



PROP

910017 0083
Herrn
Kirchert Gerd
Linzstr. 65
A-1140 Wien

DVr: 0058815

Statsmeisterschaften

F3B

Japan eine Reise wert!



MAZ – Spitzberg – Kursprogramm
Nurflügler „Zanonia-Pokal“
Test Messerschmitt Me 109 Elektro von Graupner
Hanno Prettnner: Projekt Extra 300
Projekt Cranfield A-1

HOBBY FACTORY

Montag-Freitag
bis 19.00 Uhr

Modellbauzentrum

1210 Wien, Pragerstrasse 92

Mo - Fr 10.00 - 19.00, Sa 09.00 - 13.00

Tel. 0222 - 278 41 86 FAX 0222 - 278 41 864

alle Angebote solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MWST. Irrtümer vorbehalten
die statt-Preise sind unsere bisherigen Verkaufspreise oder die Hersteller-Listenpreise

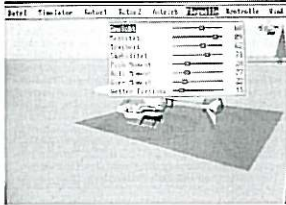
die Qualität im Modellbau

wir wünschen

allen unseren Freunden und Kunden
ein gesegnetes Weihnachtsfest



last minute: FUTURA Trainermechanik nur 10.990,-



PC-Flugsimulatoren eingelangt !!

fliegen Sie Hubschrauber und Flächenflugzeuge auf Ihrem PC
stellen Sie Ihr eigenes Flugmodell ein und trainieren Sie zu Hause
Systemvoraussetzung min.: PC-386 16 MHz

TRU-FLITE Futaba
Graupner

2090,-

neu im
Programm:
der Weltmeister 1995

WM 1995 in Japan

I. Platz und Weltmeister Cliff HIATT (USA) auf XL-PRO
III. Platz Wayne MANN (USA) auf XL-PRO

X-Cell Ersatzteile lagernd, fordern Sie unsere Preisliste an

HELI - SUPERSET 1
Robbe MOSKITO BASIC

GRAUPNER MC 14 Fernsteuerset 35 MHz +
6.5 ccm Motor + 5 Servos + Kreisel +
Senderakku + Empfängerakku

10 990,-



HELI - SUPERSET 2
CONCEPT SR-T

GRAUPNER MC 14 Fernsteuerset 35 MHz +
OS-32 HELI Motor + 5 Servos + Kreisel +
Senderakku + Empfängerakku

11 490,-

HELI - SUPERSET 3
VARIO KOBOLD

GRAUPNER MC 16/20 Fernsteuerset 35 MHz
10 ccm WEBRA-Motor + Resorrohr +
+ 5 Servos + Kreisel + Senderakku +
+ Empfängerakku

17 990,-



SERVOS

Futaba S 148	nur 210,-
Futaba S 3001	nur 329,-
Futaba S 9202	nur 998,-
Futaba S 9001	nur 699,-
Graupner C 507	nur 241,-
Graupner C 5007	nur 261,-
Graupner C 4041	nur 499,-
Graupner C341	nur 520,-
Graupner C351	nur 799,-
Graupner C 4421	nur 1080,-
hi-tec 525 BB	nur 479,-
hi-tec 545 BB	nur 479,-
hi-tec 605 BB	nur 499,-
hi-tec 725 BB Segelw.	nur 639,-

und jetzt die GRAUPNER Christkindl - Preise

Graupner optoelektron. Autopilot AP-2000	statt 2795,-	nur 1399,-
mc-ULTRA DUO RACE 12 V Ladegerät	statt 1905,-	nur 1399,-
mc-ULTRA DUO PLUS II 12 V - " -	statt 4098,-	nur 2999,-
Graupner Zangen-Ampere-Messadapter	statt 895,-	nur 358,-
Hochleistungsstellservo C4821	statt 1385,-	nur 799,-
Graupner Gaslötkolben	statt 995,-	nur 493,-
UNI-EXPERT Mechanik + Trainerzelle	statt 9500,-	nur 7140,-

bis
minus 60%



KYOSHO

AUTO - Weihnachtsaktion

MONDEO 1:10 mit Elektromotor	nur 1690,-
MONDEO 1:10 mit Verbrenner	nur 2850,-
TOYOTA 1:10 mit Elektromotor 4 WD	nur 1990,-
NIKON PAJERO 1:10 mit Elektromotor 4 WD	nur 1990,-

täglicher Postversand + täglicher Postversand
Sie bestellen bis 12.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau



**Das
Österreichische
Modellflugmagazin**
Offizielles Organ der Sektion
Modellflug im
Österreichischen Aero Club

PROP 6/95



*Liebe Leser,
liebe Freunde!*

INHALT

Österreichische Meisterschaften RC-SL MFG-Feistritz	Semiscale-Großsegler Seite 27
MAZ-Spitzerberg Kurse 1996	Staatsmeisterschaften F3B Seite 31
F3B/F3J Enthusiasten. Ing. LEX berichtet über Neuerungen	UHU-Jugendcup Seite 36
Japan-eine Reise wert! von Martina Kronlachner	Projekt Extra300. Hanno Prettners neue Modelle für die Weltmeisterschaft im Detail Seite 37
Nurflügel Zanonja-Pokal von Curt Weller	Messerschmitt Me-109 eine 109 er der besonderen Art von Graupner Seite 43
1. Nurflügellehrgang MAZ-Spitzerberg	Kurz & informativ Seite 47
"Sprießpicker" von Ing. Prax	Shopping in Wien Seite 38
"230.000 Groschen-CUP" Seite 21	und vieles mehr.....

Redaktions- und Anzeigenschluß:

Mittwoch, 31. Jänner 1996

Unser Titelfoto: Bondori-Tänzer bei der Eröffnung der WM 95 in Japan und unser F3A-Team ganz japanisch.

IMPRESSUM

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Heinz Steiner und Ing. Manfred Dittmayer
Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Peter Tollerian, und die Bundesfachreferenten. Alle 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1210 Wien, Gerasdorferstr.153/71
Telefon: 0222 40400/9063DW Fax: 0222 40400/9000
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz Eugenstraße 12
Telefon 0222/505 10 28 DW 77, Telefax 0222/505 79 23
Druck: Bild-Text-Zentrum BTZ 2100 Korneuburg

Mit dieser Ausgabe unseres PROP, habe ich nun schon einen größeren Teil der Arbeit unter der Leitung von Heinz Steiner übernommen, sozusagen mein Lehrstück. Ich muß schon sagen, die Arbeit ist enorm, macht aber auch viel Spaß. Ich habe versucht möglichst viele Berichte und Bilder zu bringen und bitte schon hier alle Autoren um Verständnis, wenn nicht gerade ihr Artikel in dieser Ausgabe ist. Er kommt, das verspreche ich! Mein Ziel ist es, und ich hoffe, Ihr stimmt mit mir überein, unser PROP als "Familienmagazin" unserer Modellfliegerfamilie zu gestalten. Daher wird es auch nicht immer so ganz "profihaft" zugehen, aber ich werde Eure Berichte und Meinungen schreiben. Unser PROP ist und soll eine Zeitschrift für und vor allen Dingen von uns sein. Also macht bitte mit!!

Es müssen nicht nur Wettbewerbsberichte sein, sondern auch Berichte über Eure Modelle, Flugplätze, gute Hangfluggelände, Vereinsaktivitäten und vieles mehr. Nun noch eine Bitte technischer Natur. Schreibt Eure Artikel wenn möglich in WORD ab Version 2.0. und sendet mir die Diskette zu. Wenn Euch das nicht möglich ist, dann bitte schreibt mit Schreibmaschine.

Ihr erspart mir dadurch eine Menge Zeit und Mühe. Schreibt auf Eure Fotos immer den Namen und die Adresse. Oft bekommen wir Fotos und es ist nicht festzustellen, wem sie gehören.

Nun wünsche ich Euch viel Lesevergnügen mit dieser Ausgabe und hoffe sie macht Spaß. Auf Eure neuen Artikel und Anregungen freue ich mich schon.

Auch ich möchte Euch noch alles Gute für die Feiertage und 1996 wünschen

Euer
Manfred Dittmayer

P.S. Das nächste PROP erscheint wegen aktueller Berichterstattung über die Nürnberger Modellbau-messe erst Ende Februar 1996.

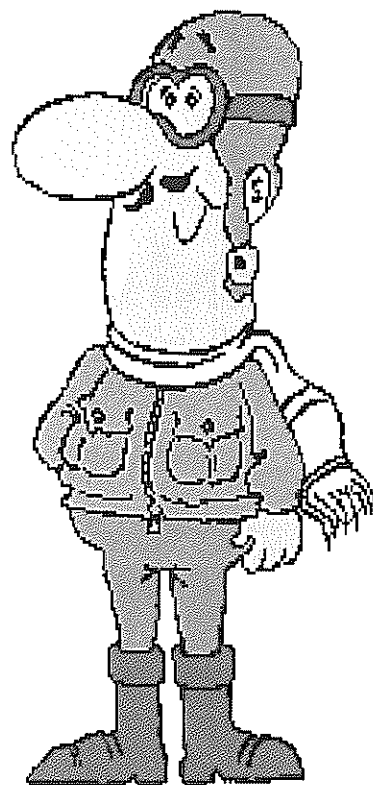
Liebe Fliegerfreunde !

Wiederum ist ein Jahr fast um. Ein Jahr mit zum Teil großen Erfolgen unserer Wettbewerbspiloten bei Europa und Weltmeisterschaften. Ein Jahr mit einem Zuwachs an neuen Mitgliedern und Vereinen. Ein Jahr mit einem deutlichen Rückgang an Schadensfällen.

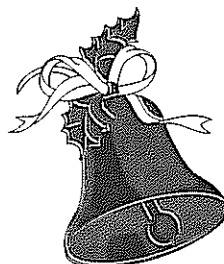
Es ist nun wieder an der Zeit dem "Modellflug-Christkindl" einen Wunschzettel zu schreiben:

Ich wünsche mir:

- * für Euch alle ein erfolgreiches und vor allem gesundes Jahr 1996
- * viel Freude am Modellbau, viel Spaß beim Fliegen und viel Erfolg bei Wettkämpfen
- * ein möglichst unfallfreies Jahr 1996
- * einen besseren Zusammenhalt untereinander
- * mehr Unterstützung und Anerkennung der Arbeit Eurer Funktionäre
- * mehr Nutzung der Angebote unseres Ausbildungszentrum am Spitzerberg
- * noch mehr Mitglieder und Vereine
- * noch mehr Idealismus und eine grundsätzlich positivere Einstellung



In diesem Sinne
Frohe Weihnachten und ein Prosit 1996
Euer Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner



Gib her Georg!!

Ich wusste es ja, daß ich dir dieses Zeug nicht schenken sollte!

Liebe Helipiloten!

Das Jahr 1995 geht zu Ende und vieles ist geschehen.

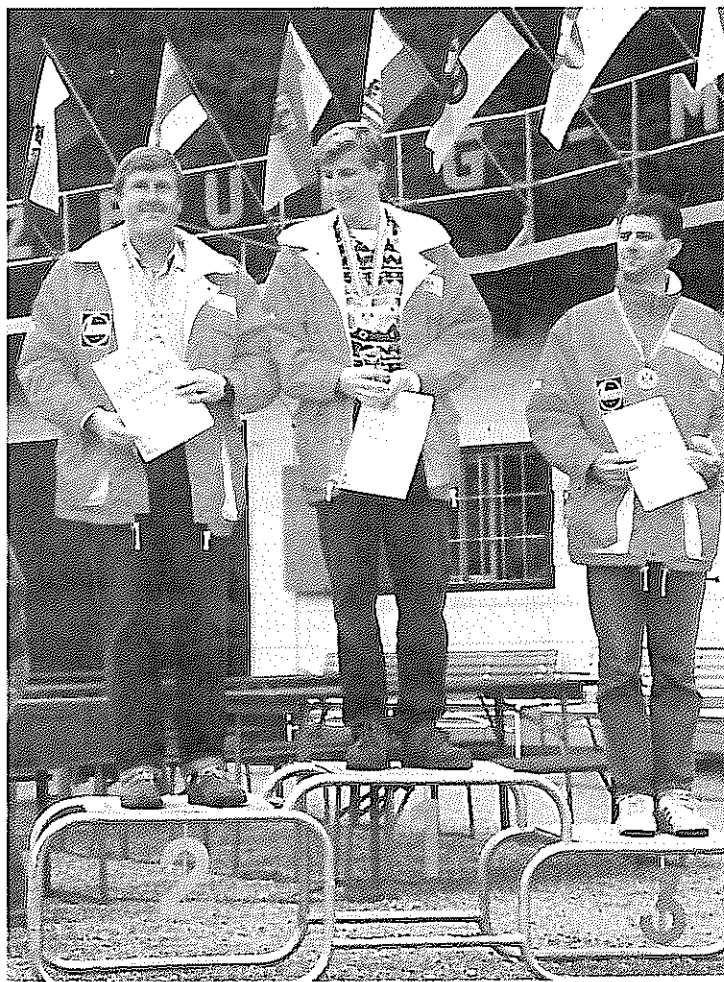
Über die WM wurde ja schon berichtet.

Aber die absolute Sensation war, daß wir einen neuen Staatsmeister in der Klasse F3C haben!

Zwar war es knapp und eine Familiensache aber Franz Brennsteiner zeigte seinem Vater und Lehrherrn "wo der Bartl den Most holt" und schlug bei der Staatsmeisterschaft 1995 in Kraiwiesen zu.

Sepp Brennsteiner, der XX-fache Staatsmeister mußte sich mit Platz 2 begnügen, aber immerhin blieb der Titel in der Familie. Dritter wurde Robert Schornsteiner mit einer sehr guten Leistung. Mit ihm ist sicher noch in Zukunft zu rechnen. Überhaupt muß ich erfreulicher Weise feststellen, das die fliegersischen Leistungen in der Saison 95 beachtlich gestiegen sind und auch einige neu Piloten in den nationalen und der internationalen Klasse hinzukamen. Mit der Staatsmeisterschaft konnten wir heuer vier Bewerbe austragen und ich danke allen Veranstaltern und hoffe, daß wir Helis auch wieder kommen dürfen. (Berichte folgen selbstverständlich noch)

Ein Punkterichterkurs, den ich dankenswerter Weise bei Sepp Buchner am Platz des ASKÖ-Linz durchführen konnte brachte das gewünschte Ergebnis und wir haben nun und das ist kein Spaß, in Europa die best aus-



Fotos: Dittmayer

Die neuen Staatsmeister F3C Sepp und Franz Brennsteiner Robert Schornsteiner

gebildeten Punkterichter weit und breit.

Bei der FAI- F3C- Fachsitzung in Japan wurde viel über ein neues Programm gesprochen.

" Nix ist no fix " aber sobald ich mehr Informationen habe bekomme ich sie umgehend. (hoffentlich nächste Ausgabe)

Für das neue Programm F3C und für die nationalen Programme plane ich ein Trainingslager für alle Wettbewerbspiloten in Gnas/Stkm. von 28.4-4.5. 1996 bitte vormerken.

Ausschreibung im nächsten Prop.

Das war's in Kurzform. Ausführliches mit vielen Berichten aus der Saison 95 folgt !!

Danke für eure gezeigten sportlichen Leistungen, schöne Feiertage und viel Erfolg in der Saison 96 wünscht euch euer

Manfred Dittmayer



Österreichische Meister Klasse RC/HC-B 1995 1. Gerhard Lederhaas, 2. Michael Ebner, 3. Richard Salecz

**An alle RC/MS-Piloten, Veranstalter, Funktionäre,
Helfer, Freunde und Förderer !!
Herzlichen Dank für den geleisteten Einsatz,
Eure Hilfe und
Eure Bemühungen !!!
Euer BFR für RC/MS Roland Dunger**

Liebe RC/MS Piloten

Am Ende des Jahres zieht man meistens Resümee über die abgelaufene Saison. Man vergleicht, prüft, denkt über alle Ereignisse und Vorkommnisse nach und kommt dann zu einem Ergebnis, welches mehr oder weniger positiv sein kann.

Um es gleich vorwegzunehmen die RC/MS- Sparte kann auf das Ergebnis der Saison 1995 sehr stolz sein, denn es ist sehr positiv.

Es wurden 1995 neun Wettbewerbe ausgetragen, das entspricht einer Steigerung von 12,5% gegenüber dem Vorjahr, wobei der MFC-Weinzierl und wieder der UMFC-Sparkasse Gnas jeweils einen Wettbewerb veranstaltet haben. Die meisten Bewerbe wurden durch die niederösterreichischen Vereine, UMFC-

Ikarus-Weinland, BSV-Voith ST. Pölten, MBC-Günselsdorf und MFC-Weinzierl ausgetragen. Die weiteren Wettbewerbe wurden durch, FMBC-Austria (Wien), HSV-MBC-Sparkasse-Feldbach, UMFC- Sparkasse Gnas und dem MFC-Kühnsdorf organisiert.

Auch bei den Wettbewerbsteilnehmern gab es eine Steigerung zu verzeichnen. Die durchschnittliche Anzahl der Teilnehmer erhöhte sich um 23,6% gegenüber 1994.

Der Zuwachs an Piloten ist einerseits dadurch begründet, daß die bisherigen RC/MS-Piloten sehr engagiert an den Bewerben teilnahmen, aber auch durch den Beitritt junger Piloten in diese Klasse.

Gerade die jungen Piloten sind wichtig um unsere Klasse zu bereichern und in Zukunft neue Impulse zu setzen. Besonders unserem jüngsten Pilot Gerhard Teschl, der erst 14 Jahre jung ist, möchte ich hier nennen, weil er mit seinen Eltern bei

fast jeden Wettbewerb anzutreffen war.

Auch alle anderen Piloten haben durch ihren Einsatz und ihre Begeisterung am Erfolg unserer Klasse.

Alle Wettbewerbe wurden äußerst professionell und ohne Protest durchgeführt.

Bei allen hier angeführten positiven Ergebnissen, müssen wir auch bedenken, daß einiges kritisch zu betrachten und wenn notwendig zu korrigieren ist.

Ich glaube das wir mit der Saison 1995 und den Ergebnissen zufrieden sein können.

Gemeinsam sollten wir das Ziel haben unsere Sparte auch 1996 weiterhin interessant und spannend zu gestalten- den RC/MS- fliegen ist sportiv, ist umweltfreundlich und ist wirtschaftlich

Viel Erfolg im nächsten Jahr wünscht Euch

Roland Dunger



**"DG 300" von Erich Buxhofer.
Dieses Modell wird in der
nächsten
Ausgabe ausführlich
beschrieben!!**

(Foto Dunger)

Bundesfachauschußsitzung der Klassen RC-SL und RC-IV

Bei der Bundesfachauschußsitzung der Klassen RC-SL und RC-IV wurde folgende vorläufige Terminplanung beschlossen:

1) Die österreichische Meisterschaft 1996 in der Klasse RC-IV wird voraussichtlich am 24. und 25. August 1996 vom MBC-Köflach auf ihrem Modellflugplatz bei Zwaring durchgeführt werden. Ich möchte aber aus-

drücklich darauf hinweisen, daß die endgültige Festlegung des Austragungsortes und des Termins erst bei der Bundessektionssitzung Ende November in Wien durchgeführt wird.

2) Österreich Pokal der Klasse RC-SL In der Saison 1996 werden 4 Teilwettbewerbe durchgeführt. Im einzelnen sind dies:

- 1) **Oberösterreich**
4. und 5. Mai 1996 Linz
- 2) **Salzburg** 1. und 2. Juni 1996
St. Johann im Pongau
- 3) **Tirol** 22. und 23. Juni 1996
Wörgl
- 4) **Niederösterreich** 27. und 28. Juli 1996 Korneuburg gleichzeitig
Schlußwettbewerb

Österreichische Meisterschaft der Klasse Seglerschlepp (RC-SL)

Ein Bericht vom Organisationsteiler Josef Pekol (MFG Feistritz/Gail)

Schon war's, guat is gangen, nix is g'schehn, dieses Resümee kann man vom Ablauf der am 26. und 27. August 1995 auf

dem Modellflugplatz der MFG Feistritz/Gail ausgetragenen österreichischen Meisterschaft in der Klasse RC-SL ziehen. Aber lassen Sie sich das Geschehen der Reihe nach schildern

14 Teams folgten dem Ruf zu dieser Meisterschaft. Durchaus positiv, könnte man sagen, es gilt aber zu bedenken, daß davon 8 Gespanne aus Kärnten kamen und nur 6 aus den anderen Bundesländern anreisten. Gibt es wirklich so wenige Seglerschleppgespanne in Österreich, die befähigt sind, an einer österreichischen Meisterschaft teilzunehmen und deren Stellenwert zu erkennen ?

Die meisten Teams reisten schon am Freitag dem 25.8. an, und manch einer wollte noch am späten Nachmittag einige Probeflüge absolvieren. Ihnen machte jedoch der Wettergott einen Strich durch die Rechnung, denn er schickte jede

Menge Regen. Die Zeit wurde aber genützt, um am Vorabend des Bewerbes unter der Leitung des Bundesfachreferenten Wolfgang Schober eine Besprechung zwischen den Punkterichtern, dem Wettbewerbsleiter und der Jury abzuhalten. Dabei wurden alle Feinheiten der Modellsportordnung erläutert und eine gemeinsame Linie erarbeitet. Wie der folgende reibungslose Ablauf des Bewerbes zeigen sollte,

ist eine solche Besprechung vor einem Wettbewerb sicherlich empfehlenswert.

Am Samstag war es dann so weit. Nach erfolgter Begrüßung der Teilnehmer durch unseren Obmann Hans Wallner, der nicht nur als Schispringer sondern auch als Modellflieger eine ganz gute Figur macht, wurde pünktlich um 9.15 Uhr der erste Durchgang gestartet. Die Ankündigung des Wettbewerbsleiters Franz Mussnig bei der Wettbewerbsbesprechung, daß nach dem 1. Durchgang zur Überprüfung des Gewichtslimits von 20 kg sämtliche Modelle gewogen werden, verursachte bei einigen Teilnehmern eine gewisse Unruhe. Zu Recht, wie sich herausstellte. Die nach dem ersten Durchgang Führenden Herbert Lenzhofer und Max Wölwitsch - boten zwar eine beachtliche fliegerische Leistung, das Gewichtslimit wurde jedoch nach erfolgtem Abtanken des Schleppmodells um 20 dag überschritten. Bedauerlich für das Team, das übrigens Sportsgeist bewies und trotzdem den restlichen Tag am Flugplatz verblieb. Es ist aber sicherlich notwendig, der Größe und dem Gewicht der Modelle Grenzen zu setzen. Daß auch Spitzenteams vor Mißgeschicken nicht gefeit sind, zeigte der Flug des Teams Schober/Tengg. Nach einwandfreiem Start, Steigflug und Ausklinken wartete man auf den Seilabwurf. Vergebens, wie sich zeigte, hatte doch nicht nur der Segler sondern auch der Schlepilot beim Kommando „Klinken“ den Schalter am Sender umgelegt. Kann passieren, oder ? So lautete die Reihung nach dem 1. Durchgang:

1. Udo Beichler/ Gottfried

Bretterklierer Stmk. 1348 Punkte 2. Markus Friesacher/Christian Schönegger Slbg. 1329 Punkte 3. Martin Winkler/Karl Stöllinger Slbg. 1312 Punkte

Nachdem die MFG Feistritz/Gail offensichtlich das richtige Wetter bestellt hatte, konnte am Samstag auch der zweite Durchgang über die Runden gebracht werden. Einmal mußte lediglich für 20 Minuten unterbrochen werden, da kurz eine Regenwolke ihre Größe sandte. Nach dem 2. Durchgang zeigte sich folgende Reihung

1. Wolfgang Schober/Karl Tengg Krtn. 2911 Punkte
2. Markus Friesacher/Christian Schönegger Slbg. 2685 Punkte
3. Hermann Sidler/Thomas Sidler OÖ. 2678 Punkte
Allerdings trennten beispielsweise den 2. und den 4. Rang lediglich 31 Punkte, und zwischen 2. und 8. Platz lagen auch nur 130 Punkte. Der dritte Durchgang würde also erst die endgültige Entscheidung bringen

Nach diesen nervlichen Anstrengungen konnte man nun zum gemütlichen Teil übergehen. Einige Piloten zeigten, daß sich auch mit Schleppmaschinen Kunstflug machen läßt. Hervorzuheben wäre hier Udo Beichler mit seiner Jodel Robin, dessen Bodenakrobatik ja jedem bekannt ist. Aber auch bei Hans Wallner und Gerhard Bruckmann zeigte sich, welche Leistungen ohne Wettbewerbsstreß erbracht werden können (Hans, würdest Du nur einmal bei einem Wettbewerbsdurchgang so landen !). So ging es dann recht gemütlich bis in die späten Abendstunden am Platz zu. Mit Speis

und Trank - hier vielen Dank an unsere Vereinsdamen und Günter Zobernig als „Gastwirt“ - konnten wir unsere Gäste verwöhnen. Ein echter Gailtaler spielte mit seiner „Quetschen“ (Ziehharmonika) auf, und so saß man in gemütlicher Runde beisammen; Gerüchten zufolge bis nach Mitternacht

Trotzdem waren am nächsten Morgen alle fit, und es konnte um 9.15 Uhr mit dem 3.Durchgang begonnen werden. Auch er ging klaglos über die Bühne. Es zeigte sich wieder einmal die Klasse des Teams Wolfgang Schober/Karl Tengg. Ich glaube, dieses Gespann ist derzeit nur schwer zu schlagen. So konnte dann Reg.Rat Josef Fleischhacker folgenden Teams zu deren Plazierung gratulieren

1. Wolfgang Schober/Karl Tengg Krt. 3318 Punkte
2. Willi Salloker/Gerhard Winkler Krt. 2758 Punkte
3. Herbert Fritz/Heimo Fleischhacker Krt. 2717 Punkte

In seinen Worten an die Wettbewerbsteilnehmer hob der Bürgermeister der Gemeinde Feistritz/Gail, ÖR Ing.Wiesflecker, die Bedeutung des Modellflugsportes für das Sportgeschehen in der Gemeinde hervor und sprach die Hoffnung aus, alle Teilnehmer beim nächsten Bewerb wieder in Feistritz begrüßen zu dürfen. Dem kann sich die MFG Feistritz nur anschließen und sagen: „Freunde ihr wart super, kommt bald wieder!“

Die österreichische Meisterschaft im Seglerschlepp aus der Sicht des Bundesfachreferenten

Seit dem Jahre 1987 werden im 2-Jahresrhythmus österreichische Meisterschaften in der Klasse RC-SL ausgetragen, das heißt, daß nun zum fünften Mal diese Veranstaltung durchgeführt wurde. In Feistritz/Gail gab es aber einige Besonderheiten

1) Obwohl an diesem Wochenende durch eine Nord-West-Wetterlage in ganz Österreich Regen, Sturm und Kälte herrschten, war es im Gailtal schon. Leichte Bewölkung abwechselnd mit Sonnenschein, leicht gemäßigte Temperaturen und zumeist Windstille trugen ganz wesentlich zum guten Gelingen dieses sportlich hochstehenden Wettkampfes bei.

2) Die Organisation der Meisterschaft ist von der MFG Feistritz vorbildlich durchgeführt worden. Aber damit gab sich Obmann Hans Wallner nicht zufrieden. Als Wettbewerbs-pilot merkte man, daß man hier im Gailtal zu Besuch bei Freunden war, die mit Herz und Seele ihre Gäste betreuten und verwöhnten. Vielen Dank, liebe Feistritzer, für diese nette Aufnahme bei Euch.

3) Der Wettbewerbsleiter Franz Mußnig war mit den Punkterichtern ein gut eingespieltes Team. Die Herren Breslmayr Walter (Oberösterreich) Klampfl Franz (Steiermark)

Ing.Koroschetz Karl (Kärnten)
Muigg Hermann (Tirol)
Strobl Josef (Salzburg)
gaben auch 2 Tage lang ihr Bestes, um möglichst objektive Bewertungen der Wettbewerbsflüge zustande zu bringen - und das ist ihnen auch gelungen. Vielen Dank !

4) Der Juror Ekkehard Wieser (Tirol) mußte einmal bei der Abwage der Modelle in Aktion treten und ein Team wegen Überschreitung der 20 kg- Grenze disqualifizieren. Eine harte, aber gerechte Entscheidung

5) Schade, daß diese wirklich schöne Veranstaltung nicht von mehr Teilnehmern besucht wurde. Seit der Durchführung von österreichischen Meisterschaften in der Klasse Seglerschlepp ist das der absolute Tiefststand, wie die folgende Statistik zeigt:

- 1987 Bockfließ 17 Teams_
- 1989 Kraiwiesen 24 Teams_
- 1991 Kirchschatz 25 Teams_
- 1993 Wörgl 18 Teams_
- 1995 Feistritz 14 Teams_

Doch nun zum sportlichen Teil dieser Meisterschaft. Wichtig für den Ablauf des Wettbewerbes waren die für alle Teilnehmer annähernd konstant guten Witterungsbedingungen. So gab es keine Zufallssieger oder -verlierer, sondern jeder Pilot konnte zeigen, was er am „Knüppel“ hatte. Interessant war auch die Tatsache, daß nach dem 2. Durchgang noch alles offen war. Besonders der 2. und 3. Rang konnten von 8 Teams erobert werden. Hier war ausschlaggebend, wer im 3.Durchgang einen optimalen Flug hinlegen konnte. Die Span-

Rang/Team	Modelltyp	Gewicht Spann.	
		kg	m
1 Wolfgang Schober Karl Tengg	Klemm 20	11,80	3,50
2 Willi Salloker Gerhard Winkler	Ka-7	7,40	4,80
3 Herbert Fritz Heimo Fleischhacker	Swiss Trainer	12,88	3,00
4 Udo Beichler Gottf.Bretterknieber	DG 300	6,98	5,20
5 Markus Friesacher Christian Schönegger	Swiss Trainer	12,94	3,00
6 Hermann Sidler Thomas Sidler	ASW 24	6,60	5,00
7 Martin Winkler Karl Stöllinger	Jodel Robin	11,32	2,60
8 Andreas Leber Wolfgang Mayer	Pilatus B4	6,28	4,08
9 Wolfgang Hoi Peter Dürnwirth	Piper Super Cup	10,16	2,90
10 Hans Wallner Matthias Blüml	ASW 20	5,60	5,00
	Piper Super Cup	10,62	2,80
	Oricon	5,72	4,85
	Piper Super Cup	10,22	2,93
	Salto	5,60	4,87
	Piper J3	9,38	2,80
	Pilatus B4	6,08	4,00
	Jodel Robin	12,60	2,57
	Duo Discus	6,88	5,00
	Swiss Trainer	14,08	3,00
	ASK 18	4,72	4,20

nung war deshalb bis zum Schluß aufrecht. Das an zweiter Stelle liegende Team Markus Friesacher/Christian Schönegger hatte hier naturgemäß die besten Karten. Doch wie so oft spielte eine Kleinigkeit dann eine ausschlaggebende Rolle. Beim Seilabwurf blieb die Schleppleine am Höhenleitwerk hängen, weshalb diese Figur mit Null bewertet wurde. Und genau diese Punkte fehlten dann bei der Endabrechnung, sodaß es „nur“ zum fünften Platz reichte - Pech!

Interessant ist auch die Aufteilung der Bundesländer in der Gesamtwertung. Die 3 Spitzen-

plätzen werden nur von Teams aus dem Bundesland Kärnten eingenommen, die hier offensichtlich ihren „Heim-Grand-Prix“ geflogen haben. Mit einer einzigen Ausnahme platzierten sich die Teams aus anderen Bundesländern im Mittelfeld, während die restlichen 5 Gespanne aus Kärnten am Ende der Gesamtergebnisliste zu finden sind.

Beim Material konnten keine grundlegenden Neuerungen beobachtet werden. Der Swiss Trainer aus dem Hause Bruckmann wurde gleich von 4 Teilnehmern verwendet, während die diversen Piper-Typen 5 mal zu sehen waren. Bei den Segelflugzeu-

gen dominierten die Spannweiten um die 5 Meter, lediglich Max Wölwitsch hatte eine LS-4 mit 6,5 Meter dabei.

Auf Seite 8 unten eine Auflistung der technischen Daten der verwendeten Modelle, die bei der Abwage erhoben wurden. Da unmittelbar nach der Landung gewogen wurde, ist die Gewichtsangabe bei den Schleppmaschinen inklusive Treibstoff.

----- offizielle Ergebnisliste -----

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT MODELLSEGELSCHLEPP KLASSE RC-SL * 1995 *

Veranstaltet von der MFG-Feistritz / Gail, KÄRNTEN, vom 26. bis 27. August

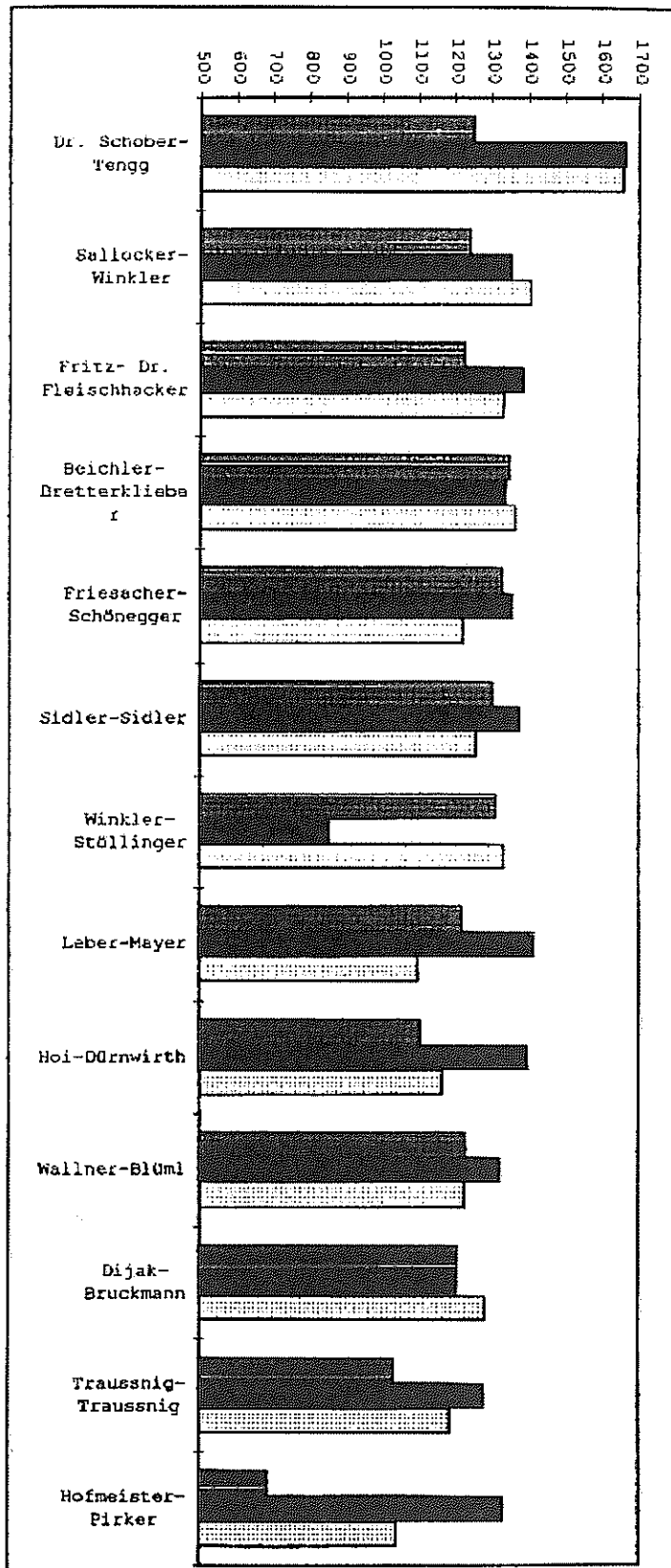
OH-Nummer: 3/95

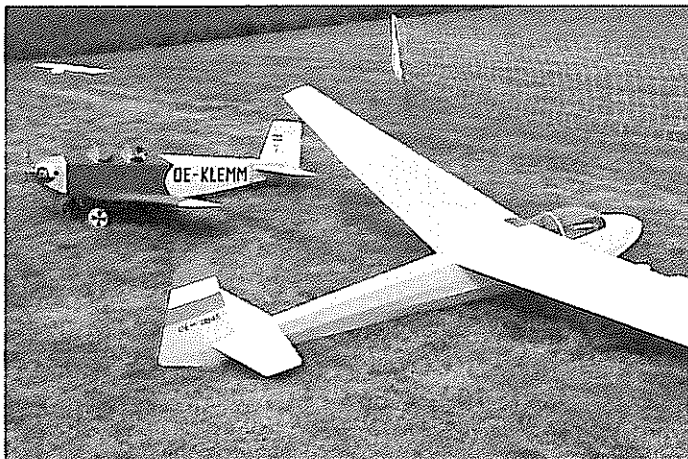
Platz	Stnr.	Schleppilot/Seglerpilot/B-Land/Verein	Durchgang			Total
			1.	2.	3.	
1	1	Dr. Wolfgang Schober/Tengg Karl K / MFG St. Veit	1249	1662	1656	3318
2	8	Salleker Wilhelm / Winkler Gerhard K / KFC Klagenfurt	1241	1353	1405	2758
3	6	Fritz Herbert / Fleischhacker Heimo K / KFC Klagenfurt	1225	1386	1331	2717
4	15	Beichler Udo / Bretterklierer Gottfried ST / MBC Köflach-Zwaring	1348	1336	1364	2712
5	11	Friesacher Markus / Schönegger Christian S / MFG Seekirchen	1329	1356	1222	2685
6	3	Sidler Hermann/Sidler Thomas OO / ASKÜ MFC Linz	1302	1376	1257	2678
7	12	Winkler Martin / Stöllinger Karl S / MFC Salzburg	1312	854	1334	2646
8	9	Leber Andreas / Mayer Wolfgang ST / MBC Köflach-Zwaring	1219	1416	1099	2635
9	7	Hoi Wolfgang/Dürnwirth Peter K / 1.Modellflugverein Friesach	1107	1398	1167	2565
10	10	Wallner Hans / Blüml Mathias K / MFG Feistritz / Gail	1230	1325	1227	2555
11	13	Dijak Robert / Bruckmann Gerhard K / MFG Feistritz /G	1209	1207	1283	2492
12	4	Trausnigg Heinz/Trausnigg Birgit ST / MBC Köflach-Zwaring	1033	1279	1187	2466
13	5	Hofmeister Rene / Pirker Werner K / KFC Klagenfurt	686	1332	1041	2373
14	14	Lenzhofer Herbert / Wölbitsch Max K / KFC Klagenfurt	disqualifiziert			

Jury : Wieser Ekkehard
Wettbewerbsleiter : Mussnig Franz
Organisationsleiter: Pekol Josef

Punkterichter:
Strobl Josef, Lizenz Nr. 860015
Ing. Koroschetz Karl, Lizenz Nr. 880031
Klampfl Franz, Lizenz Nr. 880021
Muigg Hermann, Lizenz Nr. 830021
Breslmayr Walter, Lizenz Nr. 870019

Leistungsdiagramm der Österreichischen Meisterschaft RC-SL
 aufgeschlüsselt nach den einzelnen Durchgängen
 ausgewertet von Ing. Karl Koroschetz





Das Gespann der Sieger: KLEMM 20 und KA-7



Der SWISS TRAINER wurde gleich viermal eingesetzt. Hier die Maschine von Herbert Fritz. Dahinter der PILATUS von Rene Hofmeister



Das Team Martin Winkler und Karl Stöllinger warten auf ihren Startaufruf. PIPER-SUPER-CUP SALTO

Fotos: Schober



Gerhart Bruckmann und seine Mg 19b



Gedränge am Siegerstockerl.
 1. Wolfgang Schober/Karl Tengg
 2. Willi Sallocker/Gerhard Winkler
 3. Herbert Fritz/Dr. Heimo Fleischhacker
 alle Fotos W. Schober

ÖAeC - Mitgliederverwaltung

Achtung!!

Ab 1. Jänner 1996 gibt es neue Sportlizenzen

FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC FAI ÖAEC

Fédération Aéronautique Internationale



Österreichischer Aero-Club
SPORTLIZENZ



Lizenznummer:

gültig bis:

Erteilt an:

Geb.dat. / Staat:

Wohnanschrift:

Die vorliegende Sportlizenz muß zu Ihrer Gültigkeit mit dem F.A.I.-Logo und der Unterschrift des Inhabers versehen sein, der mit der Unterschrift erklärt, den Code Sportif der F.A.I. zu kennen, zu verstehen und sich ihm zu unterwerfen. Die Sportlizenz muß zusammen mit dem Mitgliedsausweis, zur Teilnahme an Sportveranstaltungen und zur Aufstellung von Rekorden nach den Regeln der F.A.I. vorgelegt werden. Jeder Wettbewerbsteilnehmer oder Pilot, der suspendiert oder disqualifiziert wurde, muß seine Lizenz seinem Nationalen Aero-Club zurückstellen und erhält diese nicht vor Ablauf der Suspensionsperiode zurück. Die Zeit einer Verzögerung der Rückgabe an den Nationalen Aero-Club wird zur Suspensionsperiode hingerechnet. Die F.A.I. Sportlizenz ist nur gültig nach Bezahlung des Mitgliedsbeitrages.

Unterschrift
des Inhabers:

Der Präsident:

F.A.I.-Sportlizenz ist nur gültig nach Bezahlung des ÖAEC-Mitgliedsbeitrages.

- ◆ Die Sportlizenzen sind jetzt hellblau und im kleineren Format
- ◆ Das Aufkleben der F.A.I.-Jahresmarke entfällt, da das F.A.I. - Logo bereits auf der Lizenz abgedruckt ist.
- ◆ Die Lizenz wird ohne Angabe einer Flugsparte ausgestellt und ist für alle jene Flugsparten gültig, mit denen das Mitglied beim ÖAeC gemeldet ist.

Der Österreichische Aero-Club stellt jährlich eine Sportlizenz für jedes Mitglied aus, das

- * Österreichischer Staatsbürger ist
- * dessen Sportlizenzausstellung nicht von der ONF (Oberste Nationale Flugsportkommission) gesperrt wurde.

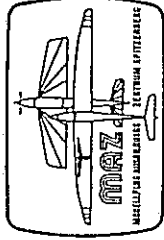
(Für die Ausstellung von Lizenzen für Ausländer gelten nach wie vor die Bestimmungen des SPORTING CODE - Allgemeiner Teil Pkt. 3.7.2.1. - 3.7.2.4.).

Die Sportlizenz wird für alle internationalen und nationalen Flugsportbewerbe im In- und Ausland und zu Rekordversuchen benötigt. Sie muß zusammen mit dem Mitgliedsausweis (=Erlagscheinabschnitt) vorgelegt werden und ist für die auf dem Ausweis angegebenen Flugsparten gültig.

Die Sportlizenz ist nur gültig nach Bezahlung des ÖAeC - Mitgliedsbeitrages!!!

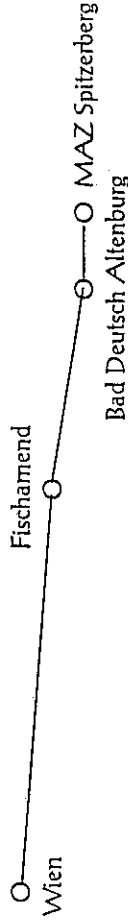
Die Sportlizenzen und Erlagscheine werden bei der Jahresaussendung (Anfang/Mitte Dez.) ausgesandt.

MODELLBAULEHRGÄNGE



für Junge und Junggebliebene 1996

Alle hier angeführten Lehrgänge werden im
MODELLFLUGAUSBILDUNGSZENTRUM (MAZ)
in der Bundessportschule Spitzerberg bei Bad Deutsch Altenburg durchgeführt.



Nach erfolgter Voranmeldung wird das offizielle Lehrprogramm mit Angabe der Lehrgangsgebühren und der Offizielle-Anmeldebogen zugeschickt. Die Voranmeldung soll ehestens mit dem anhängenden Abschnitt an das Lehrgangsbüro des MAZ, 1140 Wien, Postfach 280, geschickt werden.

Da die Lehrgänge einen regen Zuspruch haben, ist eine baldige Anmeldung ratsam. Die Belegung der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen. Jeder Lehrgang ist mit 14 Teilnehmern limitiert!

Bei allen Lehrgängen besteht - gutes Flugwetter vorausgesetzt - die Möglichkeit, die Modellflugprüfungen des Österr. Aero Clubs zu fliegen. Aus versicherungstechnischen Gründen müssen alle Teilnehmer Mitglieder des Österr. Aero Clubs sein (ausgenommen Kinderlehrgang L 2). Die Mitgliedsanmeldung kann bei einem dem ÖAeC angehörigen Verein oder direkt beim MAZ erfolgen. ÖAeC Mitglieder sind automatisch haft- und unfallsversichert und erhalten alle 2 Monate das Modellflugmagazin *prop*.

Es darf im Rahmen dieser Druckschrift nicht unerwähnt bleiben, daß alle Aktivitäten im MAZ von Funktionären und Lehrern ehrenamtlich ausgeführt werden. Wir erhalten uns durch Lehrgangsbeträge und Spenden selbst und danken der Bundessportschule Spitzerberg für die Benützung aller Räumlichkeiten und des Flugfeldes.

Jeder, ob jung oder junggeblieben, der in die Materie des Modellfluges eingeweiht und seine Freizeit schön verbringen möchte, ist bei unseren Lehrgängen herzlich willkommen.

Nähere Auskünfte erteilt Herr Gerold, Tel.: 0222/ 982 44 63.

L 8 RC - Fliegerwoche und Fluglehrgang
Termin: 26. August - 1. September 1996
Teilnehmerkreis: alle Altersgruppen
Programm: Perfektionieren von Zweiachsfliegen und Erlernen des Dreiachsfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Lehrgangskosten: S 2.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, für Erwachsene S 2.500,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr und Treibstoffkosten)
Anmeldeschluß: 27. April 1996

L 9 Trainingslehrgang für RC - Hangflug
Termin: 2.-6. September 1996
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen mit RC - Praxis
Programm: Einführung und Training in den RC - Hangflug (F3F + RC H2). Geflogen wird je nach Wetterlage am Spitzerberg oder Braunsberg. Die Flugmodelle müssen mitgebracht werden.
Lehrgangskosten: S 1.300,- für Jugendliche bis 18 Jahre, für Erwachsene S 1.800,- (4 Tage Vollpension und Lehrgangsgebühr exkl. Materialkosten)
Anmeldeschluß: 4. Mai 1996

A2 Nationales Treffen der Antikmodellbauer
Termin: 7. - 8. September 1996
Anmeldung: siehe A1
Anmeldeschluß: 10. Mai 1996

ACHTUNG, ein wichtiger Hinweis: Die angeführten Lehrgangskosten in ATS gelten nur als Richtpreise! Geringfügige Abweichungen sind möglich.

14./15. September 1996 - 5. Int. CO2 - Wettbewerb
..... bitte hier abtrennen und einsenden

Ich bin bereits über einen Verein Mitglied beim Österr. Aero Club ja nein

ÖAeC Mitgliedsnummer:

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Unterschrift des Bewerbers
Bei jugendlichen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten

Die MAZ Lehrgänge und Treffen 1996

A1 Internationales Treffen der Antikmodellbauer

Termin: 27.-30. Juni 1996
 Teilnehmerkreis: Alle Antikmodellfreunde
 Auskunfts: Ing. Alfred Prax, Wiener Str. o.Nr., A-9325 Himberg
 Tel.: 09235 / 87428 oder
 Alfred Jedinger, Andreas Hofergasse 6, 3424 Zeiselmauer
 Tel.: 09242 / 70001
 Anmeldeschluß: 2. März 1996

L1 Nurflugellehrgang

Termin: 8.-14. Juli 1996
 Teilnehmerkreis: alle Altersstufen mit RC-Flugerfahrung
 Programm: Einführung in den RC-Nurflugflug in Theorie und Praxis
 Lehrgangskosten: S 2.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, S 2.500,- für Erwachsene
 (6 Tage Vollpension + Lehrgangsgebühr ohne Materialkosten)
 Anmeldeschluß: 9. März 1996

L2 Kinder-Grundlehrgang für Freiflug

Termin: 15.-21. Juli 1996
 Teilnehmerkreis: Kinder von 7 - 12 Jahre
 Programm: Einführung in den Modell-Freiflug in Theorie und Praxis. Gebaut werden Wurfler, MAZ-Cleiter und ein Wettbewerbsmodell mit 120 cm Spannweite.
 Lehrgangskosten: S 2.400,- (6 Tage Vollpension, das komplette Bau- und Hilfsmaterial und Lehrgangsgebühr).
 Anmeldeschluß: 16. März 1996

L3 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

Termin: 22.-28. Juli 1996
 Teilnehmerkreis: alle Altersgruppen ab 12 Jahre
 Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIRFISH mit 2400 mm Spannweite.
 Lehrgangskosten: S 3.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Erwachsene S 3.500,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr und das komplette Bau- und Hilfsmaterial).
 Anmeldeschluß: 23. März 1996

L4 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang des ÖAcC-Landesverbandes OÖ

Termin: 29. Juli - 4. August 1996
 Teilnehmerkreis: Mitglieder des LV-ÖÖ - alle Altersgruppen
 Auskunfts: HOL Martin Wolfsgruber, Vechtwang 60, 4644 Scharnstein
 Tel.: 07615 / 7228 (nur abends)

L5 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

Termin: 5.-11. August 1996
 Teilnehmerkreis: alle Altersgruppen ab 12 Jahre
 Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIRFISH mit 2400 mm Spannweite.
 Lehrgangskosten: S 3.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, S 3.500,- für Erwachsene
 (6 Tage Vollpension und Lehrgangsgebühr und das komplette Bau- und Hilfsmaterial)
 Anmeldeschluß: 6. April 1996

L6 Elektrofluglehrgang für Einsteiger- und Fortgeschrittene

Termin: 12.-18. August 1996
 Teilnehmerkreis: alle Altersgruppen ab 12 Jahre
 Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Elektroflug. Gebaut wird das Einsteigermodell Elektro Mini-Airfish oder der Holliner Selection.
 Lehrgangskosten: S 2.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, für Erwachsene S 2.500,-
 (6 Tage Vollpension und Lehrgangsgebühr inkl. Materialkosten).
 Anmeldeschluß: 13. April 1996.

L7 Hand Lauchglieder Lehrgang (HLG)

Termin: 19.-25. August 1996
 Teilnehmerkreis: alle Altersgruppen ab 12 Jahre
 Programm: Bau- und Flugpraxis im HLG-Flug. Gebaut wird das Einsteigermodell HLG-K.I.S. oder das Profimodell HLG Maus, es können aber auch eigene Modelle mitgebracht werden.
 Lehrgangskosten: S 2.000,- für Jugendliche bis 18 Jahre, für Erwachsene S 2.500,-
 (6 Tage Vollpension und Lehrgangsgebühr inkl. Materialkosten)
 Anmeldeschluß: 20. April 1996

..... hier bitte abtrennen und einsenden

VORANMELDUNG

Ich möchte am Lehrgang L..... teilnehmen und ersuche, mich in die Teilnehmerliste aufzunehmen. Senden Sie mir bitte das Programm und den Offiziellen Anmeldebogen.

Name:

Adresse:

PLZ / Wohnort:

Telefon: Geburtsdatum:

Liebe F3B und F3J Enthusiasten!

Bedingt durch meine neue berufliche Situation fällt es mir immer schwerer, für diese Klassen sowohl was das Wettbewerbsgeschehen anbelangt, als auch was die Betreuung anbelangt, genügend Zeit zu finden. Daher stellte ich mein Amt zur Verfügung und bei der am 16. September anlässlich der Staatsmeisterschaft durchgeführten Wahl stimmten alle anwesenden

Landesfachreferenten einstimmig für den neuen Bundesfachreferenten Herrn Ing. Peter Hoffmann.

Ich blicke auf 4 schöne Jahre zurück, wobei ein Tief in dieser Klasse auch bedingt durch den hohen Veranstaltungsaufwand es zu überwinden galt, aber wir befinden uns nun im Aufwärtstrend, was die Zahl der Bewerbe und Teilnehmer betrifft. Daß wir die hohen Anforderungen der vergangenen Jahre, wo wir mannschaftlich diese Klasse dominierten, nicht mehr gerecht werden konnten, war nach dem Zerbrechen der Mannschaft und dem gestiegenen Niveau klar und wir fielen auf den 2. Platz zurück. Heuer jedoch waren bereits 20 Österreicher von 156 genannten Teilnehmern und 12 Nationen in München am Start. Im nächsten Jahr wird es wieder mehrere neue nationale Wettbewerbe in beiden Klassen geben, bei einem davon in Deutsch Wagram (Phönix) bin ich Wettbewerbsleiter.

Abschließend möchte ich mich bei allen Kollegen für die bisherige Zusammenarbeit und das in mir gebrachte Vertrauen bedanken.
A) Die F3B Nationalmannschaft 1996 lautet:

Peter Hoffmann
Wolfgang Scheda
Günther Aichholzer

Ersatz Robert Piss
Harald Michl

B) F3J Qualifikationsmodus:
Die Klasse F3J ist eine neue Klasse, welche mit Beginn 1996 die WM Reife erlangen wird. Sollten dann WM und EM durchgeführt werden, welche mit

österreichischen Teilnehmern beschickt werden, so muß die BS dazu einen Qualifikationsmodus festlegen. Die ist sehr ähnlich der Klasse F3B, wobei nur die Aufgabe Zeitflug geflogen wird und da sich der Qualifikationsmodus für F3B (entwickelt von LSL Wasner) bewährt hat, wurde aufbauend davon derjenige für F3J, mit Bedacht auf den Charakter der Relativwertung, entwickelt.

1.
Der Wettbewerb, welcher zur Qualifikation herangezogen werden soll, ist der Bundessektion vorher schriftlich zu melden. Der Qualifikant hat im Qualifikationszeitraum an mindestens 5 Wettbewerben teilzunehmen, die Teilnahme an der Staatsmeisterschaft ist bindend und braucht nicht explizit der BS bekanntgegeben zu werden (wird durch die Staatsmeisterschaftsnennung erledigt).

2.
Jeder gewertete Durchgang wird zur Berechnung herangezogen, die Finalrunden werden mit dem Faktor 1,2 (20%) honoriert. Ebenso internationale Bewerbe mit dem Faktor 1,1 (10%) und EM's und WM's mit dem Faktor 1,2 (20%). Die Faktoren sind multiplizierend und das Ergebnis setzt sich aus dem erzielten Durchschnitt zusammen.

3.
Diejenigen 3 Qualifikanten mit dem höchsten Durchschnitt aller Wertungsflüge werden als Nationalmannschaft F3J nominiert. Sollte im Jahr 1996 eine WM oder EM stattfinden, so findet der Punkt 1 keine Anwendung.

Manfred Lex

Achtung!
Neuer
Bundesfachreferent F3B
Ing. Peter Hoffmann
Jubiläumsstraße 21
A-2345 BRUNN/Geb.
Tel: 0222/60171-6317
P 02236/36155

Landesfachreferenten
F3B und F3J 1996:

Burgenland:

Dipl. Ing. Harald Hotz-
Behofsits

Hauptstraße 8
A-7350 Oberpullendorf
Tel: B 0222/80100-151
P 02612/2251

Kärnten: keine

Nominierung

Niederösterreich:

Ing. Peter Hoffmann
Jubiläumsstraße 21
A-2345 BRUNN/Geb.
Tel: 0222/60171-6317
P 02236/36155

Oberösterreich: keine

Nominierung

Salzburg: Dipl. Ing

Johann Haslauer
Perneggerstraße 14
A-5026 SALZBURG
Tel: 0662/20521-243

Steiermark:

Gerhard Niederhofer
Hiefbauerstraße 29a
A-8790 EISENERZ
Tel: 03848/5262 P 03848/
4146

Tirol: Ing. Günther

Aichholzer

Buchenstraße 10
A-6064 RUM/Innsbruck
Tel: 0512/500-2722
P 0512/262220

Vorarlberg:

Karl Wasner jun.

Meisenweg 16
CH-9444 DIEPOLDSAU
Tel: 05-071/706471

P 05-071/732692

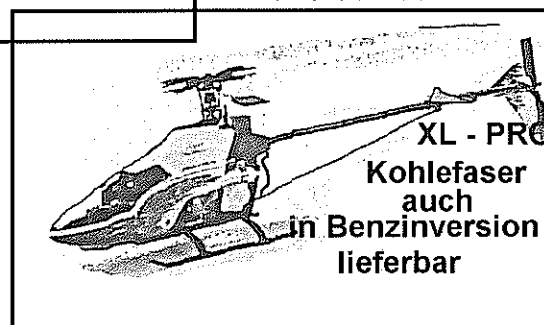
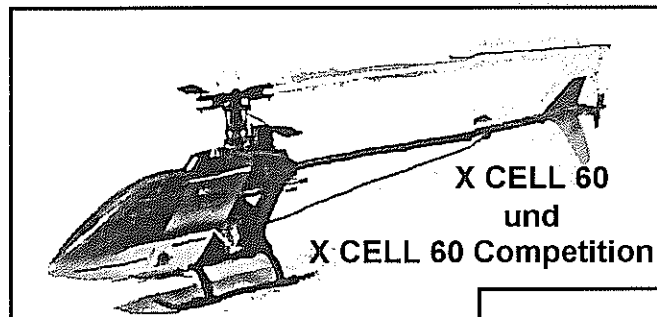
Wien: Wolfgang Scheda

Mitterhofergasse 2/12/21
A-1210 WIEN

Tel: 0222/4091616-41
P 0222/3959264

Und wieder wurde X CELL F3 C Weltmeister

1. und damit Weltmeister auf **XL Pro** Cliff Hiatt (USA)
3. auf **XL Pro mit Triumph Rumpf** Wayne Mann (USA)



Ihr X CELL Spezialist und Generalimporteur für Österreich in der Steiermark

Modellbau Feix
Bismarckstraße 3
A 8280 Fürstenfeld

Tel. 03382/52617 Fax 03382/55617

Ihr X CELL Spezialist in Vorarlberg

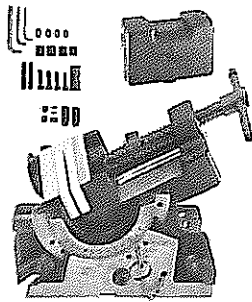
Modellbau Böckle
Dr. A. Heinzelstraße 1 - 4
6840 Götzis Vlb. Austria
Tel. 05523/62512 Fax 05523/52037

Unsere Preise stellen alles in den Schatten. Bei allen Modellen immer die letzten
Tuning Versionen erhältlich.

Vergleichen Sie unsere Preise. Sie dürfen, wir nicht!

X CELL 30&40	S	6898,--
X CELL 60	S	9690,--
X CELL 60 Comp	S	12790,--
XL Pro der Weltmeister	S	18390,--

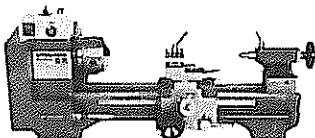
HOBBYTECHNIK



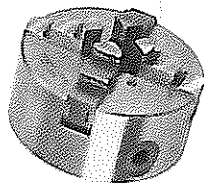
Präzisions-Fräswinkelschraubstock 80 mm mit Zubehör im Koffer inkl. Nutensteine/AKTION: **öS 1.490,-**



TISCHWERKZEUGMASCHINE UNIVERSAL 3 mit 56-teiligem Zubehör! In echter Profiqualität! Siehe Bericht in *prop 6/94* **Nur öS 19.500,-**

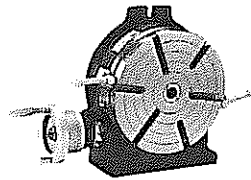


PRÄZISIONS-DREHMASCHINE IKD
Spitzenweite 555/400 mm
Spitzenhöhe 125 mm
mit gehärtetem Prismenbett inkl. Spannfutter 125 mm.
Vierfachstahlhalter und Rädersatz für Zoll- und metrisches Gewindel
IKD 400 **öS 13.900,-**
IKD 555 **öS 16.900,-**

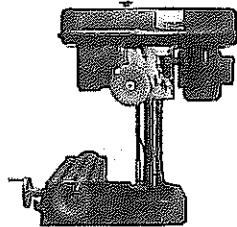


AKTION: 4-Backen-Drehmaschinenspannfutter 125 mm mit Außen- und Innenbacken in höchster Präzision!
Nur öS 1.790,-

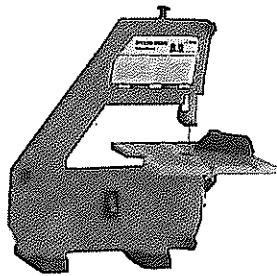
Hobbytechnik
A-4910 Ried im Innkreis
Thurnerstraße 16
Tel/Fax 07752 - 82 667



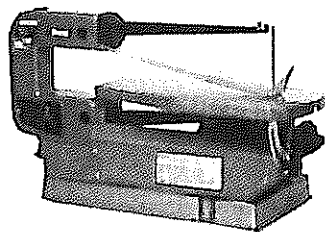
Horizontal/Vertikal-Rundtische aus hochwertigem Mehanitguß! Schnecke gehärtet und geschliffen, Übersetzungsverhältnis 90:1, Arbeitstisch mit 360-Grad-Skala, Teilung über skaliertes Handrad mit Nonius möglich, Tischdurchmesser 150 mm
Nur öS 3.300,-



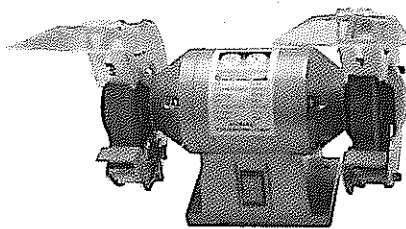
Mini-Metallfräsmaschine mit 5 Geschwindigkeiten, Werkzeugaufnahme MK3, Koordinatentisch: 420 x 150 mm, Aktionspreis: **öS 7.480,-** Solang Vorrat reicht!



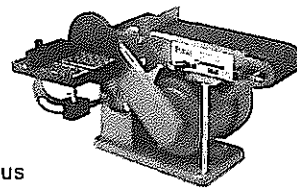
Universell einsetzbare **Hobbybandsäge** für Holz- und Kunststoffarbeiten, Gehäuse aus verwindungssteifen Aluminium
nur öS 1990,-



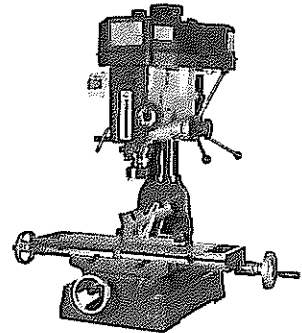
Dekupiersäge FZ-40
Präzise und stabil! Für saubere Schnitte ohne Nacharbeiten! Hublänge 19 mm, Schnittleistung in Holz 50 mm, Ausladung 400 mm, Gewicht 20 kg, Läuft fast geräuschlos, Juli-August-Aktion!
Nur öS 2.450,-



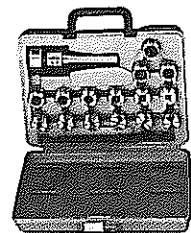
Werkstatt-Schleifböcke
220 V, 600 Watt!
Scheiben 125 mm **Nur öS 560,-**
Scheiben 200 mm **Nur öS 760,-**



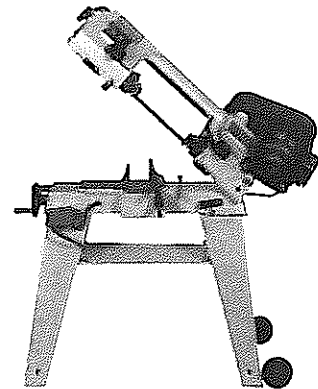
TELLER-BANDSCHLEIFMASCHINE für alle Schleifarten, ideal für den Modellbau
nur öS 1990,-



Präzisions-Bohr-Fräsmaschine MD 30
32 mm Bohrleistung
76 mm Fräisleistung mit Messerkopf
Pinolenvorschub über Handrad mit Noniusteilung
Massiver, exakter Kreuztisch
12 Geschwindigkeiten
Werkzeugaufnahme MK3
Motorleistung 1.5 kW
Tischgröße 730 x 210 mm
Gewicht 270 kg
Aktionspreis **öS 17.900,-**



Präzisions-Spannzangenset mit Spannzangenhalter im PVC-Koffer
9teilig **öS 1.990,-**
15teilig **öS 3.300,-**



Automatische Eisenbandsäge
Sägeleistung \varnothing 115 mm
Horizontal und vertikal einsetzbar für echte Präzisionsschnitte!
Inkl. Untergestell!
Nur öS 3.990,-

Täglich Post- und Bahnversand

Japan - eine Reise wert!

Ein etwas anderer "WM-Bericht" von Martina Kronlachner

Die Weltmeisterschaft 1995 in der Klasse F3A fand in der Zeit von 25. August bis

3 September 1995 im "Land des Lächelns" statt.

Die F3A-Mannschaft setzte sich aus den 3 Piloten Heinz Kronlachner, Helmut Danksagmüller und Manfred Dworak, sowie aus den Helfern Norbert Weniger, Brigitte, Karl und Tatjan Dworak und mir, Martina Kronlachner, als Mannschaftsführer und Helfer, zusammen.

Am Sonntag den 20. August 1995 ging unsere Reise los. Wir trafen uns am Flughafen München, wo wir unser Fluggepäck, bestehend aus 5 Modellkisten und 8 Koffern mit einem Gesamtgewicht von 370 kg, bei der Japan Airlines problemlos einchecken konnten. Um 20.15 Uhr starteten wir planmäßig Richtung Japan.

Nach einem 11stündigen Nonstop-Flug landeten wir in Tokio Narita, wo wir 4 Stunden Aufenthalt hatten. Dann hoben wir noch einmal ab, um nach 1 ½ Stunden in Osaka am 21. August um 20.10 Uhr Ortszeit wieder zu landen. Wir waren sehr positiv überrascht, daß wir dort bereits von Mitarbeitern aus dem Organisationskomitee erwartet wurden. Nachdem der Transport unserer Kisten mit einem Transportunternehmen arrangiert wurde, fuhren wir mit dem Shuttle-Bus nach Kurashiki in unser Hotel. Müde und erschöpft trafen wir nach der 11.000 km langen Reise dort um 2.00 Uhr morgens ein.

Am nächsten Tag erhielten wir die von uns reservierten 2 Busse und machten uns auf den Weg, zuerst die Trainingsplätze und anschließend auch das offizielle Fluggelände zu besichtigen, wo wir auch den von uns reservierten Sprit erhalten sollten. Der Sprit war da, und meine Piloten waren beruhigt.

So blieben uns also noch 2 Tage für unser persönliches Training, doch es waren bereits einige Mannschaften eingetroffen, so daß maximal 3 Flüge pro Tag möglich waren. Bei den Trainingsflügen zeichneten sich keine größeren Probleme ab.

Es hatte immerhin eine Temperatur von ca. 38 °C, was nicht nur die

Motoren, sondern auch uns zum Schwitzen brachte.

Dazu muß man wissen, daß wir immer den ganzen Tag am Flughafen verbrachten, da man für die Strecke vom Hotel zum Flughafen (ca. 35 km) 1,5 bis 2 Stunden benötigte. Es war also nicht möglich, mal kurz ins Hotel zu

fahren. Nur um einen Überblick über die Verkehrssituation zu geben, einmal brauchten wir vom Flughafen in das 8 km entfernte Kasaoka Grand Hotel, in dem die Teammanager-Sitzungen stattfanden, 2 Stunden!



F3A-Team auf ganz japanisch rasch eingewöhnt



Unser F3A-Team: Das wohl meist beachtete Modell war natürlich auch von uns und liegt im Vordergrund. (Designed by Dworak)

Am Freitag, den 25.9.95 fand dann die Modellabnahme statt, und am Nachmittag, die Auslosung der Startnummern. Meine Mannschaftsmitglieder konnten sich nicht beschweren, sie hatten alle "gute" Startnummern erreicht: Helmut hatte 17

Am Nachmittag war dann noch eine Mannschaftsführersitzung anberaumt. Da wir es nicht mehr schaffen ins Hotel zu fahren, mußten wir uns verschwitzt wie wir waren umziehen, damit wir um 17.00 Uhr pünktlich bei der Eröffnung sein konnten.

Diese fand in der Stadthalle von Kasaoka in einem sehr feierlichen Rahmen statt. Heinz mußte dabei anstelle von Hanno Prettnner den Weltmeisterpokal zurückgeben. Hanno konnte an der WM leider nicht teilnehmen, da er bei seinem Training in Italien während eines Fluges kolapiert war, und sich dabei schwere Kopfverletzungen zuzog und sein Modell zerstörte.

Anschließend fand noch ein Empfang im Kasaoka Grand Hotel statt mit einem tollen Buffet, in dem aus allen Ländern der Erde Spezialitäten aufgetischt wurden. So ging ein langer Tag für mich zu Ende.

Aber nun ging es erst richtig los. Am nächsten Morgen opferte sich Norbert und brachte die Sender um 4.30 Uhr zum Flugplatz. Helmut war als erster dran und hatte noch relativ gute Bedingungen. Um die Mittagszeit frischte dann der Wind bereits auf. Dann kam Heinz an die Reihe, doch sein Motor versagte in der Mitte des Programmes den Dienst und stellte ab. Das war Pech! Nun kam noch Manfred an die Reihe, aber der Wind war bereits so stark, daß keine ordentlichen Flüge mehr möglich waren. Für uns hieß es nun, ab auf den Trainingsplatz und dem Motor von Heinz zu zeigen, wer der Herr war. Nach ein paar Flügen hatte es Heinz geschafft, sein Motor gehorchte ihm wieder.



auf Piste A, Heinz hatte 26 auf Piste B und Manfred hatte 37 ebenfalls auf Piste B.

Am nächsten Tag fand das offizielle Training bereits in der Reihenfolge des 1. Durchganges statt. Für mich bedeutete das, um 4.00 Uhr morgens aufstehen, mit dem Shuttle-Bus um 4.30 Uhr mit den Sendern zum Flugplatz fahren, denn die Senderabgabe war von 5.50 Uhr bis 6.20 Uhr angesetzt. Da ich 2 Sender auf die weiter entfernte Piste B bringen mußte, nahm mir Rainer Seubert, der Mannschaftsführer der Deutschen, denn Sender von Helmut mit zur Piste A. Nachdem ich von Piste B wieder zurückgekommen war, suchte mich Rainer bereits. Stell dir vor sagte er, Helmut hatte den Sender eingeschalten lassen, der ist leer. Ich überlegte, was ich machen sollte, da brachte mich Rainer auf eine gute Idee. Ich rief Helmut an, daß er den Akku seines Reservesenders mitbringen sollte und wir versuchten in der Zwischenzeit, daß die uns den leeren Sender annahmen. Als Helmut dann kam, tauschte er die Akkus aus und siehe da, der Sender funktionierte wieder. Aber Helmut wurde während der ganzen WM immer wieder gefragt, ob er den seinen Sender auch ausgeschalten hätte. Ansonsten funktionierte das offizielle Training ohne Probleme.

Jedes kühle Plätzchen wurde gesucht. Die Hitze und Luftfeuchtigkeit war enorm.

"oben -ohne" ist in Japan jedoch nicht erlaubt !!! Bemerkenswert der " Austro-Sumo-Ringer-Verschnitt unser Norbert Weniger



"BONDORI-DANCE" ein Volksfest der Bürger von Kasaoko zu Ehren der WM-Teilnehmer. Ein unvergessliches Erlebnis für alle Teilnehmer. Jeder konnte mittanzen und die herzlichkeit der Bevölkerung war unvorstellbar.

Die nächsten drei Wettbewerbstage verliefen ohne größere Probleme, sodaß sich am Mittwoch dann zeigte, daß Heinz den 20. Platz, Helmut den 26. Platz und Manfred den 49. Platz erreicht hatte.

Da nur 16 Piloten ins Finale kamen, war für uns der Bewerb leider schon beendet. Jedoch bei einem Starterfeld von 76 Piloten, kann man auch mit diesen Plazierungen zufrieden sein.

In der Mannschaftswertung belegten wir den 9. Platz von 28 teilnehmenden Nationen.

Um uns darüber hinwegzutrusten, daß wir das Finale nicht erreicht hatten versuchte wir uns noch etwas von Japan anzusehen.

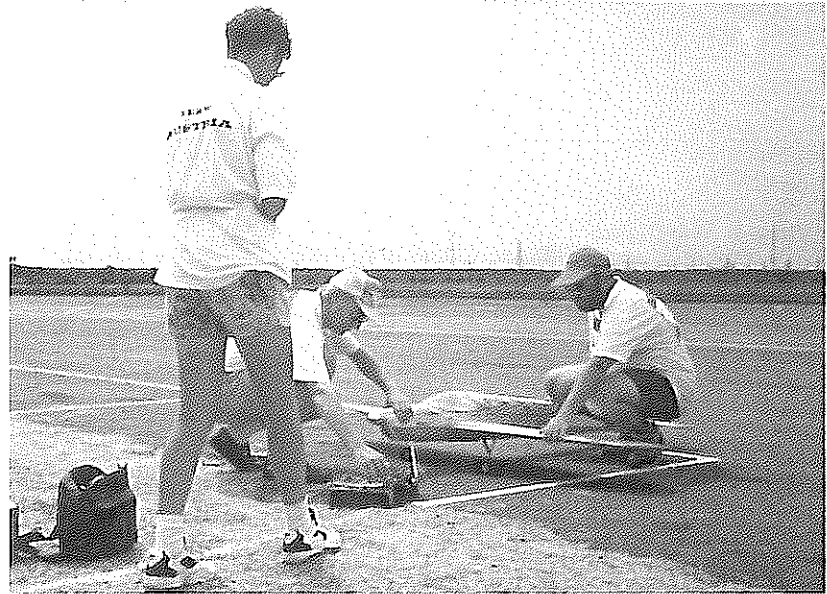
Wir fuhren auf die Seto Ohashi Bridge, daß ist die 5. größte der bestehenden Brücken und verbindet die beiden Inseln Honshu und Shikoku. Das ist wirklich ein beeindruckendes Bauwerk, jedoch die Maut für eine Hin- und Rückfahrt über die Brücke war auch nicht ohne. Wir bezahlten umgerechnet über 1.000,— Schilling, und Norbert meinte: "Ich fahre dafür sehr langsam darüber, daß wir das auch ausnützen kann."

Am Mittwoch abends, fand dann ein Tanz-Festival statt, der Bonodori Dance. Das ist ein traditioneller japanischer Tanz. Hunderte Tänzer mit ihren farbenfrohen Kimonos bildeten

einen Spalier und schüttelten unsere Hände als wir durchgingen. Kaum einer von uns hatte wohl jemals zuvor so viele Hände an einem Abend geschüttelt. Es war einfach phantastisch, was es da für uns zu sehen gab. Die vielen Gruppen mit ihren Tänzen, die traditionelle Lieder und die Trommel-Rhythmen. Die ganze Straße war mit Lampions

Essen von Nudeln mit den Stäbchen und vieles mehr. Am Ende der Veranstaltung bildeten die Tänzer wieder einen Spalier und hunderte Hände wurden uns entgegengestreckt. Ein bleibendes und eindrucksvolles Erlebnis.

Am Donnerstag, fuhren wir nach



beleuchtet und wir wurden in ein paar japanische Zeremonien eingeweiht:

Die Herstellung von Reis-Kuchen, das Trinken von grünem Tee, das

WM-Stress Heinz Kronlachner am Start.

Hiroshima. Nachdem wir den Peace-Park und das Bomben-Museum angeschaut hatten wollten wir wieder in das Stadtzentrum zurückgehen. Jedoch bereits im Park fing es zu regnen an. Da wir unsere Regenjacken und Schirme im Auto gelassen hatten, wollten wir uns bei den doch sehr dicht aussehenden Bäumen unterstellen. Doch gleich darauf schoß der Regen wolkenbruchartig vom Himmel und wir waren alle bis auf die Haut naß. Als der Regen dann etwas nachgelassen hatte machten wir uns auf zum Zentrum. Die Leute mußten lächeln, wenn sie uns "getauften Mäuse" sahen. Wir gingen in das nächste Geschäft, kauften uns alle ein neues T-Shirt und versuchten das Beste aus diesem Tag zu machen. Nachdem wir uns etwas die Stadt angesehen hatten besuchten wir noch das Schloß. Leider war es als wir ankamen nur mehr 5 Minuten geöffnet, sodaß wir nur kurz durchgehen konnten. Diesen Tag werden wir wohl nicht so schnell vergessen.

Am Freitag und Samstag wurde dann das Finale geflogen und Giichi



"ALL-AUSTRILIANS" F3A-Team, F3C-Team um den BSL Dr. Breiner gruppiert. Willi Zehethofer war leider gerade im Einsatz.



Fotos: Kronlachner, Dittmayer

*Die japanische Küche war sehr gut aber gewöhnungsbedürftig.
Barabara und Robert Schornsteiner bei der ersten Kostprobe.*



*Vater und Sohn Brennsteiner bei den ersten Versuchen mit
Stäbchen zu essen mit Ihrem freundlichen Lehrmeister*

Naruke (Japan) ging als SiAeger hervor, vor Wolfgang Matt (Liechtenstein) und Christophe Paysant Le Roux (Frankreich). Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern. Der Sieg in der Mannschaftswertung ging ebenfalls an das Gastgeberland Japan vor Frankreich und Kanada.

Am Samstag Abend fand auf einem Kreuzfahrtschiff, das "Sound of Seto" hieß, das Festbankett statt.

Schade war nur, daß es an diesem Abend leicht geregnet hat.

Am Sonntag wurde dann noch ein großes Schauliegen veranstaltet, daß wir leider nicht mehr sehen konnten, da wir bereits am Sonntag sehr früh morgens unsere Rückreise nach Österreich antraten.

Aufgefallen ist, daß auf dieser Weltmeisterschaft absolut keine Neuerungen bei den Modellen zu sehen waren. Alle Modelle sind ziemlich gleich und Motoren werden sowieso nur mehr 2 verschiedene geflogen, mit nur ganz wenigen Ausnahmen. Schade, vielleicht hätte Hanno mit seinen neuen Modellen die ganze Veranstaltung etwas auffrischen können. Aber anscheinend warten alle auf das neue Reglement - vielleicht sehen wir bei der nächsten WM mehr Neuerungen.

Zusammenfassend kann man sagen, daß diese Weltmeisterschaft auf zweifache Weise beeindruckt hat. Einmal negativ, durch Eintönigkeit bei den Modellen auf der anderen Seite positiv durch eine ausgezeichnete Organisation.

Herzlichen Dank, und Glückwunsch den Japanern zu dieser tollen Veranstaltung!

Martina Kronlachner

ACHTUNG!
Funktionärs und Sportzeugenlehrgang
3. März 1996
Kursort: ASKÖ-Gästehaus Wien/Atzgersdorf
Anmeldung: ÖAeC-Sektion Modellflug Fr. LIEB
Tel.: 0222 5051028/77DW

1. VARIO-Treff in Österreich

Bei herrlichem Spätsommer "Kaiserwetter" lud das Heli-Service-Center- Ausseerland gemeinsam mit dem UMFC Ausseerland von 8.-9. September zum ersten

VARIO-Treff

Alles was Rang und Namen in der

und gemessen wurde die transportierte Menge.

18 Piloten nahmen die Herausforderung an. Sieger wurde wiederum unser jüngster Helipilot Anderas Kals, unser Andy!! Er konnte sich am schnellsten auf die Aufgabe einstellen und war mit Abstand der beste "Wasserer". Auf den nächsten Plät-

zen, jedoch mit gehörigem Abstand landeten die "alten Hasen" Franz Steiner, Johann Schoffer, Egon Hubmayer und Gerhard Lederhaas.

Aufgelockert wurde dieses Treffen durch zahllose Vorführungen von interessanten Modellen, Paragleitern die am Modellflugplatz landeten (alle clubeigene Piloten) und einem rasanten Vorbeiflug unseres "Schornis" Robert Schornsteiner (Mitglied der F3C Nationalmannschaft) der mit einer Alouette II vom Fliegerhorst Aigen es sich nicht nehmen ließ, nachzuschauen was so los war.

Es war ein gelungenes Helifest und den Veranstaltern kann man nur gratulieren.

Übrigens am zweiten Septemberwochenende 1996 steigt der 2. Vario-Treff bitte vormerken und unbedingt kommen, es zahlt sich sicher aus!!!

Manfred Dittmayer

Helis vom Feinsten soweit das Auge reicht. Interessante Modelle in perfekter Ausführung von Könnern vorgeflogen.

Der Kamera-Sitar-Helicopter von Sepp Brennsteiner erweckte großes Interesse.



Heliszene hat war gekommen. Allen voran die Brennsteiner's, die erst kurz vorher von der WM in Japan angekommen waren.

Insgesamt konnten 25 Piloten mit 40 Modellen begrüßt werden. Es wurde gefachsimpelt, neue Produkte wurden vorgeführt und trotz Wettbewerbsstress war es ein Fest der Helis.

Der Wettbewerb war ja auch nicht ohne. Er stand unter dem Motto

"Wassertransport" Aufgabe war es Wasser mit einem an einem Seil hängenden Behälter aus einem Bottich zu schöpfen und über eine Strecke zu einem Absetzplatz zu transportieren.

Klingt ja relativ einfach. Der Teufel liegt jedoch im Detail. Der Behälter hatte an der Unterseite ein kleines Loch aus dem das kostbare Wasser entweichte und man durfte daher keine Zeit verlieren, da man sonst mit leeren Behälter am Zielort ankam



Nurflügelcup Zanon-Pokal und 1. niederösterreichische Landesmeisterschaft RC-N

Um 6 Uhr morgens des 27.8.95 versammelte sich eine Schar unentwegter Nurflügelpiloten zum Sunrisefliegen am Fluggelände Wr. Neustadt-West. Jeder Pilot hatte 5 Starts frei mit der Aufgabe, das Modell ohne Aufwinde möglichst 7 Minuten in der Luft zu halten. Die Startmöglichkeiten bestanden zwischen 6 und 10 Uhr, wobei mit fortschreitender Zeit und damit einsetzender Thermik ein Abminderungsfaktor zum Tragen kam. von den dabei mitfliegenden 13 Teilnehmern belegten folgende Piloten die ersten 3 Plätze:

1. Tollmien Christian, BRD
2. Häuplik Walter
3. Raggam Otto

Um 10 Uhr begann dann der eigentliche Zanon-Pokal mit den Aufgaben: Zeiffflug und Streckenflug zu insgesamt 3 Durchgängen.

Den gesamten Tag über drohten aus beinahe allen Himmelsrichtungen dunkle, regenschwere Wolken, aber glücklicherweise hielt das Wetter. Wer einmal einen solchen Wettbewerb wochenlang vorbereitet, organisiert und dabei jede Menge Freizeit opfert, der weiß, was es bedeutet, „Flugwetter“ zu haben! Besonders ermunternd wirken jene Kollegen, die an allem etwas auszusetzen haben und solchermaßen „beste“ Stimmung machen. Es muß einmal klargestellt werden: Es ist der Veranstalter, welcher sich nach Kräften bemüht, für die Piloten einen Bewerb zu organisieren und zu finanzieren; niemand muß dafür extra bedankt werden, aber positive Stimmung würde sicherlich mehr dazu beitragen, daß es auch in Zukunft positiv motivierte Narren gibt, welche sich den Aufwand einer Wettbewerbsorganisation aufbürden! Zurück zum Zanon-Pokal.

Um 10 Uhr begann der eigentliche Bewerb mit Zeit- und sodann mit Streckenflug. Unter der vorzüglichen Leitung der Hrn. Podivin, Mann und Milletich; weiters der sachkundigen, tatkräftigen und herzlichen Mithilfe von Susanne Schüssler, Robert Krypta Dr. Wolfgang Böck, Walter Michalke, Erich Brettschneider, Schütz Bernhard etc. wurden 3 perfekte Durchgänge absolviert mit zum Teil hervorragenden Flugleistungen der

14. Häuplik Walter, Ost.
- Daraus wurden die Plätze der 1. NÖ Landesmeisterschaften RC-N herausgewertet:
1. Weller Curt
 2. Raggam Otto
 3. Koch Fritz
 4. Heckenast
 5. Etschmayer Joachim
 6. Häuplik Walter
 7. Schüh Gerulf



Fotos: Weller

Nurflügel !! nur Flügel ??

Nurflügler. Am späten Nachmittag stand dann das gar nicht so sehr überraschende Endergebnis des 14. Zanonabewerbes fest:

1. Tollmien Christian, BRD
2. Unverferth Hans Jürgen, BRD
3. Weller Curt, Österreich
4. Raggam Otto, Ost.
5. Holzmann Rainer, Ost.
6. Cerne Primož, Slowenien
7. Koch Fritz, Ost.
8. Heckenast, Ost.
9. Hechler Guido, Ost.
10. Kreilinger Guido BRD
11. Werner Reinhard BRD
12. Etschmayer Joachim, Ost.
13. Schüssler Gert, Ost.

Mit der Preisverleihung durch den eigens angereisten LSL-NÖ Manfred Hofbauer ging dieser wunderschöne Tag zu Ende. Hr. Hofbauer blieb den ganzen Tag beim ZANONIA Pokal und konnte sich so einen guten Eindruck der neuen Nurflügelklasse verschaffen. Für diese vorbildliche Verhalten als Aeroclubfunktionär r- möchten wir Hrn. Hofbauer nochmals recht herzlich danken!

Mit der Hoffnung auf eine rege Teilnahme beim ZANONIA 96 verabschiedet sich Euer Fachwart Curt Weller mit den „geflogelten“ Worten:

„NUR-FLÜGEL FLIEGEN !! „

1. Nurflügellehrgang im Modellausbildungszentrum Spitzerberg

In der 2. Juliwoche 95 fand am Spitzerberg erstmals ein Nurflügellehrgang für ferngesteuerte RC-Nurflügelmodelle statt. Teils kamen die Teilnehmer mit eigenen Modellen, teils wurde vom angebotenen Lehrgangmodell, einem fliegenden Brett Gebrauch gemacht. Dieses fliegende Brett, konstruiert von Hrn. Franz Petzwinkler stellte eine gelungene Mischung aus Harmlosigkeit im Flugverhalten, einfachem Bauaufwand und Einsatz als Thermikmodell, für Hangflug und Elektrobetrieb dar. Die Tragflächen bestanden aus einem Schaumstoffkern beplankt mit Balsaholz ausgelegt mit kombinierten Quer-Höhenrudern. Weiters ergänzte ein fertiger GFK-Rumpf mit Seitenruder das Lehrgangmodell. In nicht ganz 2 Tagen war das Modell auch von den Bauanfängern flugfertiggestellt. Es folgten unvergessliche Tage mit Flügen in der Ebene, an den Hängen des Spitzerberges und des Braunsberges bei Hainburg. Willi Zehethofer vom Aeroclub Wien flog seine Cortina, einen 3,40 m Nurflügel erfolgreich ein; Dr. Wolfgang Böck erprobte seine neue Möwe, eine Eigenkonstruktion und das Lehrgangmodell mit wunderschönen Leistungen. Hr. Fabian flog sein Lehrgangsbrett am Hang und elektrisch in der Ebene mit großer Bravour; Fredi Prax hatte seine gesamte Nurflügelflotte mitgenommen; ein Modell flog besser als das andere, Harald Minnich zeigte mit einem Mini-Elektropfeil gekonnte Bodenakrobatik usw. usf. 2 Nachmittage waren ausgefüllt mit gar nicht so grauer Theorie über Profile, Auslegungsarten, Bauweisen bewährter Nurflügelmodelle, Schwerpunktbestimmung, Einfliegen etc. Die Woche verging buchstäblich wie im (Nurflügel)-Fluge. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an den österr. Aeroclub, an die Flugplatzverwaltung des Bundessportzentrums Spitzerberg die uns völlig unbürokratisch beinahe alle Flugmöglichkeiten einräumte und an alle Beteiligten, welche zum Gelingen dieses ersten Nurflügellehrganges beitrugen. Den einzigen Bruch übrigens baute der Leiter des Seminars und Autor dieser Zeilen höchstpersönlich, den allerdings

gründlich!

Zum Schluß möchte ich darauf hinweisen, daß nächstes Jahr ein 2. Nurflügellehrgang geplant ist und daran Interessierte sich ab sofort unter der Adresse:

Curt Weller
Schubertg. 43
2340 Mödling
Tel.:02236/41346

anmelden können und sollen!

Der Lehrgang 96
findet vom
8.-bis 11 Juli 96
statt.!



Fotos: Weller

Traut euch über die "Schwanzlosen" und meldet Euch rasch an. Viel Spaß und herrliche Flüge sind garantiert!



Selbst den Jüngsten wird bei den "Schwanzlosen" unter bzw. über die Arme gegriffen !!

Ein fast 70 jähriger „Sprießlpicker“ als Teilnehmer, beim 1. Nurflügel-Kurs am Spitzerberg 1995.

Die MAZ-Termine waren noch druckfeucht, da habe ich mich schon für den NF-Kurs angemeldet. WARUM ?

Curt Weller als Kurs Leiter zu gewinnen war eine Sternstunde des österr. Modell Fluges und des MAZ.

Curt Weller einen österr. „Nurflügel-Papst“ zu nennen ist nicht übertrieben.

Hatte er doch schon vor Jahren mit seiner ELFE II der deutschen NF-Hochburg-Kaltenhausen „das Fürchten gelehrt“. (Lt. FMT.)

Seine internationalen „Zanonia-Bewerbe“ geben Zeugnis für die Leistungsfähigkeiten des Nurflügels und seiner Tätigkeit.

Als RC-N wurde der Nurflügel-Flug in die MS0 aufgenommen.

Nun zum MAZ-NF-Kurs selbst :

Gebaut wurde das von Franz Pezwinkler, konstruierte und vorgefertigte NF-Brett in Styro-Balsa-Konstruktion. Nur die Ruder mußten ausgeschnitten werden.

Auch der eingefärbte Kunststoff-Rumpf mit abnehmbarer Rumpfnase war von bester Qualität. Ein zweiter Rumpf für eine E-Version kostete nur 300.- ÖS

Die Teilnehmer fertigten dieses Modell innerhalb von nur 2-3 Tagen. Dadurch blieb viel Zeit zum fliegen.. Schon am ersten Nachmittag wurde mit den mitgebracht NF-Modellen geflogen. Auch eine ELFE II von Curt durfte ich fliegen. Das Lehrgangs-Modell erwies sich als „Anfänger-tauglich. Die Flug Leistung war im Speed bis Langsamflug hervorragend.

Für NF-Anfänger natürlich im Flug Bild gewöhnungsbedürftig.

Wegschauen ist Luxus, mit schauen und mitdenken war angesagt.

„Der Schwanz fehlt. Ganz einfach“ Der E-Windenstart war erlernbar. (Jedoch nichts für mich.)

Die E-Version mit 10 Zellen und Direktantrieb war eine Freude.

Eine endlich funktionfähige Lehrer/ Schüler- RC-Anlage im MAZ wäre wünschenswert.

Als ein in den hightech-NF-Flug eingeschleußter „ANTIKER“ hatte ich unter anderem, meine SOVA 2 mitgebracht.

Ein Freiflug-Oldie-Modell mit Pfeilflügel und Endscheiben, auf RC-umgerüstet.

Technische Daten:

Spannweite: 2500 mm

Tragende Fläche: 62.50 dm²

Gewicht

flugfertig: 1120 Gramm

Flächen-

belastung: 17.92 Gramm/dm²

Am vollauszogenen Gummiseil ging das Modell schnurgerade und

problemlos hoch. Bei der Landung sah man den bekannten Luftpolster-Bodeneffekt.

Am Hang in nur halber Hanghöhe am Spitz gestartet, bei nur

1-2/Sek. Ist das Modell eine Freude. Selbst noch weit weg vom Hangfuß stieg es eigenstabil weg, sodaß ich Curt bitten mußte die SOVA 2 herunter zu holen.

Eine „bei Fußlandung“ war für ihn kein Problem.

Curt und die anderen Kursteilnehmer waren „sehr verwundert.“ und von meinem Modell begeistert. Und nun kommt's:

Curt teil mir mit, daß meine Sova 2 für 1996 das Lehrgangsmodell wird !!

„Ikarus schau oba und freue dich mit mir 70-jährigen !“

Ing. Alfred Prax



LSL-Willi Zehethofer mit meiner LG-E-Version, vorne meine SOVA 2 „Drei Extreme!“

(Foto Prax)

„230.000 Groschen Cup“ für Segelflugzeuge und RC-IV Landesmeisterschaft Salzburg

MODELLFLUGGRUPPE ST.JOHANN/PONGAU

Um die Teilnehmerzahlen bei den Segelflugbewerben (ausgenommen Hang) wieder zu steigern, hat sich in der Klasse RC IV der Österr. Aeroclub und bei einem „anderen“ Ziellandewettbewerb die Modellfluggruppe St.Johann/Pongau Gedanken gemacht.

Wir haben am 23. und 24.9.1995 ein Wochenende mit einem RC IV Bewerb und einem besonderen Ziellandewettbewerb veranstaltet.

In der Klasse RC IV ist die Modellfluggruppe St.Johann/Pongau wegen der bisher geringen Teilnehmerzahl, der einzige Club im Bundesland, der eine solche Veranstaltung durchführt.

Bei der Ausschreibung haben wir besonderen Wert auf die vom Aeroclub neu herauszuwertende Einsteigerklasse gelegt. Diese Klasse hat voll eingeschlagen, den wir konnten zu unserem RC IV - Wettbewerb, der gleichzeitig auch Landesmeisterschaft war, 19 Teilnehmer begrü-

ßen, wovon nicht weniger als 13 in der „Einsteigerklasse“ starteten. Daraus ist ersichtlich, daß neue und gute Ideen den wettbewerbsmüden Piloten wieder neu motivieren.

Landesmeister wurde nach spannendem Bewerb Franz Glück von den Bergfalken, vor Stöllinger Karl und Bacher Robert vom MFC - Salzburg.

„230.000 Groschen Cup“ für Segelflugzeuge

Am nächsten Tag hat die Modellfluggruppe St.Johann zu einem Ziellandebewerb nach K.O.System aufgerufen.

Die Größe der Segler und ob mit Elektro, Verbrenner oder per Schlepper die Ausgangshöhe erreicht wurde, war egal. Zeit spielte keine Rolle. Diesem Aufruf waren zur großen Freude des durchführenden Vereines 39 Piloten aus 3 Bundesländern und dem benachbarten Ausland gefolgt.

Dies jedoch sicher nicht nur wegen der zu gewinnenden Groschen.

Es war eben etwas Neues.

Beim Bewerb ging es darum, pro Durchgang in einem immer kleineren Kreis zu landen. Im letzten Durchgang hatte der Kreis einen Durchmesser von 3 m. Wer dies nicht schaffte, mußte ausscheiden. Von den 3- Piloten erreichten 17 das Finale, bei dem dann die Sekunden gestoppt und die Landung in cm gemessen wurden. So wurde dann der Sieger ermittelt, der einen Sack voll Groschen (S,1000.- für den Sieger) mit nach Hause nehmen durfte. Sieger bei dieser Bewerb wurde wie bei der RC IV-Landesmeisterschaft der langjährige Kämpfer und ausgezeichnete Pilot Glück Franz.

Die wichtigste Erkenntnis aus dieser wunderbaren Wochenende war daß sich die Veranstalter manchmal etwas Neues einfallen lassen sollen, um Modellfliegern neben dem gewohnten Wettbewerbsstreß wieder neuen Anreiz zu bieten.

Gottfried Peter



Die 230.000 Groschen-Cup-Sieger (vlnr) Josef Kreuzberger (2) Gerhard Eisl (3) Franz Glück (1) Peter Göllner (4) Albin Mayer (5) (Foto: Peter)

Semiscale Großsegler in Seekirchen

von Dr. Wolfgang Schober

Am 19. und 20. August 1995 war es zum sechsten mal so weit:

die Semiscale Großsegler trafen sich wieder am Modellflugplatz in der Nähe von Seekirchen um ihren nun schon zur Tradition gewordenen Wettbewerb abzuhalten. 21 Anhänger dieser Modellflugsparte fanden sich pünktlich am Samstag ein, um ihre Modelle erst einmal einer Bauprüfung zu unterziehen. Hier in Seekirchen wird diese aber nicht so streng und ernst genommen wie beispielsweise bei Scale-Wettbewerben von Motorflugmodellen. Die Baubewertung unterteilt sich in 2 Beurteilungskriterien:

1. Die Umrißgenauigkeit, die von 2 erfahrenen Punkterichtern anhand der mitgebrachten Dreiseitenansicht überprüft wird.

2. Der Gesamteindruck, der von einer 4-köpfigen Jury, die sich aus 2 Wettbewerbsteilnehmern und aus 2 Vereinsmitgliedern des Veranstalters zusammensetzt, beurteilt wird. Dabei werden keine Farbdokumentationen oder sonstige Unterlagen benötigt, sondern die Jury bewertet lediglich, wie ihr die einzelnen Modelle gefallen.

Wie sich dann beim Gesamtergebnis herausstellte, ist die Baubewertung zwar punktemäßig gleichrangig mit der Flugwertung hat aber trotzdem keine so gravierende Auswirkung auf die Gesamtplatzierung. Die beste Baubewertung erreichte Robert Sölkner mit einer DG-600 mit dem Maximum von 2700 Punkten. Am letzten Platz der Baubewertung platzierte sich eine Pilatus B4 mit 2300 Punkten, das heißt, daß lediglich 400 Punkte Differenz zwischen den 21 Modellen lagen. Verlorene Baupunkte konnten also beim Fliegen wieder aufgeholt werden, denn dort ergab die gleiche Rechnung eine Differenz von fast 700 Punkten.

Heuer war das Verhältnis zwischen Oldtimern und Kunststoffseglern ausgeglichen: 11 zu 10. Bei der Baubewertung jedoch hatten die Vertreter der modernen Segler ein

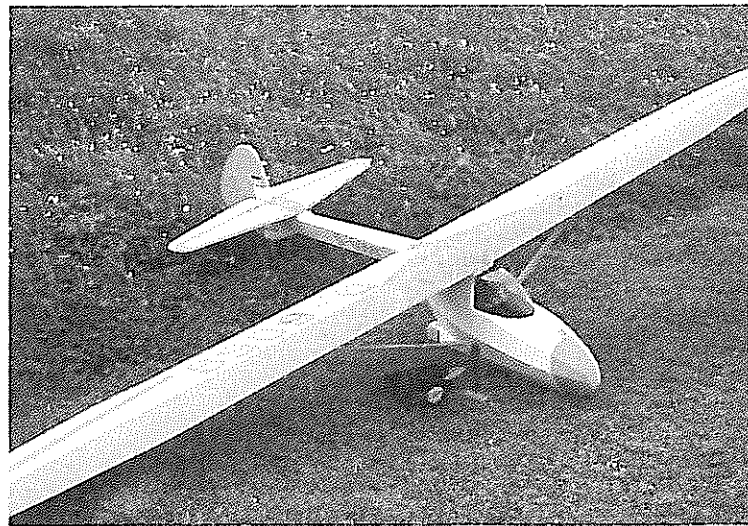
wenig die Nase vorn und belegten die Plätze 1 und 2. Doch dicht auf den Fersen lagen dann gleich 4 Vertreter der Sperrholzära.

Noch am Samstag Vormittag wurde dann mit den Flugdurchgängen begonnen. Das eigentliche Flugprogramm besteht aus einer Verfahrenskurve, einer horizontalen Acht, einer zum Flugzeugtyp passenden Wahlfigur, einem halben Rechtecklandeanflug und einer weichen Landung. Die Vorbildtreue im Flug wird von den 3 Punkterichtern ebenfalls beurteilt. Das windige Wetter machte den Piloten doch zu schaffen und vor allem Oldtimer wie der Cumulus hatten hier Probleme. Trotzdem wurden fliegerisch gute Leistungen gezeigt, wobei die gewichtigeren Modell im Vorteil waren. Besonders gut

gefiel mir die riesengroße KA-6CR von Gottfried Hirscher, die im Maßstab 1:2,5 erbaut wurde, was eine Spannweite von 6 Metern ergibt. Bei einem Gewicht von 17 kg bleibt hier trotz der Größe noch immer genügend Vortriebskraft über, um gegen den Wind anzukommen.

Auch der älteste Wettbewerbspilot - Albrecht Gasteiger aus Tirol flog mit seinem wunderschönen ungarischen Oldtimer „Karakan“ zwei ganz passable Durchgänge. Er war es auch, der dieser Veranstaltung das Motto „FUN and FLY“ gab, wobei eindeutig die Betonung auf FUN liegt. Und diesem Flugspaß wurde nach Beendigung der beiden Durchgänge im überreichen Maße

geholdigt. So sollte eben dieses Treffen der Semiscale Großsegler auch verstanden werden. Ein Wettbewerb, an dessen Rande soviel Zeit bleibt, daß ausgiebig geflogen, gefachsimpelt und auch einfach getratscht werden kann. Daß dabei auch neue Freundschaften geknüpft werden und daß man sich schon auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr freut sind die positiven Nebenerscheinungen einer solchen Veranstaltung



Im Vorbereitungsraum liegen der BOCIAN von Rudolf Ohrfandl und die Riesige KA-6CR von Gottfried Hirscher



Der CUMULUS von Franz Pongruber

Am nächsten Morgen wurde bei sehr ruhigem Wetter der abschließende 3. Durchgang geflogen. Vielen Teilnehmern gelang hier ihr jeweils bester Flug, sodaß auch die oft sehr

leichtgewichtigen Oldtimer zeigen konnten, was in ihnen steckt. Die Siegerehrung wurde wie immer durch die gute Laune von Wilfried Müller weiter aufgewertet, sodaß man sa-

gen kann, eine durch und durch gelungene Veranstaltung. Die Teilnehmer jedenfalls freuen sich schon auf eine Neuauflage im Jahre 1996.

Endergebnisliste des 6. Semiscale Großsegler Wettbewerbes in Seekirchen bei Salzburg am 19. und 20.8.1995

Teilnehmer Modell	Reihung	Reihung		gesamt
		Bau	Flug	
Sölkner Robert	Kestrel	14.	1.	1.
Schober Wolfgang	Ka-8b	5.	2.	2.
Sölkner Robert	DG-600	1.	4.	3.
Eckmann Heinz	Sohaj	3.	4.	4.
Ohrfandl Rudolf	Bocian	17.	3.	5.
Aichholzer Günther	Discus	2.	9.	6.
Pongruher Franz	Cumulus	15.	6.	7.
Hirscher Gottfried	Ka-6CR	9.	7.	8.
Ebner Matthias	Salto	11.	8.	9.
Schornsteiner Franz	Foka	11.	10.	10.
Schluga Günther	ASW-20	11.	12.	11.
Prajka Johann	Lunak	5.	15.	12.
Huber Engelbert	MÜ 13e	15.	11.	13.
Stemeseder Wolfg	Ka-7	10.	16.	14.
Schober Karl	GÖ-4	18.	14.	15.
Ebner Friedrich	ASW 15	5.	17.	16.
Schluga Günther	Pilatus B4	20.	13.	17.
Gasteiger Albrecht	Karakan	3.	19.	18.
Decker Wolfgang	MÜ 13e	19.	18.	19.
Klotz Herbert	Pilatus B4	21.	20.	20.
Mittag Josef	Reiher	5.	21.	21.



Heinz Eckmann flog wohl das schönste Modell, einen Nachbau der ZLIN125 Sohaj

STEIRISCHE LANDESMEISTERSCHAFT UND NATIONALER WETTBEWERB
KLASSE RC-MS DIETERSDORF 8.10. 1995

Von 1975 bis 1991 war DIETERSDORF immer der sehr schöne Saisonabschluß für die Motorsegler. Um so mehr freut es die MS-Szene, daß es diesen traditionsreichen Wettbewerb nun wieder gibt.

Auch das Starterfeld mit, mit 18 Mann ziemlich groß, war wie das wunderschöne Herbstwetter sehr zufriedenstellend. Die Bedeutung dieses Nationalen Wettbewerbes wurde noch dadurch gesteigert, indem die "Stieremärkische Landesmeisterschaft" herausgewertet wurde.

Im ersten Durchgang herrschten wieder einmal bilderbuchmäßige Bedingungen. So flog auch jeder sein Max mit Ausnahme von Manfred Papst, dessen Motor mit schwacher Leistung lief und vorzeitig abstellte. Er zeigte darauf einen für diese Klasse typischen, extrem "ökonomischen" Flug und landetet bei fast siebeneinhalb Minuten, zwar außen aber heil. Das alles aus wenig mehr als Baumwipfelhöhe.

Der zweite Durchgang war durch das fehlen jeglicher Thermik gekennzeichnet. Dem entsprechend gab es sehr wenige Maximalzeiten. Nach Startnummer 4 ging nichts mehr.

Dieser Trend verstärkte sich im dritten Durchgang weiter. Nur drei Piloten brachten eine „Volle“. Aber gerade bei solch schwierigen Verhältnissen wird es oft spannend. Posch Gregor und Draxler Michael erreichten mit phantastischen 1893 Punkten ex equo Tagesbestleistung und Meister „Eder“ Johann dürfte mit 1838 Punkten seine persönliche Bestleistung etwas höher geschraubt haben. Alle 3 sind vom HSV-Feldbach. Dieser Verein scheint wieder eine Vormachtstellung in dieser Klasse zu erreichen. Der Rest des Feldes flog hier seinen Streicher.

Erwähnenswert ist auch das gebotene Rahmenprogramm welches von einigen Piloten des gastgebenden Vereines geboten wurde. Unter anderem zeigte Url Werner eine Pitts mit 120ccm Motor mit Rauchentwickler, welche ein Flugbild bot, daß selten und in wirklich hohem Ausmaß realistisch war. Weiters zog Karl Sand seine riesige Sky-Walker durch unglaublich winzige Kurven und einige F3A-X Maschinen rundeten die Vorstellung ab, die an sich schon eine kleine Flugshow darstellte.

Franz Weigl

ERGEBNISLISTE KLASSE RC-MS DIETERSDORF 8: OKTOBER 1995

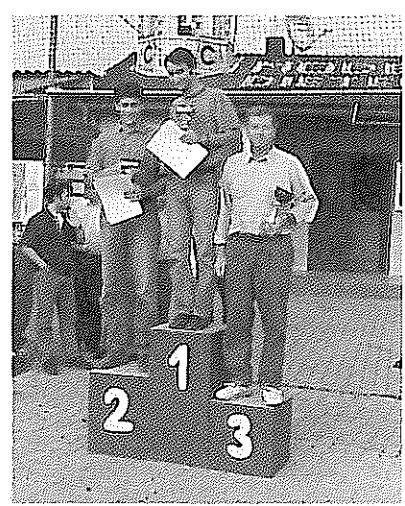
RANG	NAME	VEREIN	PUNKTE
1.	WERNER REICHT	HSV-FELDBACH	3748
2	GREGOR POSCH	HSV-FELDBACH	3739
3	ALFONS STARK	MFB-ST.VEITH	3711
4	JOHANN BAUMGARTL	FMBC-AUSTRIA	3707
5	JOHANN EDER	HSV-FELDBACH	3661
6	ERICH BUXHOFER	MBC-ERLAUFTAL	3641
7	RENE HÖDL	HSV-FELDBACH	3640
8	MICHAEL DRAXLER	HSV-FELDBACH	3613
9	FRANZ GIRNER	HSV-FELDBACH	3608
10	MANFRED LEITSONI	MFC-KÜHNSDORF	3587

ERGEBNISLISTE KLASSE RC-MS DIETERSDORF 8. OKTOBER 1995
Steiermärkische Landesmeisterschaft

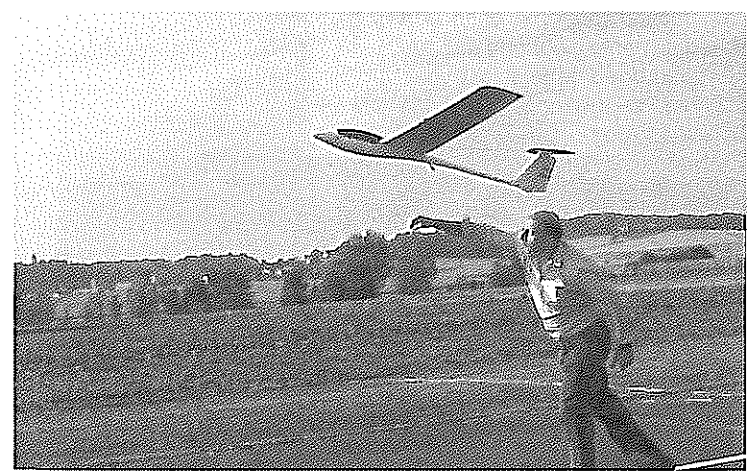
RANG	NAME	VEREIN	PUNKTE
1.	WERNER REICHT	HSV-FELDBACH	3748
2	GREGOR POSCH	HSV-FELDBACH	3739
3	JOHANN EDER	HSV-FELDBACH	3661



Die Landesmeister
1.Reicht, 2.Posch, 3.Eder,
4.Non flying coach-dog



1.Reicht, 2.Posch, 3.Eder, des
nationalen Bewerbes



Teschl sen. startet Modell von Teschl jun. (Alle Fotos Franz Weigl)

18. Innviertler Wanderpokal in RC IV am 9. September 1995

Irgendwie stand der Bewerb unter keinem allzu glücklichen Stern. Als am Vorabend die ersten Teilnehmer trainierten, kam ein Schlepper mit seiner Hand in den Propeller und mußte im Krankenhaus versorgt werden. Außerdem konnte gerade noch ein Defekt im Stromnetz des Sportheimes entdeckt und repariert werden. Beinahe wäre die Küche kalt geblieben!

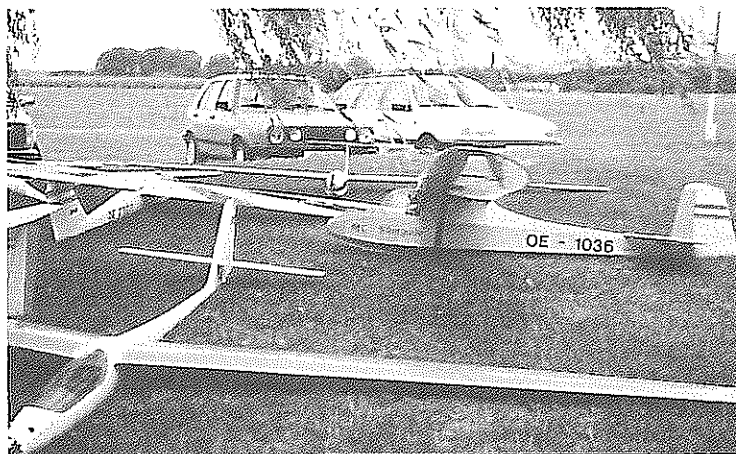
Am 9. erschienen, man glaubte es kaum, 24 Teilnehmer trotz windigen, mit kleinen Regengüssen beglückendem Westwetter. Hatten vor Jahren Spötter RC IV als Pensionistenklasse bezeichnet, so waren diesmal die Senioren kaum zu finden unter den vielen jungen Piloten.

Zum Auftakt des Bewerbes gab es die nächste Aufregung: Späth Karl, der Hausherr persönlich, mit Startnummer 1 flog eine Nullwertung. Er brachte sein Modell gerade noch

bruchfrei zu Boden: er hatte das falsche Modell im Speicher seines Senders! Noch übler erwischte es Sidler Hermann: der Schlepper mußte zu früh ausklinken und die Schnur wickelte sich um sein Höhenleitwerk, sodaß er nur mehr tief geben konnte. Seine Orlice stürzte in ein Maisfeld. Der Schaden hielt sich in Grenzen. Daß etliche Bewerber mit dem Wind arg zu kämpfen hatten, sei nur am Rande erwähnt. Außerdem waren etliche Landungen gar weit vom Ziel entfernt. Nach dem 1. DG führte Aigner Peter mit seinem Grunau Baby vor Späth Günter mit seiner uraltAstir und Schmidt Jürgen. Im 2. Durchgang verzichteten 5 Piloten auf den Start wegen des starken Windes (gemessen 5-8 m/s). Am Ende des 2. DG führte Späth Günter vor Hönig Georg, der mit 986 Punkten die höchste Tageswertung geflogen hatte, und Aigner Peter. Es war schon spät. Nach einer Pilotenbesprechung wur-

de entschieden, daß von hinten nach vorne gestartet wird und nurmehr Piloten mitmachen, die auch wollen. 9 Piloten verzichteten auf den Start. Für Zuseher und Akteure wurde es wieder spannend: der führende Günter Späth flog 3 tolle Figuren, dann machte plötzlich seine Anlage nicht mehr mit und seine Astir krachte in den Boden. Hönig Georg war der Sieg nicht mehr zu nehmen. Unser Karl Späth hatte Glück. Als letzter Starter hatte er nur mehr schwachen Wind und er flog die zweithöchste Wertung des Tages, was ihm Rang 2 einbrachte. Günter landete somit auf 3 und Aigner wurde auf den 4. Platz verwiesen. Die Siegerehrung brachte Pokale für die ersten und Sachpreise für alle, die nicht schon vorzeitig abgereist waren. In der Kleinseglerwertung siegte Voglsperger Reinhold (15. in der Gesamtwertung) vor Fischer und Schobesberger.

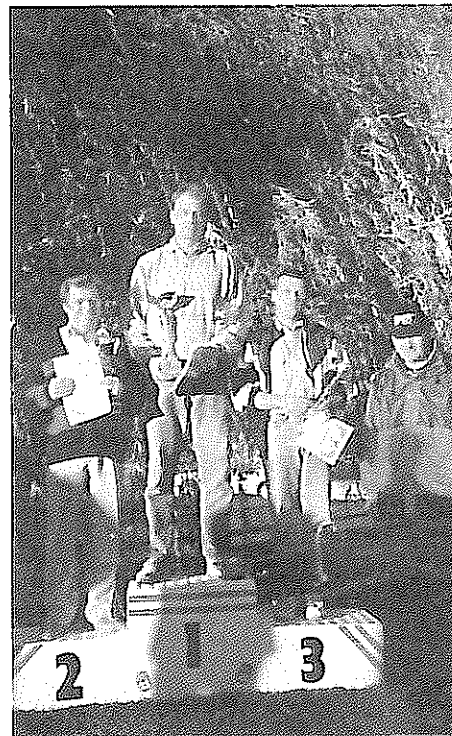
Günter Ebeleseder



Auch "OLDIS" kamen zum Einsatz



Die Schlepper warten auf ihren Einsatz



Die Sieger (vlnr.) Karl Späth, Georg Hönig, Günter Späth. Wettbewerbsleiter Gottfried Benischke

Staatsmeisterschaft im ferngesteuerten Segelflug- F3B St. Stefan /Kaindorf/ Stmk, 16./17. September 1995

Als Manfred Lex (Wettbewerbsleiter) und Manfred Dittmayer (Jury) als Höhepunkt und Abschluß dieser Staatsmeisterschaft die Medaillen überreicht hatten, konnten sie reichum in zufriedene Gesichter blicken. Das war während der vorangegangenen zwei Tage nicht immer so, doch dazu später.

Die Modellflieger der Akaflieg- Graz mit Martin Buxbaum, Thomas Jauk und Andreas Reinhardt hatten in St. Stefan schon einige F3B- Wettbewerbe unter Mithilfe etlicher Akaflieg- „Großflieger“ auf die Beine gestellt, bevor sie von ONF Gottfried Schiffer zur Durchführung der Staatsmeisterschaft überredet wurden. Sie haben diese Aufgabe mit Bravour erledigt, wenngleich es nicht ohne die in dieser Klasse offenbar unvermeidlichen Schwierigkeiten abging. Mit dazu beigetragen hat auch die den steirischen Bewerben eigene Atmosphäre, eine Mischung aus Routine, Improvisation und guter Laune. Dem Anlaß entsprechend war diesmal sogar schönes Wetter.

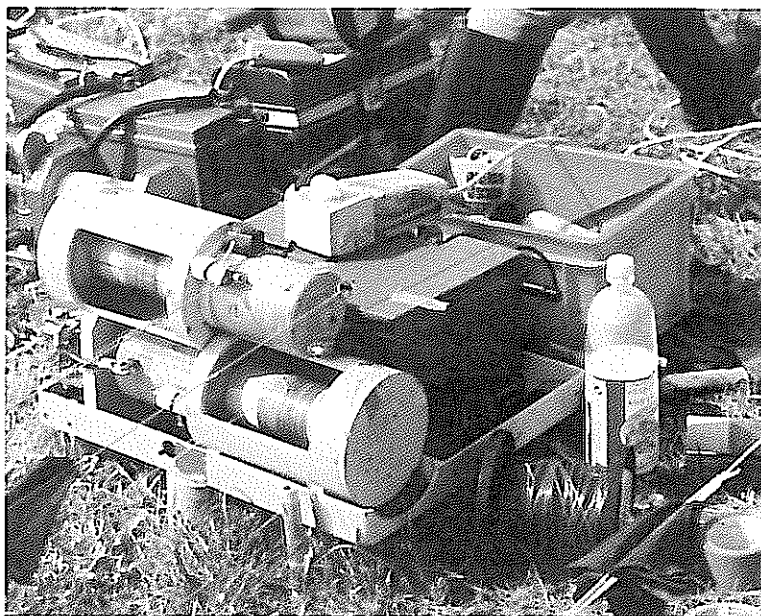
Angetreten waren 28 Starter aus Wien, NÖ, Steiermark, Tirol und Salzburg. Nicht angetreten ist der regierende Staatsmeister Mathias Ebner (Tirol), auffallend außerdem die Abwesenheit von Vorarlberger und burgenländischen Piloten.

Das Gelände des ASV- Puch liegt im Saifental zwischen Kaindorf und Pöllau in der Oststeiermark in Nordwest- Südostrichtung. Das wäre zu-

sammen mit der schönen Wiesenpiste ja ideal gewesen, wenn... ja wenn der Platz nicht auf allen vier Seiten mit übermannshohem Mais begrenzt gewesen wäre. Auch die schief in die Speedstrecke ragende Baumlinie ist bei Kennern des Platzes gefürchtet.

man ja auch 7 Minuten Zeit, und die in den Mais gefallen Modelle wurden auch alle wieder gefunden.

Weniger lustig war es, daß es bei schönem Flugwetter am Samstag bis 11 Uhr 15 dauerte, bis Andreas Reinhardt seinem Computer die Gruppenauslösung entlocken konnte. Ab da gings aber ruckzuck, und



Doppelwinde von Peter Hoffmann

Platz für die 25 Winden war jedenfalls genug. Um 100 Meter zum Landepunkt zu marschieren, hat

Andreas kam sogar selber zum Fliegen.

Der Wettbewerbsablauf:

Es geht los mit Zeitflug. Die Wetterlage ist bereits die für den Platz typische mit immer irgendwo vorhandener, aber schwer zu lokalisierender und wechselhafter Thermik. Bei 6 Modellen pro Gruppe wird meist folgende Taktik angewandt: Jeder fliegt erst nach eigenem Gutdünken herum, um irgendwo einen Heber zu finden. Der Helfer beobachtet inzwischen die Konkurrenz. Wenn einer steigt und zu Kurbeln beginnt, stürzen sich die anderen Modelle in Streckentrimmstellung aus allen Richtungen herbei, um abzustauben. Wer dann schon zu tief ist, hat Pech gehabt. So werden in jeder Gruppe volle Zeiten (=7 min) geflogen, aber mit unterschiedlicher fliegerischer Anstrengung.

Es geht weiter mit dem Streckenflug.

Die erste Gruppe muß wie gewohnt wiederholt werden, damit die Wendenhelfer in Übung kommen. Es



Start frei zum Zeitflug

werden Guppen zu drei, meist vier Piloten gestartet. Wieder wird viel taktiert, die besten Piloten (oder die mit den besten Nerven) starten zuletzt und lassen sich von den anderen die Wetterlage zeigen.

Die gezeigten Leistungen sind übrigens beachtlich, die Gruppenmaxima liegen durchwegs über 20 Strecken, und das bei durchaus unterschiedlichen thermischen Bedingungen. Am besten erwischte es der Lokalmatador und „Hausherr“ Franz Prasch, der mit 16 Sekunden-Run-

gewinnt damit auch die erste Runde mit dem Maximum von 3000 Punkten.

Gleich gehts weiter mit Speed als Auftakt zur zweiten Runde. Bei deutlich gleichmäßigerem Wetter gegen Abend zu fast das gleiche Bild wie im ersten Durchgang: Scheda mit 18,4 gewinnt den Speed wieder vor Hoffmann, Aichholzer, Michl und Piss, die schon vorher als einzige über 900 Punkte erreicht hatten, zusätzlich schaffen diesmal

Mit Ende dieser Aufgabe ist auch der zweite Durchgang fertig. Wolfgang Scheda führt weiterhin mit dem absolut möglichen Maximum von 6000 Punkten! Doch auch die folgende 4-Mann-Spitzengruppe hat nicht nennenswert Punkte verloren.

Bei gleichbleibenden Bedingungen folgt nochmals Zeitflug als Auftakt zum dritten Durchgang. Der bringt wieder für die meisten volle Punkte, wenn auch oft mühevoll per hektischem Nachstart oder nervenaufreibendem Kurbeln in Baumwipfelhöhe erarbeitet. Für den Führenden aber endet die Aufgabe mit einem Desaster. Nachdem er kein Aufwindfeld erwischt und vergeblich versucht die Zeit durch Abgleiten zu erreichen, ist auch noch der Weg zum Landepunkt um 20 Meter zu weit. Damit sind 300 Punkte und die Führung beim Teufel. That's F3B!

Bei Sonnenschein und immer deutlicher thermischen Bedingungen gehts weiter mit

Streckenflug Runde 3.

Es wird langsam spannend. Die Führenden versuchen, keine Punkte zu verlieren, was auch allen gelingt. Andererseits versuchen die im Mittelfeld platzierten, nochmals möglichst alles herauszuholen, um sich zu verbessern. Das schwierige Wetter schafft Bedingungen, bei denen



Konzentration beim Zeitflug

denzeiten den anderen in seiner Gruppe um die Ohren flog. Das war zu schnell. Sein offizieller Rundenzähler kam nämlich mit dem Zählen nicht mehr mit und hatte nur 21 Stück auf der Liste. Da war der Franz ziemlich perplex. Die mitzählenden Zuschauer hatten 25 - 27 Strecken gezählt. Den zugesprochenen Wiederholungsflug hat er dann aber auch souverän gewonnen.

Dieser Vorfall war weder so lustig wie es sich hier liest, noch die primäre Schuld des betreffenden Funktionärs, sondern ist dieser Aufgabe sozusagen einprogrammiert. Doch auch dazu später mehr.

Bleibt noch zu erwähnen, daß keiner der Favoriten Punkte bei dieser Aufgabe verliert.

Es geht weiter mit dem Speedflug. Dabei trennt sich normalerweise die Spreu vom Weizen, diesmal ist es nicht anders. Den Maßstab setzt dabei Wolfgang Scheda, der die Ellipse so richtig zwischen läßt. Mit 17,0 ist seine Zeit um über eine Sekunde schneller als die des Nächsten. Er

Haas und Rettich die 900er-Marke.

Da es schon so gut läuft, wird gegen 17 Uhr noch der zweite Streckenflug begonnen. Das sehr ruhige Abendwetter läßt die Leistungen zusammenrücken. Keiner der Spitzenpiloten außer Harald Michl gibt Punkte ab, aber auch die meisten anderen Piloten schaffen an die 900 Punkte. Durch die gute Sicht gibt es auch keine Zählprobleme. Es ist Genuß - Streckenfliegen wie es sein soll, wenngleich manche taktische Fehlentscheidung durch Nachstart ausgebessert werden muß.

Gegen 18.30 Uhr wird dann Schluß gemacht. Die geplante Anzahl von 4 Durchgängen rückt in weite Ferne, außerdem ist die Wettervorhersage nicht sehr günstig.

Am Sonntag liegt Frühnebel, der sich gerade rechtzeitig für den Zeitflugbeginn hebt. Trotz null Sonne und regennaßer Wiese gibt es deutliche Aufwindbereiche, die viele Piloten auch zu nutzen verstehen. Es werden von der ersten Gruppe an schon volle Zeiten geflogen.

viel riskiert werden muß. So sind wieder viele spannende Kämpfe in Bodennähe um die entscheidenden letzten Strecken zu bewundern. Dank des Maisfeldes gehen aber alle Außenlandungen bruchfrei ab.

Vor dem letzten, entscheidenden Speedflug sind die Positionen bezogen. Peter Hoffmann, Günter Aichholzer und Robert Piss liegen nur durch wenige Punkte getrennt voran, Harald Michl fehlen bereits gut 100 Punkte. Die nächstplatzierten Piloten haben keine Siegeschancen mehr.

Die Wetterbedingungen werden immer ungünstiger, schräger Rückenwind und kalte Luft verheißen nicht Gutes. Die ersten Starter haben tatsächlich schaurige Bedingungen (Rückenwind beim Start, Gegenwind beim Rückflug zur A-Basis, Totalsaufer in der Strecke, ...). Dem führenden Peter Hoffmann schwant Böses, und er sollte Recht behalten. Er ist in der Reihenfolge früh dran, hat eine relativ gute Höhe, aber auf den letzten zwei Strecken erwischt er voll einen Totalsaufer- 21,0 sec.

Auch Robert Piss erwischt es äh-

lich.

Der nächste in der Wertung und zum Speedfliegen ist Günter Aichholzer, er hat etwas besseres Wetter und macht das Beste daraus mit 19.3 liegt er vorne.

Wolfgang Scheda setzt nochmals alles auf eine Karte - er hat gutes Wetter, eine tolle Höhe- und überfliegt bei der letzten Wende mit einem Höllentempo die Sicherheitslinie - Nullwertung- aus der Traum.

Damit sind die vordersten Plätze einmal besetzt. Bei immer besserem Wetter fliegt Walter Häuplik eine neue Bestzeit mit 17.6 und gleich darauf Franz Prasch 18.0, beide können sich damit weit vorne platzieren, doch um den Titel nicht mehr mitreden. Als schon alles klar scheint, schafft Harald Michl noch das Kunststück, bei tollem Wetter einen noch tolleren Flug hinzulegen- 17.0 - das reicht für den Gesamtsieg!

Im Nachhinein und wenn man die einzelnen Ergebnisse betrachtet, ist Haralds Sieg keineswegs eine Überraschung. Er hat in allen Speedflügen hoch gepunktet, nur beim Strecken- und Zeitflug einmal Punkte verloren. Außerdem ist er in einem sehr guten Team (Scheda, Piss, Retlich...) verankert und hat mit der neuen Ellipse 2 mit V- Leitwerk ein Spitzenmodell zur Verfügung. So gesehen ist Haralds Sieg auch ein kleines Trostpflaster für das Pech von Wolfgang Scheda, der zum Schluß nur Vierzehnter wurde.

Ziemlich enttäuscht waren Günter Aichholzer und Peter Hoffmann, die

die ganze Zeit im selben Team zusammen mit Gregor Judex und Martin Kneihsl fehlerfrei geflogen waren, ihre Zeit- und Streckenflüge voll punkten konnten und beim letzten Speed durch Wetterpech um den jeweils möglichen Sieg gebracht wurden.

Besonderes Pech hatte in dieser Hinsicht Robert Piss. Für ihn gilt dasselbe, außerdem erreichte er mit nur 10 Punkten Rückstand den undankbaren vierten Platz.

Beeindruckend weiters das F3B-

hoch. Das erste Dutzend Piloten in der Rangliste bot Spitzenleistungen, flog praktisch alle Zeit- und Streckenflüge voll und die Differenzierung erfolgte überwiegend im Speedflug, und da zum großen Teil durch Wettereinflüsse bestimmt. Wer sich auch nur bei einer Aufgabe einen Schnitzer leistete, landete im Mittelfeld.

Die Mannschaftswertung sicherte sich verdient das Team Phoenix Wien (Scheda, Piss, Michl) vor den stark fliegenden Salzburgern (Zürcher, Jä-



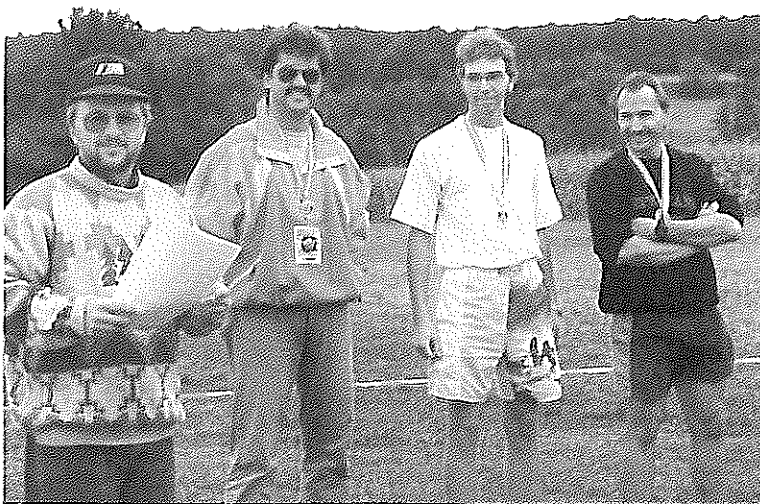
Das S2M-Team Kneihsl/Judex

Comeback von Franz Prasch nach zweijähriger Absenz. Ganz allgemein war das fliegerische Niveau enorm

ger, Matzelberger) und dem derzeit besten niederösterreichischen Klubteam Neostadia (Häuplik, Raggam, Heckenast).

Außerdem wurde noch die Steirische Landesmeisterschaft herausgewertet, die Franz Prasch vor dem Evergreen Gerhard Niederhofer und dem Akafliieger Martin Buxbaum gewann (6 Teilnehmer).

An Modellen gab es eine überraschende Vielfalt zu sehen. Die Ellipse 1 ist im Aussterben begriffen, dafür war das Wiener Doppelteam fast komplett mit der neuen Ellipse 2 mit V -Leitwerk angetreten. Das Modell ist in Bauausführung und Flugleistung über jeden Zweifel erhaben (alle drei Speedtausender), außerdem berichten die Piloten über sehr gutmütige Flugeigenschaften, selbst der V - Skeptiker Walter Häuplik ist mittlerweile konvertiert. Er hat allerdings einen leichteren Flügel aus eigener Form dazu gebaut. Der biegt sich zwar deutlich, ist aber trotzdem schnell und beim Zeitflug jedenfalls kein Nachteil.



BFR Manfred Lex mit den drei Besten (von links) Günter Aichholzer, Harald Michl, Peter Hoffmann

Fotos: Deibl

Günther Aichholzers „Ultimate“ ist schon ein Evergreen. Das nun gut schon drei Jahre alte Modell hat schon viele Bewerbe inklusive WM auf dem Buckel und ist noch eine Augenweide wie am ersten Tag. Das spricht gleichermaßen für die baulichen wie fliegerischen Qualitäten von Günther.

Peter Hoffmanns „Ultimate 95“ ist zwar ursprünglich vom selben Urmodell entstanden, hat aber mit der Urversion praktisch nur noch die

ein, ein sehr schön aussehender und gut gehender Ellipsen- Nachbau.

Von der Ellipse 2 mit T- Leitwerk waren nur mehr zwei Exemplare zu sehen.

Bei den Fernsteuerungen gab es ein eindeutiges Übergewicht der Futaba FC 28, die von etwa der Hälfte der Teilnehmer eingesetzt wurde.

Es folgten Graupner MC 20 und verschiedene Einzelexemplare.

Worum geht es überhaupt in F3B ?

Erklärungsversuch für Nichteingeweihte.

F3B bedeutet : Ferngesteuerte Thermik - Segelflugmodelle.

Ein Wettbewerb wie dieser besteht aus möglichst vielen Durchgängen, von denen jeder aus drei verschiedenen Aufgaben besteht:

Aufgabe A: Zeitflug von 7 Minuten mit Ziellandung.

Aufgabe B: Streckenflug von möglichst vielen 150-Meter- Strecken.

Aufgabe C: Geschwindigkeitsflug (Speed). 4 mal 150 Meter- Strecke so schnell wie möglich durchfliegen.

Für jede Aufgabe gibt es einen Zeitraum (=Rahmenzeit), innerhalb dessen mehrere Piloten gleichzeitig (=Gruppe) fliegen. (Gilt nicht für Aufgabe C).



Die Siegerteams Salzburg, Phönix, Neostadia

Ohren gemein. Beeindruckend das typische Design in immer neuen Variationen. Als Besonderheit sitzt im spindeldürren Rumpf unter der Stecknase ein komplett in Formen laminiertes GFK- Rumpfboot, das außer der Anlage noch in einer Ausbuchtung die Casio- Höhenmeßuhr aufnehmen kann. Dort ist der Rumpf bei einer härteren Streckenfluglandung gebrochen, was wiederum auf die schwierigen Flugbedingungen hinweist. Vor der nächsten Aufgabe war der Bruch wieder geheilt.

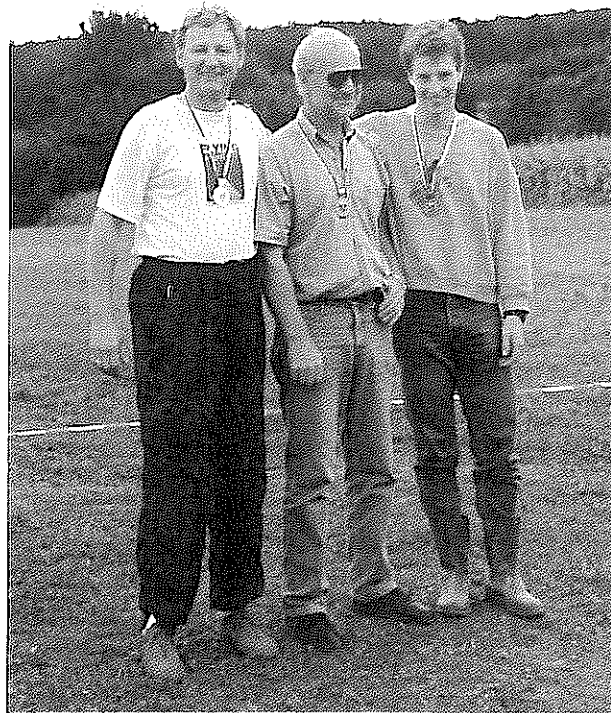
Franz Prasch flog seinen schon etwas betagten Eigenbau.

Das Salzburger Team rückte mit selbst erstellten Voll- Gfk- Fliegern an.

Auch das S2M- Team (Gregor Judex und Martin Kneihs) hat selber Formen und Modelle erstellt.

Martin Buxbaum und Thomas Jauk vertrauten ebenfalls eigenen Entwurfs- und Baukünsten.

Die Eisenerzer Hermann Haas und Robert Seitner setzten das neue tschechische Modell „Pike „ („Hecht“)



Die besten Steirer (von links) Gerhard Niederhofer, Franz Prasch, Martin Buxbaum

Soweit ganz einfach. Der Teufel steckt aber im Detail.

Im Zeitflug ist es noch einfacher. Für jeden Piloten nimmt ein Offizieller die Zeit und ist ein Landepunkt markiert. Nach Ertönen des Signals, das den Beginn der Rahmenzeit markiert, kann jeder Teilnehmer starten, wann und wo er will. Der Teilnehmer braucht nur das Modell „seines“ Piloten im Auge behalten und die Zeit bis zur Landung stoppen, dann noch den Abstand der Modellnasenspitze zum Landepunkt messen. In dieser Aufgabe müssen die Gruppen aus mindestens je 5 Startern bestehen.

Die Aufgabe C (Speedflug) ist schon aufwendiger. Zwei Visiereinrichtungen aus Rohren und Schnü-

ren müssen im Abstand von 150 m aufgebaut und eingeeicht werden.

Dann setzt sich zu jeder Visur ein Funktionär mit einem Taster für ein Hupsignal und drückt, wenn das Modell vorbeikommt. Ein weiterer Funktionär stoppt die Zeit.

Es ist immer nur ein Modell in der Luft.

Das größte organisatorische Problem ist der Streckenflug. Die Visiereinrichtungen bleiben stehen, aber es fliegen vier Modelle gleichzeitig. Das erfordert vier verschiedene Signale, vier Funktionäre für die Visiereinrichtung beim Start (=Basis A), detto bei dem anderen Visier (=Basis B),

weitere vier zum Zählen der geflogenen StreckenHört sich kompliziert an, ist es auch. Man braucht also mindestens 12 Funktionäre, Wettbewerbsleiter oder Reserve nicht gerechnet. Dazu erfordert der Job äußerste Konzentration. Der Funktionär darf sein Modell vom Start weg nie aus den Augen lassen, muß gleichzeitig durch die Visur spähen und exakt Signal geben. Die Modelle fliegen dabei relativ schnell, oft eng beisammen und weit weg. Wenn dazu noch ungünstiger Sonnenstand kommt, hilft alle Konzentration nichts mehr. Um wieviel besser haben es da die Kollegen von der Modellautozunft mit ihren Transpondern. Ewig schade, daß dieses System beim Fliegen nicht funktioniert.

Herbert Deibl

Landesmeisterschaft für Niederösterreich und Weikersdorfer Pokalfliegen in der Motorkunstflugklasse F3A in Weikersdorf am 9. September 1995

Manfred Nemeth, F3A- Pilot des MFC Weikersdorf, hatte seine Kollegen aus der F3A- Szene zum Saisonabschluss am Heimatflugplatz zusammengetrommelt. Gekommen sind leider nur sieben Piloten von anderen Vereinen, das ergab mit den zwei mitfliegenden Weikersdorfern das magere Starterfeld von nur neun Piloten für das Pokalfliegen und fünf für die NÖ- LM.

Viele Eingeladene hatten sich mit

Ermüdungserscheinungen nach der langen und wettbewerbsreichen Saison entschuldigt.

Umso großzügiger waren die Punkterichterplätze gefüllt. Mit Ing. Anton Moser aus Oberösterreich war es Manfred sogar gelungen, den F3A-Bundesfachreferenten als Chefpunkterichter aufzubieten.

Bei anhaltend starkem Wind konnten dann drei Durchgänge zügig abgewickelt werden.

Mit Peter Ortner vom MFC Böheimkirchen konnte sich ein Favorit durchsetzen. Er gewann den Weikersdorfer Pokal und damit auch die NÖ- LM.

Bei der abschließenden Siegerehrung, die von ihm und dem ebenfalls anwesenden LSL für NÖ, Manfred Hofbauer, durchgeführt wurde konnte Obmann Erich Petscher vom durchführenden MFC Weikersdorf reihum in zufriedene Gesichter blicken.

Herbert Deibl

Niederösterreichische Landesmeisterschaften F3A 1995

1	Peter Ortner	Silbergrube	NÖ	2000 Punkte
2	Markus Zeiner	MC-Böheimkirchen	NÖ	1977 Punkte
3	Manfred Nemeth	MFC- Weikersdorf	NÖ	1725 Punkte
4	Michael Mann	Vogelweide	NÖ	1608 Punkte
5	Gerhard Tuma	MFC-Weikersdorf	NÖ	1514 Punkte

Weikersdorfer Pokalfliegen F3A 1995

1	Peter Ortner	Silbergrube	NÖ	2000 Punkte
2	Markus Zeiner	MC-Böheimkirchen	NÖ	1977 Punkte
3	Thomas Sidler	ASKÖ- Linz	OÖ	1886 Punkte
4	Manfred Nemeth	MFC- Weikersdorf	NÖ	1725 Punkte
5	Norbert Polatschek	Oberpullendorf	B	1703 Punkte
6	Michael Mann	Vogelweide	NÖ	1608 Punkte
7	Johann Schmid	UMFC- Georgen	B	1589 Punkte
8	Gerhard Tuma	MFC-Weikersdorf	NÖ	1514 Punkte
9	Günther Ahlen	MFC-Salzburg	S	1467 Punkte

26. Innviertler UHU-Jugendwettbewerb am 10. Sept. 1995

Bei leicht bewölktem Himmel, sanftem Ostwind und guter Thermik traten 12 Buben und 1 Mädchen an. Vorbei sind anscheinend die Zeiten, als die M^mMädchen nicht nur das Teilnehmerfeld, sondern auch das Siegerstockerl mehrheitlich für sich beanspruchten. Alle Modelle waren sauber gebaut und gut eingeflogen. Dafür gebührt allen Teilnehmern und deren Helfern ein großes Lob! Im 1. Durchgang erzielte Zimmer Michael ein Max und konnte sich mit guten Leistungen im 2. und 3. Durchgang an die Spitze setzen. Im 2. Durchgang gab es mit Koch Hans Jürgen, dem Vorjahressieger, und Winkinger Manuel gleich 2 Max.



Die Teilnehmer des 26. UHU-Jugendwettbewerbes

Im 3. Durchgang schaffte Mühlparzer Jürgen ein Max und war besser als sein größerer Bruder Armin, der beim Starten patzte. Am Ende sah die Reihung so aus: 1. Zimmer Michael, 2. der kleine Mühlparzer Jürgen, 3. Winkinger Manuel und der 4. "Max-Flieger", Koch Hans Jürgen auf dem 4. Platz. Man mußte also schon wirklich gut fliegen können und ein sauber gebautes und gut eingeflogenes Modell haben, um vorne mitmischen zu können.

Während der Wartepause zur Siegerehrung gab es ein kleines Schaufliegen, bei dem auch ein prominenter Gast auftrat: der amtierende Weltmeister in F1A, Holzleitner Rudolf, zeigte Flüge mit seinem Weltmeistermodell. Die Vorführung begeisterte selbst eingefleischte RC-Verbrennerpiloten, wie den Autor dieser Zeilen.

Zuletzt gab es die obligate Siegerehrung, bei der ein neuer, wunderschöner Wanderpokal, gestiftet von Vater Koch, seine Reise antrat. Wie üblich, ging kein Teilnehmer leer aus. So konnte so mancher sich wenigstens über seinen Preis freuen, wenn es mit dem Fliegen nicht ganz so geklappt hatte.

Günter Ebeleseder

SIMPROP

ELECTRONIC

SIE MÖCHTEN NICHT IRGEND EINE FERNSTEUERUNG, SONDERN EINE SIMPROP ANLAGE, DANN FLIEGEN SIE DOCH AB SOFORT MIT UNSERER BRANDNEUEN CYGNUS MC

- * Hochwertiger 4-Kanal Micro-Prozessor-Sender, ausbaubar auf 6 Kanäle
- * Hochwertiges HF-Teil
- * 35/40 MHz-Sets mit Empfängersteckerdarleste nach Wahl lieferbar
- * Umfangreiche Mischer für Helix-, Flächen- und Segelflugmodelle
- * Auswechselbares LCD-Display
- * Vielseltige Ausbaumöglichkeiten
- * Reichhaltiges Zubehörprogramm erhältlich

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach den neuen Simprop "CYGNUS MC" Fernsteuerungen

SIMPROP ELECTRONIC

Simprop electronic * Walter Claas GmbH & Co.
Ostheide 5 * 33428 Harsewinkel
Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 604-15

Interessiert?
 Ja, senden Sie mir den Simprop-Prospekt '95
 Den aktuellen Hauptkatalog
 Den Schutzgeheim DM 10,-
 Den Schutzgeheim DM 22,-
 Die Schutzgebühr liegt per Formular schon bei in Briefmarken bei.
 Bitte Adresse nicht vergessen!

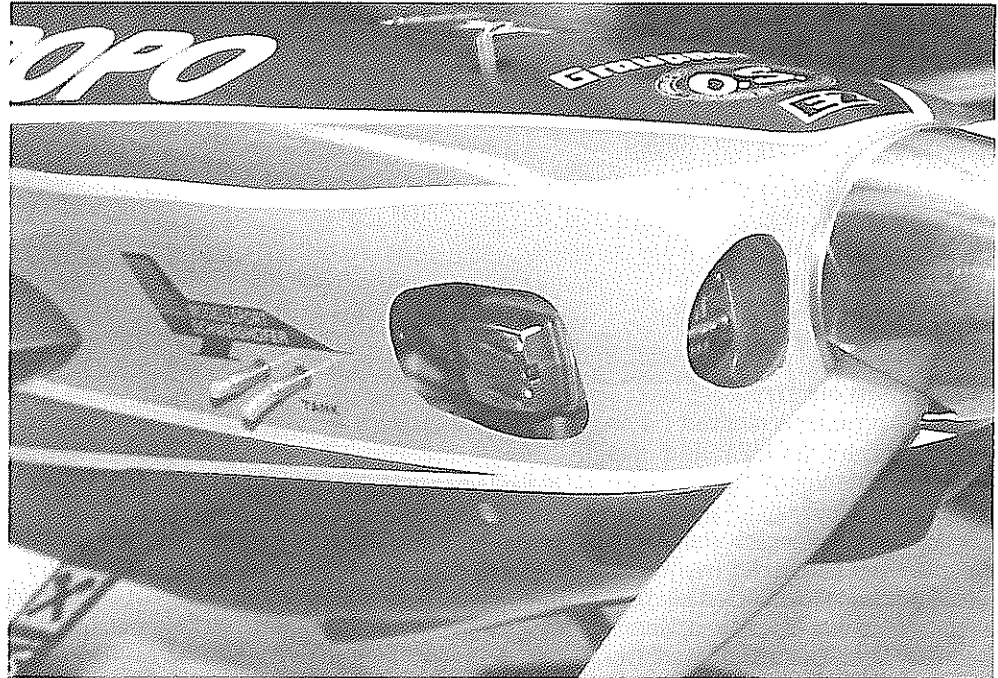
Projekt EXTRA 300S von Hanno Prettner

In der letzten Ausgabe berichtete Hanno von seinen Modellen für die WM-95 hier nun die Details.

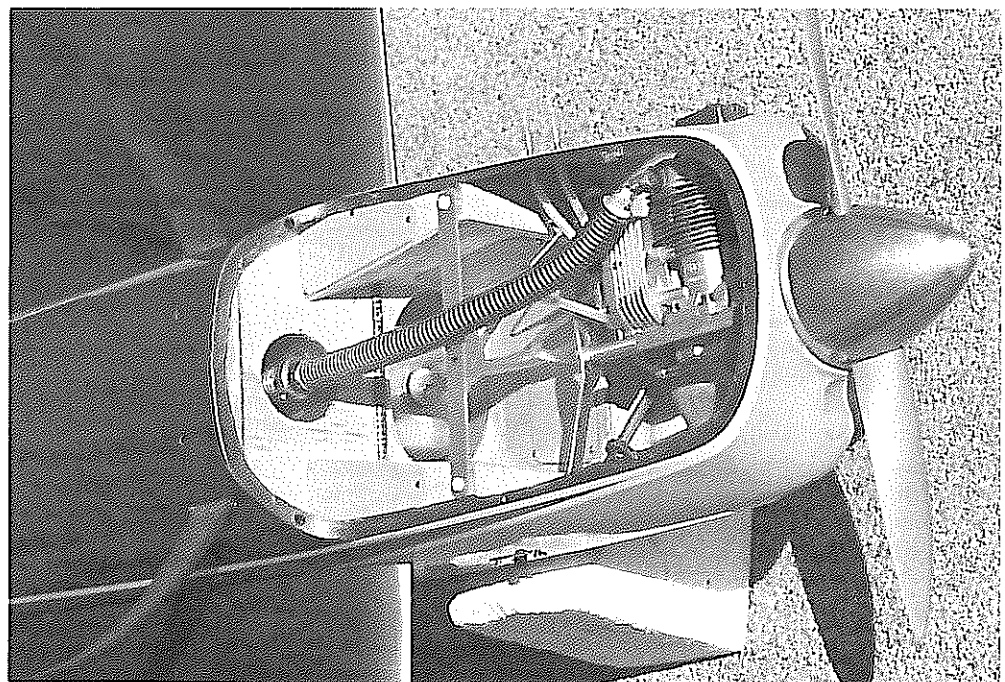
Ich habe diesen Typ ausgewählt, da er bereits in Scale-Version schon modellähnliche Proportionen aufweist und außerdem mein Flugkollege Herbert Funke eine ausführliche Diplomarbeit an der Technischen Universität über die Herstellung einer Extra in Voll GFK Bauweise abgefaßt hat. Nach ausführlichem Testen des Prototyps und um die Flugeigenschaften für F3A zu optimieren, wurde auf meine Anforderung hin der Rumpfliegearm verlängert, die Schnauze verkürzt, die Spannweite von 2150 auf 1990 mm zurückgenommen und neue Flügelprofile verwendet (mit einem wesentlich kleineren und spitzeren Profil Nasenradius, um das Abreißen und Wiederanliegen der Flügelströmung in den Snap- und Trudelfiguren zu verbessern). Der gesamte Bau des Modells wurde durchgeführt von H. Funke und seinen Freunden, die Beachtliches leisteten, um so ein großes Modell dermaßen leicht und steif zu bauen. Soweit ich informiert bin, ist dies das erste Kunstflugmodell in Waben/Sandwichbauweise und ich bin über die Verdrehfestigkeit beeindruckt. Der große Vorteil dieser Bauweise ist, da ein Modell exakt wie das vorherige aus der Form herauskommt und so perfekt gleiche Flugeigenschaften zu erwarten sind. Die Rumpfform wurde aerodynamisch optimiert und trotz des enormen Rumpfqerschnittes für ein F3A Modell, konnte der Luftwiderstand klein gehalten werden. Der OS 120 SP ist

liegend montiert und die Ventilabdeckung schließt bündig mit der Rumpfsseitenwand ab. Durch diese komplette Motor-Integrierung wird das Betriebsgeräusch entschei-

dend vermindert. Zur Kühlung führen zwei Tunnel von der Motorhauben-Stirnseite direkt an die Unterseite des Laders und an die Vorderseite des Zylinderkopfes. Der großvolumige

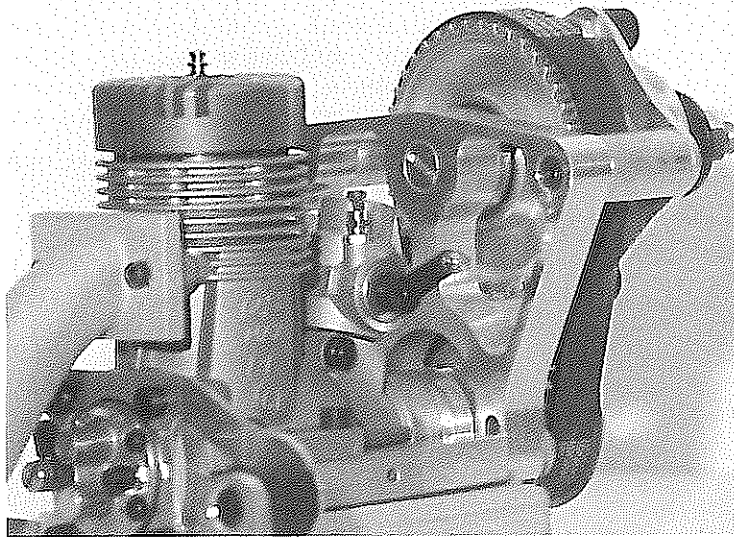


Der OS Supercharger ist vollkommen im Rumpf, seitlich liegend integriert. Dadurch ergibt sich eine verbesserte Aerodynamik und optimale Geräuschdämmung



Details des weich aufgehängten OS 120SP Die Kühlluft führt direkt zur Laderunterseite und zum Zylinder

Rumpf dämpft nicht nur die Motorvibrationen, sondern beinhaltet auch die komplett integrierte Asano Kohlefaserverstärkte Auspuffanlage, die in einem 70mm Durchmesser GFK Rohr liegt. Der vom Auspuff abgestrahlte Lärm muß demnach 2 Wände durchdringen und wird dabei maximal reduziert. Kalte Frischluft zur Auspuffkühlung im Tunnel wird von der abnehmbaren Motorhauben Unterseite eingeblasen. Dieses gesamte Kühlsystem ist sicherlich ausreichend, auch für die zu erwartende Superhitze in Kasaoka. Der OS 120SP ist auf 15/8



mm Schwingummis montiert (4 an der Rückseite und 2 nahe des Propellermitnehmers); nach längerem und aufwendigem Testen war es möglich, die ursprünglich starken Vibrationen am Querruder (wegen einer zu weichen Motoraufhängung) auf ein annehmbares Maß zu reduzieren, wenn der Motor bei Vollgas läuft. Der

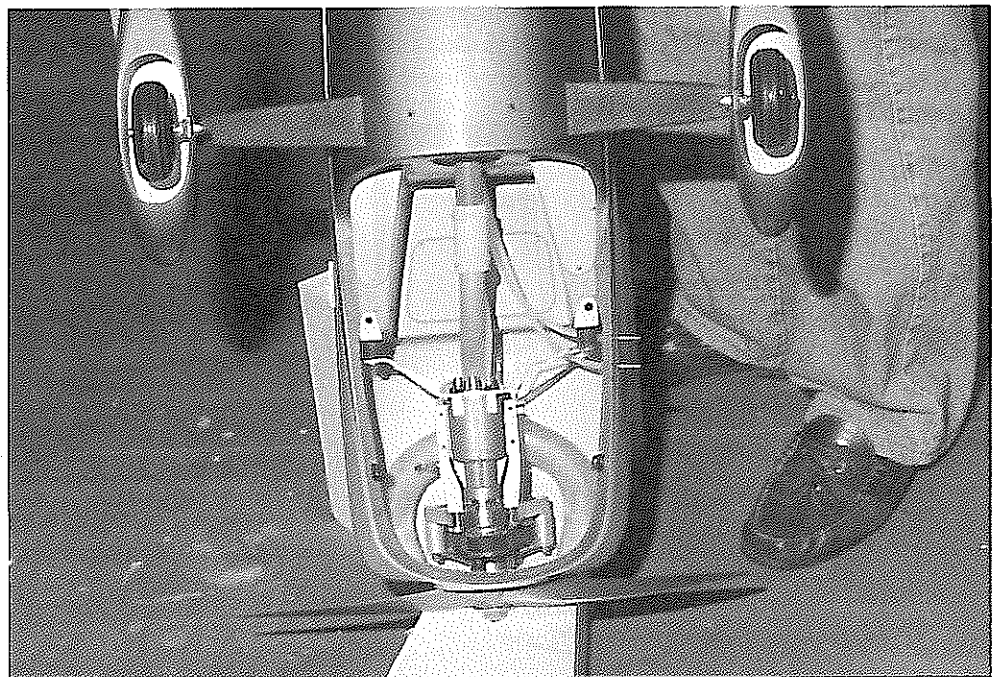
Motorseitenzug kann innerhalb kürzester Zeit, auch direkt am Modellflugplatz, verstellt und so dem unterschiedlichen Gegendrehmoment verschiedener Propellergrößen angepaßt werden. Aber die neuesten JR/Graupner "Super-Servos" helfen durch ihre unübertroffene Mittenstellungsfesthaltekraft, da Vollgasvibrieren der Ruder zu verhindern, damit die Extra wie auf Schienen fliegt.

Die Tragflächen sind geteilt und über kohlefaserverstärkte Zungen am Rumpf gesteckt; die V-Form kann ebenfalls in kürzester Zeit am Platz verändert werden. Das Höhenruder ist in 2 Hälften abnehmbar (Kistentransport im Jet) und die Einstellwinkel Differenz ist in sekundenschnelle zu verstellen, um mein Modell an die geänderten Flugbedingungen (hohe Luftfeuchtigkeit,

Untersetzungstriebwerke eingebaut im " OS-Engins"- Extra 300

"dicke Luft" am Meeresniveau) anzupassen. Nachdem die Trainingsmöglichkeiten in Japan eingeschränkt sein werden, muß man alle Einstellarbeiten während weniger Flüge absolvieren können.

ge: 1910 mm; Gewicht: 4730 g Motor: OS Max 61 ABC "Hanno Special" mit Zahnriemen Untersetzungstriebwerke und OS Resonanzrohr (blau; für höhere Drehzahlen) Untersetzung 1 : 1,82 Luftschraube: Maro



Details des OS 61 Hanno Special mit Zahnriemenuntersetzung Zwei Kühlkanäle laufen direkt zum Zylinderkopf

Ich verwende zwei verschiedene Versionen der EXTRA 300S:
Nr. A: "OS ENGINES" - EXTRA 300S Spannweite: 2100 mm; Län-

Special 18 x 12 bei 6700 UpM Fernsteuerung: Graupner/JR mc-20 Rudermaschinen: Graupner/JR "SuperServos" Typ 4000 und 7000,

Graupner C 7451 2 x Querruder, 2 x Hoch, 1 x Seite, Motor, Gemischmix Ausgehend von den Erfahrungen mit unseren siegreichen Getriebemotoren beim Las Vegas TOC und wegen des heuer noch gültigen Hubraumlimits, wollte ich einen Vergleich identischer Modelle mit unterschiedlicher Motorisierung; sozusagen OS 61 Hanno Spezial mit Untersetzung gegen OS Supercharger. Die optimalste Kombination werde ich sicherlich im Wettkampf einsetzen. Die Gründe zur Verwendung eines Untersetzungsgetriebes sind, da die wesentlich größere Luftschaube einen besseren Wirkungsgrad hat und durch die geringeren Umdrehungen (ca. 6700 Rpm) auch leiser ist. Im Leerlauf beträgt die PropDrehzahl nur mehr ca. 1200 UpM; dadurch wirkt die Propellerkreisfläche wie eine enorme Bremsklappe und verzögert das Modell erheblich in den Abwärtsfiguren. Die Flugmanöver sind meiner Meinung nach einfacher zu flie-

gen, da das Modell richtig an der Latte hängt; dies kommt dem Konstant Speed Flugstil dem Fliegen mit gleichbleibender Geschwindigkeit in den Aufwärts- und Abwärtsfiguren schon entscheidend nahe. Dabei ist es aber unbedingt notwendig, sehr viel mit dem Gas zu arbeiten, um das Tempo zu halten. Ein weiterer Vorteil ist, da so ein 2-Takt OS Getriebemotor einfacher zu handhaben ist und wegen geringerer Vibrationen runder läuft. Nr. B: "GRAUPNER" - EXTRA 300S Spannweite: 1990 mm; Länge: 1910 mm; Gewicht: 4600 g Motor: OS 120SP Supercharger mit Asano Carbon Schalldämpfer Luftschaube: Maro Special 16 x 11,25 breites Blatt bei 8500 UpM Fernsteuerung: JR/ Graupner mc-20 Servos: JR/ Graupner "SuperServos" Typ 4000 & 7000; Graupner C 7451 2 x Quer, 2 x Hoch, je 1 x Seite, Motor, Gemischverstellung EXTRA 300S mit dem OS Supercharger hat etwas genug, um in den Abwärtsfiguren den Speed

konstant zu halten. Für die horizontalen Passagen fliege ich nur mit 30 - 60 % der verfügbaren Kraft; beim senkrechten Hochziehen gebe ich langsam Gas hinzu, bis zu der Kraft, die ich für die jeweilige Figur benötige. Dadurch schaut dieser Flugstil extrem ruhig aus und hat verblüffende Ähnlichkeit mit meinen Siegesflügen mit Dalotel und Skybolt beim Las Vegas TOC. Um den optimalen Schwerpunkt in kürzester Zeit zu finden, verwende ich ein elektrisch im Flug verstellbares Gewicht, wobei die Verschiebung ca. 20 mm beträgt. Wegen des riesigen Rumpfvolumens war die Installation dieses Systems während der Testflüge kein Problem. "Graupner" -EXTRA 300S fliegt hervorragend und im Moment trainieren wir ziemlich oft in Italien und Slowenien direkt in Meereshöhe, um die Flugbedingungen von Kasaoka zu simulieren.

Projekt CRANFIELD A-1

Spannweite: 1980 mm; Länge: 1890 mm; Gewicht: 4400 g

Motor: OS Max 120SP Supercharger mit Asano Kohlefaser Schalldämpfer

Luftschaube: Maro Special 16 x 11,75 bei 8300 UpM

Fernsteuerung: JR/ Graupner mc-20

Servos: JR/ Graupner Typ 7000 und Graupner C 7451 für 2 x Q, 1 x H/S/M/Gemisch

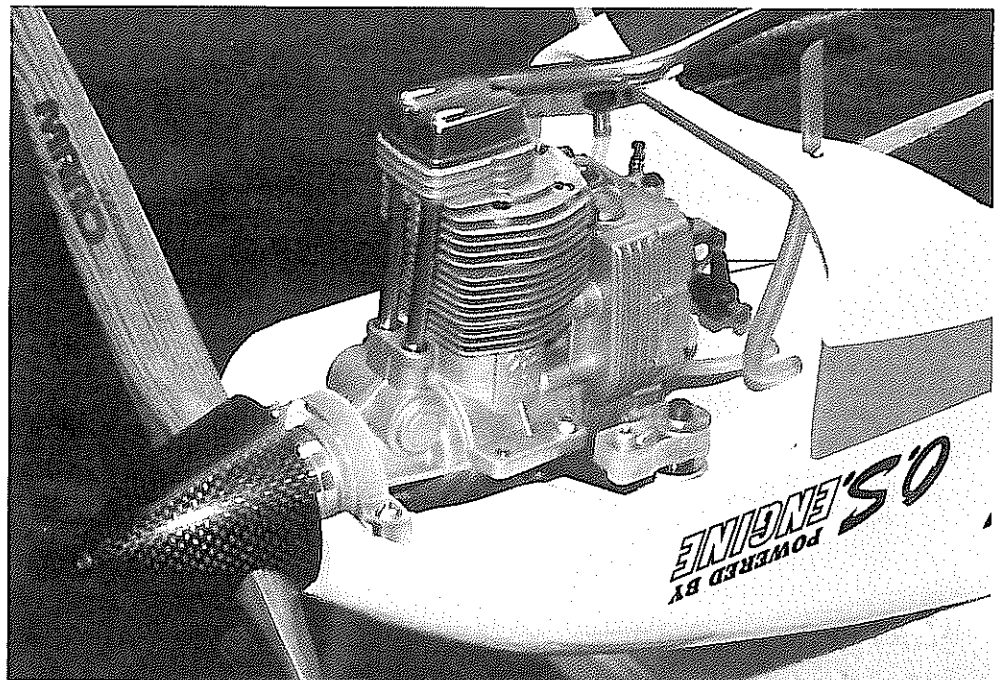
Cranfield ist ein 1/4 Scale Nachbau des bekannten englischen Kunstflugzeuges, das in den späten 70er Jahren auch an Weltmeisterschaften teilnahm.

Für das 3 Minuten Freestyle beim Las Vegas TOC hatte ich bereits eine 2100 mm Cranfield gebaut; um diesen Typ optimal ans neue F3A B + C Pro-

gramm anzupassen, wurde der Rumpfhebelarm verlängert und der Tragflügel auf unter 2 m gestutzt.

Das Originalfahrwerk in der Tragfläche wurde wegen unserer Leicht-

bauweise in den Rumpf verlegt. Um den optischen und aerodynamischen Unterschied herauszufinden, wurde ein Einziehfahrwerk-Flügel getestet. Selbstverständlich ist der



Schwinggummidämpfende Aufhängung am OS Supercharger

Luftwiderstand kleiner aber ich benötige einen gewissen Luftwiderstand um Konstant Speed fliegen zu können.

Für den Scale-Effekt und die Schönheit im Fluge ist es aber sicher kein Nachteil ein fixes Fahrwerk mit eleganten Radverkleidungen zu verwenden.

Ähnlich wie unsere großen und super-leichten Las Vegas Modelle wurde diese Cranfield in konventioneller Balsa/Styro Bauweise gefertigt. Der Rumpf ist hauptsächlich quadratisch und die Seitenwände wurden aus ultra-leichtem AK Balsasperrholz (2 + 1,2 mm) gefertigt. In den Ecken, Ausschnitten und für die Motorbefestigung verwenden wir Kohle-Verstärkungswinkel.

Um Gewicht zu sparen ist die Tragfläche einteilig und besteht aus Styro mit 1,2 mm Beplankung. Das Profil (12%) und speziell der kleine Nasenradius kommt aus einer langen Ent-

wicklungsreihe beginnend mit Curare/Dalotel/Supra Star; ein "ähnliches Profil ist auch auf der Extra 300S.

Zwei Graupner Flachservos sitzen im Flügel mit direkter Querruder Anlenkung.

Die Querruder arbeiten sanft als Elevons (gegenläufig zum Höhenruder) für weichere und weniger sichtbare Korrekturen in den Flugfiguren.

Das Höhenleitwerk ist geteilt abnehmbar und hat eine Einstellwinkel-Verstellung.

Das gesamte Modell hat Folienfinish um maximal Gewicht zu sparen.

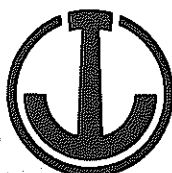
Der OS Max 120SP ist vibrationsdämpfend aufgehängt und hat zusätzlich eine im Flug verstellbare Gemischregelung, um bei wechselnden Flugbedingungen (kalt, hohe Luftfeuchtigkeit am Morgen; heiß, geringere Luftfeuchtigkeit am Nachmittag) die Höchstleistung zu bringen. Seit Jahren verwende ich

diese Gemischverstellung in allen meinen Wettkampfmodellen; für diese zusätzliche Sicherheit zahlt sich ein Extra-Servo aus.

Der Kohlefaser Schalldämpfer liegt zur Hälfte in der Rumpf/Flügelunterseite und ist auf Schwinggummis montiert, um andauerndes Reißen des Auspuff-Wellschlauches zu verhindern. Die OS Leistung ist mehr als ausreichend und bei der WM möchte ich mit einem noch größeren Prop unter 8000 Upm bleiben um Bonus Punkte zu bekommen. Der Tank liegt annähernd im Schwerpunkt und für das Training verwende ich 600 ccm; reicht für 2 Programme und einige zusätzliche Flugfiguren. Im Wettkampf wechsele ich auf 350 ccm und kann dadurch Gewicht sparen.

Cranfield A-1 fliegt beeindruckend naturähnlichen Constant-Speed und durch den originalen rechteckigen Rumpfquerschnitt mit der nicht gewölbten Seitenfläche werden die Roll-Figuren echt Klasse. Die Gesamt-Konzeption Würde sich auch sehr gut für einen Baukasten eignen.

Hanno Prettner



SEIT 1858

DERANKER

Ihr Versicherungspartner für **alle** Lebensbereiche

ANKER-KRAFTFAHRSCHUTZ

Die "First-Class"-Sicherheit rund ums Auto.

ANKER-EIGENHEIMSCHUTZ

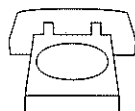
Das ideale Vorsorgeprogramm für Ihr Haus und Heim.

ANKER-PRIVATSCHUTZ

Die Rundum-Versicherung für den privaten Lebensbereich.

ANKER-LEBENSVERSICHERUNG

Garantiert optimalen Rückhalt für alle Lebenssituationen.

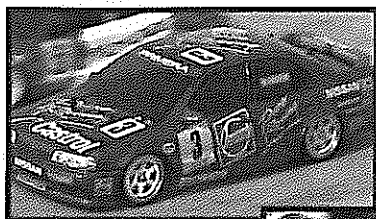


Betreuer des AERO-CLUBs
Versicherungsbüro Transsylvania
1100 Wien, Steudelgasse 12-16
Telefon 0222 / 604 13 12

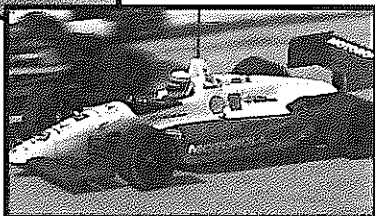
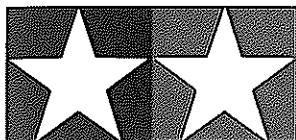
Sicherheit auf Abruf!

Nehmen Sie sich ein wenig Zeit für ein sicheres Lebensgefühl. Wir informieren Sie gerne bzw. übersenden Ihnen auf Wunsch unverbindlich unsere Prospekte.

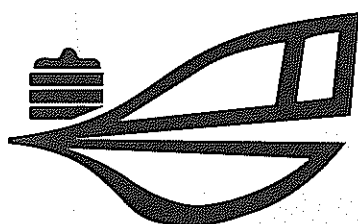
buchgeher NEWS.. buchgeher NEWS.. buchgeher NEWS.. buchgeher NEWS..

TAMIYA Weihnachtsaktion TAMIYA**-15%***

* auf unsere Katalogpreise



*nur gültig am 9. Dez. 1995 auf alle lagernden TAMIYA Baukästen.

**Modellbau
buchgeher**

4040 Linz, Blütenstr. 15

Tel.: 0 732 730 561 u. 562 Fax: 0 732 730 561

Parkgarage im LENTIA 2000 - 2 Stunden gebührenfrei!**Heli - Service - Center****Ausserland**Fa. Brodnak
Hauptstr. 149
8990 Bad Aussee
Tel.: 03622/5323016 Fax.: 5323017

Wir bieten:

Das Gesamtprogramm von VARIO. Schnellversand = heute bestellen, morgen fliegen. "Vario Katalog anfordern"

Flugschule mit Schnupperkurs. Einzelunterricht!!

Durch intensive Schulung zum Erfolg.

Nach Wunsch, Montage Ihres Heli's unter fachlicher Beratung
Einstellservice bis zum Probeflug**MVVS**

modell motoren

für Flug-, Auto- und Schiffsmodelle
alle Ersatzteile lieferbar
bei Ihrem Modellbau-FachgeschäftINFO: A. Bayer GmbH
Tel 02252/89 546Motoren
von 2,5 - 20 ccm**SIMPROP
ELECTRONIC****WENN AUCH SIE SICH VON UNSERER QUALITÄT
ÜBERZEUGEN WOLLEN, DANN FLIEGEN SIE
DOCH EINFACH MIT UNSEREM BRANDNEUEM****SPITZEN-HOTLINER**für 8-12 SC Zellen
oder 16/100er Zellen*Selection*Atemberaubende vertikale Steigflüge
und extremes Gleiten im SegelflugHochfeste, einteilige Hightech-
Fertigfläche
(bis auf Installation
und Bespannung
fertig)

- Der Hotline-Spaß schon mit 600er Motoren
- Absoluter Power-speed mit 10- u. 14-Zellen-Antrieb

Spannweite 1683 mm
Flächenprofil RG 14Bausatz inkl. farbigem
Original-Dekorbogen
Bestell-Nr. 031 005 02-K-weiß-
lackierter
GFK-Rumpf

Preis bitte im Fachhandel erfragen.

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft
nach unserem neuen „Selection“.**SIMPROP ELECTRONIC**Simprop electronic • Walter Claas GmbH & Co.
Ostheide 5 • 33428 Harsewinkel
Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 60415

Interessiert?
 Den Simprop Prospekt '95
 Schickselgebühr DM 10,-
 Den aktuellen Katalog
 Schutzgebühr DM 12,-
 Die Schutzgebühr kann per Euro-
 scheck oder in Briefmarken gez.
 Bitte Adresse
 nicht vergessen!
 Ja, senden Sie mir
 Sie mit

JAMARA

Inh. Erich Natterer;
Gewerbegebiet 5;
D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/1856
Fax. 07565/1854

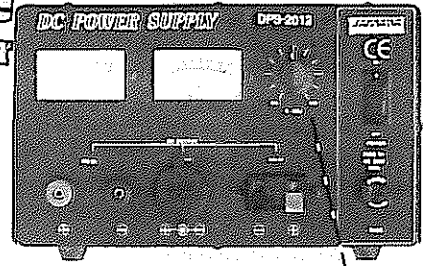
GERMANY

Unsere gesamten Unterlagen erhalten Sie für DM 10,- in Briefmarken. Der Neheitenkatalog 98 ist entweder direkt bei uns für DM 5,- oder gratis über den Fachhandel zu beziehen.

Netzgeräte mit Volt-, u. Amperemeter

unersetzlich für jeden routinierten Modellbauer

Heimstation für hochwertige Schnell-Ladegeräte. Auch hervorragend geeignet um Elektromotoren professionell einlaufen zu lassen und optimal abzustimmen. Wir haben für Sie verschiedene Hochleistungs-Labor-Netzgeräte zusammengestellt, mit mechanisch solidem Aufbau. Die VDE-gerechten Geräte sind unterschiedlich mit oder ohne eingebauter Ampere/Vollmeter-Anzeige ausgestattet. Die elektronische Strombegrenzung mit Temperaturüberwachung beugt Kurzschlüssen und Überlastungen vor. Überall wo sehr viel Leistung benötigt wird, sollte diese zuverlässige Stromversorgung im Einsatz sein.



*Unverändliche Preisempfehlung
Nur erhältlich beim Fachhandel

regelbar

Best.Nr.	15 1318	151325	15 1535	15 1550
*DM	229,00	379,00	459,00	1099,00
Eingangsspannung	220 Volt			
Ausgangsspannung	0-15 Volt variabel			
Ausgangsstrom	max. 18A	25A	35A	50A
Dauer	15A	20A	30A	45A
Spannungsregelung	unter 1%			
Drummspannung	weniger als 1 mV			

...werden Sie Stützpunkthändler Hotline Tel. 07565/1691

MODELLBAU HARDT

Ihr Fachgeschäft für Flug- Schiff-
A u t o

Rudolf-Zöllner-Straße 43
A-2500 Baden
Tel. 0 22 52/8 61 76

Öffnungszeiten Mo.-Fr. 9-12 15-18
Do. 9-12
Sa. 9-12

Groupner Original/Heim helicopter

Beratung und Service

Diese Fachgeschäfte führen auch alle Originalteile und Zubehör für die Modelle STAR RANGER, BELL 222h und LOCKHEED 286h.

A-1210 WIEN
hobby-factory
Hobbyartikel GmbH
Pragerstraße 92
Tel.: (0222) 276 41 86

A-6391 FIEBERBRUNN/
TIROL
Modellbau Foto Heinz
Ing. Hanz Jöbstl
Dorfstraße 6
Tel.: (05354) 63 61

A-6020 INNSBRUCK
Hobby Sommer
Modellbau
Pradlerstraße 43
Tel.: (0512) 36 55 75

A-5733 BRAMBERG 23
Josef Brennstener
Modellbau
Tel.: (0732) 23 05 61/62

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

A-5632 DORFGASTEIN 20
Walter Freyman
Flugschule und Modellbau
Tel.: (06433) 240

A-6840 GÖTZIS
Böckle
Spielwaren-Modellbau
Dr.-Alfons-Heinzle-Straße 1-3
Tel.: (05523) 25 12

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau p i r k e r

A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35
Tel. (0222) 587 31 58

A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35

Eine RC - Messerschmitt Me 109 der besonderen Art

Nur wenige deutsche Flugzeuge erlangten einen so breiten Bekanntheitsgrad wie die Messerschmitt Me 109. Wegen zahlreicher Verbesserungsversuche an Motor, Waffen oder Ausrüstung, die nicht zum aerodynamisch eleganten Äußeren der "Ur-Me" paßten, erhielt sie von den Jagdfliegern im Westen den liebevoll-ironischen Beinamen "Beule". Die Legenden ihrer Erbauer und Piloten sind in unzähligen Veröffentlichungen der Nachwelt erhalten.

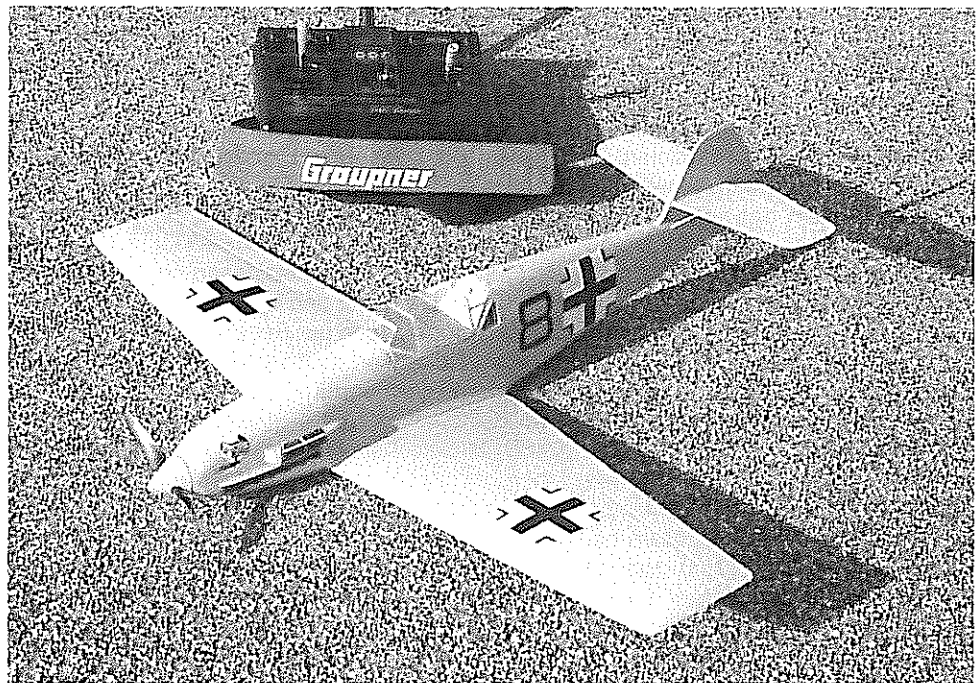
Die Me 109 als Modell: Noch vor Beginn des Krieges baute man von ihr in den Schulen und Modellbaugruppen die ersten Modelle nach dem Ausschneidebogen Nr. 2 des Dr. M. Matthies-Verlages, Berlin. In den vergangenen Jahrzehnten wurde dann ihr Bekanntheitsgrad voll ausgeschöpft. Vom Plastikbaukasten und Balsafreiflugmodell über diverse Fesselflugmodelle bis hin zum RC-Verbrenner-Kunstflugmodell ist alles vertreten. Den Elektromotorboom ausnützend, mußte nun zwangsläufig auch in dieser Sparte eine Me 109 auf den Markt gebracht werden. Graupner entschied sich für eine kleine Version im Maßstab 1:14,24, also mit 70cm Spannweite, in altbewährter Schnellbaukastenausführung und einen Speed 400 im Antriebsset. Als Vorbild diente die im Afrikafeldzug eingesetzte BF 109 E - 7. (Empfohlene Verkaufspreise: Baukasten mit der Bestellnummer 6199 - öS 799.—, Antriebsset 6064 - öS 298.—, Akku 2520 - öS 698.— und Softschalter mit BEC 2865 - öS 527.—).

Zum Bau: Trotz leichtverständlicher und mit vielen Fotos versehener Bauanleitung und eines vorbildlichen Bauplanes, erfordern Bau und RC-Montage doch eine gewisse Baupraxis. Um ein ehrliches Gesamturteil

bemüht, habe ich nicht nur versucht, mich genau an die wirklich gute Bauanleitung zu halten, sondern verwendete auch das mitgelieferte, leider meist weder den statischen- noch den Gewichtsanforderungen gerecht werdende Balsaholz. Einen Teil, die Seitenleitwerksflosse, mußte ich erneuern. Sie war aus einem so un-

rika garantieren, daß nur das Beste an Balsa nach Deutschland importiert wird.

Auf meiner Bauanleitung stehen nur sehr wenige Korrekturbemerkungen, die ich eventuellen Nachbauern nicht vorenthalten möchte. Die Verstärkungen 2 so aufleimen, daß sie mit den Spanten 5



Eine "109er" wie sie jeden begeistern wird. (Foto:Cepta)

brauchbaren a-grain, daß nach der Bespannung daraus sicher ein Propeller geworden wäre. Was amerikanische Baukastenfirmen schaffen, aber auch kleinere, wie unsere Feldbacher Firma J. Keinrath, nämlich eine entsprechende Balsaholzauswahl nach Jahresringlage und Härtegrad, vermißt man bei dem sonstigen hohen Niveau der Graupner-Erzeugnisse. Natürlich muß man auf ein entsprechendes Balsaholzlager zurückgreifen können. Gerade das ist bei Graupner aber kein Problem, zumal diese Firma nicht nur selbst in Ecuador Balsabäume schlägert, sondern auch in vorbildhafter Weise für die Wiederanpflanzung aus eigenen Balsabaumschulen sorgt. Umfangreiche Fertigungsanlagen und professionelle Weiterverarbeitung in Südame-

und 7 kombinieren. Achtung: Spant 9 bestimmt den Motorzug. Laut Bauplan ist er mit 0° in beiden Ebenen eingezeichnet. Vor dem Einkleben der Mutteraufnahme 8, erst Spezialmutter 70 in diese einkleben. Zum Baustufenfoto 3: zuerst Punkt (9) und danach Baustufe (7) und (8) beginnen. Bei Flügelbaustufe (26) heißt es: Kiefernholm gemäß Zeichnung ablängen. Hier fehlt die Angabe, daß auch die V-Formschräge für die Rippe 41, aber auch der Einschnitt für diese Rippe, in den Holm gesägt werden müssen. Darüberhinaus sollte man provisorisch die Rippen aufstecken und die Holmhöhe überprüfen. Gegen das Ende zu mußte ich ganz schön abhobeln. Sind erst einmal die Rippen aufgeleimt, gäbe es Probleme! Die Leisten 54, 57 und 60 waren in meinem Baukasten et-

was zu kurz geraten. Wäre gut, wenn der Werkmeister da Nachschau hält. Die im Bauplan angegebene EWD von 0,5° wird ausschließlich durch den entsprechenden Sitz des Seitenleitwerks bestimmt. Also Baustufe (25) besonders beachten. Mein Rohbau wog übrigens 165g. Mit Plyspan bespannt, lackiert und dekoriert, wog das Modell 197g. Flugfertig, mit einem 8N-500AR-Akku, 545g. Auf die Flügelfläche bezogen ergibt dies eine Flächenbelastung von 56,87 N/m².

Mit entsprechendem Aufwand kann man natürlich eine perfekte Replik eines Originals erreichen. Doch nach dem Bespannen, einer ordentlichen Lackierung und dem Finish mit dem im Baukasten beigefügten Dekorbogen zeigt sich, daß es den Graupner-Technikern auch mit einfachen Mitteln gelungen ist, eine optisch reale Me 109 anzubieten.

Der Antrieb: Das Antriebsset 6064 beinhaltet neben der sehr interessanten Cam Speed Luftschraube 13 x 13 cm (1361.13.13) auch einen 30 mm Präzisionsspinner (1298.2) und den 6V Speed Motor (3321). Dazu wird entweder eine sieben- oder achtzellige Antriebsbatterie empfohlen. Bei 9,6V nimmt dieses Aggregat 14,9 A Strom auf. Das ergibt eine Motorlaufzeit von 2,0 Minuten. Für "Spaß-Flüge" rät Graupner zur Motortype 7,2V, also zu dem sattsam bekannten Speed 400 (1794). Hier ist die Stromaufnahme bei 9,6 V nurmehr 9,3 A. Jetzt dauert der "Spaß" schon 3,2 Minuten. Ich entschied mich zunächst dafür. Dazu verwendete ich die sehr effektive, um etwa 1000 U/m schneller drehende 6x3 Luftschraube 13/16. 15/7,5.

Fernsteuerungseinbau: Der Bauplan zeigt mit der Abbildung (27) zwar sehr brav und richtig die Querruder-differenzierung. Doch falsch ist in der Flügelgrundrißzeichnung der Steuerhebel des Querruderservos. Da soll-

te eine Differenzierscheibe zu sehen sein. Eine Lochversetzung aus dem Mittel zur Endleiste zu paßt genau. Die im Bauplan unter (25) dargestellten Ruderausschläge sind genau einzuhalten, auch wenn sie zunächst als zu klein erscheinen.

Schwerpunkt: EWD und Schwerpunkt müssen harmonisieren, oder es kommt zu bösen Überraschungen. Die EWD wurde schon besprochen. Den im Bauplan eingezeichneten Schwerpunkt, der übrigens genau stimmt, kann man nicht durch einfaches Halten des Rumpfes zwischen Daumen und Mittelfinger ermitteln, sondern muß das Modell auf der Flügelunterseite exakt an gegebener Stelle, möglichst kleinflächig, auflegen. Sehr gut eignet sich dazu ein kurzes Stück eines Blechwinkels. Zwar ist dies eine ziemlich wackelige Prozedur, die etwas Geduld erfordert. Doch dafür stimmt dann nach allfälligen Verschieben des Fahrtakkus der Schwerpunkt wirklich.

Flugbericht: Gewichtseinsparung dürfte der Grund für den Verzicht auf das Fahrgestell und die Seitenrudernfunktion gewesen sein. Also nichts mit Bodenstart und Turn. Und wird auch die schöne Cam Speed Luftschraube die erste Landung überstehen, und wie starte ich ein Tiefdeckermodell aus der Hand? Bei einer Motoreingangsleistung von etwa 80 Watt und einem vorsichtig geschätzten Gesamtwirkungsgrad von 40%, liefert der Propeller noch rund 32 Watt Vortriebsleistung. Das bedeutet, daß der kleine Flitzer mit immerhin 90-100 km/h Horizontalfluggeschwindigkeit durch die Lüfte zischt. Da ich eher ein Anhänger der Softfliegerei bin, ging ich also mit etwas gemischten Gefühlen an den Start.

In der Bauanleitung steht unter Punkt 52 "Fliegen": Modell mit kräftigem Schwung leicht nach oben (15°)

... starten. Durch das Halten des Modelles am Rumpf hinter der Tragfläche entsteht beim Startwurf unwillkürlich ein starkes Kippmoment in Richtung Mutter Erde. Daher eher mit 30° und mehr nach oben starten, als zur Waagrechten hin. (Da man aus Schaden bekanntlich klug wird, habe ich inzwischen ein Balsagriffklötzchen auf der Flügelunterseite im Schwerpunkt angebracht. Eine Beule?)

Um es gleich vorwegzunehmen: Wer sich ein übliches kleines Motormodell erwartet, der erlebt seine blauen Wunder. Wegen der geringen Abmessungen des Modelles, sind die sonst beim Steuern recht angenehmen Trägheitsmomente größerer Modelle hier gleich Null. Was vom Knüppel an die Ruder gelangt, kommt im Flug abrupt, ohne Verzögerung. Daher empfehle ich dringend, beide Rudermaschinen auf mindestens 50% Exponential einzustellen. Erfordert der Bau des Modelles das Können eines Fortgeschrittenen, so verlangt das Fliegen einen Piloten, der das Reaktionsvermögen für schnelle Motormodelle besitzt. Der allerdings wird wirklich seinen Spaß damit haben, denn für mich gehört diese Me in die Kategorie der Speed -400-Pylonrennmodelltrainer.

Noch ein Wort zum Flugbild. Da in meiner Jugendzeit in der Nähe meiner Heimatstadt ein Feldflugplatz mit einer Staffel Me 109 lag, prägte sich ihr Flugbild fest in mein Gedächtnis ein. Als sie nun am blassblauen Herbsthimmel so um meine Ohren zischte - unglaublich, was so ein Elektromotorwinzling bei 15.000 U/m für einen mitreißenden Sound entwickelt - sah ich sie wie damals vor mir. Die Silhouette war wirklich eine Me 109. Nur flog sie diesmal viel schneller!

Oskar Czepa

EHB models

Weingartenstraße 47, A-2214 Auersthal
Tel/Fax (0043) 02288 2116 oder 0663 912 79 78

Neue ARF-Modelle eingetroffen!

z.B. Westerly, Quickie, Flux, Ariel, Sharp 45 II, Didus, Dimax, Mentor, Leon, Funny usw.

Hubschrauber Concept 30 um 3.990,-

Schenken Sie zu Weihnachten Flugstunden
oder einen Einkaufs-Gutschein!

Weihnachtsaktion – 10% Rabatt auf alle lagernden Baukästen (Flugzeuge, Autos, Schiffe)

FLUGSCHULE:

Block für 10 Flugstunden statt 5.000,- nur 4.500,-
Wir begleiten Sie als Anfänger in unser schönes Hobby und lassen Sie nach dem Kauf nicht alleine im Regen stehen!

Bauberatung, Anfängerschulung, Flugschule, Kurse
Verlangen Sie unseren Versand-Katalog!

koranda's

STECKENPFERD



modellbau

Sonderaktion zur Modellbau
Messe Wien 1995



KYOSHO Concept 30 SR



Technische Daten

Länge:	1.031 mm
Breite:	140 mm
Höhe:	379 mm
Hauptrotordurchmesser:	1.200 mm
Heckrotordurchmesser:	210 mm
Gewicht:	2.500 g
Motor:	ca. 5,2 cm ³

Aktionspreis
4.900 Ös
incl. Gutschein!

Gutschein

KYOSHO

im Wert von

1.000,- Ös

Einlösbar bei einem Kauf eines KYOSHO Concept 30 SR !
Pro Kauf kann nur ein Gutschein anerkannt werden !

Solange der
Vorrat reicht !

Gültig bis 31. Dezember '95

koranda's

STECKENPFERD



modellbau

Beratung
und Kompetenz
unter einem Dach !

Favoritenstr. 72 • A-1040 Wien • Tel.: 505-1234

koranda's

STECKENPFERD

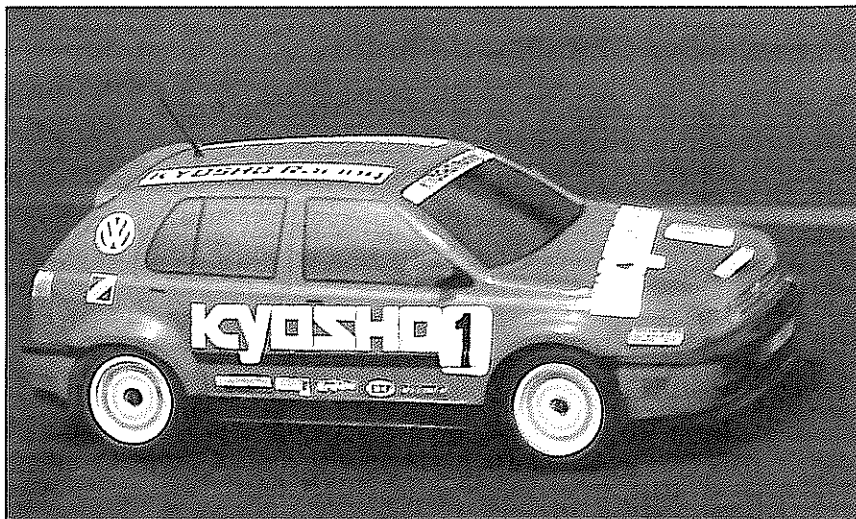


modellbau

Sonderaktion zur Modellbau
Messe Wien 1995



VW Golf VR6 *Komplettset* mit 2 Kanal
Fernsteueranlage, Akku, Ladegerät und Farbe



Technische Daten

Länge:	440 mm
Breite:	235 mm
Höhe:	138 mm
Radstand:	276 mm
Spur:	205 mm
Gewicht:	1.550 g
Übersetzung:	10:1
Motor:	Le Mans 05

Aktionspreis
2.990 Ös
incl. Gutschein!

Gutschein

KYOSHO

im Wert von **500,- Ös**

Einlösbar bei einem Kauf eines KYOSHO VW Golf VR6 !
Pro Kauf kann nur ein Gutschein anerkannt werden !

Solange der
Vorrat reicht !

koranda's

STECKENPFERD

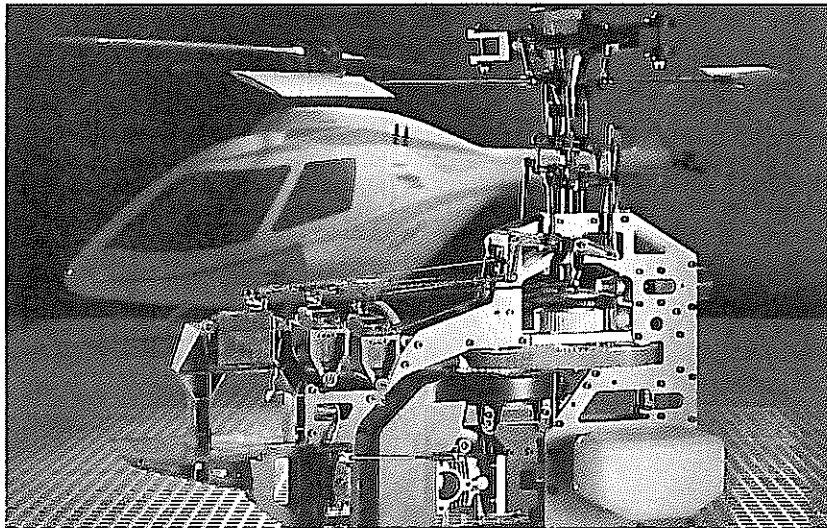


modellbau

Gültig bis 31. Dezember '95

**Beratung
und Kompetenz
unter einem Dach !**

Favoritenstr. 72 • A-1040 Wien • Tel.: 505-1234



Futura Contest Rumpfmechanik rechtsdrehend No. S2985 linksdrehend No. S2986

Mit der Entwicklung des Futura Youngblood S. E. entstanden einige mechanische Komponenten in der Futura-Serie, die sich automatisch auch in die Futura Rumpfmechanik einsetzen lassen. Somit lag der Schritt nahe, diese Rumpfmechanik in einer Leistungsversion anzubieten, die keine Wünsche mehr offen läßt.

Speziell die F3C Wettbewerbspiloten werden sich über diese neue Mechanik freuen, die mit dem amtierenden Europameister Daniele Graber konzipiert wurde und ohne Einschränkungen in der F3C Wettbewerbsklasse eingesetzt werden kann.

Wie der Futura Youngblood S. E. enthält die neue Rumpfmechanik folgende, gegenüber der Standardausführung überarbeitete Komponenten:

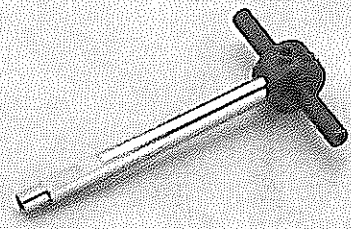
- Voll kugelgelagert
- CNC gefräßte Aluminium-Lagerleisten
- CNC gefräster Alu Hecklagerbock
- Aluminium Riemenrad und Kupplungsglocke
- Untersetzung 1:8,89
- Erleichterte 1,5 mm Seitenplatten in titangrau
- Versteifungsprofile für die Mechanik
- Vergrößerter Futura Tank 600 ml
- Kugelgelagerte Paddelstange
- Blatthalter mit extrem großen Drucklager
- erleichterte Taumelscheibe
- kleinere Freilaufeinheit
- leichtes Tellerrad
- Kunststoff Heckrotorgetriebe mit Klemmbefestigung

- Präzisere Führung des Pitch kompensators

Geeignet ist diese Mechanik speziell für den Einbau in die Rumpfbausätze .

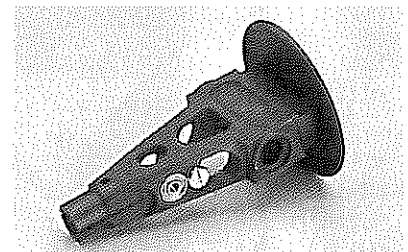
<i>Futura Royal</i>	No. S2902
<i>Zenit 2</i>	No. S2952
<i>Hughes</i>	No. S2727

Zum Einbau eignen sich alle üblichen 10 ccm Helimotoren wie der NOVAROSS I C.60.10H, No. 7261 oder der Webra SHC10, No. S4006.



Moskito Heckrotornabestarr No. S2693 Moskito Heckrotorwellestarr No. S2679

Die in Stahl gefertigte Heckrotornabe verleiht dem Moskito speziell im hochpräzisen Schwebeflug und im schnellen Rückwärtsflug eine verbesserte Steuerfolgsamkeit und ist durch die gehärtete Rotorwelle auch wesentlich unempfindlicher gegen Bodenberührung oder Transportschäden .



Moskito Rotorkopf Zentralstück-Alu No. S2974

Ein hochpräzises, in Aluminium gefertigtes Zentralstück, das sich durch seine hohe Festigkeit und Rundlaufgenauigkeit speziell für die wachsende Zahl der Moski-o 3-D Piloten eignet, aber auch jedem anderen Moskito Piloten die Präzision eines CNC gefertigten Zentralstückes bietet.

Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

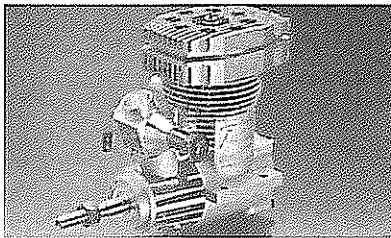
Esterházystraße 33
A-7000 EISENSTADT
Tel./Fax: 02682/61724



Öffnungszeiten:

**Montag - Freitag
Samstag**

**8:30 - 18:00
8:30 - 12:00**



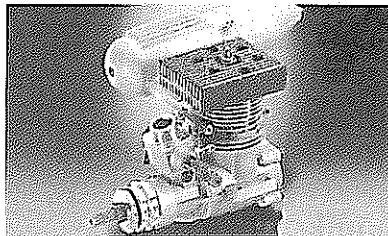
NOVAROSSI-Motor C.60.10 H3 US No. 7272

Der neue 10 ccm Wettbewerbsmotor auf Basis des legendären NOVAROSSI C.60.10 H, mit dem bereits zum zweiten Mal die deutsche und Schweizer Meisterschaft und die Europameisterschaft 1994 gewonnen wurde.

Die Pleuellwelle besitzt ein 1/4x28" UNF Gewinde. Der Pleuellkopf ist verlängert und sehr schlank, bietet aber durch die asymmetrisch längere Ausführung die gleiche Kühlleistung wie der bestehende Pleuellkopf. Somit paßt der Motor optimal in Helis aus den USA oder Japan sowie diverser anderer Fabrikate.

Technische Daten:

Hubraum: 9,98 ccm
Leistung: 1,91/2,6 KW/PS
Drehzahl: 17.500 U/min
Bohrung: 23,33 mm
Hub: 23,33 mm
Gewicht: 627 g



Heli-Motor 46 H No. 7280

Preiswerter und drehmomentstarker Heli Motor in ABC Ausführung, ideal für die Moskito Serie.

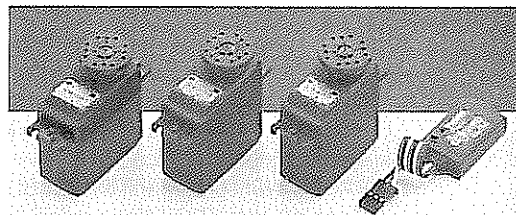
Durch den Pleuellkopf und unkritisch einzustellendem Pleuellkopf ist dieser Motor auch für Anfänger problemlos einzusetzen und kann sowohl im Moskito Basic als auch in den Moskito Modellen mit 120 cm Rotordurchmesser eingesetzt werden.

Der Motor wird komplett mit großvolumigem, zweiteiligem Pleuellkopf geliefert.

Ab sofort werden alle Komplettbaukästen Moskito Basic mit diesem Motor ausgerüstet.

Technische Daten:

Hubraum: 7,45 ccm
Leistung: 1,43/1,0 PS/kW
Drehzahl: 2.000- 17.000 U/min
Gewicht: 365 g
Bohrung: 22 mm
Hub: 19,6 mm



SERVO S 9001 I S K P G No. F1265

Hochwertiges, kugellagertes und dennoch preisgünstiges Leistungsuniversalservo für alle Modellbauer.

Technische Daten

Kraftmoment: 39 Ncm
Stellzeit / 45°: 0,16 sec
Gewicht: 48 g
Abmessungen:
40,4 x 19,8 x 36 mm
Stellwinkel max.: 2 x 60°
Spannungsbereich: 4,8 Volt

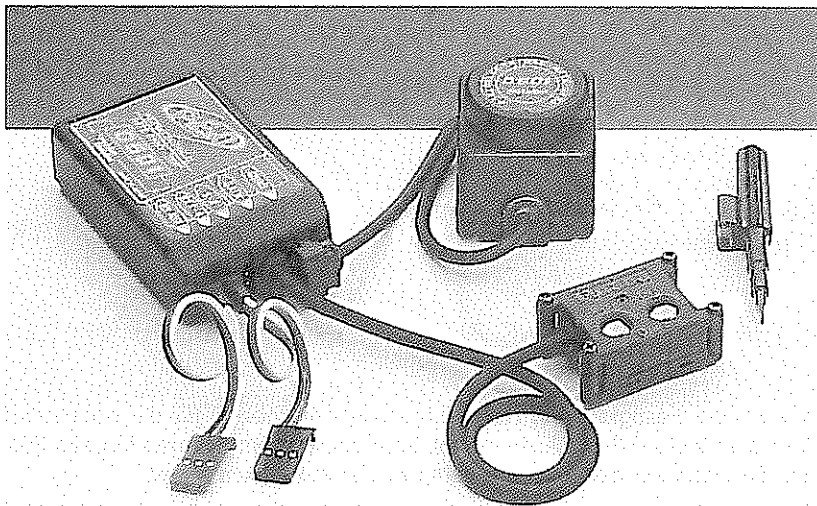
Einschalten verhindert Einflüsse auf die Gyro-Einstellungen durch Linearitäts- oder Temperaturdrift.

Technische Daten:

Spannungsbereich: 4,8 Volt
Stromaufnahme: 35 mA
Gewicht: 70 g

Abmessungen:

Sensor 30 x 30 x 31 mm
Einstellbox 33 x 23 x 13 mm
Elektronik 61 x 38 x 16 mm



Piezo Gyro G 501 No. F1204

Präzisions-Kreiselsystem für Hubschraubermodelle mit verschleißfreiem Piezo-Sensor.

Dieser moderne Piezo-Kreisler wird genauso eingestellt und bedient wie traditionelle Kreisler und ist stufenlos und unverzögert aus- und einblendbar.

Zusätzlich bietet der Piezo-Sensor eine wesentlich größere Sensibilität, wodurch auch kleinste Modellbewegungen sofort erkannt und ausgeregelt werden.

In Verbindung mit dem superschnellen Servo S 9203 mit einer Stellgeschwindigkeit von nur

0,083 sec / 45° ergibt sich eine bisher nicht gekannte Heckrotorstabilität in allen Fluglagen.

Die dem Piezo-Sensor eigene, erheblich bessere Störsignalausblendung verhindert ein Aufschwingen des Regelkreises, so daß eine höhere Stabilisierungswirkung eingestellt werden kann.

Mittels eines Zusatzkanals kann die Kreiselempfindlichkeit vom Sender aus von 0-100% stufenlos eingestellt werden.

Ein automatischer Neutralpunkt- und Linearitätsabgleich nach dem

SEVO S 9203 I K K P W No. F1264

Dieses ultraschnelle Power-Servo ist speziell für die Anforderungen im Hubschraubermodell abgestimmt worden.

Die sehr hohe Stellgeschwindigkeit von nur 0,083 sec / 45° kann auch schnellste Steuerkorrekturen des Piloten umsetzen.

Technische Daten

Kraftmoment:	55 Ncm
Stellzeit / 45°:	0,083 sec
Gewicht:	53 g
Abmessungen:	
40,5 x 20 x 37,5 mm	
Stellwinkel max.:	2 x 60°
Spannungsbereich:	4,8 Volt

SEVO S9402 I K K P W G No. F1253

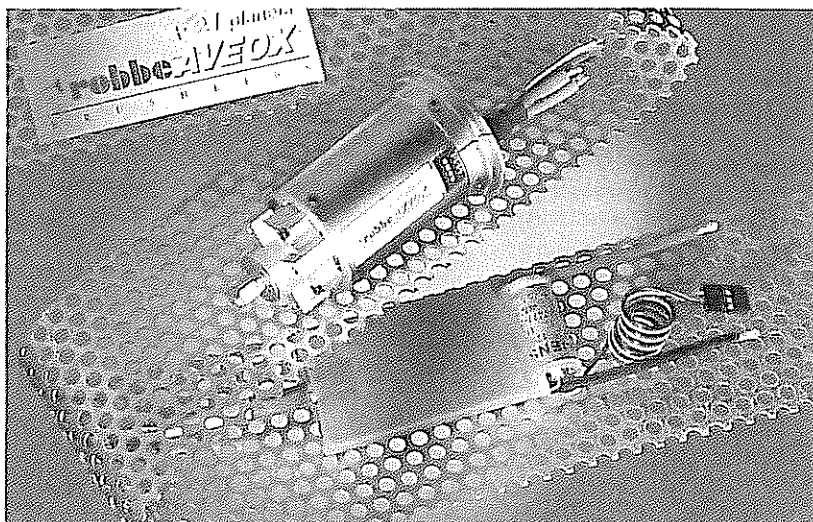
Ein völlig neu entwickeltes, ultraschnelles High-Power-Servo zur Steuerung der Lenkfunktion von Glattbahn Racing-Cars.

Die neuartige Servoelektronik mit doppelt hoher Auflösung stellt eine ungeahnte Steuergenauigkeit zur Verfügung.

Mit der extrem hohen Stellgeschwindigkeit von nur 0,075 sec / 45° kann das Servo auch schnellste Steuerkorrekturen des Piloten umsetzen.

Technische Daten

Kraftmoment:	80 Ncm
Stellzeit / 45°:	0,075 sec
Gewicht:	55 g
Abmessungen:	
40,5 x 20 x 37,5 mm	
Stellwinkel max.:	2 x 60°
Spannungsbereich:	4,8 - 6 Volt



robbe/Aveox Elektromotoren

Eine Partnerschaft, die den Begriff „Elektro-Motor“ neu definiert.

Mit diesem Zusammenschluß haben es sich beide Firmen zum Ziel gesetzt, Elektromotoren für den Modellbau- und Industriebedarf zu entwickeln, die sich in ihrer Funktionsweise gänzlich von dem bisher Dagewesenen unterscheiden. Das Zauberwort heißt „bürstenlos“ und stellt in Bezug auf Wirkungsgrad und Leistungsausbeute alle konventionellen Antriebe in den Schatten.

In Verbindung mit einem Planeta-Getriebe perfektioniert sich das Konzept.

Merkmale:

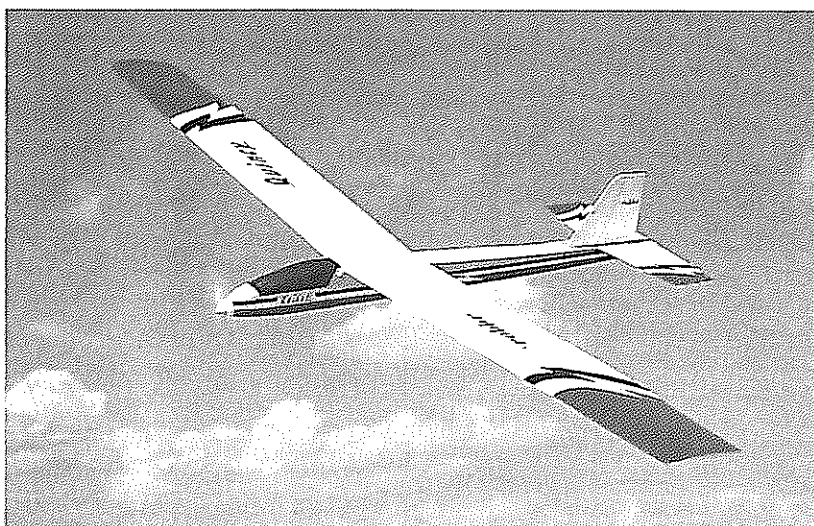
- Extrem hoher Wirkungsgrad von 85-90%
- Wesentlich leistungsfähiger, kleiner und leichter als vergleichbare Bürstenmotoren
- Minimale mechanische und elektrische Verluste

- Hohe Zuverlässigkeit / Extreme Standzeit
- Geringe Wärmeentwicklung kein Bürstenfeuer
- Wartungsarm, weil kein Kohlenabrieb

Technische Daten des

F27 Planeta Motors und Reglers:

Durchmesser:	37 mm
Länge:	75 mm
Gewicht:	330 g (mit Getriebe)
Abmess. Regler:	66 x 40 x 12 mm
Gewicht Regler:	70 g
Wirkungsgrad der Antriebseinheit:	85 % (Getriebe-Motor-Regler)
Arbeitspunkt:	23V/65A/8600 U/min
Luftschraube:	
robbe Planeta	15x13"
Liefertermin:	11/95



Quincy No. 3244

Ferngesteuertes Einsteiger Segelflugmodell für Elektro-Antrieb in Ganzholzbauweise.

- Unkritische, gutmütige Flugeigenschaften, einfache Handhabung beim Elektroflug
- Betrieb mit preiswertem E-Motor und 7 Zellen
- Schneller und einfacher Aufbau durch weit vorgefertigte Holzteile und Helling für die Tragfläche

- Besonders transportfreundlich durch teilbare Tragfläche und abnehmbares Höhenleitwerk
- Vorgesehen für Funkfern-steuerung ab 2 Kanälen (Segler), ab 3 Kanälen (Elektrosegler)

Technische Daten:

Spannweite: ca.1600 mm
 Tragflächeninhalt: ca. 26 dm²
 Fluggewicht (Segler): ca. 700g
 Fluggewicht (Elektrosegler): ca. 900 g

Antrieb: Elektromotor (wahlweise)
 Flächenprofil: Eppler 205

Erforderliches Zubehör:
 7zelliger Schnellladeakku
 7 KR 1400 E No. 4278
 Direkt-Power-Drive-Set 400/45

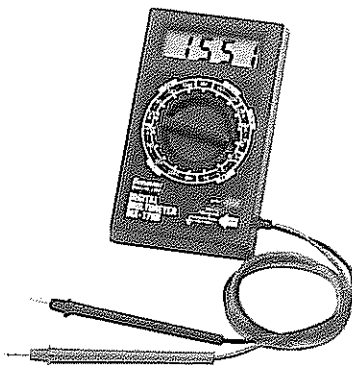
Digital-Multimeter von Graupner

Ein Fall, der täglich passieren kann und ab und zu auch immer wieder passiert: Da geht man mit einem vor ein paar Tagen aufgeladenen Sender an den Start, registriert, daß laut Sender anzeige (blinkende Diode oder Zeiger Instrument) noch soviel Saft im Acu ist, daß zumindest ein, zwei Probe Starts möglich sind. Alle Ruder funktionieren einwandfrei. Das Modell wird los geschickt, fliegt tadellos, doch nach etwa 20 bis 30 Meter Flug strecke geht es in einen Spiralsturz über und bohrt sich in die Erde. Bruch!

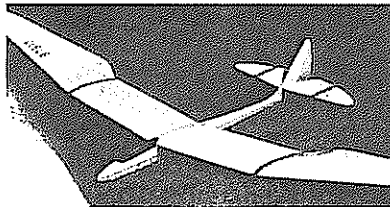
Wieso, warum?, die große Frage. Erst daheim entschleierte sich das Rätsel, nachdem das Volt Meter zur Hand genommen wurde: von den acht Zellen des Senderakkus war eine total kaputt, Spannung 0 Volt. Jetzt ist alles klar, bei so wenig Saft kann die Reichweite der Steuer Impulse gerade nur einige -zig Meter reichen. Ohne Impulse aber laufen die Ruder Maschinen in ihre Endstellung und das entspricht einem einwandfreien Kommando Steil Spirale.

Es empfiehlt sich also, ein Volt Meter zu besitzen, mit dem von Zeit zu Zeit die Spannungslage der einzelnen Zellen überprüft wird. Etwa das DigitalMultimeter MX 1 70B von Graupner, das gerade nur 295 Schilling kostet. Damit läßt sich die Lage im Spannungshaushalt vor allem nicht mehr ganz taufischer Akkus nachprüfen. Ein finanzieller Klacks im

Vergleich zu dem Schaden eines demolierten Modells. Gar nicht zu denken an die Folgen unkontrollierter Abstürze.



Digital-Multimeter von Graupner nicht nur preiswert sondern auch mit vielen Meßbereichen ausgestattet



"Bird of Time" Leichtwindsegler aus den USA

Ein bemerkenswerter Segler aus den USA ist in Österreich nun wieder auf Lager und somit auf dem Markt erhältlich. Es handelt sich um den Leichtwindsegler Bird of Time, der genau so unüblich aussieht, wie sein Name lautet. Ein 3 m-Segler mit einer Flächengeometrie, die an das berühmte Segelflugzeug Moazagotl der 30er-Jahre erinnert und wie dieser ganz aus (Balsa) Holz gebaut ist. Auch der Rumpf.

Es handelt sich also um einen Holz Baukasten mit einem 1 :1-Bauplan und sehr gutem Holz Material. Rippen und Spanten sind aus gestanzte, derZusammenbau ist ziemlich einfach. Es gibt in Österreich bereits einige wenige Modelle, wobei in einigen Fällen mit erweiterter Spannweite experimentiert wurde. Diese „Ausreißer“ fliegen besonders gut. Der Bird of Time eignet sich besonders gut für die Klasse F3J (zweiachs-gesteuerte Segler, die mit 150 m Hochstartschnur auf Höhe gebracht werden), für diesen Wettbewerb wurde er in Amerika entworfen.

Mini-Airfish als Segler und Elektrosegler

Modellbau Kirchert und Airfish-Hersteller Kainrath haben einen Mini-Airfish mit 1830 mm Spannweite herausgebracht, der so gebaut ist, daß auch ein Elektroantrieb in der Rumpfspitze eingebaut werden kann. Das Modell weicht insofern vom Original (Spannweite 2400 und 2700 mm) ab, als der Flügel mit Ohren versehen wurde und dazu auch ein schlankerer und leichter Rumpf verwendet wird. Auch Profil Brett und End Fahne sind etwas schmaler gehalten.

Ohne Motorisierung ist der Mini-Airfish ein ausgesprochener Leichtwindsegler, der aufgrund seines stark tragenden Profils auch sehr langsam geflogen werden kann und infolge seiner Gutmütigkeit zu einem erstklassigen Modell für den Anfänger wurde. Das Modell fliegt quasi ganz von selbst.

Als Motorisierung empfiehlt Kirchert

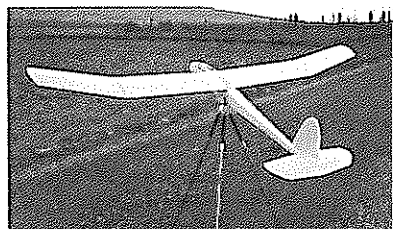
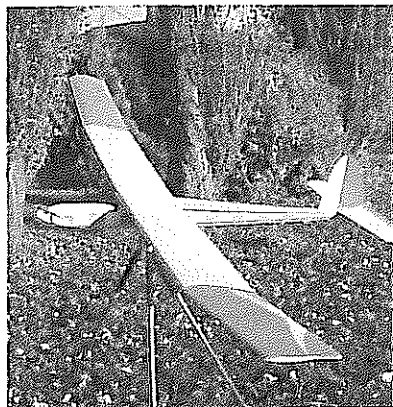
den Speed 600 Ecu von Graupner, dazu eine passende Klappflugschraube der gleichen Firma.

Alfred Haiden aus Pott Schach/NÖ, ein gewiegener Modellbauer, der als einer der ersten den Mini Airfish entstehen ließ. Fläche in einem Stück, mit Dübel und Nylon schraube fix am Rumpf befestigt, ebenso das Höhenruder. Statt des Speed 600-Motor verwendete er den weitaus leichteren Speed 400, versah ihn aber mit einem 6:1 - Getriebe von Simprop. Zusammen mit einem leichten Schöberl-Propeller 395 x 230 mm war das Modell ganz leicht auf Höhe zu bringen, obwohl als Flugakku (mit Empfängerstromversorgung) nur 6 Zellen mit 600 mAh verwendet wurden. Drei Schnee Steigflüge mit anschließendem 15- bis 20minütigen reinen Segelflug sind allemal ohne Thermik zu erreichen.

Als Empfänger wählte Haiden den ganz leichten und kleinen Web Ra S 4, auch die Ruder Maschinen waren von der Sorte „kleiner geht es schon nicht mehr“, dazu einem Regler mit EMK Bremse und BEC (Empfängerstromversorgung), sodaß sich das Flug Gewicht des Elektroseglers auf 760 Gramm beläuft. Der reine Segler ohne Antrieb bringt es auf rund 400 Gramm Flug

Gewicht.

Der Bau des Mini Airfish bietet aufgrund seiner einfachen Bauweise selbst Anfängern keine Schwierigkeit. Kirchert bietet den Baukasten des Seglers mit 870,- S an, die Elektroausführung ohne Antriebs- und Fernsteuerkomponenten kostet 990,-S. Wer auch den Motor mit Klappflugschraube mitgeliefert haben will, zahlt 1400.-ÖS.



Erbauer Alfred Haiden gab seinen Mini-Airfish runde Konturen an Seiten-Höhenleitwerk und an den Flügeln.

(Fotos: Haiden)

Kapazitätsmesser für hohe Ströme

Allen Modell Fliegern, die Elektromodelle hoher Leistung in die Luft bringen, sei der Einbau des neuen Kapazitätsmesser KM 624/30 der deutschen Modellbau & Elektronik H. Schulte (Tel. 06/ 05746/8150 ans Herz gelegt. Dieses Gerät (75 x 12 x 15 mm, 30 g) läßt Stromstärken bis zu 30 Ampere durch, kurzzeitig sogar 50 A. Geeignet für Antriebe von 6 bis 24 Zellen und auf Grund seiner Kompaktheit in jeden Rumpf passend. Damit kann die Kapazität der Akkus im Betrieb ermittelt werden, angezeigt wird sie über ein vierstelliges Display. Ein empfehlenswerter Beitrag zur Sicherheit des Flugbetriebes.

Neues von:

Conrad Electronic

Mit einer neuen Scimitar-Propellerserie von Master Airsrew bietet Conrad erweiterte Möglichkeiten der Propeller Wahl von Elektromodellen an. Die außergewöhnliche Form soll eine geringere Geräusentwicklung bei guter Zugkraft erbringen. Die Luftschrauben

sind aus glasfaserverstärktem Nylon hergestellt und in den Dimensionen 8 x 4 bis 12 x 8 zu haben.

Zwei neue Elektro-Flugregler stehen ab sofort zur Verfügung: Einer in SMD Bauweise mit EMK-Bremse und Empfängerstromversorgung für maximal 3 Servos, Übertemperatur, Unterspannungsschutz und Soft Anlauf für störungsfreien und sicheren Betrieb. Der Regler ist für 6 - 10 Zellen geeignet, wiegt 36 Gramm und besitzt die Abmessungen 54 x 32 x 10 mm. Maximalstrom: 40 A.

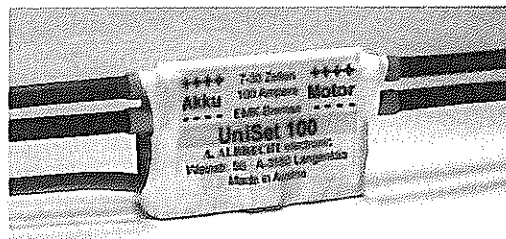
Der zweite Regler nennt sich EMK/30 A und ist ebenfalls in SMD-Bauweise hergestellt und mit Mosfet-Leistungstransistoren ausgestattet. Galvanische Trennung von Motor- und Empfängerkreis und Unterdrückung des Einschalt Impulses tragen zum störungsfreien Betrieb bei. EMK-Bremse, Soft Anlauf, Strombegrenzer und Übertemperaturschutz sind ebenfalls vorhanden. Geeignet für 2 - 24 Zellen, 33 g schwer und trägt Stromstärken bis zu 30 Ampere.

Als dritte Neuerung bietet Conrad neue leistungsstarke Servos S-32, S-50 und S-51 an. Alle drei besitzen doppelt Kugel gelagerten Abtrieb mit Metall

Getriebe und Stecker für Conrad, Graupner, robbe, Multiplex und Futaba. S-32 ist ein Miniservo für den Einbau in Tragflächen, S-50, ein leistungsstarkes schnelles Servo ist für große Motor Flugzeuge und Hubschrauber gedacht und mit einem komplett abgedichteten Gehäuse versehen. Das Servo S-51 besitzt einen Glockenankermotor und ist für den Einsatz in Hubschraubern gedacht.

UniSet 100

Der neue Star unter den Drehzahlstellern ...



- **Schont Getriebemotoren**
minimale Anlauf- und
Abbremszeit programmierbar
- **Pflegt Ihre Akkus**
einstellbarer Unterspannungsschutz verhindert Tiefentladung
- **Ideal für die meisten Modelle**
 - 7-30 Zellen
 - 100 Ampere
 - teillastfähig
 - EMK-Bremse
- **Problemloser Einbau**
 - 45x29x14mm
 - 25g
 - Empfängeranschluß montiert
- **Unempfindlich gegen Kurzschluß**
Ausgang kurzschlußfest
- **Schützt Empfangsanlage**
Optokoppler eingebaut
- **Einfach und sicher im Gebrauch**
Mikroprozessorgesteuert

... zum Bestpreis: öS 1400,-*

**Fordern Sie den
Gratis-Prospekt an!**

*inklusive Porto und Verpackung

A. ALBRECHT electronic
Weinstraße 56 • A-3550 Langenlois
Tel./Fax: 02734/4515

A. ALBRECHT electronic

die bessere Verbindung zwischen Akku und Motor

Shopping in Wien

In dieser neuen Serie will PROP in den folgenden Ausgaben Modellbaufachgeschäfte im gesamten Bundesgebiet vorstellen. Heute beginnen wir in Wien mit der "Hobby-Factory" den "Jüngstunternehmern" am Wiener Markt.

Seit Mai 1995 gibt es in 1210 Wien, Pragerstrasse 92 Tel. 0222 / 278 41 86 ein neues Modellbauzentrum, die "hobby-factory".

Zur Gründungsstory: Zwei EDV-Fachleute, die genug von PC's und ähnlichem Kramuri hatten, stürzten sich in ein neues Abenteuer und beschlossen in einer Freizeitbranche mit bunten und lustigen Produkten ihr Berufsleben radikal zu verändern. Statt CPU's Viertaktmotore, statt Modems Servos, statt EDV-Gesamtlösungen fahr- und flugfertige Modelle. Natürlich sind ein paar Nachwehen geblieben, ohne Strichcode, Scannerkasse und vollautomatischer Warenwirtschaft geht's nicht.

Einen Meter darüber aber hängen bereits die Hubschrauber und Flugmodelle und seitlich warten die jetgetriebenen Powerboote auf Ihre neuen Besitzer. Die bei einem heißen Kaffeepausch Ihre Träume tatsächlich angreifen können, ohne auf die Post warten zu müssen.

Besonders angenehm fällt auf, daß es ein reichhaltiges Sortiment für alles was fliegt, fährt und schwimmt mit den dazu unbedingt notwendigen Ersatzteilen gibt. Und das von vielen alten Bekannten wie GRAUPNER, ROBBE, VARIO, KYOSHO, TECHNO-AIR, MULTIPLEX, ITALERI usw.

Rechtzeitig vor Weihnachten gibt es ab sofort auch Gutscheine, das als Hinweis für unsere lieben Familienangehörigen.

Es war ein angenehmer und erfolgreicher Besuch.

Manfred Dittmayer

PS: Ich soll noch ausrichten, daß die "hobby-factory" allen Freunden und Kunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und eine erfolgreiche Modellsportsaison '96 wünscht.



HALLO MODELLFLUGSPORTLER

Eisfliegen in Feld am See Kärnten

Internationales Schaufliegen

Wir würden uns freuen Euch begrüßen zu dürfen !!

**Kontaktadresse: ÖMV-Radenthein Ing. Gert Kogelnig Neuhofstrasse 19
A-9545 Radenthein Tel.: 04246/2633**

KEIN PLATZ ZUM LANDEN ?

...durchstarten und zu



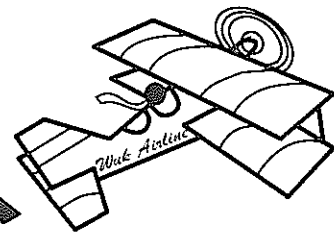
OMI

WOHNUNGSVERMITTLUNG
IMMOBILIEN
VERWALTUNG

PETER WUK

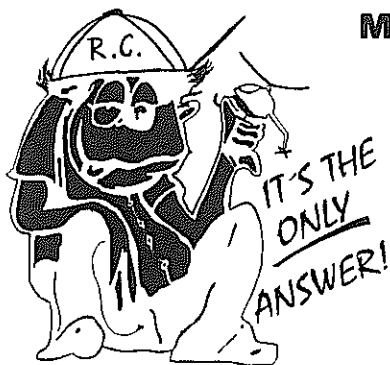
HÄUSER GRUNDSTÜCKE

Der Chefpilot Peter Wuk (0222) 214 25 41



Ges.m.b.H.
Heinestraße 1
1020 WIEN

FLUGSCHULE FREYMANN Modellfachgeschäft – Helispezialist



Unterricht täglich nach Wunsch und Abmachung.
Einzel- oder Gruppenkurse für Anfänger oder Fortgeschrittene
mit modernsten Geräten für: Hubschrauber,
Segeln: Windenstart, Schleppflug, Hang, Elektro, Fläche.
Eigener Flugplatz, Tuningcenter, diverse Helirümpfe.
Lackierungen, bauen, Reparaturen, sowie professionelle
Airbrush-Motive jeder Art, werden auf Bestellung ausgeführt.
Airbrush-Zubehör und Kurse.
Fordern Sie unser kostenloses "Info" an.

Flugschule Freymann

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

Gräupner
Original/Heim
helicopter

VARIO
Tuning Team
Ulli Streich

robbe

Rossi

**KYOSHO
HIROBO**

PURE POWER
webra

Helimotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle
von 5,25 - 12 cm

- Sondermotoren für System Heim/Schlüter/Kyosho
- Tuning-Teile

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

INFO: Webra Modellbau, Industriestraße 21, D-8588 Weidenberg
Webra Modellmotoren, Eichengasse 572, A-2551 Enzesfeld

Suche und biete !!!

Verkaufe: Schleppmaschine
"POWER-GEIER" Super Schlepp-
eigenschaften, Eigenbau,
Spw.: 2.600mm, für ZG62, VB
ATS 6.000.-,
auch komplett (Anlage & Motor)

**Rainer Primosch Feschaweg 12
A-6710 Nenzing Tel.: 05525/63004**

Verkaufe: Scale
"Tiger Mothe", Spw.: 1.900mm, mit 4
TOS-Max 20ccm,
Finish: Blau-Grau komplett oder
ohne Technik.
Tausch gegen Bastler-
drehmaschine möglich

**Walter Winterleitner Hubertusstr-
asse 12 A-8700 Leoben Tel.:
003842/28389**

Verkaufe:
Baukasten AKRO von MPX, neu
ATS 1.900.-
Graupner E-Motor ULTRA 1000,
neu
ATS 2.000.-
Graupner E-Motor ULTRA 2000,
ATS 2.900.-
Futaba 8-Kanal PCM-Empf.
35 MHz, neu
ATS 1.500.-
Baukasten BIPE SPECIAL von Avio
ATS 1.600.-
Kunstflugsegler Falke Spw. 1.600
mm 2 Servos
ATS 1.800.-
Mini SB-13 von Graupner mit 2 C
3041 Servos ungefliegen, neu
ATS 3.500.-
Peter Filzmoser Jauring 106
A-8623 Aflenz Tel.: 03861/3754

Verkaufe:
PIPER CLIPPED WING CUP
von RÖGA
Spw.: 2.550 mm Lackfinish gelb. 10
Servos, Schleppkupplung,
Scaleräder,
40ccm ZDZ Benzinmotor mit
Batteriezündung und Reso.
Neu fertigung Mai 95
Preis.: ATS 15.600.-
ohne Motor ATS 9.600.-

**Artur Bail Siedlergasse 10
A-3542 Gföhl Tel.: ab 18h30-20h
02716 8496**

**Heuer keine Leistungsprüfungen gemacht ?
Aber in der kommenden Saison bestimmt !
Euer Sportzeuge im Verein
freut sich über Eure Anmeldung ganz bestimmt!**

NEU! **DIE SENSATION 95/96!**
C50 FM Micro

Yellow 5 Hyperhead *sehr klein,
extrem leicht*

Besser als das Original! Sie erken-
nen es an der Form!
5-Kanal-Empfänger. Trennscharf - ex-
trem klein und leicht. Super Reichweite -
passend zu allen Systemen außer FMSI.
Nur mit Graupner/Futaba Pins (Stecker),
3 - 6 V, Rauschunterdrückung,
33 x 24 x 18 mm, 14 g
35 und 40 MHz FM
paßt auch zu allen anderen Anlagen!

599,-

FM-Quarz Ih-
rer Wahl nur **99,-**

Yellow 9 Hyperhead
C90 FM Micro
9-Kanal-Empfänger, Beschreibung wie
links, 33 x 48 x 18 mm, 25 g
35 und 40 MHz FM

898,-

*Wird aus Gewichts-
gründen ohne Gehäu-
se, mit Schrumpf-
schlauch geliefert!*

Fachversand mit Fachverstand!
Hauptplatz 9 - 8530 Deutschlandsberg - ☎ (03462) 254119

**MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER**

**Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg
☎ (03462) 254119**

Geschäftszeiten: Montag bis Freitag von 10 bis 12.30 Uhr und 14.30 bis 18 Uhr, Samstag von 8 bis 11 Uhr.

Pilot von Anfang an



FC-28V3



FC-18V3 PLUS



FC-16



F-14



ATTACK II

Fernsteuerungen

robbe-Futaba bietet von Anfang an für jeden Einsatzzweck die richtige Fernsteueranlage. Ob Auto, Schiff, Flugzeug oder Hubschrauber - ob Anfänger oder Profi - für jeden findet sich im großen Fernsteuerprogramm von robbe-Futaba die richtige Anlage zum richtigen Preis. Und passend dazu natürlich das komplette Zubehör, wie Empfänger, Servos, Akkus, Kabel - eben alles das, was der Modellbauer für sein ganzes Hobby braucht. Nicht zu vergessen die spezielle Software in Verbindung mit dem revolutionären Speichermedium CAMPac, die selbst alten Hasen noch ungeahnte Möglichkeiten eröffnet. Überzeugen Sie sich selbst davon bei Ihrem Fachhändler!

Merkmale:

- SMD-Technologie
- Hohe Reichweiten
- Superschnelles Delta PCM-System mit 1024 Schritten
- Einzigartiger CAMPac Modellspeicher für F-Serie

The world finest radio control systems

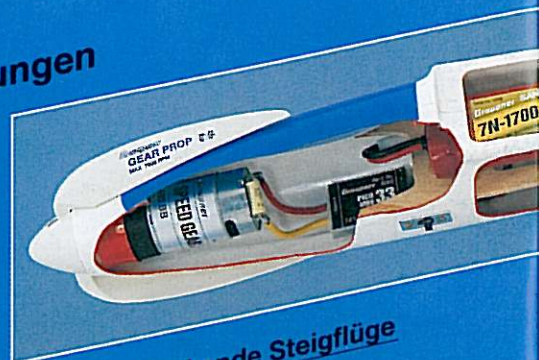
robbe Futaba

robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Postfach 1108 · 36352 Grebenhain

Die meistgeflogenen Fertigmamodelle

für den zuverlässigen Einstieg

- ★ RC-Elektrosegler für 6 bzw. 7 NC-Zellen
- ★ Perfekt-Fertigrumpf mit CNC-gefrästen Aussparungen
- ★ Tragflügel und Leitwerk fertig mit Folie bespannt
- ★ Preiswerte Standard-Servos einsetzbar
- ★ SPEED-Elektroantrieb mit Klappflugschraube



Für beeindruckende Steigflüge und lange Motorlaufzeiten
Getriebemotor SPEED GEAR 2,8:1
 Best.-Nr 1716 mit SPEED 500 Race 7,2 V
 Best.-Nr 1717 mit SPEED 600 BB 8,4 V
GEAR-PROP-Klappflugschraube
 Best.-Nr. 1311.30.25

BUSSARD
 Spannweite 2000 mm
 Für Getriebemotor SPEED GEAR 2,8:1 und GEAR-PROP-Klappflugschraube.
 Tragflügel in Rippenbauweise mit Diagonalverstärkungen.
 Best.-Nr. 4505

JUNIOR SPORT
 Spannweite 2100 mm
 Für Antriebsset DIRECT DRIVE ECOFOLD oder Getriebemotor SPEED GEAR 2,8:1 und GEAR-PROP-Klappflugschraube.
 Voll beplankter Rippenflügel.
 Best.-Nr. 4291

Elektro-JUNIOR
 Spannweite 2100 mm
 Für Antriebsset DIRECT DRIVE SPEED 600 oder Getriebemotor SPEED GEAR 2,8:1 und GEAR-PROP-Klappflugschraube.
 Voll beplankter Rippenflügel.
 Best.-Nr. 4270

Ausführliche Beschreibungen im GRAUPNER Hauptkatalog mit Neuheitenprospekt N'95.

Graupner