrenzt.

Die ZULASSUNG erfolgt in der Reihenfolge der eingegangenen Anmeldungen !

## F3C - HELI - SCHNUPPERKURS

Veranstalter : ÖAeC - Sektion MODELLFLUG  
Bundesfachreferat Hubschrauber  
Termin/Ort : 16./17. April - BSS Spitzerberg  
Lehrgangsziel : Informationsvorträge und praktische Beratung und Übungen für Heli-interessierte Anfänger und Fortgeschrittene.  
Kursgebühr : S 650,- - In dieser sind enthalten: 1 Vollpension sowie die volle fliegerische und bauliche Beratung und Betreuung.  
Referenten : BFR Ing. Manfred Dittmayer, Harald Bingel (Fluglehrer), Franz Böhm (techn. Unterstützung).  
Beginn : Samstag d. 16.04. um 13,00 Uhr  
Ende : Sonntag d. 17.04. um 15,00 Uhr

## PUNKTERICHTERKURS F3A + RC III

Veranstalter : ÖAeC - Sektion MODELLFLUG  
Bundesfachreferat Radio Control  
Termin/Ort : 16./17. April - BSS Spitzerberg  
Teilnehmer : Punkterichteranwärter und amtierende Punkterichter der Klassen F3A und RC III. Die Teilnahme der Landesfachreferenten ist erwünscht !  
Lehrgangsziel : Erlangen einer Punkterichterlizenz für F3A + RC III - Einschulung in die neuen Programme - Einweisung in die techn. Regeln gem. SC / 5b  
Kursgebühr : S 350,-. In dieser Gebühr sind enthalten: 1 Vollpension, MSO und div. Lehrgangsunterlagen (Gebühr ohne MSO S 250,-).  
Referent : BFR Wolfgang Schlager  
Beginn : Samstag, 16.04. um 13,00 Uhr  
Ende : Sonntag, 17.04. um 12,00 Uhr



23./24. April SEKTIONSLEITERTAGUNG  
in der BSS Spitzerberg

## TRAININGSLEHRGANG - F3A + RC III

Veranstalter : ÖAeC - Sektion MODELLFLUG  
Bundesfachreferat Radio Control  
Ort/Termin : 7./8. Mai - Kraiwiesen/Salzburg  
Anmeldeschluß : 29. April 1988  
Teilnehmer : Wettbewerbspiloten in F3A und RC III.  
Lehrgangsziel : Einschulung in die neuen Flugprogramme sowie Einweisung in die techn. Regeln gem. SC, Anhang 5b  
Kursgebühr : S 100,-. Für Verpflegung und Unterkunft hat der Teilnehmer selbst aufzukommen.  
Referenten : BFR Wolfgang Schlager (Theorie), Heinz Kronlachner und Ing. Franz Höller (Flugpraxis).  
Beginn : Samstag 7. Mai - 13,00 Uhr  
Ende : Sonntag 8. Mai - 15,00 Uhr  
Anmeldung direkt an BFR Wolfgang Schlager,  
3830 Waidhofen/Th., Magschitzg.1.  
Quartierwünsche bitte bekanntgeben.

12-15. Mai CO<sub>2</sub>-BAU- und FLUGLEHRGANG  
in der BSS Spitzerberg.  
(siehe prop 1/2 - 1988).

Anmeldeschluß : 30. April 1988

## PUNKTERICHTER-NACHSCHULUNGSKURS

### Klassen F3A + RC III

Veranstalter : ÖAeC - Sektion MODELLFLUG  
Bundesfachreferat Radio Control  
Termin/Ort : 21. Mai 1988 in Koblach /Vbg.  
Anmeldeschluß : 7. Mai 1988  
Teilnehmer : Punkterichter mit praktischer Erfahrung in F3A  
Lehrgangsziel : Einführungskurs in das neue F3A - Programm sowie in das RC III Programm.  
Kursgebühr : S 200,-, darin enthalten ist das Mittagessen sowie die Kursunterlagen  
Referenten : Kursleitung Karl F. Wasner, BFR Wolfgang Schlager sowie Wolfgang Matt, Ferdinand Schaden und Karl Wasner jun. als Piloten.



# LEHRGANGS- und KURSAUSSCHREIBUNGEN

24.-28. Mai **ANTIKMODELL-FREUNDSCHAFTS-TREFFEN** in d. BSS Spitzerberg

Anmeldung direkt bei Ing. Karl Benes (s. Antikseite)

## F1E - BAU- und FLUGLEHRGANG

Veranstalter: ÖAeC - Sektion MODELLFLUG  
Bundesfachreferat Hangflug (F1E)

Termin/Ort: 2.-5. Juni - BSS Spitzerberg

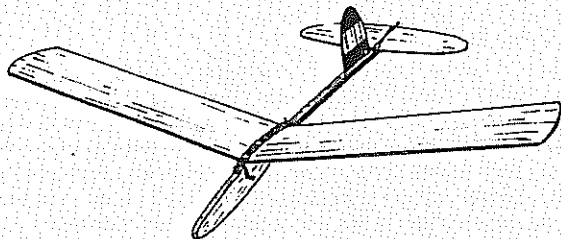
Anmeldeschluß: 6. Mai 1988

Teilnehmer: Alle F1E - Anfänger + Fortgeschrittene mit Modellbauerfahrung. Mindestalter 10 Jahre.

Lehrgangsziel: a) Bau eines wettbewerbsfähigen Anfängermodells  
b) Bau einer Wendekurssteuerung  
c) Bau einer Kurvensteuerung mit Einstellwinkeldifferenz.  
d) Flugtraining  
e) Lehrgangswettbewerb

Kursgebühr: S 1000,- (3 Vollpensionen + Anzahlung zur Verwendung der anfallenden Materialkosten.

Kursleiter: Bundesfachreferent OSR Felix Schobel



## FREIFLUG - EINSTEIGERLEHRGANG für JUGENDLICHE

Veranstalter: ÖAeC - Sektion MODELLFLUG

Termin/Ort: 17.-24. Juli - BSS Spitzerberg

Anmeldeschluß: 30. Juni 1988

Teilnehmer: Jugendliche Anfänger von 10 bis 15 Jahre - vorallem für Nicht-Aero Club - Mitglieder!

Lehrgangsziel: Einführung in den Modellsegelflug in Theorie und Praxis. Es wird ein Wurfgleiter und der Standard A1 Segler gebaut und geflogen. Es können auch die Modellflugprüfungen geflogen werden!

Kursgebühr: S 1000,- für 6 Tage Vollpension und dem kompletten Baumaterial.

Kursleiter: BSL Edwin Krill

## RC-EINSTEIGERKURSE für JUGENDLICHE

Veranstalter: ÖAeC - Sektion MODELLFLUG

Ort: Bundessportschule Spitzerberg

Termine: 1. Kurs 24.-30. Juli 1988  
2. Kurs 31. Juli - 6. August 1988  
3. Kurs 7.-13. August 1988  
(reserviert für LV OÖ)

Anmeldeschluß: 3 Wochen vor dem jeweiligen Lehrgangsbeginn

Teilnehmer: Jugendliche von 10 bis 18 Jahre - Anfänger und leicht fortgeschrittene.

Lehrgangsziel: Theorie und Praxis im RC-Flug. Gebaut wird ein Airfish mit 2400 mm Spannweite. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, die Modellflugprüfungen A, B + C zu fliegen.

Kursgebühr: S 1000,-. In diesem Betrag sind enthalten: 6 Tage Vollpension, 1 BK Airfish und alles Hilfsmaterial.

Kursleiter: BSL Edwin Krill, für den OÖ-Kurs LSL/OÖ, Ing. Viktor Wöger.

Die Bau- und Fluglehrer stehen noch nicht fest. Jugendliche unter 18 Jahre, die bereits im Vorjahr einen Airfish-Lehrgang mitgemacht haben, können, sofern noch Plätze frei sind, an diesem ÖAeC-Kurs teilnehmen.

**Achtung!** Erfahrungsgemäß gibt es bei diesen Jugendkursen eine große Nachfrage, daher ist eine recht baldige Anmeldung erforderlich!

Anreise: jeweils Sonntag Nachmittag  
Abreise: jeweils Samstag Nachmittag

## RC-EINSTEIGERKURSE für SENIOREN

Veranstalter: ÖAeC - Sektion MODELLFLUG

Ort: Bundessportschule Spitzerberg

Termin: 14.-18. August 1988

Anmeldeschluß: 20. Juli 1988

Teilnehmer: Senioren ab 19 Jahre Anfänger und leicht Fortgeschrittene.

Lehrziel: Wie bei den Jugendlehrgängen

Kursgebühr: S 1500,- (Leistung wie bei den Jugendlehrgängen)

Kursleitung und Lehrpersonal steht noch nicht fest.

Anreise: jeweils Sonntag Nachmittag  
Abreise: jeweils Samstag Nachmittag

**ACHTUNG! AUF RECHTZEITIGE ANMELDUNG WIRD NOCHMALS BESONDERS HINGEWIESEN!!!**



# U E Der DRECKFÜHLERTEUFEL hat zugeschlagen!

In der letzten Nummer 1/2 - 1988 hat der Druckfehlerteufel kräftig zugeschlagen.

In meinem ehrgeizigen Bestreben, die 1. Nummer im neuen Jahr recht bald herauszubringen (ich schreibe ja prop ganz alleine), sind mir einige Fehler unterlaufen, für die ich mich vielmals entschuldigen möchte. Man soll eben nicht hudein!

Am schlimmsten war es bei den beiden Berichten aus Wien vom Heinz Hölzer Ziellande-Gedächtnisfliegen auf den Seiten 36+37, bzw. beim Bericht von der Modellbauausstellung im Wiener Messepalast. Da beide Berichte vom gleichen Autor waren und gemeinsam eingesandt wurden, sind bei der Seitenmontage einige Spalten vertauscht worden, und es ergaben sich dadurch z.T. unverständliche Satzpassagen. Die fehlerhaften Berichte werden neu abgedruckt.

Lehrgangstermine - Seite 10 2. Spalte:

Hier fehlt die Monatsangabe Juni. Also bitte beachten:  
F1E - Lehrgang 2. - 5. Juni am Spitzerberg!

Saalfzug Seite 26:

Hier ist bei der Bildbeschreibung des 1. und 2. Bildes

## HEINZ HOLZER

### ZIELLANDE GEDÄCHTNISFLIEGEN

Bockfließ am 13. Juni 1987

Schon der 13. kündigt an, daß Überraschungen möglich sind; so geschah es in allen Variationen. Zuerst die stolze Teilnehmerzahl: 28 Nennungen, davon leider nur 3 Jugendliche, dies ist aber leider darauf zurückzuführen, daß an einem Samstag, auch am 13., noch immer Schulpflicht ist, auch wenn ein so wichtiger Wettbewerb stattfindet. Der Veranstalter freute sich, daß vom benachbarten Modellflugplatz des MFC Falke 3 Teilnehmer die lange und beschwerliche Anfahrt von 5 km am 13. riskiert hatten. Das Wetter war uns am 13. gnädig, Sonnenschein den ganzen Tag. Die neu überdachte Pergola hatte ihre Probe bestanden, und um ihren Schatten war den ganzen 13. ein Gribß. Der Wind, entgegen der Bockfließer Gepflogenheiten, hatte ein Einsehen mit den armen Anfängern und stellte vollkommen ab, sodaß der 1. Durchgang bei einem Superwetter durchgeführt werden konnte. Unser Freund Adilieferte auch prompt eine bemerkenswerte Landung, welche er auch gleich mit einem Protest untermauerte. Da der Veranstalter bei einem derart "schwierigen" Bewerb keine internationale Jury eingeladen hatte,

und im Beisein aller Teilnehmer eine Lösung gefunden, die dem 13. und unserem Adi entsprochen hatte. Auch eine Novität war, daß wir kein Senderdepot hatten und niemanden, der die Sender ausgab. Alle Sender waren auf einem Tisch, und jeder nahm sich seinen Sender, jedoch mit der dazugehörenden Frequenzkarte, und diese Variante klappte vorzüglich. Leider hatte sich gezeigt, daß auch bei solchen Bewerben auf Sicherheit geachtet werden soll und muß. So hatte Franz Zeiner aus Böheimkirchen sein Modell im Schutzzaun betoniert. Warum? Weshalb? Es sah jedenfalls kritisch aus, bis auf sein Modell ist jedoch, bedingt durch den 13., nichts passiert, denn weitere Modelle hätten daran glauben können. Und da soll **13.** einer was gegen den **13.** sagen. So aber passierte, daß solche "Anfänger" wie Wilhelm Ferdan bzw. Ferdinand Buchta ihre Batterien zu Hause am Ladegerät vergessen hatten, natürlich, es war ja der 13. So passiert auch am 13., daß ein angestandener Punkterichter sich plötzlich seiner Funktion entledigt und an diesem so "schwierigen" Bewerb ganz einfach teilnimmt. Prompt passiert, daß seine heißen, öligen Auspuffgase seinen armen Sohn eine Art Sonnenschutz verpaßten. Und seitens seines Sohnes, Na ja, Schuster bleib bei deinen Leisten!

Tapfer hielt sich ein Benjamin aus Fünfhaus, welcher auch den Jugendpokal gewann. Na ja, er hatte ja schon Gerlitz-Erfahrung, und bei ihm hatte die Schule am 13. geschlossen.

Unser Altsenior Menzel war auch dabei und ganz flott unterwegs. Da aber Petrus - der Wettermacher - gesehen hatte, daß nicht nur Anfänger am Start waren, ließ er seinen Ventilator mäßig, aber regelmäßig blasen, und das den ganzen 2. Durchgang.

Der Wettbewerb, oder was es sonst ist, besteht darin, daß das Flugmodell eine Minute fliegen muß, nach dieser Mindestflugzeit erfolgt ein Landeanflug durch ein Tor, markiert durch zwei Stangen in 2,3 m überspannt. An der Rückseite des Tores befindet sich der Zielpunkt. Interessant ist, daß einige Modelle eine panische Angst hatten, dieses Tor zu passieren, so z.B. bei einem herrlichen Anflug und sicherer Ziellandung, schmecks von selbst einen Haken fliegt, um dieses Tor nicht passieren zu müssen. Der Pilot tat an den Knüppeln nichts - wie er behauptete - na ja, es war ja der 13. oder ein herrlicher Flopp über die Schnur, usw. Die beste Einlage lieferte jedoch unser Vorjahrsieger Mischa, der passierte gleich 3x das Tor. Sein Modell wickelte sich sozusagen 3x um die Begrenzungsstange. Nach-

die Spannweite irrtümlich in cm angegeben worden. Der vife Leser wird sicherlich gleich "gekneist" haben, daß es hier heißen muß: Spannweite 200 bzw. 650 mm!

Salzburger Landesmeisterschaft - Seite 35

Selbstverständlich ist die Bezeichnung für die Gummimotorklasse nach wie vor F1B und nicht F1A, aber der vife Leser .....

Terminkalender (herausnehmbarer Mittelteil)

Beim herausgenommenen und gefalteten Terminkalender fehlt auf Seite 6 die Überschrift "NATIONALE WETTBEWERBE". Diese Zeile hat bei der Montage offenbar der Wind verblasen, aber der vife Leser ..... eh schon wissen!

Sollte im Terminkalender ein Termin nicht stimmen oder in der Zwischenzeit geändert worden sein, so wird das sofort nach dem Bekanntwerden von der ONF hier in prop berichtet.

Ich bitte nochmals, die Fehler zu entschuldigen, ich werde versuchen, mich zu bessern. Ehrlich!



dem keine Balsaspäne im Bereich der eingesprungenen Pirouette gefunden wurden, wurde der Flug voll gewertet.

Unser Freund Sereinig ließ wieder seine Wisper auf dem Rumpfende, sprich Schwanz, Ca Ca Ca tanzen, zur Gaudi aller Anwesenden. Sein Spruch: "Damit ihr Ungläubigen endlich seht, was Keflar aushält und österreichische Spitzenqualität ist!"

Nach dem 2. Durchgang wurde nur eine halbe Stunde Pause abgehalten, und jeder konnte seine durstige Kehle laben und den Magen mit gut schmeckenden Fleischlaberln füllen. Hier sei ein Dank an alle Frauen ÖMV-Landesverbandes Wien ausgesprochen, die sich für die vorzügliche Küche so eingesetzt hatten. Herzlichen Dank sagen hier auch alle Teilnehmer und die zahlreichen Gäste. Im 3. Durchgang hatte Petrus wieder

### MODELLBAUAUSSTELLUNG 1987 im Wiener Messepalast

Dieses Jahr stand die Modellschau, wie nicht anders zu erwarten, unter dem Motto "150 Jahre Eisenbahn." Man sah eine Clubanlage des AMV aus der Johnstraße in Wien vom Westbahnhof mit wunderbar ausgeführten Schaltanlagen, einige Standmodelle mit präzise ausgeführten Einzelheiten, Gold- oder vergoldete Mini-Eisenbahnen und einige Firmenanlagen. In der Summe nicht das, was ich mir erwartet hatte im Jubiläumsjahr 150 Jahre Eisenbahn.

Knight Rider, das Wunderauto war sicher eine Ausstellungsattraktion, man konnte sich wunderbar mit diesem Gefährt unterhalten. An technischer Investition einige Lautsprecher, Mikrophone, viele Lampen mit viel Effekt und der Kitt brillierte vor sich hin.

Dann aber kamen die Modellflieger.

das echte Bockflieger Wetter losgelassen, eine schöne, steife Brise.

Das hatte zur Folge, daß alle die herrlich scheinende Sonne auskosten konnten und den sich anschleichenden Sonnenbrand gar nicht wahrgenommen hatten. Dank sei auch den beiden Vermessungsingenieuren Forst und Schaupp für ihre Arbeit am 13. gesagt.

Die Siegerehrung erfolgte am Platz. Den Wanderpokal erhielt Michael Klameker von der ÖMV-Baugruppe Schulgemeinde, überreicht vom Vorschlagssieger Mischa Krstic von der ÖMV Baugruppe Fünfhaus. Die Überraschung, der 2. Platz ging am 13. an unseren Platzwart und guten Geist für alles, sprich "Onki", alias Herbert Chmelik, ÖMV Kragan. Den 3. Platz erreichte Josef Sereinig, er war sogar von Feldkirchen in Kärnten angereist.

•••••

Hier beteiligten sich vor allem 2 Baugruppen des ÖMV-Wien. Im ersten Stock mit 70 Modellen die Gruppe der Schulgemeinde und in der Halle E2 die Gruppe Fünfhaus. Die Versicherungssumme der Modelle machte die stolze Summe von S 749.000,- aus. Über die Modelle zu schreiben ist nicht so wichtig, die Fotos sprechen für sich. Siehe auch den Bericht im vorigen prop der Antikmodellflugfreunde Österreichs.

Man kann über den Wert solcher Ausstellungen geteilter Meinung sein, eines aber muß gesagt werden, daß der Promotor und Veranstalter Dir. Prénner hier schon vor Jahren in eine Marktlücke eingestiegen ist, die immer ein zahlreiches und treues Publikum sichert.

Da die Modellflieger mit vielen Problemen zu kämpfen haben, ihren Popularitätsgrad zu steigern, ist diese Ausstellung sicher eine der Möglichkeit, bei breitem Publikum auf unse-

•••••

Dank sei den Firmen gesagt, die uns die Pokale gespendet hatten.

Zum Abschluß möchte ich noch sagen, daß es nicht unsere Absicht war, einen straffen und harten Wettbewerb durchzuführen, wir wollen vielmehr den Anfängern und Nichtwettbewerbsfliegern zeigen, daß ein Fliegen mit der Nummer auf dem Rücken immer seine Tücken hat und hoffen, daß sich so mancher doch noch für den Wettbewerbssport begeistern wird.

Jedenfalls war es eine gelungene Veranstaltung!

TERMIN für 1988 siehe Terminkalender bzw. prop - oder Auskunft und Ausschreibung bei ÖMV-Fünfhaus, 1150 Wien, Brunhildengasse 3 - keine Profi-Wettbewerbsteilnehmer.

Alfred Birke

ren Sport aufmerksam zu machen und aufklärend zu wirken.

Ich wurde schon oft gefragt, wie wir als Club dies alles zeitmäßig schaffen. Diese Frage ist leicht beantwortet: Ich möchte mich im Namen des Clubs bei unseren Pensionisten Ernst Gollwitzer, Josef Macho und Herrn Proschek recht herzlich für die mühevollen und tagelangen Vorarbeiten bedanken, weiters bei fast 70% der Mitglieder, die ihre Flugmodelle zur Verfügung stellten. Herzlichen Dank auch den Firmen Kirchert und Webra für die uns zugekommene Hilfe. Nicht zuletzt der Firma Elektro Komet, Herrn Prokurist Schrott und Herrn Neumann für die Leihgabe des Videorekorders und des Fernsehapparates, denn durch diese Geräte ist es gelungen, eine bildliche Vorstellung unseres Sportes den zahlreichen Besuchern und Interessenten zu vermitteln.

Alfred Birke

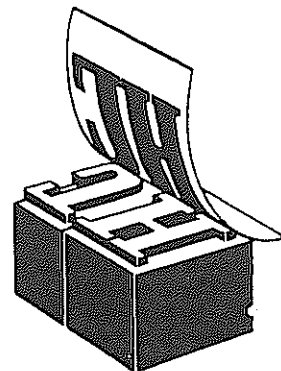
BUCH- UND  
OFFSETDRUCKEREI

*Josef Haberditzl*

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40  
A-1150 WIEN XV





## Dr. Georg Breiner berichtet aus Nürnberg über die Modellbau-Neuheiten 1988

Auch diesmal ging es frohen Mutes nach Nürnberg, neugierig auf die diesjährigen Neuheiten der Modellbauindustrie. Gleich vorneweg darf ich feststellen, daß eine "Schrumpfung" bemerkt werden konnte. Eine "Schrumpfung" im Neuheitenumfang, die sich hoffentlich nicht auf die Qualität überträgt. Vielleicht deshalb, um endlich die alljährlichen Neuheiten zeitgerecht zur Auslieferung zu bringen. Vielleicht auch deshalb, weil wirtschaftliche Überlegungen doch auch eine nicht unwesentliche Rolle spielen dürften. Einen generellen Trend in irgend einer Kategorie konnte man eigentlich nicht erkennen, obwohl der Elektroflug bei einigen Firmen wieder ein Lebenszeichen von sich gab. Alle übrigen "Flächenmaschinen" zeigten sich in mehr oder weniger Miniversionen (von der Größe her gesehen). Der Hang zum Riesenflugmodell oder der Super-Super-Orchideen scheint gelaufen zu sein. Der Heim-Hubschrauber ist im Modellhubschraubermilieu als Gewinner anzusehen, da er eindeutig die anderen Fabrikate dominiert.

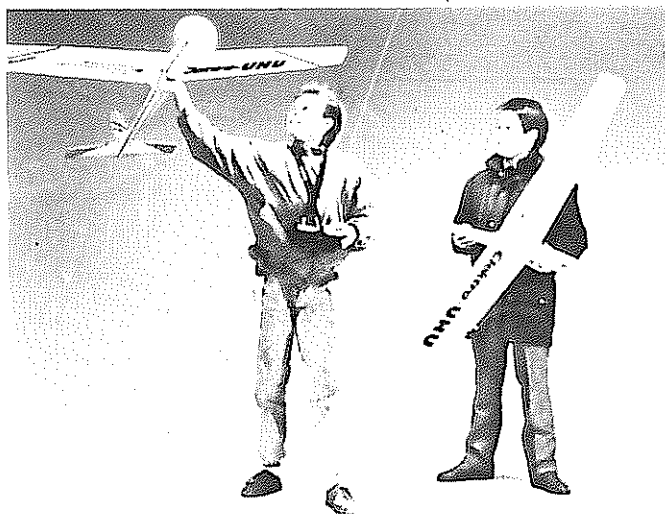
Bei den Fernsteuerungen gibt es Billigstangebote auf der einen und High-Technik-Anlagen auf der anderen Seite, wobei die Computer-Fernsteuerung in verschiedenen Konfigurationen zu sehen war. Bei den Motoren blieb es auch erstaunlich ruhig, und beim Zubehör gab es etliche interessante Produkte.

Ich meine, daß Sie sich selbst ein Bild von den Neuheiten 1988 machen sollten (die Hubschrauber-Neuheiten sind bei "pitch aktuell") und beginne mit der Firma

### **Gruppner**

Schauen wir uns zunächst die neuen Flugmodelle an:

Speziell für die Anfänger, die gleich in den Elektroflug einsteigen wollen, wurde der "ELEKTRO-UHU" geschaffen, der auch als reine Seglerversion gebaut werden kann.



Spannweite ca. 1700 mm - Länge über alles 1000 mm  
Besonderheiten: Fertigrumpf  
Ladenrichtpreis ca. S 1300,-

Ein weiterer Mehrzweckvogel, das heißt, daß diese Maschine sowohl als "Normalsieger" oder als Elektroflugmodell gebaut und geflogen werden kann ist die ASW 22 B



Spannweite 3000 mm - Länge über alles 1270 mm  
Besonderheiten: Epoxydharzrumpf und Doppeltrapez-Balsa-Leichtflügel.  
Ladenrichtpreis ca. S 3500,-



Dann haben wir die ASW B 270 für den Kunstflug und Leichtwindbetrieb.

Spannweite 2680 mm  
Länge über alles 1170 mm

Besonderheiten:  
Perfekt-Fertigrumpf  
Balsa Leichtflügel,  
keine Querruder,  
Endkanten-Landeklappen

Die GROB G 103 A TWIN III ACRO 340 ist die verkleinerte Ausführung des 4 m Seglers, der die Messeneuheit von 1987 war.



Spannweite 3340 mm - Länge über alles 1460 mm  
Besonderheiten: Epoxydharzrumpf, Balsa Leichtflügel  
Ladenrichtpreis ca. S 4000,-

Bei den GRAUPNER - MOTORFLUGMODELLEN finden wir zunächst eine recht liebe FOKKER E.V./D.VIII.



Spannweite 1050 mm - Gesamtlänge 740 mm  
Besonderheiten: Holzbaukasten mit ABS-Motorhaube und Scale-Rädern  
Ladenrichtpreis ca. S 1100,-

Der EUROFIGHTER 90 ist wieder einmal etwas für "heiße" Piloten.

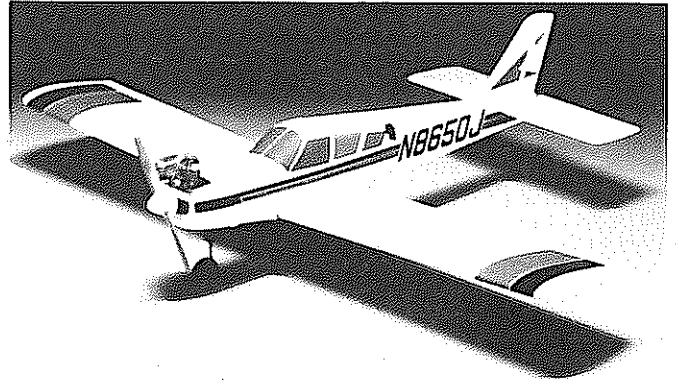


Besonderheiten: Canard in Holzbauweise  
Ladenrichtpreis: ca. S 1200,-

Auch zwei Fertigflugmodelle sind dabei, eine CHEROKEE 25 und die PIPER SUPER CUB 25. Beide Modelle sind in kombinierter Kunststoff-Hartschaum-Holz-Bauweise gefertigt.

Motoren: 3,2-4,1 cm<sup>3</sup> Zweitakt od. 3,5-6,5 cm<sup>3</sup> 4T  
CHEROKEE

Spannweite 1215 mm - Gesamtlänge 970 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 2500,-

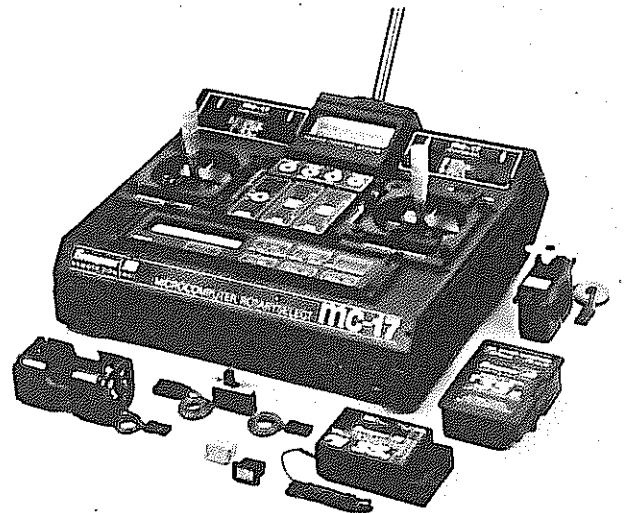


PIPER SUPER CUB 25

Spannweite 1360 mm - Gesamtlänge 900 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 2600,-



Nun zu den FERNSTEUERUNGEN, da sehen wir die MC-17 Computeranlage mit einer überaus großen Zahl von Programmen. Der Aufruf und die Speicherung der Programme erfolgt mit dem Rotaryselect-System.  
Ladenrichtpreis des Grundsets ca. S 3500,-





### Einige "Menü" - Beispiele :

Multimixer für Standardmodelle, Segelflugzeuge, F3A, F3B und für Helicopter. Selbstverständlich sind Drehrichtungsumkehr für die Servos, Dual Rate, Modulationsart (PCM oder PPM), Fail-Safe-Memo, Differentialmischer, V-Leitwerksmischer etc. möglich.

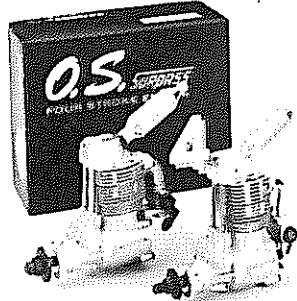
Bei der RC-ELEKTRONIK noch einige Neuheiten: RC-Power-Switch 20, Servo C 507 (Nachfolger des schon legendären 505 Servos, gleiche Kraft nur kleiner), Flyprofi 40 (Hocheleistungssegler) Powermos 20 (Kleinflahrtregler mit Bremse ohne Rückwärtsschaltung).

### Auf zu den MOTOREN :

Die OSFS-SURPASS Viertakterreihe wurde um zwei Typen erweitert: den OS MAX FS-70 Surpass (11,5 cm<sup>3</sup> und 1,1 PS) und dem OS MAX FS-91 Surpass (14,36 cm<sup>3</sup> und 1,6 PS).

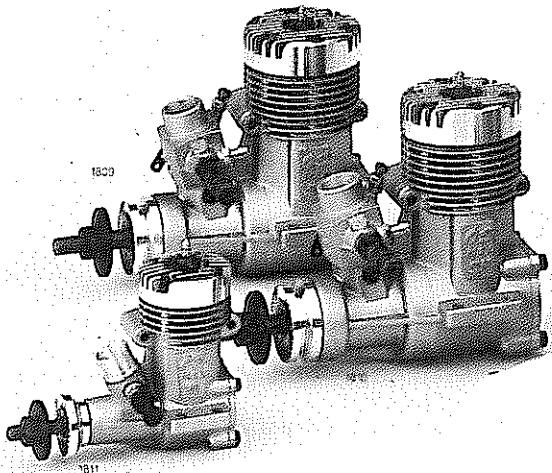
### Ladenrichtpreise :

FS-70 Surpass ca. S 4500,-  
FS-91 Surpass ca. S 5500,-



Auch die FP- und SF-Motorserien wurden erweitert:  
OS MAX 10 FPS 1,76 cm<sup>3</sup> und 0,27 PS (mit Normalvergaser) ca. S 800,-

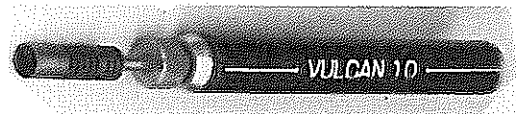
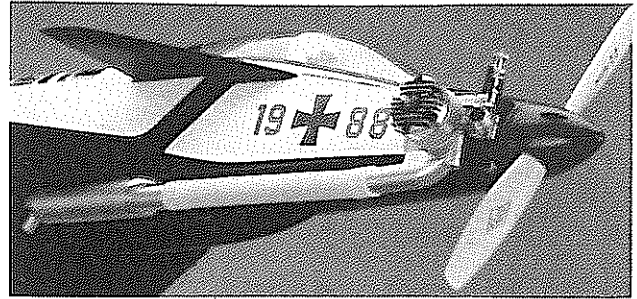
OS MAX 40 SF ABC - 6,47 cm<sup>3</sup> und 1,24 PS S 2500,-  
OS MAX 46 SF ABC - 7,45 cm<sup>3</sup> und 1,45 PS S 3000,-



Am ZUBEHÖRSEKTOR (für Motore etc.) schlagen wir jetzt los:  
Graupner MC-Thyristor Zündung mit elektronischer Zündzeitpunktverstellung für Ein- oder Zweizylindermotoren;



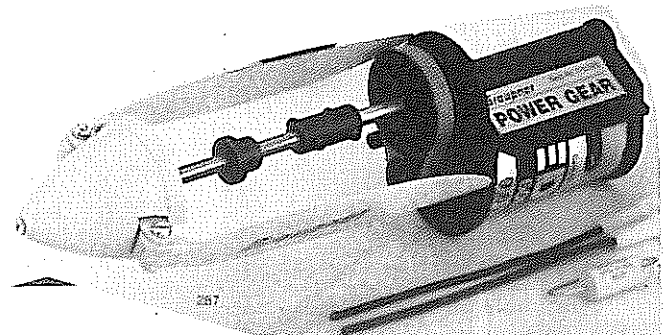
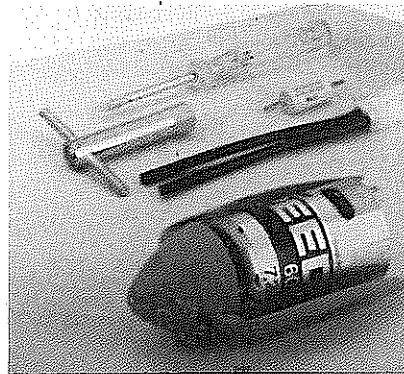
ein getrenntes SCHALLDÄMPFERSYSTEM bestehend aus: Auspuffkrümmer, Silikonschlauch und Schalldämpfer, Oldtimer-Luftschrauben; neue Kunstflugtanks aus Polyäthylen; ein Miniatur Schweißgerät; Selbstklebefolien in verschiedenen Farben; Antik-Polyestergewebe zum Aufbügeln.



Wir sind noch nicht fertig !

Auch neue ELEKTROMOTOREN waren vorhanden. Zunächst die Kobalt-Samarium-Ultra-Elektromotoren, dann eine "Menge" Speed-Elektromotoren (mit und ohne Getriebe) und spezielle Antriebssysteme für den Elektroflug:

POWER GEAR 2,5 für 10 bis 12 Zellen, aber auch für den ELEKTRO-UHU gibt es ein Set mit direkt angetriebener Klappflugschraube.



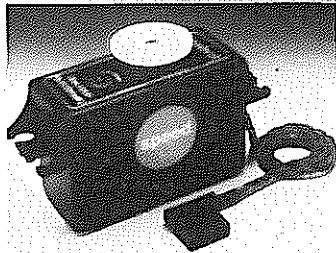
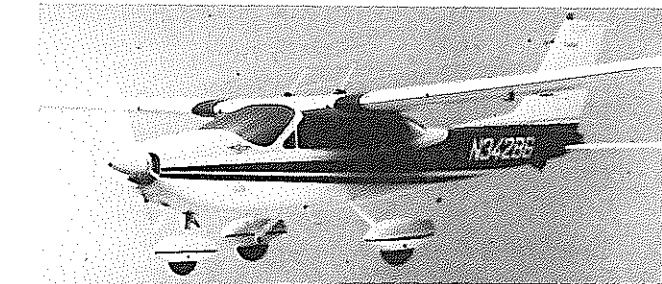
Dann weiter im Programm: neue Klappflugschrauben für den Direktantrieb von kleinen Elektroflugmodellen, drei neue Ladegeräte den Multilader 4, den Multilader 6 und einen Turbo-Quick-Charger; neue Sanyo N-1200 SCR Cut off NC-Hochleistungsbatterien und etliche Klein-teile wie Steckverbindungen, Ladekabel etc.

Wir verlassen nun die Firma Graupner und marschieren weiter zur Firma

## SIMPROP ELECTRONIC

Am Modellsektor wurde auf die ins Programm aufgenommene komplette Airjet-Serie hingewiesen.

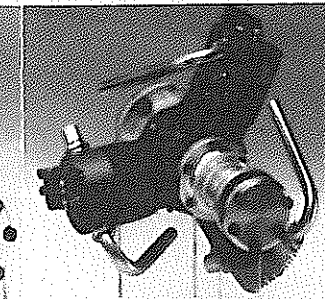
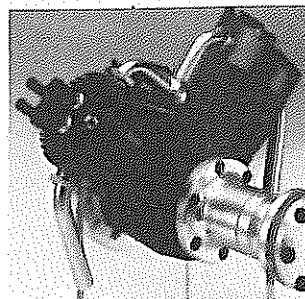
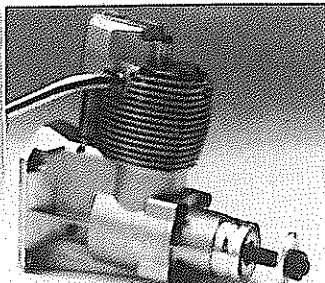
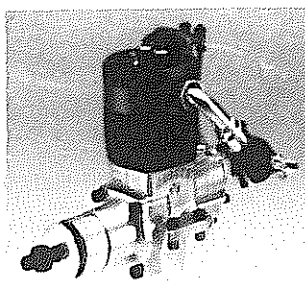
Absolut neu war die **CARDINAL**  
Spannweite 2120 mm - Länge über alles 1510 mm  
Motor 10 - 15 cm<sup>3</sup> Zweitakter, 12,5 - 20 cm<sup>3</sup> Viertakt  
Ladenrichtpreis ca. S 5000,-



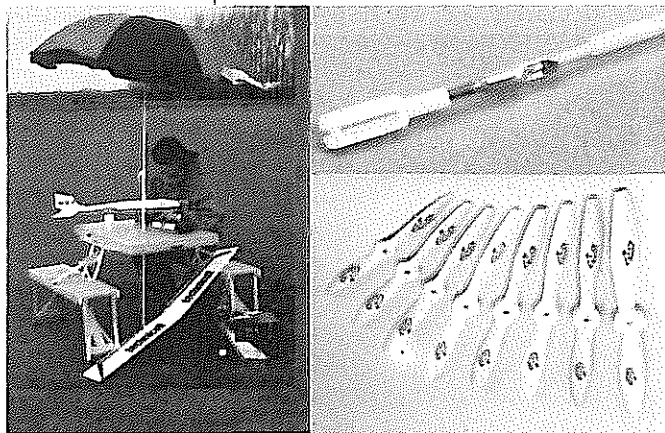
Nach einigen Jahren Pause gibt es wieder die Contest - Speed - Serevos.

Die englischen Viertakter **MAGNUM**-Motoren wurden neu aufgenommen

Magnum 91 C	14,98 cm <sup>3</sup>	1,4 PS	ca. S 4300,-
91 S	14,98 cm <sup>3</sup>	1,65 PS	ca. S 4800,-
120 C	19,25 cm <sup>3</sup>	1,85 PS	ca. S 5800,-
120 S	19,25 cm <sup>3</sup>	2,05 PS	ca. S 6300,-
180 V	29,76 cm <sup>3</sup>	2,5 PS	ca. S 10000,-
240 V	38,50 cm <sup>3</sup>	3,5 PS	ca. S 12000,-
MANX 45	44,67 cm <sup>3</sup>	3,5 PS	ca. S 15000,-
MANX 60	57,75 cm <sup>3</sup>	5,0 PS	ca. S 20000,-



An sonstigem Zubehör fielen noch auf :  
neue extrem biegsame Bowdenzüge, ein Universal-Koffertisch mit Sitz und Sonnenschirm (komplett zerlegbar), Akkusätze, Luftschrauben etc.



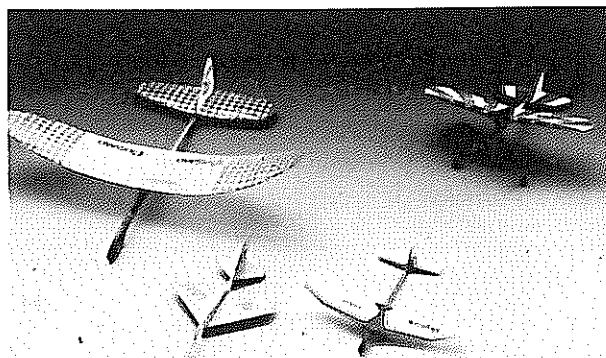
□ □ □

robbe  
Modellsport

Wir gehen weiter zu

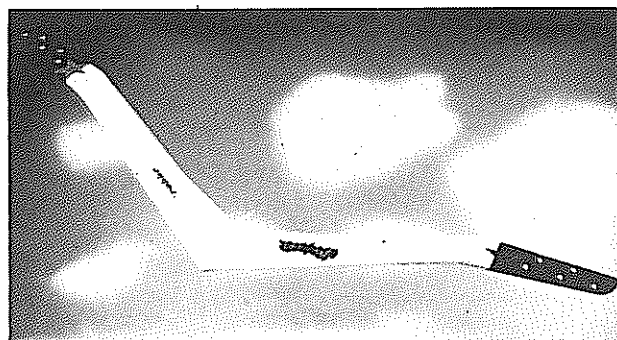
Beginnen wir auch hier mit den Flugmodellen.

Für die Kleinsten wird diesmal eine Palette von kleinen Segel- und Gummimotormodellen vorgestellt.



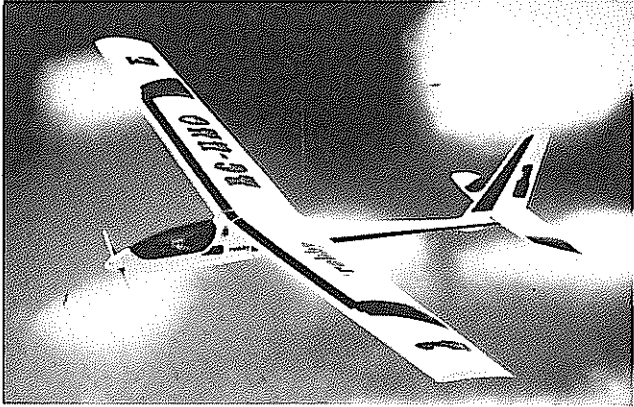
Die "größeren" Flieger bekommen es heuer mit einem **VAMPIR** zu tun. Es ist dies ein Nurflügelmodell mit 3170 mm Spannweite, welches auch mit einem Hilfsmotoraufsatz und mit einem Elektromotor ausgestattet werden kann.

Ladenrichtpreis ca. S 2890,-



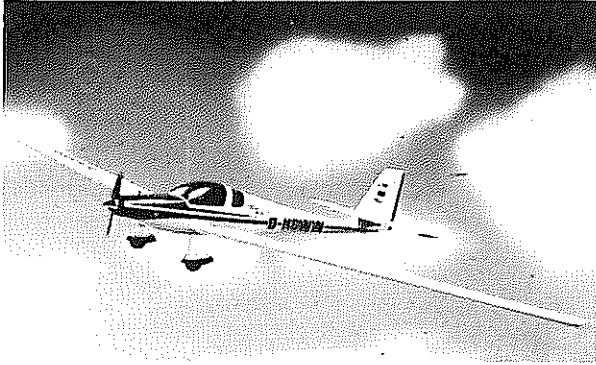
Der RC-UNO wurde zum RC-UNO-E, also für den Elektroflug konzipiert.

Spannweite 2010 mm - Gesamtlänge ca. 1090 mm  
Besonderheit: für den Anfänger konstruiert  
Ladenrichtpreis ca. S 2690,-



Der Motorsegler SF 36 wurde zum SF 36 L umgearbeit.

Spannweite 3350 mm - Rumpflänge 1350 mm  
Motor bis 6,5 cm<sup>3</sup> Zweitakter oder entsprechender Viertakter (Bordanlasser möglich).  
Ladenrichtpreis ca. S 3950,-



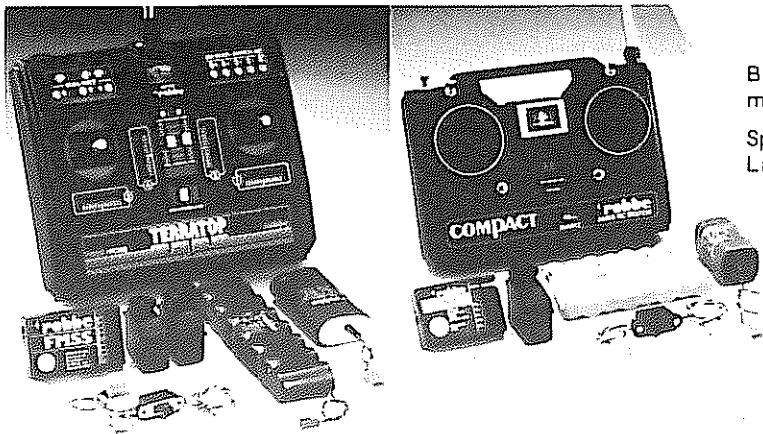
Bei den FERNSTEUERUNGEN der Firma Robbe gab es auch einiges Neues:

Die Terra Top FMSS/PCMS  
(35, 40, oder 41 MHz) -  
auf PCM umrüstbar

Ladenrichtpreis ca. S 5250,-

Die Super Compact  
2+1+6/4/1 in 40 oder  
41 MHz

Ladenrichtpreis ca. S 3850,-



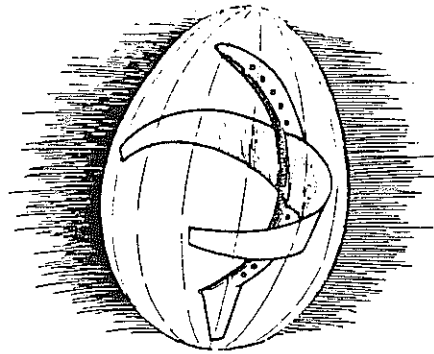
Die CM Rex Extension 2 - eine Verbesserung der ursprünglichen CM Rex - Anlage mit Extension 1-Modul, die wesentlich mehr "kann".

Ladenrichtpreis ca. S 17000,-



Das Servo RS 100 S, der Nachfolgetyp des RS 200 er Servos wurde, gezeigt in der elektronischen Neuheiten-seite.

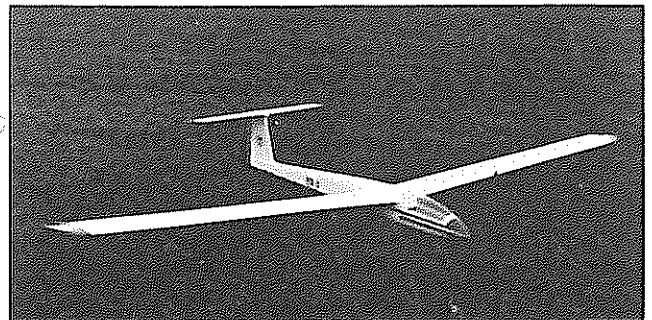
Ein neuer Enya Motor 53-4C mit 8,96 cm<sup>3</sup> und 1,12 PS stellte sich dem Beobachter ebenso vor wie Glühkerzenklemmen, Mini - Schweißgerät und neue "Akkupakete" (8,4 V und 7,2 V).



**WIK-Modelle**

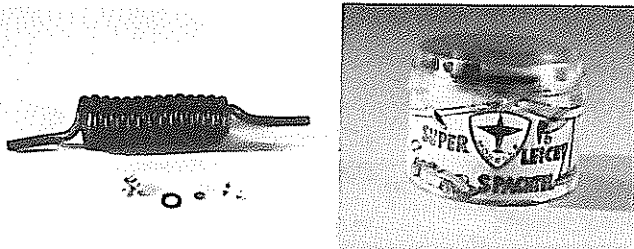
Bei der Firma WIK gab es ein nettes Segelflugmodell mit dem Namen KS-3 zu sehen.

Spannweite 2300 mm - Gesamtlänge 1175 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 1300,-





An ZUBEHÖR war einiges auf "Lager":  
Eine Innenlehre, eine Super Leichtspachtel, eine Polierfarbe mit Alu-Effekt, einen flexiblen Kraftstoffschlauch, Modellfeile und Bastelklebmen.



□ □ □

# krick

Hier gab es einige Neuheiten des italienischen Motorherstellers OPS, die modifizierten großen Zweitakter (wahlweise eine Ausführung für Topfschalldämpfer oder Resonanzrohr).

- Ladenrichtpreise: OPS 30 Maxi RCA/ ca. S 4800,-  
 OPS 30 Maxi f. Reso Rohr S 4800,-  
 OPS 60 TWIN RCA ca. S 8000,-  
 OPS 60 TWIN f. Reso Rohr S 8000,-

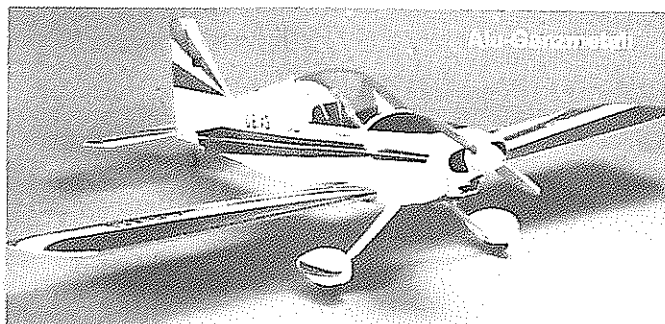


□ □ □



zeigte wieder einmal ein Alu-Ganzmetall-Flugmodell, den Kunstflugtiefdecker HORNET, eine bildhübsche Maschine.

Spannweite 2040 mm - Länge 1710 mm - Motor 20-50 cm<sup>3</sup>  
 Ladenrichtpreis ca. S 6000,-

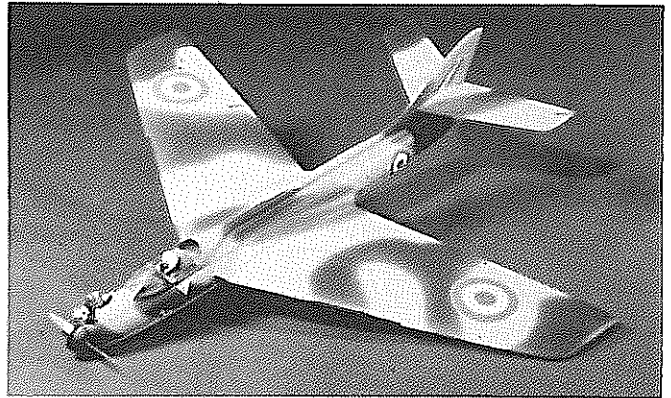


# Rödelmodell

war auch heuer mit kleinen voll kunstflugtauglichen Semi-Scale-Flitzern dabei:

HAWKER HUNTER, ein Flugzeug, welches als Kunstflug-Hangsegler, als Motor-Kunstflugmodell oder als Elektro-Kunstflugmodell eingesetzt werden kann.

Spannweite 1200 mm - Länge über alles 1090 mm  
 Motor: 4,0-6,6 cm<sup>3</sup> Verbrenner und Elektro  
 Ladenrichtpreis ca. S 2000,-



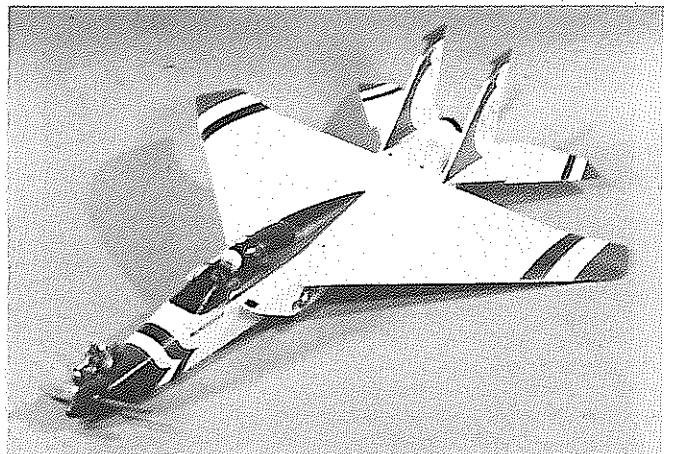
F 104 STARFIGHTER

Spannweite 900 mm - Länge 905 mm - Motor 1,5-2,5 cm<sup>3</sup>  
 Ladenrichtpreis ca. S 1300,-



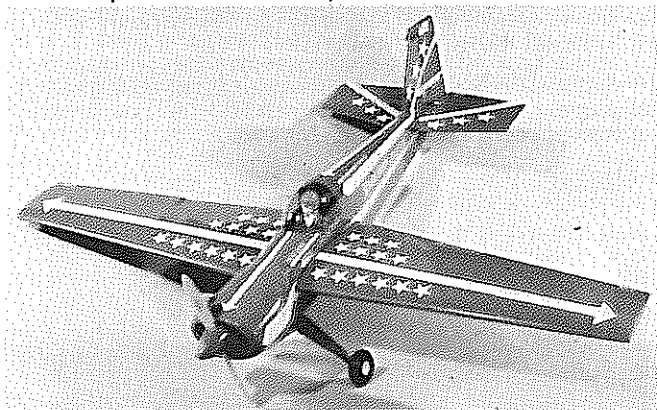
F 15 A EAGLE

Spannweite 800 mm - Länge 1020 mm - Motor 2,5-3,5 cm<sup>3</sup>  
 Ladenrichtpreis ca. S 1400,-



**LASER 200**

Spannweite 1110 mm - Länge 850 mm - Motor 2,5 - 4 cm<sup>3</sup>  
Ladenrichtpreis ca. S 1500,-



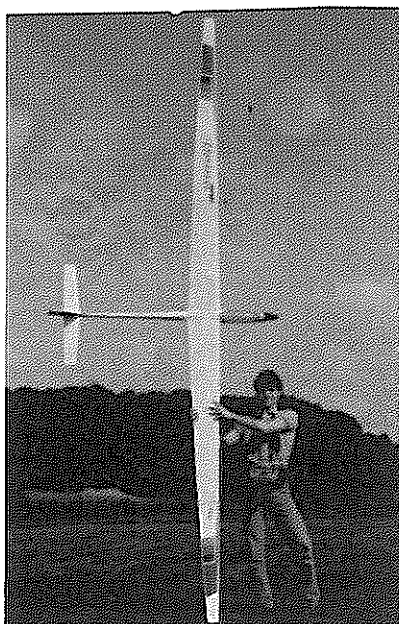
Gehen wir weiter zu Firma

**MULTIPLEX**

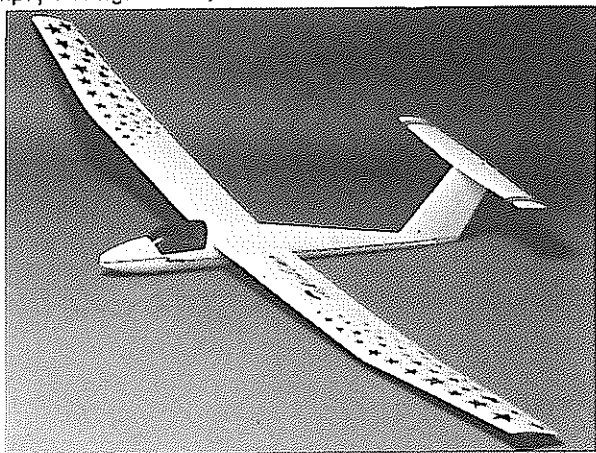
Hier fanden wir an

Hier fanden wir an Modellen die "ALPINA MAGIC" eine Weiterentwicklung der Alpina mit der Möglichkeit, eine Spannweiten-Veränderung vorzunehmen.

Spannweite 3800 mm  
oder 4400 mm  
Rumpflänge 1670 mm



Desweiteren zwei modifizierte Pilatus B 4 eine für den Einsteiger, die B 4 TOPOLINO (GFK Rumpf, Rippenfläche) und ein flottes Modell die B 4 BINGO (GFK Rumpf, Fertigflächen).



Die Maße sind bei beiden Modellen gleich, jedoch hat der TOPOLINO keine Querruder.

Spannweite 2750 mm - Rumpflänge 1180 mm.



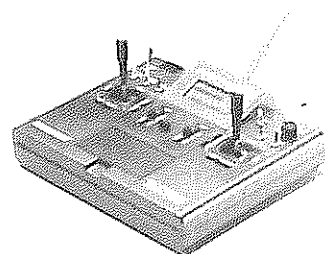
Der TELEMMASTER 2000 ist ein rohbaufertig gebautes Motormodell, welches als Schlepp- oder Trainermaschine besonders geeignet ist.

Spannweite 1950 mm - Rumpflänge 1400 mm  
Motore 10 - 35 cm<sup>3</sup> Zweitakt bzw. 15 - 50 cm<sup>3</sup> Viertakt



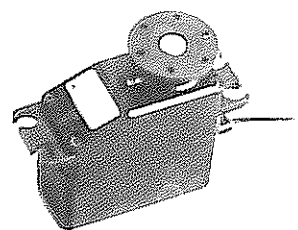
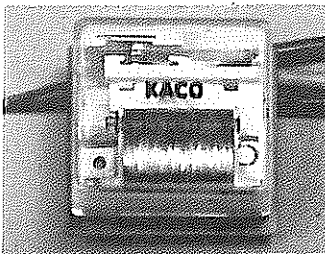
Gucken wir zur FERNSTEUERUNG. Hier hat jetzt auch MULTIPLEX eine Computeranlage im Programm, die PROFI mc 3030.

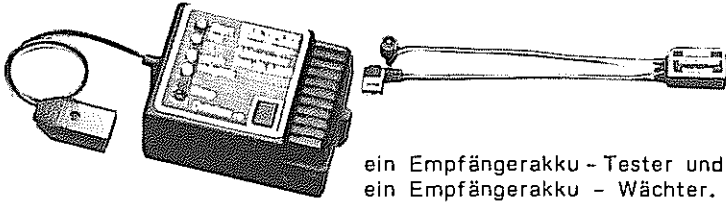
Einige Infos:  
Umschaltbar von PPM auf PCM, 9 prop-Kanäle, 15 Modellspeicher, 9 fertige Programme, etc., etc.



An sonstigen elektronischen Neuheiten finden sich:

ein kleiner, sehr leichter Elektronikschalter,  
ein kleines und leichtes SERVO PS 51 (1,2 cmkp Drehmoment, Abmessung 33 x 31 x 16),





ein Empfängerakku - Tester und  
ein Empfängerakku - Wächter.

Auf zu den  
Neuheiten 1988 von

**aero=  
haut**

## Bauer Modelle

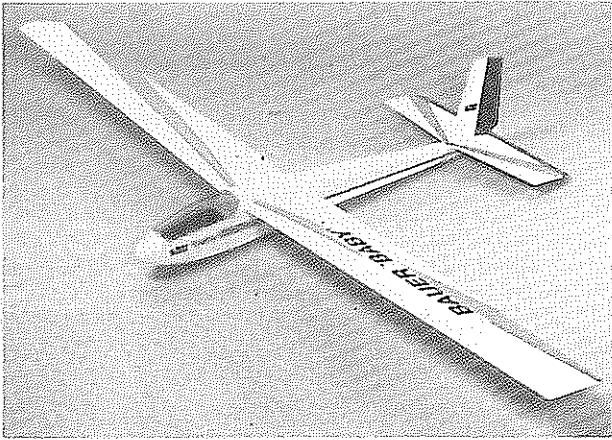
HR-modelltechnik gmbh

hatte diesmal drei neue Vöglein, zwei Segler und eine  
Impeller - Maschine.

Zunächst die Segelflugmodelle :

**BAUER BABY** - eine Anfängermaschine

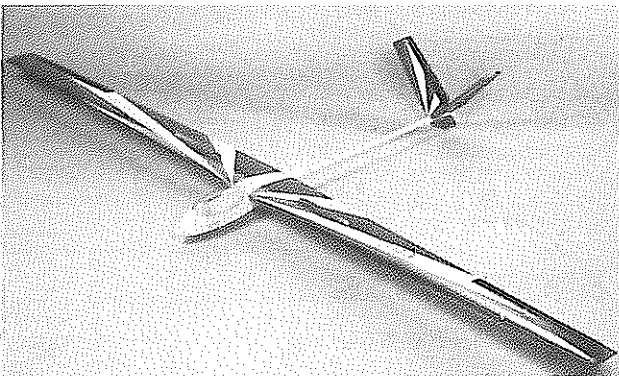
Spannweite 1720 mm - Länge über alles 1050 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 1500,-



### "LIBELLE"

Spannweite 2800 mm - Länge über alles 1220 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 3500,-

Die LIBELLE hat ein sogenanntes Compact - Steuerwerk  
(Einhebelmechanik für den Flächenanschluß zum Bei-  
spiel) und bereits eingebaute Schempp - Hirth Störklap-  
pen aus Metall.



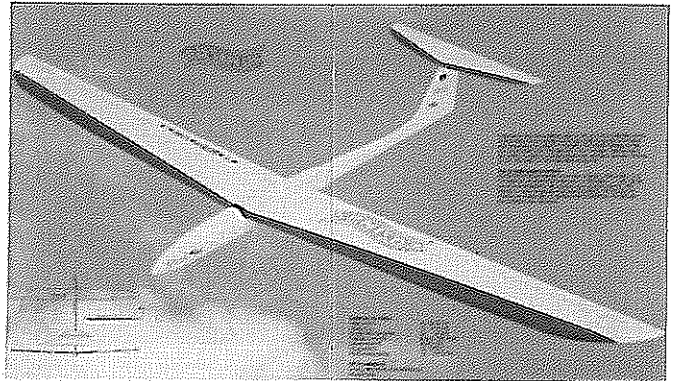
Die Me 262 A - 1 a "SCHWALBE", ein im Maßstab 1 : 6  
exakt nachgebautes Flugmodell hat eine Spannweite von  
2085 mm, eine Gesamtlänge von 1767 mm und "ver-  
braucht" entweder 2 Bauer - Impeller mit je 1 Stück  
10 cm<sup>3</sup> Zweitakter (eine alternative Ausführung mit  
Propeller ist möglich). (GFK - Rumpf, GFK - Triebwerks-  
gondeln, Fertigflächen etc.).

Ladenrichtpreis ca. S 8000,-

Da zeigen sich zuerst zwei Flugmodelle :

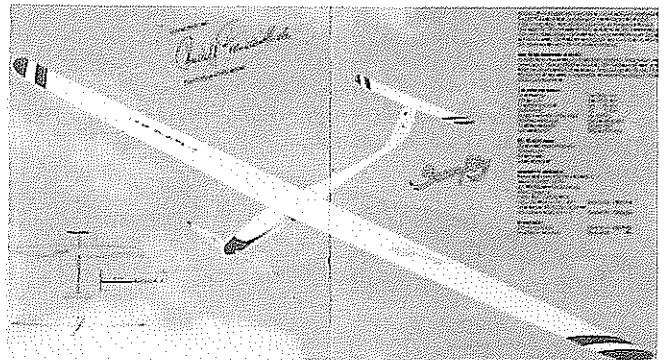
Der COSINUS, das Schwestermodell des Sinus  
(= Elektroflugmodell).

Spannweite 2000 mm - Gesamtlänge ca. 970 mm  
Ladenrichtpreis ca. S 2300,-



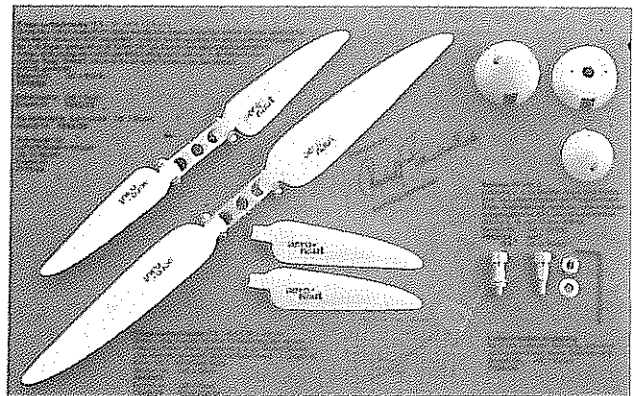
und der SUNFLY, eine Konstruktion unseres öster-  
reichischen E - Flug Weltmeisters Rudolf Freudenthaler.

Spannweite 2400 mm - Gesamtlänge ca. 1215 mm.  
Ladenrichtpreis ca. S 3000,-



Im ZUBEHÖR sehen wir :

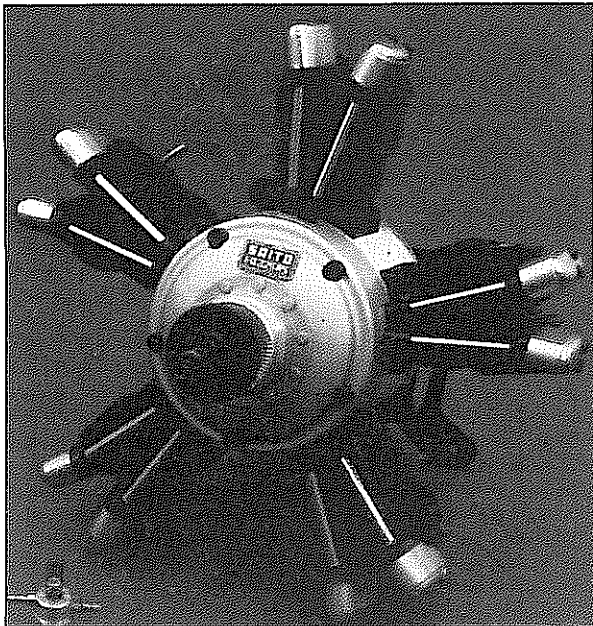
Klappflugschrauben, Luftschraubenkupplungen, Planeten-  
getriebe, Ladegeräte etc.



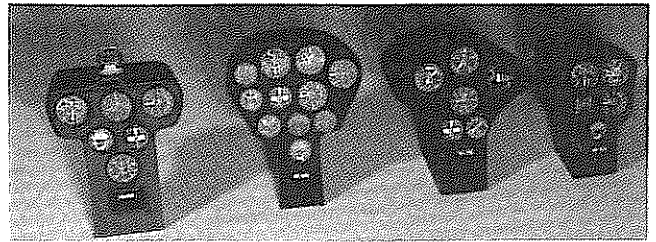


Einige neue SAITO Motoren rundeten die Neuheiten von AERONAUT ab :

SAITO FA 50	8,2 cm <sup>3</sup>	0,76 PS	ca. S 4300,-
SAITO FA 120 S	21,0 cm <sup>3</sup>	1,3 PS	ca. S 8000,-
SAITO FA 130 T	21,0 cm <sup>3</sup>	Boxer	ca. S 11000,-
SAITO FA 300 T	50,0 cm <sup>3</sup>	Box. 3,93 PS	ca. S 18000,-
SAITO FA 325 R 53,	cm <sup>3</sup>	5 Zylinder Sternmotor	ca. S 25000,-



Darüberhinaus gibt es bei WANITSCHKE Instrumentenpilze aus schwarzem Kunststoff, um dem Segelflugzeug sozusagen den letzten Touch zu geben.

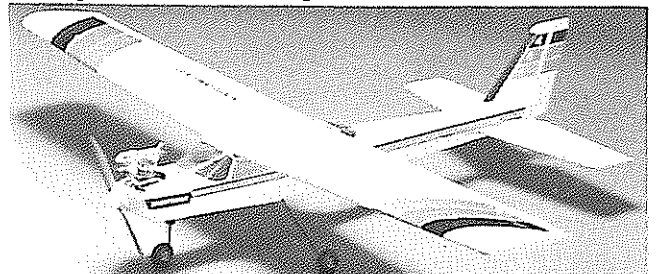


## EZ SPORTS AVIATION

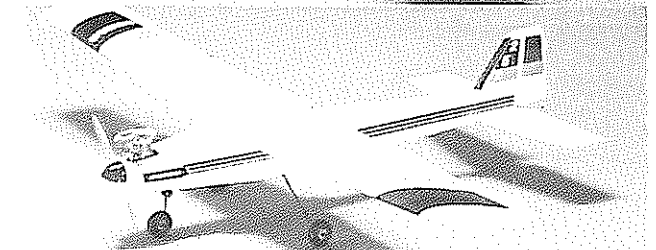
aus Japan zu Gast in Nürnberg mit einigen neuen Motor-  
maschinen; einige Beispiele :

Sportsman	Spannweite	Länge	Motor
25 H	1350 mm	970 mm	3,5 - 4 cm <sup>3</sup> 2T
25 S	1350 mm	970 mm	ab 6,5 cm <sup>3</sup> 4T
25 S	1350 mm	970 mm	w.o.
25 L	1270 mm	970 mm	w.o.
45 H	1600 mm	1205 mm	ab 6,5 cm <sup>3</sup> 2T
			ab 8 cm <sup>3</sup> 4T
45 S	1600 mm	1205 mm	w.o.
45 L	1540 mm	1205 mm	w.o.
Supra Star 25	1265 mm	1060 mm	ab 3,5 cm <sup>3</sup> 2T
			ab 6,5 cm <sup>3</sup> 4T

Alle o.a. Maschinen sind in Fertigbauweise, wobei das Finish gleich ins Haus mitgeliefert wird.

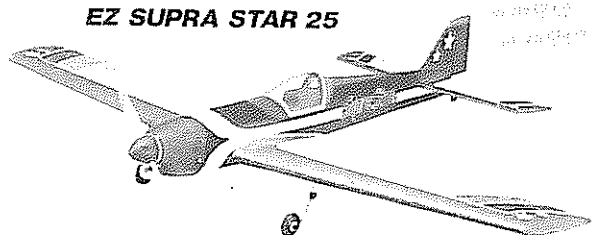


**SPORTSMAN 45H**



**SPORTSMAN 25S**

**EZ SUPRA STAR 25**



## MODELLBAU WANITSCHKE

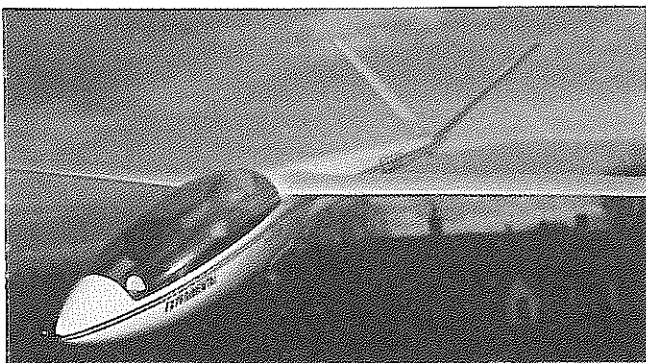
Auch heuer war der deutsche Seglerspezialist dabei.  
2 Neuheiten bei den Flugzeugen und beide im Maßstab  
1 : 4.

### ORLICE

Spannweite 3750 mm - Länge 1735 mm  
GFK - Rumpf, Fertigfläche. Anmerkung: Die Orlice ist  
auch im Maßstab 1 : 3 erhältlich.

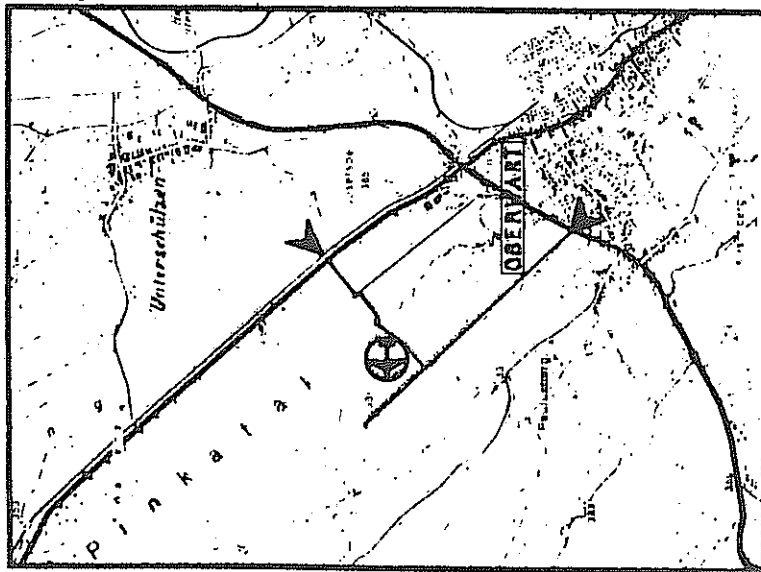


HP 18 Spannweite 3750 mm - Länge 1760 mm  
GFK - Rumpf, Fertigflächen .



# Modellflugplatz OBERWART

SÜDLICHES BURGENLAND



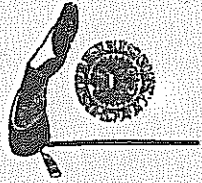
Wien 120 km  
Wr. Neustadt

Graz 80 km  
Hartberg  
Güssing

Höhe : 331 m NN  
Fläche : 14.700 m<sup>2</sup>  
Asphaltpiste : 65 x 5 m  
Graspiste : 150 x 10 m  
Gelände : Ebene mit weiter, hindernis-  
freier Rundumsicht  
Eigenes Clubhaus

Eisenstadt  
100 km

Rechnitz



## OFFIZIELLE AUSSCHREIBUNGEN 1988 STAATSMEISTERSCHAFTEN UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN

Datum	Klasse	WB-Nr.	Austragungsort	Nennungschiuß
30.04./01.05.	F3F	ST 1/88	Braunsberg /NÖ	18. April
04. Juni	F3E	ST 2/88	Feldkirchen /Krn.	20. Mai
04./05. Juni	F2A,B,C	ST 3/88	Wörgl /Tirol	25. Mai
27. August	F3A	ST 4/88	Waldfhofen /Th. / NÖ	12. August
22./23. Oktober	F1 A, B F1 A/J	ST 5/88	Fürstenfeld /Stmk.	01. Oktober
05. Juni	F3E/10	ÖM 1/88	Feldkirchen /Krn.	20. Mai
16./17. Juli	RC III	ÖM 2/88	Weer/Brandstätte /Tirol	18. Juni
17./18. Septemb.	RC/MS	ÖM 3/88	Oberwart	03. September

Liebe Modellflugfreunde !

Wir legen Euch heute wieder die gesammelten Ausschreibungen der  
ÖSTERREICHISCHEN STAATSMEISTERSCHAFTEN  
und der  
ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN

mit einer Anzahl Nennungsblätter vor.

Erstmals wird heuer zwischen STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN unterschieden. In der Wertigkeit sind beide Meisterschaften gleich. STAATSMEISTERSCHAFTEN werden nur in jenen Klassen ausgetragen, die auch international im Sporting Code enthalten sind, bei den ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN handelt es sich um reine NATIONALE KLASSEN.

Die beigelegten Nennungsblätter sind für beide Meisterschaften zu verwenden. Werft bitte die restlichen Nennungsblätter nicht weg, denn vielleicht braucht ihr sie noch.

Bitte füllt sie richtig und vollständig, aber vor allem auch leserlich aus: Klasse, Name und Adresse, Geburtsjahr und Nummer der Sportlizenz (Mitgliedsnummer). Bei den Fernsteuerern muß in der Zeile Frequenz auch der Kanal und ein Ersatzkanal angegeben werden.

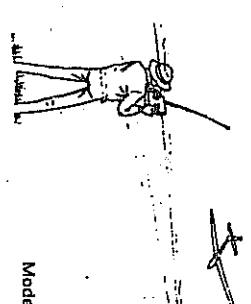
Ich weise darauf hin, daß nach erfolgter Nennung auf alle Fälle auch das Nenngeld bezahlt werden muß. Bei Rückzahlung einer Nennung bis zum Nennungschiuß ist keine Nenngebühr zu bezahlen. Eine eventuelle Rückziehung der Nennung muß direkt und teil-  
müngerrecht dem Veranstalter gemeldet werden !

Es ist Sache eines jeden Wettbewerbers und der Vereine, die Nennblätter zeitgerecht an den Landesaktionsleiter zu schicken, damit dieser den vorgegebenen Nennungschiuß einhalten kann. Bitte berücksichtigt, daß der LSL nicht immer auf Knopfdruck erreichbar sein kann und überzeugt Euch selber, ob alles klappt.

Viele Wettbewerbsfolge für 1988 wünscht Euch

Edwin Krill  
Bundesaktionsleiter

**ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG  
FÜR DIE STAATS- UND ÖSTER. MEISTERSCHAFTEN 1988**



*Staatsmeisterschaft  
Klasse RC/MS*

Modellflugplatz Oberwart / Burgenland  
17./18. September 1988

**Veranstalter:** ÖAeC - Sektion MODELFLUG, 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12

**Teilnahme-  
berechtigung:** Alle Mitglieder des ÖAeC mit gültiger FAI-SPORTLIZENZ und Aero Club Ausweis (Zahlschein), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind. Nur österr. Staatsbürger!

**ACHTUNG:** Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich!

**Wettbewerbs-  
bedingungen:** Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt.

**Platz- und Wett-  
bewerbsordnung:** Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.

**Haftung:** Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haft- und unfallversichert. Proteste können nur gegen eine Kaution von S 200,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattgegebenem Einspruch durch die Jury rückerstattet.

**Proteste:** Das Nenngeld beträgt S 200,-, incl. S 10,- Jugendförderungsfond und ist bei der Anmeldung am Wettbewerbsort zu zahlen.

**Nennung:** Die Nennung hat unbedingt über den Landessektionsleiter zu erfolgen und muß bis zum Nennungsschluß an die Bundessektion geschickt werden (daher rechtzeitige Einsendung an den LStL erforderlich!).

**Meldung:** Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden.

**Preise:** Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die STAATSMEISTERMEDAILLE in GOLD und die Zweit- und Drittplazierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplazierten der Österr. Meisterschaften die Medaillen der Bundesministerin für Unterricht und Sport.

**Dauerstart-  
nummer:** Jedes Flugmodell ist mit einer dauerhaft angebrachten Dauerstartnummer zu versehen (FAI-Lizenznummer = Mitgliedsnummer). Die Schriftgröße muß einm. mind. 25 mm betragen, jeder abnehmbare Teil muß diese Nummer tragen (Schriftgröße hier egal).

**DOPING-  
KONTROLLEN:** Bei diesen Staats- und Österr. Meisterschaften können DOPINGKONTROLLEN durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betreffenden Sportler verständigt. Erscheint ein gelaster Sportler nicht bis zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgesehenen Sanktionen aus (siehe prop 2/3 - ONF - Bericht).

Änderungen in der Zeiteinteilung bleiben den Veranstaltern aus organisatorischen Gründen oder wetterbedingten Einflüssen vorbehalten.

**ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB  
SEKTION MODELFLUG**

ONF - Delegierter  
Robert Grillmeier

Bundessektionsleiter  
Edwin Krill

**Wettbewerbsnummer:**

**Durchführung:**

**Organisationsleitung**

**Wettbewerbsleiter:**

**Wettbewerbsort:**

**Jury:**

**Wettbewerbsklasse:**

**Nennung:**

**Funktionäre:**

**Unterkunft:**

ÖM 3 / 88  
1. MBC Oberwart, 7350 Oberpullendorf, Wienerstraße 11

Hans Sinko  
Ing. Helmut Bader  
Modellflugplatz Oberwart (laut Skizze)

BFR Wolfgang Schläger  
RC/MS

Die Nennung muß bis spätestens 3. September 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden. Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten!

Nachnennungen sind nicht möglich!

Je ein Punkterichter sind zu stellen aus Niederösterreich, Kärnten, Steiermark und Burgenland

Für die Unterkunft hat der Wettbewerber selbst aufzukommen. Zimmervermittlung über die Organisationsleitung möglich

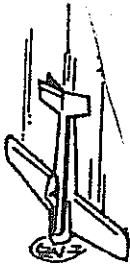
P R O G R A M M

Samstag, 17. September	13,00 Uhr	Anmeldung, Senderabgabe, Begrüßung und Eröffnung
	13,30 Uhr	Beginn des 1. Durchganges, alle weiteren Zeiterteilungen im Rahmen des Wettbewerbes
	20,00 Uhr	Gemütliches Beisammensein
Sonntag, 18. September	08,30 Uhr	Senderabgabe
	09,00 Uhr	Weiterführung des Wettbewerbes
		Die SIEGERREHRUNG findet nach Wettbewerbsende am Flugplatz statt.

1. MBC Oberwart



# Österr. Meisterschaft Klasse RC III



ÖMV - Modellflugplatz Weer - Brandstätte

16./17. Juli 1988

ÖM 2 / 88

Wettbewerbsnummer:  
Durchführung:  
Organisationsleitung:  
Wettbewerbsleitung:  
Wettbewerbsort:  
Jury:  
Wettbewerbsklasse:  
Nennung:

Österr. Modellsportverband, Landesgruppe Tirol  
LSL Josef Selg / Tirol  
BFR Wolfgang Schlagner  
ÖMV - Modellflugplatz Weer - Brandstätte / Tirol  
BSL Stellvertr. Dr. Georg Breiner  
RC III

Die Nennung muß bis spätestens 18. Juni 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden.  
Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten!

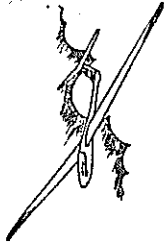
Nachnennungen sind nicht möglich!

Je ein Punkterichter von Wien, Vorarlberg, Kärnten, Niederösterreich und Tirol

Die Unterkünfte können über die Organisationsleitung bestellt werden, Camping ist möglich.

Funktionäre:  
Unterkunft:

# Staatsmeisterschaft Klasse F3 F



Hangfluggelände Braunsberg / NÖ

30. April / 1. Mai 1988

ST 1 / 88

Wettbewerbsnummer:  
Durchführung:  
Organisationsleitung:  
Wettbewerbsleiter:  
Wettbewerbsort:  
Jury:  
Wettbewerbsklasse:  
Nennung:

ÖAeC Landesverband Wien, FMBC VIENNA  
Helmut Neumann  
BFR Ing. Richard Gradischnig  
Braunsberg / NÖ (siehe Skizze)  
Dipl. Ing. Harald Sitter  
F3 F

Die Nennung muß bis spätestens 18. April 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden.  
Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten!

Nachnennungen sind nicht möglich!

Die Funktionäre (Landerichter, Wendemarkenrichter) werden vom Landesverband Wien gestellt.

Quartierwünsche sind zu richten an den FMBC Vienna, Pülsigasse 3/1, 1235 Wien.

Funktionäre:  
Unterkunft:

## PROGRAMM

Samstag, 16. Juli 09,00 Uhr - 09,30 Uhr Anmeldung  
09,30 Uhr Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung  
10,00 Uhr Senderabgabe  
10,30 Uhr Beginn des 1. Durchganges  
20,30 Uhr Gemütlicher Abend in der Taxenhütte  
Sonntag, 17. Juli 08,00 Uhr - 09,00 Uhr Senderabgabe  
09,00 Uhr Fortsetzung des Wettbewerbes

Die SIEGERERHRUNG findet eine Stunde nach Beendigung des 3. Durchganges am Flugplatz statt.

ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND  
Landesgruppe TIROL

## PROGRAMM

Samstag, 30. April 08,00 - 09,00 Uhr Anmeldung bei der Wettbewerbsleitung  
- 09,30 Uhr Senderabgabe  
09,45 Uhr Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung  
10,00 Uhr Wettbewerbsbeginn  
20,00 Uhr Gemütliches Beisammensein im Gasthof zur "Goldenen Krone"

Sonntag, 1. Mai bis 09,30 Uhr Senderabgabe  
10,00 Uhr Fortsetzung des Wettbewerbes

Die SIEGERERHRUNG findet eine Stunde nach Beendigung des 3. Durchganges am Wettbewerbsgelände statt.

ÖAeC Landesverband Wien  
Robert Grillmeier  
Landessektionsleiter

FMBC VIENNA  
Robert Wolf  
Obmann



## Staatseisenerklubs

### Klassen 71A.B.9

Flugplatz Fürstenfeld / Steiermark

22./23. Oktober 1988

Wettbewerbnummer: ST 5 / 88

Durchführung: SFC Fürstenfeld, Sektion Modellflug

Organisationsleitung: Klasse F1A - Erich Hohenbalken

Klasse F1B - Hans Pold

Wettpreberleitung: Klasse F1A - BFR Ing. Ernst Reitterer

Klasse F1B - Hans Pold

Wettprebersort: Freifluggelände neben dem Flugplatz Fürstenfeld. Zufahrt Landesstraße Fürstenfeld - Hartberg

Jury: LSL Kärnten, Ing. Richard Gradischnig

Wettpreberklassen: F1A, F1B und F1A/Jugend

Nennung: In der Klasse F1A wird lt. MSO eine Mannschaftswertung durchgeführt.

Die Nennung muß bis spätestens 1. Oktober 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den OAc-Sektion Modellflug eingesandt werden.

Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten!

Nachnennungen sind nicht möglich!

Nenngeld für jugendliche S 20,-

Nenngeld für jede gemeldete F1A-Mannschaft S 200,-

Die Landesverbände Wien und Kärnten stellen je 2 Zeitnehmer, den Rest stellt die Steiermark bzw. der durchführende Verein.

Für die Unterkunft hat der Wettpreber selbst aufzukommen.

Funktionäre:

Unterkunft:

### PROGRAMM

Samstag, 22. Oktober Klasse F1B:

08,30 Uhr Anmeldung

09,00 Uhr Beginn des 1. Durchganges bis Ende

Sonntag, 23. Oktober Klassen F1A und F1A/Jugend:

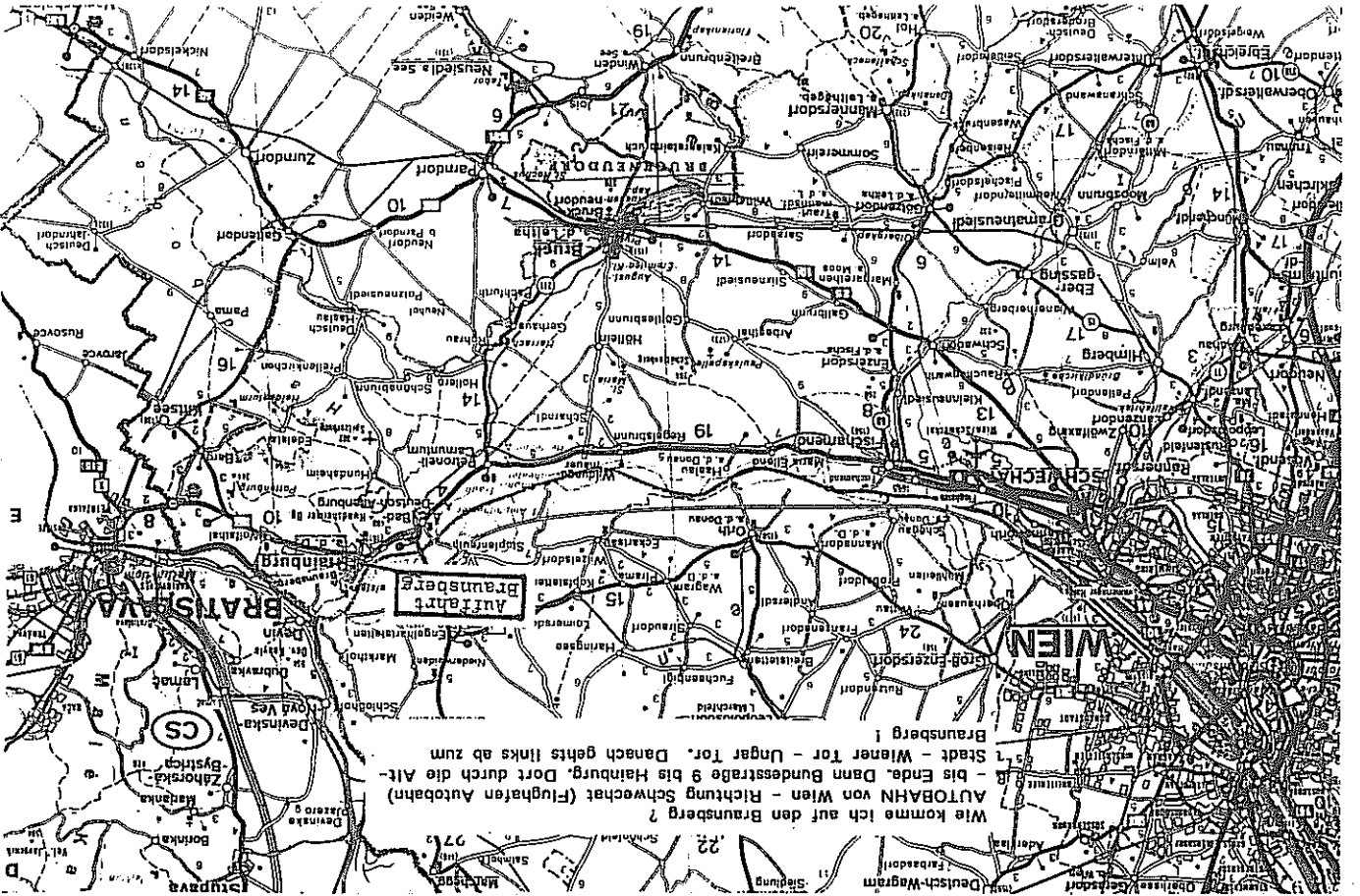
08,00 Uhr Anmeldung

09,00 Uhr Beginn des 1. Durchganges bis Ende

Die SIEGEREHRUNG findet um ca. 16,00 Uhr im Betriebsgebäude des SFC Fürstenfeld statt.

Für den SFC Fürstenfeld, Sekt. Modellflug

Erich Hohenbalken



# Staatsmeisterschaft Österr. Meisterschaft Klasse F3E

## Klasse F3E/10



Modellflugplatz der ÖMV-MBG Feldkirchen/Kärnten  
4. Juni 1988

Wettbewerbsnummer: ST 2 / 88 + ÖM 1 / 88

Durchführung: ÖMV - Modellbaugruppe Feldkirchen

Organisationsleitung: Manfred Maurer

Wettbewerbsleiter: Herbert Kofler

Wettbewerbsort: ÖMV - Modellflugplatz Bleistätter Moor, Feldkirchen

Jury: ORR Mag. Helmut Krasser

Wettbewerbsklassen: F3E (Staatsmeisterschaft) und F3E/10 (Österr. Meisterschaft)

Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 20. Mai 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden.

Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten!

Nachnennungen sind nicht möglich!

Funktionäre: Die Funktionäre werden vom durchführenden Verein gestellt.

Unterkunft: Quartierwünsche werden an das Fremdenverkehrsamt weitergeleitet. Camping ist möglich - kein Stromanschluß.

### PROGRAMM

#### STAATSMEISTERSCHAFT

Samstag, 4. Juni	08,00 - 08,45 Uhr	Anmeldung und Senderabgabe
	08,45 Uhr	Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung
	09,00 Uhr	Wettbewerbsbeginn, anschließend der 2. und 3. Durchgang.

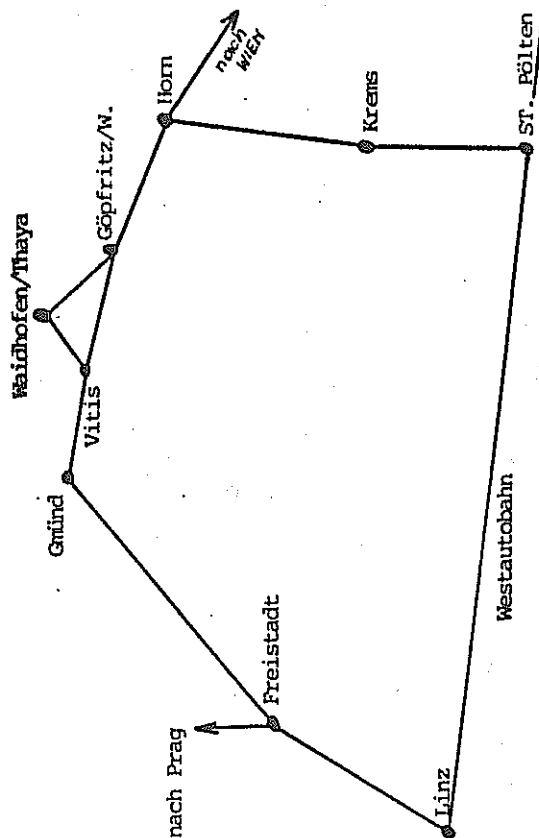
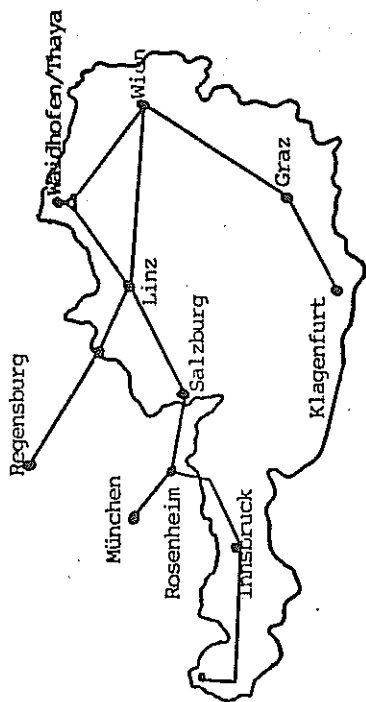
Die SIEGEREHRUNG findet anschließend an den 3. Durchgang statt.

#### ÖSTERRREICHISCHE MEISTERSCHAFT

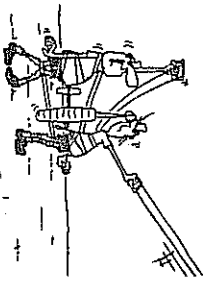
Sonntag, 5. Juni	08,00 - 08,45 Uhr	Anmeldung und Senderabgabe
	08,45 Uhr	Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung
	09,00 Uhr	Wettbewerbsbeginn, anschließend der 2. und 3. Durchgang.

Die SIEGEREHRUNG findet anschließend an den 3. Durchgang statt.

ÖMV - MBG Feldkirchen  
Manfred Maurer, Obmann







## Staatsmeisterschaft Klassen F2A, B, C

Parkplatz der Firma TELTA in Wörgl/Tirol  
4./5. Juni 1988

Wettbewerbsnummer: ST 3 / 88

Durchführung: ÖMV - Tirol / ÖMV - MBG Brandenberg

Organisationsleitung: Adolf Lotterberger

Wettbewerbsleitung: noch nicht besetzt

Wettbewerbsort:

Parkplatz der Firma TELTA in Wörgl  
Anfahrt zum Wettbewerbsgelände: Die Inntalautobahn bei der Ausfahrt WÖRGL WEST verlassen - auf der Bundesstraße Richtung WÖRGL fahren, Nach etwa 2km befindet sich auf der rechten Seite das TELTA-EINKAUFZENTRUM.

Jury: LSL Josef Seig

Wettbewerbsklassen: F2A, F2B, F2C (FKC im Rahmenprogramm)

Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 25. Mai 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC - Sektion Modellflug eingesandt werden.  
Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten !  
Nachnennungen sind nicht möglich !

Funktionäre:

Je ein Punktrichter aus Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Tirol.

Unterkunft: Für die Unterkunft hat der Teilnehmer selbst aufzukommen. Zimmerbestellungen werden von der Organisationsleitung entgegengenommen.

### PROGRAMM

Samstag, 4. Juni	13,00 Uhr	Anmeldung
	13,30 Uhr	Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung
	14,00 Uhr	Beginn der 1. Durchgänge in der Reihenfolge F2A, F2B, F2C und F2C.
	20,00 Uhr	Bunter Abend, gemeinsam mit dem MFC Wörgl, der am selben Wochenende einen RC-Wettbewerb durchführt.
Sonntag, 5. Juni	08,00 Uhr	Beginn der 2. Durchgänge in der Reihenfolge wie beim 1. Durchgang
	12,30 Uhr	Beginn der 3. Durchgänge - wie vorher

Die SIEGEREHRUNG findet nach Beendigung des letzten Durchganges statt.

## Staatsmeisterschaft Klasse F3A

Modellflug Sportanlage Waidhofen/Th.  
27. August 1988

Wettbewerbsnummer: ST 4 / 88

Durchführung: Union Modellflugclub Waidhofen/Thaya

Organisationsleitung: Ing. Raimund Wolf

Wettbewerbsleitung: BFR Wolfgang Schläger

Wettbewerbsort:

Modellflug Sportanlage Waidhofen/Th.  
Beschilderung (Flugszeugsymbol) an allen Zufahrtsstraßen  
Int. Jury des Int. Grenzlandpokalfliegens

Jury: F3A

Wettbewerbsklasse:

Nennung: Die Nennung muß bis spätestens 12. August 1988 (Datum des Poststempels) über den zuständigen Landessektionsleiter an den ÖAeC-Sektion Modellflug eingesandt werden.  
Rechtzeitige Einsendung des NENNBLATTES an den Landessektionsleiter beachten !  
Nachnennungen sind ausnahmslos nicht möglich !

Funktionäre:

Internationale Punktrichterguppe. Alle übrigen Funktionäre werden durch den UMFC-Waidhofen/Th. gestellt.

Unterkunft:

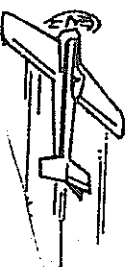
Reservierung schriftlich an den UMFC-Waidhofen/Th., Magschitzgasse 1, 3850 Waidhofen/Th.  
Warme Küche direkt am Fluggelände. Camping mit Stromanschluß und Benützung der Küche Möglich.

### PROGRAMM

Samstag, 27. August	06,00 - 08,00 Uhr	Trainingsmöglichkeit
	08,00 - 08,30 Uhr	Anmeldung und Senderabgabe
	08,30 - 08,50 Uhr	Begrüßung und Wettbewerbsbesprechung
	08,50 - 09,00 Uhr	Vorbereitung zum Start
	09,00 Uhr	Beginn des 1. Durchganges

Bei der Staatsmeisterschaft werden gemäß der MSC 3 Durchgänge geflogen  
Die SIEGEREHRUNG findet unmittelbar nach Beendigung des 3. Durchganges statt.

Union Modellflugclub Waidhofen/Thaya  
BFR und LSL Wolfgang Schläger



An den

Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

An den

Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

An den

Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

An den

Landessektionsleiter

Bitte Nennungsschluß beachten und rechtzeitig einsenden !

# NENNBLATT Klasse



Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT - ÖSTERR. MEISTERSCHAFT 1988- und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.

Unterschrift

Name:

Adresse:

Geburtsjahr: \_\_\_\_\_ Lizenznummer: \_\_\_\_\_

1. Frequenz: \_\_\_\_\_ 2. Frequenz: \_\_\_\_\_

Kenntrifflnahme:

Verein / Unterschrift / Datum

weiter an

Landesaktionsleiter / Datum



# NENNBLATT Klasse



Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT - ÖSTERR. MEISTERSCHAFT 1988- und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.

Unterschrift

Name:

Adresse:

Geburtsjahr: \_\_\_\_\_ Lizenznummer: \_\_\_\_\_

1. Frequenz: \_\_\_\_\_ 2. Frequenz: \_\_\_\_\_

Kenntrifflnahme:

Verein / Unterschrift / Datum

weiter an

Landesaktionsleiter / Datum

# NENNBLATT Klasse



Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT - ÖSTERR. MEISTERSCHAFT 1988- und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.

Unterschrift

Name:

Adresse:

Geburtsjahr: \_\_\_\_\_ Lizenznummer: \_\_\_\_\_

1. Frequenz: \_\_\_\_\_ 2. Frequenz: \_\_\_\_\_

Kenntrifflnahme:

Verein / Unterschrift / Datum

weiter an

Landesaktionsleiter / Datum



# NENNBLATT Klasse



Ich melde meine Teilnahme an der STAATSMEISTERSCHAFT - ÖSTERR. MEISTERSCHAFT 1988- und verpflichte mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten.

Unterschrift

Name:

Adresse:

Geburtsjahr: \_\_\_\_\_ Lizenznummer: \_\_\_\_\_

1. Frequenz: \_\_\_\_\_ 2. Frequenz: \_\_\_\_\_

Kenntrifflnahme:

Verein / Unterschrift / Datum

weiter an

Landesaktionsleiter / Datum



# MODELHOB

hatte eine schöne RF-5B, einen Motorsegler in der "Auslage" hängen.



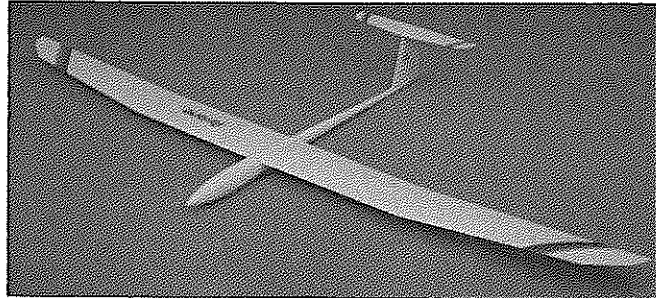
Spannweite 2600 mm - Länge 1145 mm - Motor 3,5 cm<sup>3</sup>  
 Holzrumpf und Fertigflächen  
 Ladenrichtpreis ca. S

# KRAUSE

Auch hier zwei neue Segler :

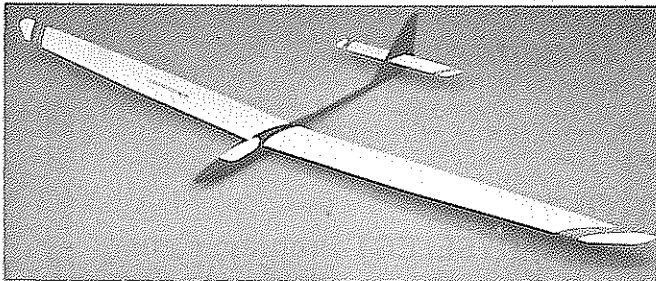
**ARIANE**, ein F3B-Segler

Spannweite 3140 mm - Länge 1450 mm.  
 Ladenrichtpreis ca. S 6500,-



**DORADO**, ein Allroundsegler

Spannweite 3200 mm - Länge 1460 mm.  
 Ladenrichtpreis ca. S 4000,-



Mittendrein darf Euer "rasender" Reporter eine kleine Feststellung machen, daß nämlich aus Platzgründen nicht 100% alle Neuheiten vorgestellt werden können. Ich habe mich auf das Wesentliche beschränkt und ersuche dafür um Verständnis. Auch konnten noch nicht alle ca.-Ladenpreise eruiert werden.

...

In diesem Sinne streife ich kurz -

**KDH - MODELLBAU** mit den Neuheiten wie Speichenräder, Flap-Mechanik, K & B. 45 FI RC-ABC Impellermotor, Werkzeug, Astro-Kobalt-Elektromotoren.

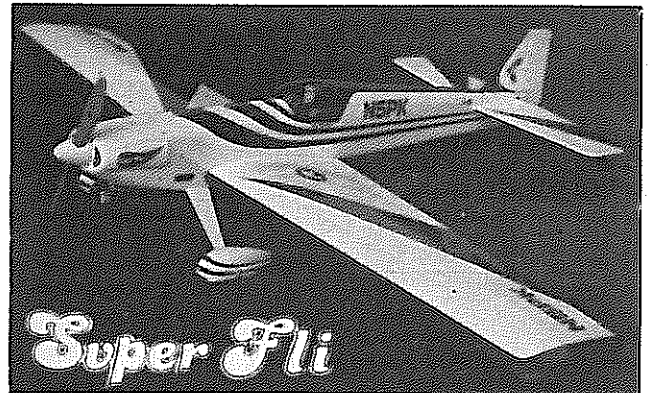
**JAMARA - MODELLTECHNIK** : Fertigmodelle (Piper J3), englische Baukästen (Cambria, Boddington, Flair), Svenson-Modellprogramm (Duke, Fieseler Storch, Vi-komte etc.), Aviomodelli-Maschinen, Zubehör (Anlenkungsmaterial, Tanks, Folien etc.).

Erstmals war auch die Firma **R & G Flüssig-Kunststoffe** präsent mit Harzen, Härter, Lösungsmittel, Füllmaterial, Glasgewebe, Aramid- und Kohlefaser-gewebe usw.



# RÖGA-TECHNIK

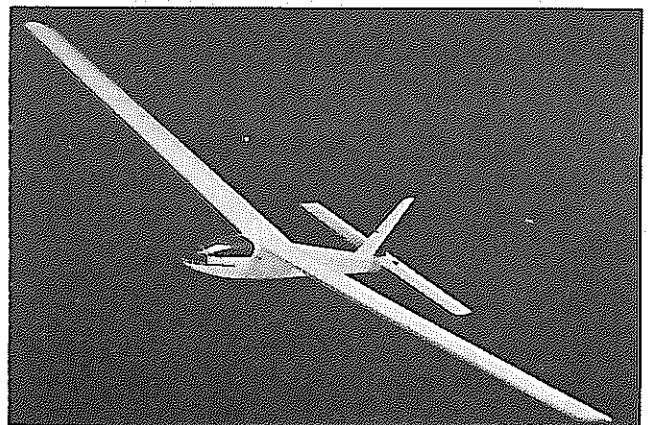
Die Firma **RÖGATECHNIK** aus Wolfern in Oberösterreich hatte zwei Neuheiten, den Motorsegler **SPIRALIS** in Elektroausführung und die **SUPER FLI II** (Spannweite 1530 mm, Gesamtlänge 1280 mm. Ladenrichtpreis ca. S 1700,-). Beide Modelle sind schon sehr weit vorgefertigt (Balsarumpf etc.) und daher in Kürze fertiggestellt.



Wie alljährlich endet auch heuer unser Messerundgang bei der Firma **WEBRA**, wo uns folgende Neuheiten "ansprangen" :

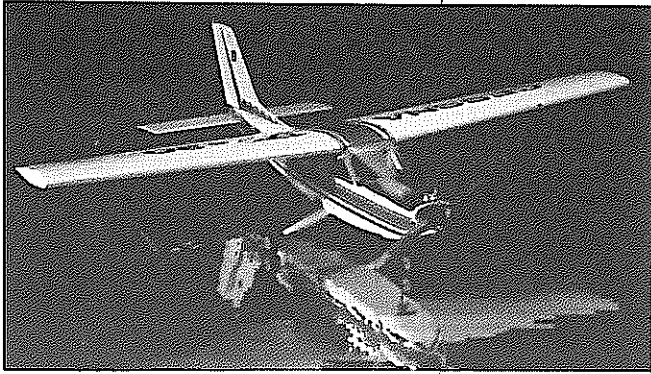
**ENGEL 1600 + ENGEL 1600 E**

Spannweite 1600 mm - Rumpflänge 935 mm  
 Besonderheit : das Modell ist bereits rohbaufertig  
 Ladenrichtpreis für 1600 ca. S 1197,- für E ca. S 1362,-



**CESSNA 172 - 20**

Spannweite 1260 - Rumpflänge 980 mm -  
 Motor 3,5 - 4,8 cm<sup>3</sup>  
 Besonderheit: komplett vorgefertigt und bespannt  
 Ladenrichtpreis ca. S 1900,-

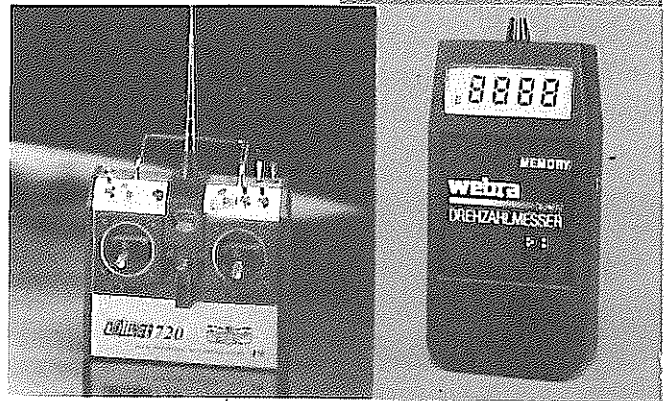
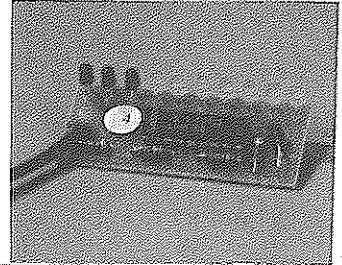
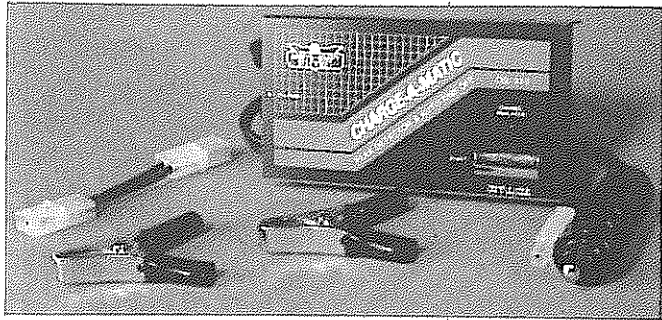


**HIROBO - Professor**

Spannweite 1240 mm - Rumpflänge 890 mm  
 Besonderheit: Fertigmodell mit Getriebemotor  
 Mabuchi 540 SH



Dann gab es glasfaserverstärkte Luftschrauben, ein neues Klebstoffprogramm, einen elektronischen Drehzahlmesser (ca. S 1282,-), der sich die letzten Meßwerte merkt; eine Empfänger - Akku - Spannungsanzeige ( ca. S 314,-), einen Automatik Schnellader für 5-7 Zellen und eine preiswerte 7-Kanalanlage, die Challenger 720 FM (ca. S 3400,-).



DAS WAR NÜRNBERG 1988.  
 die HELI-NEUHEITEN KÖNNT IHR UNTER "PITCH - AKTUELL NACHLESEN.

Immer eine  
 Idee mehr.  
 Denn wir sind  
 Fachgeschäft.

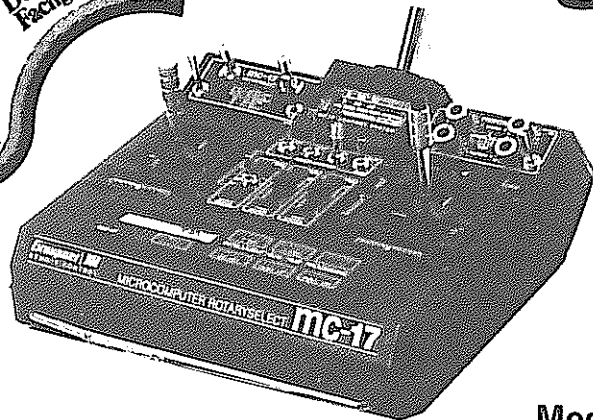


# Flugmodellbau

**Graupner | JR**  
 REMOTE CONTROL

**COMPUTER-SYSTEM**

**mc-17**  
 mit ROTARYSELECT-Programmierung



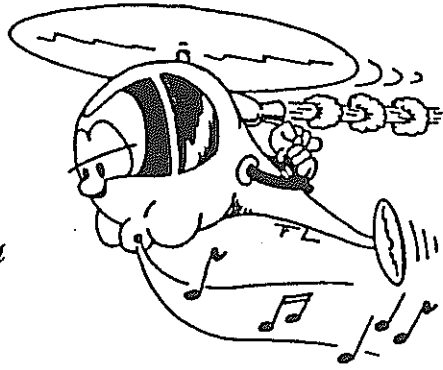
Spiel + Freizeit  
**SEIGERT**

**Messeneuheit '88**

Modellbaufachgeschäft + Bastelzentrale  
 Lindenstraße 6 · Telefon 08654/23 82  
 D-8228 FREILASSING

# Pitch - aktuell

von Dr. Georg Breinet



HELI - NEUHEITEN 1988

## Graupner

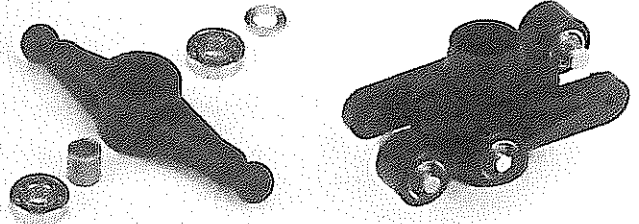
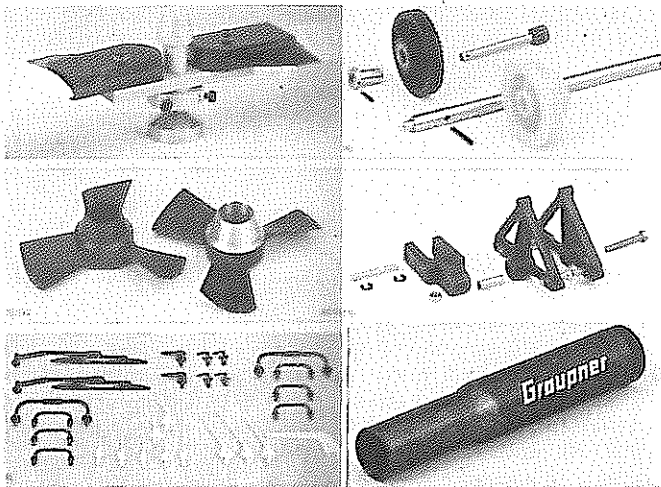
Da gab es etliche Dinge zu sehen :

Ein Semi - Scale - Kasterl einer Agusta 109 A Mark II. Geliefert als Rumpfbausatz (GFK) mit weißer Oberfläche. Der Heli kann entweder mit Kufen oder mit wirklich naturgetreuem Einziehfahrwerk ausgestattet werden.

Ladenrichtpreise : Agusta Rumpfbausatz ca. S 3300,-  
Einziehfahrwerk ca. S 1800,-



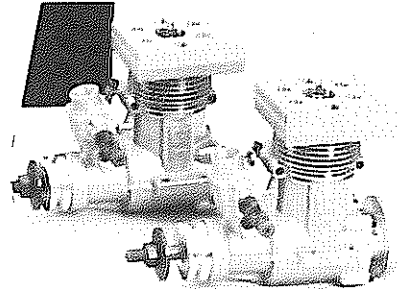
Na, dann sahen wir noch etliche Tuningteile, wie einen kugelgelagerten Pitch - Kompensator, kugelgelagerte Mischhebeln, einen Ausbausatz für eine 120° Taumelscheibenanlenkung, eine Taumelscheibenführung mit Buchse, Seitenteile für 120° Anlenkung, einen mitdrehenden Heckrotor, einen doppelten Nickhebel, Steuergestänge 2,5 mm, ein dreiflügeliges Gebläserad. Desweiteren fanden wir einen Hubschrauber - Scalebausatz (Scheibenwischer, Antennen etc. aus Kunststoff), Kugellager - Eindrücker eine Präzisions - Rotorblattwaage, eine Abziehvorrichtung und einen speziellen Gummi - Einsatz für Elektrostarter.



Auch zwei neue OS - Motoren für Hubschrauber waren zu sehen.

OS MAX 46 SF - H  
7,43 cm<sup>3</sup>, 1,45 PS  
ca. S 2500,-

OS MAX 46 SF - H  
7,45 cm<sup>3</sup> mit rückw.  
Anlaßkonus, 1,45 PS  
ca. S 3000,-



robbe | Schlüter  
Modellsport

nehmen wir als nächste Firma unter die Lupe. Auch hier ein neuer Rumpfbausatz, die BELL 222 junior für die Mechanik des Junior 50.

Ladenrichtpreis ca. S 3000,-



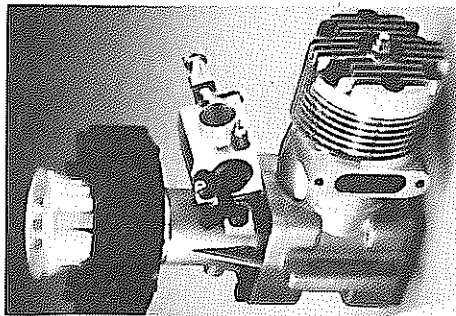


Weiters ein Heckrotormitlauf bei Autorotation, kugelgelagerte Mischhebel, kugelgelagerter Pitchkompensator, etc. Der SCOUT 60 wurde modifiziert: Kraftstofftank außermittig versetzt, verbesserte Taumelscheibe, Heckrotorge triebegehäuse, verbesserte Heckrotorblätter, Hauptrotornabe gegen Verdrehen zusätzlich gesichert. Für Scout 60 und Scout 50 sind auch einige Kugellager-Tuningsätze erhältlich, bzw. die bisherigen Rumpfbausätze von Schlüter wurden ebenfalls überarbeitet und eignen sich nun für den Scout 60.

Abschließend eine INFO, den Champion betreffend, denn da wurde etliches verbessert (Tankversetzung, Unter setzung Motor/Rotor auf 10:1 geändert, elastische Kufenbügel etc.

Nicht vergessen möchte ich noch den ENYA 60 X FH Ring mit Lüfterrad und speziell hergestellter Schwungscheibe

Ladenrichtpreis ca. S 4000,-



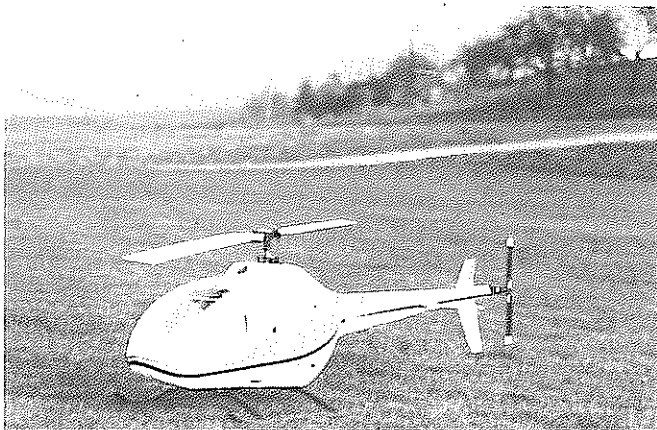
□ □ □



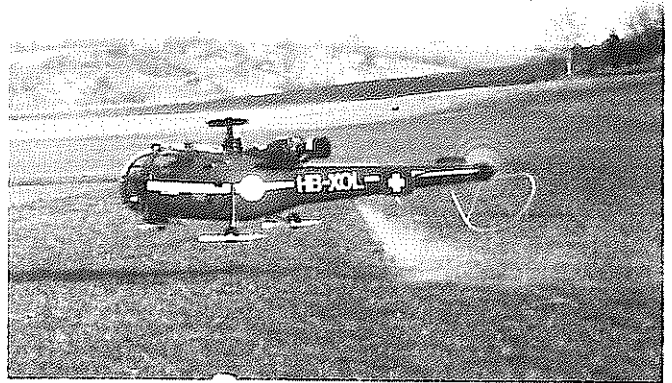
**Ein faszinierendes Erlebnis:  
Fliegen mit  
OF - Rotorköpfen**

Diese Firma hat sich heuer voll auf die Helipiloten "geschmissen".

Die "WIKINGER", ein Heli-Trainer mit der neuen Mechanik - System - Befestigung (Befestigungsschienen, die die Mechanik und die Servos aufnimmt, daher einfacher Wechsel möglich). Die WIKINGER wird ca. S 2200,- (der Rumpfbausatz) kosten.



Dann gab es noch eine ALUETTE III. Preis ca. S 8500,-



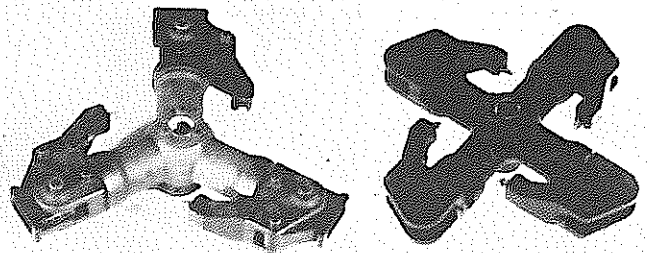
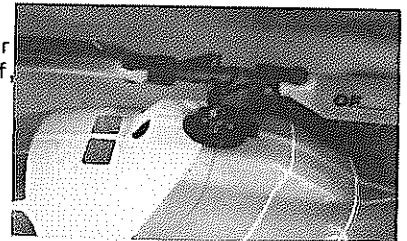
und der STAR TRAINER II Preis ca. S 8500,-



Eine Erläuterung zum Preis. Bei der Aluette ist nur der Rumpfbausatz, beim Trainer II ist auch die Mechanik enthalten.

WIK hat ja bekanntlich die Produkte von Orthofer übernommen.

Torsionsloser Heckrotor OF - Zweiblattrotorkopf, Drei- und Vierblattrotorkopf und eine Spezialanlenkung 45°.



**VARIO - ROTORSYSTEME**

Auch hier viele Neuigkeiten :

Einen 206 L. Long Ranger III, ohne Spanten und patentierten Mechanik - Lüftungsschacht, neue Dekor - Klebefolien und Zierstreifen, Montageständer,, Spezialwerkzeug (Anreißvorrichtungen, Einstellehren für Drehmoment-

schlüssel), Hillerpaddeln, Kugellager - Eindrücker, O - Ring - Werkzeug, neu überarbeitete Rumpfbausätze aus weiß eingefärbtem GFK, einen neuen Kühlluftschacht, Schmierstoffe(Titanfett und Silikonöl), eine kugelgelagerte Heckantriebswelle (5 Kugellager), Rotorblatttaschen, Scale Ausbausätze etc. □



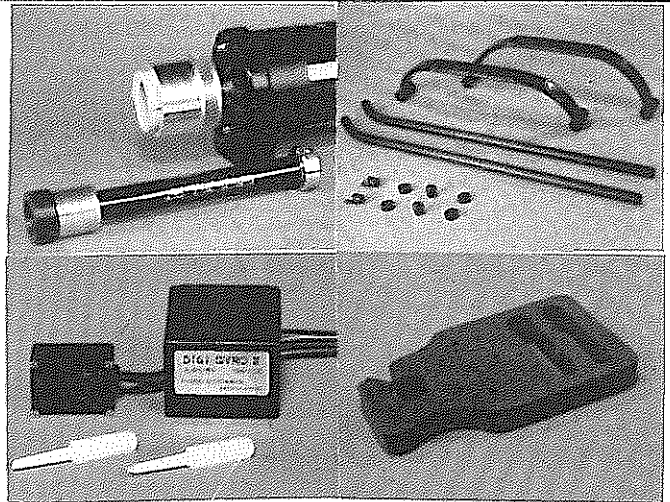


Starter - Verlängerung,  
Landegestelle,  
Rotorblatt - Transportschutz,

Starter - Verlängerung, Landegestelle, Rotorblatt - Transportschutz, Rotorkopf - Justierung und Rotorkopfkappe für den X - Cell.

Desweiteren wurde der verbesserte Kreisel DIGI Gyro II vorgestellt.

Im Jahre 1988 werden auch alle Ersatzteile für den X - Cell in Österreich auf Lager sein, sodaß keine "Versorgungsprobleme" auftreten können.



□ □ □ □ □



Eine neue Club-Zeitung hat wieder einmal das "Licht der Welt" erblickt:

#### INFORMATOR

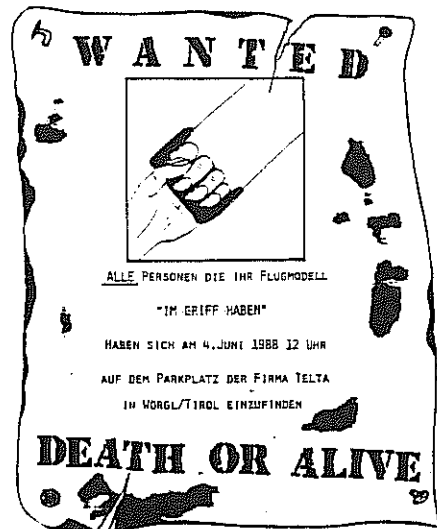
Herausgeber: MBC Enzesfeld,  
Niederösterreich.

Die erste Nummer 1/88 ist recht nett aufgemacht und hat einen Umfang von 20 Seiten im Format A5. Sie enthält viele Vereinsnachrichten und etliche Wettbewerbsberichte.

Wir wünschen dem jungen Redakteur, Walter Wenzl, viel

Freude und Erfolg bei der Gestaltung der Vereinszeitung und ein langes Leben von INFORMATOR.

-ek-

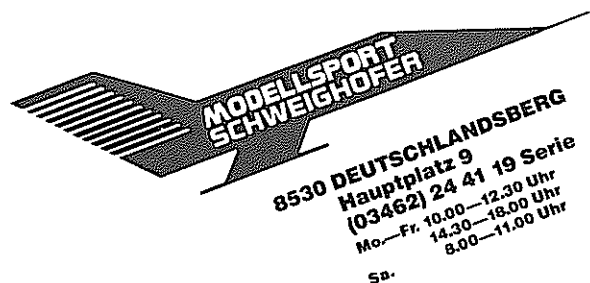


**GROSSE AUSWAHL  
AN HOHLGLASFIBER UND  
KOHLEFASERMATERIALIEN  
IN VERSCHIEDENEN LÄNGEN  
UND DIMENSIONEN**

**Gerhard WLAS**  
Triester Straße 257  
1232 Wien  
Telefon 67 32 80

**PREISSENKUNGEN SIND  
SCHÖN . . .  
EINEN GANZEN KATALOG VOLL  
DAVON NOCH SCHÖNER !**

**Daher sofort den brandneuen  
„Preissenkungskatalog 1988“  
bestellen !**



# Aus Praxis und Flugbetrieb



## „Supra Fly“ von EZ

Ein Testbericht von Ing. Erich Filgas, Wien

Tja, liebe Modellflugfreunde, im Jahr 1987 wollte Freund Pech Zufall, daß ich 4 Wochen vor dem Int. Igo Etrich Pokalfliegen mein Modell zerstörte. Dummerweise gerade mein einziges Wettbewerbsmodell (sträflicher Leichtsinn), das mein Vater und ich über den Winter gebaut hatten. Meine Sigma 60 aus der Saison 1986 hatte leider einen Zusammenstoß nicht überlebt. Also war guter Rat teuer.

„Erprobtes Wettbewerbsmodell —> Hanno Prettner —> Supra Fly —> EZ - Superfertigbaukasten —> ins Modellbaufachgeschäft —> dreimal tief Luft holen und ab mit dem Baukasten nach Hause. Soweit die Vorgeschichte und nun zum Bericht selbst:

### BAUKASTENINHALT:

Im Baukasten sind neben der Bauanleitung ein fertiger Rumpf mit Klar-sichtkanzel, fertige Flächen und Höhenleitwerkshälften, Seitenleitwerk, Motorhaube, Tank inkl. Beschläge, Spinner, Einziehfahrwerk, Räder, Klebstoff, Ruderhörner (stufenlos verstellbar), Scharniere (sogar Stecknadeln zur Sicherung der Scharniere), Rudergestänge, Servoabdeckungen, Spornrad, diverse Befestigungsschrauben, Aufkleber und und, und .... enthalten. Es wäre einfacher nur jene Teile anzuführen, die nicht im Kasten sind, wie Motor, Krümmer, Resonanzrohr und Empfangsanlage.

Kommentar: Der Baukasten läßt absolut keinen Wunsch offen!

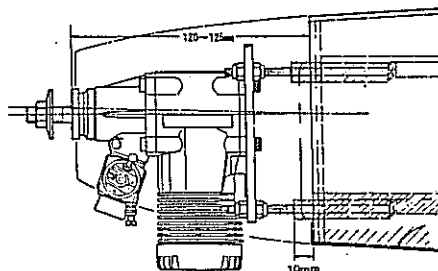
Baukastenausführung und Bau der Supra Fly:

Der Baukasten ist in der sogenannten EZ-Superfertigbauweise ausgeführt, das heißt, eine Balsa-Sperrholzkonstruktion ist mit einer Schaumstoffschicht und einer der Farbgebung entsprechend eingefärbten Folie überzogen. Somit sind Rumpf, Leitwerke und Tragflügel als Einzelteile inklusive hervorragendem Finish komplett fertig.

Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß es sehr angenehm ist, sich neben dem Rohbau auch die zeitaufwendigen Enderarbeiten wie bespannen, grundieren, lackieren bzw. Folie bügeln usw. zu ersparen. Randbögen, Fahrwerksschächte und Leitwerksübergänge sind tiefgezogene Kunststoffteile, die, soweit möglich, bereits eingeklebt sind. Gefräste Scharnierschlitzte und fertige Fahrwerksbeine verstehen sich von selbst. Auch das dem Baukasten beiliegende Einziehfahrwerk verdient einige Zeilen, da es mehrere Vorteile in sich vereinigt:

1. sehr geringe Bauhöhe
2. Servoweg kann exakt abgestimmt werden (im Bereich von 20-30 mm Servoweg verriegelt das Fahrwerk in beiden Endstellungen zuverlässig) und
3. Lagerspiel ist einstellbar.

Die Paßgenauigkeit der Bauteile zueinander ist sehr gut, lediglich im Bereich der Federbeinspirale des Einziehfahrwerkes mußte der Flügel-schacht geringfügig nachgearbeitet werden. Auf recht geschickte Art finde ich die Motorbefestigung gelöst. Eine Aluminiumplatte wird an der Rückseite des Motors mit den Gehäusedeckelschrauben mitgeschraubt.



Es ermöglicht eine rasche und präzise Einstellung von Seitenzug und Sturz des Motors, bietet nebenbei mehr Platz für Spritschlauch und Filter. Beim Webra 10 cm<sup>3</sup> Langhuber habe ich statt der Deckelschrauben die etwas längeren Zylinderkopfschrauben verwendet.

Selbstverständlich sind alle Bohrungen und Ausnehmungen für die gängigsten Motoren in der Platte bereits vorgefertigt. Erwähnenswert ist außerdem noch der im Baukasten enthaltene Kleber. Es ist ein Epoxi 30 Minuten Harz, das sich ausgezeichnet zum Zusammenkleben der Tragflügelhälften und der Leitwerke mit dem Rumpf eignet. Auf Grund der längeren Topfzeit, im Gegensatz zum üblichen 5 Minuten Epoxi, hat man mehr Zeit für Einricht- und Vermessungsarbeiten. Der einzige Wermutstropfen ist eine englische Bauanleitung. Laut Mitteilung der neuen Wiener Generalvertretung wird es in naher Zukunft eine Bauanleitung in Deutsch geben.

Im Gesamten gesehen, eine sehr saubere und am Baukasteninhalt ersichtlich gut durchdachte Ausführung des Baukastens.

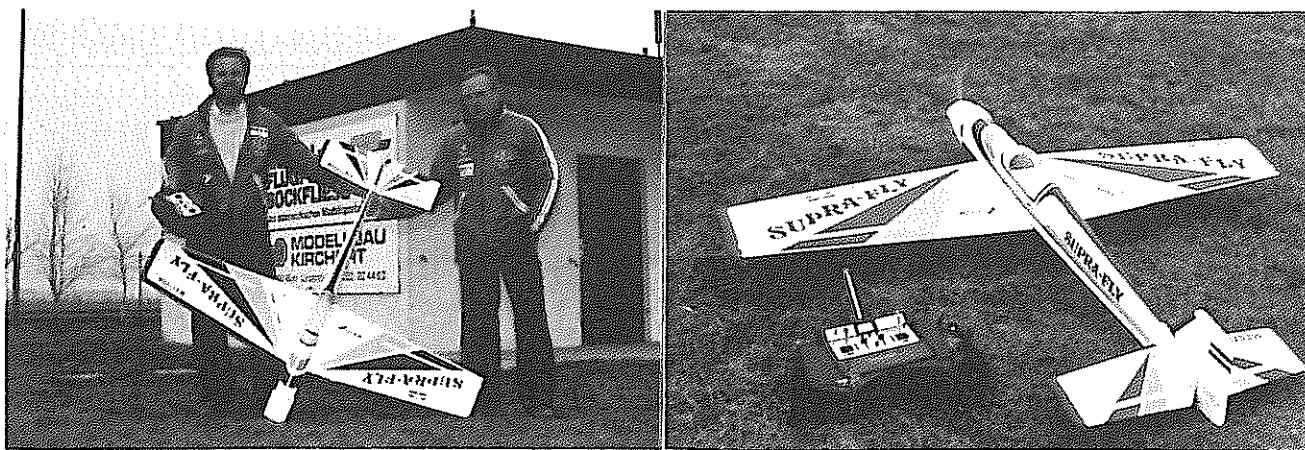
DER BAU DES MODELLS gestaltet sich sehr einfach, und es genügen die Bilder in der Bauanleitung.

Tragflügelhälften miteinander verkleben - Abdeckung des Flügelmittelteils und Flächenbefestigungsdübel einleimen - Einziehfahrwerk in den vorgesehenen Befestigungen verschrauben - Ruderscharniere einkleben und sichern - Servos, Ruderhörner und Gestänge montieren. Damit ist der Tragflügel fertig.

Höhenleitwerksflächen und Seitenleitwerk im Rumpf in korrekter Stellung zum Tragflügel einkleben - Motor, Tank, Scharniere, Ruderhörner, Servos, Gestänge einbauen - Kabinenhaube und Motorhaube ausfertigen. Ruderausschläge, Schwerpunkt einstellen - FERTIG. Bauzeit ca. 20 Stunden (im Gegensatz zu 150 - 200 Stunden für Eigenbaumodell)Kampfgewicht 3550 Gramm.

### FLUGEIGENSCHAFTEN:

Nach kurzer Rollstrecke hob meine Supra Fly, bestückt mit einem Webra 10 cm<sup>3</sup> Langhuber und gesteuert mit einer Webra Space PCM, vom Boden ab.



Der Autor des Berichtes und F3-A Pilot Erich Filgas (links) mit seinem Vater und Helfer

Da der Schwerpunkt und die Ruderausschläge wie in der Bauanleitung angegeben eingestellt waren, verlief der Erstflug problemlos. Es gab kein Zittern wegen zu giftiger oder lahmer Wirkung der Ruder. Nach einem kurzen Gewöhnungsflug begann ich mit den üblichen Testfiguren, wie senkrechter Steigflug, Sturzflug, waagrechter Flug, Vollgas und Leerlauf, Messerflug links und rechts, Looping, Avalanche, Trudeln usw. Die nächsten Flüge dienten zur Einstellung der optimalen Werte für Seitenzug, Sturz, Schwerpunkt und der für meinen Geschmack richtigen Ruderausschläge.

Das Modell ist einfach wirklich gutmütig in seiner Steuercharakteristik, und ohne sehr große Ruderausschläge ist ein Trudeln bei normaler Schwerpunktlage nicht möglich. Aus dem Messerflug gibt es kein Herausdrehen, und es genügt, nur das Unterstützen mit dem Seitenruder. Die Avalanche läßt sich vergnüglich fliegen. Looping einleiten - Gas etwas heraus - eine gedrückte gerissene Rolle einleiten - Knüppel neutralisieren - und das Modell stoppt sofort die Drehbewegung. Ein Neutralisieren der Ruder nach 2 3/4 Umdrehungen Rückentrudeln läßt die Supra Fly nach ge-

nau 3 Umdrehungen aus der Figur herauskommen. Die Landegeschwindigkeit entspricht einem Trainingsmodell für Fortgeschrittene.

In der Bauanleitung sind zwei verschiedenen große Ruderausschläge angegeben. Dies bedeutet, daß im Normfall mit den kleineren Ausschlägen und nur bei der Avalanche und beim Trudeln auf den größeren Ausschlag eingestellt wird. Ich fliege Höhen- Seiten- und Querruder mit exponentieller Wegcharakteristik. Somit habe ich den erforderlichen Ruderausschlag für Avalanche und Trudeln und gleichzeitig eine sanfte Wirkung bei kleineren Knüppelausschlägen (der nervöse Finger überträgt sich während des Wettdurchganges etwas weniger auf das Modell). Außerdem brauche ich während eines Durchganges für einzelne Figuren zwischen unterschiedlichen Ruderausschlägen nicht umzuschalten.

Die Kombination Supra Fly - 10 cm<sup>3</sup> Webra Langhuber ermöglicht auf Grund des geringen Gewichts, sauberer Aerodynamik und kraftvollem Motor eine Änderung des Flugstiles. Es genügt beim Start und in den waagrechten Teilen des F3A-Pro-

grammes mit 3/4 Gas zu fliegen und nur in den senkrechten Passagen Vollgas zu geben (Constant Speed). Dies "sieht und hört" sich besser an als die Vollgasbolzerei.

Apropos "hört!" Die Supra Fly zählt sicher zu den leisesten Modellen dieser Größenordnung und Motorisierung. Das dürfte auf die EZ-Bauweise (Schaumstoffschicht = Schalldämmung) zurückzuführen sein.

ZUSAMMENFASSEND kann man sagen, daß der Bau bzw. das Fliegen des Modells von jedem einigermaßen geübten Modellflieger zu bewerkstelligen ist. Der Verwendungsbereich geht über querrudergesteuertes Trainingsmodell für Fortgeschrittene bis zum Einsatz im F3A- und neuen nationalen RC III Programm.

Ich konnte eine Woche nach dem Jungfernflug eine heuer kleinere internationale Veranstaltung in Pecs gewinnen und 14 Tage später beim Igo Etrich Pokal mit einer 8. und 12. Durchgangswertung den 12. Gesamtrang belegen.

Das spricht für das Modell - einfach SUPRA!

• • •

## Von Freund zu Freund Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

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

1020 Wien, Heinestraße 1  
☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42  
Alles aus dem Immobilienmarkt

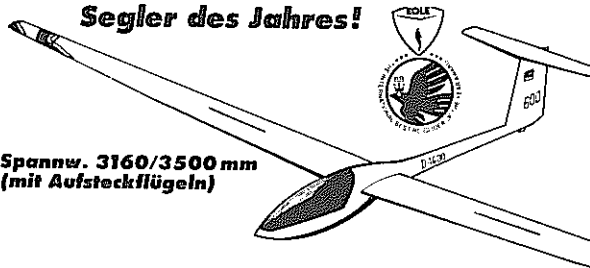
## Meistermodelle von **MULTIPLEX**

... dem Seglerspezialisten

Qualität • Leistung • Ausstattung

**LG-688**

Segler des Jahres!



Spannw. 3160/3500 mm  
(mit Aufsteckflügeln)

**Cortina**

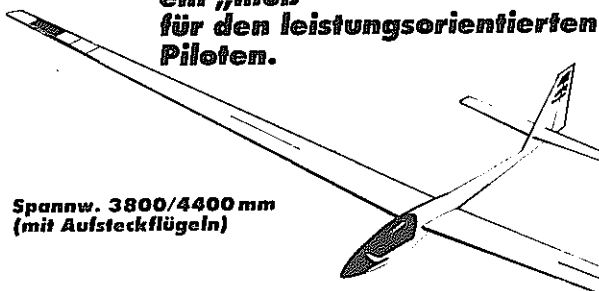
der rassige Nurflügel.



Spannw. 3490 mm

**ALPINA MAGIC**

ein „muß“  
für den leistungsorientierten  
Piloten.



Spannw. 3800/4400 mm  
(mit Aufsteckflügeln)

Alle Modelle mit weiß eingefärbtem MULTIPLEX-  
Qualitätsrumpf, TF-Fertigflügeln in Ayous/  
Styroporbauweise und ausführlicher Bauanleitung

**Holen Sie sich ein Stück Lebensfreude  
bei Ihrem MULTIPLEX-Fachhändler.**

**MULTIPLEX modelltechnik**

Neuer Weg 15 · Tel. 0 72 33/73-0 · 7532 Niefern-Öschelbronn 1

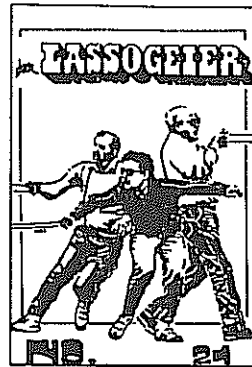
## MODELLFLUG LITERATUR

### "LASSOGEIER"

Die Zeitschrift für den  
FESSELFLEIGER

40 Seiten, Format A4.  
Herausgeber: Axel Junghertz,  
Brambachstraße 80, D-5000  
Köln. Tel. 0221/6804731.  
Jahresabo. (4 Ausg.) DM 20,-

Diese mit viel Engagement  
gemachte "Spezialzeitung" für  
den Fesselflieger enthält  
viele informative Fachberich-  
te, Betrachtungen und viele  
Zeichnungen und Pläne von



Fesselflugmodellen.

Eine Fachzeitung, die jeder Fesselflieger kennen sollte.

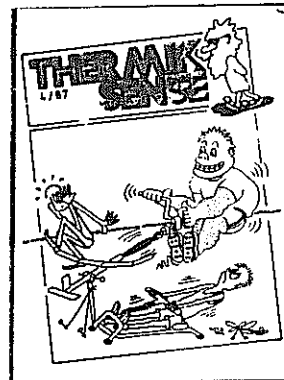
-ek-

### "THERMIKSENSE"

Fachzeitung für den Freiflieger

60 Seiten, Format A4.  
Herausgeber: Bernhard Schwen-  
demann, Röhrachweg 88,  
D-7060 Schorndorf.  
Tel.: 07181/69544.  
Jahresabo. (4Hefte) DM 18,-

Diese Zeitung, die ebenfalls  
mit sehr viel Liebe und Fach-  
wissen gemacht ist, enthält  
eine Fülle von Modellzeich-  
nungen und Pläne von allen



Sparten des Freifluges sowie Saalflug und CO<sub>2</sub>.

Die Zeitung ist ein gutes Nachschlagwerk für alle  
Freiflieger.

-ek-

### "VOL LIBRE"

Die Zeitschrift für den  
Freiflieger aus Frankreich

60 Seiten, Format A4.  
Herausgeber: André Schandel  
16 Chemin de Beulenwoerth  
F-76000 Straßburg-Robertsau  
Tel.: 88.31.30.25  
Jahresabo. (6 Ausg.) \$ 20,-

Vol libre ist eine professio-  
nell gemachte Zeitung mit  
sehr vielen Modellzeichnungen  
und sauber gezeichneten Plä-  
nen sowie zahlreiche Fotos.

Es gibt für alle Klassen des Freifluges etwas zu finden,  
einschließlich Saalflug und CO<sub>2</sub>-Flug. Die Zeitung ist teil-  
weise in den Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch ge-  
schrieben und bietet eine Unmenge Wissenswertes für den  
engagierten Freiflieger.

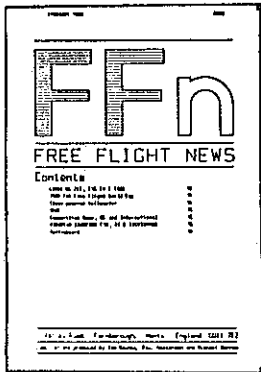
-ek-

An allen vorerwähnten Zeitschriften wirken aktive Spitzen-  
modellflieger mit.





## MODELLFLUG LITERATUR



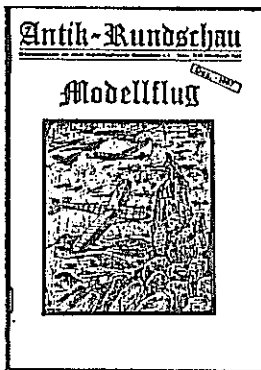
### FREE FLIGHT NEWS

ist eine kleine Informationszeitung für den Freiflieger.

12 Seiten, Format A5.  
Herausgeber: Ian Keynes,  
7 Ashley Road, Farnborough  
Hants, England GU14 7EZ

Der Herausgeber ist Vorsitzender der Freiflugkommission der CIAM und bringt in seiner Zeitung die CIAM NEWS aus erster Hand, sowie Pläne der erfolgreichsten Modelle.

FFN erscheint monatlich, Abopreis nicht bekannt. -ek-



### ANTIK RUNDSCHAU

Für die ANTIK-Modellbauer und -flieger gibt es seit einiger Zeit diese Zeitung aus der BRD.

28 Seiten, Format A5.  
Herausgeber: Herbert Bayer,  
Löhnerstraße 14, D-8500  
Nürnberg, Tel.: 0911-549736

Für unsere aufstrebenden Antik-Modellflieger eine Zeitung, in der sie manches Antike finden werden.

In jeder Nummer finden sich Zeichnungen und Fotos antiker Flugmodelle und Berichte von "alten Wettbewerben".  
Für den Antik-Modellbauer eine nette Lektüre. -ek-

Dipl. Ing. Martin LICHTÉ

### NURFLÜGELMODELLE

Grundlage für Entwicklung und Einsatz.

2. Auflage, 80 Seiten, Format 13,2 x 19,5 cm, 45 Abbildungen und Zeichnungen, Broschur, kartoniert, ca. S 150,-.  
Verlag für Technik und Handwerk, Postfach 1128,  
D-7570 Baden-Baden 1.

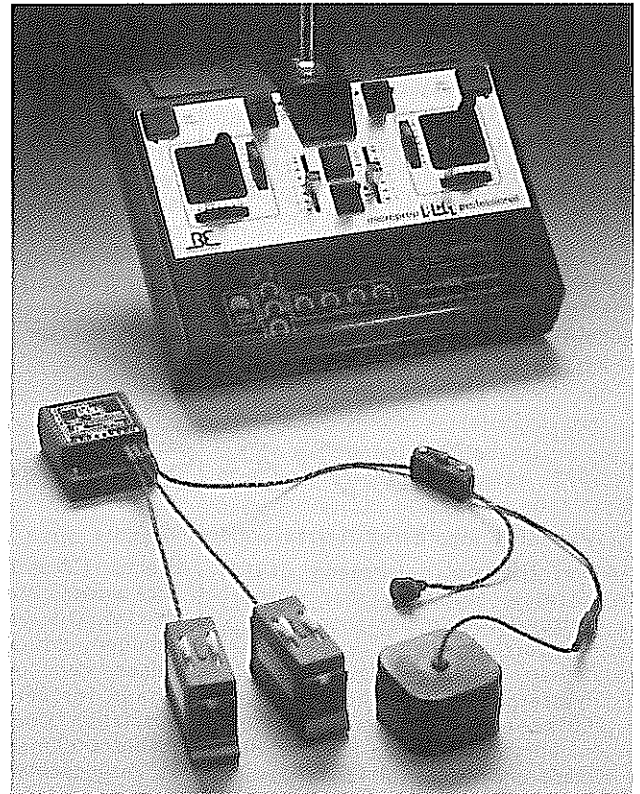
Der Autor beschäftigt sich immer wieder mit Nurflügel-

modellen in Theorie und Praxis. Nach dem wieder neu erwachten Interesse an diesen Modellen hat er seine bisherigen Erfahrungen auf diesem Gebiet zusammengefaßt und präsentiert sie mit dem vorliegenden Buch in der Hoffnung, damit möglichst viele Modellflieger für die "Nurflügelei" zu interessieren.

So bietet dieses Buch aus der "vth-modell-baureihe" die Grundlagen für diejenigen, die diese Modelle fliegen wollen. Das Verständnis für diese Klasse wächst. Natürlich sind diese Grundlagen genauso wichtig für denjenigen, der Nurflügelmodelle konstruieren möchte.

Viele Tips und Kniffe aus dem praktischen Umgang des Autors mit den Nurflügeln runden dieses Werk ab. -gb-

# microprop microprop microprop



## Microprop-PCM-Fernlenksysteme...

-bieten alles, was sich der anspruchsvolle Modellpilot schon immer gewünscht hat.

-Die PULS-CODE-MODULATION ermöglicht größte Übertragungssicherheit. Die Störanfälligkeit wird gegenüber konventionellen Systemen mit gleicher Ausgangsleistung um bis zu 90 % reduziert. Die sonst aufgetretenen "Wackler" und "Knackimpulsstörungen" werden mit Sicherheit bei der PCM-Übertragung nicht bemerkt. Auch Zündstörungen von Benzinmotoren haben keinen Einfluß auf die Funktionssicherheit der Fernlenkanlage.

-Microprop-PCM-PROFESSIONAL: Das Spitzenfernlenksystem mit 8 Funktionen und auswechselbaren Kassetten für Sonderfunktionen.

-Microprop-PCM-PILOT: 4 Funktionen, bei Bedarf bis auf 8 Funktionen zu erweitern.

-Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

**BRAND-ELEKTRONIK**  
Handelsgesellschaft m.b.H.

5020 Salzburg · Harpffstraße 7 · Telefon 06 62/7 95 50

# Ein F1A Vollbalsamodell - bei uns kaum gebaut!

Von BFR Ing. Ernst Reitterer

Diese Konstruktion stammt aus der bekannten "Münchner Schule", dessen Lehrmeister einmal mehr Laszlo Szücs, aber auch Andreas Maderer ist. Flügel und Leitwerk sind aus Vollbalsa herausgearbeitet, dabei solle die zur Verarbeitung bestimmten Normalbalsabrettchen von 10x100x920 mm ein sehr geringes Gewicht von 65 g nicht übersteigen. Der Tragflügel wird aus 3 Teilen zusammengesetzt, damit nämlich die schwerer zu bearbeitende Profil-Unterseite durch die einzelnen Stücke schon gut angenähert ist. Sicherlich ist der Bau nicht allzu einfach und sollte doch dem geübten Modellbauer vorbehalten bleiben.

Tragflügel und Höhenleitwerk sind gemeinsam mit dem Profil Gö 803 ausgestattet, wobei der Flügel noch

mit einem vorgespannten Turbulenzfaden von 0,8 mm Stärke versehen ist. Als Ersatz würde natürlich ein sogenannter 3D-Turbulator die gleich guten oder bessere Dienste leisten!

Der konisch gefertigte Balsarohrrumpf endet an der Tragflügelauf-lage (Pylon), dargestellt im M 1:1, ab hier ist ein 2-teiliges Alurohr von 25 mm Durchmesser und 0,2 mm Wandstärke bis zur Rumpfspitze auf-geschoben. Der Seelib-Zeitschalter ist geschützt an der Rumpfinnenseite eingebaut und jederzeit durch Abziehen der Rumpfspitze (Alu) gut zugänglich.

Das Segelflugmodell hat einen ausgezeichneten Gleitwinkel, gleich gut bei ruhigem als auch bei stürmi-schem Wetter einsetzbar.

Dem Modellflieger werden so man- che Sorgen abgenommen: Es gibt keine Löcher mehr in der Bespan- nung, abbrechen wird so eine Fläche nicht so leicht, gewaltsame Schäden sind durch Einsetzen neuer Stücke leicht, sauber und elegant zu behe- ben.

Das Fluggewicht ist mit 450 g nur unwesentlich höher als das nach un- ten vorgeschriebene Limit von 410 g. Die reine Gleitflugzeit nach 50 m Hochstart nach der herkömmlichen Startmethode (Geradausschlepp) wird sicherlich über 180 Sekunden liegen! Auch ist der Einbau eines Kreisschlepphakens ohne wesentliche Probleme möglich, obwohl dies je- doch im Tragflügelanschlußbereich eine Verstärkung mit GFK und Glas- seide voraussetzt.

Modellzeichnung übernächste Seite

# Das F1B-Siegermodell beim Adventfliegen

Von BFR Ing. Ernst Reitterer

Alois Rummel, Jahrgang 1923 vom Stratos Nürnberg hat bisher alle Wettbewerbe in der Klasse F1E-Gummimotorflugmodelle, seit der zusätzlichen Wertung dieser Klasse am Silvesterpokal bzw. Adventpokal, ab 1985 gewonnen. Er war auch vor einigen Jahren Deutscher Meister dieser Klasse und ist Mitglied der deut- schen F1B-Mannschaft bei der EM 1988 in Jugoslawien.

Ich stelle sein überragendes Sieger- modell, welches am 1. Freiflug Ad- ventpokal in Nußdorf a. Haunsberg am 29. November 1987 flog, nun vor.

Rummel sagt selbst: "Warum das Modell jetzt so gut fliegt ist das Ergebnis von viel Ausdauer beim Ein- fliegen und Training!

Wichtig ist das Gewicht. Der Schwerpunkt liegt bei 50%, dadurch die Verlegung des Zeitschalters nach vorne."

Die Schränkung des linken Flügels (Tragflügelprofil B 6405 b) bewirkt in der ersten Kraftflugphase das ge- rade Hochgehen!

Das Höhenleitwerksprofil ist von dem internationalen F1B-Experten Arno Haken und die Luftschaube ist in seiner Grundkonzeption nach ernst Schöberl berechnet, bzw. ver- bessert von Roland Schlesinger.

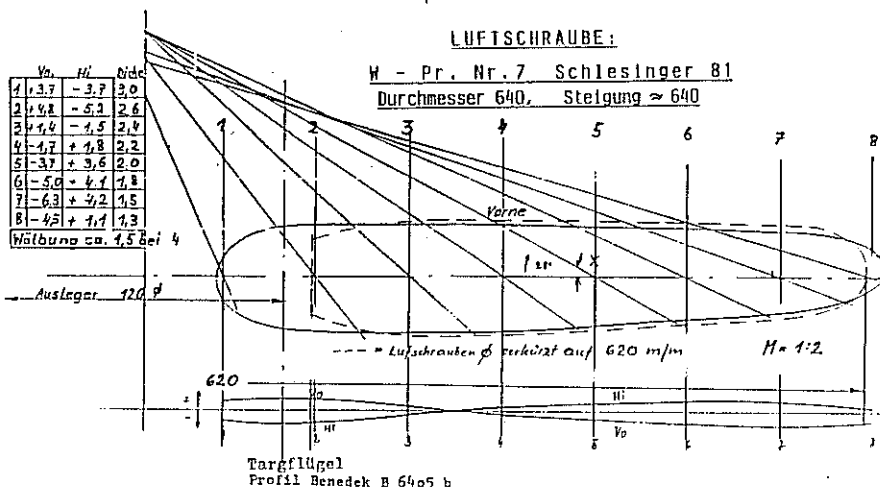
Die Luftschaubenblätter wurden zwar auf einen Durchmesser von 620 mm geändert, damit es keine Schwierigkeiten beim Anlegen der

Blätter (Tragflügel) gibt. Die größte Dicke des Blattes liegt im ersten Drittel. Die Achse ist etwas zurück- gebogen, um am Anfang des Kraft- fluges dem Aufbiegen entgegenzu- wirken (größere Steigung).

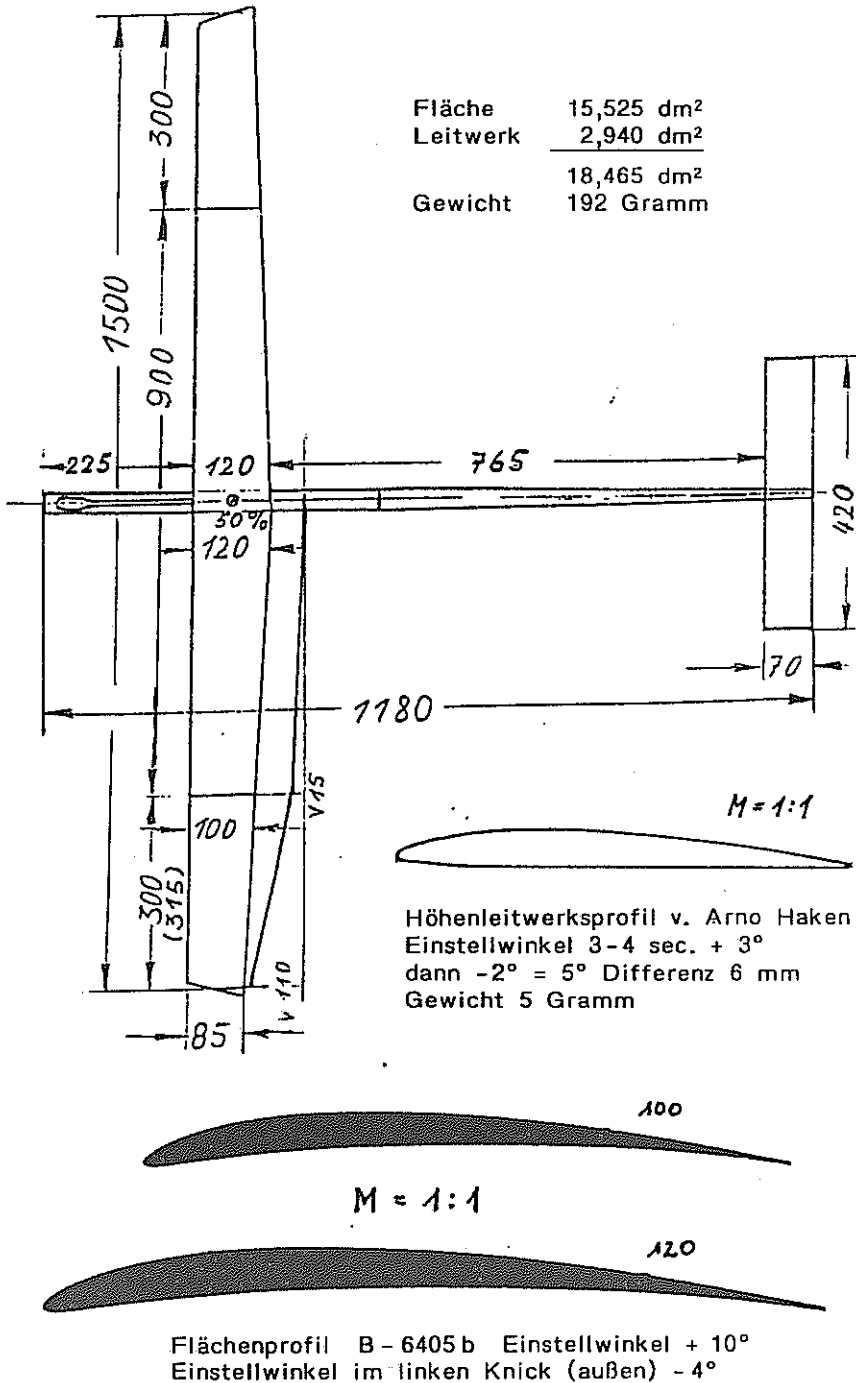
Zusätzlich sind die Ausleger (2 mm Stahldraht) nach hinten gebogen. Es verändert sich dadurch der Durch- messer während des Kraftfluges, was nach Meinung Rummels besser ist als eine Veränderung des Steig- winkels.

Der Antriebsgummi ist entscheidend und besteht aus 30 Fäden 3x1 mm FAI-Champion-Gummi, der auf 350 Umdrehungen aufgezogen wird. Der Abstand vom Rumpfanfang bis zur Gummiaufhängung ist 510 mm! Da- durch ist der Gummi stark vorge- spannt und läuft beinahe bis zum Stop gleichmäßig ab.

Die Gleitflugleistung in ruhiger Luft, also bei Sunrisewetter, liegt sicher bei 4 Minuten!



X	0	1,25	2,5	5,0	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Yo	,8	2,4	3,5	4,5	5,5	6,2	7,2	7,8	8,5	8,6	8,1	7,2	6,0	4,5	2,7	1,7	0,5
Yu	,8	0,0	0,2	0,5	0,9	1,2	1,8	2,2	2,8	3,2	3,3	3,1	2,8	2,1	1,3	0,8	0,0



was Besonderes sein" Da fiel mir ein, daß ich in Bad Ischl einen Cousin habe, der Goldschmiedemeister ist. Gerold Schodterer sandte mir einen Katalog. Das war's! Nach mehreren Telefon-Gesprächen entsprach er meinen Vorstellungen. Als der Pokal dann nach 2 Wochen bei mir eintraf, machte ich - ehrlich - große Augen!

Natürlich war vorher die Bewilligung von LSL Wolfgang Schlager und ONF Robert Grillmeier eingeholt worden. Deshalb findet ihr den Wettbewerb im Terminkalender unter "Nationale Wettbewerbe", radio control, eingetragen.

Nun, liebe Freunde, schulde ich Euch auch eine kurze Beschreibung des Austragungs-Modus ::

Der 1. Wettbewerb findet am 29.5.1988 (Ausweichtermin bei Schlechtwetter 5.6.) auf dem Flugplatz des ÖMV-MFC Silbergrube, Statzendorf-Kuffern statt. Geflogen wird in der Klasse RCIV laut MSO.

Die "Gerold Hörmann Trophäe" wird als Wanderpokal geflogen, jedoch nicht ganz nach dem üblichen Schema. Der Sieger erhält den Pokal für ein Jahr, muß ihn dann aber wieder verteidigen und zwar auch nach mehrmaligem Gewinn. Erst der Sieger des Jahres 2000, also nach 12 Jahren, behält den Pokal endgültig. Das war's in kurzer Form.

Alle Modellflieger und Vereine, deren Anschriften uns bekannt sind, erhalten rechtzeitig eine ausführliche Ausschreibung. Wer sich zusätzlich an unserem Pokalfliegen interessiert, der möge seine Anschrift bekanntgeben an:  
Dir. Gerold Hörmann, Schulstraße 8  
3500 KREMS, Tel. 02732/71204 oder an unseren Schriftführer Johann Schmoll, Getreidegasse 1, 3133 Traismauer /Wagr. Tel. 02783/82302.

Ich würde mich sehr über eine rege Beteiligung an unserem neuen Pokalfliegen freuen.

Mit herzlichen Fliegergrüßen Euer  
"Geri" Hörmann



## "GEROLD HÖRMANN-TROPHÄE"

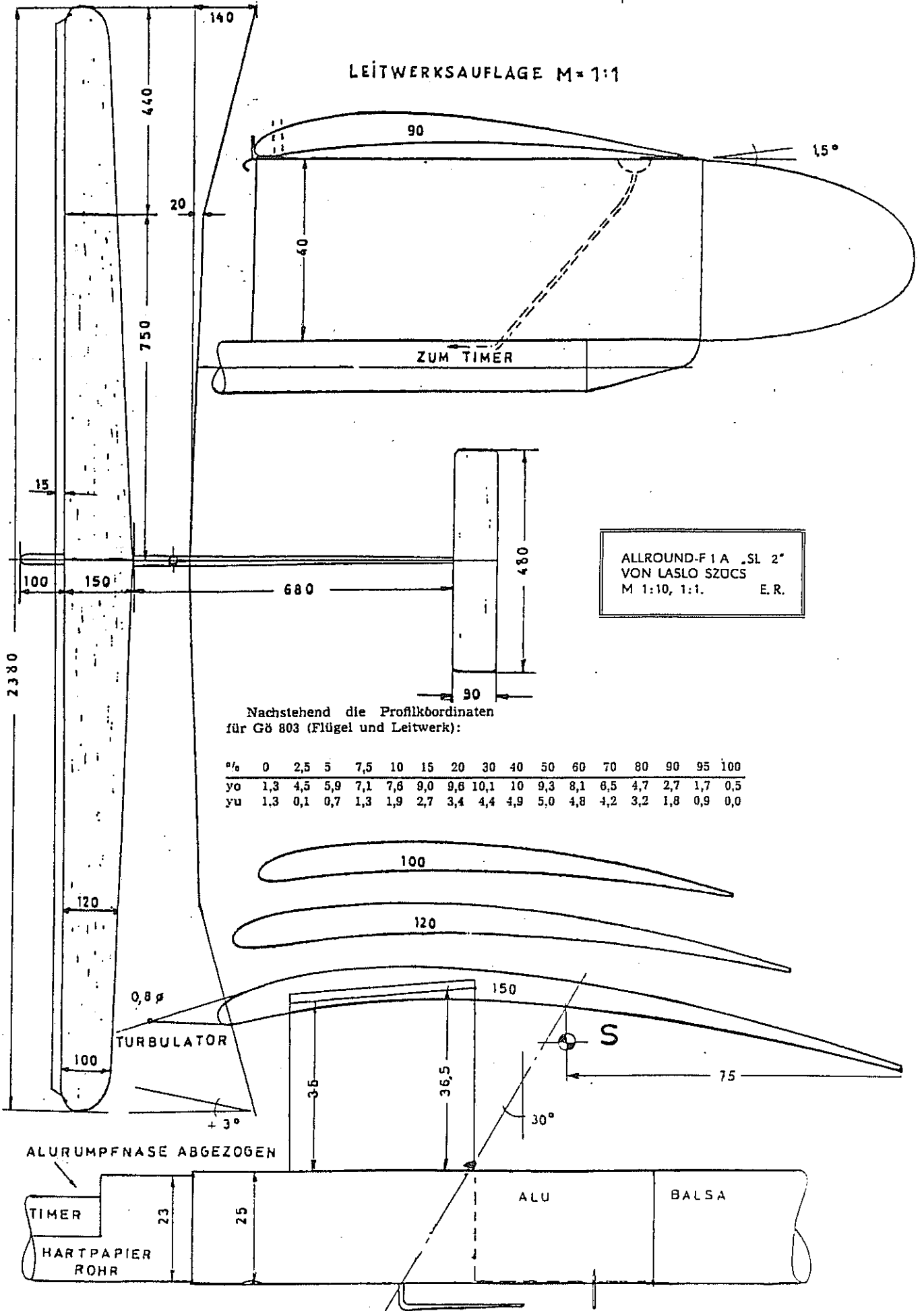
Ein neues POKALFLIEGEN in Niederösterreich!

Wie es dazu kam: Wir saßen gemütlich bei einem Glaserl Wein; nicht einmal der ganze Vorstand war anwesend, da es nur unbedeutende Dinge zu besprechen gab. Unser Obmann Stellvertreter Rainer Hönig warf plötzlich ein: "In NÖ gibt es zu wenig Pokalfliegen!" Hin- und her gingen die Meinungen, dann ich: Sollten vielleicht wir eines beginnen?" Aber wie soll es heißen? Wir haben doch schon

das Silbergrube-Pokalfliegen für Großsegler!" Rainer: "Geri, Du hast doch 1988 dein 50 jähriges Modellfliegerjubiläum; nennen wir es einfach Geri-Hörmann-Trophy. Aber du mußt den Pokal stiften."

Jetzt saß ich in der Klemme! Ihr könnt Euch sicher vorstellen, daß ich danach viele Nächte schlecht geschlafen habe; immer wieder wurde von meinen Freunden nachgestoßen: "Du, das wäre doch eine feine Sache!"

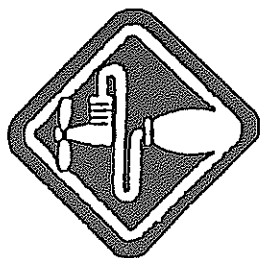
Also begann ich damit, mir einige Kataloge zu besorgen. Es war aber nichts dabei, was meinen Vorstellungen entsprach: Wenn schon, dann sollte es et-



Nachstehend die Profilkordinaten für G8 803 (Flügel und Leitwerk):

x%	0	2,5	5	7,5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
y <sub>o</sub>	1,3	4,5	5,9	7,1	7,6	9,0	9,6	10,1	10	9,3	8,1	6,5	4,7	2,7	1,7	0,5
y <sub>u</sub>	1,3	0,1	0,7	1,3	1,9	2,7	3,4	4,4	4,9	5,0	4,8	4,2	3,2	1,8	0,9	0,0





*Klaus Jörg Hammerschmidt  
Aachen BRD*

CO<sub>2</sub>

*Von der Luft auf das Wasser*

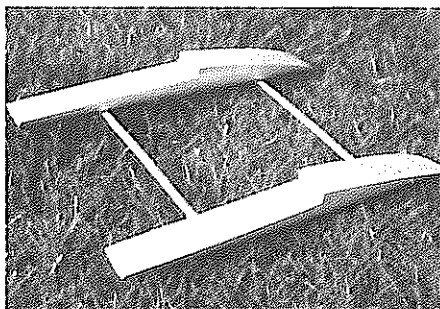


## Ein CO<sub>2</sub> Schwimmer-Modell

Das letzte Jahr war in Europa eigentlich wegen der vielen Regenfälle besser für den Schiffs- als für den Flugmodellsport geeignet. Vielleicht gab es auch aus diesem Grund viel über Wasserflugmodelle zu lesen und zu sehen. Aber nicht nur das Wetter, sondern auch die immer schwieriger werdenden "Flugplatzfragen" für Freiflugmodelle lassen als Ausweg häufig nur noch den Einsatz von Schwimmerflugzeugen zu.

Prinzipiell kann man Wasserflugmodelle in allen Größen und mit allen Antrieben bauen. Vergleiche dazu das Rekordmodell von Hanno Prettner und das Gummimotormodell von Jiri Kalina 7/87)! Ich möchte an dieser Stelle jedoch ein kleines Flugzeug mit CO<sub>2</sub>-Antrieb vorstellen, da es nur geringe Kosten und Transportprobleme bereitet.

Das hier gezeigte Modell besitzt Tragflächen und Höhenleitwerk von einem CO<sub>2</sub>-Dauerflugmodell sowie einen Rumpf, mit dem RC-Flugversuche durchgeführt werden sollten. An dem Rumpf befestigte ich die auf dem Bild gezeigten Schwimmer. Diese bekam ich von meinem tschechischen Freund Jiri



Chaloupka, bestehen aus 1 mm dickem Balsaholz, sind 290 mm lang, mit einer Stufe versehen und wiegen 4 Gramm. Eine Stufe oder sonstige Abrißkante ist (wie bei Rennbooten auch) notwendig, damit es beim Start nicht zum Festsaugen des Schwimmers auf der Wasseroberfläche kommt. Wer sein Modell nur auf dem Wasser landen lassen will, der kann natürlich auf diese Form verzichten. Auf jeden Fall sollten die Schwimmer aber ausreichend groß und weit genug auseinander entfernt sein, damit ein sicheres Auf-dem-Wasser-Treiben gewährleistet wird.

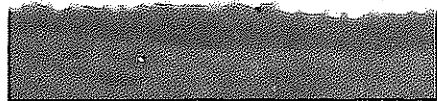
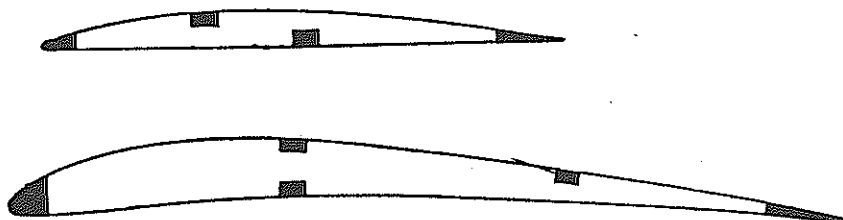
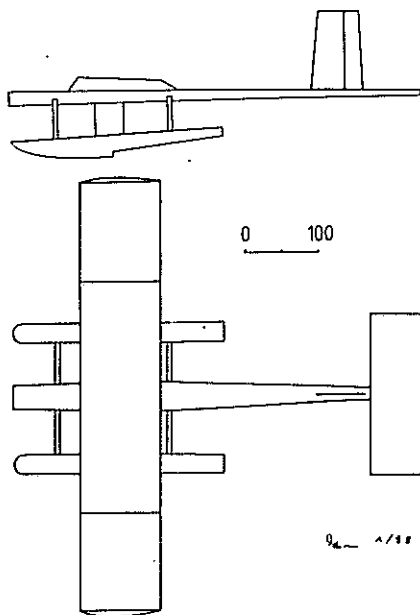
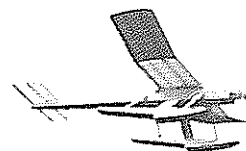
Aus mehreren Gründen (recht geringe Richtungsstabilität des leichten Flugzeuges, nicht vorhandene Umschaltmöglichkeit des Motors von Vollast auf Gleitdrehzahl, großer Wasserwiderstand der Schwimmer) ist der Wasserstart recht schwierig. Wer sich dennoch damit befassen möchte, den will ich auf das Heft 1/88 der AERO-REVUE verweisen - dort werden Tips in der erforderlichen Richtung gegeben.

Das vorgestellte und mit einem TELCO TURBOTANK 6000 ausgerüstete Modell wog flugfertig 86 Gramm. Ein sicherer

Steigflug (nach Handstart) war bei einer Temperatur von 16°C mit einer MODELA 180x200-Latte erst bei 2500 min<sup>-1</sup> möglich. Die hohe erforderliche Drehzahl ergab sich durch den großen Luftwiderstand der Schwimmer!

Das fertige Modell sollte man sicherheitshalber nicht über dem Wasser einfliegen. Ich tat es auf einer Wiese mit 40 bis 50 cm hohem Gras. Da gab es trotz einiger recht steiler Landungen keinerlei Beschädigung. Wenn man dann zum Fliegen über Wasser geht, muß auf jeden Fall ein Boot zum Rückholen des Wasserflugzeuges mitgenommen werden!

Viel Spaß beim Fliegen und Schwimmen mit CO<sub>2</sub> K.J. Hammerschmidt - "aber ersauft mir nicht dabei!"

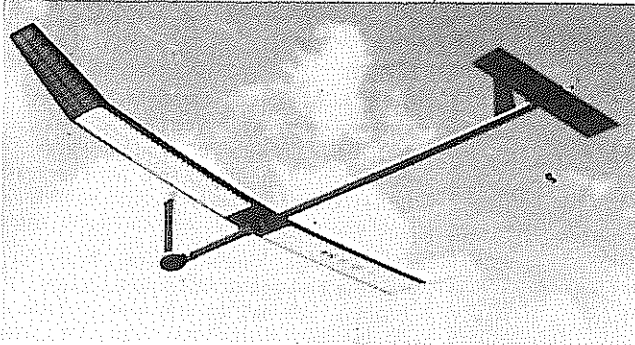


**NICHT VERGESSEN !**  
**12. - 15. Mai 1988**  
**CO<sub>2</sub> - BAU - und FLUG -**  
**BETRIEBSLEHRGANG am**  
**SPITZERBERG !**  
**Bitte baldigst anmelden !**

Hans Gremmer, BRD

## Vollskelettlflügel - ideal für leichteren Wind

Die Vollskelettbauweise wird als reine Holm-Rippen-Konstruktion ohne Nasenbeplankung verstanden, und bei ihr verwendet man nur eine dünne Außenhaut als Bespannung. Eine Weiterführung ist die Halbskelettbauweise, bei der die Profilnase ein- oder doppelseitig bis zum Hauptholm beplankt ist, meist mit dünnen Balsabrettern.



Magnetsegler mit Skelettlflügeln - "Luft in Luft", da gut 95% des Flügels mit Luft gefüllt sind

Die Vollskelettbauweise mit Papier- oder Folienbespannung ist natürlich die gewichtlich leichteste Konstruktion, denn nichts ist leichter als die Luft zwischen den Rippen - und das sind doch gut 95% des Flügelvolumens. Dünne Spezialfolien geben dazu die leichteste Außenhaut.

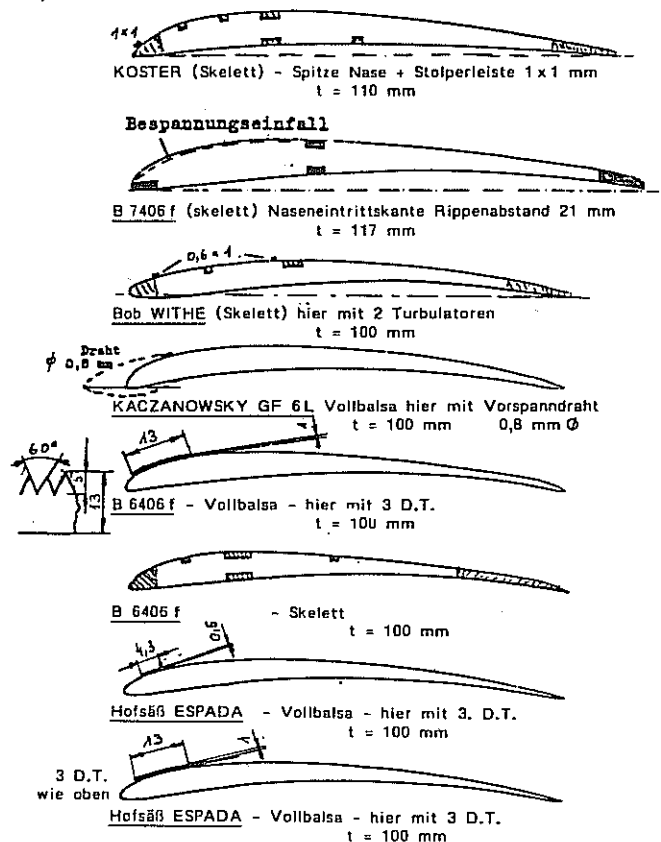
### RENAISSANCE DES VOLLSCHELETTFLÜGELS

Wegen des Bespannungseinfall es hat man bis vor kurzem den Skelettlflügel allgemein als "unaerodynamisch" abgelehnt. Wir können jetzt aber aufgrund von Windkanalmessungen zeigen, daß gerade im untern Re-Zahlenbereich von etwa 50 000, in dem die größeren Freiflugmodelle "operieren", die Skelettlflügel einfach unübertroffen in ihrer Leistung sind. Das haben Untersuchungen im Windkanal unter Leitung von Professor D. Althaus an der TU Stuttgart eindringlich bewiesen. Hierbei wurden u.a. sechs bekannte Freiflugprofile in insgesamt 18 verschiedenen Ausführungen untersucht, dazu auch 20 verschiedene RC-Profile als meist glasseidebeschichtete Styroporkörper. In einer eigenen Aufstellung haben wir bekannte Leistungsdaten der Freiflugprofile herausgestellt, wobei gerade die tabellarische Übersicht einen anschaulichen und direkten Leistungsvergleich bietet. Dabei stellt sich heraus, daß der Vollskelettlflügel mit dem Profil B 7406 f (B=Benedeck) weitaus günstigere Werte als die mit Zusatzturbulatoren versehenen Voll- oder Skelettprofile aufweist, wie man sie bisher im Modellflug kaum erwartet hatte. Waren doch früher schon einige im Modellflug verwendete Profile als reine Vollkörper oder mit Zusatzturbulatoren in Göttingen vermessen worden, wobei man im Re-Zahlenbereich von 50 000 kaum zwei Drittel der Leistung feststellen konnte, die sich beim reinen Skelettlflügel mit dem Profil B 7406 f ergaben! Was den Vergleich mit den anderen Skelettlflügeln oder auch Vollprofilen bei den Stuttgarter Messungen anbelangt, so muß dazu noch gesagt werden, daß die bei manchen Profilen verwendeten Zusatzturbulatoren viel dicker als in der Praxis üblich gewählt wurden.

In Abbildung 1 sind die vermessenen Flügelschnitte in ihrem tatsächlichen Aufbau dargestellt. Das erwähnte Profil B 7406 f ist an sich turbulatorlos. Der Turbulator ist hier sozusagen in die Profilkontur eingebaut, und zwar wird die Turbulenz durch die Nasenkannte gebildet, die durch die einfallende Bespannung entsteht.

Diese Bauweise wurde von uns Praktikern fast seit eh und je so praktiziert. So hat unser F1E-Spitzenflieger Helmut Schubert -fünffacher Deutscher Meister, erster Europameister und mehrfacher Europacup-Gewinner immer nur Skelettlflügel auch bei Starkwindmodellen verwendet, allein schon wegen des geringen Trägheitsmomentes - so ein Flügel wiegt auch in Halbskelettbauweise mit Papier bespannt kaum mehr als 200 Gramm

Abbildung 1: FLÜGELSCHNITTE DER VERSUCHSMODELLE mit Anordnung der Turbulatoren



gegenüber z.B. einer Balsabeplankten Styroporfläche mit 350 bis 400 g! Natürlich braucht so ein leichter Flügel bei starkem Wind eine Menge Bleizusatz, der jedoch bei leichtem Wind wieder weggenommen werden kann, was hier dann eine längere Flugzeit ergibt.

### TORSIONSFESTIGKEIT VERBESSERT

Das größte Problem ist natürlich beim Vollskelettlflügel vor allem die Torsionssteifigkeit. Einige besondere konstruktive Maßnahmen konnten hier jedoch weiterhelfen.

So zeigt Abbildung 2 einen Vollskelettlügel mit Nasenschrägrippen. Dazu kommt der besondere "Clou" mit der Nasendeckleiste: Wie Versuche zeigten, bildeten sich ohne diese Deckleiste an der Kante stärkere Falten, wenn man den Flügel verdrehte. Eine breitere Schrägleiste mußte also einer Verdrehung einen stärkeren Torsionswiderstand entgegensetzen. Dazu kommt, daß an der Endkante dieser flachen Nasenleiste (siehe Abb. 2)

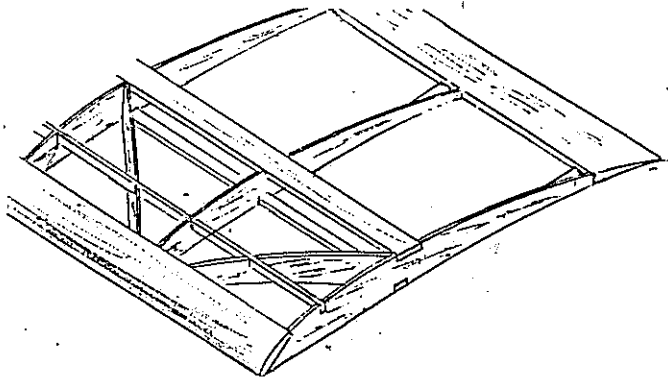


Abbildung 2: VOLLSKELETTFLÜGEL in halbgeodätischer Bauweise = hier mit Schrägrippen ("Riblets") im Nasenteil zwischen geraden Rippen. Man beachte die Nasendeckleiste, den Hilfsholm vorne oben, den doppelt so starken Obergurt im Vergleich zum Untergurt, die Verstärkungsecken am Rippenende. Die Rippen bestehen hier aus 1mm Balsa "quarter grain" (biegesteif). Das Rohgewicht des gesamten Flügels mit 38 dm<sup>2</sup> beträgt 100 bis 105 g, fertig bespannt 125 g. Die Bespannung erfolgte mit "Silberfolie" von "Rettungsdecken" und Pattex verdünnt, nach dem Trocknen aufgebügelt.

fast der günstigste Bereich für den sogenannten turbulenten Umschlag liegt. Die Endkante wirkt sozusagen als "Auslöser", so wie bei einem Gewehr durch den Abzugshebel ein Schuß ausgelöst werden kann. Sofern noch ein Turbulator benötigt wird, so kann man ihn gerade an dieser Stelle mit bester Wirkung einsetzen. (Ein Kennzeichen für Turbulatormangel ist, daß das Modell vorzeitig durchsackt, also mit keinem größeren Anstellwinkel fliegen kann). Ein Turbulator - meist ein 0,5 bis 0,8 mm dicker Faden - kann an der Leistenhinterkante problemlos angeklebt werden, während man an einer einfallenden Bespannung sich länger mit dem Ankleben auseinandersetzen muß.

Eine etwas stabilere Bauweise zeigt Abbildung 3.

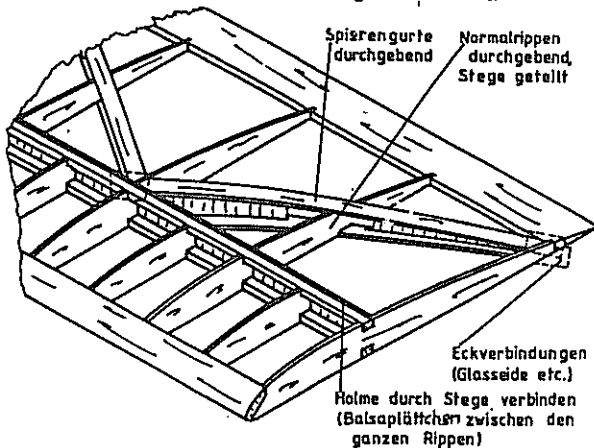
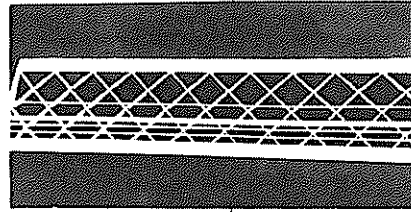
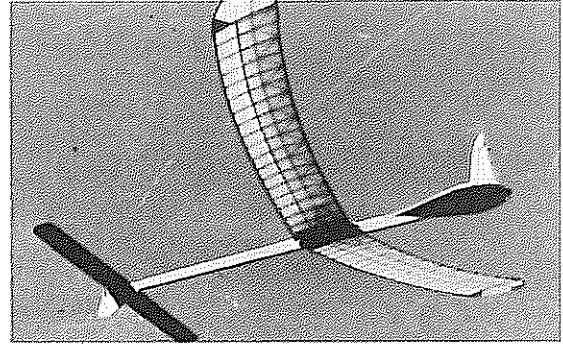


Abbildung 3: Halbgeodätische Bauweise mit Diagonalspiere. Man beachte die Nasendeckleiste, die Halbrippen vorne, den Hauptholm aus Unter- und Obergurt mit Balsaplättchen verstegt, die Diagonalspiere rückwärts als "Doppel-T-Holme". Rohgewicht 140 g bei 36 dm<sup>2</sup> Gesamtfläche



Skelettlügel in geodätischer Bauweise ("Vollgeodätik")



Älteres Magnetmodell mit rund vorgebogenen Skelettlügeln, Größe A 1

Fortsetzung nächste Seite

VERMESSUNG BEKANNTER FREIFLUGPROFILE, bei Re 50 000 ausgewertet

Im Modellwindkanal der TU Stuttgart wurden vor etwa fünf Jahren sechs bekannte Freiflugprofile in insgesamt 12 verschiedenen Ausführungen unter Professor D. Althaus vermessen. Die Diagramme sind im Band 2 "PROFIL-POLAREN FÜR DEN MODELLFLUG" zusammen mit 20 weiteren Messungen von RC-Profilen im Neckar-Verlag, D-7730 Villingen-Schwenningen erschienen. (ISBN 3-7883-0134-1). Wir haben die im Re-Bereich von 30 bis 50 000 durchgeführten Messungen für den Hangfreiflug, der etwa ab Re 50 000 beginnt, nach bestimmten Kriterien hin untersucht und ausgewertet.

Meßauswertungen bei Re 50 000:

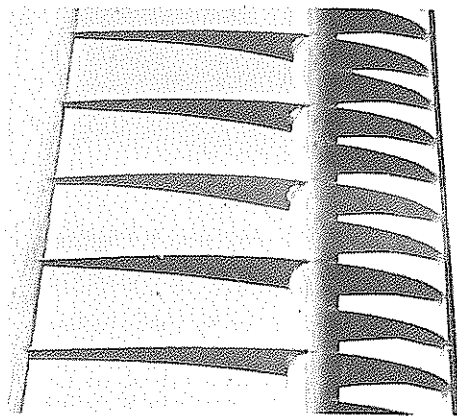
PROFIL + Ausführung:	c <sub>a</sub> max	c <sub>d</sub> für beste Gleitzahlen	Gleitzahlen bei c <sub>a</sub> 0,6 und 0,4	
			c <sub>a</sub> 0,6	c <sub>a</sub> 0,4
<b>KOSTER (DK) - Skelett:</b>				
Spitze Nase + Stolperleiste 1 x 1 mm	1,32	0,7 0,82	29 28	24 ---
<b>B 7406 f - Skelett</b>				
Nasenleistenkante	1,46	1,08	44	29
<b>Bob WHITE - Skelett</b>				
a) ohne Turbulator	1,19	0,95	38	24
b) mit 2 Turbulatoren (je 0,6 mm hoch)	1,13	0,96	21	21
<b>KACZANOWSKY - Vollbalsa</b>				
a) glatt ohne Turbul. (ukr.)	1,15	1,09	35	16
b) mit T.D. 0,8 mm Ø	1,54	1,18 1,52	31 30	18 ---
<b>B 6406 f - Vollbalsa</b>				
a) glatt ohne Turbul. (ukr.) bei Re 40 000 (!)	1,41	1,34	29	17
b) mit 3 D.T. Re 50 000	1,29	1,03	23	16
<b>B 6406 f - Skelett</b>	1,39	0,67 0,99	36 35	26 ---
<b>Hofsäß ESPADA - Vollbalsa</b>				
a) glatt ohne Turbulator	1,55	1,38	43	17
b) mit 2 D.T. (h = 0,5 mm)	1,37	0,49 1,17	33 32	19 ---
c) mit 3 D.T. (h = 1 mm)	1,21	0,89 1,01	21 20	16 ---

Abkürzungen:  
 ukr. .... unterkritisch (beim B 6406 f teilweise)  
 T.D. .... Turbulentdraht (Vorspanndraht)  
 2 D.T. .... 2 D-Turbulator (Aufklebeband oder Stolperleiste)  
 3 D.T. .... 3 D-Turbulator (Dreiecks- = Zackenturbulator)

Anmerkung: Auf die sogen. "Steigzahlen wurde verzichtet, die bei Hangmodellen die Gleitzahlen bei verschiedenen Fluggeschwindigkeiten den Ausschlag geben, besonders bei niedrigen Auftriebsbeiwerten, wo die "PENETRATION" (= das flache Gleiten gegen stärkeren Wind) gefragt ist, was mit den Gleitzahlen bei c<sub>a</sub> 0,6 und 0,4 beantwortet wird. Außerdem fallen die Best-Steigzahlen ("Geschwindigkeitsparameter") überraschenderweise fast mit den Best-Gleitzahlen zusammen.

Der Hauptholm mit Ober- und Untergurt ist hier mit Balsaplättchen "versteigt", wobei die Faserrichtung senkrecht liegen soll. Die Nase weist Halbrippen zur Minderung des Spannungseinfalltes auf. Am wichtigsten sind bei dieser Konstruktion die Schrägrippen rückwärts, die allerdings nur bei einem dickeren Profilende Wirkung zeigen können. Durch Verstärkung der Schrägrippen mit sogenannten "Spierenaufleimern", also praktisch mit einem Doppel-T-Querschnitt, erhöht man die Torsionssteifigkeit enorm, besonders wenn man die Spierenoberseiten noch mit CF-Rovings beschichtet.

Das "Non-Plus-Ultra" = das "Unübertreffbare" aber stellt die Rohrholmbauweise nach Abbildung 4 dar, entwickelt von Dr. Ing. Eder, München. Es gibt sogar konische CF/GFK-Rohre mit je 15 g Gewicht. Die Rippen werden in dem gezeigten Beispiel halbiert und halbrund ausgefeilt. Mit einem zähflüssigen Sekundenkleber kann man alles auf einer Helling zusammenbauen. Natürlich bleibt der Flügel so, wie er zusammengebaut wurde.



Skelettfügel mit Balsa-Rohrholm zur Aufnahme der Torsionskräfte. Das Balsarohr wurde um einen Rundstab gewickelt und nach dem Trocknen der Leimung abgezogen. Das Profil ist ein sogenanntes "Flamingoprofil"

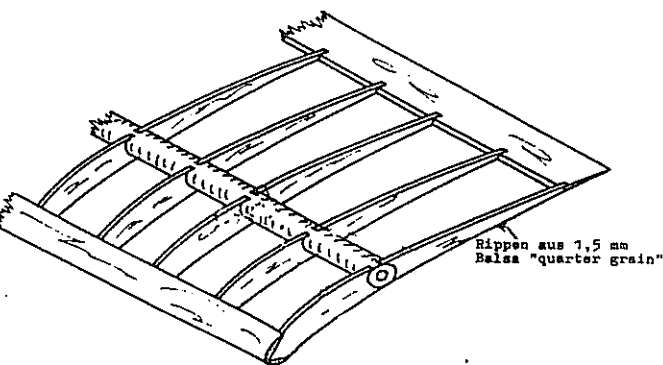


Abbildung 4: Vollskelettfügel mit CF/GFK-Rohrholm nach Dr. Ing. Eder. Siehe dazu auch Text!  
Gewicht des fertig bespannten Flügels mit 36 dm<sup>2</sup> = ca. 160 g! Bespannung mit "Silberfolie" und verdünntem Pattex. Rohgewicht 125 bis 140 g!

## Geitner-GfK-Modellbau

Voll-GfK-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche  
Kenner, Könner und helle Köpfe wissen längst, warum Hochleistungssegler bei GEITNER gekauft werden:

Wo sonst erhalten Sie robuste, alltagstaugliche Fertigungsmodelle mit perfektem Oberflächenfinish und überragenden Flugleistungen???

Wer sonst bietet die Vorzüge exzellenter GfK-Fertigbauweise, den Hauch von Exklusivität zu solch fairen Preisen???

**GEITNER-GfK-MODELLE kosten ein bißchen weniger als vergleichbare Spitzenprodukte, dafür leisten sie ein bißchen mehr!!!**

Die neue Flugzeug-Generation von Geitner-GfK-Modellbau:

### Speed-Astir

Voll-GfK-Allroundmodell, semi-scale M 1:4,75  
- Spannweite 3,20 m  
- leistungsstark in der Thermik  
- überzeugend am Hang  
- gutmütige Flugeigenschaften  
- kunstflugtauglich  
- doppelstöckige Schempp-Hirth-Klappen

### pilatus B4

Voll-GfK-Großsegler der Superlative  
- Scale M 1:4, Spw. 3,75 m  
- stark in der Thermik  
- unübertroffen am Hang  
- uneingeschränkt kunstflugtauglich  
- doppelstöckige Schempp-Hirth-Klappen  
- lieferbar ab Mitte März 1988

Überzeugend:

STARLIGHT - Spannweite 2,90 m, Profil Girsberger.  
Die F3B-Kampfmachine, Siegermodell des Teck-Pokals 1987 und zahlreicher F3B-Wettbewerbe. Auch in Hangflug-Version lieferbar.

erregend:

KAROLAS - Spannweite 2,10 m, Profil E-180, mod. schneller Hangsegler mit exzellenten Flugleistungen.

und weitere Modelle im Lieferprogramm.

Sichern Sie sich rechtzeitig Ihr GEITNER-Modell für die Saison '88!

**GEITNER-GfK-MODELLBAU: Qualität und Leistung überzeugen!**

Unsere ausführliche Produktinformation erhalten Sie gegen DM 5,- bzw. öS 50,-

(Bretzmarken oder Schein).

Alleinvertreib Bundesrepublik

Rudi Braier-Flugmodellbau

D-7407 Rottenburg-Seebrunn

In den Wehrgärten 14

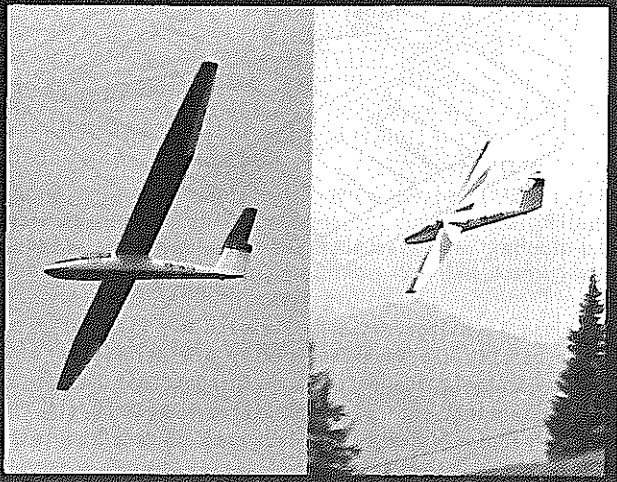
Tel. 07457/4727

Vertrieb Österreich, Schweiz:

Geitner-GfK-Modellbau

A-8911 Admont 54

Tel. 03613/3406







## Der 10. Reichswettbewerb für Segelflugmodelle auf der Wasserkuppe 1939

Auf diesem Wettbewerb nahmen 500 Segelflugmodelle teil, und es waren viele interessante Modelle am Start.

Die hier wiedergegebenen Bilder aus der Zeitschrift "Modellflug" sollen dazu anregen, das eine oder andere Modell wieder einmal nachzubauen.

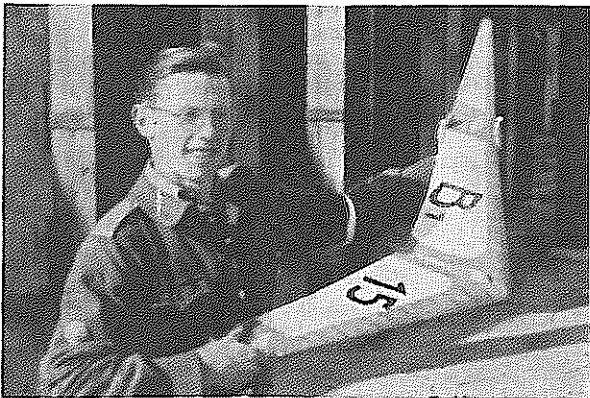
Am ersten Wettbewerbstag gab es eine Windstärke von 18 m/s und "dickste Knose", sodaß der Startbeginn verschoben werden mußte ( das erinnert mich an das Ill. Horst Wink-

ler Gedächtnisfliegen 1987). Besonders einsatzbereit zeigte sich die Gruppe 17 (das waren die Ostmärker) die mit ihren schweren und auf die Verhältnisse auf der Wasserkuppe am besten abgestimmten Flugmodelle am Start waren.

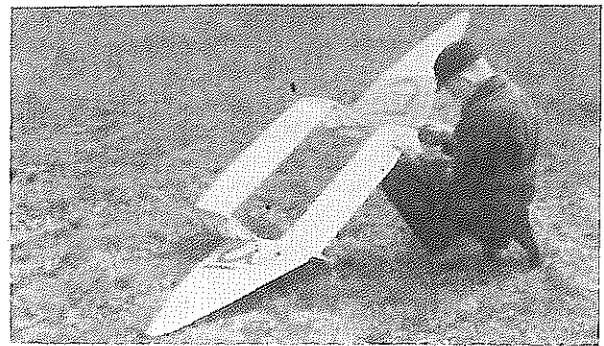
Der Ostmärker Irmer konnte mit seinem Modell einen Flug von über 7 Minuten erreichen, und er sicherte sich dadurch einen großen Vorsprung, den ihm auch keiner mehr wegnehmen konnte.

Zu diesem Berichts-Auszug einige Fragen: Wer kennt oder kannte Irmer? Lebt er noch, und wie hieß sein Modell? Gibt es vielleicht noch einen Bauplan davon?

Eine Ergebnisliste wurde in der Zeitschrift "Deutsch Luftwacht - Ausgabe MODELLFLUG; Band 4 veröffentlicht. Wer hat dieses Heft noch und kann es uns zur Ablichtung borgen? Auch BSL Krill war damals Teilnehmer an diesem Wettbewerb, aber auch er hat keine Unterlagen mehr.



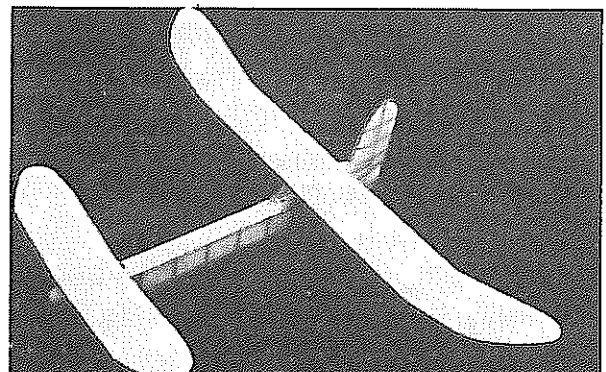
Heinz Ehrlich und sein Nurflügelmodell, ein naturgetreuer Nachbau des schwanzlosen Segelflugzeuges der Gebrüder Horten



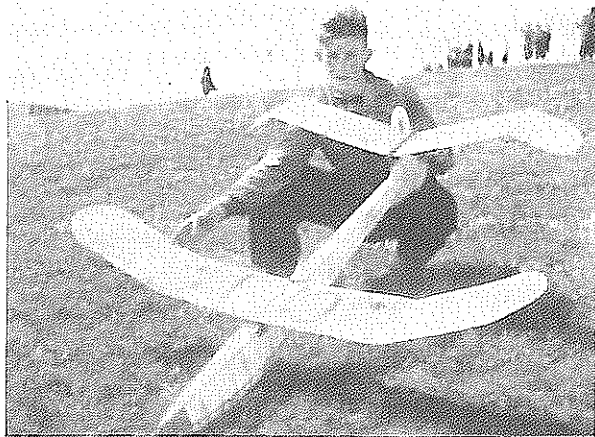
Nurflügelmodell von Schütz



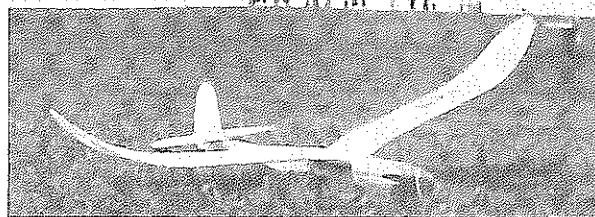
Entenflugmodell von Kestel



Meco - Metall - Entensegelflugmodell von Wernicke



Tandemflugmodell der ostpreußischen Modellflieger



Ein formschönes Normal - Segelflugmodell



Der Österreicher Irmer mit seinem schweren Segelflugmodell



Flugmodell mit Kompaßsteuerung von Fritsch

••••

#### KLASSENEINTEILUNG der Flugmodelle Stand 1942:

Immer wieder wird die Frage gestellt, was bedeuten die damaligen Bezeichnungen auf den Flugmodellen? Die "Oldmans" von damals können sich meist auch nicht mehr daran erinnern.

Hier nun eine Auflistung der damaligen Klasseneinteilung und -bezeichnungen:

- A Modellflieger bis zum vollendeten 15. Lebensjahr mit Rumpffmodellen
- A I Modellflieger über 15 Jahre mit Rumpffmodellen
- B Modellflieger mit Nurflügel-Flugmodellen
- C Modellflieger mit Schwingenflugmodellen mit Gummimotorantrieb
- C I Modellflieger mit Schwingenflugmodellen mit V-Motoren
- C II Modellflieger mit Drehflügelflugmodellen
- D Modellflieger mit Flugmodellen, die mit besonderen technischen Ausrüstungen versehen sind.

Für die verschiedenen techn. Ausrüstungen der Flugmodelle der Klasse D galten zusätzliche Bezeichnungen: DS Flugmodelle mit einem vom Boden aus nicht beeinflussbaren Steuergerät (Selbststeuerung - Magnet- und Lichtsteuerung)

- DF Flugmodelle mit einem vom Boden aus beeinflussbaren Steuergerät (Fernsteuerung)
- DV Flugmodelle mit Verbrennungsmotor
- DVS Flugmodelle mit Verbrennungsmotor und Selbststeuerung
- DW Wasserflugmodell

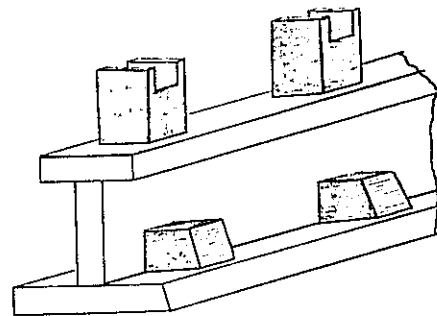
Alle Flugmodelle der Klassen A bis D (mit Ausnahme von Nurflügel-Flugmodellen und Schwingenflugmodellen) mußten Rumpffmodelle sein. Zu den Rumpfflugmodellen der Klassen A und A I gehörten neben den Normalflugmodellen auch die Enten- und Tandemflugmodelle.

Bei der Identifizierung der Klassen muß unbedingt das Jahr berücksichtigt werden, da sich die einzelnen Bezeichnungen im Laufe der Zeit des öfteren geändert haben. Jene Zahl, die nicht zur Klassenbezeichnung gehörte, bezeichnete den Sturm, welchem der Teilnehmer angehörte.

#### "MOTORENBAUER UND MOTORENSAMMLER" AUFGEPA SST !

Alte Modellmotore werden immer mehr zu begehrten Sammlerobjekten. So ist es nicht verwunderlich, daß man für manche Motore - wenn man sie überhaupt noch bekommt - tief in die Geldbörse greifen muß.

Aus diesen Gründen kann ein Modellmotorsammler sich kaum eine komplette Sammlung aufbauen. So kam uns der Gedanke, zumindestens bei Modellbauausstellungen eine komplette Sammlung zusammenzustellen. Zu diesem Zweck werden die einzelnen Motore auf Holzklötzchen montiert, die ihrerseits wieder auf einem Holzbrett aufgeschraubt werden.



Zusätzlich wird eine Messingplatte mit dem Namen, dem Hersteller und den wichtigsten Daten montiert. Ein so auf ein Holzklötzchen aufgeschraubter Motor kann in wenigen Sekunden auf- bzw. abgebaut werden. Nach der Ausstellung nimmt sich jeder seinen Motor wieder mit. Ich bitte alle, die im Besitze alter und interessanter Modellmotore sind, bei diesem Projekt mitzumachen!

**NICHT VERGESSEN :****II. ANTIKMODELL - FREUNDSCHAFTSFLIEGEN** vom 24. bis 28. Mai am Spitzerberg**IV. HORST WINKLER GEDÄCHTNISFLIEGEN** vom 17. bis 21. Juni a.d. WasserkuppeAuskünfte aller Art : Ing. Karl Benes, Hauptstraße 29, 2232 Deutsch Wagram /NÖ  
Telefon : 02247 / 3652.**GEROLD  
HÖRMANN****Ein halbes Jahr-  
hundert  
Modellflieger !**Am 19.3.1926  
wurde Gerold  
Hörmann in Wien  
geboren.

Im Alter von 5

Jahren nahm ihn sein Großvater auf die Luschauer Terrasse des Flughafens Aspern mit, und da wurde in dem Jungen die Liebe zum Fliegen geweckt.

Mit 10 Jahren baute er seine ersten Modell-Eigenkonstruktionen, die allerdings nicht flugfähig waren.

Er hatte großes Interesse an Experimentalflymodellen, deshalb nahm Geri 1938 mit einem Nurflügelmodell am Reichswettbewerb für Flugmodelle auf der Wasserkuppe teil. Sein Modell verschwand zwar nach 20 Sekunden Flugzeit, dies konnte jedoch seine Begeisterung für den Modellflug nicht mindern.

Während des Krieges wurde Geri in die Großfliegerei eingeweiht. Den Luftfahrerschein der Klasse I bestand er im Oktober 1943.

Mit 18 Jahren wurde er auf dem Welser Flugplatz auf der ME 109 fertig ausgebildet, danach zu den Fallschirmjägern versetzt, war aber nicht im Einsatz.

Für die Arbeit als Ausbilder zahlreicher Modellflieger und nach Absolvierung der damals schwierigen Flugbedingungen, bekam er das Leistungsabzeichen Nr. 14 verliehen, wahrscheinlich das einzige in Österreich.

Nach der Flucht aus der Kriegsgefangenschaft begann er sofort mit seinen modellfliegerischen Aktivitäten, die er jedoch einstellen mußte, da das Fliegen zu

dieser Zeit verboten war. Dadurch wurde Geri von der russischen Kommandatur gesucht, zum Glück nicht gefunden.

Nachdem der Modellflug wieder erlaubt wurde, begann sein intensiver Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei. Von seinen Eltern wurde er zu Geburtstagen mit Modellbaumaterial beschenkt. Er nahm fast an allen Wettbewerben teil.

Ab 1956 RC-Fliegen in allen Klassen, außer Hubschrauber.

Aktive Beteiligung an 6 Weltmeisterschaften, beste Platzierung ein 7. Rang in der Klasse



Damals: Geri mit Kirschke-Baby 1943



Geri heute: "Lenticularis" 1985 und "Panda" 1987. Beide Modelle gehören ihm

Motor-Freiflug. Bei zahlreichen Landes- und Staatsmeisterschaften war Geri stets im Spitzfeld zu finden, sehr oft belegte er den ersten Platz.

Seit 30.3.1978 ist er Träger der Gold-C mit 1 Diamanten, Nr. 21. Die Gold C dokumentiert am besten, wie erfolgreich Gerold Hörmann beim Wettbewerbsfliegen war, er ist auch heute noch für einen vorderen Platz gut, obwohl der Zahn der Zeit schon etwas an ihm genagt hat.

1986 Verleihung des Goldenen Ehrenzeichens auf Grund eines Antrages von BSL Krill und Beschluß des BV des ÖAeC. in Anerkennung besonderer Verdienste um die österr. Sportfliegerei.

Seit vielen Jahren ist Geri ein beliebter Kommentator bei Schauflugveranstaltungen.

Im Laufe seiner fliegerischen Tätigkeit nahm er sich immer Zeit, Neulinge in die Kunst der Modell-Fliegerei einzuführen, stand jedem mit Rat und Tat zur Verfügung, wenn es sich um das Bauen von Flugmodellen handelte. Am 18.6.1987 nahm er an einem Freundschaftsfliegen der Antik-Modellfreunde auf der Wasserkuppe teil.

Am 31.8.87 wurde er nach einer Heißluft-Ballonfahrt auf den Namen "Graf Gerold, der kommandierende Himmelsstürmer" geadelt.

Die Hälfte von seinen bis heute gebauten 145 Modellen sind Eigenkonstruktionen.

Mein Mann und mein Sohn sind langjährige Modellflieger, ich selbst bin erst seit einem Jahr Modellfliegerin. Geri ist ein langjähriger Freund, sodaß ich mich bemüht fühlte, etwas über ihn zu berichten.

Susanne Hönig

# aus den Vereinen . . .



## EINE GEBURTSTAGSFEIER 20 Jahre MFC-Wiener Neustadt

Im Jahre 1968 beschloß man in Wiener Neustadt einen Modellflugclub zu gründen. Er wurde MODELLFLIEGERCLUB-FLUGRING-AUSTRIA Wr. Neustadt genannt. Noch im gleichen Jahr wurde dieser Verein in den Landesverband NÖ des ÖAeC aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Club 42 Mitglieder. Im Jahre 1977 wurde eine Namensänderung in MODELLFLUGCLUB Wiener Neustadt vorgenommen, und der Club hat heute einen Mitgliederstand von 145 erreicht.

Der MFC Wiener Neustadt organisierte zweimal die Österreichischen Staatsmeisterschaften in F3B. Die Durchführung der Landesmeisterschaften in dieser Klasse ist für unseren Club bereits zur Tradition geworden.

Auch die Erfolge unserer Wettbewerbsteilnehmer sind im Laufe der Zeit zu einer stattlichen Zahl angewachsen.

Wir haben im Club

3 Einzel- und 3 Mannschaftsweltmeister  
2 - " - " 1 - " - europameister  
5 - " - " 1 - " - staatsmeister  
26 - " - NÖ Landesmeister erreicht.

\*

### 1. Vorarlberger Helicopter-Treffen

Am Sonntag, dem 26. Juni 1988 (Ausweichtermin bei Regenwetter ist der 3. Juli 1988) findet auf dem Modellflugplatz des MSFC-Dornbirn das 1. Vorarlberger HELITREFFEN statt. Der Flugplatz liegt zwischen Hohenems und Lustenau. Der Weg ist beschildert.

Alle Anfänger und Experten des In- und Auslandes sind zum Erfahrungsaustausch, zwanglosen Fliegen und gemütlichen Beisammensein recht herzlich eingeladen. Ein kleiner Wettbewerb (Plauschfliegen zwischen dünnen Balsastangen) runden das Programm ab.

Verpflegung am Platz erhältlich. Beginn 10 Uhr.

Insbesondere sind alle Anfänger aufgerufen, die Möglichkeit wahrzunehmen, ihren Helikopter richtig einzustellen und einfliegen zu lassen.

Der LFR F3C Gerd Purin

\*

Es wurden 4 Österr. Rekorde im Dauer-Streckenflug aufgestellt. Die unzähligen Erfolge bei Internationalen Wettbewerben im In- und Ausland sind ebenfalls noch zu erwähnen.

Ab dem Jahre 1978 werden Modellausstellungen gestaltet, wobei es den größten Erfolg bei der Wiener Neustädter Ausstellung gab, wo wir auf 1000 m<sup>3</sup> cirka 320 Modelle zeigten. Durchgeführt wurden Fahrten zu internationalen Großflugtagen (London).

Seit dem Jahre 1978 werden auch Modellflugtage veranstaltet, woran in- und ausländische Piloten teilnehmen. Am 18./19. Juni 1988 wird erstmalig ein NON-STOP-Programm durchgeführt, wo als Attraktion der Flug des Modells B 747 mit Shuttle sein wird.

Die Jugendlichen in unserem Club werden vom Vorstand finanziell und durch einen Jugendbetreuer tatkräftig unterstützt und gefördert. Ihre Freude am Modellflugsport und ihr Einsatz sind die Voraussetzungen für weitere Erfolge unseres Clubs bei den kommenden Wettbewerben.

Glück auf - gut Land

\*

### An alle Segelkunstflugpiloten !

Am 5. Juni 1988 veranstaltet der Verein MBC-Vogelweider Mödling den 2. SEGELFLUGKUNSTFLUG-WETTBEWERB, zu dem alle interessierten Piloten herzlich eingeladen sind.

Ausschreibungen erhalten Sie von Ing. Roland Dunger, Biraghigasse 39, 1130 Wien.

\*

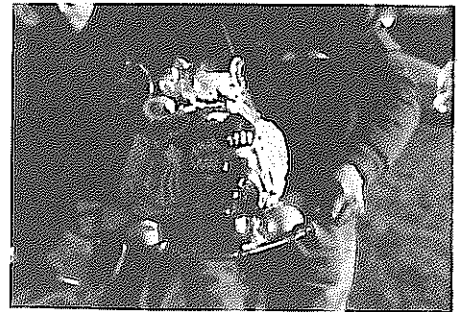
Wir geben unseren Modellflugfreunden die traurige Nachricht bekannt, daß unser Mitglied und treuer Mitarbeiter

### ERNST GOLLWITZER

plötzlich und unerwartet von uns gegangen ist. Ernstl war ein treuer Mitarbeiter und ein stets freundlicher und guter Kamerad.

Wir werden ihn sehr vermissen !

Der Vorstand der ÖMV-Modellbaugruppe Wien 15.



Wie jedes Jahr treffen sich die Mitglieder des MFC-Wr. Neustadt zum Sylvesterfliegen und zum gemütlichen Ausklang des alten Jahres. Bei herrlichem Wetter fanden sich viele Gäste ein. Bratwürstel mit Sauerkraut sowie Bier vom Faß und andere Getränke fanden großen Zuspruch.

Es herrschte reger Flugbetrieb bei frühlingshaften Bedingungen, und zur späten Stunde trennte man sich mit dem Wunsche, auch im Jahr 1988 viel Erfolg und Glück zu haben.

Leopold Hageneder

\*

**VON HAUS ZU HAUS**

STAMMTISCH des MFC-FINKENSTEIN !

Der MFC-Finkensteiner hält jeden 1. Sonntag im Monat einen MODELLFLIEGER-STAMMTISCH ab.  
Ort: Gasthof Wiesenhof (zwischen Stobitzen und Fürniütz).  
Zeit: 10,00 bis 12,00 Uhr.  
Alle Modellflieger sind herzlich eingeladen! MFC-Finkensteiner  
\*\*\*\*\*

Gebe zwei wunderschöne Scale-Modelle ab: Doppeldecker BE 2e mit 4-T 10 cm<sup>3</sup> Motor + eine Hoffmann DIMONA mit 4-Takt 7,5 cm<sup>3</sup> Motor. Mit der BE 2e war ich Landesmeister und 2. bei der Staatsmeisterschaft 1987. Der Preis wäre Verhandlungssache.

Hans Greschitz, Althofnerstr. 9  
9334 Guttaring. Tel.: 04262 / 83283 ab 18 Uhr.



### XIII. OKTOBERPOKALFLIEGEN und Kärntner LM in F1A+F1A/J

Zum 13. Mal wurde das traditionelle OKTOBERPOKALFLIEGEN in der Freiflugklasse in Finkenstein ausgetragen. 16 Teilnehmer aus mehreren Bundesländern stellten sich den Zeitnehmern. Bei bedecktem Himmel und leichten Winden hatte es den Anschein, daß an diesem Tag wenig Thermik vorherrschen würde. Die geflogenen Zeiten zeigten aber ein anderes Bild, denn bis zum 5. Durchgang waren Truppe, Salzer, Hofstadler, Warzilek und Fuß mit vollen Zeiten vorne. Im 6. Durchgang kam dann aber das Aus für das Stechen für Salzer (138) und Warzilek (53). Es zeichnete sich ein Stechen (es wäre das 1. in Finkenstein gewesen) zwischen Truppe und Hofstadler ab, aber es kam anders, denn Hofstadler mußte mit 76 Sekunden landen,

während Truppe souverän sein Max flog. In der Endabrechnung zählen jedoch die Sekunden, und so errang Salzer vor Kamp den 2. Platz. Von den 16 Teilnehmern erreichten 12 Piloten Gesamtzeiten über 1000 Sekunden. Erfreulich war, daß alle Modelle gefunden bzw. geborgen werden konnten.

In der Jugendklasse F1A/J traten 8 Starter zum Wettbewerb an, davon 6 vom MFC Finkenstein. Überraschungssieger wurde Walter Leeb, welcher an diesem Tag nach langer Zeit wieder einmal ein Freiflugmodell flog und mit ausgereifter Kreisschlepptechnik Thomas Pacher und Verena Truppe klar distanzieren konnte.

Alles in allem konnte bei den Jugendlichen bereits ein hohes Niveau in der Freiflugklasse vermerkt werden.

Dolezal

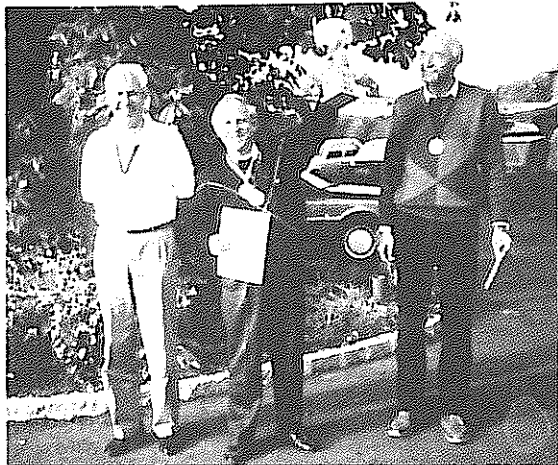
#### DIE ERGEBNISSE - Klasse F1A :

1. Truppe Reinhard MBG Feldkirch. 1260 1.LM
2. Salzer Klaus MFC Wr. Neust. 1218
3. Kamp Wilhelm FU Schärding 1195
4. H. Dolezal 1187, 2.LM, 5. H. Nitsche 1163,
6. H. Hofstadler 1156, 7. A. Warzilek 1133, 3.LM, 8. E. Hoffmann 1113, 4.LM, 9. H. Fuss 1108,
10. A. Plangger 1101, 11. G. Michelitsch 1061,
- 5.LM, 12. A. Zavadsky 1052, 13. M. Grüneis 978,
14. Verena Greimel 888, 15. M. Hüpfner 530,
16. Th. Pacher 520 Sekunden, 6.LM.

#### Klasse F1A/J :

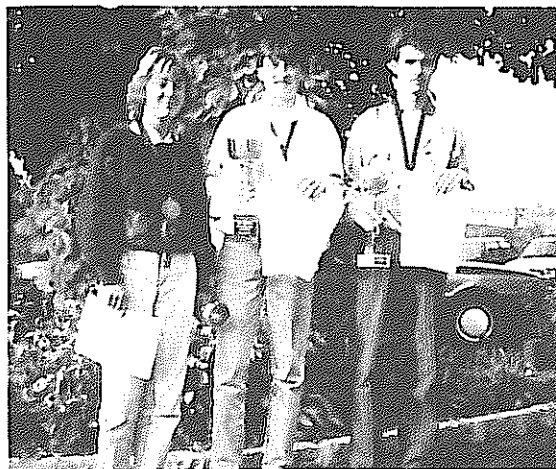
1. Leeb Walter MFC Finkenstein 869 1.LM
2. Pacher Thomas detto 809 2.LM
3. Truppe Verena MBG Feldkirchen 796 3.LM
4. W. Dolezal 793, 4.LM, 5. H. Nitsche 757, 6. M. Lexa 680, 5.LM, 7. R. Pacher 626, 6.LM, 8. R. Struggl 369 Sekunden, 7.LM.

\*\*\*



1. Reinhard Truppe, m.
2. Klaus Salzer, l.
3. Willi Kamp, r.

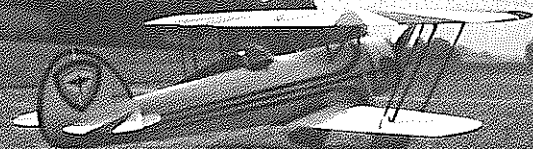
1. Walter Leeb, m.
2. Thomas Pacher, r.
3. Verena Truppe, l.



## NEUHEIT 1987 WACO T-10

»Taperwing«

Holen Sie jetzt Ihre WACO bei  
Ihrem Fachhändler



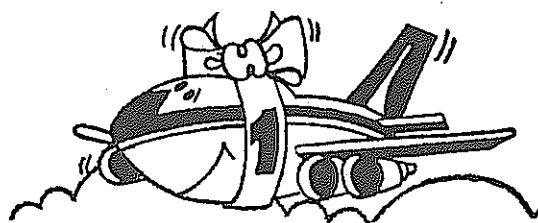
### WACO T-10

Semi-Scale Kunstflug-Doppeldecker  
Spannweite 1500/1270 mm  
Flüggewicht ca. 3500 g  
Motoren: 10 ccm Zweitakt - 15 ccm Viertakt

Unseren Gesamtkatalog erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder gegen Einsendung von DM 6,- in Briefmarken (Ausland: Internationale Postcoupons, erhältlich bei Ihrer Post) direkt von

**WiK-Modelle** Ing. Wilfried Klinger GmbH  
Abteilung 11, Postfach 45, D-7134 Knittlingen

## Ein frohes Osterfest



**Graupner**  
**Original/Heim**  
**helicopter**

Beratung und Service

A-1090 WIEN  
Bingel Modellbau  
Heli Flight Center  
Währinger Gürtel 150  
Tel.: (0222) 34 16 95

A-1160 WIEN  
MB-Findisen GesmbH.  
Herbststraße 63  
Tel.: (0222) 92 46 90

A-4040 LINZ-URFAHR  
Modellbau Buchgaher  
Lentia 2000, Eisenstr. 15  
Tel.: (0732) 23 05 61/62

Diese Fachgeschäfte führen auch alle Originalteile und Zubehör für die Modelle STAR RANGER, BELL 222 h und LOCKHEED 206 h.

A-6130 SCHWAZ  
Modellbau-Ruppng  
Huszlstraße 10  
Tel.: (05242) 53 59

A-6091 FIEBERBRUNN/TIROL  
Modellbau Foto Heinz  
Ing. Hanz Jöbssl  
Dorfstraße 6  
Tel.: (05354) 63 61

A-6714 NÜZIDERS  
Neyer Helitechnik  
Landstraße 16  
Tel.: (05552) 64 0 11

A-8530  
DEUTSCHLANDSBERG  
Modellbau Schweighofer  
Hauptplatz 9  
Tel.: (03462) 25 41 19

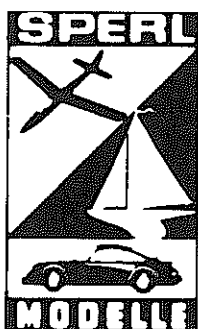
K 77/A

**SCHIFF  
FLUGZEUG  
AUTO**

**modellbau  
pirker**

**Tel. (0222) 587 31 58**

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



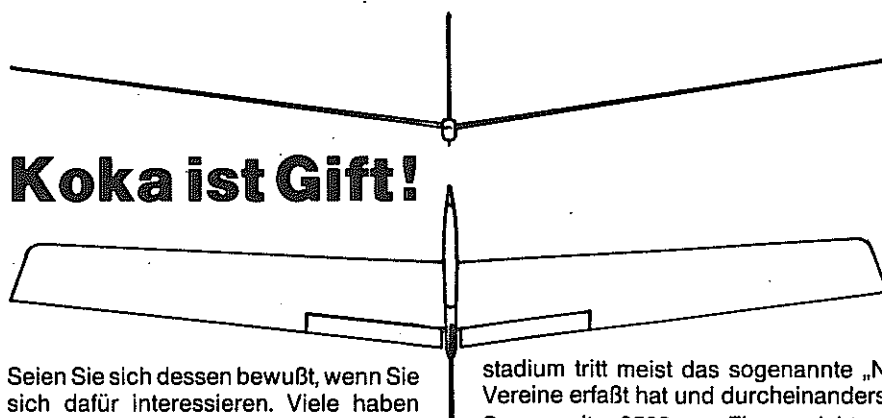
**Nachfolger p. freisinger**

Fachgeschäft für den Auto-, Flug- und Schiffmodellbau  
Verlag für Modellbauliteratur — Versandhandel

**1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTRASSE 66  
TELEFON 0222/587 62 22**

**Jede Woche Aktionsangebote mit Bestpreisgarantie!**

z. B. ZLIN 526, GFK + Fertigfl., Sp. 2220 mm SCALE .....	<b>S 3.630,—</b>
DALOTEL 150 (H. PRETTNER), Sp. 1520 mm .....	<b>S 1.950,—</b>
MULTIPLEX; LS 3, GFK + Fertigfl., Sp. 3220 mm .....	<b>S 3.490,—</b>
SCHLÜTER; HELI STAR .....	<b>S 7.999,—</b>



**Koka ist Gift!**

Seien Sie sich dessen bewußt, wenn Sie sich dafür interessieren. Viele haben schon daran „geschnuppert“ und kommen davon nicht mehr los. Im End-

stadium tritt meist das sogenannte „Nurflügelieber“ auf, das schon ganze Vereine erfaßt hat und durcheinanderschüttelt. Viel Vergnügen.

Spannweite: 2500 mm, Fluggewicht: ca. 1,1 kg.

Nähere Angaben und weitere exklusive Flugmodelle im Katalog.

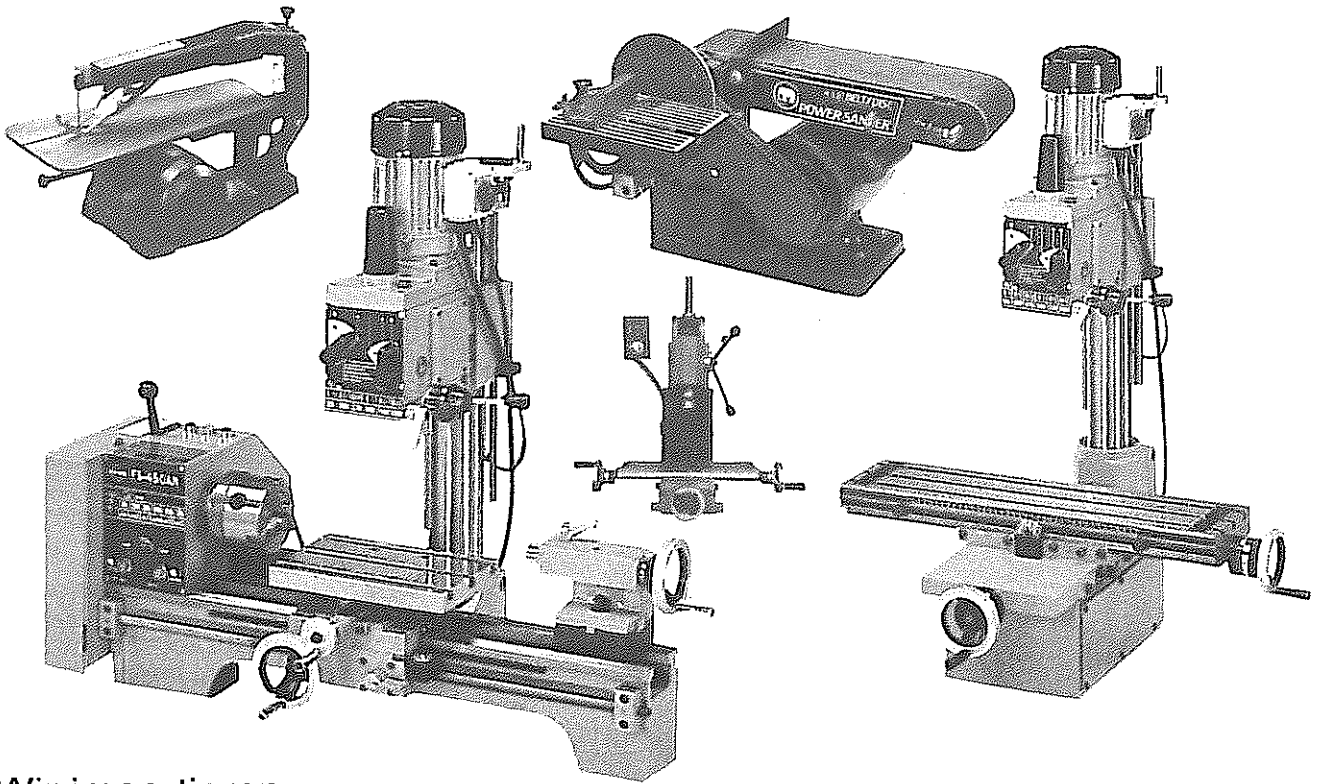
Gleich anfordern bei



**IKARUS  
MODELLTECHNIK**  
Exklusive Flugmodelle

Robert Schweissgut  
A - 6 6 5 2 Elbigenalp 57

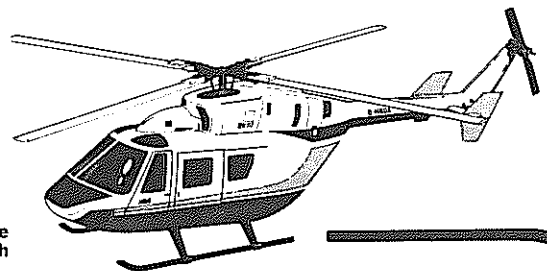
**Jetzt mit weiß eingefärbtem GFK-Rumpf, Rohbaufertigsatz inkl. Mehrwertsteuer S 1.800,—**



Wir importieren  
Spezialmaschinen für Modellbau und Hobby! Täglich Bahnversand!

**HOBBYTECHNIK — Ried i. I., Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67**

## *Schlüter* HUBSCHRAUBER *Service Center*



Verwenden Sie für Ihren Schlüter-Hubschrauber nur Schlüter-Originalteile. Fragen Sie danach bei Ihrem Fachhändler, bei dem Sie das Modell gekauft haben oder wenden Sie sich an eines der Schlüter-Service-Center.

### **Modellbau Findeisen**

Herbststraße 63  
1160 Wien  
Telefon 0222/92 46 90

### **Modellbau Pirker**

Gumpendorfer Straße 41  
1060 Wien  
Telefon 0222/587 31 58

### **Modellbau Schweighofer**

Hauptplatz 9  
8530 Deutschlandsberg  
Telefon 03462/25 41 19

## *robbe* – Heim Service Center

### **Modellbau Findeisen**

Herbststraße 63  
1160 Wien  
Telefon 0222/92 46 90

### **Modellbau Neyer**

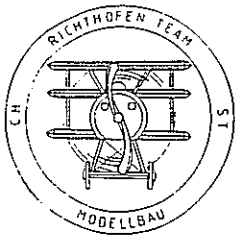
Landstraße 16  
6714 Nüziders  
Telefon 05552/64 0 11

### **Modellbau Ruppig**

Husselstraße 10  
6130 Schwaz  
Telefon 05242/53 59

Weitere Bezugsquellennachweise:  
**TECHNICATOR GesMBH**  
Prager Straße 142  
1210 Wien

**TECHNICATOR GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien**



# RICHTHOFEN TEAM MODELLBAU



**Kontaktanschrift  
ÖSTERREICH**



RICHTHOFEN-TEAM-Modellbau  
Konrad Fischer  
A-4981 Reichenberg  
Thal 77

Generalvertretung für Österreich  
**AKKU-LADETECHNIK**  
K.H. Oberndörfer

VT-2 NL Akkulader	189,--DM
VT-4 NC Akkulader	229,50DM
AK 1 Kapazitätsmessgerät	106,65DM
KM 1 Kapazitätsmessgerät	195,75DM

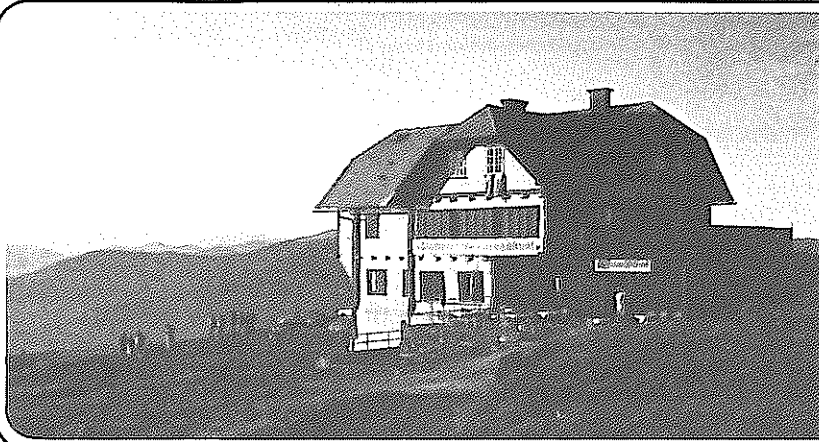
**Kontaktanschrift  
DEUTSCHLAND**



RICHTHOFEN-TEAM-Modellbau  
Mechanikermeister - Christian Streichner  
Aabach, Hiesberg 23  
83399 Raitenhaslach  
Tel. 08533-1612

Stützpunkthändler für micropop, Menz-Propeller

KDH, aéro-nauf, Bartels-Prop, WiK, Krick, Rödel, JAMARA, ROEBERS, eismann, Lanitz, WANITSCHECK



## Alpengasthof **PACHEINER**

Herrliche Lage auf der Gerlitze  
Modellsegelflugparadies  
Sessellift und Gondel  
zum Ossiachersee  
Hüttenatmosphäre

Alpengasthof Pacheiner  
Pölling 20  
9520 Sattendorf, Kärnten  
Tel. 04248/28 88  
22 29

## MODELLFLUG-FERIEN IM ZILLERTAL



TERRASSENCAFÉ  
PENSION

*Edelweiß*

Sie finden bei uns einen herrlich gelegenen Modellflugplatz mit einer 90 Meter langen Graspiste sowie viele Hangflugmöglichkeiten vor. — Auch für Ihre Familie bieten sich ideale Erholungs- und Freizeiteinrichtungen an.

Z. B. gepflegte Wanderwege, Schwimmbad, Tennisplätze, Bergbahnen und gemütliche Lokale.

Wir haben umgebaut: Personenlift, TV, eigener Bastelraum.

UNSER HAUS: Café Pension Edelweiß — alt eingeführter gemütlicher Familienbetrieb. Alle Zimmer mit Bad, Dusche, WC, Balkon. Liegewiese. Reparaturmöglichkeit und Ersatzteillager ist vorhanden.

Unsere Preise: Übernachtung mit Frühstück öS 260,—, Halbpension öS 350,—.

Familie Steger  
A-6263 Fügen/Zillertal  
Tel. (05288) 29 64

Vorwahl aus BRD = 00 43-52 88

## MODELLFLIEGEN — URLAUB — ERHOLUNG IM SCHÖNEN ZILLERTAL

Wir bieten Ihnen einen herrlich gelegenen Modellflugplatz mit gepflegter, ca. 90 m langen Graspiste sowie ausgezeichnete Hangflugmöglichkeiten.

Ersatzteillager und Reparaturmöglichkeiten sind auch vorhanden. Aber auch an Ihre Familie und nichtfliegenden Freunde ist gedacht. Deshalb finden Sie bei uns weiters herrliche Wandermöglichkeiten, Schwimmbad, Tennisplätze, Bergbahnen, gemütliche Lokale und Diskotheken.

Unser als Familienbetrieb geführtes Haus bietet Ihnen gepflegte Küche, schöne, gemütliche Zimmer mit Bad, Dusche, WC, Bidet und Balkon sowie wohnliche, bestens ausgestattete Aufenthaltsräume, Sonnenterrasse und Liegewiese.

Unsere Preise: Übernachtung mit Frühstück öS 225,— Halbpension öS 310,— Nicht unerwähnt möchten wir aber unsere inzwischen sehr beliebten Modellfliegerlehrgänge lassen. Kinderfreundlichkeit ist bei uns selbstverständlich, auch haben wir nichts gegen die Mitnahme kleinerer Hunde einzuwenden.

PENSION CHRISTINA, Fam. W. u. E. Ram, A-6263 Fügen/Zillertal  
Tel. 05288/24 04 — Rufnummer aus der BRD: 0043/52 88/24 04





# Modellbaufirmen die gemeinsam den Modellsport fördern

**Bastlerzentrum**  
**Gebrüder Engl** Ihr Spezialist für Modellbau und Basteln  
 Auerspergstraße 56  
 A-5020 Salzburg  
 Tel. 0 62 22/7 64 32, 7 23 62

**MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO**  
**RÖBER**  
 Laxenburger Str. 12  
 1100 Wien 62 15 45

Seit 11 Jahren  
**HAAS**  
 RC MODEL SHOP  
 Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/3188

**ERNST SPORER**  
 MODELLBAU-FACHGESCHÄFT  
 6020 Innsbruck, Kiebachgasse 2  
 Telefon 05222/23 1 56

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

**HELICOPTER-VERSAND**  
**FOTO-HEINZ**  
 6391 Fieberbrunn/Tirol  
 Telefon 05354/63 61 oder 69 68  
 Graupner-Heim-Robbe  
 Ersatzteil-Schnellversand

**MARO-MODELLBAU**  
**Mathias Rottensteiner jun.**  
 Plankenau 128  
 5600 St. Johann/Pongau  
 Telefon 06412/71 6 13

**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

**MODELLBAU-AKTIV**  
**Lindinger** 4591 Molln  
 Tel. 07584/33 1 80

**Impeller-Service Hobby Sommer**  
 Ignaz-Harrer-Straße 13  
 5020 Salzburg, Telefon 06222/34 3 47

**MODELLBAU**  
 SPORT/SPIEL FÜR JEDEN ETWAS  
 G. KIRCHERT  
 A-1140 WIEN LINZERSTRASSE  
 0222/92 44 63

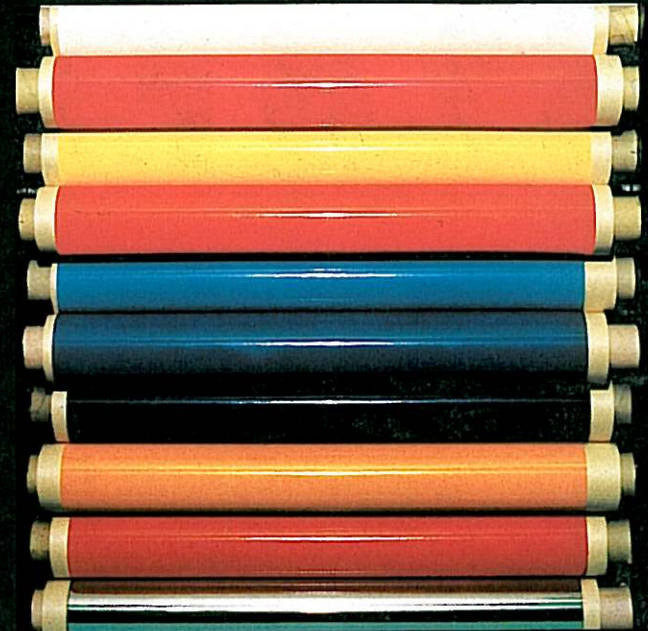
**MODELLBAU**  
**PETER FEIX**  
 Bismarckstraße 3  
 A-8280 Fürstenfeld  
 Telefon 03382/26 17

Modellbau Thaller,  
 A-8330 Feldbach, Hauptplatz 22-25

Modellbau Üblacker Hans Peter  
 A-7000 Eisenstadt,  
 Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26  
 Modellbau Simacek Sepp  
 A-4400 Sleyr, Sierminger Straße 4-6  
 Modellbau Postl  
 8234 Rohrbach/Lainitz, Tel. 03338/24 2 66

## ORACOVER®

- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -



Welche Bügelfolie besteht aus widerstandsfähigem Polyester?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie wirft nach richtiger Verarbeitung auch bei intensiver Sonnenbestrahlung keine Falten?  
**ORACOVER**

Bei welcher Bügelfolie läßt auch im Sommer die Spannkraft nicht nach?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie gibt es in den Tagesleuchtfarben ROT, GELB, ORANGE?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie wiegt nur 80/90 g/m<sup>2</sup>?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie ist überlackierbar?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie hat eine Zugfestigkeit von 170-220 N/mm<sup>2</sup>?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie hat eine Kanteneinrißfestigkeit von 120-140 N?  
**ORACOVER**

Welche Bügelfolie hat ein E-Modul von 2800-3900 N/mm<sup>2</sup>?  
**ORACOVER**

Zu welcher Bügelfolie gibt es farblich abgestimmte Polyester-Klebefolie?  
**ORACOVER**


**ORACOVER**  
 POLYESTER-BÜGELFOLIE

**ORACOVER**  
 POLYESTER-KLEBEFOLIE

Das DEUTSCHE QUALITÄT SERZEUGNIS  
 Neu bei Ihrem Fachhändler im **ORACOVER**  
 Verkaufsständer.

**Liefernachweis für den Einzelhandel:**

**ST**  
**MODELLBAU**  
**STERNECKER**  
 NIGLWEG 65  
 3500 KREMS-REHBERG  
 Tel.: 02732/70656

**G. Kirchert**  **modellbau wien**  
 A-1140 Wien, Linzerstraße 65  
 Tel. 0222/92 44 63  
 (Ecke Beckmannngasse)



P.b.b.  
Erscheinungsort Wien  
Verlagspostamt  
1040 Wien

910017/0167    DVR: 0051438  
HERRN  
KIRCHERT GEROLD  
BECKMANNG. 14  
A 1140 WIEN

# Start frei:

1. Schlüter-Robbe  
Heli Center in Österreich

Graupner-Heim

Hirobo

Expreß Posterversand

**MODELLBAUCENTER**  
**MBF INDEISEN**

1160 WIEN  
HERBSTSTRASSE 63  
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.