

PIPO



11/12

14. JAHRGANG **90**

das österreichische modellflugmagazin

Wir wünschen allen Modellbaufreunden
EIN FROHES WEIHNACHTSFEST
UND EINEN GESUNDEN START INS NEUE JAHR!

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

STANDARD AIRFISH

Spannweite 2450 mm
 Rumpflänge 1130 mm
 Österreichs meistgeflogener R/C-Segler, alle Bauteile vorgeschritten, gefräst und gebohrt, Motor 1,5—2 cm³, 2-Takt, oder bis 4 cm³ 4-Takt.
 Der Standard Airfish ist in original Standard-Bauweise mit Jedelsky-Profil.
 Es gibt schon einige Nachahmungen, aber der Standard Airfish ist noch immer der beliebteste unter den R/C-Seglern.
 Steuerbar über Seiten- und Höhenruder, bei Motoraufsatz eventuell mit Motordrossel.

- GK 874 Baukasten
- GK 874/F Rohbau Fertigmodell
- GK 874 MA Motoraufsatz Alu für Standard Airfish und ähnliche Modelle
- GK 1001 GK Multitank, Tank und Motorträger in einem
- GK 874 180 Ersatzfläche für Airfish 1800 mm Spannweite ideal für Wind und am Hang
- GK 874 240 Ersatzfläche Standard Airfish wie im Baukasten 2400 mm
- GK 874 270 Ersatzfläche für Airfish 2700 mm Spannweite für ruhiges Wetter und Thermikflüge
- GK 874 R Ersatzrumpf

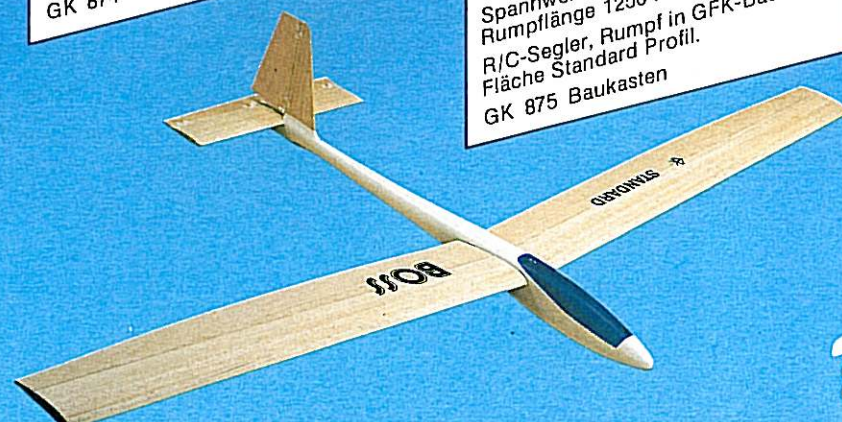
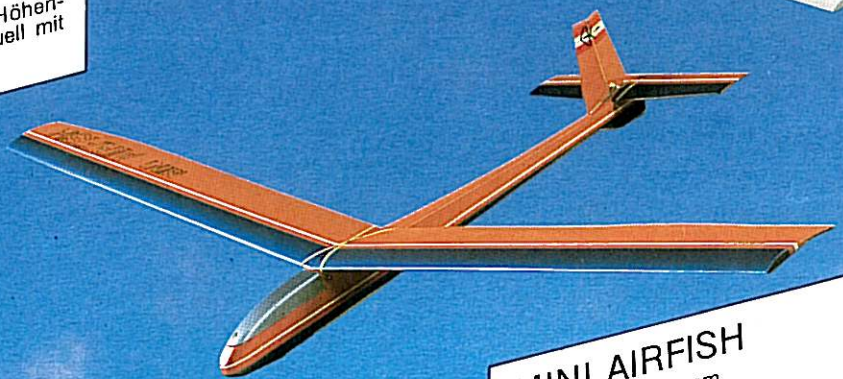
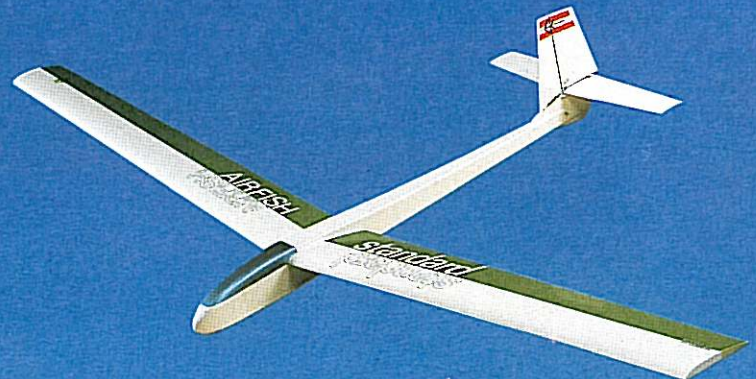
STANDARD BOSS

Spannweite 2400 mm
 Rumpflänge 1250 mm
 R/C-Segler, Rumpf in GFK-Bauweise, Fläche Standard Profil.
 GK 875 Baukasten

MINI AIRFISH

Spannweite 1800 mm
 Rumpflänge 935 mm
 Der kleine Bruder des bestens bewährten Standard Airfish. Ideal zum Mitnehmen zum Wochenende oder Urlaub.
 Geeignet für Hochstart, Hangflug und als Motorsegler.
 Geteilte Flächen und abnehmbares Höhenleitwerk. Steuerbar über Seiten- und Höhenruder. Motor 0,8—1,5 cm³.

- GK 872 Baukasten
- GK 872 F Rohbau Fertigmodell
- GK 872 R Ersatzrumpf
- GK 872 MA Motoraufsatz



RC-Modelle

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

G. Kirchert



modellbau
 wien

PROP

österreichisches
modellflugmagazin

OFFIZIELLES ORGAN DER SEKTION
MODELLFLUG im Österr. Aero Club

INHALT 11/12 - 1990

Redaktionsbericht	1
INFO des Bundessektionsleiters	3
ES BERICHTEN DIE BUNDESFACHREFERENTEN	
F4C-Scale - Ing. Hans Deutsch	4
Der neue F4C-Fachreferent stellt sich vor	5
F1E - OSR Felix Schobel	6
2. Freiflug WELTMEISTERSCHAFT in Jugoslawien	7
11. WELTMEISTERSCHAFT in F4C-Scale	9
Fesselflug-WELTMEISTERSCHAFT in Frankreich	11
ÖSTERR. MEISTERSCHAFT in RC III-Kunstflug	14
STAATSMEISTERSCHAFT in F1B-Gummimotormodelle	15
TEST's für den HOBBY PILOTEN	
"FINESSE" von Robbe	17
"FOKKER E III von Graupner	18
"DG-300" (variable Spannweite) von Multiplex	19
Ungarische Baukästen für Freiflug	20
PITCH AKTUELL	
"CONCEPT 30" von Koshu	22
IM SCHAUFENSTER	24
Für den CO ₂ -Flieger	26
Ein Prachtwerk - die Etrich-Rumpler-Taube	28
"Wir von der Zeltgasse"	30
"Wir klatschern einen Seglerrumpf"	31
WETTBEWERBSAKTIVITÄTEN: in Fesselflug, RC/SL,	
RC III, F3B, F3E, u.a.	33
Jugendwettbewerb des UMFC-Ikarus-Weinland	40
PRAKTISCHE TIPS	
DG-500/22 - Elan	44
BIG LIFT - der Arbeitsmull	45
LESERBRIEFE	46
MODELLFLUGLITERATUR	48
AUS DEN VEREINEN	49
Lehrgangs- und Kursberichte	51
Modellbaulehrgänge für Pädagogen	55
Hangfluglehrgang des Landesverbandes Wien	57
Gastseite unserer "großen Brüder"	59

UNSER TITELBILD: * Wenn's der Bruder (12) so gut kann und in Landskron 20. von 57 Teilnehmern wird, dann kann man sich die Sache ruhig einmal zeigen lassen !*

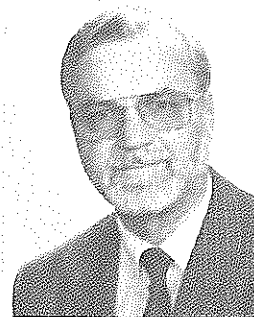
Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich OSR Edwin Krill und die Autoren der gekennzeichneten Beiträge, die nicht unbedingt der Meinung der Redaktion entsprechen müssen. Ständige Mitarbeiter: Ing. Manfred Lex, Dr. Georg Breiner und Peter Tollerian sowie die Bundesfachreferenten, alle 1040 WIEN Prinz Eugen Straße 12
REDAKTIONSADRESSE: Redaktion Prop 3425 Langenlebarn, Julius Raab Straße 10. Telefon = Fax-Nummer: 02272/ 2972

ANZEIGENVERWALTUNG: Frau Beatrix Lieb, 1040 WIEN Prinz Eugen Straße 12
Tel: 0222 / 5051028 - DW 77, Fax: 0222 / 5057923.

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

Liebe Modellflugfreunde !

Schnell, viel zu schnell, ist das heurige Jahr wieder vergangen. Sehr viel ist auf fliegerischem Gebiet geschehen, im Leistungssport, aber auch im Breitensport. Nicht umsonst ist unsere Sektion wieder stärker geworden, mit über 1000 Mitgliedern mehr als die nächststärkste Sektion der Segelflieger.



Ich habe mich bemüht, unsere Zeitung, unseren prop, so interessant wie möglich zu gestalten und möchte die Gelegenheit wahrnehmen, allen die in irgendeiner Art mitgearbeitet haben, für ihren Einsatz zu danken. Es ist schön zu wissen, daß es in der heutigen Zeit doch noch Menschen gibt, die freiwillig und ehrenamtlich für die Gemeinschaft arbeiten und nicht gleich bei jeder Gelegenheit die Hand aufhalten. Vielen herzlichen Dank den Funktionären in den Vereinen, ohne die unser ganzer Betrieb überhaupt nicht laufen könnte. Das sollten ganz besonders unsere Wettbewerbssportler bedenken !

Dank möchte ich als Chefredakteur auch allen unseren treuen Inserenten sagen, die durch ihre Werbungen und Einschaltungen mit zur Existenz von prop beitragen. Wir hoffen, daß Sie uns auch im nächsten Jahr die Treue halten werden.

Wenn zuweilen prop nicht immer zeitgerecht erschienen ist, so lag das daran, daß ich eben noch als Sportfunktionär bei vielen Wettbewerben im In- und Ausland tätig war, und diese Tätigkeit ist eben sehr zeitaufwendig. Außerdem war ich als Lehrgangsleiter bei vielen Lehrgängen im MAZ-Spitzerberg tätig. Da ich im nächsten Jahr keine Sportfunktionen mehr ausüben werde, (40 Jahre sind genug), hoffe ich, daß mir mehr Zeit bleibt, prop pünktlich fertigstellen zu können.

Für alle, die auch im nächsten Jahr an unserer Zeitung mitarbeiten wollen, gilt als REDAKTIONSSCHLUSS jeweils der Samstag, in dem der 15. eines jeden ungeraden Monats fällt. Für prop 1/2-1991 gilt also der Samstag,

19. Jänner 1991 !

Ich wünsche nun allen
Freunden von prop ein
gesegnetes
Weihnachtsfest und ein
recht erfolgreiches Jahr
1991 !



Edwin Krill
Edwin Krill

Chefredakteur



Langenlebarn, am 10. Dezember 1990

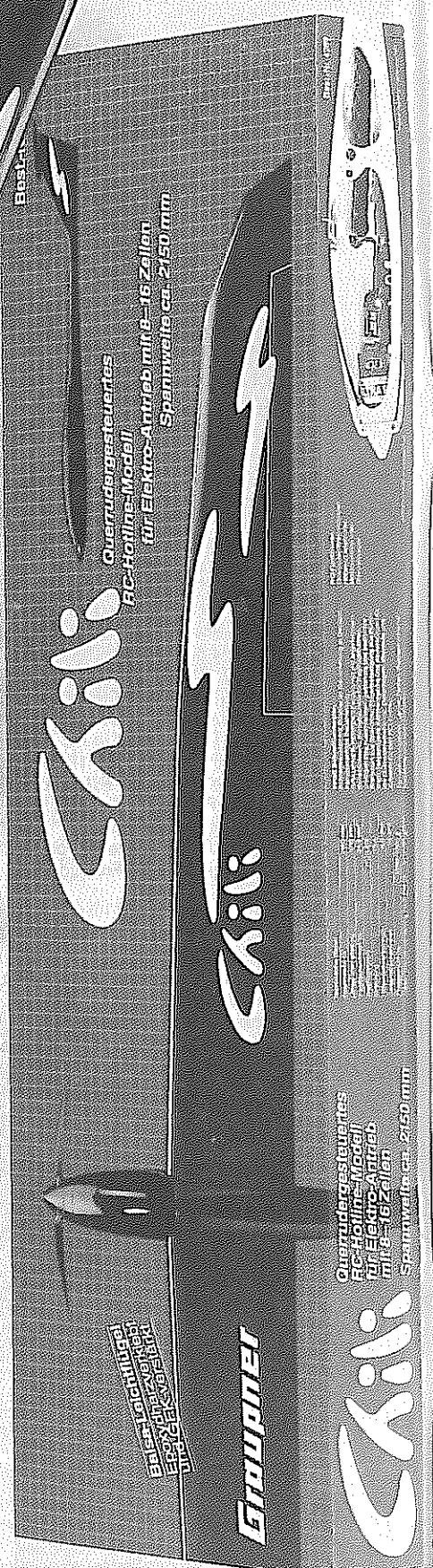
Reinrassiges Hotline-Modell

Spannweite ab 8 NC-Zellen

- Pures Flugvergnügen schon ab 8 NC-Zellen und dünnem Flügelprofil HG 1,5/9
- Dünnes Flügelprofil mit 16 NC-Zellen und für atemberaubenden Speedflug
- Absoluter Powerplay mit ULTRA 1600 Hochleistungsmotor
- Sekundenschneller Batteriewechsel bei abgenommener Kabinehaube

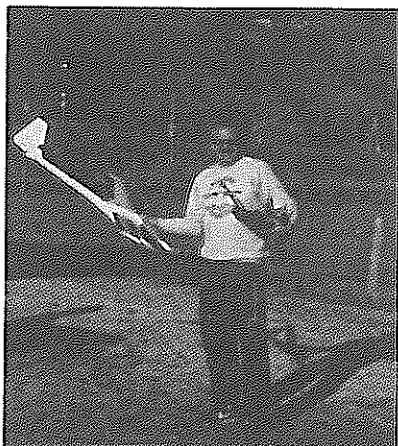
- Optimale Transportmöglichkeit im Originalkarton durch teilbaren Tragflügel

CHILI
 Spannweite 2150 mm
 Querrudergerichtetes Hotline-Modell
 für E-Antrieb mit 8 bis 16 NC-Zellen
 Best-Nr. 4269
 Schnellbaukasten



GRAUPNER
 Schnellbaukasten mit RC-Zubehör

BSL INFO



Liebe Fliegerfreunde !

Das Jahr 1990 neigt sich dem Ende zu. Wenn wir zurückblicken, können wir sehr viele sportliche Erfolge im Rahmen von Welt- und Europameisterschaften verzeichnen, auf die wir alle wirklich stolz sein können.

Als Bundessektionsleiter habe ich nun bereits das zweite Jahr meiner "Legislaturperiode" abgeschlossen. Ich glaube, daß etliches gelungen ist. Wir werden das neue Jahr mit einer Super-Versicherung beginnen, denn mit einer Deckungssumme von 10 Millionen Schilling bei der Haftpflichtversicherung gehören österreichs Modellflieger zu den höchstversicherten Europas ! Trotzdem sollen wir nicht übermütig werden und bei der Ausübung unseres Sportes die Sicherheit nicht aus den Augen lassen.

AKTUELLE INFORMATION

Am 10. November 1990 beschloß der Bundesvorstand des ÖAeC eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrages ab 1991 um generell S 25,-. Einem Antrag auf Erhöhung des Beitrages, den die Vereine an den ÖAeC entrichten, wurde nicht stattgegeben.

Begründet wurde die Erhöhung mit der allgemeinen Kostensteigerung (Gehälter etc.) und den verstärkten Wünschen der Bundessektionen. Nachdem der Haushalt stimmen muß, ergab sich daher zwangsläufig die Notwendigkeit, den Mitgliedsbeitrag anzuheben. Diese Erhöhung von S 25,- pro Jahr entspricht etwa dem Marktwert einer Schachtel billiger Zigaretten oder eines Krügel Bier. Wenn Ihr fair seid, dann müßt Ihr zugeben, daß der Leistungsumfang des ÖAeC und vor

Leute, die sich nicht in eine Gemeinschaft einordnen können und die, trotz allen Ermahnungen, über den Köpfen von Zuschauern ihre sogenannten fliegerischen Kunststücke produzieren, haben bei uns nichts verloren ! Wenn Ihr mir nicht durch Disziplin und Einhaltung von bestehenden Flugplatzordnungen helft, dann stehe selbst ich einsam da. Daher möchte ich das Jahr 1991 nochmals unter das Thema "Flugsicherheit" stellen, die ja bekanntlich schon beim Bau eines Modelles beginnt (Verstärkungen, Anlenkungen etc.). Näheres in der 91er Ausgabe von prop.

Ich wünsche Euch allen und Euren Familien ein schönes Weihnachtsfest und für das Neue Jahr 1991 viele fliegerischen High - Lights !

Euer Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter

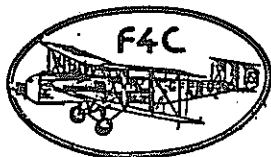
PS: Die Bundessektion Modellflug hat innerhalb von 2 Jahren 438 neue Mitglieder bekommen. Der derzeitige Stand mit Stichtag 31. 10. 1990 beträgt 5.525 Modellflieger. Ich möchte versuchen, im Jahre 1991 die "Schallgrenze" von 6.000 zu erreichen. Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, eine Werbeaktion mit Superpreisen zu starten. Wer fest wirbt, hat die Chance, Fernsteuerungen, Baukästen, Motore und Zubehör zu gewinnen. Näheres im ersten Rundschreiben an die Vereine im Jänner 1991 !

allein der Eurer Bundessektion wirklich gestiegen ist (Versicherungspaket, prop, Rechtsberatung, ÖAeC-Info, Unterstützung bei Veranstaltungen, Kurse etc.). Keiner ist glücklich über diese Erhöhung und ich möchte für unsere Jugendlichen, die schon beim Aero Club gemeldet sind, ein kleines Trostpflaster geben und werde deshalb die Erhöhung für sie aus dem der Bundessektion Modellflug zugeteilten Mitteln decken. Desweiteren werde ich auch weiterhin bemüht sein, Euch auch in finanzieller Hinsicht nach Maßgabe unserer Mittel (Jugendbudget etc.) zu unterstützen.

PS.: Dezidiert möchte ich noch festhalten, daß die Erhöhung unserer Versicherungsdeckung nichts mit der Erhöhung des Mitgliedsbeitrages zu tun hat. Dies nur, damit keine falschen Rückschlüsse aufkommen !

Glück ab - gut Land !
Dr. Georg Breiner

Es berichten die Bundesfachreferenten



Ing. Hans Deutsch
BFR F4C-Scale



INFORMATIONEN FÜR SCALE - FREUNDE

Bundesfachreferent Scale, Ing. Hans Deutsch

Nach langer Zeit erscheint wieder einmal die Kolumne für die Scalefans und es hat sich in der Zwischenzeit viel angesammelt was für unsere Klasse von Bedeutung ist.

Beginnen wir damit, daß sich unser langjährig im Einsatz befindlicher Dr. Loebenstein aus beruflichen Gründen zurückziehen mußte; er wurde Primarius und wir alle möchten ihm zu dem Aufstieg bei dieser Gelegenheit gratulieren. Er hatte Jahre zuvor die Tätigkeit des Bundesfachreferenten Scale von Dr. Schneider übernommen und mit viel Einsatz den weiteren Aufbau dieser Klasse vorangetrieben. Nun also mußte ein neuer Mann kommen, der diese Entwicklungsarbeit weiterführt. Es ergab sich dann so, daß Dr. Loebenstein, mit dem ich in unserer Angelegenheit schon lange innigen Kontakt halte und viele Insider und Landesfachreferenten meinten, daß ich die Geschäftsführung übernehmen sollte. Nun ich muß sagen, daß mich dieses Angebot überrascht hat, denn ich habe nie daran gedacht, mich für dieses Ehrenamt zu bewerben. Da ich mich aber auch schon "privat" für unsere Klasse einzusetzen versucht habe und die Freunde mir zuredeten, fiel mir die Entscheidung dann doch nicht schwer und ich sagte zu und nach einer Wahl usw. wurde die Sache dann endgültig offiziell und nun habt Ihr mich.

Eines noch zum Schluß dieses Punktes: Ich betreibe diese Art des Modellfluges nun schon seit 1978 wettbewerbsmäßig, ohne daß ich dabei besonders erfolgreich war. Da ich denke, daß es nicht schadet, wenn ein Funktionär die Probleme der Klasse "am eigenen Leib" verspürt, möchte ich auch weiterhin an den Bewerben mitmachen was nicht bedeutet, daß ich der nächste Weltmeister sein werde. Auch ich habe wie Thomas einen

Nebenberuf (Wr. Verkehrsbetriebe) und Familie und werde daher nie jene Perfektion erreichen, die zu solchen Erfolgen notwendig ist. Bedingt durch das für mich nun unbedingt notwendig gewordene Regelstudium und die Anwesenheit bei der WM habe ich natürlich auch dazugelernt und hoffe, daß sich das auch in den Punkten künftig zeigen wird. Zu diesen Erkenntnissen werde ich nächstens bald einmal etwas schreiben.

Im Telegrammstil möchte ich Euch nun die in den nächsten Prop-Ausgaben erscheinenden wichtigen Informationen ankündigen:

Änderung der MSO für Scale - damit verbunden neue nationale Scale-Klasse "Large Scale" oder F4C/20 (Modellgewicht bis 20 kg) - Ausgabe des Semi Scale - Reglements ebenfalls in der neuen MSO - (Diese Punkte sind zu umfangreich für Prop, sind über das Sekretariat ab etwa 1. Februar 1991 zu beziehen)

Abdruck der Änderungen der MSO Scale die ab 1.1.1991 gültig sind

- * Termine für Punktrichterschulung und Wettbewerbe
- * Richtlinien für die Qualifikation für EM und WM - Einstufung der Erfolge in Prozentwerten
- * Berichte betreffend Tips über Bauspezialitäten wie Herstellung von Nieten und Blechstößen, Lackierung, usw.
- * allgemeine Berichte über das internationale Geschehen in unserer Klasse.

Für jene Leute die Fragen oder Vorschläge haben, bin ich tagsüber unter der Wiener Tel.Nr 50130 / DW 2252 erreichbar.



Ing. Hans Deutsch
Neuer Bundesfachreferent
für SCALE

Zu Beginn meiner Tätigkeit als Bundesfachreferent für die Klasse SCALE möchte ich mich kurz vorstellen. Geboren 1949 in Wien, diverse Schulen besucht, habe ich

schließlich am TGM die Fachrichtung KFZ- u. Motorenbau absolviert. Nach anfänglich einschlägiger Beschäftigung verschlug es mich beruflich zu den Wiener Verkehrsbetrieben, wo ich zuletzt die Leitung einer Dienststelle anvertraut bekam.

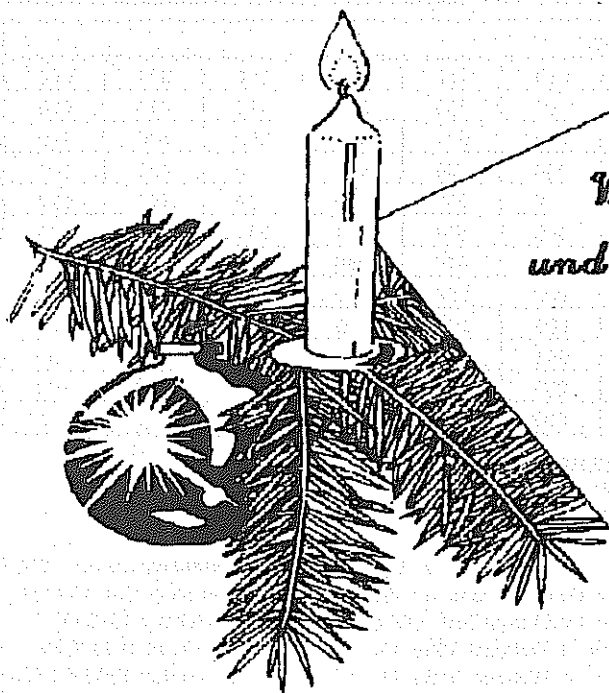
Ich bin verheiratet und habe einen Sohn im Alter von 8 Jahren.

Fliegerisch interessiert bin ich schon seit der frühen Mittelschulzeit und etwa seit 1972 mit RC-Segelflug befaßt.

Seit ungefähr 1982 betreibe ich Motorflug mit naturähnlichen Modellflugzeugen. Nachdem ich 1978 erstmals an einem Wettbewerb teilgenommen hatte, hat mich das Scale-Fieber erfaßt, und ich versuche seither mit steigender Anstrengung (der Erfolg steigt jedenfalls nicht so), vorbildgetreue Flugzeugmodelle! zu bauen und zu fliegen.

Als Hauptaufgabe meiner künftigen Aktivitäten sehe ich an: die Vergrößerung der Teilnehmerzahlen bei den Wettbewerben, die Koordinierung der Termine der österreichischen Wettbewerbe und deren möglichst einheitliche Durchführung, die Bearbeitung der umfangreichen Regeln und Anpassung an den neuesten Stand u.v.a.m., sowie Anlaufstelle für klassenspezifische Fragen und Probleme auch einzelner Mitglieder.

*Meine Adresse: Ing. Hans Deutsch,
 Bergstraße 8, A-2102 Hagenbrunn
 Tel: Büro- Wien 50130/2252 DW*

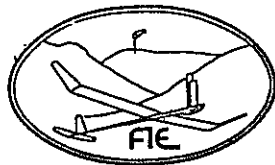


*Frohes
 Weihnachtsfest
 und alles Gute für
 1991
 wünscht:*

Modellbaucenter
FINDEISEN

**Täglicher Postversand
 in alle Bundesländer!**





OSR Felix Schobel BFR F1E Hangflug



F1E - JAHRESWERTUNG 1989/90

Von den 18 angeführten Wettbewerben der Jahre 1989 und 1990 wurden die fünf persönlich besten zur Endwertung herangezogen.

1989									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SCHOBEL Felix, sen.	388	291	358	376	399	477	428	170	430
LINTNER Karl	233	265	263	349	250	409	366	400	428
AUST Karl	000	354	000	429	332	492	454	327	440
SCHNECK Rupert	000	228	000	400	500	000	000	282	437
HEISS Norbert	208	223	000	120	243	400	395	070	321
SCHOBEL Felix jun.	274	398	000	328	064	431	310	432	292
DÖTZL Alfred	000	300	000	225	373	327	295	128	382
HUBER Edmund	304	000	401	276	000	262	348	330	468
KOCH Fritz	000	000	000	000	000	471	000	106	000
SALZER Klaus	383	330	000	427	405	406	500	000	000
REITTERER Ernst	000	332	000	373	228	500	000	000	415
MANG Fritz	000	416	000	409	500	486	368	283	496

1990									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SCHOBEL Felix, sen	000	386	424	360	457	292	381	390	000
LINTNER Karl	000	405	366	288	352	303	126	414	000
AUST Karl	399	000	457	348	500	500	000	500	379
SCHNECK Rupert	000	000	500	390	496	500	100	430	000
HEISS Norbert	000	000	206	268	336	000	004	366	000
SCHOBEL Felix jun.	000	138	451	360	374	274	381	298	000
DÖTZL Alfred	500	000	000	392	406	286	011	377	361
HUBER Edmund	000	000	000	000	257	000	000	344	314
KOCH Fritz	000	000	000	000	000	000	000	461	000
SALZER Klaus	000	000	466	441	500	443	059	484	000
REITTERER Ernst	000	455	000	000	500	108	500	469	403
MANG Fritz	370	000	336	500	488	481	000	371	482

LEGENDE

1989:

- 1 = 1. Weltcup 1989 (CH)
- 2 = STMS 1989 (A)
- 3 = 2. Weltcup 1989 (D)
- 4 = Freundschaftscup 1989 (A)
- 5 = Heri Kargl-Cup 1989 (A)
- 6 = 3. Weltcup 1989 (A)
- 7 = 4. Weltcup 1989 (A)
- 8 = NÖ-Cup/Ost 1989 (A)
- 9 = Haunsberg Pokal 1989 (A)

1990:

- 1 = 1. Weltcup 1990 (D)
- 2 = 2. Weltcup 1990 (D)
- 3 = Freundschaftscup 1990 (A)
- 4 = Heri Kargl Cup 1990 (A)
- 5 = 3. Weltcup 1990 (A)
- 6 = 4. Weltcup 1990 (CH)
- 7 = 5. Weltcup 1990 (CSFR)
- 8 = NÖ-Cup/Ost 1990 (A)
- 9 = Haunsberg Pokal 1990 (A)

Rang	ENDSTAND		Rang	Stand nur 1990	
1.	Mang	2.470	1.	Aust	2.356
2.	Aust	2.449	2.	Salzer	2.334
3.	Schneck	2.433	3.	Reitterer	2.327
4.	Reitterer	2.424	4.	Schneck	2.316
5.	Salzer	2.421	5.	Mang	2.222
6.	Schobel sen	2.216	6.	Schobel sen	2.038
7.	Schobel jun	2.093	7.	Dötzl	2.036
8.	Dötzl	2.057	8.	Schobl jun	1.864
9.	Lintner	2056	9.	Lintner	1.840
10.	Huber	1.891	10.	Heiss	1.180
11.	Heiss	1.818	11.	Huber	915
12.	Koch	1.038	12.	Koch	461

Für die F1E-Nationalmannschaft 1991 wurden auf Vorschlag des Bundesfachreferenten folgende Modellflieger nominiert:

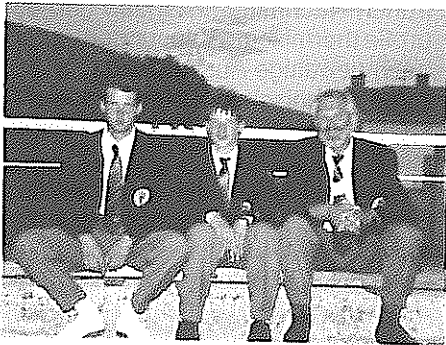
Mannschaftsführer Felix Schobel, sen.,
Nationalmannschaft: Fritz Mang, Karl Aust, Rupert Schneck,
Ersatzmann: Ernst Reitterer, Helfer: Klaus Salzer.

2. FREIFLUG-JUGENDWELTMEISTERSCHAFT in MOSTAR/Jugoslawien

Von Herman Dolezal

Der Aero Club Jugoslawien hatte vom 20.-26. August 1990 die jungen Freiflieger zur Weltmeisterschaft nach Mostar eingeladen. Das Freifluggelände liegt ca. 15 km von der romantisch gelegenen Stadt Mostar auf einem Hochplateau in den Bergen mit einer festen Grasnarbe bewachsen und kilometerweit kein Baum, kein Strauch. Man könnte die Jugoslawen um solch ein Freifluggelände nur beneiden.

Das Team und die Anreise



Die österreichische Mannschaft, v. l.n.r.: Pacher Thomas, Reinhold und Mannschaftsführer Hermann Dolezal

Der ÖAeC hat auf Vorschlag des BFR 2 Teilnehmer in der Freiflugklasse F1A genannt - Thomas Pacher und Reinhold Pacher - beide Modellbauclub Finkenstein. Als Mannschaftsführer fungierte Hermann Dolezal, und als Helfer waren Micheličič und Pacher mit dabei. Von Villach nach Mostar sind es rund 750 km, die wir mit 2 PKWs bewältigen konnten. Die Fahrt führte durch das romantische Nevretatal nach Mostar, und wir konnten die Stadt noch vor Einbruch der Dunkelheit erreichen. Nach längeren Irrfahrten kamen wir dann endlich am Freifluggelände an, wo die Siegerehrung vom Soko-Cup gerade stattfand. Dort trafen wir auch einige von unseren Landsleuten. Den Sonntag verbrachten wir mit Training und Stadtbesichtigung.

Anmeldung und Eröffnung

Bei der Anmeldung im Hotel "Pensionäre" gab es für alle Nationen einige Schwierigkeiten, weil nur

ganz wenige Funktionäre englisch sprechen konnten - aber es hat auch geklappt.

Am Abend war die feierliche Eröffnung um 19 Uhr im Stadion angesagt, aber sehr viele Nationen fehlten, weil sie zum falschen Stadion gepilgert sind, Mostar hat nämlich 2 Stadien. Um 20 Uhr war dann endlich die Eröffnung mit Begrüßungsreden und Einmarsch der Nationen mit ihren Nationalflaggen.

Technischer Tag und Training

Um 10 Uhr wurde die Bauprüfung am Gelände durchgeführt, und Österreich kam gleich nach Australien zur Bauprüfung. Es wurden von jedem Teilnehmer der Paß verlangt, aus dem das Geburtsdatum ersichtlich war. Thomas Pacher war genau um 12 Tage zu alt, und die daraufhin einberufene Jury hat einstimmig beschlossen, daß er nicht starten darf. Laut Beschluß der CIAM gilt das Geburtsjahr (?) und somit wurde Thomas nicht zur WM zugelassen. Bedauern auf allen Seiten, aber es ließ sich nicht mehr ändern. Der Nachmittag war für Trainingsflüge bestimmt.

Der Seglertag am Mittwoch, 22. August - (hätte sein sollen)

In der Nacht zum Mittwoch zog ein Sturmtief über Mostar hinweg, und am Morgen waren fast alle Zelte am Campingplatz weggefegt. Am Startplatz herrschte großes Chaos, denn die großen Wettbewerbszelte lagen am Boden, und der Wind blies mit einer Stärke von 10-15 m/s. Offiziell gab es keinen Windmesser am Platz, doch die Russen haben Spitzen bis zu 15 m/s gemessen.

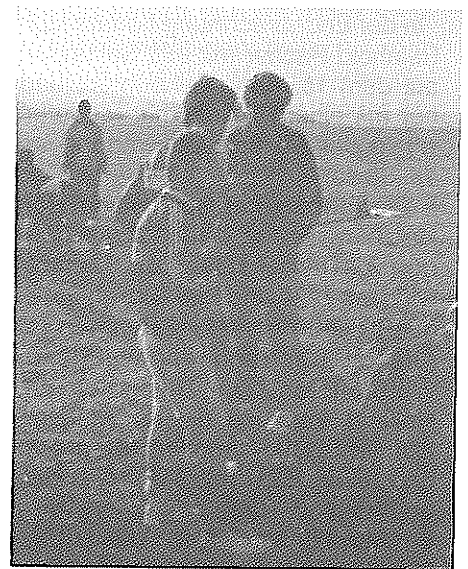
Wo war die internationale Jury?

Von ihr war weit und breit nichts zu sehen, und der Wind blies außerdem noch quer zum Platz. Um 8 Uhr entschloß sich die Wettbewerbsleitung, den Startplatz zu verlegen. Die stündlichen Ankündigungen über die Verschiebung des Startbeginns brachten keine Änderung in der Situation. Um 12 Uhr wurde dann endlich der Abbruch und die

Verschiebung auf den nächsten Tag bekanntgegeben. Um 23 Uhr blies der Wind nach wie vor unverändert - jedoch begann der Himmel langsam aufzuklären.

Der Beginn am Donnerstag

Heute wurde es ernst. Der Himmel war zwar immer noch leicht bewölkt, aber der Wind hatte nicht mehr die Stärke wie am Vortag. Es herrschte stark böiger Wind von fast Windstille bis nahezu 12 m/s vor. Die Startstelle wurde am Rande des Platzes aufgebaut, und jeder machte sich Gedanken, ob der Platz ausreichen würde. An den Startstellen warteten 46 Teilnehmer aus 19 Nationen auf einen günstigen Zeitpunkt. Überall krachten die Modelle zu Boden, und es war uns klar, daß nur vorsichtiges Hochbringen und Ausklinken das Modell vor Bruch bewahren konnte. An einen Kreisschlepp war bei diesen Witterungsverhältnissen überhaupt nicht zu denken. Reinhold startete bei etwas weniger Wind - klinkte einigermaßen gut aus und landete nach 75 Sekunden. In diesem Durchgang konnten 17 Teilnehmer Zeiten über 100 Sekunden nicht erreichen.



Reinhold Pacher vor dem Start

2. Durchgang: Reinhold startet - kommt einigermaßen gut weg und das Modell in ca. 15 m Höhe in eine

Windböe - der Haken geht auf - Landung nach 15 Sekunden. Lange Gesichter bei den Österreichern, der Haken wird ausgebaut und die Federkraft auf ca. 4 kg eingestellt.

3. Durchgang: Die Einstellung des Hakens hat sich bezahlt gemacht - Reinhold klinkt optimal aus und erwischt auch Thermik. Bei 162 Sekunden geht die Bremse auf, und das Modell landet bei 178 Sekunden - wir können mit diesem Durchgang zufrieden sein. Der Wind hat inzwischen etwas nachgelassen, ist aber noch immer sehr böig, und die Sonne kommt etwas hervor.

4. Durchgang: Sauberes Max - keine Probleme.

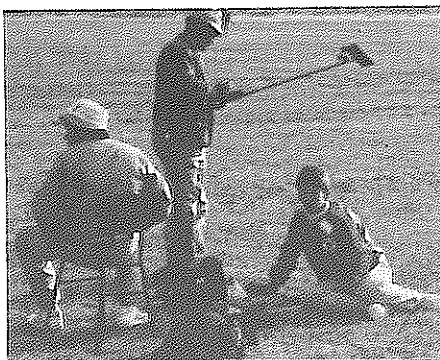
5. Durchgang: Sauberes Max - keine Probleme.

6. Durchgang: Wieder sauberes Max - wir starten fast immer als erste.

7. Durchgang: Superblase - keine Zeit, die Rückholer noch zu informieren. Wir gehen sofort hinauf, als die Leuchtkugel für den Startbeginn des 7. Durchganges verlöscht. An uns hängen sich sofort die anderen Nationen an, und die Modelle treiben mit dem Wind in Richtung Ortschaft (ca. 6 km vom Startplatz entfernt). Die Bremse geht auf, aber das Modell verliert kaum an Höhe und treibt mit dem Wind. Keine Chance es in dem "Gedachs" wiederzufinden, wir müssen uns mit dem Verlust abfinden.

In der Endabrechnung konnte sich Reinhold Pacher mit 988 Sekunden auf dem 18. Rang behaupten, und nur mit einem Teilnehmer landeten wir in der Mannschaftswertung an 16. Stelle.

Gewonnen hat schließlich Ran Harzberg aus Israel mit 1225 Sekunden vor Danijel Terlep aus Jugoslawien mit 1222 und Pier Giorgio Stella aus Italien, der 1211 Sekunden erreichte. Der regierende Jugend-Weltmeister, Van Dijk Maarten, Holland, kam mit diesen Windverhältnissen überhaupt nicht zurecht und mußte sich mit 847 Sekunden und dem 30. Rang begnügen. Alles in allem können wir mit diesem Erfolg zufrieden sein (obwohl zwei Patzer eine noch bessere Platzierung verhinderten).



Reinhold Pacher, der einzige Teilnehmer von Österreich

Technischer Teil

Durchwegs papierbespannte Modelle - bis auf den Holländer van Dijk, weicher Flächen aus Porzell mit Glas und Kohle beschichtet verwendete - konnten keine besondere Neuerungen beobachtet werden. Van Dijk hatte bereits im 1. Durchgang sein Supermodell zerstört und griff dann auf die normalen Flächen zurück. Die Russen hatten wunderschöne Rumpfe (wahrscheinlich Serienfertigung) aber dafür papierbespannte und geflickte Tragflächen (tat ein bisschen dem Auge weh). Alle Teilnehmer verwendeten "Russen-Hochstarthaken" oder ähnliches Prinzip. Sie konnten aber aufgrund der Windverhältnisse nicht zum Kreisen eingesetzt werden, denn jeder war froh, wenn er sein Modell heil in die Luft brachte. Kohlefaser war nur vereinzelt zu beobachten und so gesehen keine große Neuerung - es wird bei einer WM auch nur mit Wasser gekocht!

Motorentag - keine Österreicher am Start (es gibt bei uns ja auch nur einen bei den Senioren, der diese Klasse betreibt).

Wetter wie am Vortag - jedoch nicht mehr so starker Wind. Die erste 240 Sekunden-Hürde schafften fast alle führenden Nationen. Die US-Boys waren führend im Motor-Überlauf, kaum einer kam ohne Überlauf je Durchgang davon. Wunderschöne Steigflüge zeigte der erst 12 Jahre alte Russe, aber auch die Buben aus Korea zeigten saubere Steigflüge mit sauberen Übergängen. Es gab auch hier viele Abstürze. Kaum ein Teilnehmer kam ohne Bruch hinweg, und wegen des teilweise sehr böigen Wetters montierten viele Modelle in der Luft ab, und es war schon gefähr-

lich, wenn so ein einzelner Rumpf mit laufendem Motor heruntersauste. Die Russen und Koreaner verwendeten Flächen aus dünnem Dural, während alle anderen papierbespannte Flächen bevorzugten.

In der Endabrechnung stellte USA den Weltmeister vor der CSFR und der UDSSR.

Der Gummitag, F1B am Samstag. Auch hier kein Österreicher.

Typisches Mostarwetter - absolute Windstille - strahlende Sonne, aber kaum aufzufindende thermische Ablösungen. Die Silberfolien an den Stangen hingen träge herab, die Thermiksucher zeigten konstante Temperatur, und jeder wartete mit dem Start auf den anderen, um eine etwaige Thermik zu erkennen. In den frühen Nachmittagsstunden gab es große thermische Ablösungen - aber auch gewaltige Absaufer.

Von technischer Seite gibts nicht viel zu berichten (außerdem versteh' ich nichts davon). Als Gummi verwendeten fast alle den FAI Gummi - derzeit scheint es nichts besseres auf dem Markt zu geben. Eigenbautimer mit 2 Funktionen der Polen fanden reißenden Absatz.

Zusammenfassung:

Keine besonderen Vorkommnisse. Informationen mußte sich jeder selbst besorgen - Ergebnislisten waren Mangelware. Die Organisation war alles andere als weltmeisterlich, da müssen die Jugos noch viel lernen. Das meiste wurde improvisiert - klappte aber dann doch noch. Das Festbankett fand außerhalb von Mostar statt und dabei gab es genügend Gelegenheit zu diskutieren. Aus sportlichen Kontrahenten wurden Freunde, und es wurden so manche Adressen ausgetauscht.

Eine ereignisreiche Woche ging zu Ende. Die Heimfahrt verlief ohne Probleme, und es war eine schöne Zeit in internationaler Gemeinschaft.

Die Ergebnisse in der Seglerklasse F1A:

(46 Teilnehmer)

1. Harzberg Ran	Israel	1225
2. Terlep Danijel	Jugoslawien	1222
3. Pier Giorgio Stella	Italien	1211
4. Besarab Victor	UDSSR	1161
5. Susanka Zdenek	CSFR	1153
18. Pacher Reinhold	Österreich	988



Ein Bericht von Ing. Hans Deutsch

Nachdem nun einige Zeit vergangen ist seit das SCALE TEAM AUSTRIA wieder heimischen Boden erreicht hat, ist nun die Zeit für einen Rückblick auf die Tage in Warschau gekommen.

Gleich vorweg die äußerst erfreulichen Plazierungen der Österreicher:

7. Platz	Karl PETZ	3185,5 Pkte.
	Tiger Moth	
49. Platz	Hermann Michelic	2041,5 Pkte.
	Saab 105 Ö	

Über die WM, über Warschau, über Polen könnte ich lange berichten, gab es für unser TEAM viele neue Eindrücke, Einblicke und viele positive Erfahrungen und neue Freunde zu gewinnen.

Da ich aber keinen Reisebericht verfassen möchte, obwohl es da auch manches zu erzählen gäbe, möchte ich gleich zur Sache kommen und einen Erlebnisbericht abgeben.

Der 7. Platz von Karl Petz stellt eine erstklassige Leistung dar, das wird einem erst klar, wenn man weiß, daß immerhin 53 Modelle an den Start gebracht worden sind und er z.B. den bekannten Deutschen Weltmeister Merckenschlager und auch einen weiteren ehemaligen Vize-Weltmeister, Hr. Ötiker aus der Schweiz, hat schlagen können.

Natürlich ist auch das Ergebnis von Hermann Michelic nicht unterzubewerten, man muß sich den Streß vorstellen den er erlitten haben muß als er an den Start mußte - immer das Zittern ob die Motoren wohl endlich einmal durchlaufen werden - diejenigen, die Zweimots fliegen kennen das - und das dann noch bei der WM!

Betreffend K.Petz hatten wir zwar gehofft, unter die ersten Zehn zu kommen, aber angesichts der vielen

11. Weltmeisterschaft für vorbildgetreue Modellflugzeuge 1990

in Warschau / Polen

sehr guten Modelle dort in Warschau, wären wir fast zu einer Meinungsänderung geneigt gewesen. Allerdings baute uns das Interesse der Zuschauer und der Teilnehmer und Punktrichter an unseren Modellen dann wieder auf und wuchsen so unsere Hoffnungen wieder.

Doch nun zum Ablauf der WM:

Nach der Eröffnungsfeierlichkeit mit viel Tamtam und Trara ging's mit den Baubewertungen los. Hr. Petz kam zuerst dran und wurde als sechster in der Baubewertung eingereiht. Hermann Michelic mit seiner Saab erreichte am nächsten Tag den erstaunlichen 25. Platz in der Baubewertung; dabei wage ich zu sagen, daß, wenn er mehr seiner vorhandenen Details dokumentiert hätte, er noch einige Plätze weiter vorn zu liegen gekommen wäre. Trotzdem ein toller Erfolg für beide Wettkämpfer.

Allgemein kurz angemerkt, es wird darüber in einem anderen Bericht näher eingegangen werden, war für mich der Eindruck der Perfektion der Modelle, niederschmetternd. Da gab es nur vorbildgetreue Federwerke mit Federbein und Dämpfung und vielfach, man möchte fast sagen - natürlich - funktionierende Radbremsen. Die Details an den Modellen, von der Niete bis zur funktionierenden offenen Ventilsteuerung bei Motoratruppen, usw. überwältigten in der dort zur Schau gestellten Menge und Qualität.

Doch bald waren die ersten Teilnehmer bei der Baubewertung durch, ging es mit dem Fliegen los. Ungefähr 25 Teilnehmer konnten pro Tag ihre Wertungsflüge absolvieren und so kam es, daß K. Petz schon bald seinen ersten Start hatte. Es klappte recht gut und

wenn man noch den einen oder anderen kleinen Fehler beim nächsten Durchgang wegmachen konnte, dann stünde der Verbesserung der Platzierung bei der Baubewertung nichts mehr entgegen. - Bei

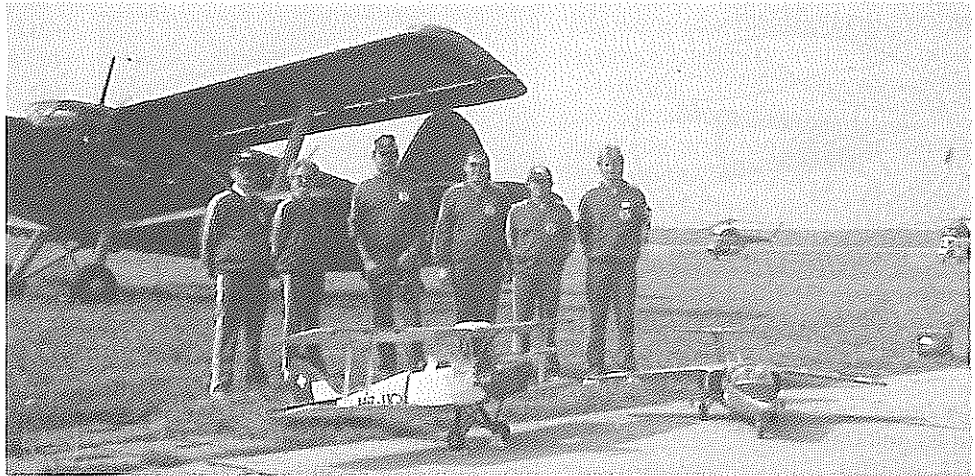
einem abendlichen Gespräch fragte der englische Chefpunktrichter, ob das Modell noch langsamer geflogen werden könnte. Prompt versucht Karl Petz dies beim nächsten Durchgang und kommt damit in Teufels Küche. Die Maschine wurde zwar merkbar langsamer, man konnte sich aber des Eindruckes vom welken Blatt nicht erwehren. Karl erzählte mir hinterher, wie er "gewerkt" hatte, um seine Motte am Himmel zu halten. - Dadurch fiel die Bewertung natürlich nicht sehr gut aus. Das bedeutete, daß die Nervosität in der Folge anstieg und auch das Wetter zunehmend schlechter wurde.

Inzwischen war auch Hermann Michelic mit seiner Saab zum ersten Flug angetreten. Lange dauerte es ja nicht, denn wie bereits das ganze Jahr zuvor, liefen die ausgesuchten Motoren aus heimischer Fertigung nur zwei bis drei Minuten. Wenn die Herren dieses Werkes das große Interesse von den Startern und den zahlreichen Zuschauern gesehen hätten, wären sie vermutlich zu besserer Betreuung von Hermann bereit gewesen und hätte das sicher Werbewirksamkeit gehabt. - Der Start, ich kann nur sagen, einfach Super, Applaus aus der Menge - der Geradeausflug herrlich und wieder Applaus, - und dann steht ein Motor. Hermann kurvt, es ist keine Panik erforderlich, sein Modell fliegt auch noch mit einem Aggregat ganz passabel, muß jedoch landen. Eine butterweiche Landung und wieder Applaus; - nicht daß Sie meinen, es wäre immer applaudiert worden, das war nur bei wenigen Teilnehmern der Fall. - Schade.

Pause gab es für uns eigentlich keine. Kaum war Karl fertig, folgte einige Stunden danach, manchmal am nächsten Tag, wieder unser Hermann. Doch nach dem ersten Flug war dann für Karl und seinem Mechaniker, seine Gattin Heidemarie, doch Zeit genug zum Knüpfen von Kontakten Bei Hermann ging das

Schrauben los, denn er hatte ja genug Ersatzmotore und Ersatzteile mit (in der "Eisenkiste"), um damit für den zweiten Durchgang die Power wieder im Saabrumpf zu installieren. Doch schon beim nachfolgenden Probelauf am Boden kracht es wieder schrecklich, der andere der zwei Impellermotoren hat nun das übliche Leiden. Hermann der unerschrockene und unverdrossene Kämpfer, schraubt neuerlich. Diesmal erhält er noch Unterstützung vom steirischen Fan-Club, der aus 11 Personen besteht und uns den Großteil der Wettkampftage begleitet hat. Dort ist es Wolfgang Reinprecht, ebenfalls Impeller-Fan, der fleißig mitwirkt. Beim Zusehen kam ich mir fast wie in einem Operationssaal vor. Rundum der Fan-Club, einige Zuseher und ich, und die beiden Operateure arbeiten mit Schweißperlen an der Stirn dahin, und geben Kommandos. "...schmalen Schraubenzieher,...M 3 - Mutter,... Kombizange,..." Werner Url, der Mechaniker von Hermann, hält den Rumpf in senkrechter Lage und schwitzt vor Aufregung, er darf ja nicht wackeln. Endlich ist die schwere Geburt vollbracht und es wird Zeit für einen Probelauf....

Inzwischen ist es soweit gekommen, daß Hermann zum zweiten Start muß. Gerade noch rechtzeitig ist die Maschine zum Startplatz gebracht worden, und bald ist es so weit, es geht los und ein Motor nach dem anderen wird zum Leben erweckt. - Wieder ein Superstart und der Geradeausflug ist vorbei,... eine Verfahrenskurve und zurück, doch schon wieder geht es los und die Motoren klingen schrecklich. Kaum der Gedanke vollendet, steht wieder ein Motor. Hermann muß landen doch das Fahrwerk streikt, denn bereits beim Einziehen ging ein Rad nicht ganz in die Luke zurück und nun ist der Akku leer - also Bauchlandung. - Und wunderbar holt Hermann die Maschine zurück, drosselt und schwebt aus, zieht durch wie mit einem Großsegler und setzt nur wenige Meter scharrend aber zart auf der Piste auf. Das Modell blieb bis



Unsere Nationalmannschaft

auf Kratzspuren unbeschädigt. Leider war es auch diesmal nur ein kurzer Flug, doch wenn man sich vorstellt, daß die Motoren einmal durchlaufen, dann kann ich nur sagen, daß man sich sehr anstrengen wird müssen, Hermann von einem vorderen Platz zu verdrängen. Schade, daß das nicht schon 1990 bei der WM möglich war.

Nun nachdem bei Hermann jeder Versuch für einen dritten Flug, mangels brauchbarer Motoren oder Ersatzteile, vereitelt war, galt unsere ganze Aufmerksamkeit K.Petz. Er mußte einen sehr guten Flug

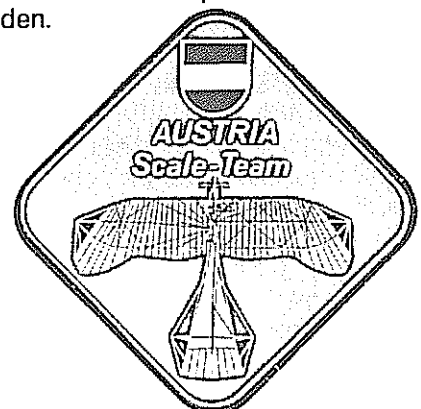
schaffen, damit er den Platz der Baubewertung halten könnte. Alle versuchten ihn bei Laune zu halten, doch auch das Wetter verschlechterte sich, und es begann zu regnen. Schon gab es Besprechungen bezüglich Abbruch. Doch am nächsten Tag war es wieder trocken, doch böiger Wind erschwerte das Fliegen. Karl stellte sich den Unbilden und konnte einen sehr beachtlichen Flug vorführen. Zwar gab es auch diesmal wieder etwas zu benörgeln, doch braucht mancher das um sich an der Kritik aufzubauen. Doch nach dem gelungenen Flug war das kein Problem mehr. Karl hatte seinen Platz halten können und nun war nurmehr zu hoffen, daß da nicht einer aus den hinteren Rängen ins vorderste Feld hineinfliegt. Und leider geschah dies. Der Finne Reynders schaffte mit einer Focke Wulf das scheinbar Unmögliche. Mit einem excellenten Flug, weiträumig und rund, so ganz ohne Ecken und Wackler, zog die Maschine ihre Kreise und Figuren und eine Superlan-

dung rundete das Erlebnis ab - ihm brachte das den 5. Platz ein, und Karl Petz rutschte auf den 7. Platz zurück.

Erfreut kann man sagen, es war eine Spitzenleistung beider Piloten und ihrer Helfer, und es gilt zu trachten, daß es uns gelingt, den erzielten hohen Standard weiter aufrecht zu erhalten und auf eine breitere Basis zu bringen.

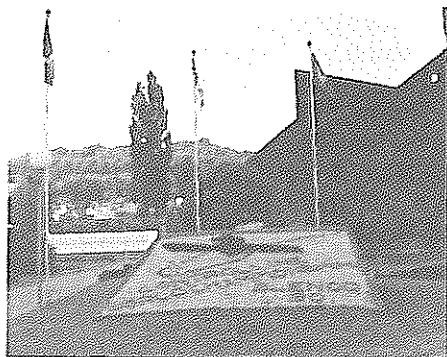
Beim prunkvollen Abschlußbankett mit Folkloregruppen erhielten unsere erfolgreichen Piloten viele Glückwünsche von den Freunden aus der Schweiz und Deutschland und haben sie der Tatsache Ausdruck verliehen, daß man in der Scale-Klasse in Zukunft mit den "Ostmärkern" wird rechnen müssen.

Ganz zum Schluß möchte ich mich bei den Modellfliegern bedanken, die Interesse am Geschehen in dieser Klasse gezeigt haben und durch den Kauf einer Medaille unserer Mannschaft einen Zuschuß gegeben haben. Ich hoffe, daß sie unserem Team auch bei der nächsten EM oder WM gewogen bleiben werden, und ich würde mich freuen, wenn wir bis dahin einen Sponsor finden würden.



WM Fesselflug 1990 Blenod de Pont-a-Mousson/Frankreich

Von Walter Wenzel



Das Symbol der Weltmeisterschaft - ein Gruß der Floristen Bled's

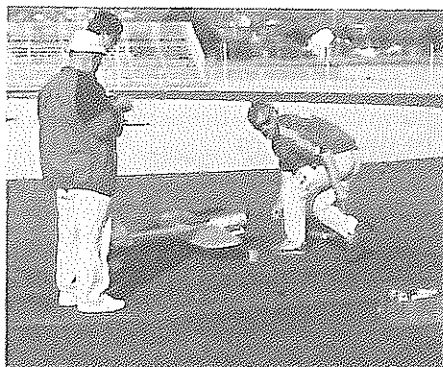
Das Herausragendste an dieser WM war für Österreich sicherlich der 3. Mannschaftsplatz in der Klasse F2C/Team Racing. Ansonsten war diese Veranstaltung eine der am professionellsten durchgeführten Meisterschaften. Schon bei der Anmeldung waren wir überrascht; Computer im Wettbewerbsbüro waren bereits mit allen notwendigen Daten gefüttert. Die Zimmeraufteilung für die Mannschaft wurde uns schon fertig mit Lageplan in die Hand gedrückt. Auch die restliche Administration war computerunterstützt.

Die Eröffnung war von einem dort sehr bekannten Choreografen inszeniert worden. Die Mannschaften wurden, von den jeweiligen Hymnen begleitet, sternförmig auf einem Stadionfeld aufgestellt. Danach wurde die Veranstaltung feierlich eröffnet. Es folgte ein Spektakel, für das Andre Heller verantwortlich hätte zeichnen können; riesige Luftballonfische und -drachen bekämpften sich zu Spähren- und Rockmusik, dazu Dämonen auf Stelzen und viel Rauch und Feuerwerk. Auf dem Veranstaltungsareal war eine richtige Kirtagsstimmung zu verzeichnen; Schießbuden, Verkaufsstände und Eiswagen (genau das Richtige bei dem Wetter) prägten das Bild.

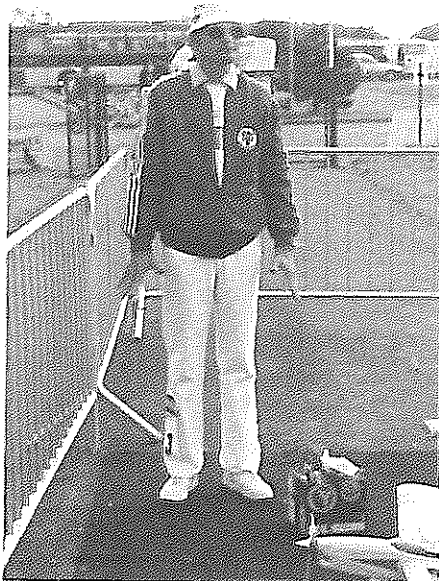
F2A: Diesen Bewerb entschied heuer die USA für sich. Carl Dodge, ein alter Fuchs in der Speed-Szene machte wieder auf sich aufmerksam und legte mit 302 km/h einen neuen Maßstab in dieser Klasse. Stark wie immer die UdSSR, Ungarn und

Großbritannien.

In Österreich mangelt es zur Zeit an guten Speedfliegern.



Walter Weinseisen vor seinem 1. off. Flug

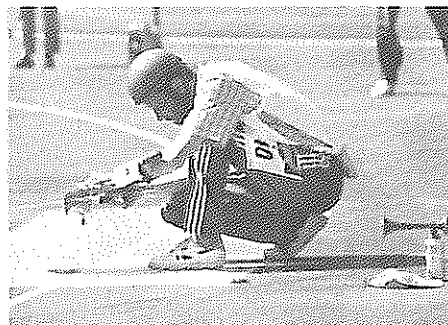


Franz Wenzel, Kunstflug. Letzte Konzentration vor dem 2. Lauf

F2B: Am Anfang des Kunstflugbewerbs stand eine Debatte über die Möglichkeit der Durchführung. Laut Sporting Code müssen die 2 Vorläufe an je einem Tag durchgeführt werden. Die Anzahl der Teilnehmer dieser Klasse (nahe an die 70 Starter) machte eine Sonderregelung notwendig. Mannschaftsführer, Veranstalter und Jury entschieden dann schließlich, daß an jedem Tag 50 Starts durchgeführt werden; 50 Starter der 1. Runde am 1. Tag, der Rest der 1. Runde, sowie der erste Teil des 2. Durchgangs am 2.Tag und der Rest des 2. Durchgangs am 3. Tag vormittags. Nachmittags konnten die Fly-off-Durchgänge stattfinden.

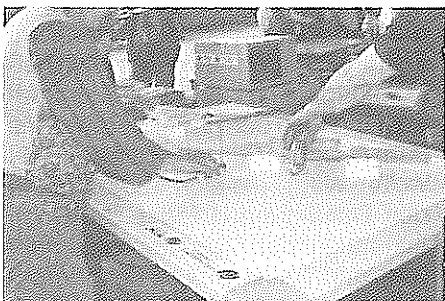
den. Die großen Nationen im Kunstflug (China, USA, UdSSR) machten wie immer, sowohl in der Einzel- als auch in der Nationenwertung das Rennen. Zhang Xiandong/China wurde wieder einmal Weltmeister, gefolgt von Ex-Weltmeister Kolesnikov/UdSSR und dem ewig dritten Paul Walker/USA. Unseren Kunstfliegern fehlt es ganz einfach an der Zeit, einen so hohen Vorsprung an Flugerfahrung und Training aufzuholen. Unser 3-facher Staatsmeister Franz Wenzel konnte sich (durch seine mehrfache WM- und EM-Teilnahmen schon etwas bekannter) noch recht gut im Mittelfeld halten. Staatsmeister 1990, Erhard Weinmann, kamen (wieder einmal) seine Nerven in die Quere; trotz guter Form bei der diesjährigen STM waren es doch einige Schnitzer im Programm, die ihm Punkte kosteten. Teamneuling Walter Weinseisen hatte anfangs leichte Motorprobleme im Training (von der Tiroler Bergwelt ins französische Mittelland ist's doch ein weiter Weg), die sich auch noch in den Durchgängen fortsetzte. Doch mit steigender Meisterschaftserfahrung und Training ist es sicher möglich, in den nächsten Jahren recht gute Ergebnisse zu erfliegen.

F2C: Im ersten Lauf flogen Fischer/Straniak eine Top-Zeit von 3'29". Diese Zeit sollte fürs Semifinale reichen. Nitsche/Kühnegger erreichten mit Motorproblemen nur 3'45". Blieb nur die Hoffnung auf die 2. Runde. Unser drittes Team, Reinisch/Brandl, konnte sich mit der für sie recht guten Zeit von 3'43" gut in Szene setzen. Durch die schnelle Zeit von Fischer/Straniak und der



Manfred Brandl, Team racing, beim Warmlaufen des Motors. Gut sichtbar die Druckflasche für den Sprit

recht passablen Leistung von Reinisch/Brandl rechneten wir uns schon einen der vorderen Mannschaftsplätze aus, falls unsere WM-Dritten von 1984, Nitsche/Kühnegger sich noch eine gute Zeit im 2. Vorlauf erkämpfen könnten. Mit der Leistung aus dem 1. Lauf waren Fischer/Straniak vorläufig fünfte und im Semifinale. Reinisch/Brandl konnten ihre solide Zeit so ziemlich wiederholen, schafften aber keine Verbesserung. Nitsche/Kühnegger wurden im 2. Lauf stark behindert und hatten die Möglichkeit eines Re-flights. Dieser wurde am Ende der 2. Runde geflogen und brachte die Entscheidung in der Mannschaftswertung. Mit 3'37'', zwar keine Top-Leistung, konnten wir die englische Mannschaft um 6 Sekunden abhängen und erreichten den 3. Mannschaftsplatz hinter der UdSSR und den Italienern.



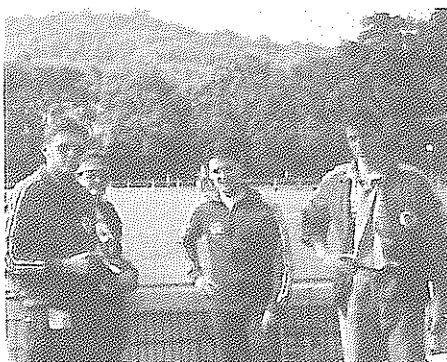
Bauprüfung eines Teamracers. Bestimmung des Flächeninhaltes mittels Computer

F2D: Nach der guten Leistung bei der EM '89 in England erhoffte sich Österreichs einziges Combat-As Rudi Königshofer auch hier ein gutes Ergebnis. Doch wie immer kommt alles anders als man denkt. Für die erste Runde wurde Rudi gegen den Belgier Liber gelost. Ein leichter Kampf dachten wir. Aber wir dachten



Die 10 Combatmodelle eines Amerikaners bei der Bauprüfung

es bloß; Der Belgier flog nach Startschwierigkeiten unserem international erfolgreichen Combat-Piloten direkt vor die Nase und schnitt somit selber seinen eigenen Streamer ab. Rudi konnte nun nach nur einem (ungewollten) Schnitt nicht mehr angreifen, und mußte sich den Rest der Flugzeit hindurch nur mehr verteidigen. Liber konnte dreimal schneiden und Rudi hatte eines seiner zwei Leben verloren. Die Niederlage gegen den an und für sich schwächeren Belgier war doppelt bitter, da Königshofer im 2. Lauf gegen den regierenden Europameister, Beliaev/UdSSR antreten mußte. Rudi konnte sich zwar standhaft wehren,



Unsere Combat-Mannschaft kurz vor dem Start

doch der an Erfahrung und Technik um etliches reichere Beliaev war für ihn ein unbesiegbare Gegner. Nach nur 2 Runden mußte sich nun Rudi vom weiteren Combatgeschehen verabschieden. Die einst unbesiegbare Combat-Bastion UdSSR wurde heuer gnadenlos gebrochen. Nur mehr eine Sowjetflagge wurde bei der Siegerehrung gehißt, die Plätze 2 und 3 gingen an Jones/GB und Forbech/DK.

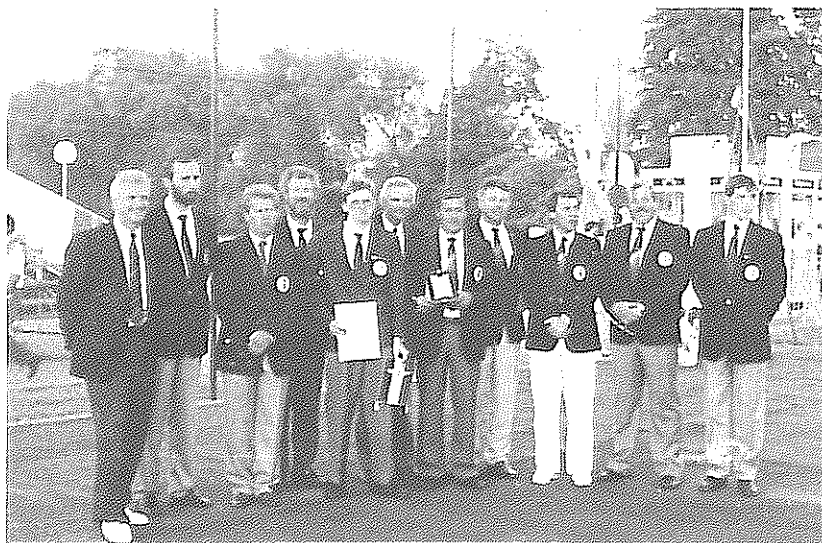
So wie die Eröffnung, wurde auch das Abschlußbankett zu einem Fest der Sonderklasse. Typisch französisch wurde ein Menü mit vielen Gängen aus erlesenen Speisen gereicht. Während des Mahls wurden die Weltmeister geehrt, und vor dem Festsaal ein für diese Veranstaltung typisches Spektakel veranstaltet. Eine richtige Multimediashow mit Dias von der Meisterschaft, Musik, Feuerwerk und Lasereffekten wurde uns geboten. Abschließend bleibt noch zu sagen, da sich (gottseidank) meine Hoffnung nach Kiew/'88 (mit 3 Teams im Mannschaftsrennen einen vorderen Platz in der Nationenwertung zu erreichen) in diesem Jahr erfüllt hat. Auch die sonstigen Leistungen (unabhängig von den Ergebnissen) lassen auf eine gute Präsentation der österreichischen Mannschaft bei künftigen Meisterschaften hoffen.

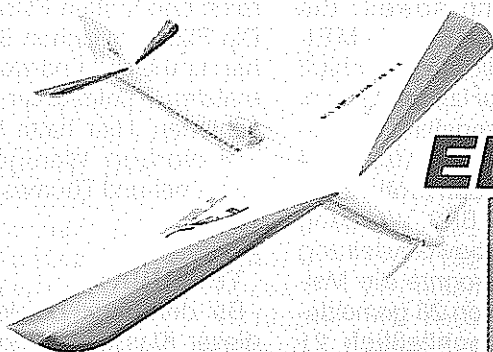
Ergebnisse der Fesselflug-WM 1990

F2A - Speed:		km/h
1	Dodge Karl	USA 320
2.	Kostin S.	SU 300
3.	Schelkanin S.	SU 298
F2B - Kunstflug		Punkte
1.	ZhangXiangdong	China 6535
2.	Kolesnikov A.	SU 6439
3.	Walker P.	USA 6410
37.	Wenzel Franz	OE 2801
45.	Weinmann Erhard	OE 2727
52.	Weinseisen Walter	OE 2658

F2C - Team Racing		Zeit
1.	Shabashov/Ivanov	SU 6:45,8
2.	Magli/Pirazzini	I 7:01,8
3.	Voghera/Rossi	I 7:32,1
6.	Fischer/Straniak	OE 3:40,5
14.	Nitsche/Kühnegger	OE 3:37,6
19.	Reinisch/Brandl	OE 3:46,6

3. Mannschaftsplatz von 18 Nationen		F2D- Combat	Siege
1.	Beliaev V.	SU	7
2.	Jones M.	GB	7/2L
3.	Forbech H.	DK	6/2L
37.	Königshofer R.	OE	2L
46 Kämpfer			

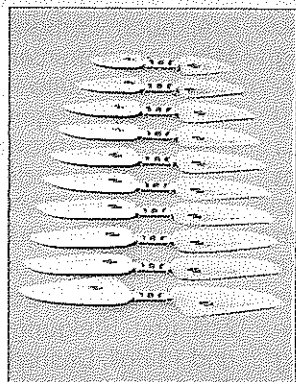
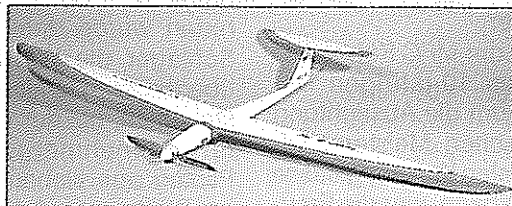




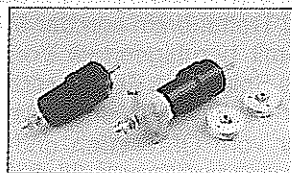
Modelle

**aero-
naut**

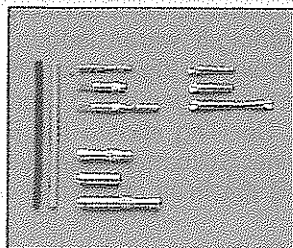
ELEKTROFLUG



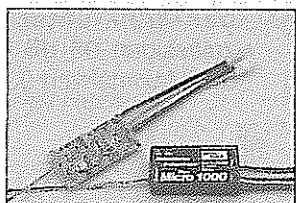
Luftschrauben



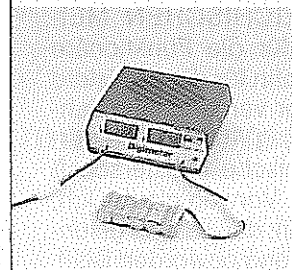
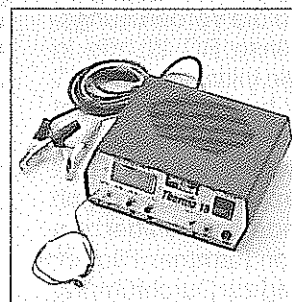
Antriebe



Zubehör



Elektronische Drehzahlregler

Ladegeräte, Messgeräte,
Akkus

Elektroflug – das komplette Sortiment für jeden Modellsportler von „aero-naut“.

Detaillierte Informationen im großen „aero-naut“-Katalog im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 16,50 in Briefmarken (einschl. Porto), vom Ausland DM 21,- mit intern. Postcoupons, direkt von „aero-naut“-Modellbau, Postfach 11 45, D-7410 Reutlingen 1

**aero-
naut**

„aero-naut“-Modellbau – offizieller Lieferant für den
Elektroflug-Modellsportler

Österreichische Meisterschaft RC III

Dipl. Ing. Gerald Zikulnig



Vorgeschichte:

Nachdem sich der MFC Kühnsdorf anlässlich seines 10-jährigen Bestandjubiläums um die Ausrichtung der österreichischen Meisterschaften in der nationalen Kunstflugklasse RC III beworben hatte, war die Freude über den Zuschlag durch den Aero Club sehr groß, und es begannen unverzüglich die Vorbereitungsarbeiten. Die Klasse RC III, die in Kärnten durch die Initiative des MFC Kühnsdorf neu belebt wurde, hat mittlerweile durch die 3 vorangegangenen JAUNTALPOKALFLIEGEN bereits Tradition. Dies äußert sich durch wachsende Teilnehmerzahlen, vor allem von Kärntner Piloten. So war der Auftrag zur Durchführung der ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFT für die Funktionäre der schönste Lohn für die geleistete Aufbauarbeit der vergangenen Jahre und gleichzeitig Animo, eine perfekte österreichische Meisterschaft zu organisieren. Vorweg glaube ich, sagen zu können, daß es eine gelungene Veranstaltung geworden ist.

DER WETTBEWERB

Am Samstag, dem 22. September



Österreichischer Meister in der Klasse RC III wurde Alfred Trettenbrein aus Kärnten

1990, war es dann soweit: die ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT bildete Abschluß und Höhepunkt einer langen Saison. Die kleine Eröffnungsfeier wurde vom Gemischten Chor Kühnsdorf umrahmt, und nach den Eröffnungsreden wurde dem BFR Wolfgang Schlager die Wettbewerbsleitung übertragen. Damit konnte die Meisterschaft, bei der von 26 gemeldeten Teilnehmern schließlich 21 Piloten aus sieben Bundesländern am Start waren, beginnen.

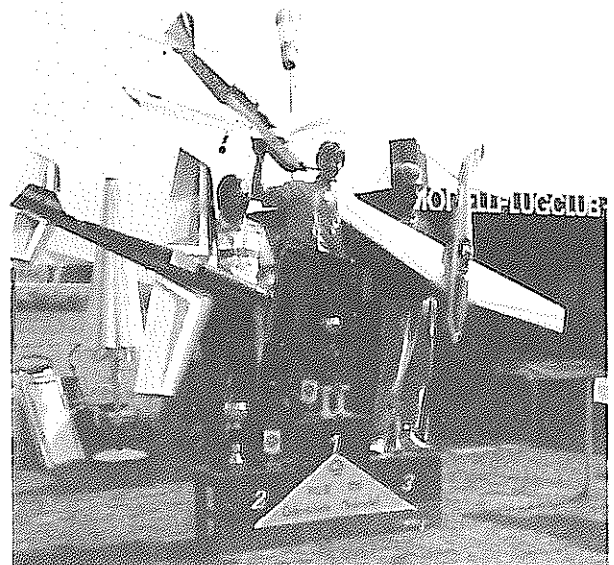
Am Samstag wurden 2 Durchgänge geflogen, wobei sich wie erwartet Alfred Trettenbrein von der MFG St. Paul mit beruhigendem Vorsprung an die Spitze des Feldes setzte. Dahinter Co-Favorit Helmut Danksagmüller vom ÖMV Wien und etwas überraschend Gerald Zikulnig vom MFC Kühnsberg noch vor dem Mitfavoriten Thomas Voitleitner vom ASKÖ Ikarus Enns. Die Rückstände der Verfolger waren jedoch relativ knapp, sodaß für das sonntägliche Finale noch genügend Spannung blieb. Der Tag endete mit Freibier und einer Grillparty, wobei sich manche bis spät in die Nacht amüsierten.

Der Sonntag brachte eine Bestätigung der Samstagergebnisse insofern, als sich Alfred Trettenbrein (1503 Punkte) mit einer konstant guten Leistung seinen zweiten österreichischen Meistertitel nach 1986 sicherte. Den Titel des Vizemeisters holte sich erwartungsgemäß Helmut Danksagmüller (1423 Punkte). Thomas Voitleitner (1367 Punkte) verdrängte Gerald Zikulnig hauchdünn vom Stockerl und errang damit die Bronzemedaille. Peter Ortner verteidigte erfolg-

reich den fünften Platz vom Vortag. Die Plätze zwischen 6 und 9 waren hart umkämpft und wurden mit minimalsten Punkteunterschieden entschieden. Hier hatte Klaus Pagnitz vor Norbert Weniger, H.Jürgen Gstettner und Thomas Sidler die Nase vorn.

TECHNIK:

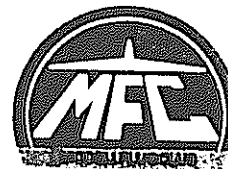
Bei den Flugmodellen hat sich in dieser Klasse die Modellgröße bei einer Spannweite von 170 cm bis ca. 185 cm eingependelt. Zu sehen waren sowohl Eigenkonstruktionen als auch Bauplanmodelle, Baukästen und auch Fertigmodelle. Bei den Motoren dominiert eindeutig der 2.Taktmotor, dem 16 Piloten vertrauten. 5 Piloten flogen mit 4.Taktmotoren. Die Luftschraubengrößen bewegen sich in denselben Dimensionen wie in F3A: Durchmesser 11 bis 12,5 Zoll, Steigung 10,5 bis 11,75 Zoll bei den Zweitakttern. Die Viertakter vertragen Durchmesser bis 14 Zoll und Steigungen zwischen 10 und 13 Zoll. Deshalb waren auch die Ergebnisse der Lärmmessung dementsprechend gut: alle Prüflinge blieben weit unter den maximal zulässigen 96 dB (Minimalwert 88 dB, Maximalwert 93 d.B).



Die Sieger der ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFT v.l.n.r.: Helmut Danksagmüller, Alfred Trettenbrein, Thomas Voitleitner

Anschließend möchten wir uns auf diesem Wege bei allen, die zum Gelingen dieser Meisterschaft beigetragen haben, recht herzlich für ihren

Einsatz bedanken. Wenn es gefallen hat, dann würden wir uns auf ein Wiedersehen beim 5. Jauntalpokalfliegen im Spätsommer 1991 freuen.



KUHNSDORF

MFL

Ergebnisliste

Rang	Nr.	Name	Vorname	Verein	Land	Dg.1	Dg.2	Dg.3	Wertung	dB
1	16	Trettenbrein	Alfred	MFSG-St. Paul	K	740	749	754	1.503	91
2	21	Danksagmüller	Helmut	ÖMV Wien	W	714	687	709	1.423	90
3	9	Voitleitner	Thomas	ASKÖ IKARUS ENNS	OÖ	655	693	674	1.367	89
4	17	Zikulnig DI.	Gerald	MFC-Kühnsdorf	K	686	678	628	1.364	92
5	8	Ortner	Peter	UMBC Waidh./Ybbs	NÖ	646	657	684	1.341	91
6	3	Pagitz	Klaus	KFC-Klagenfurt	K	611	660	633	1.293	89
7	6	Weniger	Norbert	ÖMV Wien	W	637	653	629	1.290	93
8	4	Gstettner	H.Jürgen	MFC-Seeadler	B	595	624	664	1.288	90
9	1	Sidler	Thomas	ASKÖ MFC Linz	OÖ	636	634	648	1.284	90
10	14	Stoiber	Josef	HSV Burg Kreuzenste	NÖ	617	613	625	1.242	88
11	7	Schmid	Johann	UNFC-St. Georgen	B	507	602	610	1.212	91
12	10	Bretterklierer	Gottfried	MBC-ASKÖ Köflach	ST	571	574	596	1.170	94
13	19	Wultsch Ing.	Erwin	ÖMV-Klagenfurt	K	579	566	574	1.153	90
14	15	Schwaiger	Andreas	MFC-Ebensee	OÖ	573	578	557	1.151	92
15	20	Schmiedbauer	Gerald	FU-Schärding	OÖ	567	567	520	1.134	91
16	13	Klampfl jun.	Franz	MBC-ASKÖ Köflach	ST	532	544	491	1.076	90
17	18	Wagenknecht	Nobert	MFSC-Dornbirn	V	544	479	524	1.068	91
18	5	Maurer	Ernst	SV Eternit	OÖ	429	497	530	1.027	91
19	12	Leitsoni	Manfred	MFC-Kühnsdorf	K	513	484	445	997	90
20	11	Hermanitz	Stefan	MFC-Kühnsdorf	K	509	487	441	996	90
21	2	Polatschek	Norbert	1.MMFC Oberpullendo	B	491	96	392	883	91

STAATSMEISTERSCHAFT F1B - Gummimotormodelle

Von BFR Ing. Ernst Reitterer

schaft in der Klasse F1B (Gummimotormodelle).

9 Teilnehmer waren gemeldet, 8 kamen an den Start, dazu gesellte sich

Nachdem am 8. April 1990, zum vorgesehenen Termin in Wiener Neustadt nur F1A ausgetragen werden konnte und dieser Bewerb auch nach 5 Durchgängen infolge Schlechtwetters (Schneeregen und starker Wind) abgebrochen werden mußte, jedoch nach den Bestimmungen der MSO bzw. des Code Sportiv gewertet werden konnte, blieb noch die Klasse F1B übrig, da an diesem Tag auf keinen Fall an eine Austragung dieser Klasse zu denken war!

Am 27. Oktober 1990 war es dann endlich so weit: der SFC Fürstenfeld ist in dankenswerter Weise in die Bresche gesprungen und übernahm die Durchführung der Staatsmeister-



So sah es am Morgen aus, als die F1B-Staatsmeisterschaft beginnen sollte. Nebel, nichts als Nebel

noch ein Gast aus Jugoslawien. Bei der Meldung am Flugplatz empfinden die Teilnehmer Nebel und Nieselregen, sodaß zunächst einmal eine längere Verschiebung der Beginnzeit notwendig war.

Mittags um 12 Uhr konnte dann endlich der Wettbewerb beginnen, da der Regen aufhörte und der Nebel sich lichtete. Helfried Herbsthofer testete mit seinem Modell die Nebelgrenze, und danach gab es "grünes Licht" für den Beginn.

Im ersten Durchgang schafften nur Franz Wutzl jun. und Ernst Reitterer je ein Max von 180 Sekunden, wobei es den Zeitnehmern schwer fiel, die Modelle zu beobachten, weil noch immer Nebelschwaden vorhanden waren. Die Wettbewerbsleitung kam daher im Zusammenwirken mit der Jury überein, die maximale Flugzeit auf 120 Sekunden herabzusetzen.

Bis zum 3. Durchgang waren dann Wutzl und Reitterer punktgleich,

und ein Stechen zwischen den beiden Ergebnissen schien sich anzubahnen. Doch im 4. Durchgang ein Aufschrei: Franz Wutzl hatte großes Pech, denn nach 10 Sekunden Motorlauf stand plötzlich die Latte still, offenbar hat ein großer Knoten im Gummistrang den Stop verur-



Ernst Reitterer, Staatsmeister 1990/91, erreichte bereits seinen 4. Titel in dieser Klasse

sacht. 38 Sekunden Flugzeit, und aus war der Traum vom Sieg. Nun war der Weg zum Sieg für Reitterer frei.

Da es dann auch noch in Strömen zu regnen begann, wurde der Wettbewerb abgebrochen und als beendet erklärt. (Schon lange hat es nicht so viel Pech und schlechtes Wetter bei der Freiflug-Staatsmeisterschaft gegeben wie in diesem Jahr. Anm. der Redaktion).

Ernst Reitterer konnte sodann mit der maximal geforderten Gesamtflugzeit, 27 Sekunden vor Helmut Pold und 48 Sekunden vor DI Heinz Nitsche wieder einmal Staatsmeister in der Klasse F1B werden.

Dank der Jury, OMR Mag. Helmut Krasser und dem Wettbewerbsleiter Hans Pold, der uns mit seiner guten Laune stets über die tristen Wetterbedingungen "hinwegtröstete"!

Die Ergebnisse

1.	Reitterer Ernst	LSV Salzburg	180	120	120	120	120	660	Sek.
2.	Pold Helmut	SFC Fürstenfeld	158	120	120	120	115	633	"
3.	Nitsche Heinrich	MFC Salzburg	144	120	120	120	108	612	"
4.	Herbsthofer Helfried	SFC Fürstenfeld	138	120	120	120	112	610	"
5.	Wutzl Franz, jun.	ESV St. Pölten	180	120	120	38	120	578	"
6.	Greimel Verena	ESV St. Pölten	128	109	98	114	117	566	"
7.	Salzer Klaus	MBC Wr. Neustadt	90	120	95	74	120	499	"
8.	Wutzl Franz, sen.	ESV St. Pölten	55	2	000	000	000	57	"
9.	Haiden Alfred	ESV St. Pölten	000	000	000	000	000	000	"
	Gast: Pill Michael	AK Novi Sad Jug.	75	63	105	109	120	472	Sek.

PROMPT LIEFERBAR ... PROMPT LIEFERBAR ... PROMPT LIEFERBAR

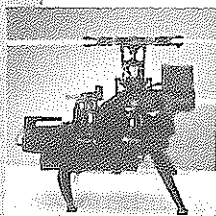


KYOSHO EP CONCEPT ELEKTROHUBSCHRAUBER

Technische Daten:

Rotordurchmesser: 900 mm; Länge: 830 mm; Gewicht: 1,3 kg;
Motor: Le Mans AP36; Akku: 8,4 V, 1000 mA

Komplett mit Motor und Freilauf. Kunststoffblätter **öS 4.690,-**

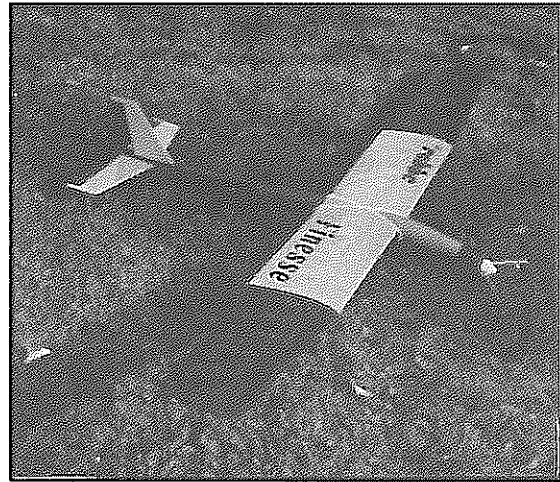
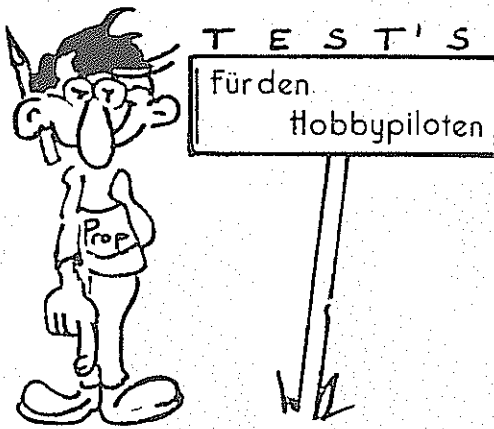


Auf Ihren
Besuch freut sich
das Modellbauteam!

Österreichs Nr. 1
in Auswahl - Preis - Beratung - Service!
**MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER**

Montag bis Freitag von 10.00 bis 12.30 Uhr
14.30 bis 18.00 Uhr
Samstag 8.00 bis 11.00 Uhr

8530 Deutschlandsberg
Hauptplatz 9, Tel. 03462/25 41 19



"FINESSE"

von Robbe
Testbericht von Dr. Georg Breiner

Der Boom im Elektroflugbereich hält zwangsläufig an. Aus diesem Grund haben die meisten Hersteller eine große Palette von Elektroflugmodellen im Programm, die erfreulicherweise auch auf die zahlreichen Einsteiger abgestimmt sind. Man kommt auch dem weniger handwerklich Geübten entgegen, indem man rohbaufertige Modelle anbietet.

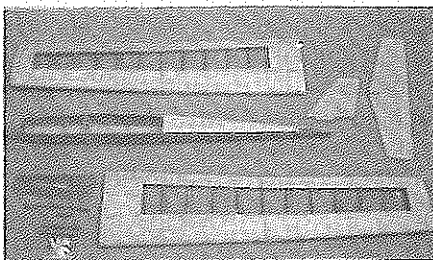
Ein derartiges Modell ist die "FINESSE" von Robbe.

Was wird geboten ?

* ein wirklich sehr leichter Balsa-Sperrholz-Fertigrumpf mit E-Motor-Halterung (Sturz und Seitenzug bereits "eingebaut").

* Fertige Fläche bestehend aus vier Teilen, zwei davon sind die Öhrchen. Die Fläche ist in Rippenbauweise aus Balsa ausgeführt und hat einen beidseitig beplankten Nasentorsionskasten. Die Röhrchen für die Stahldrähte (Flächenverbinder) sind bereits eingeklebt.

* Leitwerk in Brettchenbauweise - fertig profiliert.



Der Rohbausatz

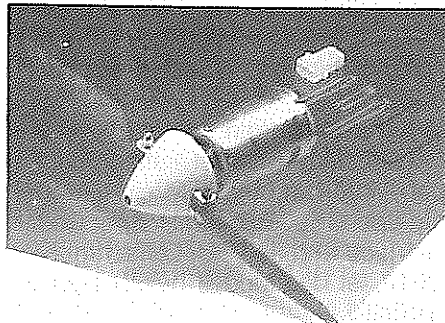
* Dekorsatz und Bauanleitung mit Baustufenzeichnungen.

Als Antrieb wird das komplette Set Dynamic E Drive 550 (E-Motor EF 7611S, Klappluftschraube 9x5", Alu-Mittelstück, Luftschaubenkuppelung, Kabel, Entstörset, Kleinteile) empfohlen. Dieses Antriebsset wurde auch beim Testmodell verwendet.

Von Bauaufwand kann eigentlich nicht die Rede sein. Vielmehr beschränkt sich die Fertigstellung des

Elektroseglers auf nachstehend angeführte Punkte:

1. Ankleben der Ohren an jeweils eine Flächenhälfte
2. Ankleben des Brettchen-Leitwerks am Rumpf (vorher ausrichten!) - Empfehlenswert: vorher das Leitwerk bügeln.
3. Einbau des Elektroantriebes
4. Einbau der Servos und Anlenkungen
5. Anpassen der Kabinenhaube Bügeln - und fertig sind wir!



Das Antriebsset

Zum Fliegerischen: die "FINESSE" erbringt ein "Kampfgewicht" mit 7 Zellen Akku von ca. 1450 g (mit einem Sechszeller etwas weniger). Das Flugverhalten selbst kann als gutmütig bezeichnet werden. Wichtig ist, daß man relativ große Ausschläge an den Rudern hat, ansonsten kann es problematisch werden (Kurvenflug in Bodennähe).

Die "FINESSE" von Robbe ist ein echtes Freizeitmodell, wobei die Freizeit weniger für die Fertigstellung als für das Fliegen selbst genutzt werden kann !



Das "Schnauzer!"

TECHNISCHE DATEN

Spannweite	ca. 1800 mm
Rumpflänge	ca. 1000 mm
Gesamtflächeninhalt	ca. 39,5 dm ²
Fernsteuerung : Seite, Höhe, Motorschalter oder -regler	
Ladenrichtpreis ca. S 1700,- (ohne Antriebsset)	

"FOKKER E III" von Graupner

Testbericht von Peter Tollerian

Bei vielen Besuchern des Graupner Messestandes rief dieses Modell helles Entzücken hervor.

Ein nettes "kleines" Modell in echt "Oldilook" in zwei Motorisierungsvarianten zu bauen. Einmal mit Verbrennungsmotor mit runden 2 cm³ oder, nach unserer Meinung viel interessanter, mit einem E-Motor auszustatten. Für diese Variante haben wir uns entschieden.

Bevor wir uns mit dem Bau des Modells befassen, ein Blick auf die wichtigsten Kenndaten:

Spannweite	1335 mm
Länge	860 mm
Flächeninhalt	31,7 m ²
Fluggewicht	1700 g

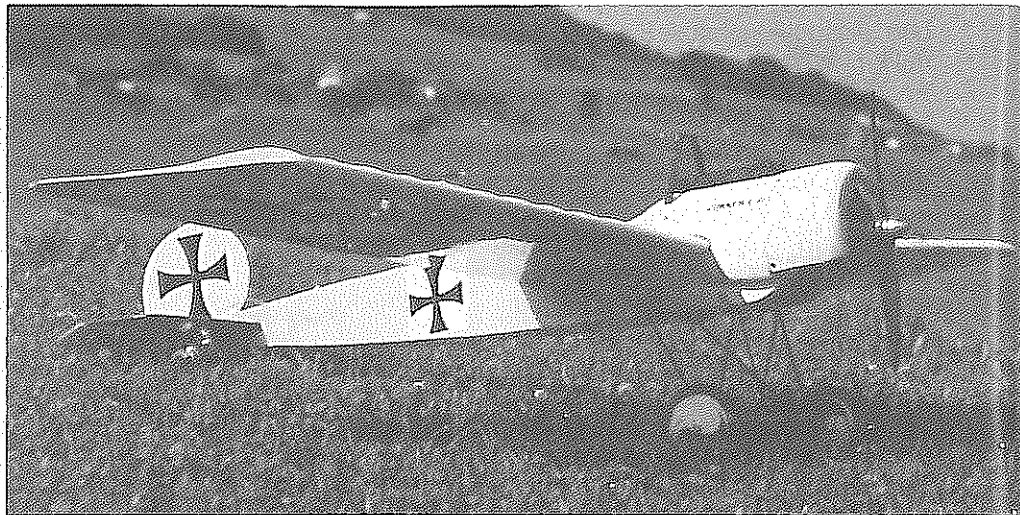
Also ein handliches und leichtes Modell, das gemütliche Flugeigenschaften verspricht. Ob es tatsächlich so ist werden wir noch sehen.

Zunächst zum Bau

Erster Bauabschnitt ist der Rumpfaufbau. Sehr gut durchdacht, auch die Zeichnungen lassen nichts zu wünschen übrig. Das gleiche gilt für die Leitwerke. Beim Seitenleitwerk sei nur angemerkt, daß man beim Zusammenkleben der jeweils zwei Brettchen unbedingt auf ein verzugfreies Aushärten des Klebers achten sollte.

Ach ja, da gibt es eine Passage in der Bauanleitung, die uns doch - mit Verlaub - sehr umständlich vorkam. Es betrifft die "Findung" der richtigen EWD. Das geht viel einfacher. In den Rumpfteilen Nr. 1 sind bereits zwei Körnungen (für Flächenstahl und Fixierstift) vorgesehen, die exakt den gewünschten EWD - Wert ergeben. Sicher möchte man die empfohlene EWD-Waage gerne verkaufen, doch speziell für den "Erstbauer" ist eine einfache Anleitung wünschenswert.

Der Flächenbau ist eine Sache, die man eigentlich allen jenen empfehlen sollte, die einen sehr anstrengenden Bürotag hinter sich haben, aber nicht, um auch den Rest der Nerven wegzuschmeißen oder endgültig an



Fertig zum Einsatz! Zu diesem Modell ist eigentlich nichts mehr zu sagen, es ist einfach herrlich anzusehen

die Decke zu gehen, sondern um sich nach so einem Tag richtig zu entspannen - eine "Genußbauerei", wie wir zu sagen pflegen!

Eine Empfehlung wollen wir allen künftigen Erbauern aber noch geben. Man sollte dieses Modell mit allen Verspannungen und Verstrebungen bauen, dann erst entfaltet es seinen ganzen Charme. Bespannt haben wir die FOKKER mit leuchtend gelber Oracover Folie, eine gute Wahl, wie sich zeigte.

Und damit sind wir auch bereits bei unseren

Flugerfahrungen.

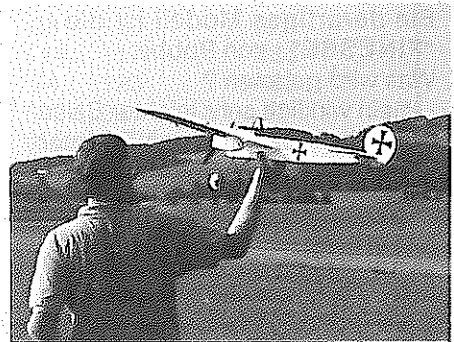
Ausgestattet mit der katalogmäßigen Motorisierung, also ein Graupner Speed 500 BB, samt Power Gear Getriebe und der Oldi-Luftschraube 25/15, ist das Modell hervorragend gerüstet.

Die Kraft kommt aus einem 7-Zellen-Pack von Panasonic-Red-Amp Zellen. Geschaltet wird der Motor über den Profi 40 mit integrierter Stromversorgung.

Also von dieser Seite her alles o.k., eine gute Wahl.

Doch nun zum Fliegen. Gleich ein "lebenswichtiger" Hinweis. Die Ruderschläge so klein wie nur möglich, sonst ist es aus mit der Gemütlichkeit, und eine unfliegbare nervöse Hornisse ist das Ergebnis. Nach unserer Erfahrung reichen 10 mm pro Seite und 5 mm für die Höhe vollkommen aus. So eingestellt macht das Fliegen mit der Fokker riesig Spaß. Es ist kein aufregendes Fliegen sondern eher ein "Augenschmaus".

Bodenstarts sind nur auf festen Pisten mit "gehörigem Anlauf" möglich, sonst wird das Modell aus der Hand gestartet. Doch von da an geht es stetig und gut aufwärts. Dann kann mit halber Leistung sehr wirklichkeitsnah geflogen werden. Die Akkukapazität reicht allemal für eine Flugzeit von gut 8 bis 9 Minuten. Bei ständigem Vollgas reduziert sich dies natürlich auf runde 5 Minuten.



Gestartet wird aus der Hand. Funktioniert ohne Schwierigkeit. Die gewählte Motorisierung hat sich als gute Wahl herausgestellt

Resümee also:

Ein absolut "liebes" Modell. Sehr schönes Flugbild. In der E-Version nur zu empfehlen. Leicht zu bauen, wenn auch der Bauaufwand für ein "ach so kleines Modell" nicht unterschätzt werden sollte.

Von den fliegerischen Anforderungen sicher kein Anfängermodell, hier sollte man sich weise Bescheidenheit auferlegen. Doch für den bereits etwas erfahrenen RC-Piloten ein sehr schönes und auch gut zu beherrschendes Modell. ●

VARIABLE SPANNWEITE FÜR DIE

DG-300 von MULTIPLEX

Testbericht von Peter Tollerian

Ja gibt es denn ein ganz neues Flugzeug von Glaser-Dirks, werden sich interessierte Modellbauer fragen. Gibt es nicht! Vielleicht noch nicht - doch bei den Modellbauern gibt es das! MULTIPLEX hat hier offensichtlich bei der Suche nach einer Messeneinheit 1990 für Glaser-Dirks vorausgedacht.

Herausgekommen ist dabei eine interessante Lösung. Es ergibt sich nun die Möglichkeit, mit einem Rumpf und Leitwerksatz zwei ganz verschiedene Modelle zu erhalten.

Was ist alt und was ist neu?

Wie gesagt, die "alte" Version mit einer Spannweite von 3750 mm gibt es schon lange, auch bei uns. Wir brauchten uns daher nur einen Flächensatz kommen lassen, um unsere "alte" DG-300 in eine "neue" DG-300 mit variabler Spannweite umzubauen.

Für den Käufer im Jahre 1990 wird folgender Bausatz angeboten:

Rumpf in bekannt hervorragender Qualität und Ausführung, Leitwerksatz ebenfalls wie bekannt. Kabinenhaubenrahmen und Kabinenhaube entweder in klar oder blau-transparent und der neue Flächensatz mit den entsprechenden Aufsteckflügeln und allem notwendigem Zubehör.

In dieser Ausführung kommen wir nun auf eine Spannweite von 4250 mm.

Aufbau des Modells

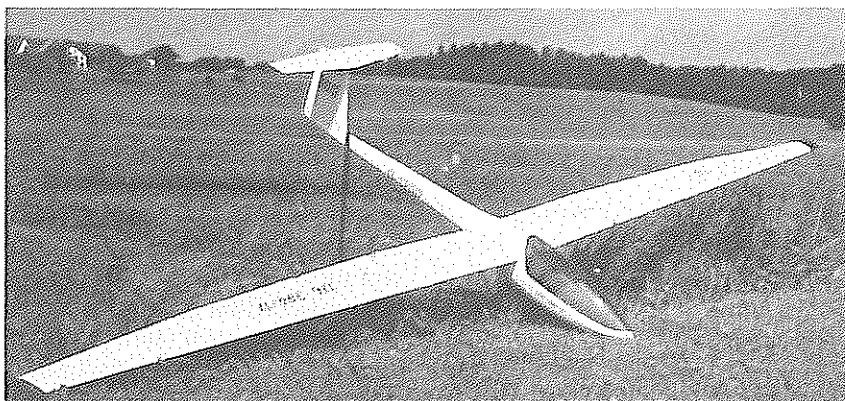
Zum Aufbau von Rumpf, Leitwerke und Kabinenhaube ist hier nichts zu sagen. Die "alte" Ausführung der DG-300 wurde ja in *prop* bereits besprochen - keine Probleme.

Verschiedenes hat sich hingegen bei den Flächen getan.

Hier haben wir es erstmals mit Flächen des neuen Multiplex-Lieferanten zu tun. Bei Multiplex ist man hier bezüglich Qualität und Ausführung verwöhnt.

Kann der Qualitätsmaßstab gehalten werden?

Ja, er kann, kann man vorweg sagen, wenn auch mit einigen Anmer-



Die neue DG-300 mit der großen Spannweite von 4250 mm. Die Ansteckflügel passen genau. Das Erscheinungsbild hat deutlich gewonnen, aber noch mehr das Flugbild

kungen:

Da ist einmal anzumerken, daß die Paßgenauigkeit der Wurzelrippen zu kritisieren ist. Die Bohrungen für Flächenstahl, Ballastrohre und Fixierstift paßten um etliches nicht zusammen. Sicher, keine Hexerei das richtigzustellen, bei Multiplex ist man dies aber nicht gewöhnt. Es wurde uns aber mit Ehrenwort versichert, daß hier inzwischen Abhilfe geschaffen wurde.

Das nächste ist die Nasenleiste. Hier waren wir bisher gewohnt, daß die Leiste fix und fertig verschliffen ist. Nun ist sie es nicht mehr, die Leiste ist nur mehr "angeschliffen". Warum dies so ist, hört sich "offiziell" so an: Beim maschinellen Verschleifen könne man nicht mit der notwendigen Exaktheit dem Profilverlauf genügen, das geht mit der Hand viel besser. Wir getrauen uns allerdings zu meinen, daß der wahre Grund schlicht in der Kalkulation zu suchen ist. Wie dem auch sei, es ist kein Problem, eine einwandfreie Nasenleiste "hinzuschleifen", noch dazu, wenn eine Schablone, wie in vergangenen Zeiten beim alten Carrera, mitgegeben wird.

RC - Ausrüstung

Natürlich wieder Flächenservo (Picco BB), Ansteuerung von Höhen- und Seitenruder und Klappen, jeweils über ein Profi BB-Servo. Das alles wird natürlich wieder von der Profi 3030 samt Doppelsuperempfänger bewegt.

Womit wir bei unseren

Erfahrungen im Flugbetrieb

angelangt sind. Ausgerüstet mit den Ansteckflügeln erhalten wir eine ganz neue DG-300. Sie bringt deutlich noch bessere Werte in schwacher Thermik und büßt dabei in der Wendigkeit fast nichts ein.

Für uns -sicher subjektiv- gewinnt aber die DG-300 in der großen Spannweite ganz enorm im Erscheinungsbild und vor allem aber im Flugbild. Weiter vollkommen problemlos im F-Schlepp, eher noch ruhiger. Im Kunstflug ist sie natürlich nicht so beweglich wie mit der "kleinen" Spannweite von 3750 mm. Wer's also "schnell" haben will, der stecke einfach um und schon hat er eine ganz andere DG-300, die sehr willig alles mitmacht, was gewünscht wird.

Die Abstimmung der Ruderwege konnte so belassen werden, wie wir es bei der nun schon seit 4 Jahren "im Dienst" stehenden kleinen Version gewohnt waren. Mit den Ansteckflügeln und der nun großen Spannweite gehorcht die neue DG-300 genau so gut auf die Kommandos wie die alte. Der Käufer einer DG-300 mit der nun lieferbaren variablen Spannweite braucht also beim Wechsel von kleiner Spannweite mit 3750 mm auf die große Spannweite von 4250 mm am Sender nichts ändern.

Empfehlung für künftige DG-300 Käufer:

Wer sich in Zukunft also für den Ankauf einer DG-300 von Multiplex entscheidet, sollte unbedingt auf die eben beschriebene Version mit der variablen Spannweite zurückgreifen. Dazu würden wir die transparente Kabinenhaube wählen, samt dem sehr guten Cockpitausbausatz. Dies zusammen ergibt dann - durch das große Cockpit - ein sehr, sehr schönes Erscheinungsbild und Flugbild; auch würden wir noch ein Einziehfahrwerk installieren.

Also viel Spaß mit der

neuen DG 300

3 ungarische Baukästen für Freiflugmodelle

"GINO"

Ein F1A

Hochleistungs-Wettbewerbsmodell

Das Modell ist ein Nachbau des chinesischen Weltmeistermodells. Die Tragflächen sind auch für kräftige Katapultstarts ausreichend fest. Der "GINO" hat sehr gutmütige Flugeigenschaften bei allen Wetterverhältnissen. Der Baukasten enthält alle zum Bau notwendigen Sperrholz-, Balsa- und Kleinteile in sehr guter Qualität. Die Rippenblöcke sind fertig verschliffen. Als Leitwerksträger wird ein Carbonrohr verwendet.

Konstrukteure: Gino Stranieri und Franz Csizmarik.

"SUPER SOHAJ"

("SUPER SEUFZER")

F1A-Wettbewerbsmodell

Das in Ungarn beliebte Modell wurde dem heutigen Standard angepaßt. Der mit einem Hochleistungsprofil versehenen Tragflügel wurde verstärkt. Im geräumi-

gen Rumpfvorderteil kann man Zeitschalter, Kreisschlepphaken und Summer bequem einbauen. Der Baukasten enthält alle zum Bau notwendigen Balsa-, Sperrholz- und Kleinteile in sehr guter Qualität. Die Rippenblöcke sind fertig verschliffen. Als Leitwerksträger wird ein Carbonrohr oder ein Gfk-Rohr verwendet.

Konstrukteur: Franz Csizmarik.

"PATJAS / KAMERAD"

A1 Wettbewerbsmodell

Bei diesem Modell wurde auf einfachen Aufbau und gute Flugleistungen geachtet, damit das Modell auch für jüngere, ungeübtere Modellbauer geeignet ist. Das Benedek 8356-b Tragflächenprofil garantiert gute Flugleistungen. Der Baukasten enthält alle zum Bau notwendigen Sperrholz-, Balsa- und Kleinteile in sehr guter Qualität. Die Rippenblöcke sind fertig verschliffen. Als Leitwerksträger wird ein Gfk-Rohr verwendet.

Konstrukteur: Franz Csizmarik

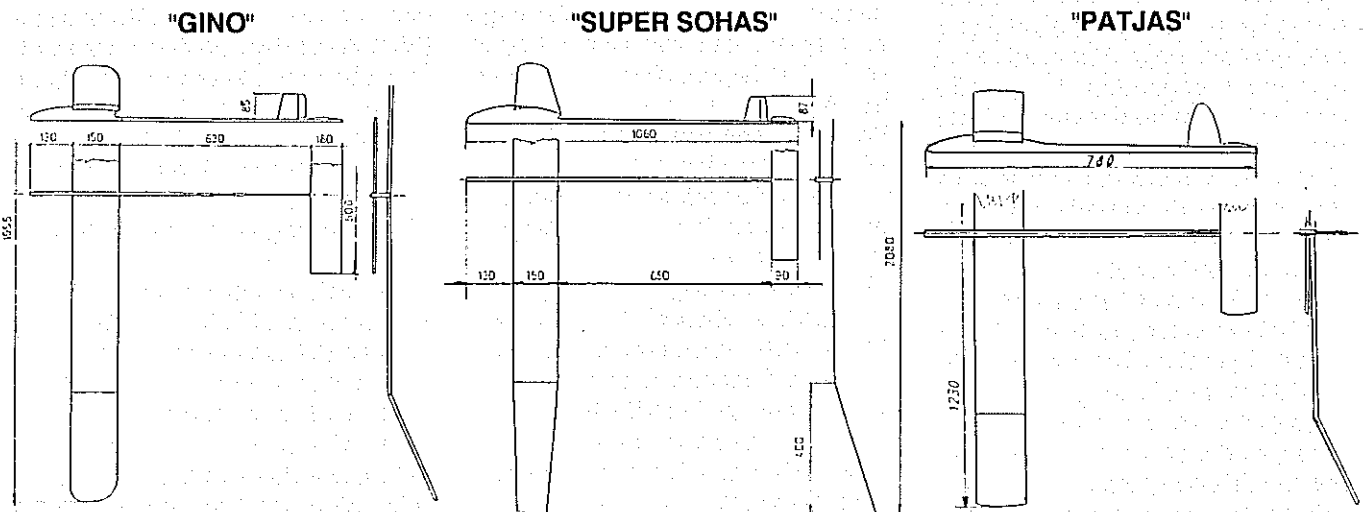
Testbericht "GINO"
von Manfred Grüneis

Bei der heurigen Freiflug-Staatsmeisterschaft bekam ich von Herrn Csizmarik ein F1A-Modell. Es ist dem chinesischen Weltmeistermodell nachgebaut, sauber ausgeführt und ausreichend stabil. Ich habe einen seiner Kreisschlepphaken, System Lepp, eingebaut. Bei 3 kp öffnet er, bei 3,3 kp kommt die Schleuderkurve. Das Modell ist sehr leicht zu fliegen, sodaß auch Kreisschleppanfänger kaum Probleme haben werden. Voraussetzung ist natürlich ein sauber gebautes und eingeflogenes Modell. Eine nicht 100%ig funktionierende Mechanik ist meist mit einem Absturz verbunden. Besseres Kreisen in der Thermik erreichte ich durch Verdrehung des linken Ohres, der Übergang wurde durch Verzögerung der Gleitflugkurve optimiert.

Fazit: Mit einem sauber gebauten "GINO" besitzt man ein leistungsfähiges, leicht zu fliegendes F1A Modell. Der Rest ist Sache des Piloten und ein bißchen Glück.

PS: Herr Csizmarik kann auch andere Profile fertigen.

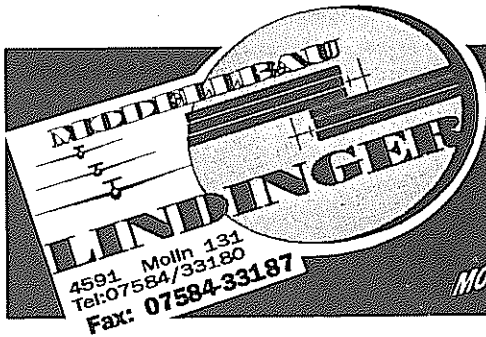
Auskünfte Manfred Grüneis -
Tel.: 02742 / 654625, abends



Modellbauer sind nette Leute

← **robbe**

modell sport



New's New's
 MODELLEBAU LINDINGER
 Tel.: 07584-33180

NEU * NEU * NEU * NEU * NEU * NEU * NEU * NEU * NEU *

RZ-Modelle

Hochleistungs- Großsegler der Spitzenklasse

bis 5 m Spannweite:

B4	Spw.-2100 mm
B4	-3750 mm
B4	-4600 mm
ASW 20	-4120 mm
DISCUS	-4280 mm
VENTUS	-4700 mm
TWEEN ASTIR4400 m	
DG 300	-4600 mm
MINIMOA	-4850 mm

... ab 5 m Spannweite:

DG-300	Spw.- 5000 mm
ASW 24	- 5000 mm
DISCUS	- 5000 mm
ELFE	- 5000 mm
ASW 20	- 5400 mm
DG-600	- 5670 mm
VENTUS	- 5800 mm
ASW 22	- 6400 mm
NIMBUS	6700 8000 mm

...diese Großsegler setzen sich zusammen aus:
 Weißer Epoxydharz-Qualitätsrumpf Marke Rosenthal,
 Kabinenhaube, teilweise Kabinenrahmen(GFK),
 Abachibepl. Fertigflächen,fix fertig verschliffen,
 Querruder verkastet, D-Graupner Landeklappen eingeb.
 Flächenaufh.Hochkant oder Rundstahl - Flächenseitig
 eingearbeitet, Höhen+Seitenleitw.fix-fertig verschl.,
 Zubehör(Kabinenhauberverschl.,Scharnierband,Skizze,

**RZ-Prospekt ab mitte Jänner
 bitte unter Tel.07584-33180
 anfordern**

3-W-Motore etwas Anderes...

..kein Umgeb.Baumsägemotor(wie von vielen Mitanbietern)
 sondern gezielt für Motorflugmodelle konzipiert.

bereits jetzt zeichnen sich die vielen Vorteile dieses Qualitäts Flugmotors ab:

- Elektr.Zündung(leichtes Anspringen,niedr.Drossellauf),hohe Leistung,
- Zylinderkopf, eigens für Flugmodellansprüche produziert,(hohes Drehmoment,
 schon bei niedrigen Drehzahlen,
- vibrationsarmer Lauf in allen Drehzahlbereichen.

3W-35 35ccm...3PS 3799,-

3W-60 60ccm...6PS 6498,-Inc.elektz.Zünd.III

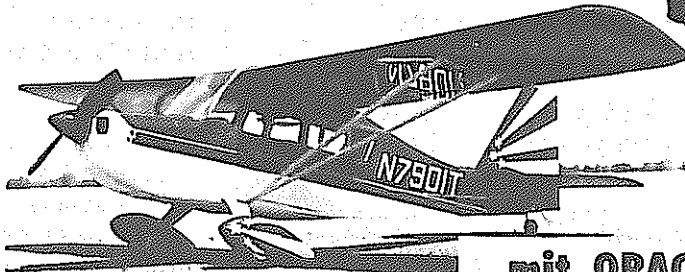
wird eingesetzt von den ersten drei Piloten der letzten WM

Preis - Leistung - 1A

3W-70 Boxer..gemessene 7.5 PS.....11790,-Incl.elektz.>Zündung
 sehr leise und vibrationsarm, extr.Leistung

CITABRIA 15 ARF

Seit längerem besteht der Wunsch bei unseren Kunden nach einem MINI-Modell. Was lag da näher, als die CITABRIA 15 in ein Mini-Scale-Modell zu verwandeln. Dieser Hochdecker mit seiner klassischen Bauweise ist ein MUSS für jeden Sportpiloten, der Wert auf Qualität legt und einen hohen Anspruch an sein Modell stellt. Typisch für JAMARA Modelle ist, daß der Rumpf, die Rippenflächen, das Seiten- und Höhenleitwerk aus Balsaholz gebaut sind. Beim Rumpfbau wurde noch zusätzlich leichtes Sperrholz verwendet. Das Flugzeug ist komplett mit TOP FLITE Biegefolie bespannt und garantiert somit ein wunderbares Erscheinern. Zubehörteile wie Flächverklebung, Aluminium-Fahrwerk, GFK-Mischhaube, Spornfahrwerk, Flächenverstreibungen, Kabinenverglasung, Epoxi-Kleber sowie diverse Kleinteile sind im Karton beinhaltet.



FIX-FERTIG

Technische Daten:

Länge:	850 mm
Spannweite:	1240 mm
Tragflächeninhalt:	23,6 qdm
Gewicht ca.:	1200 g
Motor T 2 in ccm:	2,5 - 3,5
Motor T 4 in ccm:	3,5 - 5,5

**AKTION
 1798,-**

...mit ORACOVER bespannt!!!!

Neu im Programm

MANZ - REGLER U. SCHALTER

MANZ - Ihr Spezialist in Sachen Leistungselektronik für den E-Flug

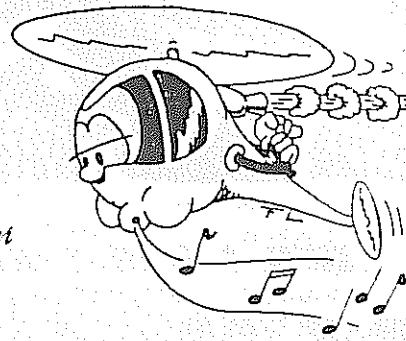
Regler:	SPEEDY 6 40 A/7 - 24 Zellen/Optokoppler	898,-
	SPEEDY 10 40 A/7 - 12 Zellen/5-Volt-Versorgung	998,-
in SMD:	SPEEDY 80 80A/7 - 24 Zellen/Optokoppler	1098,-
	SPEEDY 80a 80 A/7 - 12 Zellen/5-Voll-Versorgung	1098,-
	SPEEDY 80s 100 A/7 - 24 Zellen/Optokoppler	1298,-
volllekt.	SPEEDY 30 ES 30 A/7 - 24 Zellen/keine 5-V-Versorg	498,-
Schalter:	SPEEDY 30ESe 30 A/7 - 12 Zellen/5-V-Versorgung	548,-
	SPEEDY 30SESe 40 A/6 - 10 Zellen/5-V-Versorgung	668,-
Nau	SPEEDY 50ES 50 A/8 - 24 Zellen/keine 5-V-Versorg.	648,-
NC-Lader	DA 16 0 - 4 Amp./1 - 24 Zellen/Digitalinstrument Wandler bis 43 Volt, für Autoakku-Betrieb 12 V	2798,-

**Preis-Leistung
 ..sagenhaft!!**

Tel.: 07584-33180

Pitch - aktuell

Dr. Georg Breiner



"CONCEPT 30 SE" von Kyosho

Testbericht von Dr. Georg Breiner

Noch relativ wenig sieht man bei uns in Österreich Kleinhubschrauber für Motoren von 4,6 bis 5,23 cm³ (= .28 bis .32). Hier sind vor allem die japanischen Hersteller stark und haben eine Reihe derartiger kleiner Modellhelis produziert.

Ich möchte heute den **CONCEPT 30 SE** von Kyosho vorstellen. Der Heli wurde vom japanischen Weltmeister Keiyu Taya konstruiert und wird bei uns in der DX-Version mit .28er und in der SE-Version mit .32er Verbrennungsmotor angeboten. Der Heli kommt fast fertig vormontiert aus einer geräumigen Styrobox und besteht aus folgenden Komponenten:

1. Chassis mit eingebautem Motor (fertig)
2. Rotorkopf (fertig)
3. Heckrohr mit Leitwerk und Heckrotor (fertig)
4. Hauptrotorblätter (fertig)
5. Kufen - Landegestell
6. Kabine mit Verglasung (fast fertig)
7. Kleinteile (Servobefestigungsteile, Kabelklammern, Montageplatte für Schalter und Kreisel, Anlenkungsteile, Kabinenbefestigungsteile, Gestängeverbinder für

Heckrotoranlenkung etc.).

Einige Bemerkungen zu den o.a. Komponenten:

Zu 1) die Motorposition ist leicht angewinkelt und erleichtert dadurch das Starten (Anlasserkonus); das Hauptgetrieberad liegt dicht am vorderen Motorlager, was wiederum eine minimale Belastung der Kurbelwelle ergibt.

Zu 2) Stabstange und Rotorkopf liegen auf einer Ebene. Die Paddeln sind bei der SE-Baureihe aus Kunststoff und bei der DX-Reihe aus Leichtmetallgüß.

Zu 3) der Heckrotor hat Kunststoffkegelräder; die Ansteuerung erfolgt ähnlich dem Heimsystem, wobei die Steuereinheit in staubdichten Kugellagern läuft.

Zu 4) die Hauptrotorblätter sind in Sandwich-Bauweise gefertigt und tadellos ausgewogen.

Zu 5-7) keine Bemerkungen.

Die meisten Teile sind aus Kunststoff gefertigt und hinterlassen einen ausgezeichneten Eindruck.

Der Zusammenbau der vormontierten Baugruppen verläuft so:

1. Ausbalancieren des Rotorkopfes mit Stabstange und Rotorblättern.

2. Montage des Kufen-Landegestelles (die Alu-Kufenrohre werden mit 3x3 Inbusstiftschrauben festgeklemmt. Hier muß man sehr aufpassen, daß man nicht überdreht und der Kunststoffteil bricht).

3. Montage des Rotorkopfes.

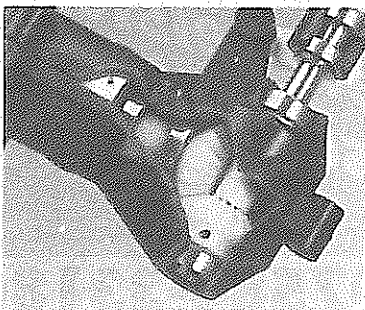
4. Montage des Heckrohres

5. Montage der Servos: die reich bebilderte Bauanleitung beschreibt tadellos den Einbau (für 4 oder 5 Servos).

6. Fertigstellung der Kabine, Montage der Hauptrotorblätter.

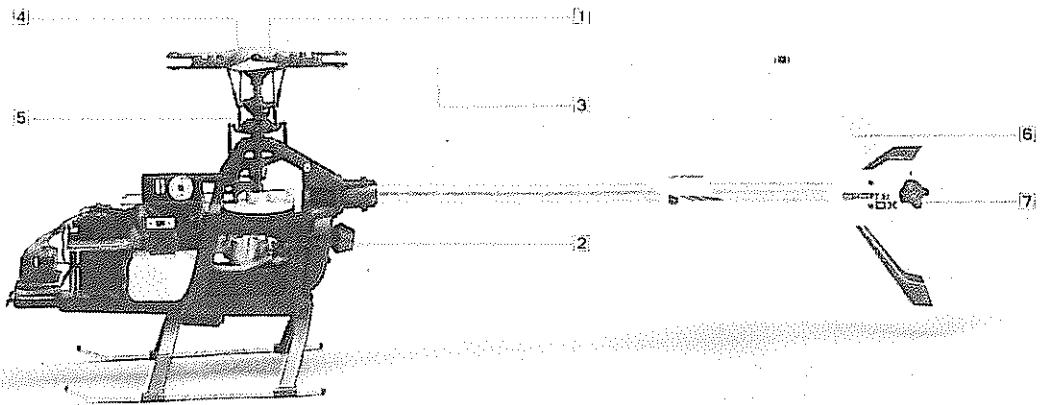
Ganz normale 4041er Servos von Graupner und der neue Graupner JR Kreisel (NEJ-120BB) wurden eingebaut.

Der **CONCEPT** schwebt sehr ruhig und ist unheimlich folgsam auf die Steuerbefehle. Selbstverständlich ist er voll kunstflugtauglich, was nicht ich sondern unser F3C-Aushängeschild Sepp Brennstainer feststellen konnte. Ich habe auch die neuen Voll-GFK-Hauptrotorblätter der österreichischen Firma Airtec ausprobieren können, wobei ich feststellen konnte, daß der **CONCEPT** noch ruhiger als vorhin mit den serienmäßigen Blättern schwebte.



CONCEPT - Heckrotor





- 1 Rotorkopf und Mechanik.
- 2 Angewinkelte Motorposition.
- 3 Hauptrotorblätter.
- 4 Stabilisatorflügel.
- 5 Taumelscheibe und Mischereinheit.
- 6 Heckrotor.
- 7 Heckrotorgetriebe.

Fazit: ein Kleinheli, der qualitativ sehr gut gefertigt ist. Der Zusammenbau ist ein Klacks, und das Fliegen bereitet auch dem Beginner bald keine Probleme mehr, wenn er den Kinderschuhen des Erlernens des Schwebefluges entwachsen ist. Der Nachteil übrigens bei allen Modellhelikoptern, ist das Erkennen der Fluglage bei größerer Entfernung. Daher nicht allzu weit wegfliegen oder den Heli mit einem ebenfalls

von Kyosho erhältlichen Rumpf (Jet Ranger oder Hughes 500) ausstatten.

TECHNISCHE DATEN:

Hauptrotor	1160 mm
Heckrotor	210 mm
Länge über alles	1010 mm
Gesamthöhe	345 mm
Fluggewicht komplettca	. 2700 g
RC 4-5 Servos, Kreisel	
Ladenrichtpreis für SE	ca. S 9000,-

Abschlußbemerkung: von der SE- und DX-Reihe gibt es auch einen Bausatz ohne Motor. Desweiteren sind Tuningteile erhältlich (Auspuff, Kupplung aus Metall, Kupplungsglocke mit Kugellager, Alu-Taumelscheibe etc.).

Airtec-Hauptrotorblätter -
Generalvertretung Fa. Lukschitz
aus Jennersdorf/ Bgld.

Speedy verscherbelt ...

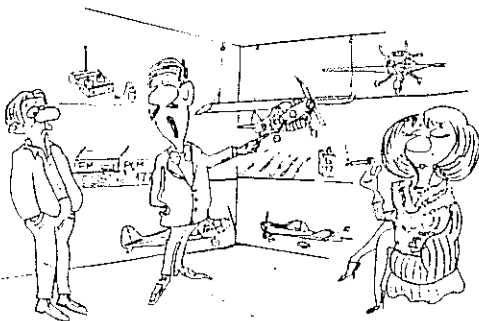
Ein Angebot für den Heli-Piloten!
1 Starlight-Trainer (Vario), komplett mit teilgetunter Mechanik,
10 cm3 Webra (Ring), Resonanzrohr (RD)
GFK-Rotorblätter, gut erhalten S 6500,-
1 MC-18, ausgebaut auf Helibetrieb,
2 Empfänger, alle Externmodule S 7000,-
Anfragen an die Modellflugsekretärin 0222/5051028/ 77 DW

Modellbau - Holzmann - News Rachbauer Rotorblätter und Rumpfe



SCHLÜTER Champion S-Schlag
Magic - S-Schlag
vollsymmetrisch
HEIM : normal - S-Schlag
A-symmetrisch 3 cm länger
vollsymmetrisch
Alle Rotorblätter fertig gewuchtet
und eingefärbt.

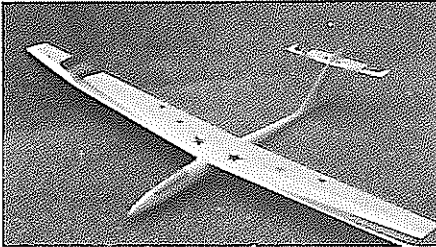
Sonderwünsche in Gewicht
und Farbe möglich.
Farben: schwarz, weiß, rot, grau
Gewicht: von 160 - 220 g
Preise: normal: weißes Blatt
mit schwarzen Enden 170g - S 990,-
alles andere S 1090,-
Heckblätter Heim S-Schlag
S 300,-
GFK Leitwerkset Starranger H + S
S 450,-
Starranger mit: Landegestell,
Leitwerke, Scheiben, Heckwellen-
lagerung, Spantensatz, Kühlschacht S 2690,-
Augusta 109 A: Gleich wie Starranger S 2990,-
Rumpfe in schwarz, rot, weiß,
blau, grau
Weiters: 3-4-5 Kopf-Rotorblätter
für Heim von S 1200 bis 2000,-
für Heimblatthalter (Vario).



Gnädige Frau, wenn Sie Ihrem Herrn Gemahl dieses wunderschöne Modell mit Kat-Ausführung schenken, erhalten Sie noch die Umweltprämie.

Neue Modelle von Modellbau KOCH aus Reutte

HATTRIC: Rumpflänge 125 cm, Spannweite 250 cm, Profil RG 15, RC-Funktionen: Höhenruder, Seitenruder, Querruder (bei Verwendung von 2 Flächenservos mit Mischer Querruder als Landeklappen).



Bausatzausführung: Epoxyrumpfnatur, auf Wunsch weiß eingefärbt, fertig verschliffenes, beplanktes Höhenruder mit fertig eingeharzten MS-Röhrchen, Balsaseitenruder.

Flächen: Fertigflächen furnierbeplankt, gewebeverstärkt, fertig eingeharzte Flächenbefestigung, aufgeklebte und fertig verschliffene Hartholznasenleisten und Balsarandbogen, ausgenommen Servoschächte, eingelegte Servokabel (leicht durch Bowdenzug zu ersetzen - falls gewünscht), ausgeschnit-

Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breinet



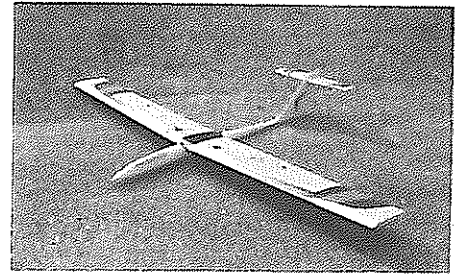
tenes Querruder, Bauanleitung. Doppeltrapezfläche, Höhenruderhebel, Epoxy-Kabinenhaube, Kabinenrahmen.

Bei jedem Bausatz ist ein 42 mm Motorspant (gängiges E-Spinnermaß) beigelegt und jeder Rumpf an der Naht oben und unten gekennzeichnet, so daß die E-Ausführung keine Schwierigkeiten macht.

E-Ausführung bis 12 Zellen.
Zugänglichkeit: abnehmbare Kabinenhaube, abnehmbare Flächen.

Preis: S 2400,-

FREE-STYLE: Alles wie oben (derselbe Rumpf, Höhenruder, Seitenruder), auch bei den Flächen derselbe Vorfertigungsgrad, nur sind diese Flächen dann durchgehend (also keine eingeklebten MS-Rohre), die Spannweite beträgt 200 cm. Ebenso ist der Motorspant beigelegt und



der Rumpf angezeichnet. Geeignet für max. 12 Zellen (für Verrückte mehr). Einfachtrapezfläche.

Preis: S 2000,-

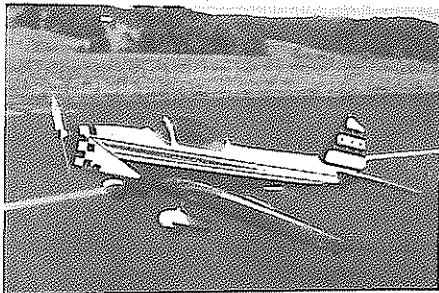


VOLZ - exklusiv bei Modellbau
Lindinger

Die deutsche Firma Volz hat in den letzten Monaten eine stattliche Anzahl von Modellbausätzen in das Programm aufgenommen.

Einige Beispiele.

Die Motorkunstflugreihe besteht aus:



CHIPMUNK

SUCHOJ SU 26M (1:5, Spwte. 173 cm, 10 - 15 cm³ Zweitakt oder 15 - 20 cm³ Viertakt, GFK-Rumpf, Scale-Fahrwerk, fertig verschliffene Fläche + Leitwerk in Styro-Balsa)

ZLIN 526 AFS (Spwte. 183 cm, Antrieb w.o., Balsa-Sperrholz Fertigrumpf)

CAP 21 (1:4, Spwte. 244 cm, 20-50 cm³ Zweitakt oder 25 - 50 cm³ Viertakt, GFK-Rumpf)

CAP 21 (172 cm Spwte., 7,5 - 10 cm³ Zweitakt oder 10 - 15 cm³ Viertakt, Balsa-Sperrholz-Fertigrumpf)

LASER 200 (1:4, Spwte. 203 cm, 25 - 44 cm³ Zweitakt oder 25 - 50 cm³ Viertakt, GFK-Rumpf)

CHIPMUNK 172 cm Spwte., 15 cm³ Zwei- bzw. 25 cm³ Viertakt, Balsa-Sperrholz-Fertigrumpf)

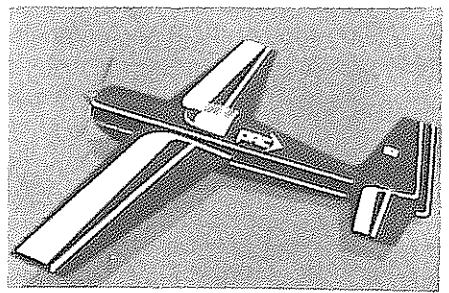
EXTRA 230 191 cm Spwte., 10

- 15 cm³ Zweitakt bzw. 16 - 20 cm³ Viertakt, Balsa-Sperrholz-Fertigrumpf)

Oldtimer-Serie

Die bekannten *Ben Buckle Holzbaukästen* wie Lanzo Record Breaker, Flying Quaker, Red Zephyr etc. nun ergänzt mit dem Oldie-Trainer Jenny (193 cm Spwte., 6,5 cm³ Viertakt).

Anfragen direkt bei Firma Lindinger!

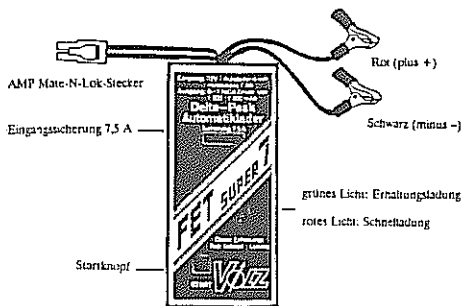


EXTRA

Die Redaktion wünscht ein frohes Weihnachtsfest!

**FET Super 7 von VOLZ
Delta-Peak Automatiklader**

Der FET Super 7 lädt automatisch nach der Delta-Peak-Methode, d.h. das Gerät erkennt beim Erreichen des Ladeschlusses den für NiCd-Zellen typischen Spannungsknick, gibt akustisch Signal und schaltet automatisch auf Erhaltungsladung um. Schnellladen mit Delta-Peak Abschaltung gewährleistet, daß Sie das Optimum aus Ihren NiCd-Zellen herausholen können. Der FET Super 7 lädt automatisch 6-7 NiCd-Zellen mit



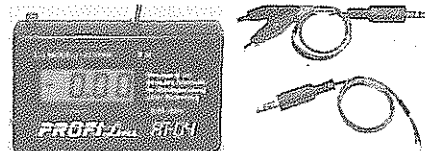
einer Kapazität von 1.200-1, #.800 mAh über eine 12 Volt Autobatterie von mindestens 7 Ah.

Besondere Merkmale :

- * kurze Ladezeiten dank des Ladestromes von ca. 3,6 A
- * kompakte Größe von nur 110x52x20 mm
- * durch MOS-FET-Technik hoher Wirkungsgrad bei minimaler Erwärmung des Laders
- * getaktete MOS-FET-Ladestufe zum Erreichen der vollen Kapazität.
- * LED-Anzeige für schnell-bzw. Erhaltungsladung
- * AMP Mate-N-Lok-Stecker für Anschluß der zu ladenden Zellen
- * akustisches Signal (Melodie) bei Ladeschluß mit automatischer Umschaltung auf Erhaltungsladung
- * getaktete Erhaltungsladung verhindert Spannungsabfall
- * Schutz durch handelsübliche 7,5 A-Sicherung.

Preis S 450,-

AKKUTESTER AT - 04



Ein äußerst interessantes Testgerät zur Überprüfung der Spannung der Empfangsanlage stellte uns die Firma Schwaighofer zur Verfügung; das AT - 04. Die Spannung wird unter Belastung mit einem hochgenauen Digital-Voltmeter gemessen. Dem Gerät liegen zwei Adapter Kabel bei, wobei das eine mit den Krokodilklampen dafür gedacht ist, daß das AT-04 als normales Digitalvoltmeter für Spannungen bis 20 Volt Verwendung findet.

Preis S 590,-

webra Helimotoren
passend für alle Hubschraubermodelle

Speed 28
Best. Nr. 1029 RCH

Racing 61
Best. Nr. 1030 RCH ABC

Speed 50
Best. Nr. 1025 RCH

Speed 61 F
Best. Nr. 1024 RCH

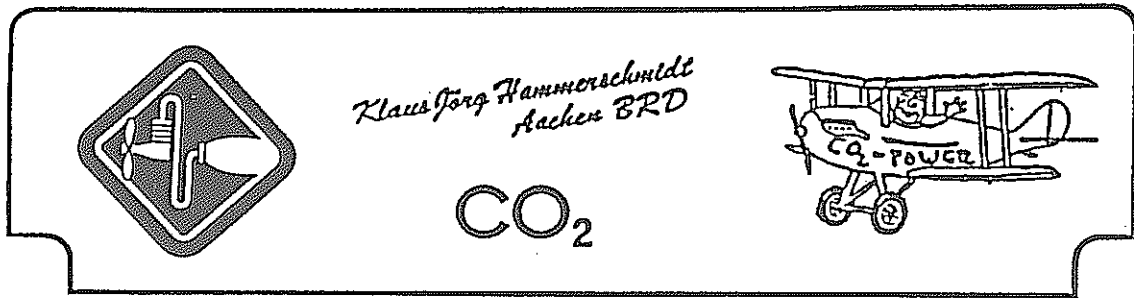
Lüfterrad für Speed 61

Sondermotoren mit hubschrauberspezifischen Kurbelwellen

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

Webra Modellbau GmbH Industrie
Webra Modellmotoren GmbH & Co.

D-8588 Weidenberg
572 A-2551 Enzesfeld



Liebe Modellflieger, liebe CO₂-Freunde !

Vor etwa 4 1/2 Jahren haben wir in *prop* angefangen, über den CO₂-Modellflug zu berichten. Im Frühjahr 1987 trafen wir uns zum ersten Mal zu einem Wochenendlehrgang am Spitzerberg, und etwa 24 Monate danach gab es den ersten internationalen Wettbewerb für CO₂-Dauerflugmodelle in Österreich. Heute besteht (leider noch auf den Raum Wien beschränkt !) eine kleine, aber intensiv arbeitende Gruppe ... und es wurden enge Kon-

takte zu ausländischen Gleichgesinnten geknüpft. Der jetzige lebensfähige Zustand kam durch die Mitarbeit aller, sowie durch die großzügige Unterstützung von Edwin Krill zustande ... da möchte ich mich als "Fremdeinmischer" nun etwas zurückziehen. Nein, ich höre nicht mit dieser Art Freiflug auf! Ich bin schon kräftig mit den Vorbereitungen für unser nächstes Treffen und den kommenden Wettbewerb (Ende Mai / Anfang Juni) beschäftigt und werde ab und zu über Aktuelles in *prop* berichten; aber ich will mich

jetzt verstärkt auf die "neuen" deutschen Bundesländer stürzen und auch die Niederländer zum kohle-sauren Fliegen anregen. Dafür könnt Ihr mir die D a u m e n drücken!

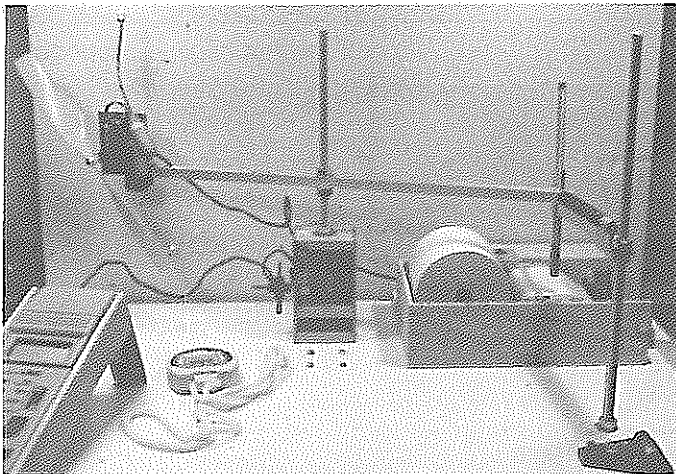
Zum Jahreswechsel sollen an dieser Stelle noch ein paar Informationen überbracht werden, die möglicherweise von Bedeutung sind:

*In Novy Sad und Umgebung begannen jugoslawische Sportfreunde, den CO₂-Gedanken zu verbreiten. Im kommenden Jahr werden die ersten kleineren Wettbewerbe durchgeführt, und 1992 soll ein internationales Vergleichsfliegen folgen.

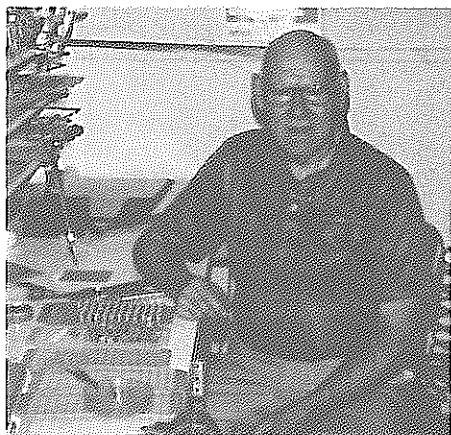
*Seit diesem Sommer gibt es eine Entwicklungsgruppe für "CO₂-Flugmodelle" mit dem Sitz in Wien (ÖMV-Wien, Fünfhaus, Brunhildengasse 3, Stiege 1, 1150 Wien). Die Mitglieder haben sich eine ganze Reihe von Forschungsaufgaben gestellt, und über die Ergebnisse wollen sie dann die Öffentlichkeit informieren.

*Das 11. MEMORIAL J. SMOLY fand bei typischen Wetterbedingungen (erst Regen, dann Wind!) statt und wurde von Dusan Fric vor György Benedek im Stechen gewonnen.

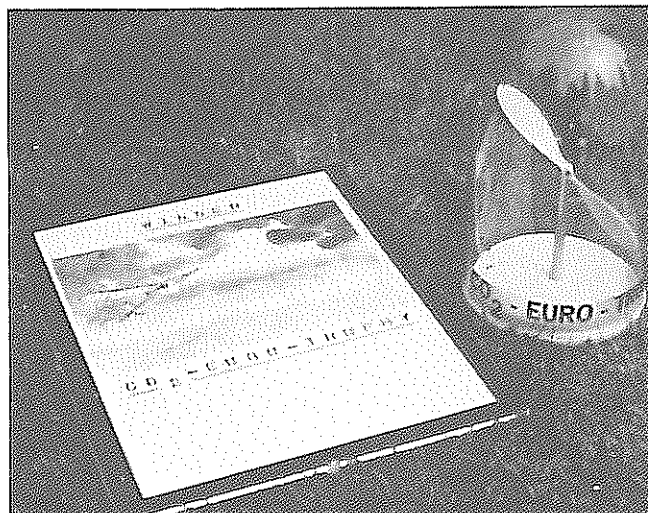
*In dieser Reihenfolge lagen beide - nur um einen Punkt voneinander getrennt! - dann auch bei der EURO-PA-TROPHY-Wertung hintereinander. Dritter wurde Ferenc Krakoczki (H) mit 29 Punkten. In dieser Wertung waren auch folgende Österrei-



Motoren-Prüfstand (Foto: G.Schuster, Wien)



Der fast 80jährige Bill Brown mit einer neuen CO₂-Motorensérie in seiner Werkstatt (Foto: Joe Clements, USA)



CO₂-EURO-TROPHY und die dazugehörige Urkunde

Foto: Klaus Jörg Hammerschmidt, Aachen

cher: Hach (13), Swoboda und Kirchert (7), Schuster (1.). Überreicht wurde die Trophy nach der Siegerehrung beim MEMORIAL, eine kurze Notiz darüber ist in der MODELAR 11/90 zu finden.

*Das erste Vergleichsfliegen mit CO₂- + RC-Dauerflugmodellen gab es im September in der Schweiz (Kurzbericht: siehe FMT 11/90!).

*Die Ungarn fertigen eine ganze Reihe nützlicher Zubehörteile (Spezialschrauben, Zylinderfeststellringe, 3 cm³-Tanks u.v.a.). Wer davon etwas benötigt, der kann sich an mich wenden! Außerdem baut Tomás Krassó (H-1149 Budapest, Ré-

pásky u. 10) Fertig-Scale-Modelle und bietet diese *incl. Motor* für 450 - 500 ÖS zum Verkauf an.

*Seit kurzem ist eine neue Serie von CO₂-Motoren (Hubraum 100 cm³, Preis ca. 60 US\$) fertiggestellt und bei Bill Brown (P.O.Box 77, Pine Grove Mills, PA. 16868, USA) erhältlich.

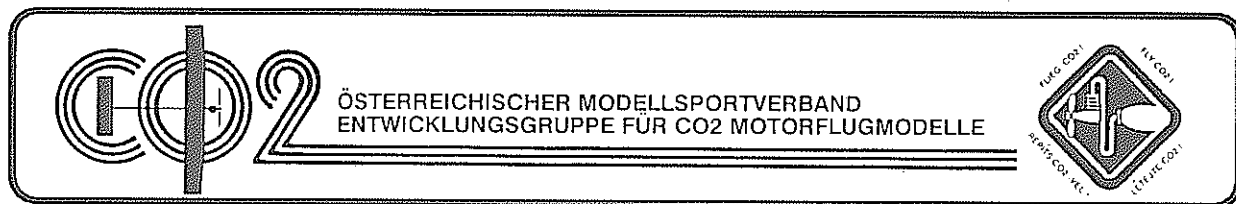
Das waren die *positiven* Mitteilungen. Doch etwas *Negatives* gab es auch: bedingt durch die schlechte Versorgungslage bzw. die hohen Benzinpreise in der CSFR und Ungarn war die Zahl der Teilnehmer an CO₂-Wettbewerben in diesem Jahr geringer als im letzten Jahr; in Un-

garn mußten wegen des Streiks sogar Veranstaltungen abgesagt werden!

Wir wollen hoffen, daß sich diese Situation bald wieder verbessert. Dann gibt es im Jahre 1991 viele Veranstaltungen in noch mehr Ländern Europas als bisher zu besuchen - doch darüber erfolgen rechtzeitig in *prop* die erforderlichen Hinweise!

Bis dahin alles Gute und einen guten Rutsch ins Jahr 1991 wünscht Euch

Klaus Jörg Hammerschmidt



An alle Modell-Freiflieger !

Wir sind ein kleines Team, das den CO₂-Modellflug-sport in Österreich populärer machen will. Wir konstruieren, bauen und fliegen mit kleinen Kohlendioxidmotoren angetriebene Motorfrei-flugmodelle (CO₂ = Kohlendioxid).

Die CO₂-Fliegerei bietet sich aus vielerlei Gründen im positiven Sinne an: Unsere Modelle sind nicht allzu groß und relativ schnell und leicht zu bauen, sowie auch recht einfach zu fliegen. Die Motoren sind sehr leise und umweltfreundlich (0,27 cm³), sowie einigermaßen simpel zu bedienen. Sämtliches Material ist zu er-



Ein "Teil" der Wiener CO₂-Crew, v.l.n.r.: Gerold Kirchert, Walter Hach, Siegfried Swoboda und im Hintergrund "Lehrmeister" Klaus Jörg Hammerschmidt aus Achen beim letzten CO₂-Lehrgang am Spitzerberg

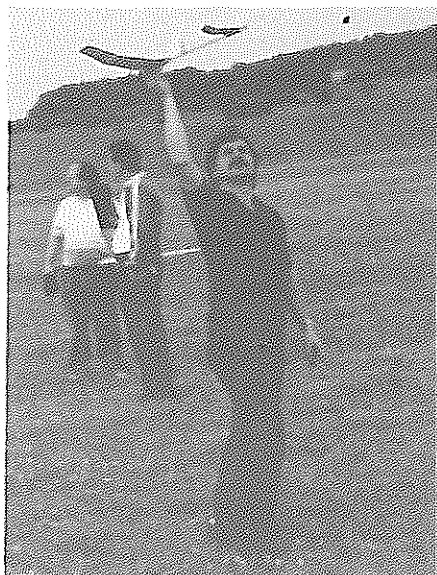
schwinglichen Preisen leicht erhältlich. Daher ist diese Modellflugsparte auch für jugendliche sehr empfehlenswert.

In der CSFR wird dieser hochinteressante Modellflugsport seit ungefähr 10 Jahren, in Ungarn seit zirka 5 Jahren und in anderen Ländern, so auch in Österreich, seit etwa 3 Jahren ausgeübt.

Nichts gegen die Motorfreiflugklasse F1C, aber für den "normalen" Modellflieger ist diese Klasse überentwickelt. Es gibt große Probleme mit der Motorlauf- und Flugzeitmessung, sowie der Modellbergung, der Flugsicherheit und dem Motorenlärm. Ein großes Problem stellt sich auch in der Aneignung der notwendigen hochspezialisierten und aufwendigen Technik.

Das alles fällt beim CO₂-Fliegen weg. Für sportliche Modellflieger gibt es eine Reihe von internationalen CO₂-Wettbewerben in Mitteleuropa, auch bei uns in Österreich. In Zukunft sollte es uns gelingen, regionale Wettbewerbe und vielleicht auch einmal eine Österreichische Meisterschaft zu organisieren.

Wir würden uns sehr freuen, neue



Gerhard Schuster mit seiner CO₂-Ente

Interessenten bei uns begrüßen zu können. Nähere Auskünfte und Informationen gibt es in unserem Klublokal jeden Freitag von 18 - 20 Uhr.

ÖMV Wien - Fünfhaus, Brunhildengasse 3, Stiege 1, 1150 Wien.

Walter Hach

Unser CO₂-Team: Johann Macho, Josef Köppel, Walter Hach, Siegfried Swoboda, Gerhard Schuster, Gerold Kirchert und Werner Schaupp ●

ETRICH - RUMPLER - TAUBE

Nachbau im Maßstab 1 : 3 von Leopold Köppl /Hallein

Ein Bericht von Peter Tollerian

Ohne Übertreibung kann man den Nachbau der ETRICH-RUMPLER-TAUBE aus der Werkstätte von Leopold Köppl als modellbauerische Sensation bezeichnen.

Was hier entstanden ist, ist mit Worten nicht zu beschreiben. Dieses Modell muß man gesehen haben, noch mehr - man muß es fliegen gesehen haben !

Deshalb beschränken wir uns auch vorerst einmal mit einer kurzen technischen Beschreibung.

Die Leistung von Leopold Köppl vermitteln sicher viel besser die ersten vorliegenden Fotos. Wir überlassen es besser und gerne den

Lesern von *prop*, sich durch die Bilder begeistern zu lassen.

Nur so viel noch: es gab etliche Freunde, die sich nicht schämten und Tränen in den Augen hatten, als dieses Modell zum ersten Mal in der Luft war.

Tiefen Respekt und Hochachtung vor dieser Leistung von Leopold Köppl !

Spannweite 3,58 m, Länge 2,60 m.

Alle Verstrebungen und Verspannungen sind vollkommen original.

Als Vorbild diente die Etrich-Rumppler-Taube aus dem Deutschen Museum in München.

Der Motor des Modells ist ebenfalls ein original Nachbau von Leopold Köppl.

Maßstab ebenfalls 1 : 3; also ein

4-Zylinder 4-Takter (Bohrung/Hub 30x35 mm = 100 cm³) Leistung ca. 4 PS. Propeller ebenfalls Eigenbau mit 24,5 x 14 Zoll. Drehzahl 5.300 U/min.

Im Flugbetrieb wird meist mit einer Drehzahl von 3.000 U/min geflogen, die Leerlaufdrehzahl liegt bei 800 U/min.

Der Motor ist flüssigkeitsgekühlt, wie im Vorbild. Die Kühlung erfolgt über 2, natürlich selbstgefertigte, Seitenkühler.

Als Treibstoff wird Methanol mit einem Ölanteil von 1% verwendet.

Leopold Köppl begann 1988 mit den Vorbereitungen für den Bau. Wieviele Arbeitsstunden dafür notwendig waren, darüber schweigt man.

BILD 1

Die ETRICH-RUMPLER-TAUBE von Leopold Köppl bei der ersten Präsentation

BILD 2

Das Flugbild - einfach unvergeßlich

BILD 3

Ein Modellbau der Superlative - alles wie beim Original

BILD 4

Ein Blick von oben. Einige Hinweise auf Details: Die Klappe in der linken Fläche ist natürlich voll funktionsfähig und dient dem Einstieg des Piloten von unten her

BILD 5

Die Taube voll aufgebaut

BILD 6

Der nachgebaute Motor aus der Werkstätte von Leopold Köppl samt einem Kühler. Auch hier alles detailgetreu. Man beachte den Kühler, die Beschläge an den Flächen und die Motorverkleidung

BILD 7

Der Motor aus einer anderen Sicht. Man beachte u.a. das Kühlsystem. Auch die Ablaßhähne sind voll funktionsfähig - oder die Kerzenstecker.

BILD 8

Wieder der Motor, diesmal sehen wir genau den Ventiltrieb und auch den zweiten Kühler

BILD 9

Die Taube voll aufgebaut. Wieder einige Hinweise auf Details: das lenkbare und durch Seilzüge angelenkte Fahrwerk - oder am Ende der Kufe die Bremsstatze, natürlich, auch funktionsfähig

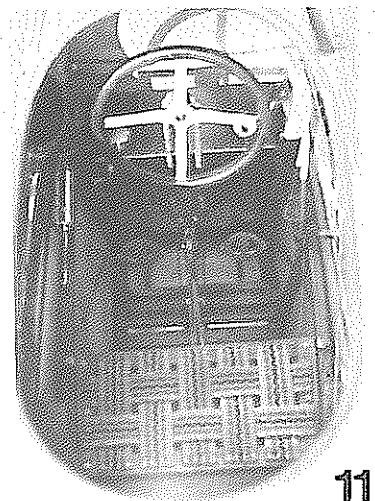
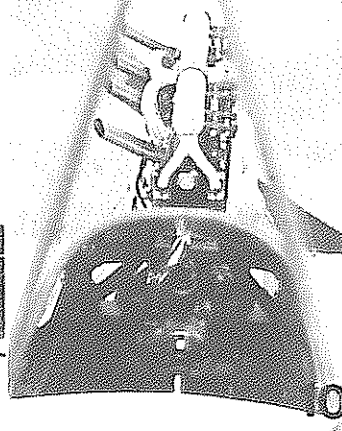
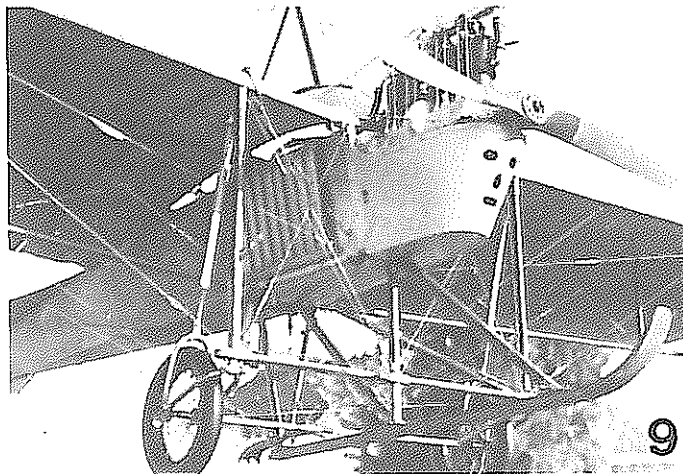
BILD 10

Ein Blick in das vordere Cockpit

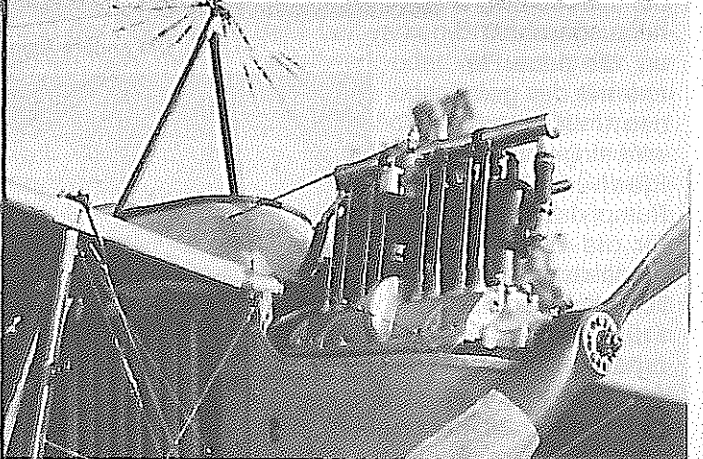
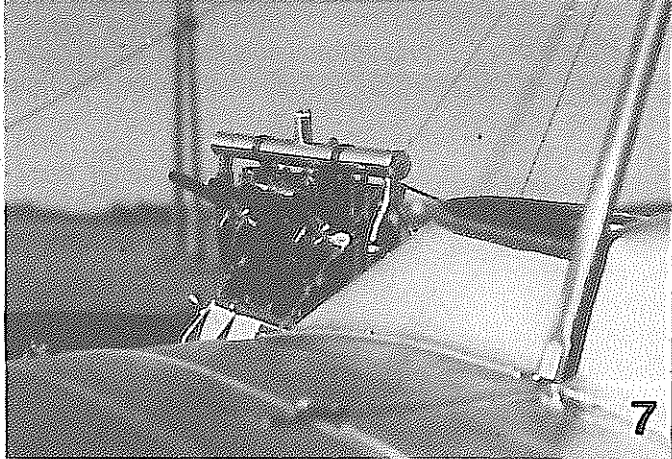
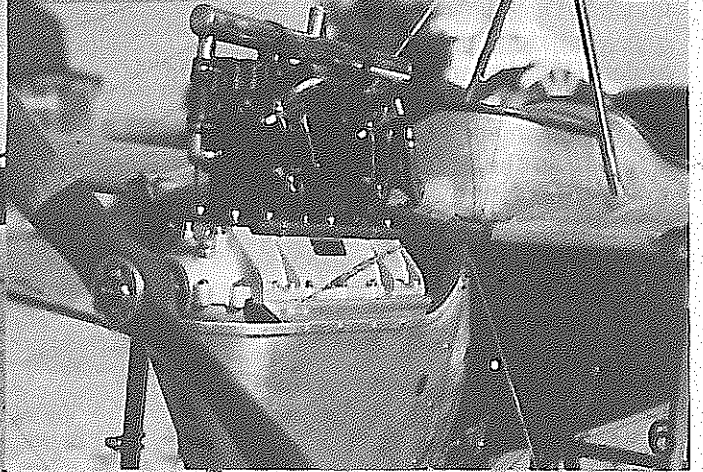
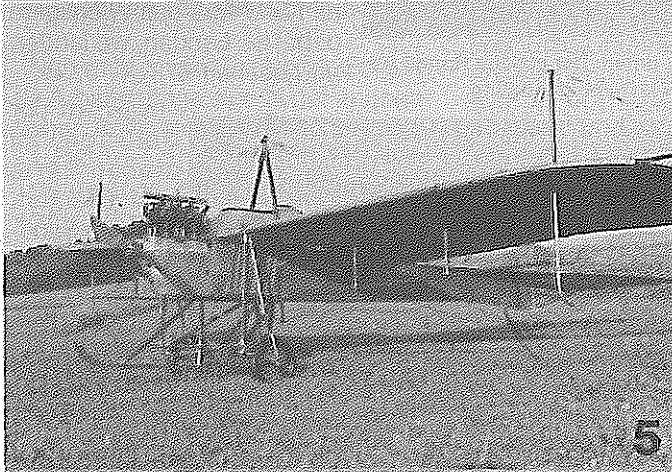
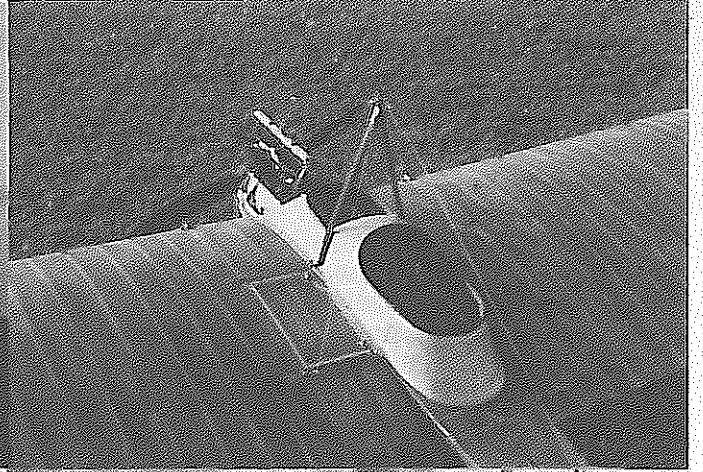
BILD 11

Ein Blick in das hintere Cockpit - die Ausgestaltung des Sitzes, (darunter werkt übrigens die RC-Anlage). Oder die Seitenruderpedale, oder den Kettenantrieb für das Querruder. Bei Betätigung der Ruder über die RC-Anlage gehen die Bedienungshebel im Cockpit exakt mit, und zwar alle drei Ruder. Auf der rechten Seite ist die Handpresse für die Motorschmierung.

Wo man hinschaut, überall kann man nur bewundernd staunen!



Die BILDER 1 bis 8 siehe nächste Seite →





WIR VON DER ZELTGASSE

Zur Einleitung sei folgendes gesagt: Die Beschreibung des Super-Airfish in Folge 1 ist Schnee von gestern. Die Story hat sich schon vor zwei Jahren zugetragen, ist aber immer noch aktuell. Es blieb bei dem Rumpf, bei etwa 30 Exemplaren, die gebaut wurden. Dann kam aber, wie erwartet, die Nachfrage nach einem etwas flotteren Vogel, der schon mit Querruder und Sandwichflächen versehen sein sollte.

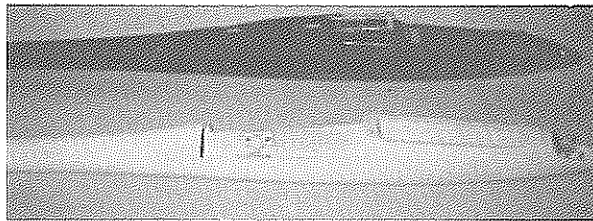
Aus dem ersten Beitrag von Ferry Buchta über Formenbau ersieht man, wie einfach aber doch relativ aufwendig an Zeit und Geld so eine Form erstellt wird. Es war also naheliegend, daß man von vornherein diesen Super-Airfish-Rumpf so konzipiert hat, daß er mit geringen Veränderungen auch für andere Flächen verwendet werden kann. Eine Firma kann sich solche Gedankengänge nicht leisten, denn es soll ja etwas verkauft werden.

Was also jetzt geändert werden muß, ist in der Abbildung zu sehen. Die Anformung für die Flächen wird herausgeschnitten, die neue Fläche mit der geraden Unterseite (E 193) wird eingepaßt. Vor der Fläche wird in den Rumpf das Zapfenlager für die Flächendübel eingeharzt. Alle Möglichkeiten der Motorbestückung bleiben erhalten. Ebenso die Anordnung der Leitwerke, wenn man davon absieht, daß auch hier

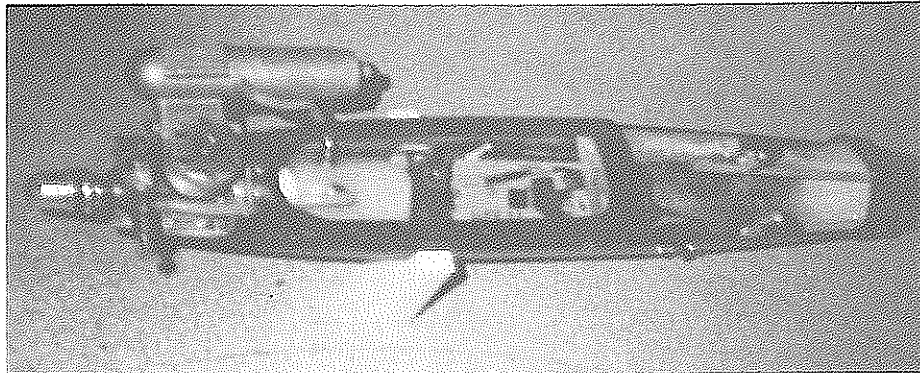
in Sandwich-Bauweise gearbeitet wurde. Das HLW-Profil ist das NACA 0009 bei 7% Dicke. Ein dreiachsgesteuerter Segler ist ja die logische Weiterentwicklung für den Anfänger. Die Flächen können geteilt, zusammensteckbar und aufgeschraubt werden. Bei einer Spannweite von 2 m ist auch eine ungeteilte Fläche, trotz leichter V-Form durchgehend furniert vorgesehen. Beide Varianten können mit Querruder oder Flaps gebaut werden, ein Attribut an jene Mo-

dellflieger, die an eine Kombination von Querruder und Wölbklappe denken.

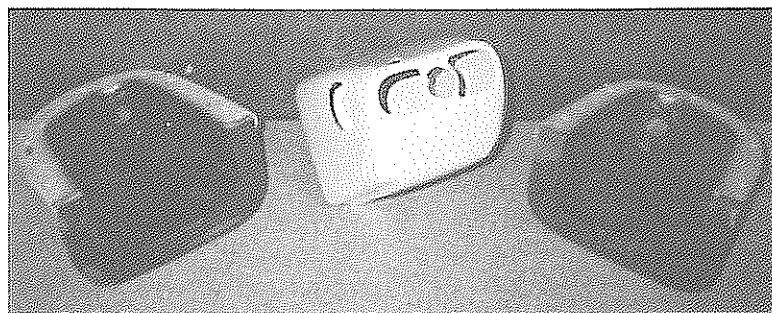
Ja, nun sehen wir bei uns bald keinen echten Anfänger mehr. Wir haben schon ein Vokabular von gebräuchlichen Fachausdrücken angenommen und ernten bei der Bezeichnung Schwanz und Flügel kein mildes Lächeln mehr bei den fortgeschrittenen Freunden unseres Hobbys. Wir haben ferner eine sportliche Ader an uns entdeckt, und wenn wir einmal bei einem Wettbewerb zusehen, merken wir, daß die Modelle nicht "weggeschossen" sondern "gestartet" werden. Was gibt es also noch? Ach ja, fliegen, fliegen müssen wir noch lernen und was das Wichtigste dabei ist, Landen, wo landen vorgesehen ist.



Oben: Der alte Airfishrumpf, unten: Der gleiche Rumpf als Motorsegler mit geänderter Flächenbefestigung



Der andere Rumpf als Motorsegler



Die beiden Formteile einer Motorhaube, dazwischen die fertige Haube

In einem der Beiträge zu dieser Serie wird erläutert, wie eine Sandwichfläche aufgebaut wird, und eine Beschreibung der "Lutschker-Bauweise" (Unterdruckverfahren) und eines einfachen Gerätes dazu, Marke Eigenbau, ist in Vorbereitung.

Also überlegt es Euch und macht es gut - die von der Zeltgasse.

Text: Herbert Kellner
Bilder: Willy Zehethofer

Wir klatschkern einen Seglerrumpf

3. Teil

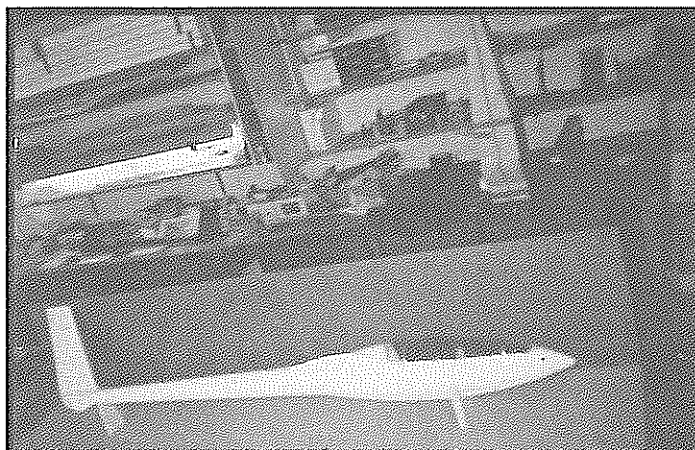
Allgemeines

Die Arbeitstemperatur sollte 20 Grad haben, sie bezieht sich auf die Luft, die Form und das Harz. Laut Hersteller hat ein Harz z.B. eine Tropfzeit von 45 Minuten bei 20 Grad und eine Lagerfähigkeit von einem Jahr bei dieser Temperatur. Topfzeit ist jene Zeit, in der das Harz noch gut streichbar ist. Bei 30 Grad reduziert sich diese offene Zeit auf etwa 30 Minuten. Bei 10 Grad erhöht sie sich auf ca. 60 Minuten. Auch sollte man keine Becher sondern eher flache Gefäße verwenden und dabei nicht mehr als 100 Gramm anmischen. Ist einmal das Harz mit dem Härter vermischt, was genau im Verhältnis Harz : Härter nach Herstellerangabe erfolgen muß, erfolgt sofort eine chemische Reaktion die Wärme erzeugt. Diese Wärme beeinflußt natürlich wieder die Topfzeit. In der flachen Schüssel weniger, im Becher mehr, weil es da im Volumen kompakter ist.

Nun geht es an die Arbeit. Folgende Arbeitsgänge sind in der angegebenen Reihenfolge auszuführen.

1. Beide Formteile werden mit Trennwachs behandelt. Wenn es weiß aufgetrocknet ist, mit einem weichen, nicht fasernden Tuch polieren. Bei einer neuen Form sollte dieser Vorgang dreimal wiederholt werden. Beim nächsten Rumpf nur mehr einmal erforderlich.

2. Die polierten Formteile werden mit Trennlack versehen. Dieser Trennlack ist wasserlöslich; Werkzeuge mit Wasser waschen. Kein Lösungsmittel oder keine Verdünnung kann ihn auflösen. Bei größeren und komplizierten Formen wird das Laminat etwas angelüftet und in den Spalt Wasser reingelassen. Nach kurzer Zeit schwimmt das Ding in der Form, weil der haftende Trennlack sich auflöst. Ich streiche mit einem Schaumstoffpinsel oder mit einem zugeschnittenen Stück Schaumstoff. Dieser Lackauftrag sollte so dünn wie möglich erfolgen; eventuell Lack vorher mit Wasser verdünnen. In Vertiefungen und bei



Innenkanten darf sich kein Lack ansammeln.

3. Ist der Trennlack aufgetrocknet und hart (ca. 2 Stunden), wird eine Schicht Gelcoat oder Vorgelat in die Formteile gestrichen. Vorgelat ist auf Polyesterbasis erstellt, transparent und auch schon eingefärbt erhältlich. Gelcoat machen wir uns selber. Man nehme eine gute verschließbare 1 kg Dose, fülle sie halbvoll mit Harz (nur mit Harz - keinen Härter dazumischen). Durch die Beigabe von Erosil (keine Microballons), in ausreichender Menge, erhält man bei ständigem Rühren einen Mutschker, in der Farbe weiß und der Konsistenz von Margarine. Diese Dose verschließen und einige Tage stehen lassen, dann ist dieses Zeug transparent. Ein Zeichen dafür, daß sich alles gut vermischt und aufgelöst hat. Soll der Rumpf gleich eingefärbt werden, Farbpaste vom gleichen Hersteller kaufen. Nicht mehr als 15% des Harzanteiles dazumischen und vor allem in das Mischverhältnis Harz : Härter einrechnen.

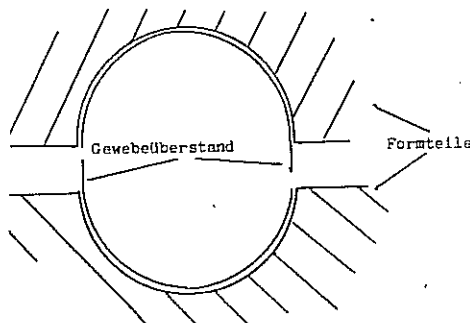
4. Ist diese Schicht in der Form so weit angehärtet, daß sie nicht mehr klebrig ist, kann weitergearbeitet werden. Die Industrie macht es ganz schmerzlos, was Zeit, Material und Geld betrifft. Eine relativ dicke Schicht Vorgelat (Poliester härtet schneller) und darüber ein ebenso relativ dickes Glasgewebe ca. 400 g/m². Das ist aber kein Laminat. Ein Laminat ist ein mehrschichtiges Gebilde; man sollte daher wie beim Sperrholz verfahren. Mehrere Schichten dünnes Gewebe laminieren. Für Rumpfe bis 1,20 m verwen-

de ich für die erste Lage Glasgewebe mit 50 g/m², zweite und dritte Lage Glasgewebe mit 120 g/m². Der Vorteil liegt auf der Hand oder in der Form. Ich streiche auf das Gelcoat satt Harz auf und lege die erste Lage Gewebe hinein. Dann wird die zweite Lage Gewebe trocken eingelegt. Mit einem steifen Pinsel wird diese Lage durchgestupft. Das schon vorhandene Harz reicht für dünne Gewebe, um es durchzutränken. Dann kommt die dritte Lage Gewebe, ebenfalls trocken. Dann versuche ich von der tiefsten Stelle aus, das Gewebe zu durchtränken, eventuell mit Hilfe eines Föhn. Nur wenn es gar zu trocken ist, vorsichtig eine kleine Menge Harz dazu. Das Idealverhältnis von Harz : Gewebe ist etwa 50 : 50. Bei größeren Rumpfen - erste Lage Gewebe 80 g/m², dann 160 g/m² und nochmals 160 g/m².

Vor der weiteren Behandlung noch einige Ratschläge. Bei unsanften Landungen treten oft Rumpffrakturen auf. Komischer geht es nicht, weil meist an den gleichen Stellen. Bei T-Leitwerken-Bruch vor dem Seitenleitwerk oder vor und hinter der Tragfläche oder alles zur gleichen Zeit. Müllsäcke immer mitnehmen! Also dort können wir sinnvoll verstärken. Entweder ein Stück Gewebe zwischen den Lagen oder eine durchgehende Lage aufteilen, an der betreffenden Stelle durchschneiden und dort überlappt auf etwa 10 cm laminieren. Innenkanten kann man mit verdicktem Harz (Microballons) und Rovings (Glasfäden oder Karbonfäden) verklatschkern. Es erleichtert die Arbeit und vermeidet die

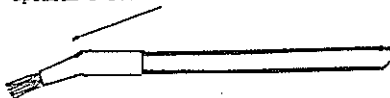
gefürchteten Luftblasen und ist eine willkommene Verstärkung. Nun sollen beide Rumpfteile zusammengefügt werden. Da gibt es zwei Möglichkeiten. Wenn zwei Lagen in der Form sind, werden die überstehenden Glasgewebereste mit einer gebogenen Schere fein säuberlich an der Formkante abgeschnitten, rundherum. Dann erst wird die dritte Lage Gewebe derart eingelegt, daß auf einer Längsseite das Gewebe ca. 1 cm übersteht; die gegenüberliegende Längsseite wird abgeschnitten (siehe Zeichnung).

Gleiches tun wir mit dem zweiten Formenteil, aber nicht spiegelgleich. Wenn wir beide Teile zusammenfügen, muß eine Seite mit Gewebeüberstand auf eine Seite, die eben geschnitten wurde, treffen. Nun werden die Gewebeüberstände, zur Vermeidung von Löchern mit der Naht, satt mit Harz getränkt. Dabei wird an der Innenseite Mutters Teigspachtel angelegt und von der Außenseite mit dem Pinsel gestupft. Wurde das Gelcoat eingefärbt, sollte das Harz für diese Arbeit auch eingefärbt werden. Die zweite Möglichkeit ist gegeben, wenn alle drei Lagen in der Form sind, die Überstände abgeschnitten. Nachdem die Formteile verschraubt sind, wird ein Glasgewebeband, 2 cm breit, ca. 120 g/m², eingelegt und mit Harz angestupft. Dazu verwende ich einen Gussow-Pinsel; den verwenden sonst nur die Leinwandkleckser. Er wird vorne etwas abgebogen, dann sieht er wie ein Miniatur Heizkörperpinsel aus, ca. 1 cm breit. Diesen so "verunstalteten" Pinsel stecke ich bei Bedarf in ein passendes Eisen- oder Messing-



rohr, Innendurchmesse ca. 6-7 cm. Damit kann ich dann vorne und hinten in den Rumpf hineinlangen. Da es im Rumpfinnenen dunkel ist, nehme ich ein kleines 3 V-Birnderl mit Fassung aus einer Taschenlampe. Diese Fassung wird mit einem steifen Kabel verlötet und an dem Schalter der Taschenlampe angeschlossen. Im Bereich der Tragfläche oder Kanzel ist ja die Form offen, und genau da hänge ich meine "Beleuchtung" hinein. Dies ermöglicht eine genaue Betrachtung,

Der Spezial-GUSSOW-MINI-HEIZKÖRPERPINSEL



ob sich da nicht etwas verschoben oder der Rand des Gewebes aufgestellt hat, was dann natürlich mit dem Spezial-Gussow-Mini-Heizkörperpinsel in Ordnung gebracht wird.

Die Form ist also fest verschraubt und kann abgelegt werden.

5. Nach 12-14 Stunden (Herstellerangabe beachten!) kann die Form mit sanfter Gewalt geöffnet werden. Der Rumpf kann daraus entnommen werden, wenn er auch stellenweise etwas mehr haftet. Nicht zimperlich sein dabei, das Ding hält schon etwas aus. Überschüssige Harz- oder

Gewebeteile werden kunstgerecht entfernt ... fertig ! Ein Aufschrei, und die Begeisterung kennt keine Grenzen. Wir haben es geschafft.

Was noch fehlt ? Eine Kabinenhautbe ... kommt in der nächsten Folge.

Jetzt noch kurz etwas über Gewebe.

Wenn man so dem Flugbetrieb zuschaut und die Landungen der Modelle betrachtet, wünscht man sich nicht immer, drinnen zu sitzen. Und siehe da, dem Modell macht es gar nichts aus. Die Folgerung daraus, das Modell ist viel fester gebaut als ein manntragendes Flugzeug, denn das wäre bei einer derartigen Beanspruchung schnell ein Trümmerhaufen, obwohl bei der Herstellung viel hochwertigeres Gewebe wie Keflar und Karbonfasergewebe sowie heißhärtende Harze in aufwendiger Verarbeitung Verwendung finden. Und doch ist alles zerstörbar. Was ich damit sagen möchte ? Es ist absolut sinnlos, einen Rumpf von 70 cm mit Keflar, Karbon und anderem teuren Material zu armieren. Ein Bohrgerät wird nicht daraus ! Man sollte besser zu mehrschichtigen Laminaten greifen, bei denen auch diagonal verlegtes Gewebe Anwendung findet. Das gilt auch für den Tragflächenbau. Die Industrie erzeugt auch gute Modelle in Voll-GFK. Der Modellbauer kann aber bei guter Überlegung mit diesen guten Produkten sicher gleichziehen.

Also nun, auf ans Werk !

Alle diesbezüglichen Anfragen beantwortet Herbert Kellner, Margaretengürtel 74/3/7, 1050 WIEN.

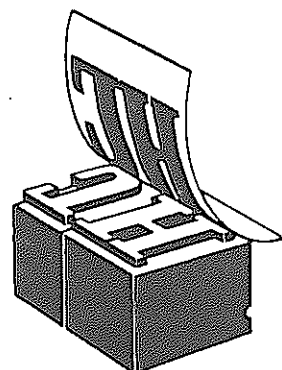
BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV



WETTBEWERBSAKTIVITÄTEN

Internationaler Fesselflugwettbewerb in Hradec Kralove /CSFR

Nach längerer Pause sollten mit Beginn 1988 wieder in 2-Jahresrhythmus ein internat. Wettbewerb auf den ehemaligen WM-Pisten in Hradec Kralove (Königsgrätz) stattfinden. So fanden sich heuer wieder eine Anzahl Fesselflieger ein, um auf der wunderschönen und auch gepflegten Anlage die Kräfte zu messen.

Die Teilnehmerzahl blieb etwas hinter den Erwartungen, vor allem der "westlichen" Aktiven. Vielleicht lag die Ursache an dem zur gleichen Zeit in Frankreich ausgetragenen Wettbewerb auf den WM-Pisten.

Durch die Nähe nützten jedoch die meisten österreichischen Fesselflieger die Gelegenheit, um hier den Saisonauftakt zu bestreiten. Und so wurden auch bei guten äußeren Bedingungen und bekannt freundlicher Atmosphäre ansprechende Leistungen geboten.

Erwartungsgemäß war es für unsere Kunstflieger schwierig, gegen den Heimbonus der CSFR-Piloten zu bestehen, was sich auch im Ergebnis bestätigte. War der Sieg von Dobrovoly /CSFR unbestritten, so zeigte die Bewertung der "Ausländer" mehr als eine übliche Heimtendenz.

Etwas objektiver ging es zwangsläufig in den Klassen Speed und



Die österreichischen Sieger in F2C v.l.n.r.: 2. Brandl/Reinisch, Fischer Straniak, Kühnegger/Nitsch

Team-Racing zu. Mit 283 km/h ging der Sieg in Speed an Obrovsky/CSFR.

Das Team Racing wurde durch die geringe Teilnehmerzahl zur "Österreichischen Meisterschaft", wobei in einem spannenden Finallauf das Team Fischer/Straniak vor dem "Nachwuchs"-Team Reinisch/Brandl sowie dem Drittplazierten Nitsche/Kühnegger den Sieg für sich verbuchen konnte. Ein vielversprechender Saisonauftakt für die 3 WM-Teilnehmer, und nicht zu Unrecht, wie sich im Laufe der Saison herausstellen sollte.

Mit dem 3. Durchgang der Scale-Klasse F4B, mit wunderschönen naturgetreuen Nachbauten, ging dieser Wettbewerb zu Ende, von dem wir hoffen, daß er einen festen

Platz im Terminkalender - zumindest alle 2 Jahre - einnehmen wird.

Dipl.Ing. Walter Reinisch

Die Ergebnisse:

F2A - Speed (10 Teilnehmer - kein Österreicher)

1. Obrovsky M OK 283,4 km/h
2. Rachwal T. PL 279,0 km/h
3. Jurkovic M. OK 264,7 km/h

F2C - Team-Racing (4 Teams)

1. Fischer/Straniak OE 7:43,0 min
2. Reinisch/Brandl OE 8:02,4 min
3. Nitsche/Kühnegger 8:19,6 min

F2B - Kunstflug (10 Teilnehmer)

1. Dobrovoly OK 6309 Punkte
2. Kapuscinsky OK 5978 Punkte
3. Vejmlola OK 5738 Punkte
7. Wenczel OE 5552 Punkte
8. Weinmann OE 5315 Punkte

MECSEK - POKAL 1990 Int. Fesselflugwettbewerb in Pecs am 23./24. Juni 1990

Zwei Wochen vor der WM in Frankreich traf man sich in Pecs zur Generalprobe. Das galt in erster Linie für die österreichischen und ungarischen WM-Teilnehmer, ansonsten hielt sich die Teilnehmerzahl in Grenzen, vor allem gegenüber dem Vorjahr.

Bis auf die Kunstflugklasse F2B, die auch international eine deutliche Aufwärtstendenz zeigt, hinken die Klassen F2A-Speed, F2C-Teamracing und F2D-Combat deutlich hinten nach. Ursache dafür könnte der hohe technische Stand und Aufwand sein, den diese Klassen erreicht haben. Aber auch eine gewisse Umweltunverträglichkeit bezüglich Lärm (F2A, C und D werden noch ohne Schalldämpfer geflogen) könnte eine gewisse Rolle

spielen. Und selbst die wenigen geeigneten Fesselflugpisten werden nicht gerade vom Fesselfluggnachwuchs gestürmt.

Pecs und der Mecsek-Pokal haben im int. Wettbewerbskalender noch immer einen hohen Stellenwert, fand doch dort noch vor 4 Jahren die WM statt.

Wie immer gab es herrliches und warmes Wetter und eine nette Atmosphäre und spannende Vergleichskämpfe, welche von

"Altmeister" Istvan Mohai souverän geleitet wurden.

Dazu folgende Zusammenfassung: In Speed setzte sich Favorit Mult mit guten 291,49 km/h durch, wobei er dieses Niveau schon seit einigen Jahren, ebenso wie sein Freund Szedi, konstant hält.



Siegerehrung in F2C-Teamracing: 1. Fischer/Straniak, A, 2. Lerf/Zajak, H. und 3. Nitsche/Kühnegger, A

Auch im Kunstflug gab es den erwarteten Favoritensieg durch Morotz. Unser frischgebackener Staatsmeister Weinmann flog sein neues Modell auf den ausgezeichneten 5. Platz. Franz Ecker, ein treuer

Die Ergebnisse

F2A -SPEED (10 Teilnehmer)

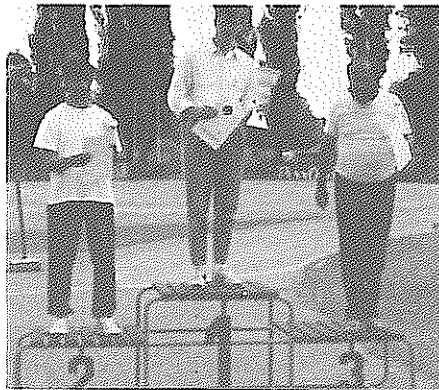
- | | | |
|------------------|----|-------------|
| 1. Mult Jozsef | H | 291,49 km/h |
| 2. Bimbi Zoltan | H | 285,71 km/h |
| 3. Kabalov Geogo | BG | 282,35 km/h |

F2D-Fuchsjagd (5 Teilnehmer)

- | | | |
|-----------------------|----|---------|
| 1. Königshofer Rudolf | A | 4 Siege |
| 2. Bagiyas Janaz | H | 2 Siege |
| 3. Borzan Claudiu | BG | 1 Sieg |

Kirchschlag-Pokal in RC/SL am 19. August 1990

Am 19. August fand in Kirchschlag in der Buckligen Welt der Kirchschlag-Pokal in der Klasse RC/SL statt. Dieser Bewerb zählte auch als Teilwettbewerb zum ÖSTERREICH POKAL der selben Klasse. Der MFC-Kirchschlag sprang hier als Ersatz-Ausrichter für den MFC Wörgl in die Bresche. Gleichzeitig diente er auch als Generalprobe für die Österreichischen Meisterschaften 1991. Vorweg kann gesagt werden, daß diese Veranstaltung bereits das Niveau von Österreichischen Meisterschaften gehabt hat. Sowohl von der Anzahl der teilnehmenden Gespanne (18 Paare) als auch von der Organisation muß dies festgestellt werden. An Spitzengespannen fehlten ledig-



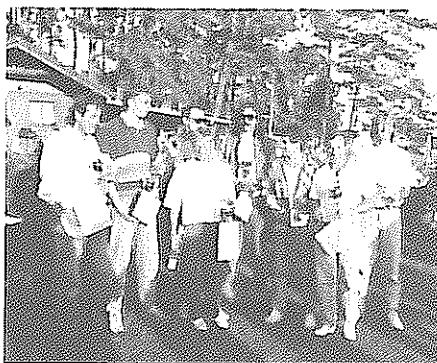
Rudolf Königshofer, A, Sieger in F2D-Fuchsjagd

Mitstreiter unserer Truppe, zeigte eindeutige Aufwärtstendenz, wobei seine Freude und Begeisterung für den Fesselflug sich nur langsam in Punkte niederschlägt.

Heiß wie immer ging es in der "Formel 1" - dem Teamracing zu. Von unseren WM-Teilnehmern hatten Nitsche/Kühnegger einen Bilderbuchlauf von 3'30" die beste Vorlaufzeit. Fischer/Straniak sicherten sich mit guten 3'34" neben den Ungarn Lerf/Zajak mit 3'31" ebenfalls die

F2B-Kunstflug (12 Teilnehmer)

- | | | |
|--------------------|---|-------------|
| 1. Morotz Attilia | H | 6354 Punkte |
| 2. Wadowich Zoltan | H | 6322 -" |
| 3. Tokaji Tamas | H | 6299 -" |
| 5. Weinmann Erhard | A | 5507 -" |
| 10. Ecker Franz | A | 3225 -" |



Bei der Siegerehrung

lich die Piloten aus Oberösterreich sowie zum Teil aus Salzburg.

Zum Bewerb selbst ist zu sagen, daß unter den wohl günstigsten Bedingungen geflogen wurde, die für das RC/SL-Fliegen herrschen können. Vollkommene Windstille, angenehme Temperaturen und gute Sicht ermöglichten eine Traumpunk-

Teilnahme am Finale. Ausgezeichnet waren auch die 3'48" von unserem Team Reinisch/Brandl, wobei ein unbeabsichtigter "Absteller" (eine Zwischenlandung mehr) eine noch bessere Zeit verhinderte.

Ein chaotisches Finale in F2C

Das in den Vorläufen gezeigte Niveau wurde leider durch ein chaotisches Finale getrübt. Der ungarische Pilot Lerf verlor im immer schneller werdenden Rennen die Kontrolle über sein Modell und brachte das Modell von unserem Team Fischer/Straniak zum Absturz. Ihr Top-Modell für die WM wurde total zerstört, da war der Abbruchsieg nur ein schwaches Trostpflaster.

Zur Abrundung der guten Leistungen der Österreicher konnte Rudi Königshofer noch im etwas unterbesetzten Feld die Fuchsjagd für sich entscheiden.

Walter Reinisch

F2C-Teamracing (9 Teams)

- | | | | |
|----------------------|---|-------|--------|
| 1. Fischer/Straniak | A | 3'39" | 126 Rd |
| 2. Lerf/Zajak | H | 3'31" | 122 Rd |
| 3. Nitsche/Kühnegger | A | 3'30" | dis. |
| 5. Reinisch/Brandl | A | 3'48" | |

tezahl des Siegesgespannes Beichler/Hubmann von 3.239 Punkten.

Einziger Wermutstropfen bei dieser Veranstaltung war ein Trainingsunfall infolge von Quarzüberschneidungen dem leider die Schleppmaschine des Tiroler Gespanns Ehrenstrasser/Ehrenstrasser zum Opfer fiel.

Anschließend kann getrost auf die kommenden Österreichischen Meisterschaften 1991 mit Zuversicht geblickt werden, was eigentlich alle teilnehmenden Piloten bestätigten. Der MFC-Kirchschlag wird sich hier als Veranstalter sicherlich keine Blöße geben und diese Meisterschaften zu einem Erlebnis aller Teilnehmer machen.

MFC Kirchschlag

Ergebnisse nächste Seite →

Die Ergebnisse:

1. Beichler Udo / Hubmann Alfred	MBC Köflach	1465	1567	1672	3239 Punkte
2. Glück Roman / Winter Albrecht	LSV St.Johann	1368	1521	1513	3034 Punkte
3. Hönig Georg / Aigner Peter	ÖMV-Silbergrube	1225	1440	1445	2885 Punkte
4. Lüger Peter / Kristic Mischa	ÖMV Wien	1091	1389	1356	2745 Punkte
5. Lenzhofer Herbert / Winkler Gerhard	KFC Klagenfurt	1206	1391	1115	2597 Punkte
6. Hermanke Adolf / Birke Alfred	ÖMV Wien	1177	1355	1067	2532 Punkte
7. Hoi Wolfgang / Dürnwirth Peter	MFV Friesach	340	1349	1131	2480 Punkte
8. Hofbauer Manfred / H. Thomas	ÖMV Silbergrube	1163	1249	1124	2412 Punkte
9. Traussnig Heinz / Traussnig Birgit	MBC Köflach	1026	1162	1206	2368 Punkte
10. Schober Karl / Presslmayer Wolfg.	ÖMV Reblaus	784	1190	1113	2303 Punkte
11. Lesky Helmut / Pölzl Jürgen	MBC Köflach	1067	0	1213	2280 Punkte
12. Bruckmann Elfi / B. Gerhard	ÖMV Villach	972	1024	1136	2210 Punkte
13. Ungerböck Anton / Beigelböck H.	MFC Kirchsschlag	1010	978	1060	2070 Punkte
14. Vollnhofner ernst / Damm Stefan	MFC Kirchsschlag	684	1016	1021	2037 Punkte
15. Graf Erwin / Fischer Norbert	ÖMV Silbergrube	1046	881	529	1927 Punkte
16. Widder Alfons / Lex Franz	1.MMFC Oberp.	730	752	799	1551 Punkte
17. Richter Hubewrt / Struna Gerrit	MBC Köflach	469	802	397	1271 Punkte
18. Tuczay Günther / Hofbauer Richard	1.MMFC Oberpuld.	564	468	0	1032 Punkte

Niederösterreichische Landesmeisterschaften in der Klasse F3B am Flugplatz des MFC Weikersdorf, am Sonntag, dem 9. September 1990

Als bei Nennschluß um 7,30 Uhr fünfzehn Piloten ihre Nennung abgegeben haben, ist das Ärgste für den erstmals die LM veranstaltenden Verein, MFC-Weikersdorf, schon fast vorüber. Nach dem Rückzieher des MFC-Wr. Neustadt hatte sich Sportreferent und F3B-Pilot Bednarik sowie Organisationsleiter Manfred Kobrc spontan entschlossen, die LM durchzuführen. Nun gings ans Organisieren, Papierkram erledigen, Termin abstimmen, Mitglieder für den undankbaren Job als Zeitnehmer zu motivieren usw.

Aus Platz- und Zeitgründen konnte leider dem regen Interesse zu dem benachbarten "Ausland" an einer Gästeklasse, nicht entsprochen werden.

Abgesehen davon, daß die Liste der Funktionäre mit 14 Klubmitgliedern plus drei Damen in der Kantine, die Länge der Liste der Teilnehmer hatte, war auch der Sachaufwand enorm. Für die organisatorisch schwierigste Aufgabe, dem Streckenflug, standen vier Si-

gnale bereit. Der absolute Hit war jedoch die vollautomatische, direkt vom Computer gesteuerte Anzeigetafel. Damit konnten Rahmen- und Flugzeit, sowie als Nonplusultra beim Streckenflug der aktuelle Stand aller vier Piloten weithin sichtbar angezeigt werden! Die Firma Centrovox-Kabelvertrieb, 1030 Wien, Tel. 0222/713 78 66, hatte die Anschaffung und den Bau dieser einmaligen Anlage finanziert.

Auch die Auswertung war vom Feinsten: Die Taster der Wenderichter direkt an den PC angeschlossen, ein professioneller Drucker, das in den Klubpokalbewerben erprobte Programm und Manfred Kobrc an den Tasten, bürgten für prompte Ergebnislisten. Es ist schon ein Genuß, wenn man als Pilot in einer letzten Gruppe, nach geflogener Aufgabe, am Rückweg vom Startplatz schon die aktuelle Ergebnisliste aus dem Drucker ratern sieht.

Klubobmann Erich Petscher führte gewohnt souverän den Bewerb, der auf überraschend großes Publikumsinteresse stieß.

Ein Labsal für die gestreßten Piloten, Helfer und Funktionäre war die hervorragende Kantine.

Der Platz liegt inmitten von Feldern zwischen dem Ort Weikersdorf und den Fischauer Vorbergen. Diese Lage war es auch, die den Wettbewerbsverlauf prägte: Bei der herrschenden Westwetterlage lag

der Platz im Lee des Höhenzuges. Entsprechend schwierig war er zu fliegen. Diese Westlage hielt bis zu ca. 5 m/s den ganzen Tag an. Durch die Sonneneinstrahlung gab es zeitweise gute Thermik, dazwischen katastrophales "Absaufen".

Am Start waren Piloten von allen vier F3B-aktiven Klubs in Niederösterreich. Außer den bekannten Gesichtern startete endlich wieder einmal ein Neuling, Franz Mondl vom MSC Vogelweide, der allein mit Eigenbaumodell und Winde anrückte. Seine Winde schaffte zwar das Meßprocedere nicht, aber mit der alten Weikersdorfer Klubwinde ausgerüstet und mit Ansage von Peter Hoffmann, konnte er den Bewerb bis zu Ende fliegen - eine beachtliche Leistung eines Neueinsteigers in dieser schwierigen Klasse.

Der Wettbewerbsablauf

Nach der zeitraubenden Windenmesserei beginnt der Bewerb um 9,45 Uhr mit dem Zeitflug der ersten Runde. Als Favoriten auf den Meistertitel galten Walter Häuplik, Ferdinand Trutschnig, Wolfgang Zach und vor allem der Vizeweltmeister Peter Hoffmann. Sie fliegen bei den schwierigen Verhältnissen sicher volle Zeiten.

Doch schon der anschließende Streckenflug bringt eine Vorentscheidung. Peter Hoffmann verliert durch einen taktischen Fehler mit 9

zu 19 Strecken über 500 Punkte. Als im Speedflug Wolfgang Zach sein Modell durch Senderdefekt verliert und Peter mit 23,6 s den wohl langsamsten Speedtausender seiner Karriere fliegt, liegt gar der Verfasser dieser Zeilen am Ende der ersten Runde vor Walter Häuplik und Friedrich Leeb in Führung.

Während Peter im Speedflug der zweiten Runde wieder den Maßstab setzt, erwischt es ihn gleich darauf beim Streckenflug nochmals. 8 zu 10 gegen Robert Weissenböck, der als einziger Pilot der Gruppe auf einen Nachstart verzichtet hatte. Doch es kommt noch dicker. Im abschließenden Zeitflug der zweiten Runde liegt der wunderschön gebaute, orange/violett/rot lackierte Flieger von Peter schon nach 2:08 min im Gras. Das gibt selbst mit der Ideallandung von einem Meter nur 860 Punkte. Wie sehr es in dieser Gruppe soff, zeigt, daß Helmut Gruber mit 2:50 min das Max erflog.

Walter Häuplik hatte inzwischen ruhig seine Maxima mit 11 Strecken bzw. 4:03 min/10 Meter eingeflogen und damit nicht nur den zweiten Durchgang mit 2807 Punkten souverän gewonnen, sondern sich auch klar an die Spitze der Gesamtwertung gesetzt. Auf den Plätzen folgen der trotz dick verbundenem Daumen stark fliegende Friedrich Leeb und Robert Weissenböck, der wie immer unauffällig Punkte hamsterte. Ferdinand Trutschnig ist vierter, knapp vor Peter Hoffmann. Während im Zeitflug der dritten Runde vier dieser Pilo-



Die Sieger, v.l.n.r.: 2. Ferdinand Trutschnig
1. Walter Häuplik, 3. Peter Hoffmann

ten voll punkten, erwischt es Leeb arg: abgesoffen nach 2:23 min und 7 m Landung ergibt nur 548 Punkte. Im Streckenflug trifft es ihn gleich nochmals. Peter deklassiert Friedrich und mich mit 11 zu 7 Strecken.

Walter gibt beim Streckenflug 200 Punkte ab, revanchiert sich aber beim Speedflug. Mit 20,9 s fliegt er den schnellsten Speed des Wettbewerbes und macht damit alles klar: der neue Landesmeister NÖ in F3B heißt Walter Häuplik, MFSC Neostadia.

Der gewohnt routiniert fliegende Ferdi Trutschnig sicherte den Vize-meistertitel für den veranstaltenden Verein mit nur fünf Punkten Vorsprung auf Peter Hoffmann, Wr. Neustadt.

In entspannter Atmosphäre konnte Obmann Erich Petscher eine halbe Stunde später die Siegerehrung vornehmen, zu der wir auch den Bürgermeister von Weikersdorf,

Herrn Laferl, begrüßen konnten.

Technik

Der neue Landesmeister flog "Zig-zack" (kein Schreibfehler!), die Konstruktion von Fritz Haupt, mit Flügel aus kohlefaserbeplanktem Roofmatekern in Positivbauweise, Profil RG 14. Mit 2,80 m Spannweite und 2,4 kg Fluggewicht liegt das Modell im Trend.

Fernsteuerung: Multiplex mc 3030.

Ferdinand Trutschnig vertraute wieder seinem serienmäßigen Geitner "Starfire" und der recht betagten Brand-Anlage.

Peter Hoffmann setzte sein aktuelles Modell, eine modifizierte Version des "Target" mit unwesentlich geänderter Flächengeometrie, aber kürzerem Leitwerkshebelarm und verdünntem RG 14 ein.

Fernsteuerung: Robbe Rex.

Der restliche Modellpark zeigte ebenfalls ein breit gestreutes Bild ohne Dominanz eines bestimmten Typs. Die Modellgröße pendelt sich bei 2,80 m Spannweite bei 2500 g Fluggewicht ein.

An Fernsteuerungen wurden vor allem bewährte, programmierbare Computeranlagen eingesetzt.

Die Winden sind praktisch kein Thema mehr. Die Doppelwinde mit Bosch-Motoren, NATO-Batterie und Vorwiderstand hat sich durchgesetzt. Bei den herrschenden Windgeschwindigkeiten waren keine Leistungsunterschiede merkbar.

Herbert Deibl

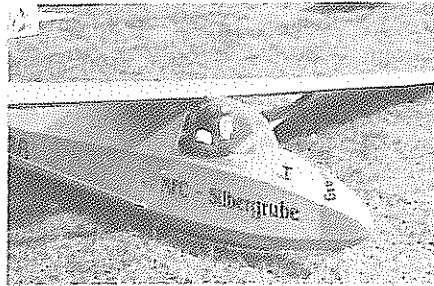
Die Ergebnisse :

1. Häuplik Walter	MFSC Neostadia	8472	Punkte
2. Trutschnig Ferdi	MFC Weikersdorf	8027	Punkte
3. Hoffmann Peter	MFC Wiener Neustadt	8022	Punkte
4. Weissenböck Robert	MFC Weikersdorf	7903	Punkte
5. Gruber Helmut	MFK Schwarzertal	7819	Punkte
6. Spreizgraber Rudolf	MFK Schwarzertal	7640	Punkte
7. Leeb Friedrich	MFK Schwarzertal	7468	Punkte
8. Deibl Herbert	MFC Weikersdorf	6497	Punkte
9. Huber Andreas	MFK Schwarzertal	5815	Punkte
10. Sestak Heinz	MFSC Neostadia	4360	Punkte
11. Bock Ernst	MFC Weikersdorf	4027	Punkte
12. Mondl Franz	MSC Voglweide	3772	Punkte
13. Raggam Otto	MFSC Neostadia	3502	Punkte
14. Zach Wolfgang	MFC Wiener Neustadt	2000	Punkte
15. Bachtrögl Roman	MFC Weikersdorf	928	Punkte

Österreich Pokal 1990 der Klasse RC-SL

von Dr. Wolfgang Schober

Schlußwettbewerb in Bockfließ-
Am 15. September 1990 fand das Bockflieger Wanderpokalfliegen der Klasse RC-SL statt, welches gleichzeitig der Schlußwettbewerb des Österreich Pokal 1990 war. Bei wechselnder Bewölkung und anfänglich nur leichtem Wind wurden von den Schleppteams wieder wunderbare Flüge gezeigt, allen voran die späteren Sieger, das Team Udo Beichler/Alfred Hubmann. Sie ließen vom ersten Augenblick an keine Zweifel aufkommen, wer der Gewinner des Bockflieger Wanderpokalfliegens sein würde. Durch den zunehmenden Wind am Nachmittag - welcher schräg zur Piste wehte - konnten die einzelnen Flüge nicht mehr mit so großer Präzision geflogen werden, wodurch so manche Figur verhaut wurde. 12 Schleppteams stellten sich den Punkterichtern, wobei besonders die Teilnahme von Birgit Trausnig im Schlepptau ihres Vaters auffiel. Aber auch die Oldie's vom MBC-Köflach, Helmut Lesky und Hubert Richter, waren im wahrsten Sinne des Wortes mit Leib und Seele dabei. Auch die Modellvielfalt konnte wieder ge-



fallen, da vom vergammelten Zweckmodell bis hin zum Semi-Scale Nachbau aus den verschiedensten fliegerischen Epochen alles vorhanden war. Vor allem das Sperrholz Grunau Baby III (Eigenbau) von Peter Aigner hat mir außerordentlich gut gefallen und wurde auch hervorragend pilotiert.

Die Siegerehrung fand wie immer pünktlich statt und sah folgende 3 Teams am Siegestockerl:

1. Platz Udo Beichler / Alfred Hubmann mit Jodel Robin/ASK 21
2. Platz Wolfgang Schober/Karl Tengg mit Klemm 20 / Reiher
3. Platz Georg Hönig / Peter Aigner mit Big Lift / Grunau Baby III.

ÖSTERREICHPOKAL 1990

Der Österreich Pokal der Klasse Seglerschlepp wird in 5 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern ausgetragen. Um in die Endwertung zu gelangen, werden die 3 besten Einzelergebnisse eines

jeden Teams herangezogen. So hat sich heuer ein Zweikampf zwischen den Titelverteidigern Roman Glück/Albrecht Winter und dem relativ jungen Team Udo Beichler/Alfred Hubmann herauskristallisiert. Beim letzten Teilwettbewerb in Bockfließ wäre vom Team Glück/Winter mit einem Sieg vielleicht noch eine erfolgreiche Titelverteidigung möglich gewesen. Doch leider konnte Albrecht Winter aus beruflichen Gründen nicht beim Schlußwettbewerb mitfliegen, und so konnte das Team Beichler/Hubmann mit seinem dritten Saisonsieg und der Maximalpunktezah von 30 die wertvollen Wanderpreise mit nach Hause nehmen. Diese Wanderpreise werden vom Publikum immer wieder bestaunt, da sie einen verkleinerten Schleppzug - *Jodel Robin und Kestrel* - darstellen. Gespendet wurden diese Preise vom Modellbauzentrum in Klagenfurt und vom Schleppteam Dörfner/Röck. Nochmals herzlichen Dank den edlen Spendern. Naturgemäß ist die Anzahl der Schleppteams, die in die Endwertung gelangen, eher klein. Umso mehr freut es mich, da erstmals in der Geschichte des Österreich Pokal in der Endergebnisliste auch das weibliche Geschlecht vertreten ist - und das gleich zweimal.!

GESAMTWERTUNG ÖSTERREICHPOKAL 1990

Rang	Schleppteams	OÖ Linz 05.05. 05.05.	Salzburg St.Johann 26.5.	Steiermark Zwaring 16.06.	NÖ Kirch- schlag 19.08.	Wien Bock- fließ 15.09.	Gesamtpunk- tezahl
1.	Udo Beichler / Alfred Hubmann, Steiermark	(9)	(9)	10	10	10	30
2..	Roman Glück / Albrecht Winter, Salzburg	(6)	10	7	9		26
3.	Franz Hackl / Josef Enzenmheber, Oberösterreich	4	4	8		(3)	16
4.	Heinz Traussnig / Birgit Trausnig, Steiermark			5	2	5	12
5.	Adolf Hermanke / Alfred Birke, Wien	(0)		1	5	4	10

In der Mitte die Sieger des ÖSTERREICH POKAL 1990, Udo Beichler (stehend) und Alfred Hubmann (hockend), links davon Roman Glück als Zweitplatzierter, der auch den Pokal von Albrecht Winter (beruflich verhindert) in Händen hält. Rechts die Drittplatzierening. Franz Hackl (Vollbart) und Josef Enzeneber.



Die Ergebnisse des Schlußwettbewerbes in Bockfließ:

1. Beichler/Hubmann, Stmk., 2858,
2. Schober/Tengg, K, 2749,
3. Hönig/Aigner, NÖ, 2609,
4. Lueger/Krstic, W, 2600,
5. Hofbauer/Hofbauer, NÖ, 2432,
6. Traussnig/Traussnig, Stmk., 2227,
7. Hermanke/Birke, W, 2091,
8. Hackl/Enzenebner, OÖ, 20006,
9. Ungerböck/Beiglböck, NÖ, 1835,
10. Graf/Fischer, NÖ, 1717,
11. Lesky/Richter, Stmk., 1407,
12. Vollnhöfer/Damm, NÖ, 757,
13. Sidler/Sidler, OÖ,

Steirische Landesmeisterschaft in F3E in Mürzzuschlag

Am 16. September 1990, veranstaltete der FMC Mürzzuschlag die Landesmeisterschaften in den Klassen F3E/10 Z und F3E. Es wurden fünf Durchgänge in F3E/10 und vier Durchgänge in F3E geflogen (1 Streicher) und zur Wertung herangezogen.

Da neben der LM auch ein nationale Pokalfliegen gewertet wurde und

einige Gäste erst am 16. September anreisen, mußte das Pokalfliegen am Sonntag neu gestartet werden. Beim Pokalfliegen übernahmen in der Klasse F3E sofort die beiden WM-Teilnehmer, Weltmeister Rudolf Freudenthaler und Helmut Kirsch, gefolgt von Kurt Hainzl die Führung.

Die Flugleistungen der steirischen Piloten und deren Modelle hatten sich gegenüber dem Vorjahr verbessert. Das konnte man u.a. daran erkennen, daß bei den 10 Zellen der Landesmeisterschaft die drei Erst-

plazierten auch das nationale Pokalfliegen gewinnen konnten. Besonders in der 10 Z-Klasse kann jeder Hang bzw. F3B-Flieger mit

gutem Erfolg einsteigen. Meiner Meinung nach werden die Modelle mit verhältnismäßig kleinem Aufwand gebaut und betrieben (F3E). Die Fläche z.B. wird wieder in der guten alten Styro-Balsa-Bauweise gebaut und mit Folie (Gewicht!) bespannt.

Ich hoffe, daß wir uns bei der steirischen Landesmeisterschaft F3E 91 wiedersehen, und ich würde mich freuen, wenn noch mehr Piloten daran teilnehmen würden.

Landesfachreferent F3E Alfred Schuller



Die Teilnehmer an der Landesmeisterschaft mit ihren Modelle

Die Ergebnisse der steirischen Landesmeisterschaft in F3E

1. Schuller Alfred	1902
2. Steiner Gerhard	1884
3. Prasch Franz	1659
4. Pesendorfer Walter	1618
5. Harkam Karl	1183

Klasse 10 Zellen

1. Harkam Karl	2383
2. Steiner Gerhard	2269
4. Prasch Franz	2261
5. Pesendorfer Walter	1903
6. Stadlbauer Heinz	1611

4. Jauntalfliegen in RC III 1990

Auftakt und Generalprobe für die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC III war am 21. September 1990 in St. Stefan/Globasnitz in Südkärnten, das vom MFC Kühnsdorf veranstaltete 4. JAUNTALPOKALFLIEGEN. Für die Kärntner Teilnehmer, immerhin 7 Piloten, war es gleichzeitig die Kärntner Meisterschaft in dieser Klasse. Trotz ungewohntem Freitagstermin, nahmen 14 Piloten die Möglichkeit wahr, einen Tag vor der Österreichischen Meisterschaft die Örtlichkeit und die Eigenheiten des Platzes in einem Wettbewerb kennenzulernen. Der Himmel, der am Morgen mit tiefhängenden Wolken bedeckt war, klarte im Laufe des Tages auf, sodaß es schließlich doch rundum eine gelungene Generalprobe wurde.

Auf Grund der Jahresergebnisse waren Alfred Trettenbrein von der MFG St. Paul und Thomas Voitleitner vom Ikarus Enns für diese Veranstaltung zu favorisieren. Es zeigte sich auch bald, daß sie dieser Rolle durchaus gewachsen waren, denn Trettenbrein (792) und Voitleitner (719) übernahmen bereits im 1. Durchgang die Spitzenpositionen, die sie in dieser Reihenfolge bis zum Schluß nicht nur halten, sondern auch ausbauen konnten. Dahinter das Mittelfeld mit Zikulnig (688), Schmidt (674), Sidler (664), Pagitz (649), Ortner (645) und Scherling (639). Diese Piloten kämpften um den 3. Platz am Stockerl, wobei schließlich Thomas Sidler vom AS-KÖ MFC Linz, der sich von Durchgang zu Durchgang steigern konnte, das bessere Ende für sich hatte.

Sieger wurde also Alfred Tretten-

brein (1610), der sich bereits zum 4. Male den Jauntalpokal holte, vor Thomas Voitleitner (1526) und Thomas Sidler (1412). Dahinter Zikulnig (1390) vor Pagnitz (1373), Ortner (1351) und Schmid (1305).

Trettenbrein holte sich damit auch bereits zum 10. Male den Titel des Kärntner Landesmeisters vor seinem ewigen "Vize" Zikulnig (1930) vom veranstaltenden MFC Kühnsdorf und Klaus Pagnitz (1373) vom KFC Klagenfurt.

Abschließend sei noch erwähnt, daß mit Ilse Moser heuer erstmals eine Frau beim Jauntalpokalfliegen punktete, und daß sie diese Aufgabe bravourös meisterte. Insgesamt waren 14 Piloten am Start.

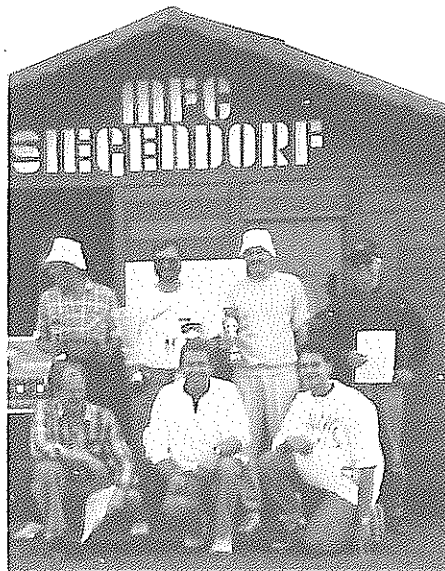
Dipl. Ing. Gerald Zikulnig

1. Josef Lechner Gedenkfliegen

Der MFC Siegendorf veranstaltete am 23. September 1990 einen RC IV-Wettbewerb zum Andenken an unseren Flugpionier Josef Lechner.

Bei herrlichem Herbstwetter fanden sich leider nur 7 Starter auf unserem neuen Platz ein. Sogar aus Budapest kam ein Teilnehmer. Die Wiener Freunde um Mischa, hielt das schlechte Wetter in Wien ab, zu kommen.

Um 10 Uhr begann der Wettbewerb. Alle Modelle wurden mit unserem Club Biglift geschleppt. Nach dem ersten Durchgang führte Haas vor Lang und dem Newcomer Welkovitz Dominik. Lang Willi flog diesmal unter seinem Können, und man sah, daß er die neue Voll-GFK-DG 500 noch nicht optimal eingeflogen hatte. Welkovitz überraschte mit sei-



Die Wettbewerbsteilnehmer

nem ruhigen Flugstil und seiner guten Raumeinteilung. Von dem Jungen kann man noch einiges

Salzburger Elektroflug weiter im Aufwind

Von Dipl.Ing. Heinz Dokullil

Wie schnell etwas Schönes zur Tradition werden kann, zeigte der Salzburger Elektroflugwettbewerb am 29. September 1990 in Kraiwiesen, der letzte für das heurige Jahr.

Wieder begleitete ein strahlender Samstag den bereits 6. Wettbewerb. Diesmal waren 22 Teilnehmer am Start.

Mit viel Idealismus war wieder Alfred Asen als Organisator tätig. Dazu kam noch, daß er den Tagessieger sehr verdient errang. Damit nicht genug, er stiftete obendrein noch Preise. Auch die Firma self made bereicherte die Preise durch Sachspenden. Der Sieger gewann einen Flug mit einem Sportflugzeug.

Der Wettbewerb nahm den bereits gewohnten harmonischen Verlauf.

Die Wertung der Landung wurde geändert. Es war in einem 30 m Kreis aufzusetzen, wobei die bestmögliche Wertung 150 Punkte betrug.

Gesamtergebnis der 10 Erstplatzierten des E-Flug Wettbewerbes :

(Die Werte in Klammer sind die Rei-

hung des letzten Einzelbewerbes).

1. Huber (5), 2. Enzinger (11), 3. Hajek (2), 4. Ehrenscheidtner (4), 5. Asen (1), 6. Fischer (3), 7. Bacher (10), 8. Pointner (15), 9. Hosp sen. (6), 10. Wallaberger (19). Insgesamt 27 Teilnehmer.

LSL Niederwimmer nahm wieder die Siegerehrung vor, diesmal nicht nur für die Tagessieger sondern auch für die Sieger aus der Summe der heurigen Elektroflugwettbewerbe.

Nach der Siegerehrung wurden über mögliche Änderungen der Wettbewerbsregeln demokratisch abgestimmt. Die Wettbewerbsteilnehmer waren dabei bald einer Meinung. Danach gelten für die in Aussicht genommenen Bewerbe 1991 nachstehende Regeln.

* Es werden Akkus mit maximal 7 Zellen zugelassen, (bisher 6)

* Der Wettbewerb wird nach wie vor in drei Durchgängen ausgetragen, wobei der Durchgang mit dem schlechtesten Ergebnis gestrichen wird.

* die gewertete Flugzeit pro Durchgang beträgt 15 Minuten (900 Punkte).

* Erreicht der Teilnehmer die maximale Flugzeit von 15 Minuten, muß

erwarten. Haas flog wieder seine ASW 24 gekonnt zum Sieg.

Die meisten Piloten verwendeten MPX Fernsteuerungen.

Nachmittags gabs noch eine Siegesfeier mit Schauflugeinlagen, wie Doppelseglereschlepp von den Piloten Lang und Haas.

Von der Firma Robbe wurde ein schöner Glaspokal als Wandertrophäe gespendet. Wir freuen uns schon auf das nächste Lechner Gedenkfliegen, mit hoffentlich mehr Teilnehmern.

MFC Siegendorf

Die Ergebnisse :

(alle Teilnehmer vom gleichen Verein:)

1. Haas Josef	2128 Punkte
2. Welkovits Dominik	1763 Punkte
3. Lang Willi	1626 Punkte
4. M. Laumann 1353, 5. W. Kierner 1255, 6. F. Bliem 1082, 7. Tibor Barocsi (Budapest)	0 Punkte.

er innerhalb der 16. Flugminute landen, damit erreichte Wertungspunkte bei der Ziellandung angerechnet werden.

Die Zielsetzung dieser "soft-Flight"-Wettbewerbe ist es, einen nicht gestreßten Sieger in geselligem Kreise der E-Flieger zu ermitteln.

Wie man in den Fachzeitschriften nachlesen kann, bemühen sich einige Vereine, Regeln für einen "sanften" Wettbewerb auszuarbeiten. Grundlage der Bewertung ist meistens die Flugzeit und Landung. Die Leistungsfähigkeit der E-Modelle steigt ständig, sodaß die geforderte Flugzeit eher leicht erreicht wird. Um hier das fliegerische Können des Piloten und Güte der Konstruktion des Modelles mehr in den Vordergrund zu bringen, hat man bei den Elektroflugfreunden in Aachen nachstehende Wertung eingeführt:

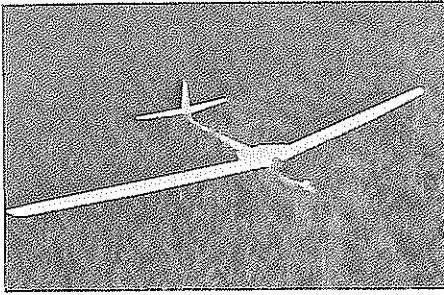
* Es wird mit 10 Zellen geflogen

* Die Maximalzeit je Durchgang beträgt 15 Minuten

* Es werden 3 Durchgänge geflogen

* Zwischen den Durchgängen darf weder nachgeladen, noch die Akkus getauscht werden !

* Die letzte Bestimmung ist eine wohldurchdachte Härte. Aber siehe da, bei einem solchen Wettbewerb



Ein Alpha mit einem Webra 15/7 und 7 Zellen

erreichten gleich 4 Teilnehmer die Maximalzeit von 3 x 15 Minuten.

Bei steigender Leistungsfähigkeit unserer Modelle, erlaube ich mir, für 7 Zellen einen Vorschlag zu machen.

* Es werden 2 Durchgänge geflogen

* Jeder der beiden Durchgänge umfaßt 2 Flüge zu je 10 Minuten Maximalzeit, wobei zwischen dem ersten und zweiten Flug nicht nachgeladen und der Akku nicht getauscht werden darf. Der zweite Flug wird unmittelbar nach dem ersten gestartet.

* Zwischen dem 1. und 2. Durchgang wird nachgeladen bzw. der Akku getauscht.* Die Wertung erfolgt im 30 m Kreis wie bisher.

Damit ergeben sich als maximal er-



Ein Pink mit Streckungsflächen, 7 Zellen und einem 540 VZ-Motor. Profil 174

reichbare Wertung:

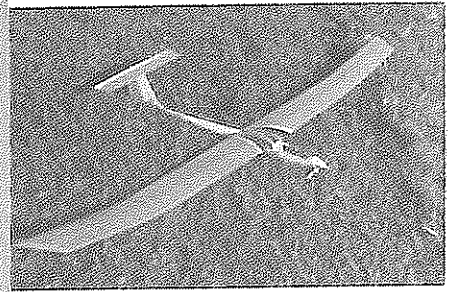
1. Durchgang	
1. Flug 10 min. x 60 Sek. x 1 Punkt	= 600 Punkte
Landung	150 Punkte
2. Flug wie oben	600 Punkte
Landung	150 Punkte
2. Durchgang wie 1. Durchgang	500 Punkte
Maximale Wertung	3000 Punkte

Mit dieser Wertung wird sicherlich ein deutlicher Abstand bei den erzielten Punkten für die einzelnen Teilnehmer erreicht. Somit werden 2 Flüge unter leichten, 2 Flüge unter erschwerten Bedingungen (Energie-

Jugendwettbewerb des UMFC Ikarus Weinland

Am 7. Oktober 1990 veranstaltete der UMFC Ikarus Weinland für seine jugendlichen Mitglieder (13-16 Jahre) einen vereinsinternen Motormodellflugwettbewerb.

Diese Veranstaltung war der Abschluß einer Mitgliederwerbaktion, bei der 11 Jugendliche in den letzten 2 Jahren als Neumitglieder für den Verein gewonnen werden konnten. Die ganze Aktion stand unter dem Motto "Schnupperfliegen". Die Werbetrommel wurde in der Schule gerührt. Interessierte Jugendliche konnten unter der Erfahrung und unter Hilfe des Vereinsmitgliedes Ernst Balga das Modellfliegen auf dem vereinseigenen Modellflugplatz versuchen. Der weitere Schritt war der Bau eines selbst entwickelten 2 cm³ Motormodells. In wöchentlichen zwei gemeinsamen Bastelabenden bauten die Jugendlichen unter der Aufsicht von Ernst Balga ihre Modelle



Bereits mit 7 Zellen gerüstet für 1991. Ein Arcus mit "Soft-Flächen. Motor von Robbe EF 76 IIS, Profil E 385

sparen) geflogen. Es werden 4 Landungen gewertet, das Zufallsergebnisse, wovon mit positiver als auch negativer Wirkung eher ausschließt.

Die Summe der erreichten Punkte läßt einen repräsentativen Durchschnittswert über das Können des Piloten, die Konstruktion des Modells, die Auslegung der Motorisierung zu. Der Taktiker wird die Nase vorn haben.

In den kommenden Wintermonaten wird genug gebaut werden, so daß es im Frühjahr 1991 ein frohes Wiedersehen in Kraiwiesen beim ersten E-Flugwettbewerb des neuen Jahres geben wird.



Ernst Balga, links, mit seiner Jugendgruppe

und übten zum Wochenende mit zwei zur Verfügung stehenden Modellen das ferngesteuerte Fliegen. Mit einem jährlichen Jugendförderungsbeitrag übernahmen einige in Mistelbach ansässige Banken und Gewerbetreibende die finanzielle

Schirmherrschaft über diese Gruppe. Gelernt und trainiert wurden das Prüfungsprogramm A und in der weiteren Folge das Prüfungsprogramm B.

Zurück zum Wettbewerb. Dieser war einerseits ein Vereins-

fest, andererseits lernten die Jugendlichen die Teilnahme an einem Wettbewerb kennen. Der Großteil der Vereinsmitglieder stellte sich als Helfer für Küche, Punkterichter, Startaufreifer, Ergebnisauswerter usw. zur Verfügung. Selbstverständlich wurden auch die Eltern der Jugendlichen, sowie die Ehegattinnen der Vereinsmitglieder eingeladen. Der Wettergott spielte mit einem wunderschönen, sonnigen Herbsttag auch mit.

Die Wettbewerbsteilnehmer erhielten per Post eine entsprechende Ausschreibung, mußten eine Nennung abgeben und traten nach Auslosung der Startnummern, Senderabgabe und Besprechung in zwei Gruppen zum Wettbewerb an. Die Gruppe A mußte das Prüfungsprogramm A fliegen, die Grup-

pe B hatte das Prüfungsprogramm B zu absolvieren.

In sportlicher und kameradschaftlicher Atmosphäre wurden in drei Durchgängen die entsprechenden Punkte erflogen. Nach dem ersten Durchgang war eine Mittagspause angesetzt, bei der gemeinsam ein Mittagessen eingenommen wurde. Köstlich zubereitet von Mitgliedern des Vereines und deren Gattinnen. Zum Schluß gab es natürlich die Endwertung, und Vereinsobmann Pukl konnte die Siegerehrung vornehmen.

Die Ergebnisse: Gruppe A

1. Ranflier Martin	2181 Punkte
2. Wanderer Christian	1849 Punkte
3. Kellermann Manuel	1379 Punkte
4. Rötzer Erich	1342 Punkte

Gruppe B

1. Olf Bernhard	3031 Punkte
2. Pukl Michael	2813 Punkte
3. Seidenglanz Gerhard	2350 Punkte
4. Platt Alexander	2223 Punkte

5. F1E-WELTCUPBEWERB in Brezno

Der letzte Weltcupbewerb der Saison 1990 in der Klasse F1E wurde vom 19. bis 23. September 1990 in der Niederen Tatra bei Brezno ausgetragen. Es war der Austragungsort der EM 1988 (siehe prop 11/12 1988). Insgesamt hatten sich 44 Teilnehmer aus 5 Nationen eingefunden, um noch die letzten Weltcuppunkte zu erfliegen. Das Hanggelände rund um Brezno ist für den Magnetflug sehr gut geeignet, nur spielte diesmal das Wetter nicht sonderlich mit. Am Nachmittag des 1. Tages gab es Starkwind bis 11 m/s, dann Regen, obwohl es am Morgen bei heiterem Himmel und Leichtwind kaum danach ausgesehen hatte. Daher Abbruch des Bewerbes nach dem 2. Durchgang gemäß den Regeln des SC. Bis dahin hatten 12 Teilnehmer die geforderten maximalen Zeiten zu je 300 Sekunden erflogen, darunter auch 2 Österreicher: Felix Schobel jun. und Ernst Reitterer.

Am 2. Tag, dem Reservetag, wurden dann die restlichen drei Durchgänge bei schon wiederum heiterem Himmel geflogen. Zwar wehte immer noch der Wind mit 6 bis 9 m/s,



3. Platz im GESAMTWELTCUP 1990 für Ernst Reitterer und 4. im Einzel von Brezno, hier mit seiner Frau, die als uner-müdliche Helferin auf allen Weltcupbe-werben fungierte und Karl Lintner

der auch so manchem Teilnehmer zum Verhängnis wurde und der ausgerechnet im Finale noch an Stärke zunimmt.

Von den teilnehmenden Österreichern hatte noch Ernst Reitterer die Chance - zwar nur durch einen Einzelsieg - den Gesamtweltcup 1990 zu gewinnen. Die bange Frage lautete demnach, wird Reitterer es schaffen, die Phalanx der Tschechen zu durchbrechen?

Der erste große Schritt, dem "Ziel" näher zu kommen, gelang zunächst einmal problemlos, denn alle geforderten 5-Minutenflüge schaffte Reit-

Als Sachpreise wurden komplette Fernsteuerungsanlagen, Motore, Rudermaschinen u.v.a. zur Verfügung gestellt. Abschließend saß man noch in gemütlicher Runde beisammen und ließ den wunderschönen Modellflugtag ausklingen.

Allen, die zu diesem schönen Vereinsfest beigetragen haben, sei an dieser Stelle nochmals Dank ausgesprochen.

Selbstverständlich will man von seiten des Vereines diesen erfolgreichen Weg der Bekanntmachung des Modellflugsports und der Nachwuchsförderung für den UMFC Ikarus Weinland weiterführen.

UMFC Ikarus Weinland
Mistelbach

terer souverän und erreichte damit zusammen mit 6 Tschechen das spannende Stechfinale. Dies ging dann auf Grnd der "Übermacht" 6:1 und dem Heimvorteil durch den Sieg Jaroslav Mach's vor zwei seiner Landsleute eindeutig an die CSFR. Reitterer erreichte noch den guten 4. Platz und konnte erfreulicher Weise wie im Vorjahr den 3. Gesamtrang im F1E-Weltcup 1990 erreichen.

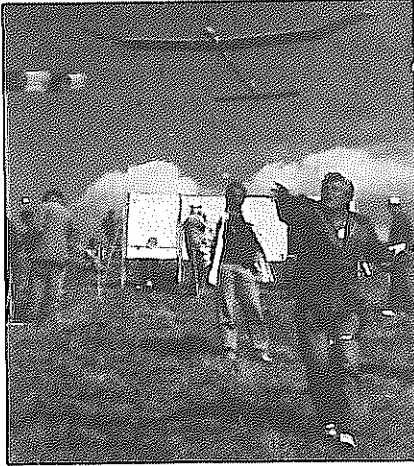
RHO

Die ERGEBNISSE des 5. WELTCUPs 1990			
1.	Mach Jaroslav	OK	500+200,0
2.	Crha Ivan	OK	500+191,5
3.	Mravec Milan	OK	500+152,5
4.	Reitterer Ernst	OE	500+80,6
23.	Schobel F. jun	OE	381,0
25.	Schobel F. sen	OE	354,5
35.	Lintner Karl	OE	125,6 Aufg.
37.	Schneck Rupert	OE	100,0 Aufg.
38.	Salzer Klaus	OE	59,0 Aufg.
43.	Döltzl Alfred	OE	10,6 Aufg.
44.	Heiß Norbert	OE	4,0 Aufg.
ERGEBNISSE des GESAMTWELTCUPs 90			
1.	MACH Jaroslav	OK	55 Punkte
2.	CRHA Ivan	OK	55 Punkte
3.	REITTERER Ernst	OE	45 Punkte
8..	Salzer Klaus	OE	20 Punkte
11.	Aust Karl	OE	19 Punkte
14.	Schneck Rupert	OE	14 Punkte

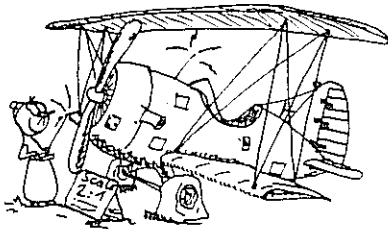
NÖ-CUP/OST (LM NÖ) in der Klasse F1E

BFR OSR Felix Schobel

Am Nationalfeiertag, dem 26. Oktober 1990, wurde unter der bewährten



Ein schöner Start, der hoffentlich ein schönes MAX ergibt!



3. Semi Scale Fliegertreffen in Kärnten

Von Dr. Wolfgang Schober

Um den Semi Scale Gedanken in Kärnten weiter zu fördern, hat sich die Firma Modellbauzentrum Klagenfurt unter der Leitung von Herrn Wilhelm Klaren (Bild 1) das Ziel gesetzt, derartige Veranstaltungen zu organisieren.

Als im Jahre 1988 das erste Fliegertreffen stattfand, war das Echo unter den Modellfliegern Kärntens schon groß, und so wurde auch im darauffolgenden Jahr in dieser Richtung weitergemacht. Am 14. Oktober 1990 war es dann zum dritten Mal so weit. Am Modellflugplatz des KFC in Thon bei Grafenstein fand unter Patronanz des Modellbauzentrums das nun schon zu einem festen Bestand-

Leitung von Wolfgang Baier der NÖ/CUP/Ost durchgeführt aus dem dann die LM herausgewertet wurde.

Für die Klasse F1E war es ein Teilnehmerrekord mit 17 Wettbewerbern! Das Wetter war kühl und Ostwind mit 3 bis 7 m/s.

Während sich Aust mit souveränen Maximalzeiten in allen 5 Durchgängen den Meistertitel sicherte, blieben ihm seine Verfolger knapp auf den

Fersen. Wie aus der Ergebnisliste ersichtlich, kann man von einem steigenden Niveau in dieser sportlichen Modellflugklasse sprechen.

Der Bewerb begann um 9,15 Uhr und endete mit der Siegerehrung um 15,00 Uhr. Die Maximalzeiten in allen 5 Durchgängen (Durchgangsdauer 1 Stunde) betrug 180 Sekunden. Erflogen wurden in den Durchgängen 1 bis 5 : 3-, 5-, 3-, 4- und 6 Max.

ERGEBNISLISTE DES NÖ - CUP / OST								
1.	Aust Karl	MBC-Vogelweide Mö.	100	100	100	100	100	500
2.	Salzer Klaus	MFC-Wr. Neustadt	100	99	100	85	100	484
3.	Reitterer Ernst	LSV-Salzburg	89	100	80	100	100	469
4.	Koch Friedrich	MBC-Vogelweide	72	100	93	98	98	461
5.	Schneck Rupert	ÖMV-ESV-St. Pölten	94	100	63	73	100	430
6. K. Lintner 414, 7. F. Schobel sen. 390, 8. H. Hlavka 381, 9. A. Dötzl 377, 10. F. Mang 371, 11. Verena Greimel 367, 12. N. Heiß 366, 13. E. Huber 344, 14. A. Prax 311, 15. F. Schobel jun. 298, 16. F. Wutzl 241, 17. D. Koch 222 Sekunden								
Ergebnisse der NÖ Landesmeisterschaft in F1E								
1. Karl Aust 500, 2. Klaus Salzer 484, 3. Friedrich Koch 461, 4. Rupert Schneck 430, 5. Karl Lintner 414, 6. F. Schobel sen. 390, 7. Hans Hlavka 381, 8. Verena Greimel 367, 9. Norbert Heiß 366, 10. Alfred Prax 311, 11. F. Schobel jun. 298, 12. Franz Wutzl 241, 13. Dieter Koch 222 Punkte.								

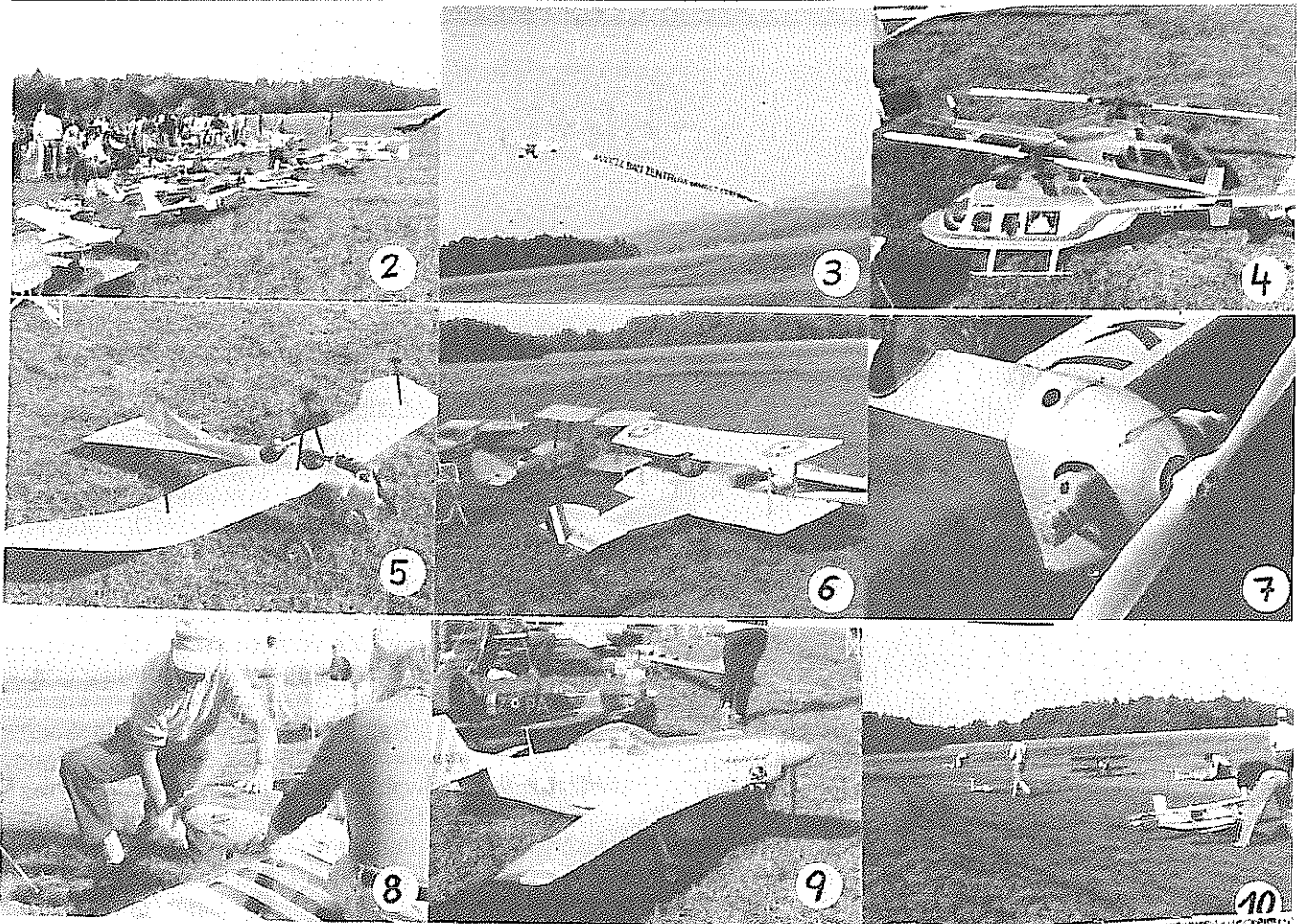


teil des Veranstaltungskalenders gehörende Semi Scale Fliegertreffen statt.

Wie schon der Name sagt, handelt es sich um keinen Wettbewerb im althergebrachten Sinn, sondern um ein Fliegertreffen. Jeder Modellflieger Kärntens, der ein vorbildgetreues/vorbildähnliches Flugmodell besitzt, wurde eingeladen, beim Fliegertreffen mitzuwirken. Dabei kann jeder Teilnehmer in einer durchaus lockeren und entspannten Atmosphäre sein Modell vorfliegen und wird dabei von einer Jury in bezug auf Flugprogramm, Bauausführung und Vorbildtreue bewertet.

Da den Teilnehmern die Beurteilungskriterien unbekannt sind, hat diese Bewertung aber kaum eine Bedeutung. Vielmehr das gesellige Beisammensein der Modellflieger, der Erfahrungsaustausch, das "über die Schultern des anderen Schauen",

was der so alles im letzten Jahr gebaut hat, stehen bei dieser Veranstaltung im Vordergrund. Und daß diese Linie richtig ist, beweisen die Teilnehmerzahlen. So waren heuer an die 45 Piloten mit über 50 Modellen (Bild 2) am Start. (Bei welchen Bewerbungen gibt es noch solche Teilnehmerzahlen?). Natürlich haben das sehr schöne Herbstwetter und die ausgezeichnete Gratisverpflegung mit dazu beigetragen, daß Modellflieger nicht nur aus Kärnten sondern auch aus Salzburg und Jugoslawien gekommen sind. Eröffnet wurde das Flugprogramm von einem Bannerschlepp (Bild 3), in dessen Folge dann die Hubschrauber ihr Programm abspulden. (Bild 4). Danach wurden die Motorflugmodelle aus allen fliegerischen Epochen vorgeführt. Von der Erichtaube (Bild 5) über die Flugzeuge der Zwischenkriegszeit bis zum modernen Düsenjet war alles zu sehen (Bilder 6,7,8). Bei den Gruppenauftritten stachen besonders die Jagdflugzeuge aus dem 2. Weltkrieg hervor (Bild 9). Die Seglerschleppgespanne vollführten einen Massensstart (Bild 10), und nach Erreichen der Ausklinkhöhe konnten dann die



Segelflugzeuge allein im Flug bewundert werden.

So wie in den zwei Jahren zuvor, war auch heuer wieder die komplette Luftfahrtgeschichte in Form von wunderschönen Modellflugzeugen zu bestaunen. Die Jurymitglieder, Dr. Hans Santler, Heinrich Kainz und Paul Wohlbauer mühten sich redlich ab, um aus jedem Programmpunkt

einen Sieger zu ermitteln. Vor der Preisverteilung kam noch Hanno Prettnner vorbei, der es sich nicht nehmen ließ, den anwesenden Modellfliegern und Zuschauern eine kunstfliegerische Kostprobe seines Könnens zu geben. Alle waren von dieser Demonstration tief beeindruckt.

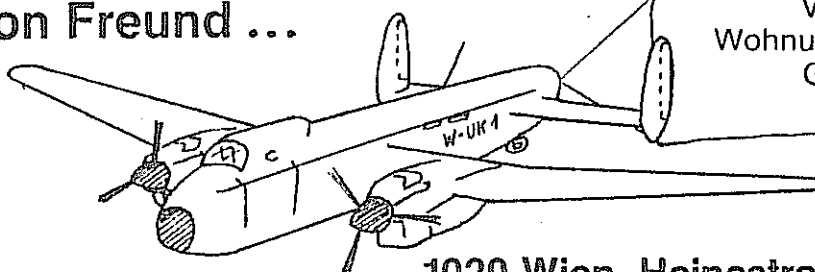
Da jeder Teilnehmer eine Erinnerungsmedaille und einen Schleifklotz erhielt, war die Stimmung unter den Teilnehmern sowieso schon gehoben. Als dann auch noch wertvolle Sachpreise verlost wurden, war die Freude besonders groß.

Alle waren sich einig: "Wir kommen nächstes Jahr wieder!"

Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

Von Freund ...

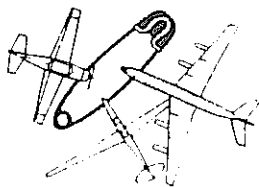


Von und für Modellflieger...
Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows,
Grundstücke, Ferienhäuser

... zu Freund

1020 Wien, Heinestraße 1

☎ 214 25 42 — 214 25 41 — 26 22 92 — 26 51 56



praktische tips

DG - 500 / 22 ELAN von Multiplex

Nicht nur schön - fliegt auch so

von Peter Tolerian /Salzburg

In unserem ersten Beitrag in *prop* über dieses neue Flaggschiff aus dem Hause Multiplex haben wir uns mit dem Aufbau zu einem echten Semi-Scale Modell befaßt.

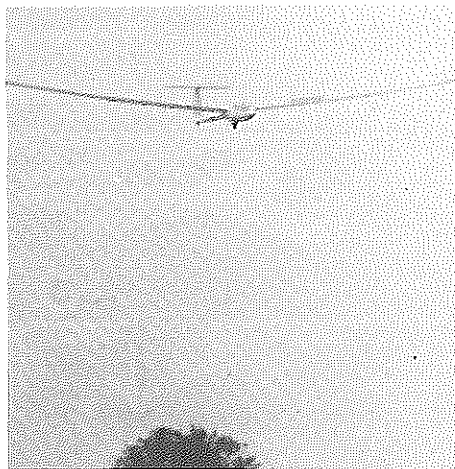
Die Erwartungen an Bausätze dieses Herstellers sind hoch, sehr hoch sogar, denn bisher haben sich alle Seglertypen als sehr gute Modelle erwiesen. Man kann es gleich vorweg nehmen, auch die DG-500 erfüllt wieder die Erwartungen.

Einfliegen:

Wie üblich bei uns im F-Schlepp. Problemlos. Den Schwerpunkt hatten wir zwar erst einmal auf die vorsichtige Seite gelegt, doch stellte sich heraus, daß der vorgeschlagene Schwerpunkt von Multiplex exakt stimmt. Die berühmte "Andrückmethode" bestätigte dies eindeutig.

Flugbetrieb:

In unserem ersten Beitrag haben wir gesagt, daß wir auf die Möglichkeit der variablen Spannweite erst einmal bewußt verzichtet haben. In der "großen" Spannweite mit 4.400 mm haben wir es mit einem kräftigen "Bomber" zu tun. Trotzdem ist die Wendigkeit sehr gut. Restlos überzeugt das Modell allerdings im Aus-



Ein fantastisches Flugbild! Die DG-500 im Landeanflug

nützen von noch so schwacher Thermik. Man kann Aufwinde sehr gut zentrieren. Erstaunlich ist aber der Gleitwinkel. Dies hat uns aber nicht überrascht, denn dies kennen wir ja bereits von der "Alpina-Magic" her, die Flächen der beiden Modelle sind ja vollkommen ident. Das Modell gibt den Piloten den Flugstil fast vor. Großräumig - eben wirklichkeitsnah! Selbstverständlich geht die DG 500 auch durch die üblichen Figuren, wenn man ihr auch anmerkt, daß sie in der Version mit der großen Spannweite die Bolzerei nicht so richtig mag, doch auch dies kennen wir bereits.

Überzeugende Optik

Den Charm und den vollkommenen Reiz dieses Modells macht aber in Verbindung mit den ganz hervor-

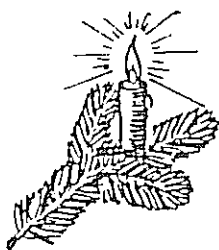
ragenden Flugleistungen sein optisches Erscheinungsbild aus. Das voll ausgebaute Cockpit (mit dem Multiplex-Zubehörsatz) und das gut funktionierende Einziehfahrwerk von Graupner geben dem Modell ein perfektes Aussehen.

Wenn man dann die DG 500 im schnellen Vorbeiflug über den Platz zieht, übergeht in eine Steilkurve, dann werden alle Details für den Betrachter sichtbar, da ist die Freude mit diesem Modell schon fast ganz perfekt.

Restlos zufrieden ist man aber, wenn man die DG 500 in einem sehr weit angelegten Landeanflug wie auf Schienen auf die Landebahn zukommen sieht. Da kommt dann noch das Fahrwerk heraus, und nur ganz wenig über den Boden schwebt sie noch lange dahin, setzt schließlich weich auf, rollt aus.

Eindrücke nach fünf Monaten Flugbetrieb

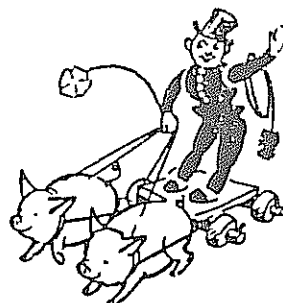
Ein sehr leistungsfähiges Modell mit sehr gutem Flugbild. Der Rumpf ist von sehr guter Qualität, ebenso die Flächen. Keine Probleme beim Aufbau. Die Flugleistungen sind sehr gut, wenn wir auch inzwischen neuerlich geworden sind, auf die Möglichkeit der variablen Spannweite. Deshalb haben wir uns entschlossen, später einen zweiten Flächensatz anzuschaffen. Über das Ergebnis und den geänderten Flugigenschaften werden wir wieder in *prop* berichten.



Frohe Weihnachten
und ein
erfolgreiches neues Jahr

wünscht

Redaktion prop



BIG LIFT - DER ARBEITSMULI IM SCHLEPPEINSATZ

von Peter Tollerian /Salzburg

Über den Bau unseres ersten Schleppflugzeuges haben wir ja bereits in *prop* berichtet. Heute wollen wir davon reden, wie es uns mit diesem Modell bei der Schlepperei ergangen ist, hat sich die Modellauswahl als richtig herausgestellt, kann der **BIG LIFT** die gestellten Aufgaben erfüllen?

Er kann, und es war eine richtige Wahl!

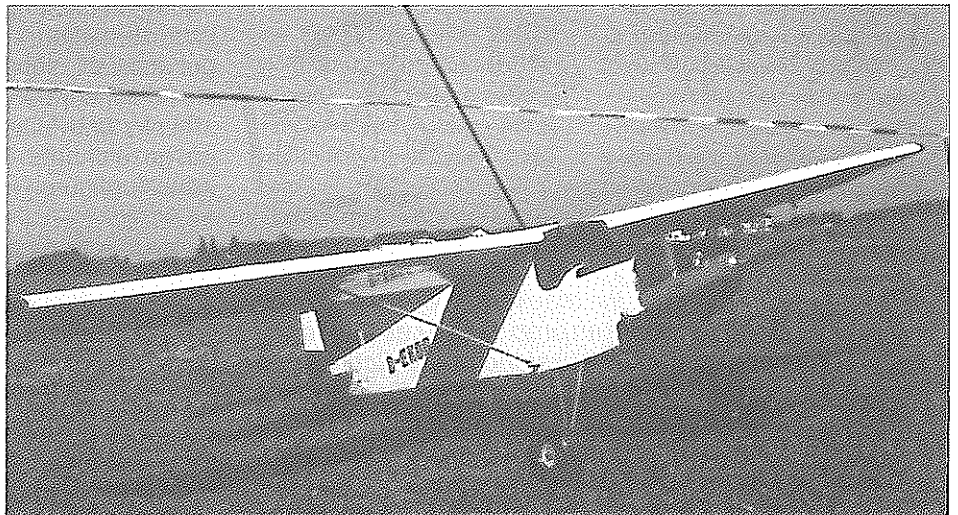
Wir meinen jetzt nach einer ganzen Flugsaison, daß sich dieses Modell hervorragend dazu eignet, Segelflugmodelle bis zu einem Gewicht von gut 5 kg in die Höhe zu bringen, entsprechende Motorisierung vorausgesetzt. Auch hier hat sich die Wahl des Super Tigre 3000 als richtig erwiesen.

Noch erforderliche Abänderungen

Hier hat sich nach den ersten Flügen gezeigt, daß der Schwerpunkt ein ganz wenig nach vorne gehört. Auch der Motorsturz war nicht richtig. Dieser starke Motor verlangt nach einem Sturz von gut 4, dann fliegt das Modell in allen Lastenbereichen richtig.

Gleich ein F-Schlepp

Mein Junior konnte es nicht lassen, und bereits der dritte Flug war ein Schlepp. Ein zwar leichter Segler hängt hinten dran. Es geht ganz gut, wenn auch die ersten Kurven sehr eng ausfallen. Doch der sehr erfahrene Seglerpilot meistert auch dies. Auch das Ausklinken geht gut, der erste Aufstieg ist geschafft. Abstieg und Landung kein Problem, butter-



Ein einfaches aber zweckmäßiges Modell, gut zu bauen, gut zu fliegen und dabei auch noch sehr preiswert

weich setzt mein Sohn den BIG-LIFT auf die Landebahn.

Jetzt bin ich dran:

" Vater häng dich an ! "

Meine KA 6 steht bereit, also bleibt mir nichts übrig, als mich in die Hände meines Sohnes zu begeben. Start geht gut, und der Junior versucht nun sehr bewußt, die Kehren weich und großräumig zu fliegen, und dabei gleichmäßig zu steigen. Es gelingt ihm bereits sehr gut. Assiiert wird er dabei von unserem Chef-schlepper Wilfried Müller. Der Abstieg und die Landung geht ebenfalls einwandfrei. Dieser erste Einsatztag unseres neuen Schleppgerätes wird natürlich gebührend gefeiert.

Resümee über den BIG LIFT:

Ein Arbeitsbüffel, der seinem Ruf mehr als gerecht wird. Eine billige und zweckmäßige Lösung, um schnell zu einem tauglichen Schleppflugzeug zu kommen.

Trotzdem dürfen wir hier einmal laut nachdenken und die Überlegung anstellen, was wohl wäre,

wenn der so bewährte und gute **BIG-LIFT** eine zeitgemäße Überarbeitung erfahren würde. Die zu schleppenden Modelle sind größer und auch schwerer geworden. Wir denken hier an eine Vergrößerung des **BIG-LIFT** auf eine Spannweite von rund 2.500 mm, damit auch etwas länger und ein höheres Fahrwerk, um die großen Propeller für die dann zum Einsatz kommenden Motore nicht am Boden streifen zu lassen. Anlenkung der Ruder möglichst nahe am Geschehen. Ja, das wärs schon, was uns zu einem **BIG-LIFT** - neu einfallen würde.

Wir sind sicher, dafür würde es eine ganze Menge Interessenten geben, die dann nicht mehr auf Eigenbauten oder Angebote von irgendwelchen Kleinanbietern angewiesen wären. Es muß ja nicht immer gleich eine Wilga sein.

Mit dem vorhandenen **BIG-LIFT** sind wir bisher sehr zufrieden, und wir hoffen, daß ihm das Modell-Leben noch lange erhalten bleibe.



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



SCRIPTURA BÜROSERVICE

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

Leserbriefe



Liebe Leser!

Nicht hintherum sollt Ihr meckern! Verschafft Euch doch hier Gehör, schreibt an prop. Diese Leserseite soll das Forum engagierter Diskussionen sein. -Schreibt wo Euch der Schuh drückt! Tabus sollte es für uns keine geben, und Zensur gibt es schon recht nicht! Nur, je kürzer und prägnanter Euer Anliegen dargelegt wird, desto besser!

Edwin Krill, Chefredakteur

Zum Aufruf in prop 7/8-1990, Seite 29.

Es freut mich, meine Meinung bestätigt zu finden, daß auch für die sogenannten "Hobby-Flieger" etwas getan werden sollte. Aus dieser Sicht betrachten "wir in der Zeltgasse" diesen Aufruf. Die Hobby-Flieger wollen kaum nach Amerika, Australien oder Israel reisen, um dort an einen FAI-Wettbewerb teilzunehmen. Sie würden eher in der näheren Umgebung, jedenfalls in Österreich, eine Veranstaltung besuchen, die nicht unbedingt mit den strengen Regeln der MSO oder des SC zu tun haben.

Also "fliegen ohne Streß!" Ohne Punkterichter und damit auch ohne Leistungszwang. Man schätzt in diesen Kreisen eine Veranstaltung in Richtung Unterhaltung, Vergnügen und Entspannung, zu der man unter Umständen die ganze Familie samt Hund und Schwiegermutter mitnehmen kann. Die Einteilung in "Jugend, Mittelalter und etwas darüber" gefällt uns besonders gut, da können sich auch Ehrgeizige noch austoben, was nicht unbedingt ernste Konkurrenz bedeuten muß. Gemütlich beisammensitzen, dem bunten Treiben zuschauen, dazu ein Bier oder anderes. Wenn da ein besonderes Modell bestaunt wird, freut sich sein Besitzer genauso wie ein Sportpilot über eine hohe Punktezahl bei der Baubewertung. Fliegt jemand besonders gut und legt eine schöne Landung hin, wird er sicher ehrlichen Beifall ernten und dabei das Gefühl bekommen, an diesem Tag eben gut zu sein, ohne Punkte, das ist schnurzegal! Ein schönes Erfolgserlebnis also. Das bringt Freude, und darauf kommt es an. Dies Überlegungen finden heute bei den Jungen und Alten gleichermaßen Anklang.

Dabei möchte ich einen Hintergedanken nicht ganz außerachtlassen. So mancher Hobby-Flieger könnte auf diese Art so viel Selbstvertrauen bekommen, um sich zu sagen, jetzt läuft es bei mir, mein Modell ist auch optimal. Ich versuche es nun einmal, an einem Wettbewerb mitzumachen, trotz aller vermeintlichen Schwierigkeiten.

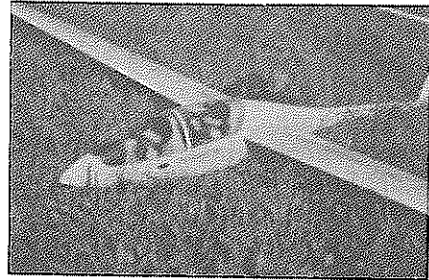
Also, wann geht es los? Darüber sollten wir uns noch unterhalten, auch mit anderen Gruppen und Vereinen.

Alles Gute dazu wünschen wir von der Zeltgasse
Herbert Kellner

Zum Testbericht von Peter Tollerian in prop 7/8-1990 ist anzumerken, daß die DG 500 nicht nur optisch sehr gut aussieht, sondern im Flugbetrieb (mit und ohne Ansteckflächen) hervorragende Leistungen zu bieten hat.

"Micky und Minnie" (siehe Foto) sind allerdings auch ausgezeichnete Piloten, die selbst durch "schärfere" Kunstflugfiguren nicht aus der Fassung zu bringen sind.

Fritz Allgeier, Lienz



Elektroflug WM in Freistadt

Eine fragwürdige Großsegler-Reglementsänderung im Vorfeld der Elektro-WM in Freistadt.

Mit den nachfolgenden kritischen Gedanken komme ich der von Herrn Krill angebotenen Möglichkeit nach, in prop die Auswirkungen einer Regelländerung auf den Wettbewerbsverlauf aufzuzeigen. Ich kann daher hier den österreichischen Modellfliegern insbesondere die Problematik der Motorzeitfreigabe bei Elektroflugwettbewerben erläutern.

Folgendes hat sich zugetragen: Die vom 21.01.90 datierte Ausschreibung für den Großseglerwettbewerb des WM-Rahmenprogrammes lautete auf 10 Minuten Flugdauer gemäß FAI-Dauerflugreglement, also unter Abzug der benötigten Motorlaufzeit. Im WM-Programm, das alle Teilnehmer bei ihrer Ankunft erhielten, wird die Wettbewerbsaufgabe gleich beschrieben, nämlich 10 Minuten mit möglichst wenig Motorlaufzeit zu fliegen, mit anschließender zeitgenauer Ziellandung. Höchst peinlich war die Situation am Pilotenbriefing, eine Stunde vor Wettbewerbsbeginn, als der Wettbewerbsleiter bekanntgibt, daß das Reglement geändert worden sei. Es werde eine Motorfreigabe von 60 Se-

kunden eingeführt. Dies sei am Vorabend so beschlossen worden. Punkt, basta! Diskussion nicht erwünscht. Die flugtechnischen Auswirkungen seien vorerst einmal nachgestellt. Schon allein die Tatsache, daß alle jene Piloten, die ihr Modell speziell auf die Aufgabe der Ausschreibung zugeschnitten hatten, mit dieser Änderung vor den Kopf gestoßen wurden, gibt Anlaß zu berechtigter Kritik. Aber nicht genug damit, Bei jedem noch so kleinen Wettbewerb gibt es eine Jury. Die im offiziellen Programm aufgeführte Jury erklärte sich jedoch für die Rahmenwettbewerbe als nicht zuständig, und eine andere gab's nicht. Der Wettbewerbsleiter ließ sich durch nichts dazu bewegen, den Wettbewerb gemäß Ausschreibung durchzuführen. -Die Zeitnehmer könnten nicht mehr anders instruiert werden, hieß es. Das hätte man auch nicht tun müssen. Es hätte dem Reglementsgedanken genügt, wenn im Rechenbüro einfach die Motorlaufsekunden abgezogen worden wären. Auch die nachgereichte Erklärung, dem Organisator sei vor lauter äußerer Einflußnahme die Kontrolle entglitten, läßt nicht darüber hinwegtäuschen, daß diesem Wettbewerb von Anfang an, ein unsportlicher Beigeschmack anhaftete, und die Wettbewerbsleitung auch im Nachhinein nicht den Willen kundtat, diesen zu

beseitigen.

Das Vorgehen der Organisatoren ist die eine Seite, das Reglement mit Motorzeitfreigabe die andere. Die Großseglerklasse wird von vielen als Königsklasse angesehen, zu Recht, meine ich, denn an Eleganz und Schönheit kommt ihr keine andere nahe. Als Leistungsmaßstab müßte eigentlich gelten, mit möglichst wenig Energie, sei es motorische Energie oder Aufwindenergie, möglichst lange in der Luft zu bleiben. Mit möglichst wenig motorischer Energie auszukommen, stellt Anforderungen beim Bau des Modells. Die Aufwindenergie richtig zu nutzen, stellt Anforderungen an die fliegerischen Fähigkeiten des Piloten. Die bautechnischen und fliegerischen Anforderungen sind meiner Meinung nach auch heute noch die wichtigsten Voraussetzungen für einen guten Modellflieger, auch wenn die finanziellen Möglichkeiten des Konsummodellbauers immer mehr ins Gewicht fallen. Diese

beiden Grundvoraussetzungen werden aber bei jedem Reglement mit Motorfreigabe vom Zufall verdrängt, sie sind für die Rangierung nicht mehr ausschlaggebend, denn weder Leichtbauweise noch Antriebsoptimierung, noch Thermik suchen und auskurbeln werden benötigt, wenn bei jeder Gelegenheit der Motor ohne Minuspunkte einfach eingeschaltet werden kann. Zur Grotteske wird die Landezeitbewertung, denn nach genau 10 Minuten Segelzeit kann im Landeanflug der Motor in gerade noch drehende Leerlaufstellung gebracht werden, womit die Seglerzeit noch in der Luft beendet wird. Das Risiko eines Propellerbruchs bei der Landung wird für eine sekundengenaue Seglerzeit in Kauf genommen. Die Wettbewerbsentscheidung hängt dann nur noch von der Reaktionsgeschwindigkeit der Zeitnehmer ab. Der Großseglerwettbewerb von Freistadt wurde denn auch, wie die Rangliste zeigt, mit nur einer Sekunde Unterschied

durch Zufall entschieden. Wäre die Rangierung unter Berücksichtigung der Motorlaufzeit nach FAI erfolgt, dann hätte es eine klare Entscheidung mit 37 Sekunden Unterschied gegeben.

Leider muß ich eingestehen, daß diese nicht sehr sinnvolle und wenig durchdachte Reglementsänderung ihren Ursprung in der Schweiz hat, mit dem ursprünglichen Ziel, Sonntags- und Wettbewerbsflieger in einer Klasse zu vereinen, aber auch mit dem Gedanken, die Übermotorisierung einzuschränken. Wenn man die durchschnittlich benötigte Motorlaufzeit (siehe Ranglistentabelle) des Siegermodells nach FAI-Reglement von 17 Sekunden mit der mehr als doppelt so langen Motorlaufzeit der anderen Modelle vergleicht, ist die Frage betreffend Motorisierung auf den ersten Blick berechtigt. Vergleicht man aber die Motorisierung, d.h. Größe, Leistung und Preis des Motors, Gewicht des Akkus, aller Teilnehmermodelle, so stellt

man fest, daß das FAI Siegermodell mit seinem preiswerten Keller 40 Volksmotor und 700 g Akkugewicht bei weitem die schwächste Motorisierung aufweist. Damit bleibt die einzige Erklärung für die Leistungsdaten die eingangs erwähnte Grundvoraussetzung für ein leistungsfähiges Modell, nämlich eine optimale, der Flugaufgabe angepaßte Bautechnik unter besonderer Berücksichtigung der für jedes Fluggerät ausschlaggebenden Gewichtsüberlegungen und eine ideale Anpassung des Antriebes.

Jeder möge sich selbst seine Gedanken über die Auswirkungen solcher Reglementstendenzen machen. Sicher ist, daß der Modellflug so in eine Richtung gesteuert wird, in der die individuelle Entfaltung und die Innovation, Eigenschaften, aus denen die Modellflugbewegung ursprünglich hervorgegangen ist, verloren gehen.

Jean-Pierre Schiltknecht /
Schweiz

Hier die Meinung der Jury:

Die Klasse Großsegler ist keine FAI-Klasse, und solche Klassen werden deshalb auch mit gutem Grund, wie man hier sieht, vom Vorstand, besser vom Präsidenten, der CIAM nicht in den Int. Sportkalender aufgenommen.

Folglich hat die FAI-Jury auch keine Zuständigkeit, sondern die Wettbewerbsleitung. Das wurde auch deutlich gesagt, und der Beschwerdeführer mußte also mit der Wettbewerbsleitung zurecht kommen. Die Jury war allerdings der (unverbindlichen) Meinung, daß man Re-

geln, wenn sie einmal veröffentlicht sind, nicht mehr ändern soll.

Der Wettbewerber kann also beim Wettbewerbsleiter Protest einlegen oder auf die Teilnahme verzichten - so hart das auch klingen mag. Trotz Protest hat der Beschwerdeführer am Wett-

bewerb teilgenommen und somit die Änderung (wenn auch widerwillig) anerkannt.

Eine solche Situation sollte bei Wettbewerben nicht eintreten und schafft nur Ärger und böses Blut - und das will aber sicherlich niemand!

EIN GLÜCKLICHES, ERFOLGREICHES NEUES JAHR UND STETS GLÜCK AB — GUT LAND

wünschen allen Freunden und Förderern des Flugsportes und der Allgemeinen Luftfahrt, den Funktionären im Verband und in den Vereinen, allen Mitarbeitern und Mitgliedern mit ihren Familien, mit herzlichem Dank für Verständnis, Hilfe, Zusammenarbeit und Bemühen um die weitere Entwicklung der Allgemeinen Luftfahrt

PRÄSIDIUM UND
BUNDESVORSTAND des
ÖSTERREICHISCHEN AERO-CLUBS



MODELLFLUG LITERATUR



Klaus Westerteicher

Computer-Fernsteuerungen im Vergleich

84 Seiten, Format 16,5 x 23 cm, 57 Abbildungen, Best.Nr.: FB 2029, ca. ÖS S 195,-. Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, 7570 Baden-Baden. ISBN 3-88180-029-8

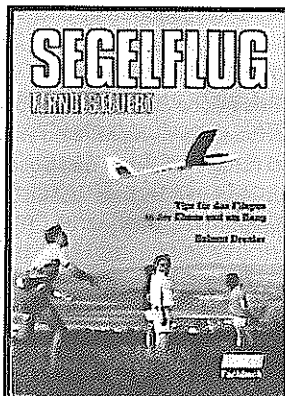
In diesem Buch ist eine Fülle an Wissen über moderne Fernlenk- anlagen zusammengetragen, das einmalig sein dürfte. Der Autor, Klaus Westerteicher, ist seit Jah-

ren bei führenden Modellbau-Firmen als Fachmann für Fernsteuerungen beschäftigt, so daß er sich sein Wissen nicht nur als Modellflieger, sondern auch als Experte für RC-Anlagen aneignen konnte.

Nachdem die Funktionsweise der zur Zeit käuflichen Computer-Fernlenk- anlagen vorgestellt worden ist, beschäftigt sich der Verfasser in der Hauptsache mit der praktischen Anwendung und Bedienung der Sender. Dazu werden alle Programmfunktionen aufgezählt, erklärt und auch ihr möglicher Einsatzzweck vorgeschlagen.

Der Schwerpunkt dieses Werkes liegt in einem Vergleich der Funktionen, die bei allen Sendern vorhanden sind und der Möglichkeiten, die nur von bestimmten Sendern zur Verfügung gestellt werden. Selbstverständlich werden die Display-Bedienung und die unterschiedlichen Bediensysteme der Programm-Menüs ausführlich erklärt und anhand von Abbildungen verdeutlicht.

-vth-



Helmut Drexler

Segelflug - ferngesteuert

88 Seiten, Format 16,5 x 23 cm, ca. 70 Abbildungen, Best.: FB 2027, ca. ÖS 170,-. Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, 7570 Baden-Baden. ISBN 3-88180-027-1

Das vorliegende Buch ist ein Ratgeber für Modellflieger, die mehr über den RC-Segelflug wissen möchten. Der Autor kennt sich seit Jahrzehnten in der Modellflug-Sze-

ne aus, so daß hier viele Fragen beantwortet werden, die von Anfängern und Einsteigern immer wieder gestellt werden.

Neben Seglern, die nur mit Seitenrudern gesteuert werden, erläutert der Autor auch zweiachs- und dreiachs gesteuerte Modelle und zeigt auf, wie man mit ihnen leichten Kunstflug machen kann.

Das Fluggelände in der Ebene und am Hang wird mit seinen speziellen Möglichkeiten und auch mit seinen Anforderungen an Pilot und Modell dargestellt. Wie kann man ein Segelflugmodell von der flachen Wiese starten? Wie macht man das am Hang? Wie landet man am Hang, wenn der Wind schräg zur Hangkante steht? Wie muß ich die Fernsteueranlage ins Modell einbauen, damit sie nach härterer Landung keinen Schaden nimmt? - Diese und andere Fragen beantwortet der Autor unter Zuhilfenahme vieler sehr anschaulicher Abbildungen.

Schließlich werden die noch heute üblichen Bauweisen der Modellsegelflugzeuge dargestellt.

Eine Liste mit Begriffserklärungen aus dem Modellflug rundet dieses interessante Werk ab.

-vth-

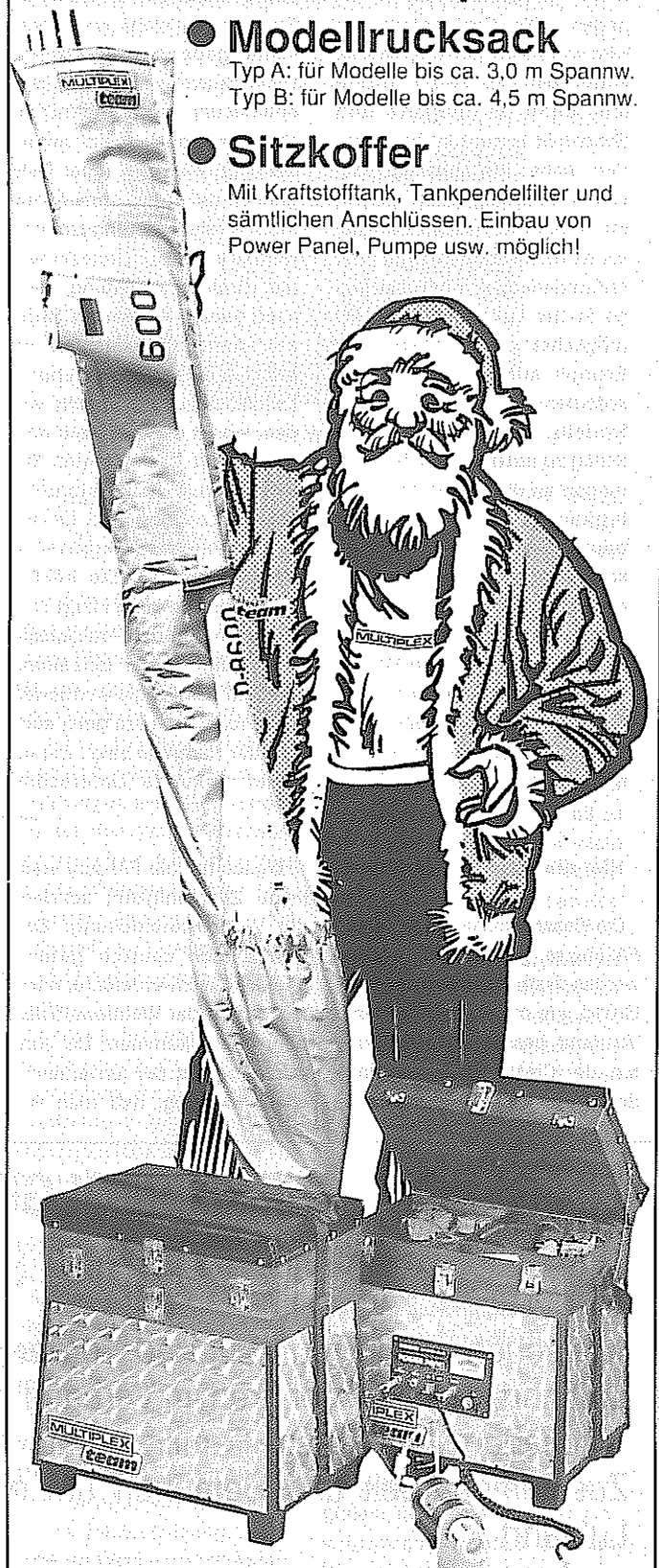
Zwei Geschenktips vom "Weihnachtsexperten"

● Modellrucksack

Typ A: für Modelle bis ca. 3,0 m Spann-
Typ B: für Modelle bis ca. 4,5 m Spann-
w.

● Sitzkoffer

Mit Kraftstofftank, Tankpendelfilter und
sämtlichen Anschlüssen. Einbau von
Power Panel, Pumpe usw. möglich!



MULTIPLEX

modelltechnik gmbh

MULTIPLEX Modelltechnik GmbH - Neuer Weg 15 - D-7532 Niefern 1

Aus den Vereinen

Winteraktivitäten beim FMBC AUSTRIA

Immer mehr Vereine schreiben jetzt schon von ihrer Arbeit, und auch im folgenden Artikel wird von der Entwicklung eines Gerätes berichtet, welches sicherlich für alle RC-Modellflieger interessant ist (Red.).

In den letzten Wintermonaten wurden beim FMBC Austria spezielle Club-Aktivitäten gesetzt.

Sie begannen mit einem Vortrag über "Das Leben mit Akkus", in dem über die verschiedenen Typen von Akkus, deren richtige Behandlung wie Laden, Entladen und Lagern vorgetragen wurde.

Dem schloß sich ein Vortrag über die verschiedenen Zeichen bei Schaltplänen wie Dioden, Widerstände, Lampen etc. an.

Die Krönung und der Abschluß dieser Vortragsreihe war dann der Selbstbau eines Akku-Entlade- und Ladegerätes, wie es derzeit auf dem Markt nicht erhältlich ist.

Kurz nun eine Beschreibung der Funktionsweise:

Das Gerät arbeitet mit Netzanschluß und kann zum Entladen und Laden von Akkus verwendet werden, wobei die Anzahl der Zellen sowie die Kapazität einer Zelle eingestellt wer-

den müssen.

Nach Drücken eines Start-Knopfes entlädt das Gerät die Akkus bis zur Entladespannung von etwa 1,1 Volt. Dabei wird laufend der dem Akku entnommene Strom auf einer LED in Milli-Ampère angezeigt.

Ist die Entladespannung erreicht, schaltet das Gerät automatisch auf Laden. Ist ein spezieller Schalter auf "Normal" eingestellt, lädt das Gerät zwischen 14 und 16 Stunden mit einem Zehntel der Kapazität.

Ist der Schalter auf "Beschleunigt" eingestellt, ist der Ladevorgang nach vier Stunden abgeschlossen, das Gerät trennt selbständig die Akkus von der Versorgungsleitung, so daß ein Entladen ausgeschlossen ist.

Wie wir alle wissen, verlieren unsere Akkus im Laufe der Zeit einiges von ihrer Kapazität, wenn sie immer wieder nur nachgeladen werden.

Durch das anfängliche Entladen sind die Akkus tatsächlich leer und werden dann voll aufgeladen.

An der Anzeige sieht man bei älteren Akkus, daß sie nicht mehr die anfängliche Kapazität aufweisen.

Nun startet man den Entlade-Ladevorgang erneut.

Die Überraschung ist groß, wenn nach abgeschlossenem Zyklus der gleiche Akku nun eine höhere Kapazität aufweist !

Das Spiel kann man solange wiederholen, bis der Akku seine ursprüngliche Kapazität wieder erreicht hat.

Das heißt, daß dieses Gerät alte Akkus wieder jung macht !

(Wie schön, gäbe es ein solches Gerät auch für einige von uns, ich würde mich zum Beispiel sofort anschließen!).

Mit diesem Gerät ist jedoch auch ein normales Laden durchführbar, denn wenn man den Akku anschließt und den Startknopf nicht drückt, dann wird eben, je nach eingestellter Spannung und Kapazität, 14-16 Stunden normal geladen, ohne daß der Akku vorher entladen wurde.

Ein richtiges Teufelsding, was die "Austrianer" hier gebaut haben. Leider gibt es das Gerät (noch) nicht für 12 Volt-Anschluß.

Wie ich gehört habe, soll da aber etwas in Entwicklung sein

P.S.: Bei Interesse genügt eine Karte an den FMBC Austria, per Adresse Walter Radon, Löwengasse 40, 1030 Wien, und Ihr bekommt den Schaltplan gegen Ersatz der Unkosten zugesandt!

Euer Austrofox

Hallo Modellflieger !

EISFLIEGEN am BRENNSEE !

Die ÖMV-Gruppe Radenthein veranstaltet wieder ein Eisfliegen (Schaufliegen) auf der Eisdecke des Brennsees in Feld am See in Kärnten.

**Termin: Sonntag, 17. Februar 1991,
Beginn: 10,00 Uhr.**

Alle die dabei sein möchten - nur schriftliche Meldungen mit Angabe bzw. Beschreibung des Modells und genaue Angabe der Frequenz.

**Nennungen: bis 12. Februar 1991 an:
Edi Wallner, 9544 Feld am See,
Seeblickweg 30, Tel.: 04246/2532**

Die Anzahl der Teilnehmer ist mit 50 Piloten limitiert.

Die beste Flugvorführung und das schönste Modell werden prämiert. Nicht mit Pokalen sondern mit handgefertigten Ehrenpreisen. Auch gibt es für jeden Teilnehmer ein Mittagessen.

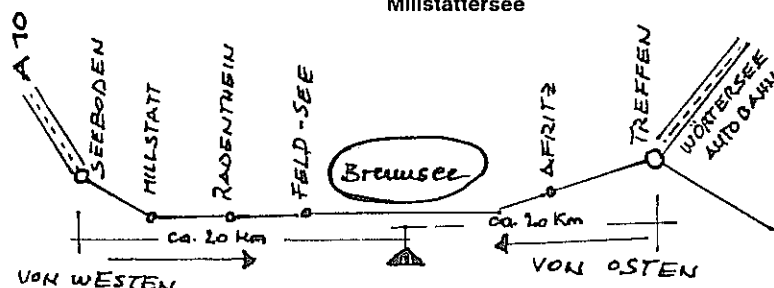
Anreise: siehe Skizze.

Über die Tauernautobahn odewr Katschberg zur Anschlußstelle SEEBODEN

Übernachtungsmöglichkeiten im Hotel Lindenhof, 9544 Feld am See, Tel.: 04246/2274.

Achtung: Warme Bekleidung und gutes Schuhwerk mitnehmen. Auf rege Teilnahme hofft die Modellfluggruppe Radenthein.

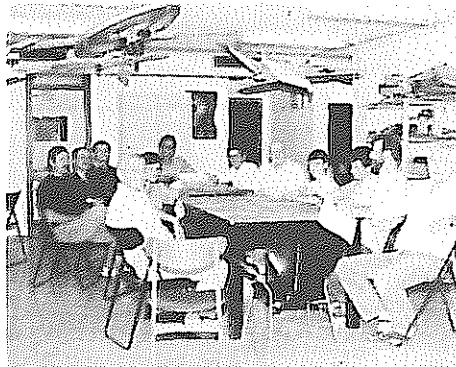
Über St. Veit oder Klagenfurt bis zur Autobahnanschlusßstelle Villach-Treffen-Ossiachewrsee. Abzweigung Radenthein-Millstättersee



10 Jahre Modellbau im Wohnpark Alt Erlaa 1980 - 1990

Am Anfang stand der Wunsch nach einer Werkstatt, wo man so richtig "balsastauben" konnte, da sich unsere, damals noch neuen Wohnungen nicht für solche Aktivitäten eigneten. So war mein Aufruf im September 1980 an alle Mieter des Wohnparks nicht lange ungehört. Bald fand sich eine Schar von Modellbaubegeisterten ein, und einer Klubgründung stand nichts mehr im Wege. Da wir noch dazu ein wunderschönes Klublokal von 260 m² Größe zur Verfügung gestellt bekamen, war die Begeisterung unter den ersten Mitgliedern ungeheuer groß.

Im Oktober 1980 wurden bereits die ersten Modelle in unserer Werkstatt gebaut. Zur selben Zeit erfolgte die Aufnahme in den Österreichischen Aero Club. Es wur-



de nach einem geeigneten Flugplatz gesucht und im Frühjahr 1981 auch gefunden. Wir pachteten eine Wiese in der Nähe von Wolfsgraben in Niederösterreich. Doch leider dauerte dieses "Glück" nicht lange. Schwierigkeiten mit dem Förster und einigen Anrainern veranlaßten uns, den Flugbetrieb nach einem Jahr einzustellen. Leider ist es uns bis heute nicht gelungen, einen geeigneten Ersatz zu finden. Unsere Mitglieder fliegen ihre Modelle zur Zeit in Wa-

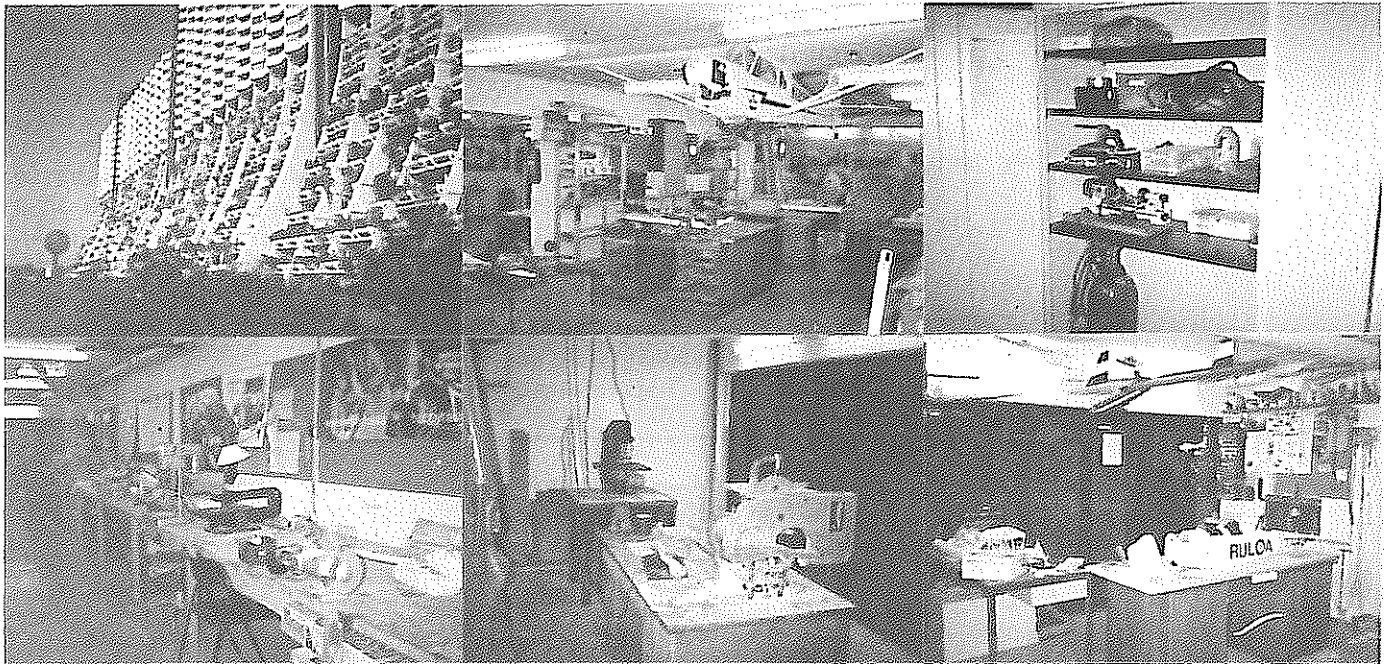
senbruck, NÖ, bei dem dort ansässigen Verein. Wir legen nun unser Hauptaugenmerk auf die Ausgestaltung unserer Werkstatt (siehe Fotos). Unser Maschinenpark umfaßt so ziemlich alles, was man zum Modellbauen benötigt. Ich glaube, daß alle, die schon einmal bei uns zu Besuch waren, bestätigen, daß unsere Werkstatt bestens ausgestattet ist.

Information und Mitgliederaufnahme erfolgt jeden ersten Mittwoch im Monat um 19,00 Uhr. Alle Neugierigen sind herzlich willkommen unsere Werkstatt und unseren Betrieb anzusehen.

Unsere Adresse: MBC Alt Erlaa, Wien 23., Anton Baumgartner Straße 44/B3/1 WG.

Die Fotos zeigen einen Teil des Wohnparks "Alt-Erlaa" und einige Ausschnitte aus unserer 260 m² großen Werkstatt und des Klubraums mit einigen Mitgliedern.

Alfred Pruka, Obmann



Antikmodellbaukurs

Da mich immer wieder Fliegerkollegen ansprechen, ihnen beim Bau eines Antikmodells behilflich zu sein, habe ich mich entschlossen, einen Kurs in der ÖMV-Modellbaugruppe in Deutsch Wagram durchzuführen. Im Rahmen dieses Kurses soll das AM-Modell "STROLCH" gebaut und

danach auch eingeflogen werden.

Interessenten bitte melden bei Ing. Karl Benes, 2232 Deutsch Wagram, Hauptstraße 29. Telefon: 02247/2152.

Vor Kursbeginn müssen die Teilnehmer die benötigten Hellingen sowie die Einzelteile aus Sperrholz herstellen. Wenn genügend Interesse besteht, können wir die Einzelteile

mittels Computerfräser herstellen.

Die Gründe, warum die Wahl gerade auf das Flugmodell "Strolch" gefallen ist, liegen darin, daß das Modell einfach im Aufbau ist, daß es sehr gute Flugeigenschaften hat, und daß im nächsten Jahr 1991 auf der WAKU (Wasserkuppe) ein "Strolch-Fliegen" stattfindet.

Der Strolch erschien als Bauplan

Nr. 3 im Verlag Klassing und Co. Ges.m.b.H.Berlin W im Jahre 1937. Die Konstruktion stammt von Helmut Kirschke. Das Modell ist eine reine Sperrholz-Kiefer-Konstruktion. Die Torsionsnase des Tragflügels

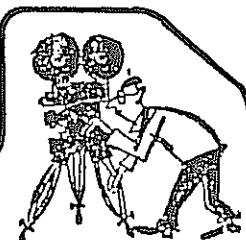
besteht aus Zeichenkarton. Neu ausgerüstet wird der Strolch mit Seiten- und Höhenruder.

Die Flugleistungen sind erstaunlich. Auf der Wasserkuppe konnten wir uns überzeugen, daß der Strolch,

von unserem Freund Karl Pfanzen nach dem Originalbauplan gebaut, nach einiger Überredung den Rückenflug und verkehrte Loopings zusammenbrachte.

Ing. Karl Benes

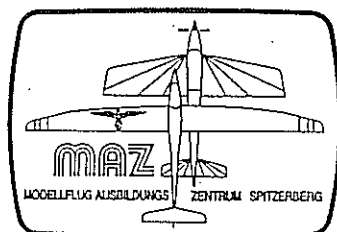
LEHRGANGS- und KURSBERICHTE



Die Lehrgangs- und Kurstätigkeit im Österreichischen Aero Club war in der abgelaufenen Saison wieder sehr groß. Abgesehen von der Lehrgangstätigkeit im Modellflug-Ausbildungszentrum am Spitzerberg wurden in einigen Bundesländern Modellbaulehrgänge, sowohl als Bau- wie auch als Fluglehrgänge mit Erfolg durchgeführt.

Prop berichtet von jenen Lehrgangsaktivitäten, von welchen wir Berichte erhalten haben.

LEHRGÄNGE IM MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM SPITZERBERG 1990



Ausgeschrieben waren in der heurigen Saison 10 Modellbaulehrgänge sowie 2 internat. Veranstaltungen:

1 CO²-Wettbewerb (bereits in *prop* berichtet) und ein Oldtimer-Treffen, die beide ausgezeichnet besucht waren.

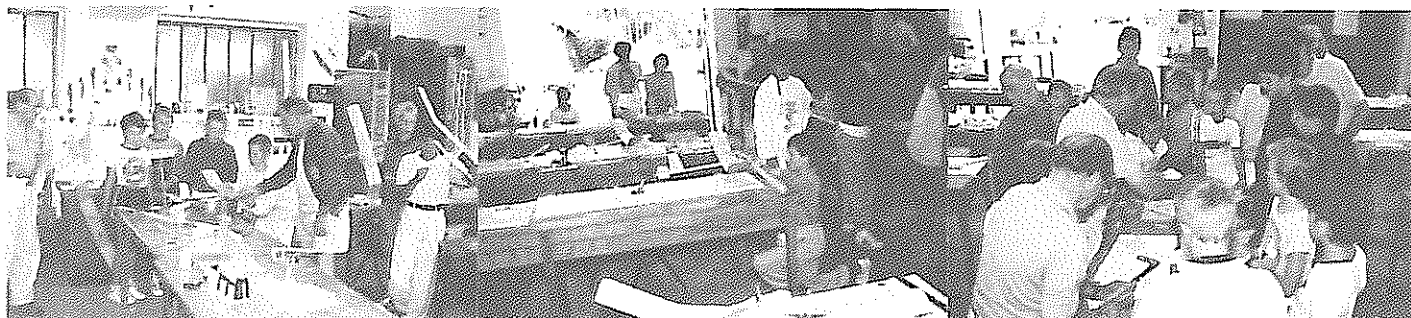
Von den Lehrgängen waren zwei vom Pädagogischen Institut des Bundes für Lehrer ausgeschrieben, 3 Lehrgänge von Oberösterreich, 1 Lehrgang von Niederösterreich, 1 Freiflug-Einsteigerlehrgang, 1 CO₂ Lehrgang, ein RC-Einsteiger- und ein Querruderlehrgang. Daneben noch Wochenend-Funktionärlehrgänge.

Der 1. Wochenlehrgang war dem **Jugendlichen Einsteiger im Freiflug** vorbehalten. Da pro Lehrgang nur 16 Teilnehmer zugelassen sind, mußten bereits hier einige Bewerber zurückgestellt werden. Das galt auch für alle übrigen Lehrgänge. Die Leitung des Lehrganges hatte Edwin Krill inne, bestens assistiert von LSL Viktor Wöger aus Oberösterreich, der auch die 3 ausgeschrieben OÖ-Lehrgänge organisierte und leitete, und dem F1A-Staatsmeister Markus Höpfler. Wie schon all die Jahre zuvor, waren die Jünglinge ganz bei der Sache, und das bedeutete für die Lehrer, nahezu einen 12 Stunden-Tag. Gebaut wurden neben einigen Kleinstgleitern, der 90 cm große "MAZ-GLEITER" und das schon jahrzehntelang erfolgreich gebaute und geflogene Anfängerflug-

modell "STANDARD A1" in Jedelsky-Standardbauweise.

Beim Fliegen kannten die jungen Modellbauer keine Hemmungen, und es wurde viel und diszipliniert geflogen. Nahezu jeder Lehrgangsteilnehmer hat die A- und B-Prüfung geflogen und mit Stolz die entsprechenden Prüfungsabzeichen entgegengenommen. Bei allen Lehrgängen erhielten die Teilnehmer und Lehrer eine schöne Urkunde. Unsere Sorge und unser Wunsch, daß die nun für die Modellfliegerei begeisterten Jugendlichen auch bei den diversen Vereinen Eingang und Betreuung finden mögen.

Die Fotos zeigen einen kleinen Ausschnitt vom Bau- und Flugbetrieb des Lehrganges.





Der RC-Einsteiger-AIRFISH-Lehrgang vom 23.-29.Juli 1990 war wieder voll besetzt. Den bisherigen Erfahrungen zufolge, waren auch diesmal wieder zwei Mädchen unter den Lehrgangsteilnehmern. Lehrgangsleiter war wieder Edwin Krill und als Lehrer fungierten Willi Lang aus dem Burgenland und Alfred Jedinger aus Wien, die wieder vollstens ausgelastet waren. Willi Lang brachte eine Big Lift mit, mit dem gleich am ersten Tag die Lehrgangs-Airfish hochgebracht wurden, und die Lehrgangsteilnehmer ihre ersten Flugversuche durchführen konnten. Bedingt durch das besonders schöne Flugwetter wurde sehr viel geflogen, daß selbst die

Jünglinge des Fliegens manchmal müde wurden. Der Airfish ist ein Modell, welches es jedem Anfänger leicht macht, das Fernsteuern zu erlernen. Ein Übriges bringt der große Flugplatz des Spitzerberges mit sich, der eine Landeangst wegen des Geländes erst garnicht aufkommen läßt. Alle, auch die Mädchen haben die A- und B-Prüfung geflogen, und ein Teilnehmer sogar die C-Prüfung. Die Teilnehmer kamen aus Wien, Kärnten, Burgenland und der Steiermark. Ober- und Niederösterreich hatten eigene Lehrgänge. Auch hier bitten wir die Vereine, denen die Teilnehmer angehören, sich der Jugendlichen in jeder Hinsicht anzunehmen. Die Fotos zeigen auch

hier Ausschnitte aus dem Bau- und Flugbetrieb. Sehr interessiert zeigte sich wie immer der Schulleiter der Bundessportschule, Erich Gindl, der nicht nur beim Baubetrieb aufmerksamer Beobachter ist, sondern den Lehrgangsteilnehmern auch Einblick in die Einrichtungen und Ausbildungsmöglichkeiten für Segelflug am Spitzerberg gewährt. Ein Tragschrauber imponierte den Lehrgangsteilnehmern ganz besonders. Übrigens: An den heurigen Segelflugausbildungslehrgängen nahmen 4 Jugendliche teil, die im Vorjahr an den Modellfluglehrgängen teilgenommen hatten.



Vom 1. Querruder-Lehrgang am Spitzerberg berichtet Willi Zehethofer/Wien

In den ersten Augusttagen herrschte reges Treiben in der Werkstätte und am Fluggelände des MAZ-SPITZERBERG. Das "Querruderfieber" hatte 12 Teilnehmer aus mehreren Bundesländern gepackt. Nach der Begrüßung durch den Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner, der diesen Lehrgang leitete, und dem Leiter des MAZ, OSR Edwin Krill, wurde Quartier bezogen und der erste Teil, eine Theorieeinführung, durch Oswald Jahn, der mit Willi Zehethofer

als Fluglehrer fungierte, durchgeführt. Die Werkstättenleitung lag in den bewährten Händen von "Old Boy" Herbert Kellner. Es wurde nicht nur mit dem Lehrgangsmodell "Rondone" von Avio geflogen, sondern auch, fast rund um die Uhr, von 6 - 23 Uhr eine "RONDONE" gebaut (und später wieder die Trümmer geflickt). Es herrschte zwischen Lehrern und Schülern aller Altersklassen eine wirklich gute Fliegerkameradschaft (so wie es eigentlich immer sein sollte). BSL Dr. Breiner schulte ebenso wie seine Mitarbeiter mit der Lehrer-Schüler Anlage und mußte auch noch den immer wieder erforderlichen Papierkrieg erledigen.

Zum Fluggeschehen wäre zu erwähnen, daß alle Teilnehmer das Lehrgangsziel erreichten, das Querrudermodell Rondone mit Querruder zu fliegen und auch zu landen. Dabei flog der Schweiß in Strömen.

Abschließend möchte ich den Organisatoren, BSL Dr. Breiner und dem Gründer und Leiter des MAZ, OSR Edwin Krill, und allen Mitarbeitern der Bundessportschule herzlichst Dank sagen, für die schönen, hochsommerlichen Tage am **Berg der Segelflieger, dem SPITZERBERG !**



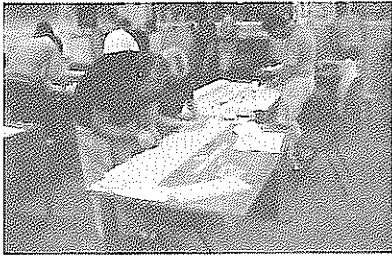
Vom niederösterreichischen RC-Einsteigerlehrgang berichtet ein Teilnehmer

Die Idee, einen Modellfluglehrgang am Spitzerberg zu besuchen, kam

mir eigentlich auf der Spielzeugmesse in Nürnberg, als mir Herr Kirchert während eines Gesprächs die Liste der MAZ-Lehrgänge gab. Ich hatte schon einige Segelflugmodelle gebaut, aber noch recht wenig Erfahrung im Fliegen. Das wollte ich gerne unter professioneller Anleitung besser lernen.

Nachdem der erste Kurs im Juli bereits ausgebucht war, freute ich mich sehr, als ich beim NÖ-Lehrgang einen Platz belegen konnte. Da ich nach einem schweren Paragleiterunfall seit zwei Jahren querschnittgelähmt bin, für die Eingeweihten ein inkompletter L1, hatte ich natürlich etwas Angst, in einer bunt gemisch-

ten Gruppe von jüngeren und älteren Teilnehmern zu bestehen. Diese Angst sollte aber unbegründet sein, da ich die beste Hilfe bekam und ohne eine große Ausnahme zu machen, freundlichst in die Gruppe



integriert wurde.

Am Montagabend reiste ich mit dem Auto an und hatte keinerlei Probleme, die Bundessportschule Spitzerberg zu finden. Wir wurden alle in der Werkstatt zusammengestellt und in einer kurzen Ansprache des LSL Wolfgang Schlager auf die kommende Woche eingestimmt. Wir machten uns bekannt und waren nach einer Woche schließlich alle per "du". Norbert, der mit seinem 10 jährigen Sohn, dem Jüngsten von uns, mit dabei war, war mit einer Videokamera ausgerüstet und konnte somit die Sternstunden des Kurses auf Film bannen. (Leider keine Fotos für prop, Anm. der Redaktion). Herr Wolf Senior und Wolf Junior und unser nimmermüder Sieghartskirchner Obmann Kornfeil übernahmen das Kommando. Herr Kirchert, der die Airfishbausätze zu einem günstigen Preis zur Verfügung gestellt hatte, half beim Überprüfen der von hervorragender Qualität zeugenden Einzelteile.

Dann ging es los ! Ich hätte nicht geglaubt, daß Menschen ohne Bezahlung - wie unsere Lehrer und Helfer - so schwer arbeiten können. Es war kein 8-, kein 10-, es war ein 12- bis 14 Stunden Tag ! Wir hobelten und schmirgelten und leimten, bis wir selbst mit einer Leimschicht überzogen waren. Roland und sein Bruder Wolfram (also Wolfram Nr.2), zusammen mit Rudi, legten ein berauschendes Tempo vor, gebremst nur von einigen daraus resultierenden Nacharbeiten. Die Sieghartkirchner Gruppe, unter der patriarchalischen Führung Josefs, ließ keine

Tricks und Details aus und kam trotzdem gut voran. Norbert, unser Filmer, schaffte es, trotz filmen, ein pedantisch genaues Werk zu liefern. Ich selbst hatte viel Freude an den Details des "Airfish", der mich einige neue Tricks im Bau von Holzmodellen lernen ließ. Im richtigen Augenblick war immer Hilfe zur Stelle. Auch das fertige Modell von Julius, das dieser vom vorjährigen Kurs mitgebracht hatte, half als Anschauungsmodell sehr. Es gab immer einen Teilnehmer, der gerade an dem Stück arbeitete, an dem man selber angekommen war. An Werkzeug und Material gab es keinen Mangel.

Bei dem enormen Einsatz war es also kein Wunder, daß wir bereits am zweiten Tag die ersten Modelle startbereit hatten. Also ging es bei strahlendem Wetter - die ersten zwei Tage war es regnerisch und kühl - hinauf zum Startplatz, der etwas östlich vom Sportflugplatz lag. Ideal hergerichtetes Gelände, mit gemähten Stücken und solchen, mit braunem, langem und weichem Gras, das viel Bruchholz vermeiden half, machte es uns leicht, die Anfangsangst zu vermeiden. Bald hatte jeder einen Start mit einem der beiden Schulmodelle hinter sich. Die Jugend ging dann frisch daran, die Festigkeit des "Airfish" zu prüfen. Besonders Wolfram schaffte es, sein Modell wieder in die einzelnen Bestandteile zu zerlegen. Beim guten Lagerbestand an Ersatzteilen konnte er trotzdem jeden Tag fliegen. Auch Roland fand bald heraus, daß er nicht so sehr am Leim hätte sparen sollen. Er verbrachte einen Abend damit, sein Flugzeug komplett neu zu verleimen. Man würde nicht glauben, was er für Kapriolen mit dem gutmütigen

Segler veranstaltete.

Rudi, vielleicht der Erfahrenste unter uns, verleitete mich ungewollt zu einer ersten Flugerfahrung. Bei gutem NO startete er sein Modell am Gummiseil und schwebte schon

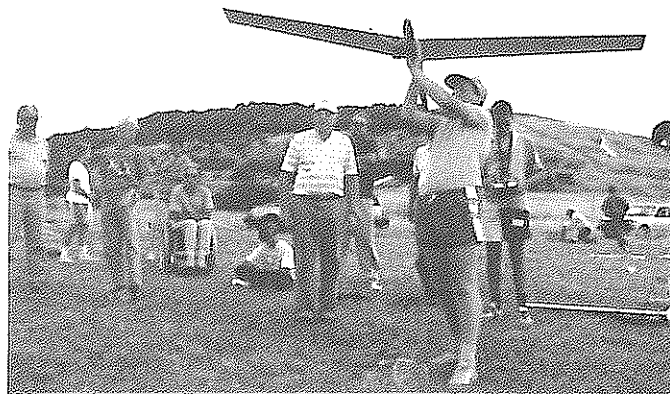


bald am Hang des Spitzerberges im Aufwind. Das probierte ich auch! Es ging auch gut, bis ich etwas zu gewagt an Höhe gewann. Dort war der Wind zu stark. Verzweifelt sah ich ohnmächtig zu, wie mein wunderschöner Airfish langsam, trotz Tiefenruder, hinter dem Hügel verschwand. Ich stellte meine Trimmung auf tief und legte die Fernsteuerung ab.

So, aus der Traum! Mit dem Auto nahmen Peter, Markus und ich die Suche in Angriff. Wir fanden das Modell weit weg, am Anfang der Flugpiste der großen Flieger und - oh Wunder - vollkommen unversehrt !!

Nachdem nun auch langsam die erprobten Schulmaschinen beschädigt waren, unser Spezialist Karl aus Wultendorf sammelte damit wertvolle Flugerfahrung, ging es zurück nach Hause. Rasten ? Weit gefehlt, jetzt wurde repariert und weiter verschönert. Die Oberfläche wurde versiegelt und mit hübschen Pickerln verziert. Die Akkus aufgeladen und zum Teil schon an eigenen mitgebrachten Modellen herumgebastelt. In den Atempausen diskutierte man bei einem Sprite über alle möglichen Kniffe und gab seine Erfahrungen preis (jeder hatte irgendwelche).

Nachdem alle schon in zwei Tagen mit dem Bau fertig waren, beschlossen wir "Alten" einen Abend beim Heurigen zu verbringen. Das machte auch Spaß. Freitag kam Wolfgang. Jetzt wurde es wieder ernst. Wettkampfstimmung kam auf. Bei herrlichem Thermikflugwetter bewaffneten sich unsere Trainer mit Stoppuhren, und jeder versuchte so



lange wie möglich in der Luft zu bleiben. Wunderschöne Flüge gelangen. Irgendwann erwischte ich einen Thermikschlauch und schraubte mich immer höher. Die Kommentare meiner Umgebung nahm ich in meiner Begeisterung nur verschwommen wahr: paß auf, daß er nicht nach oben abhaut! Wahnsinn! Wo ist er jetzt?

Dann sah ich auch die anderen. Zwei Großsegler und drei Modelle hatten sich unter mich eingereiht. Auch sieben Bussarde kreisten in der Thermik. Mit Tiefenruder und Seitenruder rechts, versuchte ich Höhe zu verlieren. Das gelang, und weil die Thermik weiterzog, kam ich glücklich nach fast 11 Minuten zur Landung.

Samstag abend holte Wolfgang noch etwas Theorie nach, wir hörten von Achsen, Schwerpunkt und Profilen. Der Videofilm Norberts brachte uns die schönen und heiteren Stunden nochmals ins Gedächtnis. Links, links, liiiiinks ...oje! verfolgte uns noch im Schlaf. Am Sonntag noch ein Vormittag fliegen, Schlußworte von Wolfgang und Verteilung der Leistungsnadeln, Mittagessen

gut wie immer, dann war der Lehrgang zu Ende, leider. Eine Woche Kameradschaft, gemeinsame Interessen, Freude am Erleben, selbstgebaute Modelle fliegen zu sehen, zu steuern, anderen helfen zu können, Ratschläge zu erhalten und zu geben ... Hoffentlich passen die Termine für den Kurs nächstes Jahr, ob ein Motorfishkurs oder etwas mit Querruder, ich möchte wieder mitmachen.

Ing. Helmut Wolfram

P.S.: Ich danke allen, die ihre Zeit und Energie für diesen Kurs zur Verfügung gestellt hatten, auch der Firma Kircher, die jederzeit für das "Materielle" sorgte.

PSS: Für Rollstuhlfahrer geeignet. Beim Eingang zu den Schlafräumen eine kleine Stufe, Toiletten zwar nicht rollstuhlgerecht, aber befahrbar und nicht überfüllt! Zum Speiseraum gibt es ca. 6 Stiegen, Hilfe zum Hinaufziehen immer vorhanden. Ich habe nicht geprüft, ob man nicht auch durch die Küche ohne Stiegen hineinkommt. Das Arbeiten an den Werkischen ist kein Problem, der Rollstuhl, den mir übrigens begei-

sterte Kinder schon bald zerlegt hatten, paßt unter den Tisch. Werkzeug wird gerne gebracht. Die Anfahrt zum Startplatz schaffte ich mit dem Auto und steuerte mein Modell vom Rollstuhl (Sessel) aus. Die Zimmer sind groß und genug Platz für den Rollstuhl. Waschraum war gegenüber mit Waschbecken und Duschen, wo man sicher einen Stuhl hineinstellen kann. Für mich war der Fliesenboden zu glatt, und ich legte eine schwungvolle Landung hin. Essen und Trinken ist genug vorhanden, doch empfehle ich, eine Kiste Mineralwasser selbst mitzubringen. Der Baukasten Airfish nebst Klebstoff etc. war im Lehrgangspreis von S 1730,- inkludiert. Vollpension ohne Getränke. Fernsteuerung und Servos, Ein- und Ausschalter sowie Akkus sind mitzubringen. Ladestation ist notfalls vorhanden. Herr Kircher, Wien, Linzerstraße 61, gibt gerne Unterstützung bei der Auswahl von Modellzubehör. Bei noch offenen Fragen - mich anrufen (02233/2684).

Meine Empfehlung - falls Interesse - ausprobieren!

Modellbaulehrgänge für Pädagogen

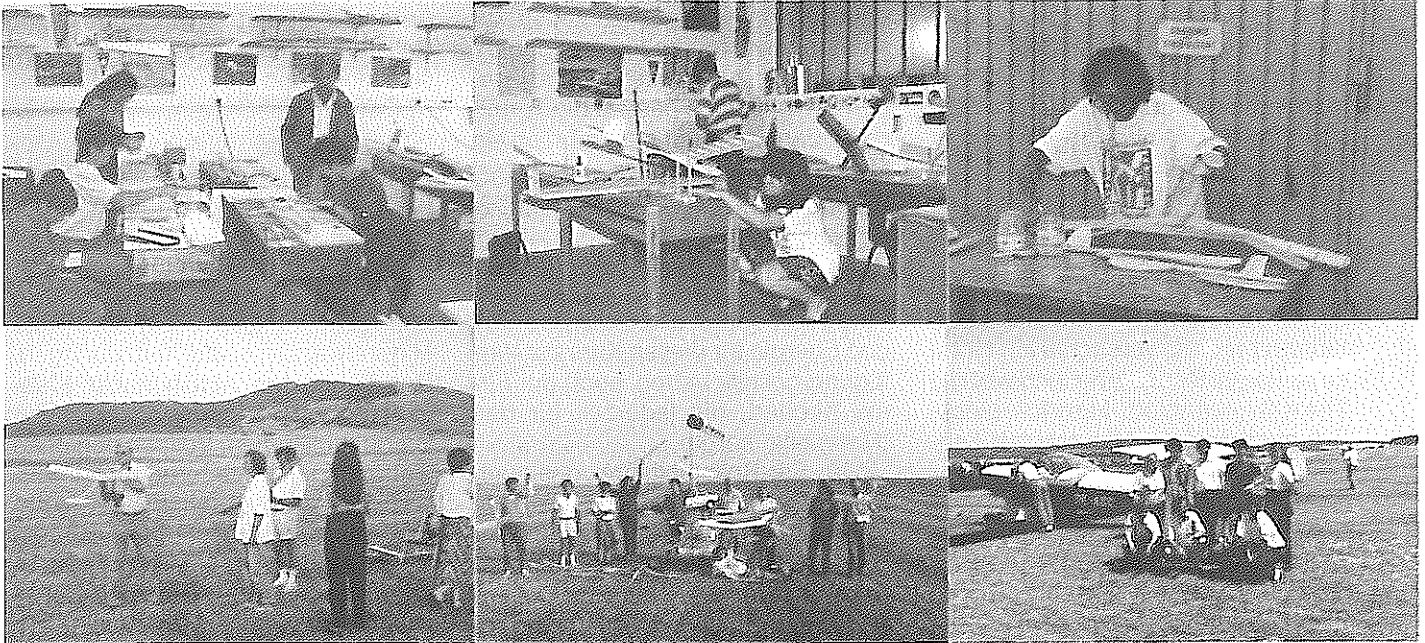
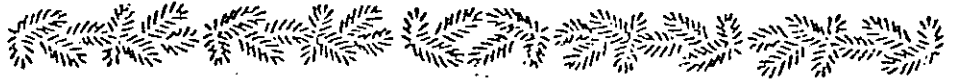
Im vorigen Jahr wurde versuchsweise ein Modellbaulehrgang für Pädagogen abgehalten, der vom Pädagogischen Institut des Bundes für Niederösterreich ausgeschrieben war. Mit diesem Lehrgang sollte AHS-Lehrern ein Grundwissen im Modellbau vermittelt werden, da im Werksunterricht der Modellbau in einigen Stunden vorgesehen ist. Der vorjährige Versuchslehrgang hat ein derartiges Echo gefunden, daß in der heurigen Saison nicht nur ein Anfängerlehrgang ausgeschrieben wurde, sondern für die Absolventen des vorjährigen Lehrgangs ein Aufbaulehrgang möglich war.

Die Lehrgänge fanden zum Ferienbeginn bzw. Ferienende statt. Zum Anfängerlehrgang meldeten sich gleich 9!) Damen und vier Herren. Es war ein Lehrgang der Superlative! Ich hätte nie geglaubt, daß die Teilnehmer ein so großes Interesse an

den Tag legen und mit derartiger Begeisterung den Modellbau aufnehmen. Die Frauen arbeiteten ganz besonders fleissig und interessiert, und dementsprechend stellte sich auch beim Fliegen der erwartete Erfolg ein. Es wurden Modelle gebaut, die auch in der geringen Stundenanzahl im Unterricht gebaut werden können. Anfangen von kleinen Gleitern, zu denen auch ein passendes Helling hergestellt wurde, über größere Gleiter, Mücke, MAZ-Gleiter bis zu dem Standard A1-Segler, mit dem auch das Hochstarten von Seglern geübt wurde. Es sollen ja mit den Schülern nicht nur die Modelle gebaut, sondern mit ihnen auch geflogen werden. Nur so wird das Gebiet der Aerodynamik und Flugphysik an die Schüler erfolgreich herangebracht. Sowohl mit den kleinen Gleitern als auch mit den größeren Modellen wurden kleine Wettbewer-

be durchgeführt, an denen die Lehrer mit Ehrgeiz teilgenommen haben. Es hat sich herausgestellt, daß der Anfängerlehrgang mit einer Dauer von einer Woche zu kurz ist, und so wird im nächsten Jahr dieser Lehrgang auf 10 Tage ausgedehnt. Es war eine Freude, mit den jungen Lehrerinnen und Lehrern zu arbeiten, und ich kann nur die Schüler beglückwünschen, die diese Lehrer im Unterricht haben. Zum Abschluß des Lehrganges hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, mit einer Jodel Rundflüge durchzuführen, die sie für die Fliegerei ganz besonders begeisterten. Einige Teilnehmer interessierten sich sogar für die fliegerische Ausbildung am Spitzerberg - sie hatte es gepackt! Zu erwähnen wäre noch, daß es im Ausbildungsplan vorgesehen war, eine Exkursion in der AUA-Werft durchzuführen, die von fachkundigen Führern beson-

ders interessant gestaltet wurden. Die Fotos bieten einen kleinen Einblick in unsere Arbeit beim Lehrerkurs.



Vom Lehrgang für Fortgeschrittene berichten die Teilnehmer selber.

Die Faszination und die Vorfreude auf den Kurs, ließen zwei Kursteilnehmer bereits am Sonntag anreisen. Kaum war das Quartier bezogen, wurden die mitgebrachten Modelle bereits erfolgreich geflogen.

Nachdem am Montag alle übrigen Kursteilnehmer eingetroffen waren - fast alle alte Bekannte aus dem vorjährigen Grundkurs - und nach einigen herzlichen Begrüßungsworten durch den Leiter des MAZ, OSR Dir. Edwin Krill, begann der eigentliche Baubetrieb. Die restlichen Tage waren ausgefüllt mit Schleifen, Leimen, Feilen, Hobeln und jeder Menge Balsastaub, der durch Heurigenbesuche unbedingt neutralisiert werden mußte.

Beim Bau des Airfish standen uns neben Dir. Krill auch der 1. österreichische Freiflug Weltmeister, Herr Oskar Czepa, mit Rat und Tat zur Seite. In einigen Theorieeinheiten und auch dazwischenvermittelte uns Herr Czepa interessante aerodynamische Erkenntnisse. Seine große Erfahrung trug wesentlich zum guten Gelingen der Modelle bei. Außer-

dem konnte man sich bei den erfahreneren Kollegen unter den Kursteilnehmern nützliche Tips und Anregungen holen.

Herr Kirchewrt, ein guter alter Bekannter aus dem Vorjahr, versorgte uns mit Servos, Steckern und Fernsteuerungen und erfüllte oft auch die ausgefallensten Sonderwünsche. Beim gemeinsamen Abendessen blickte jeder ungeduldig auf den Windsack, der jeden Tag pünktlich gegen halb sieben erschlaffte. Jetzt kanm der große Augenblick, jetzt wurde geflogen!

Anfangs waren so einfache Dinge wie rechts und links bereits schwierige Hürden. Viele ferngesteuerte Modelle entwickelten ein reges Eigenleben und wollten anfangs den vor Angst und Aufregung zitternden Fingern nicht so recht gehorchen. Wurde zu Beginn noch mit den Lehrgangsmoellen geflogen, so konnten bereits am Mittwoch die ersten selbstgebauten Flugzeuge erprobt werden, und zu unserer Ehrenrettung muß gesagt werden, kein einziges Modell ging zu Bruch!

Die Begeisterung war bei allen Teilnehmern so groß, daß sie sich nicht scheuten, am letzten Tag, beim ersten Morgengrauen aufzustehen, um noch vor dem Frühstück das Erlebnis des Hangfliegens zu genießen. Nach dieser schönen Woche

waren sich alle einig, daß dieser Kurs nicht die letzte gemeinsame Aktivität bleiben durfte. Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

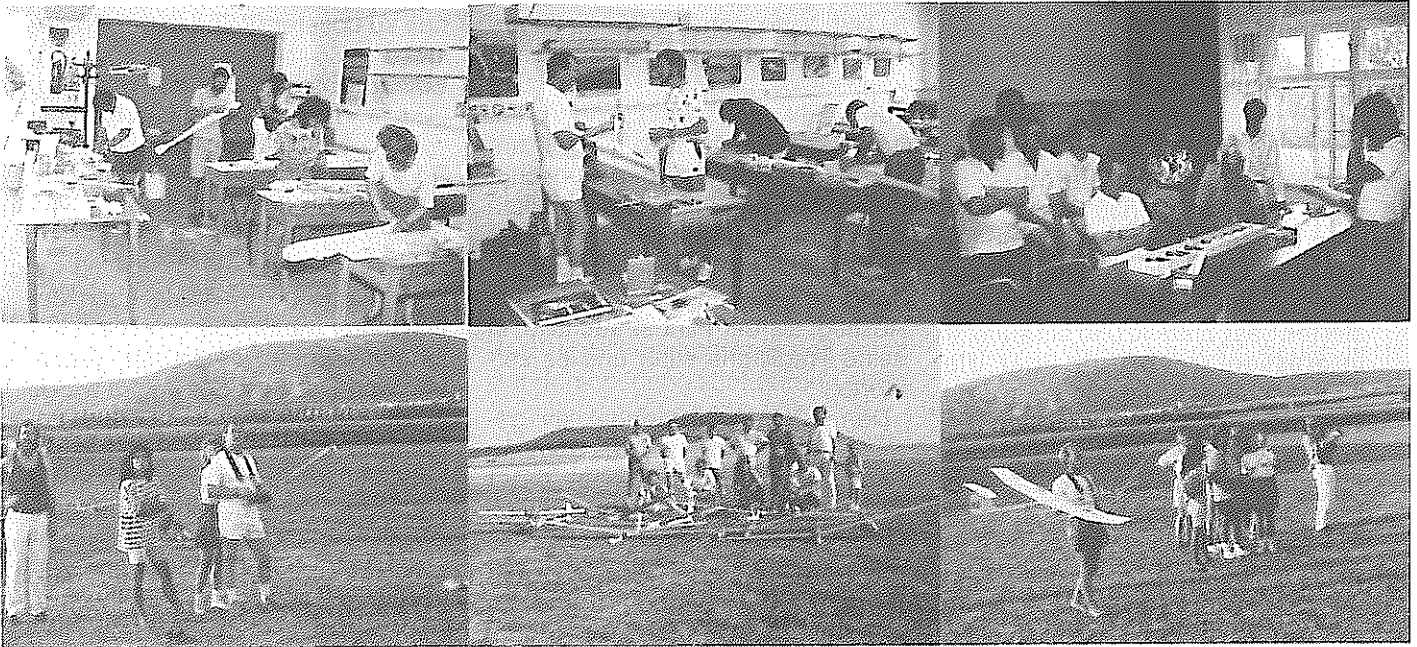
Warum besucht ein bunt zusammengewürfelter Haufen von Werkerziehern, Mathematikern, Physikern, Anglisten, Leibeserziehern und Berufsschullehrern ein Flugmodellbau-seminar?

Wir glauben, daß die Faszination des Fliegens das Verbindende ist, und wir hoffen, daß es uns möglich sein wird, diese Begeisterung im Rahmen unserer beruflichen Tätigkeit (Werkunterricht, Workshops, Nachmittagsbetreuung etc.) auf die Jugendlichen zu übertragen. Wer einmal erlebt hat, wie sein selbstgebautes Modell sanft am Abendhimmel seine Kreise zieht, der wird sicherlich begreifen, daß der Flugmodellssport Jugendliche wie Erwachsene in seinen Bann zieht kann. Das Modellfliegen wird unserer Meinung nach jedoch nur dann zum positiven Erlebnis, wenn die Schüler systematisch und behutsam in die Materie eingeführt werden, und gerade auf diesem Sektor leistet das MAZ bedeutsame Pionierarbeit.

Mag. Peter Svetitsch und
Mag. Franz Winkelbauer



Auch hier einige Fotos vom Bau- und Flugbetrieb.



Die geplanten Lehrgänge 1991 im MAZ Spitzerberg

(eine genaue Ausschreibung erfolgt in prop 1/2-1991).

- L130.05.-01.06 1991CO₂-Lehrgang
- L1/A01./02. Juni 1991Internat. CO₂-Wettbewerb
- L201.-07. Juli 1991FREIFLUG-Einsteigerlehrgang
- L308.-17. Juli 1991Anfängerlehrgang f. Pädagogen**
- L422.-28. Juli 1991RC-Einsteigerlehrgang
- L529.07.-04.08. 1991Querruderlehrgang
- L605.-11.August 1991RC-Ausbildungslehrgang (OÖ)
- L712.-18.August 1991RC-Ausbildungslehrgang (OÖ)
- L819.-25.August 1991RC-f. Fortgeschrittene (ausgeb.)
- L924.-31.August 1991Pädag.-Fortgeschrittenenlehrgang**
- L101. SeptemberwocheInternat. Oldtimertreffen

BBS Modell  echnik

Das Fachgeschäft für Modellbaufreunde

Beratung
Bauhilfe
Sonderanfertigungen

B. Bösenbacher
Steinbauerg. 34
A-1120 Wien

Tel. (0222) 83 16 81

Reminiszenz an den Hangflugehrgang 1990 des LV Wien.

Endlich war der Tag gekommen, welcher in den letzten Monaten mit besonderer Akribie und erheblichem Zeitaufwand von LSL Robert Grillmeier und Willi Zehethofer geplant und organisiert worden war. Es war der Beginn des Hangflugehrganges 1990. Der Wettergott war uns an diesem Tage, es war Donnerstag der 24. Mai, wirklich gnädig gestimmt und 19 Personen, davon 16 Modellpiloten, fanden sich im Laufe des Vormittags im Gasthof Bauernhofer in der Brandlucke (Sommeralm in der grünen Steiermark) ein. Der Begrüßung aller Teilnehmer folgt das Mittagessen. Danach ging es das erste Mal auf den höchsten Punkt der Somme-

ralm, dem 1531 m hohen Plankogel. Der Aufstieg vom Parkplatz zum Gipfelkreuz war kurz, aber etwas steil, und so mancher Teilnehmer legte des öfteren Pausen ein, um das herrliche Panorama des steirischen Alpengebietes zu bewundern. Unser Fluglehrer Willi Zehethofer ließ es sich nicht nehmen, den größten Teil der Ausrüstung samt 3 Modellen selbst zu tragen, und als wir den Gipfel erreichten, wurde mit dem Zusammenbau begonnen.

Nach erfolgter Begrüßung und Ansprache mit einigen örtlichen, bereits vor uns aufgestiegenen Modellfliegern, wurde unser neues, von Bundessektionsleiter Dr. Breiner

gestiftetes Schulungsflugzeug, eine AVIO-ASIAGO, gestartet.

An dieser Stelle möchte ich im Namen aller Schüler für dieses Flugzeug Herrn Dr. Breiner danken, denn dieses RC-Modell tat ausgezeichneten Dienst und wurde den gesamten Lehrgang über von jedem der 16 Flugschüler oftmals mittels klubeigener Lehrer-Schüler-Anlage geflogen. An der Lehrgangsanlage agierte Willi Zehethofer, wobei er auch sein großes Hangflugwissen weitergab. Zeitweise wurden bis zu 8 Modelle geflogen, und es war eine Augenweide, wie manche Piloten, die an diesem Tag herrschenden optimalen Hangflugbedingungen aus-

nützten, um wirklich beeindruckenden Hangflug zu demonstrieren. Der Nachmittag verflieg im wahrsten Sinne und nach dem Abstieg wurden jene, nicht selbst mobilen Teilnehmer, von Herrn Grillmeier mit dem klubeigenen ÖMV-Kleinbus zu unserem Quartier chauffiert.

Nach dem Abendessen zogen wir uns in den, auch im Vorjahr von unserem Gastwirt zur Verfügung gestellten Saal, zurück, und ein äußerst interessanter Vortrag über die Grundlagen des Hangfluges wurde von Herrn Zehethofer gehalten. Einen tieferen Einblick in die Klasse F3F aus der Sicht der Wettbewerbsflieger vermittelte unser Gast, ONF, Ing. Schiffer. Nach diesen sehr informativen Vorträgen wurde der Abend mit einer Darbietung zweier steirischer Künstler in Ausklang gebracht.

Leider spielte uns am Freitag, dem 2. Tag, das Wetter einen bösen Streich, und wir beschlossen, mittels Vereinsbus, eine Rundfahrt durchzuführen. Die Sehenswürdigkeiten der Umgebung - wir kamen sogar bis Deutschlandsberg - waren auch bei

Regenschauer sehr beeindruckend. Samstag morgen, es war bereits der 3. Tag, hatte sich das Wetter zu unseren Gunsten gebessert, und wir konnten, wie bereits am Donnerstag, vom Plankogel starten. Willi Zehethofer zog unermüdlich gemeinsam mit der ASIAGO und den Flugschülern seine Bahnen am Horizont. Leider wurden zwei Maschinen schwer beschädigt, ein Modell bei der Landung und das andere Modell beim Abstieg, als der Pilot straukelte, in seine Tragfläche stieg und es zerstörte.

Den Abend verbrachten wir gemeinsam am Fuße unseres Sommeralm-Hangflugolymps, in einer Wallhall, mit dem Namen "Gesselbauer". Der Wirt gab Beachtliches auf seiner Ziehharmonika, gewürzt mit vielen Schwänken, zum Besten. Seine attraktive Gattin verwöhnte uns mit steirischen Schmankerln und süßen Köstlichkeiten aus OMAs Kochbuch. Mit etlichen Litern Apfelmilch gestärkt, verließen wir spät abends die sehr modellfliegerfreundliche Familie Gesselbauer und unser, mittlerweile zum Oberchauf-

feur avancierte Robert Grillmeier, brachte uns pannenfrei im Vereinsbus zu unserer Bleibe in der Brandlucke.

Die Frühstückszeit am Sonntag, dem 4. Tag unseres Lehrganges, wurde noch zu Fachsimpeleien und Reprospektiven der äußerst gelungenen und erlebnisreichen vergangenen Tage genutzt.

Alle Flugschüler, sowie auch der Fluglehrer waren froh, daß die Schulungsmaschine unversehrt geblieben war. Der Rest des Tages wurde individuell genutzt, die Heimfahrt angetreten, oder noch die sicher sehenswerte Bärenschützklamm im Teichalmgebiet mit ihren unendlichen Leitern bestiegen.

Die von Robert Grillmeier und Willi Zehethofer bestens organisierte und teilweise vom ÖAeC-LV-Wien unterstützte Veranstaltung, welche nicht nur Information, Flugtraining und viel Spaß gebracht hatte, ist es wirklich wert, sich auch in Zukunft wohlwollend daran zu erinnern.

Ing. Karl Brossmann



Eine Gastseite unserer "großen Brüder"

Bei einem Gespräch mit meinen Freunden bei den "Großen Brüdern" wurde die Bitte an mich herangetragen, in unserem Modellflugmagazin prop für die Segelfliegerausbildung werben zu dürfen. Da wir ja im Österreichischen Aero Club die Zusammenarbeit und das gegenseitige Verständnis aller Sparten zueinander fördern wollen, komme ich gerne dieser Bitte nach.

Von den in unserem **MODELLFLUG AUSBILDUNGSZENTRUM** am Spitzerberg geschulten Jugendlichen, haben sich schon einige für die Segelflugausbildung entschlossen und u.a. auch am Spitzerberg Segelflugkurse besucht. Immer wieder wird uns beteuert, daß die Modellflieger besonders tüchtig sind und mit großem Wissen vorbestattet, diese Kurse bereichern. Was liegt also näher, als auch einmal in unserem prop für die Segelfliegerausbildung zu werben?

Edwin Krill

Seit Urzeiten ist es ein Wunschtraum der Menschheit, sich wie ein Vogel in die Lüfte zu erheben, um neuen Horizonten entgegenzuschweben. Segelfliegen ist die Verwirklichung dieses Wunschtraumes. Es ist der Sport, das Freizeitvergnügen für Idealisten, die Sinn für die Gemeinschaft haben und Härte zu sich selbst besitzen. Ein Sport für moderne Menschen, die ihr Wissen und Können bereichern und sich ihr Leben schöner, sinnvoller und freier gestalten wollen. Den Freunden des Modellflugsportes ist diese Faszina-

tion nicht unbekannt. In zahlreichen Wettbewerben beweisen sie ihren Einsatzwillen, die Begeisterung für den Flugsport, den erforderlichen Fleiß und die spontane Bereitschaft zur kameradschaftlichen Zusammenarbeit. Das sind die Voraussetzungen, die neben den gesetzlichen Bestimmungen für die Erlangung des Segelfliegerscheines und somit der Berechtigung zur Führung eines Segelflugzeuges notwendig sind.

Modellflieger, die an der theoretischen Ausbildung zum Segelflieger Interesse haben, können unverbindlich am Theorielehrgang "Grundausbildung für Segelflieger" des ÖAeC, Landesverband Wien, teilnehmen. Neben Luftrecht und Kartenkunde, wird Segelflugzeugkunde, Aerostatik, Aerodynamik und Wetterkunde, also Themen, die sicherlich auch für Modellflieger wissenswert sind, vorgebracht. Der Theorielehrgang beginnt im Mai 1991 und findet an jedem Dienstag und Donnerstag bis zum Ende Juni statt. Unterrichtsort ist der Lehrsaal der ASKÖ-Zivilluftfahrerschule in Wien, 1050 Hauslabgasse 24 a (Eingang von der Parkseite Kliebergasse).

Anmeldungen zu diesem Lehrgang können eine halbe Stunde vor Lehrgangsbeginn vorgenommen werden. Für AERO-Clubmitglieder kostet dieser Kurs S 200,-, für Nichtmitglieder S 400,-.

Der praktische Unterricht beginnt Mitte März 1991 in Wiener Neustadt am Westplatz (Militärplatz), 2700 Flugfeldgürtel 5.

Der **Praktischer Unterricht** für den Erwerb des Segelfliegerscheines kann nur den Inhabern eines amtlichen Flugschülerausweises, der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ausgestellt wird und Vereinsangehörigen erteilt werden kann. Die Kosten für die Ausbildung zum Segelflieger belaufen sich auf S 9.000,- bis S 12.000,-. Die Ausbildung dauert je nach Wetterlage und persönlichem Einsatz 5 bis 8 Monate und wird vorwiegend nur an Wochenenden durchgeführt.

Die Schulung betreibt die ASKÖ ZIVILLUFTFAHRER SCHULE WIEN, die über 2 PA 18, 1 Rallye, 3 Motorsegler SF 25, 1 MS Grob 109 B, 2 Doppelsitzer Segelflugzeuge (Bergfalke III, Ka 7) und 1 Ka 8 verfügt. An dieser Schule kann auch der Privatpilotenschein erworben werden.

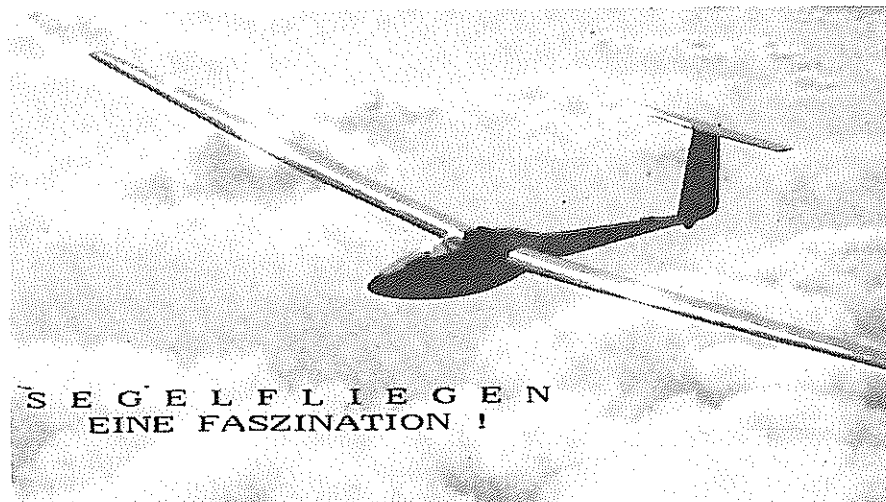
Nähere Auskünfte :

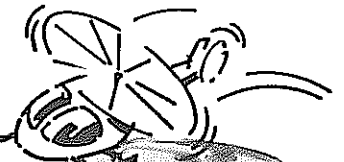
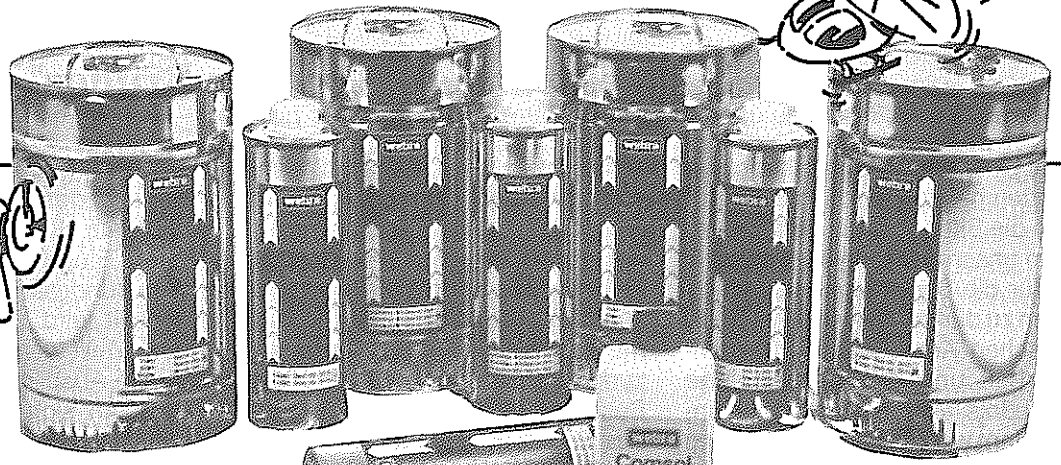
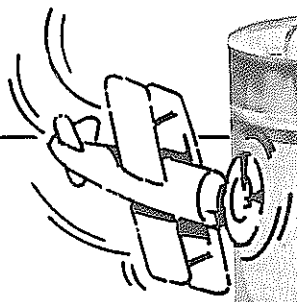
Tel.: 0222/2240722 wochentags zwischen 16,00 und 18,00 Uhr.

Für die Ausbildung angehender Streckenpiloten und Leistungsflieger steht der **ÖSTERREICHISCHE MODELL- UND FLUGSPORTVERBAND, LANDESGRUPPE WIEN**, zur Verfügung. Der Verein besitzt 2 Ka 8, 2 Ka 6, 1 L-Spatz, 1 Astir, 1 Phöbus, 1 DG 300, 1 Doppelsitzer Blanik, 1 MS SF 25 C und 1 MS Dimona, also über eine Flotte, die für den Leistungsflug bestens geeignet ist.

Nähere Auskünfte werden gerne jeden Mittwoch ab 19,00 Uhr im Clublokal, Wien 12., Aichholzgasse 52, erteilt.

Ing. Robert Fiala





webra KRAFTSTOFF

WEBRA „SPRIT“ DER MARKENKRAFTSTOFF MIT STETS GLEICHBLEIBENDER GÜTE. VOM MOTORENHERSTELLER NACH SEINEN JAHRZEHNTELANGEN ERFAHRUNGEN SELBST GEMISCHT MIT EINZELKOMPONENTEN HÖCHSTER QUALITÄT.

DER „MODERNE“ KRAFTSTOFF

Webra Sprit „S“ mit synthetischem Öl und Antikorrosionsadditiv ohne und mit Nitromethan

DER „KLASSISCHE“ KRAFTSTOFF

Webra Sprit „R“ als Basis dient Rizinusöl ohne und mit Nitromethan

DER „BESONDERE“ KRAFTSTOFF

Webra Sprit „T4“ speziell für 4-Takt-Motoren wird auch gerne bei 2-Takt-Motoren eingesetzt, wo's manchmal heiß hergeht z. B. im Hubschrauber

Webra Sprit „25“ der High-Speed Kraftstoff für mehr Power

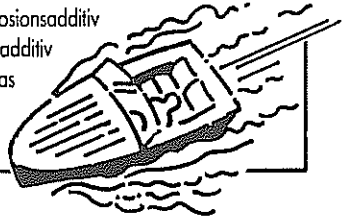
ZUM SELBERMIXEN

Webra Inhibitor das Antikorrosionsadditiv

Webra Comsol das Leistungsadditiv

Webra Model Aircraft Oel das Hochleistungsöl auf synthetischer Basis

Webra Model Aircraft Oel das Hochleistungsöl auf synthetischer Basis



robbe Modellsport informiert:

Der Top Hit 1990:

Schon mal ge WHOPPER t?

Für ein neues Fluggefühl

Besondere Merkmale:

- Robuste, bewährte Mechanik
- Direkteinbau der Servos in vibrationsgedämpfte Mechanik
- vordrehen des Rotorkopfes durch Getriebe
- gut zugängliche Mechanik
- hohe Wendigkeit = gute Steuerfolgsamkeit
- absolut Überziehsicher
- Kurzstart- und Landefähig
- mit jeder 5-Kanal-Fernsteuerung zu fliegen



Jetzt im Fachhandel

Technische Daten:

- Höhe: 490 mm
- Motor: 10 cm³
- Ø Rotor: 1480 mm
- Bestell-Nr. S2740

robbe

Modellsport GmbH - Postfach 1108 - D-6424 Grebenhain 1
Robbe-France S.A.R.L. Avenue du Général Patton - F-57730 Folschviller
Technicator Ges.m.b.H. - Prager Straße 142 - A-1210 Wien
robbe-Model-Sport Inc., USA - Township Line Road - Belle Mead, N.J. 08502

Versand

Ihr Modellbaufachgeschäft in Salzburg!

Superpreise

HELICOPTER-CENTER M. HOLZMANN MODELLBAU

Graupner

Angebote · Angebote · Angebote MIT EIGENEN PARKPLÄTZEN

ZGRAGGEN

Kalt Whisper Elektroheli
5.290,-



MC 18 Eco, Originalset
7.190,-

robbe

Space Baron, mit Speed 28
Motor **8.990,-**

Mini Kreisel, Gew. 44 g
1.900,-

VARIO
Rotor-Systeme
Uli Streich

Set Whisper **9.000,-**

Spez. Akku, 9,6 V, 1,1 Ah
1.109,-

Regler Whisper **1.340,-**

Informieren Sie sich! · Zubehör aller Firmen lagernd!

Futaba
RADIO CONTROL SYSTEMS

GfK-Rotorblätter

PICCO

OS-MAX

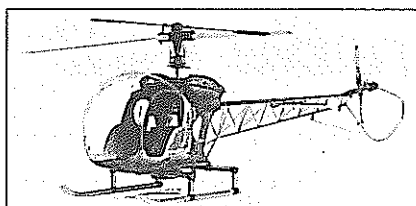
MW



ERSATZTEIL-VERSAND · 5020 SALZBURG · GLANGASSE 2 · TELEFON 0662/84 77 84

TELEFAX 0662/84 63 35 (ECKE MAXGLANER HAUPTSTRASSE 34)

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



Mit Sicherheit fliegen
Benzinhubschrauber sicherer!

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

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

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

Vertretung für Österreich:

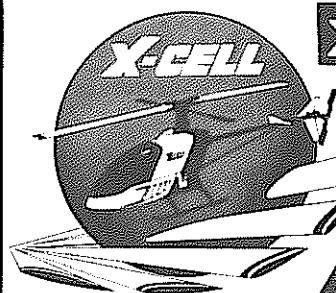
**Star Helicopter
Hochwarter**

A-7531 Kemeten, Obertrum 1
Telefon 03352/33 2 65

Paddelstange nirosta S 60,-; Alu-Domlagerplatte mit 10x26 Lager S 280,-
Alu-Taumelscheibe, blau oder schwarz S 630,-

Kegelräder S 80,-; schrägverzahnte Kupplung, 22 oder 23 Zähne S 600,-
Hauptzahnrad schräg, 54 oder 55 Zähne S 150,-

Alu-Heim-Mechanik — Prospekte bitte schriftlich anfordern!



X-CELL HELI-STÜTZPUNKTE

Modellbau Ruppig
Husselstraße 10
6130 Schwaz
Telefon 05242/5359

Modellbau Pirker
Gumpendorfer Straße 35
1060 Wien
Telefon 0222/5873158

Modellbau Postl
Bahnhofstraße 116
8234 Rohrbach
Telefon 03338/2426-6

Modellbau Feix
Bismarckstraße 3
8280 Fürstenfeld
Telefon 03382/52617

X-CELL »MINIATURE- AIRCRAFT-USA«

GENERALVERTRIEB FÜR ÖSTERREICH:

H. LUKSCHITZ IMPORT-EXPORT

Pitch Corner

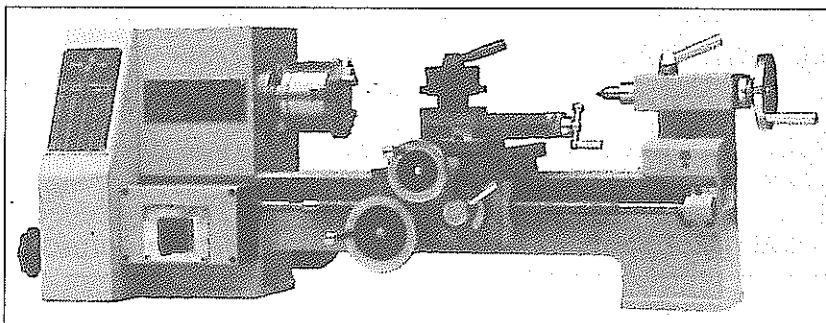
RAXERSTR. 6, 8380 JENNERSDORF ☎ 03154-381, FAX: 03154-8757, TX 17609

Suchen Servicetechniker!

Ihr Hobby wird Ihr Beruf! Sind Sie Modellbauer? Sind Sie Elektroniker? Haben Sie Erfahrung im Service von Funkgeräten? Wenn Sie außerdem noch jung sind, Teamgeist haben und bereit sind selbständig zu arbeiten, dann sind Sie unser Mann!

Nur schriftliche Bewerbungen mit Lebenslauf an

robbe — Technicator GmbH
1210 Wien, Prager Straße 142

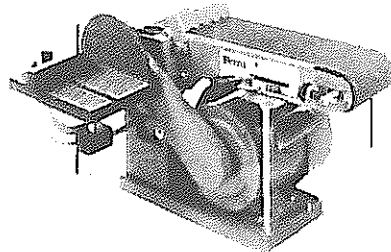


PRÄZISIONSDREHBANK BV 20 zum Superpreis!

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

TÄGLICH POST- UND BAHNVERSAND!
Besuchen Sie uns und testen Sie unsere Maschinen!

HOBBYTECHNIK
A-4910 Ried in Innkreis, Thurnerstr. 16, Tel. 07752/26 67, Fax 07752/26 67



TELLER-BANDSCHLEIFMASCHINE

220 V/250 Watt, ideal für alle Schleifarbeiten!
Nur **S 2.780,-**

Gelegenheitskauf:

EMCO — Compact 5
mit Zubehör, absolut neuwertig **S 10.500,-**

EMCO — Metallfräsmaschine HB-2
mit Untergestell, wie neu nur **S 32.000,-**

Neu in Salzburg

Wir sind Vario Tuning-Team Händler

Modellbau M. Holzmann

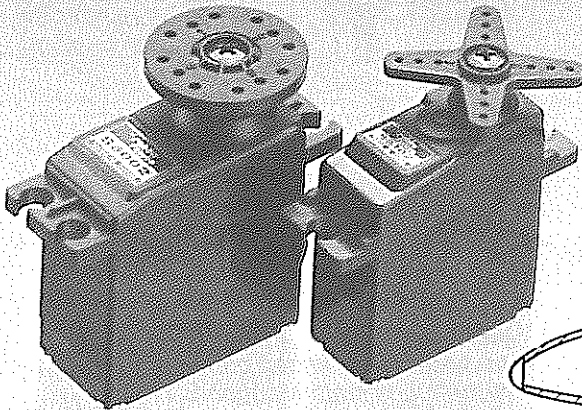
Telefon 0662/84 77 84

Fax 84 63 35

Die Top Hits 1990:

S3002
No. F1245

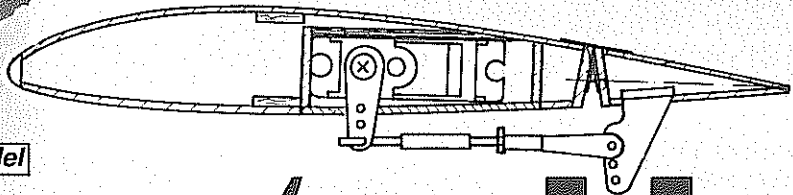
S5102
No. F1247



High Tech im Profil

Die neue Generation von Flächenservos!

Servos in Flächen direkt eingebaut haben einiges wegzustecken, besonders aber harte Stoßbelastungen bei der Landung. Ein robustes, schlagfestes Präzisions-Ganzmetallgetriebe garantiert störungsfreien Betrieb auch unter harten Bedingungen. Beide Servos sind **sehr schnell, kräftig** und dennoch **sehr klein** in den Maßen. Das S5102 ist besonders für dünne Profile geeignet.



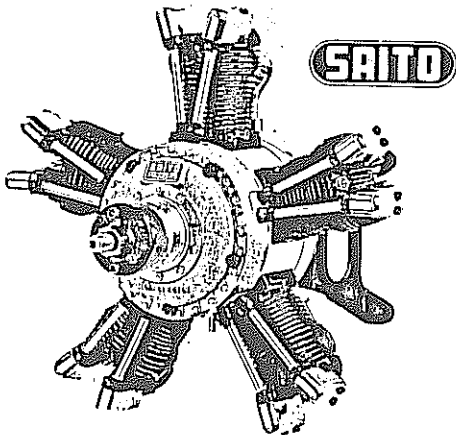
Jetzt im Fachhandel

Technische Daten:

	S3002	S5102
Stellzeit	0,15 sec/45°	0,13 sec/45 sec°
Kraftmoment	33 Ncm	19 Ncm
Gewicht	26 g	19 g
Maße L, B, H	31 x 16 x 30	28 x 13 x 29
Betriebssp.	4,8-6 V	4,8-6 V



Modellsport GmbH - Postfach 1108 - D-6424 Grebenhain 1
Robbe-France S.A.R.L. Avenue du Général Patton - F-57730 Folschviller
Technicator Ges.m.b.H. - Prager Straße 142 - A-1210 Wien
robbe-Model-Sport Inc., USA - Township Line Road - Belle Mead, N.J. 08502



Qualitäts-4-Takt-Motoren Unglaublich günstige Preise!

Z. B.: 10 ccm ab **öS 2.935,-** 20 ccm ab **öS 4.465,-**
13 ccm ab **öS 3.320,-** (alles Inklusiv-Preise!)

vom 6,5 ccm 1-Zylinder- bis 53 ccm 5-Zylinder-(Stern-)Motor

NEU - NEU! FA 60 T (10 ccm Boxer) für nur **öS 6.580,-**

LEISTUNGSSTARK, LEISE, SPARSAM, VIBRATIONSARM, ZUVERLÄSSIG!

Die preiswerte Qualität am Modellmotorsektor

„Prospekt anfordern“

Modellbau DOSTAL

Modellbau-Artikel-Versand

A-5730 Mittersill, Hintere Lendstraße 22, Tel. u. Fax 06562/54 13, Postfach 58

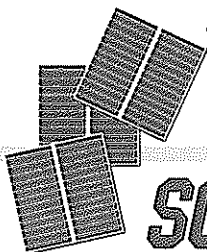
Die Stromversorgung direkt von der Sonne

universell einsetzbar

MACH DIR DIE SONNE

ZUM HOBBY

Einzigartig in Österreich



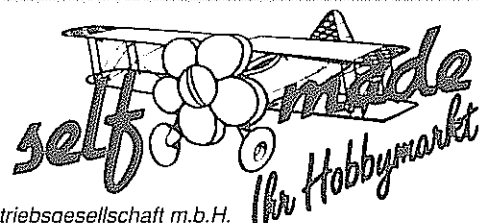
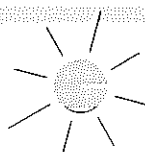
SOLARMODULE

GENAU NACH ENERGIEBEDARF

Jede dieser 5 x 5 cm kleinen Zellen setzt Sonnenlicht in sofort nutzbaren elektrischen Strom um:

Je Zelle 600 mA bei einer Spannung von 0,5 V.

Solarzellen für jeden Zweck.



selfmade · Bastelwaren Vertriebsgesellschaft m.b.H.
5020 Salzburg, Auerspergstraße 56, Tel. 0662/76432
Fax 0662/882787-75

robbe Modellsport informiert:

Der Top Hit 1990:

VARTA FLY

Bestell-Nr. 3146

Serienmäßig!
Kompletter Elektro-
direktantriebsset
mit allem Zubehör
im Baukasten enthalten.



Techn. Daten:

Spannweite: 1800 mm
Rumpflänge: 1100 mm
Fluggewicht: ca. 1450 g

Besonders für den Einstieg geeignet, weil:

- unkritisches Flugverhalten
- einfach zu bauen
- problemloser Elektroantrieb,
zuverlässig und kraftvoll
- gute Segelflugeigenschaften
- robuste Bauweise
- Fertigrumpf aus schlagfestem Plura,
Tragflächen in leichter Rippenbauweise

Achtung:

In diesem Jahr finden bundesweit regionale Varta-Cups statt. Machen Sie mit!
Der Varta-Super-Cup findet am 6./7.10.1990 in Grünstadt statt. Informationen dazu im guten Fachhandel.

robbe

Modellsport GmbH - Postfach 1108 - D-6424 Grebenhain 1
Robbe-France S.A.R.L. Avenue du Général Patton - F-57730 Folschviller
Technicator Ges.m.b.H. - Prager Straße 142 - A-1210 Wien
robbe-Model-Sport Inc., USA - Township Line Road - Belle Mead, N.J. 08502

Das Fachgeschäft mit dem Farbkatalog

96 Seiten · 600 Abbildungen ·
Ausführliche Modellbeschreibung.
Jetzt zum Sonderpreis!

Das Fachgeschäft mit den vielen Vorteilen

Modellbau Technik Sattler
Leibnizgasse 46 1100 Wien ☎ 022 2/60 20 970

Katalog 99,-

Gutschein für einen Farbkatalog zum Sonderpreis von S 40,-.

Name: _____
Anschrift: _____


Leibnizgasse 46 1100 Wien ☎ 022 2/60 20 970


Gutschein für einen Farbkatalog zum Sonderpreis von S 40,-.

Name: _____

Anschrift: _____

Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

 self made · Bastelwaren
Vertriebsgesellschaft m.b.H.
A-5021 Salzburg · Auerspergstraße 56
Telefon: 0662/76 4 32, 72 3 62

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

Modellbau — Technik
HARDT
 A-2500 Baden, Rudolf-Zöllnerstr. 43, Tel. 02252/86 1 76

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

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

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

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



FLUG — SCHIFF — AUTO
M W M
A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Modellbau Wagner Melk
Tel. 02752/24 32

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

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

Modellbau Üblacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt, Tel. 02682/61 6 80
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26
Modellbau Simacek Sepp
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4—6
Modellbau Postl
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66

IHR SPEZIALIST
IM - PINZGAU -
ROBBE, Schlüter,
Webra, Graupner,
KDH, Kavan,
Avio usw.



S-P-I-E-L
M-O-D-E-L-L-B-A-U
Scholz
BAHNHOFSTRASSE 13
ZELL AM SEE
TELEFON 0 65 42 / 26 06
TELEFAX 0 65 42 / 26 13

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

ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

EZ **SPORTS AVIATION**



Fast-Fertig-Modelle

PILOT

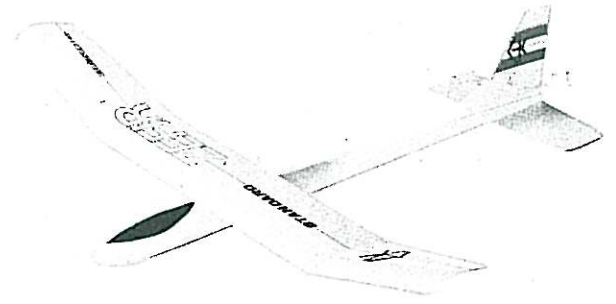
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
IT'S ABOUT TIME!


Elektro-
Motore
Zubehör



Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

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

PROFI-TUNING-MECHANIK

**Komplett getunt für
höchste Anforderungen**

- Hauptgetriebe und Heckrotor bereits fertig montiert
- Insgesamt 55 Kugellager
- Ganzmetall-Taumelscheibe

Zur instruktiven Darstellung mit montiertem OS-Motor (Best.-Nr. 1822) abgebildet.

**PROFI-TUNING
Hubschraubermechanik**
Best.-Nr. 4682
Für alle gängigen
10-cm³-Motoren mit
Seitenauslaß und
Kurbelwelle 8 mm Ø

