

Herrn
Kirchert Gerold
Beckmannng. 14
A-1140 Wien

24. Jahrgang Heft 5/2000

prop



das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien 133219W77U



	Seite
Europameisterschaft F3A in Belgien	4
Österreichische Meisterschaften RC-IV	6
Hangflugsaisaon 2000	11
4. Balaton Trophy CO2	12
RC/SL nur noch eine Klasse....	14
nachdenklich	16
Felix Schobel	17
Jugendarbeit steht im Vordergrund	18
230.000 Groschen-Cup	19
Mit einem neuen Flugzeug.....	20
Erfahrungen eines.....	21
Rückenrückwertsüberschlag	22
Großseglertreffen in Bockfließ	23
LMH 110-der ideale Einsteigerhelicopter	24
F3C darf in Österreich nicht.....	26
Power-Stromversorgungskabel von Graupner	
im Test	27
Stromversorgung in (großen) Flugmodellen	28
Parkflyer im Test	29
geschichtliches..	30
in der Blattmitte	
„Jet-corner“ und Graupners YOUNGMAS-TER in Test	

Titelbild: (Cpt.) Kim Contetno mit seinem Jumbo, einer der Höhepunkte auf der Modellbau 2000 in Wien

Redaktionsschluß Heft 6/2000 20.11. 2000

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer.

Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Oskar Czepa, Ing. Roland Dunger, Peter Tollerian, Rudolf Fiala und die Bundesfachreferenten.

Alle 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 e-mail red-prop@extra.at

Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon.: 0222 5051028/77DW

Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon 01/505 10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23.

Druck: Gerin Wolkersdorf



**Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner**

Liebe Fliegerfreunde!

Kinder wie die Zeit vergeht! Ein Top-Jahr für unsere Spitzenpiloten! Gratulation!

Man nimmt sich bereits einig für das kommende Jahr vor:

1. Planung für 2001, dass die Versicherung für Modellflugausstellungen von der Sektion getragen wird.
2. Noch mehr Unterstützung für Jugendarbeit (es gibt Vereine, die keine jugendlichen Mitglieder aufnehmen wollen – ich gehe davon aus, dass diese Vereine irgendwann „aussterben“ werden).
3. Verbesserte Ausbildungsangebote am Spitzerberg. OK – das war's in Kürze.

Nun ein paar ernste Worte:

Ein Teammanager während einer Europa- und Weltmeisterschaft hat verdammt viele Aufgaben. Aufgaben, die in erster Linie darauf hinzielen die Nationalmannschaft zu unterstützen. Erstaunlicherweise gibt es noch einige sogenannte „Spitzenpiloten“, die meinen, dass sie die „Kaiser“ sind und wenn sie vielleicht gute Leistungen erbringen, so selbstherrlich werden und den Mannschaftsführer – auch Teammanager genannt – einfach im Regen stehen lassen. Ich, als Bundessektionsleiter, betrachte dies mit Befremden und darf festhalten, dass derartige Piloten im Wiederholungsfall in Hinkunft, im Einvernehmen mit der gesamten Bundessektion Modellflug, aus disziplinären Gründen gesperrt werden.

Wir haben in Österreich in nahezu allen Klassen nicht nur fachlich hervorragende Piloten, sondern auch solche, die in sportlicher und menschlicher Hinsicht ein Vorbild für alle Modellflieger sind. Ich werde es nicht zulassen, dass einzelne diese Vorbildwirkung durch ihr Verhalten zerstören!

Wisst Ihr eigentlich, daß Ihr bei wesentlich niederem Mitgliedsbeitrag höher versichert seid als die Modellflieger beim deutschen Aero-Club?

Übrigens – es gibt immer noch Fragen betreffend die Versicherung von Jet-Modellen. Wichtig ist, Ihr seid versichert!

Ausnahmen: Der Betrieb von Pulso- und Raketentriebwerken. Ich hoffe, dass künftig diesbezüglich alle Fragen geklärt sind.

Was mich immer noch erstaunt, ist die Tatsache, dass nach wie vor sorglos geflogen wird. Unfälle durch Doppel- oder Dreifrequenzbelegung stehen immer noch auf der Tagesordnung. Zu fliegen ohne sich überzeugt zu haben, dass die eigene Frequenz frei ist, ist schlicht und einfach grob fahrlässig. Dies kann bei Personen- oder größere Sachschäden ein Gerichtsverfahren nach sich ziehen. Denkt bitte einmal darüber nach, ob sich dieses auszahlt!

Bis zur nächsten Prop-Ausgabe, daher fly safe!

Euer

**Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter**



Liebe Leser!

Leider sind wir schon wieder fast am Ende einer tollen Flugsaison, der ersten im neuen Jahrtausend.

Großartige Erfolge konnten von unseren Wettbewerbspiloten erfliegen werden und es wurde einmal mehr bewiesen, daß gemessen an den internationalen Erfolgen der Modellsport zu den erfolgreichsten Sportarten Österreichs zählt!

Aber nicht nur unsere Spitzenpiloten wollen wir hier erwähnen, denken wir doch an die vielen ambitionierten Modellpiloten die sich in den Vereinen um unsere jugendlichen und Neueinsteiger kümmern und auch sonst durch ihre unermüdete Arbeit und ihren Einsatz erst das Vereinsleben und somit die Ausübung unseres Sportes erst ermöglichen .

Ein sehr bekannter Modellflieger sagte einmal „es gibt nichts öderes als alleine Modellzufliegen!“ Ich glaube dieser Ausspruch trifft die Sache auf den Punkt, denn gemeinsam erlebte Freude und Begeisterung ist wohl eines der schönsten Erlebnisse in unserem Sport.

Versuchen wir daher unser Leben in den Vereinen da und dort wieder etwas mehr zu beleben, versuchen wir das Miteinander wieder mehr zu forcieren.

Treffen wir uns doch nicht nur zufällig am Flugplatz oder am Hang, kümmern wir uns doch wieder ein wenig mehr und bewußter um einander, planen wir gemeinsam, erleben wir gemeinsam neue Herausforderungen. Versuchen wir den Modellflug wieder als gemeinschaftliches Erlebnis von Gleichgesinnten und Partnern zu erleben! Ich bin sicher es lohnt sich für uns alle!

**Euer
Manfred**

**Neues Gewinnspiel bei JAMARA
MODELLTECHNIK**

Schon vor drei Monaten veranstaltete JAMARA auf der Internetseite www.jamara.de ein Online-Gewinnspiel mit tollen Preisen. Dies verlief überaus erfolgreich und so startete JAMARA Anfang des Monats ein neues, fantastisches Gewinnspiel mit gigantisch vielen, tollen Gewinnmöglichkeiten.

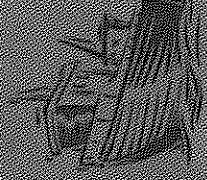
Der Hauptgewinn ist der Pilatus Turbo Porter 2400 mm im Wert von 599,00 DM sowie insgesamt 99 weitere Preise mit einem Netto-Gesamtwert von mehr als 1.500 DM!

Um an der Auslosung teilnehmen zu können, muß man die Frage nach der richtigen Motorisierung des Flugmodells Pilatus Turbo Porter wissen.

Die Antwort kann man mit Hilfe des neuen Generalkataloges und auch auf der Internetseite herausfinden.

Somit hat jeder Interessierte eine gute Chance die Frage zu beantworten und für jeden professionellen Modellbauer dürfte die richtige Antwort mehr als logisch sein.

*Der Einsendeschluß ist der 31. Dezember 2000.
An J A M A R A MODELLTECHNIK Inhaber Erich Natterer
Am Lauerbühl 5 88317 Archstetten Germany
Telefon 07565 9412 0 Telefax 07565 9412 23 Email
info@jamara.de Internet <http://www.jamara.de>*



MODELLSPORT BOEHM

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

Schlafhofersstraße 25 • 1210 Wien
Tel. (01) 278 16 86 • Fax (01) 271 55 60 • E-mail verkauf@boehm.co.at

F3A (Motorkunstflug) Europameisterschaft in Belgien 29.8. – 10.9.2000

Die Österreichische F3A-Nationalmannschaft schlägt sich ausgezeichnet und erkämpft den zweiten Platz in der Mannschaftswertung!

Das österreichische Team setzte sich wie folgt zusammen:

Team Manager:	Martina Kronlachner
Piloten:	Heinz Kronlachner Helmut Danksagmüller Markus Zeiner
Helfer:	Norbert Weniger Franz Zeiner
Supporter:	Doris Lang



Dienstag, 29.8.2000

Abfahrt 5.30 Uhr in Wien gemeinsam mit Norbert Weniger. 6.15 Uhr Treffpunkt an der Autobahnabfahrt Böheimkirchen mit Markus und Franz Zeiner und Doris Lang. 8.45 Uhr Frühstück mit Martina und Heinz Kronlachner auf der Autobahnraststätte Aistersheim. Nach ca. 1000 km Fahrt erreichten wir um 20.00 Uhr die Stadt Borgloon. Das Hotel „De Moerbeij“ auf deutsch „Maulbeerbaum“ sollte für die nächsten zwei Wochen unser Zuhause sein und war ca. 15 km vom Wettbewerbsgelände entfernt. Franz Zeiner hat diese Unterkunft schon im März bei einer Zweijagesreise für uns gebucht.

Wetter: Sonnenschein, ein bißchen Wind

Mittwoch, 30.8.2000

Gleich nach dem Frühstück ging's zum Wettbewerbsgelände. Man konnte sofort feststellen das die Organisation sehr gut war. Für jedes teilnehmende Land war bereits ein Vorbereitungszelt aufgestellt und auch die Piste und der Flugsektor war schon markiert. Wir schlossen auch gleich Bekanntschaft mit dem Wettbewerbsleiter Guy Manesse, den wir schon von der WM in Pensacola, wo

er Teammanager der Belgier war, kannten.

Wir wurden von allen herzlich aufgenommen und keiner fragte nach der Politik in Österreich. Danach fuhren wir zu einem der drei offiziellen Trainingsplätze nach Neerwinden zum Verein der „Fun

Flyers“, wo wir feststellten, dass wir ganz alleine waren.

Wetter: Sonnenschein, Wind etwas stärker als am Tag zuvor

Donnerstag, 31.8.2000

Für diesen Tag organisierte Franz schon von zu Hause aus einen Trainingsplatz bei Nederweert in Holland. Wir wurden freundlich begrüßt und konnten an diesem Tag ungestört trainieren. Am Abend schlenderten wir noch durch die Innenstadt von Maastricht.

Wetter: Sonnenschein, Wind gleich wie am Vortag

Freitag, 1.9.2000

Gleich am frühen Morgen starteten wir wieder auf dem Trainingsplatz der „Fun Flyers“, diesmal jedoch bei Regen. Um ca. 12.00 Uhr fuhren wir zum Wettbewerbsgelände um die offiz. Anmeldung vorzunehmen. Wir waren alle froh als Martina sich bereit erklärte als Teammanager (TM) für den erkrankten Ernst Hödl einzuspringen. Danach ging es wieder zurück zu den „Fun Flyers“ wo wir wieder ganz alleine waren. Um 19.00 Uhr war die erste TM-Sitzung bei der die Startreihenfolge ausgelost wurde:

Markus 17, Helmut 20 und Heinz 28. Insgesamt waren 53 Teilnehmer gemeldet.

Wetter: Regen mit Unterbrechungen, Wind weniger

Samstag, 2.9.2000

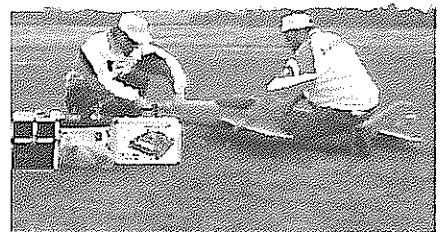
8.00 Uhr Senderabgabe am Wettbewerbsgelände, denn heute war der offizielle Trainingstag. Der Beginn mußte wegen des Regens gleich einmal um 1 1/2 Stunden verschoben werden. Jedes Team hatte genau 30 Minuten Trainingszeit. Danach mussten die Modelle wieder abgebaut werden um wenige Minuten später bei der Modellabnahme in der Ortschaft Othee wieder zusammengebaut zu werden. Geprüft wurde die Länge, die Spannweite, das Gewicht, die Senderfrequenz, die Modellkennzeichnung und die Sportlizenz.

Die Eröffnung fand um 18.30 Uhr am Wettbewerbsgelände statt. Unter „strömenden Regen“ wurde die Hymne gespielt und Martina als TM durfte die Fahne hochziehen. Für alle anderen Nationen galt dasselbe Ritual und somit dauerte dieser offizielle Anlaß nach einigen Reden bis ca. 20.00 Uhr. Als der ganze offizielle Teil vorbei war, hörte es auch auf zu regnen.

Wetter: immer wieder Regen und teilweise auch starker Wind

Sonntag, 3.9.2000

Der Beginn des 1. Durchganges wurde mit 8.00 Uhr angesetzt und auch pünktlich eingehalten. Die Teilung der Pilo-



ten erfolgte in 8 Gruppen. Helmut und Markus in Gruppe 3 und Heinz in Gruppe 4. Bei allen Durchgängen war der Wind meistens stark und zwischen 45° und 90° nach außen.

Wetter: Bewölkt, Wind mäßig

Montag, 4.9.2000

Da Heinz gleich in der Früh mit dem 2. Durchgang dran war, nahm er diesmal die Sender mit und bis zum Beginn waren auch wir wieder am Platz. Helmut und Markus flogen am Nachmittag und wir blieben dann auch bis am Abend um uns den amtierenden Welt- und Europameister Christoph Paysant le Roux (CPLR) anzusehen.

Wetter: Kalt aber kein Regen, Wind wie immer

Dienstag, 5.9.2000

Nach der Senderabgabe erfuhren wir die Zwischenwertung nach den 2. Durchgang: Helmut auf Platz 7, Markus auf Platz 12 und Heinz auf Platz 17.

Vormittag machten wir einen Ausflug nach Lüttich (Liege), damit wir außer vom Wettbewerb auch was erzählen können. Danach absolvierten alle drei den 3. Durchgang. Leider verlor ein schwedischer Pilot sein Modell durch einen Absturz.

Wetter: Wind wie immer, hin und wieder Sonnenschein

Mittwoch, 6.9.2000

An diesem Tag war zeitig Frühstück angesagt, da Helmut und Markus gleich unter den ersten Startern waren und Heinz mittags fliegen mußte. Zum Leidwesen der Schweden verlor derselbe Pilot wie am Dienstag auch noch sein Reservemodell.

Nach diesem 4. Durchgang stand am Abend bereits fest: das Team Austria ist hinter Italien „Vizeeuropameister“. Die Einzelwertung war: Helmut 5. Markus 10. und Heinz 16. – somit alle drei im Halbfinale!

Ins Halbfinale kommt das erste Drittel der Teilnehmer nach den Grunddurchgängen.

Wetter: Regen – leicht und stark abwechselnd, Wind wenig

Donnerstag, 7.9.2000

Trainingstag für das Halbfinale bei den „Fun Flyers“ wo wir wieder alleine waren. Die Stimmung war ganz toll und alle versuchten ihr Bestes vor allem beim Rollenkreis mit vier Rollen gegengleich. Wetter: Sonnig bis bewölkt, mäßiger Wind

Freitag, 8.9.2000

Die Startnummern für das Halbfinale: Helmut 12, Heinz 14 und Markus 17. Im Halbfinale musste das Finalprogramm F01 zweimal vor allen 10

Punkterichtern geflogen werden. Die besten 10 Piloten des Halbfinals bestreiten dann am nächsten Tag das Finale.

Um ca. 16.00 Uhr war der zweite Halbfinaldurchgang beendet und wir warteten gespannt auf die Auswertung. So um 17.00 Uhr erfuhren wir, dass es noch länger kein Ergebnis geben wird, da vergessen wurde das TBL (ein neues Auswertungsprogramm) von 5 auf 10 Punkterichter umzustellen. Endlich – es war bereits 19.30 Uhr – wussten wir das ZWEI Piloten – Helmut und Markus – das Finale bestreiten werden. Heinz belegte den guten 17 Platz von 53 Teilnehmern.

Bei der anschließend TM Sitzung wo die TM, Final-Piloten, Jury und Punkterichter anwesend waren, fand zuerst die Startnummernziehung statt und danach musste jeder Final-Pilot Figuren aus dem Katalog auswählen und das für 2 Programme. Das Meeting war um ca. 22.00 Uhr aus. Jedoch im Hotel dauerte die Nacht noch lange. Pilot und Helfer mußten Ansagezettel schreiben und danach wurde mit einem Miniflieger in der Hand bis ca. 1.00 Uhr morgens „trainiert“.

Wetter: sehr starker Wind

Samstag, 9.9.2000

Frühstück um 6.15 Uhr, das heißt genau 5 Stunden Schlaf. Senderabgabe um 8.30 Uhr, Beginn 9.00 Uhr.

Die Spannung war enorm groß und das merkte man jeden an, auch den TOP-Piloten. Geflogen wurde im 1. Durchgang das bekannte Programm F01, 2. Durchgang das erste Unbekannte, 3. Durchgang wieder das Bekannte F01



und als 4. und letzter Durchgang das zweite Unbekannte.

Endgültiges Ergebnis: Markus auf Platz 7 und Helmut auf Platz 9. Sieger und zum zweiten mal Europameister wurde Christoph Paysant le Roux, Zweiter Wolfgang Matt und Dritter wurde Marco Benincasa. Um ca. 18.30 Uhr setzte der Veranstalter die Siegerehrung an. Dieses Abschlußereignis fand bei strahlendem Sonnenschein statt. Als nach Italien die österr. Mannschaft mit ihrem TM aufgefordert wurde ihre Medaillen und einen Pokal in Empfang zu nehmen und die österr. Fahne aufgezogen und die



Bundeshymne gespielt wurde war dies ein sehr feierlicher Moment für uns alle.

Wetter: Sonnig, mäßiger Wind

Beim Bankett, dass um 21.00 Uhr begann, mussten wir feststellen, dass der Veranstalter für so viele Personen nicht gerüstet war. Die Wahl des Ortes war auch nicht passend, eine sehr kleiner Saal mit einem Nebenraum. Es begann mit einer kleinen Vorspeise und als wir die Suppe bekamen war es bereits 22.30 Uhr. Wir blieben auch nicht länger denn wir waren sehr müde und wir hatten am nächsten Tag noch 1000 km Fahrt vor uns. Das Bankett war wie schon öfter eine Enttäuschung. Der Preis dafür: 50 Euro pro Person!

Sonntag, 10.9.2000

Um 8.00 Uhr traten wir unsere Heimreise an, wobei sich die Fahrt durch Deutschland nicht sehr angenehm gestaltete, da bedingt durch einige Unfälle wir von einem Stau in den anderen gerieten.

Vielen Dank an alle „Mitreisenden“ für die schönen zwei Wochen in Belgien, besonderen Dank an die Helfer und Trainer Norbert, an Martina für Ihre Arbeit als TM. Herzlichen Dank an alle Sponsoren. Mit der Unterstützung des OEACKonten alle Nenngelder und sogar der Benzin für die Anreise bezahlt werden. Ohne diese Unterstützungen wäre eine Teilnahme an solchen Veranstaltungen kaum mehr möglich.

Doris Lang

Aus Aerobatic Journal Austria

Ausgabe 3/2000

michael.klamecker@chello.at

BBT ist online! Ihr findet viel interessantes unter

www.bbtgmbh.de oder www.coolpower.de oder www.hatori.de oder www.miniatureaircraft.de

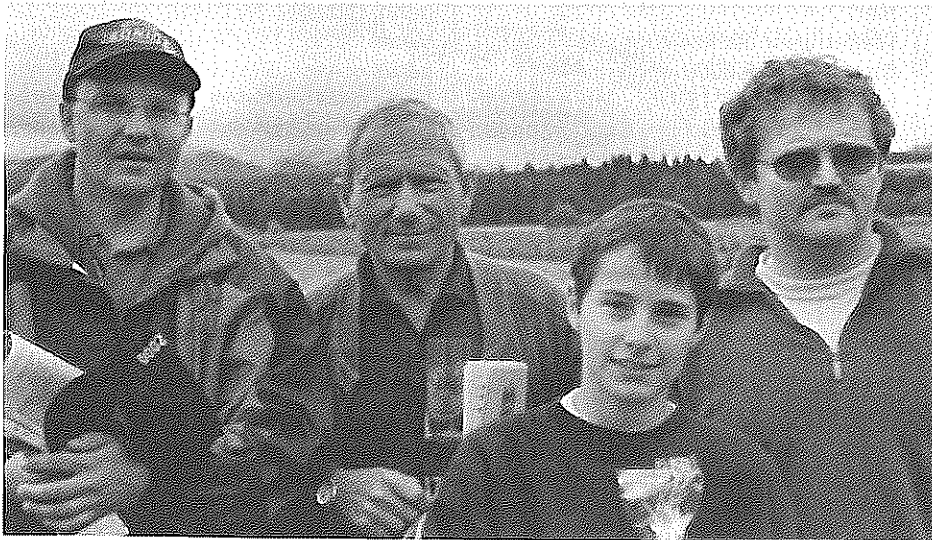
Österreichische Meisterschaften

RC-IV: Großsegler mit max. 5 m Spannweite und max.



Die Sieger der Einzelwertung: v.l.n.r. Karl Denk (2); Herbert Lenzhofer (1); Max Wölwitsch (3) Ein Bart ist offensichtlich Voraussetzung für den Erfolg!

Fotos: Gerda Goritschnig



Die 4 Einsteiger bei der Siegerehrung: v.l.n.r. Helmut Spanner (2); Josef Irasch (1) Philipp Pendelin (4); Manfred Wurm (3)

Alle 2 Jahre finden Österreichische Meisterschaften in den diversen Modellflugklassen statt und am 24. und 25. Juni 2000 war es für die RC-IV Piloten wieder einmal so weit. Diesmal traf man sich im südlichsten Bundesland Österreichs in der Nähe der kleinen Ortschaft Thon bei Klagenfurt. Der dortige Modellfliegerclub (KFC) hatte sich bei den Vorbereitungen große Mühe gegeben und den Flugplatz auf Hochglanz gebracht. Auch zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen wurden getätigt wie das Auf-

stellen eines großen Zelttes und einer Kantine, die die Gaumen der Piloten in der Folge verwöhnen sollte.

Schon am Freitag Nachmittag war bei hochsommerlichen Bedingungen emsiger Trainingsbetrieb am Wettbewerbsgelände. Bis zu 5 Piloten waren gleichzeitig in der Luft um das RC-IV Programm nochmals zu trainieren, das ja relativ einfach aussieht aber doch ziemliche Anforderungen stellt, sollen die Kreisfiguren wirklich rund und die Haarnadel genau

symmetrisch geflogen werden. Auch alle Funktionäre waren schon vor Ort, sodass eine genaue Programmbesprechung unter Leitung des Bundesfachreferenten stattfinden konnte. So waren die Weichen für eine optimale Durchführung gestellt und man freute sich schon auf den nächsten Morgen.

Am Samstag Früh regnete es leicht und die 31 Teilnehmer versuchten ihre Modelle halbwegs trocken zusammen zu bauen. Wettbewerbsleiter Josef Fleischhacker ließ aber

keinen Zweifel aufkommen, dass der Regen sicher aufhören und danach sofort begonnen werden würde. Und so war es dann auch. Mit geringer Verspätung konnte um etwa 9 Uhr 30 der 1. Durchgang gestartet werden. Die Witterungsbedingungen konnten für RC-IV Piloten nicht besser sein: bedeckter Himmel und windstill. Und so wurden von Beginn an hervorragende Leistungen gezeigt. Die ehemaligen Österreichischen Meister wie Herbert Lenzhofer, Karl Tengg und Karl Stöllinger und der Titelverteidiger Thomas Sidler setzten sich gleich ordentlich in Szene und zeichneten wunderschöne Flugprogramme in den Kärntner Himmel. Jeder Pilot versuchte natürlich sein Bestes zu geben und so entstand ein zähes Ringen um die Plätze. Unter den 31 Piloten befanden sich auch 4 Einsteiger (Piloten mit Modellen unter 3,5 m Spannweite), die versuchten, sich in diesem starken Teilnehmerfeld zu behaupten. Es ist allerdings besonders schwer, mit diesen kleinen Modellen einen ausgewogenen Flugstil zu praktizieren. Trotzdem sind wir froh, dass es die Einsteigerwertung gibt, denn sie bildet das Reservoir für zukünftige RC-IV Piloten in der normalen Klasse.

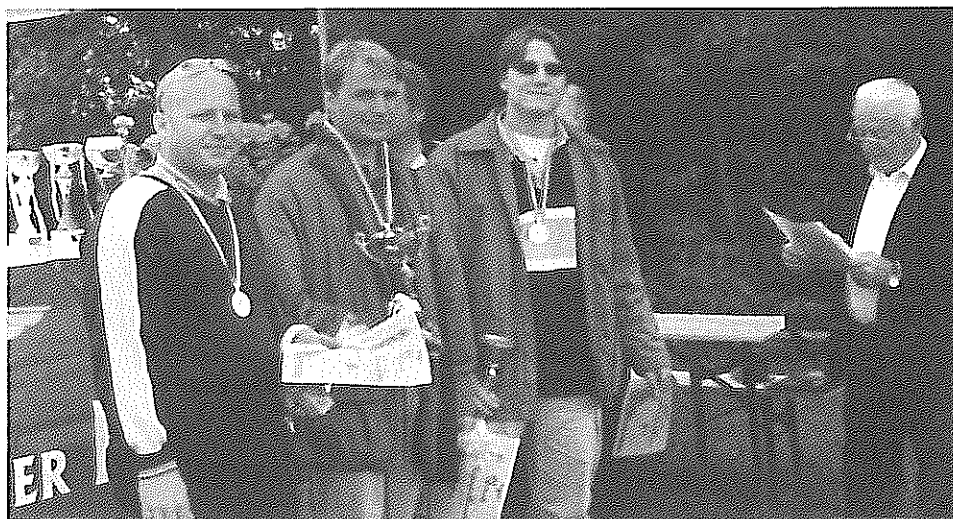
Die Zwischenwertung nach dem 1. Durchgang sah Herbert Lenzhofer an der Spitze, gefolgt von Karl Tengg und Max Wölwitsch. Auch während des folgenden Nachmittages blieben die Wetterverhältnisse annähernd gleich. Die Sonne blinzelte zwar manchmal zwischen den Wolken hervor, doch war die Einstrahlungsdauer immer so kurz, dass keine nennenswerte Thermik entstand und windstill blieb es obendrein. Es herrschten also auch im 2. Durchgang optimale äußere Bedingungen. Und wieder

Meisterschaft in der Klasse RC-IV

(ca. 5 kg Gewicht)



Gold für die Mannschaft KFC1:
Max Wölvitsch, Herbert Lenzhofer, Gerhard Winkler (2. 3. und 4. v.l.)



Silber für die Mannschaft MBC Köflach-Zwaring:
v.l.n.r. Wolfgang Mayer, Alexander Reisenhofer und Markus Wrentschur.



Bronze für die Mannschaft MFC Salzburg: v.l.n.r Robert Bacher, Karl Stöllinger und Oswald Hajek (auch ein LSL steht am Stockerl)

wurden sehr schöne Flüge gezeigt, die nicht durch äußere Einflüsse beeinträchtigt wurden, sondern nur durch das Können der Piloten. An der Platzierung der ersten drei änderte sich im 2. Durchgang nichts mehr, während es in den folgenden Rängen stärkere Verschiebungen gab. Die Punkterichter mussten an diesem Tag Schwerstarbeit leisten, denn es galt immerhin so an die 420 Figuren zu bewerten. Ein besonderer Dank deshalb an die Herren Jonny Enser(OÖ), Franz Hauer(NÖ), Franz Klampfl(K), Hermann Muigg(T) und Werner Weihs(K). Nach Durchgangsende gab es dann noch ein gemütliches Beisammensein, das aber durch einsetzenden Regen jäh unterbrochen wurde.

Am Sonntag hätte dann der Wettbewerb mit dem dritten Durchgang fortgesetzt werden sollen, doch wegen anhaltenden Schlechtwetters war das nicht möglich. So musste von Wettbewerbsleiter Josef Fleischhacker um 11 Uhr die Österreichische Meisterschaft endgültig abgebrochen werden und das Zwischenergebnis nach dem 2. Durchgang war dann auch gleich das Endergebnis.

Mit einer „umfangreichen“ Siegerehrung wurde die Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-IV abgeschlossen. Umfangreich deswegen, weil es ja neben der Einzelwertung auch die Einsteigerwertung und die Mannschaftswertung gab. Der KFC ließ es sich nicht nehmen, zusätzlich zu den Medaillen des Bundeskanzleramtes auch Pokale und Urkunden zu vergeben. So konnte jeder Teilnehmer eine von Frau Gerda Goritschnig kunstvoll gestaltete handschriftliche Urkunde mit nach Hause nehmen, als Erinnerung an ein sportliches Großereignis im schönen Kärnten.

Einige statistische Daten zur Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-IV

Teilnehmer	31
davon Einsteiger	4
Mannschaften	8

Verteilung der Teilnehmer auf die Bundesländer:

Kärnten	9
Salzburg	8
Oberösterreich	6
Steiermark	6
Niederösterreich	2

Aufstiegsart der Segelflugmodelle:

Flugzeugschlepp	20
Elektroantrieb	7
Verbrennungsmotor	1
Huckepack	1

Modellgewichte (so weit verfügbar):

von 4,90 bis 5,00 kg	7 Modelle
von 4,80 bis 4,89 kg	7 Modelle
von 4,70 bis 4,79 kg	3 Modelle
von 4,60 bis 4,69 kg	2 Modelle
von 4,50 bis 4,59 kg	3 Modelle
von 4,10 bis 4,19 kg	1 Modell
von 1,84 bis 3,22 kg	4 Modelle(Einsteiger)



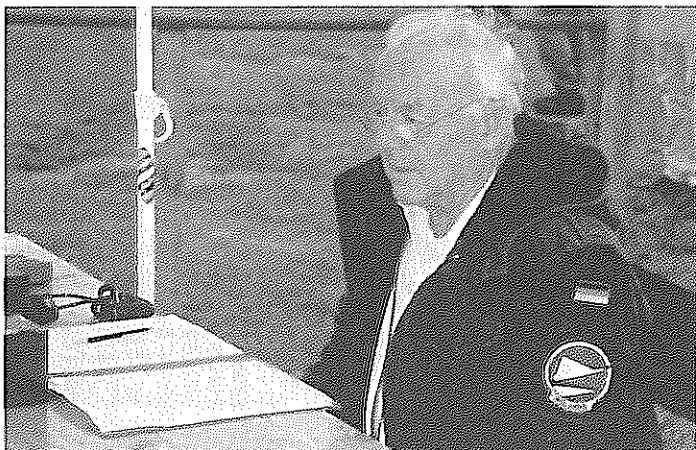
Die Siegestrophäe: die goldene Rose vom Würthersee

Siegermodelle:

Rang	Pilot	Modell	Spannweite	Gewicht
1.	Herbert Lenzhofer	ASW 15	4,5 m	4,50 kg
2.	Karl Tengg	ASW 20-Elektro	5,0 m	4,76 kg
3.	Max Wölwitsch	Mg-19c	4,4 m	4,88 kg

Österreichische Meister der letzten 10 Jahre in der Klasse RC-IV

Jahr	Austragungsort	1. Rang	2. Rang	3. Rang
1991	Enzesfeld	Hubmann	Tengg	Dürnwirth
1992	Wörgl	Tengg	Sidler Th.	Dürnwirth
1994	Kraiwiesen	Stöllinger K.	Tengg	Späth G.
1996	Zwaring	Lenzhofer	Sidler Th.	Stöllinger K.
1998	Linz	Sidler Th.	Wölwitsch	Stöllinger K.
2000	Thon	Lenzhofer	Tengg	Wölwitsch



O.Reg.Rat Josef Fleischhacker hatte als Wettbewerbsleiter die Veranstaltung voll im Griff.



Herbert Lenzhofer bei seiner Startvorbereitung vor dem zweiten Durchgang



Die Jury nahm ihre Aufgabe sehr ernst und so war LSL Peter Zarfl eifrig mit der Gewichtskontrolle der Modelle beschäftigt.



Wolfgang Schober mit seiner Ka-8b am Weg zum Wertungsflug

Einige ganz persönliche Gedanken des Bundesfachreferenten zum Endergebnis der Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-IV:

Schaut man sich das Endergebnis der letzten Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-IV an, so stehen in der Einzelwertung 3 Kärntner am Stockerl und unter den ersten 10 haben sich gleich 6 Kärntner platziert. Für den Sieger Herbert Lenzhofer hat vielleicht der Heimvorteil am Heimatflughafen mitgeholfen, wie es seinerzeit auch bei Karl Stöllinger in Kraiwiesen und bei Thomas Sidler in Linz der Fall gewesen sein mag. Doch wieso sind noch weitere 5 Kärntner unter den besten 10 zu finden ?

Ich denke, das ist mit den optimalen Wetterverhältnissen zu erklären, die am Wettbewerbstag herrschten. Kärnten ist von Haus aus eine windarme Gegend und deshalb sind die Modelle der Kärntner Piloten auch dahingehend ausgelegt und optimiert. Als extremes Beispiel ist hier wohl die ASW 20 des Zweitplatzierten Karl Tengg zu nennen. Bei 5 Metern Spannweite wiegt sie 4,76 kg inklusive Elektroantrieb. Zieht man etwa 1,8 kg für den „Pletti“ samt Regler, Luftschraube und den 18-zelligen Akku ab, so bleiben für das Modell inklusive Fernsteuerung zirka 3 kg. Eine wahrhaft meisterliche Leistung des Leichtbaues. Mit dem genannten Gesamtfluggewicht gehört dieses Modell zur Kategorie der „Thermikschlüpfer“, mit dem man beispielsweise im Raum Wien oder Niederösterreich keine reelle Chance hätte, bei den dort üblichen „windigen Verhältnissen“ ein sauberes Programm hinzuzaubern.

Andererseits sind diese Kärntner nationale Spitzenpiloten der Klassen RC-IV bzw. RC-SL und alle 6 sind innerhalb der letzten 10 Jahre wenigstens einmal am Stockerl bei Österreichischen Meisterschaften dieser beiden Klassen gestanden. Und dann am Wettbewerbstag das richtige „Kärntner Wetter“ – windstill, keine Thermik – mit einem Wort, ruhig wie in der Kirche. Und die 6 Kärntner haben bei diesen Wetterverhältnissen mit ihrem optimalen Material die Chance genützt und äußerst präzise und dem Vorbild ähnelnde Flüge präsentiert, was von den Punkterichtern dann auch honoriert wurde. Es war eben der Tag der „Wiesenschleicher“. Ich bin aber sicher, dass bei der nächsten Österreichischen Meisterschaft in 2 Jahren die Karten neu gemischt sind und das Endergebnis dann wahrscheinlich ganz anders aussehen wird.

BFR Dr. Wolfgang Schober

Österr. Meisterschaft Klasse RC-IV in Thon/Kin. am 24. u.25. Juni 2000

Wetbewerbsnr. ÖM 4/2000 Durchf. Verein: KFC Klagenfurt

Jury: Zarl Peter 970005

Wetbewerbsleistung: RR Josef Fleischhacker 760001
 Organisationsleistung: Helmut Gortschnig
 Auswertung: Ing Brodnig Helmut
 1.Punklerichter: Hauer Franz (NO) 840015
 2.Punklerichter: Mugg Hermann (T) 830021
 3.Punklerichter: Weiss Werner (K) 820023
 4.Punklerichter: Klammol Franz (St) 880021
 5.Punklerichter: Esser Jonny (OO) 770009

Mannschaftswertung

1. KFC1
 Winkler Gerhard 1944
 Lenzhofer Herbert 2103
 Wöglwisch Max 2024
 6071

2. MBC Köflach – Zwarnitz
 Reisenhofer Alexander 1859
 Mayer Wolfgang 1989
 Wernischur Markus 1877
 5725

3. MFC Salzburg
 Bachner Robert 1964
 Stollinger Karl 2013
 Hajek Oswald 1673
 5650

4. St. Veit / Glan
 Tenggl Karl 2043
 Dr. Schöber Wolfgang 1936
 Irrasch Josef 1353
 5332

5. MFC Kondor
 Hauer Johann 1762
 Schmidt Jürgen 1814
 Hohl Johann 1686
 5262

6. KFC 2 & 1, MFV Friesach
 Durmwrth Peter 2008
 Messchuh Eduard 1599
 Baumgartner Johann 1536
 5143

7. OÖ1
 Sidler Hermann 1853
 Sidler Thomas 1960
 Pendelin Philipp 1213
 5026

8. LSV St. Johann i. Pongau
 Gruber Markus 931
 Reitanegger Mathias 1759
 Reitensterner Mathias 1891
 4581

Österr. Meisterschaft Klasse RC-IV in Thon/Kin. am 24. u. 25. Juni 2000
 Wetbewerbsnr. ÖM 4/2000 Durchf. Verein: KFC Klagenfurt
 Jury: Zarl Peter 970005

Wetbewerbsleistung: RR Josef Fleischhacker 760001
 Organisationsleistung: Helmut Gortschnig
 Auswertung: Ing Brodnig Helmut
 1.Punklerichter: Hauer Franz (NO) 840015
 2.Punklerichter: Mugg Hermann (T) 830021
 3.Punklerichter: Weiss Werner (K) 820023
 4.Punklerichter: Klammol Franz (St) 880021
 5.Punklerichter: Esser Jonny (OO) 770009

Einsteigerklasse

Ergebnisse

1. Irrasch Josef MFGSt.Veit 1353
 2. Spanner Helmut MBC Köflach 1316
 3. Wurm Manfred MFC Silbergrube 1309
 4. Pendelin Philipp MFC Kondor 1213

Österr. Meisterschaft Klasse RC-IV in Thon/Kin. am 24. u.25. Juni 2000
 Wetbewerbsnr. ÖM 4/2000 Durchf. Verein: KFC Klagenfurt
 Jury: Zarl Peter 970005

Wetbewerbsleistung: RR Josef Fleischhacker 760001
 Organisationsleistung: Helmut Gortschnig
 Auswertung: Ing Brodnig Helmut
 1.Punklerichter: Hauer Franz (NO) 840015
 2.Punklerichter: Mugg Hermann (T) 830021
 3.Punklerichter: Weiss Werner (K) 820023
 4.Punklerichter: Klammol Franz (St) 880021
 5.Punklerichter: Esser Jonny (OO) 770009

Plz.	SNR	Teilnehmer	Verein	Ken.	1. Dg.	2. Dg.	3. Dg.	Summe
1	5	Lenzhofer Herbert	KFC	52,53	1075	1088	0	2103
2	11	Tenggl Karl	MFGST Veit	73	1003	1040	0	2043
3	7	Wöglwisch Max	KFC	75,77	984	1030	0	2024
4	10	Stollinger Karl	MFC Salzburg	79	953	1060	0	2013
5	6	Durmwrth Peter	1. MFV Friesach	68	948	1060	0	2008
6	12	Mayer Wolfgang	MBC Köflach	63	971	1018	0	1989
7	29	Bachner Robert	MFC Salzburg	61	940	1024	0	1964
8	24	Sidler Thomas	MFC Linz	76	970	990	0	1960
9	9	Winkler Gerhard	KFC	61,63	911	1033	0	1944
10	13	Dr. Schöber Wolfgang	MFGST Veit	76	822	1094	0	1925
11	1	Reitensterner Mathias	LSV Salzburg	74	945	946	0	1891
12	26	Wernischur Markus	MBC Köflach	81	919	958	0	1877
13	3	Reisenhofer Alexander	MBC Köflach	72	883	976	0	1859
14	4	Sidler Hermann	MFC Linz	76	884	989	0	1853
15	27	Schmidt Jürgen	MFC Condor	168,80	889	825	0	1814
16	2	Hauer Johann	MFC Condor	171,80	902	860	0	1762
17	17	Reitenegger Mathias	LSV Salzburg	181	891	888	0	1759
18	18	Aigner Peter	ÖMV Silbergrube	62	925	816	0	1741
19	30	Hohl Johann	MFC Condor	69	802	894	0	1686
20	8	Hajek Oswald	MFC Salzburg	63	732	941	0	1673
21	15	Stollinger Johann	MFC Salzburg	65	773	853	0	1626
22	16	Messchuh Eduard	KFC	64,68	845	784	0	1599
23	21	Gruber Alfred	LSV Salzburg	184	736	838	0	1574
24	14	Baumgartner Johann	KFC	62	728	808	0	1536
25	25	Irrasch Josef	MFGST Veit	71	648	705	0	1353
26	20	Spanner Helmut	MBC Köflach	53	682	634	0	1316
27	28	Wurm Manfred	ÖMV Silbergrube	67	557	752	0	1309
28	23	Pendelin Philipp	MFC Condor	175,80	662	551	0	1213
29	31	Gruber Mathias	LSV Salzburg	77	931	0	0	931
30	18	Wallerer Jürgen	MBC Köflach	69	0	0	0	0
31	22	Reisenhofer Reinhard	MBC Köflach	77	0	0	0	0
32	32	0	0	0	0	0	0	0
33	33	0	0	0	0	0	0	0
34	34	0	0	0	0	0	0	0
35	35	0	0	0	0	0	0	0

Hangflug Saison 2000

Die heurige Hangflugsaison ist nun endgültig zu Ende und sie hat uns einige Highlights gebracht. Im Traditionsbundesland für RC/H2 Salzburg war wie jedes Jahr die Salzburger Hangflugtournee. Diese Tournee bringt jedes Jahr eine Schar von Hangflugbegeisterten zu den Veranstaltungen. Aber auch in den Bundesländern Kärnten, Steiermark und Oberösterreich wurden RC/H2 Bewerbe durchgeführt. Im Hinblick auf die Österreichische Meisterschaft in RC/H2 im Jahr 2001 wurde bei der Bundesfachausschusssitzung im Sommer dieses Jahres schon ein Termin und ein Wettbewerbsort festgelegt. Der Modellbauclub Micheldorf würde diese Meisterschaft Anfang September 2001 durchführen. Die Micheldorfer haben ja schon gute Erfahrungen mit RC/H2 und wären sehr zu empfehlen. Der endgültige Beschluß wird bei der Herbstsitzung der Bundessektion festgelegt. Ein weiterer Beschluß bei der Fachausschusssitzung war auch die Einführung eines RC/H2 Cups im Folgejahr einer Österreichischen Meisterschaft an dem sich soviel wie mögliche Bundesländer beteiligen sollten. Die Koordination übernimmt der Landesfachreferent von Salzburg Franz Schlager. Aber auch in F3F wurden heuer einige Veranstaltungen durchgeführt. Am Anfang des Jahres am Braunsberg war Saisonbeginn. Es waren 2 tolle Flugtage und die Regelung für eine gruppenbezogene Wertung wurde erstmals eingesetzt. Am ersten Tag war es ein Vorteil für das ganze Teilnehmerfeld und am zweiten waren die thermischen Einflüsse so unterschiedlich, das es kaum Auswirkungen gab. Das Resümee war aber positiv. Im Mai und Juni gab es auf der Nockalm zwei F3F Veranstaltungen, die wie jedes Jahr optimal durchgeführt wurden und ihresgleichen suchen. Ein Bravo an die Kärntner. In der Steiermark wurde auf dem Stuhleck die Staatsmeisterschaft F3F durchgeführt. Leider war die Organisation etwas rar vertreten was nicht unbedingt ein positives Zeugnis für den Veranstalter darstellte. Überrasgender Pilot war Hermann Haas der auch den Großteil der anderen österreichischen F3F Bewerbe gewann. Hermann ist mit Sicherheit zur Zeit die Nummer eins im F3F Sport. Im Juli fand das viking-race in Portugal statt. (Bericht an anderer Stelle) Der Lachtalpokal fiel leider dem Wetter zum Opfer und der Kremstalpokal wurde aus Gründen des Platzes (Eigentumsänderung) abgesagt. Im August fand dann noch der NWI auf dem Stuhleck statt, und im September die Hohe Wand. Ein Wort noch zu den F3F Regeln. Wie sich in letzter Zeit herausstellte war eine Lande-rahmenzeit nicht von Nöten, wenn der Veranstalter schon beim Briefing etwaiges kurbeln in der Thermik außerhalb der Messstrecken erlaubte. Probleme gibt es immer nur bei zu wenig Wind, da man am Hang unter 3m/s nicht ordentlich F3F fliegen kann. Die 3m/s-Regelung abzuschaffen war nicht unbedingt die beste Entscheidung da wir mit dieser Regelung alle Probleme die es zur Zeit im F3F Sport gibt beiseite schaffen könnten. Außerdem sind wir heuer kein einziges mal unter 3m/s geflogen. Es ist in dieser Richtung sicher noch etwas zu überdenken.

Viking race 2000 oder ein teurer Ausflug!

Im Juli dieses Jahres fand der größte Hangflugbewerb der Welt das viking race in Lissabon (Portugal) statt. Diese Veranstaltung wurde zum siebenten male durchgeführt und war durch sieben Piloten vertreten. Hermann Haas, Gerhard Niederhofer, Gerhard Steiner, Manfred Knüppel, Gerhard Flixeder, Gerald Zauner und meine Wenigkeit vertraten Österreich bei diesem Event. Am Donnerstag den 13. Juli trafen wir uns zum ersten Male am Hang in der Nähe des Flughafens von Lissabon. Der Wind blies mit 15 – 20m/s aus Nordwest und versprach schon im Vorfeld ein gewaltiges Rennen. Freitag 14. Juli: Nach der ersten Nacht in Lissabon fuhren wir sofort nach dem Frühstück auf den Hang um auszukundschaften, doch der Wind kam von der falschen Richtung und mit

2m/s. Also warteten wir bis zum späten Nachmittag, da uns einheimische Piloten sagten, der Wind würde erst um ca. 16 Uhr drehen. Und wirklich, exakt um 16 Uhr kündigte eine gewaltige Thermikablösung die Richtungsänderung an und es blies wieder aus NW mit 15m/s. Also wurde wieder frei geflogen. Die Wendemarken waren fix in Betonklötze am Hang montiert und erlaubten keinen Grad Abweichung. Der Hang selbst war eine aufgelassene mit Humus bedeckte Mülldeponie und hatte eine Höhe von ca. 150m. Nach einigen Trainingsflügen und Einstellungsarbeiten fuhren wir um 21 Uhr nach Hause. Das Hotel Zürique, wo ein Großteil des Teilnehmerfeldes untergebracht war, entsprach unseren Bedürfnissen zur vollsten Zufriedenheit. Frühstück und Abendessen waren jeweils Büffets mit einem Reichtum an Köstlichkeiten und auch die Zimmer waren in Ordnung.

Samstag 15. Juli: Offizielle Ankunft, Anmeldung, freies Training. Das gleiche Bild wie am Vortag, Flugbetrieb ab 16 Uhr. Jetzt wussten wir, wenn der Veranstalter 10 Durchgänge mit 78 Piloten durchbringen möchte, gibt es nur einen Tag Pause, doch es kam ganz anders. Sonntag 16. Juli: Briefing um 16 Uhr am Hang. Heute sollte es mit der Nullrunde losgehen und ein erster Vergleich unter den 20 Nationen welche am Start waren konnte stattfinden. Doch der Wind kam heute schon mehr aus Westen und blies dadurch ca. 40 Grad zum Hang. Dennoch wurde gestartet und ein Glücksfliegen begann, da man nur mit Thermik eine halbwegs gute Zeit erfliegen konnte. Unter den besten 10 der Nullrunde befand sich aus österreichischer Sicht Gerald Zauner und Hermann Haas. Der Rest der Austrianer war nicht vom Thermikglück verfolgt. Montag 17. Juli: Pünktlich um 16 Uhr starteten wir bei gleichen Verhältnissen wie am Sonntag den Bewerb. Wind von links und maximal 5-8m/s. Um 18 Uhr wurde noch die zweite Runde dazugehängt, welche um 21 Uhr zu Ende war. Nur Hermann war noch unter den ersten 10, der Rest der Österreicher schon etwas abgeschlagen. Auf eine Verbesserung hoffend ging's ab nach Hause wo noch lange in die Nacht hinein diskutiert wurde.

Dienstag 18. Juli: Wind von Süden, nur funflying.

Mittwoch 19. Juli: Wind von Süden

Donnerstag 20. Juli: Wind von Süden, einschlafende Stimmung bei 38 Grad im Schatten.

Freitag 21. Juli: Wind von Süden, den deutschen Piloten wird es zu bunt und sie fahren an die Küste wo sie ja seit drei Tagen zum Spaß flogen. Stimmen über eine Verlegung dorthin werden immer lauter.

Samstag und Finaltag: Treffpunkt um 9 Uhr am Hang (Deponie) zu den letzten Runden. Originalzitat von Wettbewerbsleiter Manuel Almada. There is no wind on the coast and no wind here, now we will wait. Aber es wollten die Piloten nicht mehr warten also fuhren wir gemeinsam an die Küste, wo eine Messstrecke mit Angelruten improvisiert, aufgebaut wurde. Um 14 Uhr starteten wir bei stark thermischen Verhältnissen und Wind zwischen 3 und 8m/s die letzten zwei Durchgänge. Hermann konnte mit einer Traumblase den 4. Durchgang für sich entscheiden und schob sich dadurch im Endresultat auf den 2. Platz vor. Mit Manfred Knüppel auf dem 8. Platz hatten wir dann doch noch einen zweiten Piloten aus unseren Reihen unter den ersten 10. Der Rest war im geschlagenen Feld. Das Resümee: Es waren sehr schöne Urlaubstage, denn wir hatten genug Zeit für Ausflüge und Besichtigungen und die Temperaturen von 34 – 42 Grad luden oft zum Baden im Atlantik ein. Aus fliegerischer Sicht war es eher ein Spaßfliegen und es wurden namhafte Piloten unter ihrem Wert geschlagen. Zum Schluss noch ein Hinweis für das Viking race 2002. Es haben sich folgende Länder um eine Austragung beworben: Die Tschechische Republik, Kalifornien und Schottland. Im Jahr 2001 wird dann eine Entscheidung gefällt.

BFR Kurt Planitzer

4. BALATON TROPHY

Wettbewerb für F1K und HLG / F mit internationaler Beteiligung Der F1K Wettbewerb zählt zur „CO₂ EURO – TROPHY „ 2000

Die seit 1997 durchgeführte BALATON TROPHY konnte auch heuer ihren guten Ruf rechtfertigen. Es gab exzellentes Wetter, viele Teilnehmer (31 in F1K) aus insgesamt 6 (sechs) Nationen (wo gibt es das sonst in Europa?) ausgezeichnete Organisation und Leistungen.

Wetter: Am Morgen etwas bedeckt, später wolkenlos, Südwind ca. 3 – 4 m/sek., im Laufe des Tages etwas auffrischend, Temperatur ca. 22° - 34° C und der riesige Flugplatz sorgten von Anfang an für gute Stimmung. Der Wettbewerb stand unter dem Ehrenschild des Bürgermeisters der Stadt Tapolca, Hr. JANOS ACS, der nach anerkennenden Worten und Glückwünschen die Eröffnung der Veranstaltung vornahm. Nach kurzer Instruktion durch den Wettbewerbsleiter MIHALY TOTH, H, ging es um ca. 10.15 Uhr in den beiden Klassen zum Start der Grunddurchgänge (F1K fünf, HLG / F zehn, wovon die fünf besten gewertet wurden). Die Klasse F1K wurde problemlos nach aktuellem FAI / F1K Reglement geflogen. Die Dauer der Grunddurchgänge wurde mit je 45 Minuten und die Maximalflugzeit mit 120 Sekunden vereinbart.

Nun zum Wettbewerb selbst: Nach den fünf Grunddurchgängen in F1K waren insgesamt 15 Teilnehmer mit jeweils 5 Max – Flügen für das Fly – off qualifiziert. Dieses wurde nach einer kurzen Vorbereitungszeit von allen mit Spannung erwartet. Nach dem 1. Stechdurchgang (90 Sekunden max, 120 Sekunden Motorvorlauf) bei etwas stärkerem Wind waren es nur mehr 5 Teilnehmer, die das 2. Stechen erreichten. Nach dem 2. Stechdurchgang (90 Sekunden max, 240 Sekunden Motorvorlauf) gab es nur mehr 2 Teilnehmer, welche die Max – Zeit von 90 Sekunden erreicht hatten, LASZLO BADOVSZKY, H und WERNER SCHAUPP, A. Dadurch kam es zu einem 3. Fly – off der 2 Teilnehmer und die Dramatik erreichte ihren Höhepunkt. Die Maximalzeit wurde wieder mit 90 Sekunden festgelegt, die Motorvorlaufzeit nach Vereinbarung mit den Teilnehmern mit 360 Sekunden. Werner startete als Erster. Durch seinen exzellenten Schleudwurfstart gewann das Modell ca. 4 – 5 m Startüberhöhung, hat später sogar ein kleines Blaserl angelacht und flog damit sicher die Maximalzeit. Das gesamte übrige Teilnehmerfeld wartete gespannt auf den Start von LASZLO.

Nach dem Start erreichte sein Modell jedoch kein Steigen und landete nach 36 Sekunden. Somit hatten wir wieder einen neuen Sieger bei der 4. BALATON TROPHY 2000. WERNER SCHAUPP hat diesen Wettbewerb zum ersten Mal gewonnen, Gratulation! 1998 war er Zweiter und LASZLO BADOVSZKY Erster geworden. Die F1K Mannschafts – wertung gewannen WERNER SCHAUPP, RUDOLF HÖBINGER, BERNHARD SCHAUPP und EDMUND HUBER, A (Team Niederösterreich). In der F1K Damenwertung siegte MIYUKI NAKAMOTO – GAGGL, A. In der Klasse HLG / F siegte bei 5 Teilnehmern IMRE MOLNAR, H mit sehr guter Gesamtflugzeit von 234 Sekunden (Durchschnitt 46,8 Sek.)

Noch einige Details zur Technik in F1K: Bei der BALATON TROPHY kamen wieder sehr viele Produkte der Fa. NOVUM MODELLSPORT GMK. in verschiedenen Variationen, sprich KELE VIII – X und verschiedene Modifikationen von Kele Modellen zum Einsatz. Weiters gab es auch sehr interessante Eigenentwürfe zu sehen. Die Modelle hatten eine ungefähre Spannweite von 110 cm – 130 cm. Als Antriebsquelle wurden vorwiegend „GMW – 73“ und „BOTOND BH – 88“ Motoren verwendet. Bei den Luftschrauben kamen auch die verschiedensten Ausführungen, wie Einblattluftschrauben aus Holz und Karbon, „ FLYING STYRO KIT“ starr und klappbar, sowie andere Plastikpropeller von diversen Herstellern, bzw. selbstgebaut, zum Einsatz. Das Siegermodell war ein modifiziertes KELE X mit Tragflügel – Thermikbremse. Als Antrieb wurde ein „GMW – 73“ Motor mit „FLYING STYRO KIT „ Propeller verwendet.

Leider wurden beim F1K Bewerb 7 Modelle nicht wiedergefunden. Anmerkung: Tragflügel – Thermikbremsen würden diese Verluste minimieren. Die Suche des Verfassers an den nächsten zwei Tagen, sogar mit Hilfe von 30 Mann Militäreinsatz war bedauerlicherweise erfolglos. Mein Vorhaben, mit Motor- drachen zu suchen, konnte wegen zu starkem Wind nicht realisiert werden.

Wie schon in den letzten Jahren zeigte vor der Siegerehrung unser RC SLOW – FLYER Team RAINER GAGGL, EGON GAKSCH und ULRICH STADLER dem staunenden Publikum gewagte und mit viel Applaus bedachte Flugmanöver über dem Mühlenteich.

Nach ausgiebiger Labung mit Speisen und Getränken im Hotel „GABRIELLA“ erfolgte die Siegerehrung. Das Oberhaupt von Tapolca überreichte mit Freude einige Trophäen selbst, u.a. den von ihm gestifteten sehr schönen Ehrenpokal für den Sieger in der Jugendwertung TAMAS MARKOVICS aus Budapest. Hr. JANOS ACS dankte allen Mithelfern für den überaus gelungenen Wettbewerb und versprach, uns auch nächstes Jahr zu unterstützen. Dafür, und für die diesjährige große Hilfe bedanken auch wir uns auf diesem Wege nochmals sehr herzlich. Ein Vorschlag aus den Reihen der Teilnehmer, den Gesangsvortrag der Nationalhymnen durch die Sieger extra zu bewerten, mußte von mir wegen Inkompetenz abgelehnt werden (Ha, ha, ha). Zur guten Stimmung bei diesem Teil der Siegerehrung trug besonders IVANA SCHIRRU aus Italien bei. Insider behaupten, JOSCHI KANYIK trägt noch heute Spuren ihres Lippenstiftes im Gesicht (man verzeihe dem Verfasser seine spitze Feder). Dank auch an meinen Freund ZOLTAN MEZÖSSY, Chef des Hotels „GABRIELLA“, welcher ebenfalls einen sehr schönen Pokal stiftete und uns den Saal für die Siegerehrung zur Verfügung stellte. Unserem COMPUTER – HANNES sei hier nochmals für die rasche Auswertung gedankt. Abschließend danke ich allen TEILNEHMERN, sowie den MITARBEITERN und HELFERN des ungarischen und österreichischen Teams, ebenso unserer Dolmetscherin ANDREA, sie alle haben zum guten Gelingen des Wettbewerbes beigetragen. Ich hoffe auch in Zukunft auf eure Mithilfe. Schon jetzt möchte ich alle „BALATON TROPHY“ Freunde einladen, auch 2001 mitzumachen und vielleicht auch ihre Familien und Freunde mitzubringen.

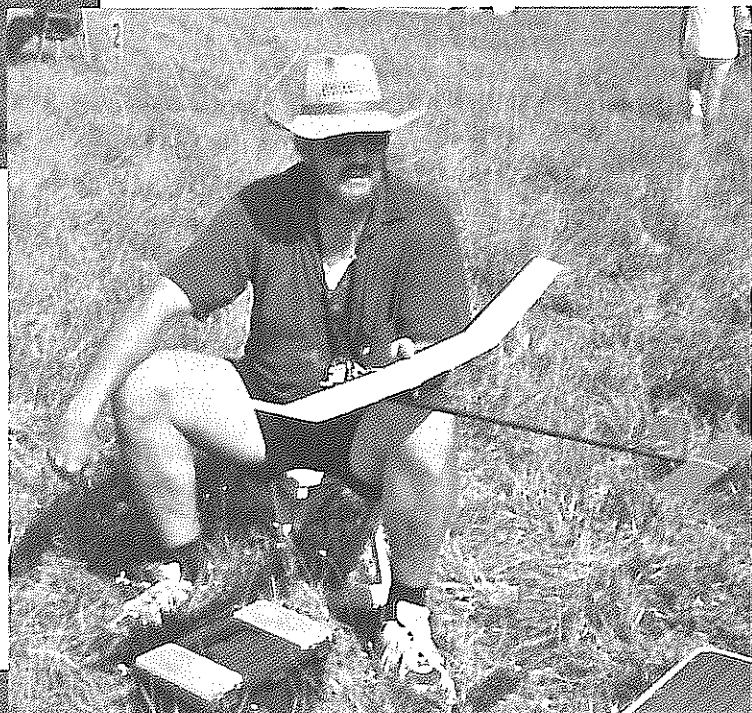
Ich freue mich, daß ich euer Organisator sein durfte

Heinz Fenz

TAPOLCA 11.6.2000

4. Balaton Trophy,
Tapolca 2000
Klasse F1K

3. Rudolf Höbinger mit „CARBONATOR 98“
Foto Walter Hach



Unsere SPONSOREN:

JANOS ACS, Bgmst. Tapolca,
Fleischhauerei BLIEMEGGER Graz, CURASAN Graz,
HEINZ FENZ Graz, Keramik FRÖHLICH Stübing, Hotel
GABRIELLA Tapolca, T.I.P.S. RAINER GAGGL Villach,
Keramik GLAUNINGER Graz,
Mostschenke HÖRGASBAUER Rein,
ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB Wien,
KBO E. OSTERMANN Hart bei Graz,
ROBBE MODELLSPORT AUSTRIA.



4. Balaton Trophy,
Tapolca 2000
Klasse F1K
Sieger Werner Schaupp
Foto Martin Weist

4. Balaton Trophy,
Tapolca 2000
Klasse F1K/Damenwertung
1. Miyuki Nakamoto-Gaggl A
2. Hilda Fenz A und 3.
Andrea Vörös H. ganz
rechts der Autor dieses
Berichtes Heinz Fenz
Foto Martin Weist

MFG St. Johann im Pongau

RC / SL nur noch eine Klasse für erfahrene und betuchte Piloten ?

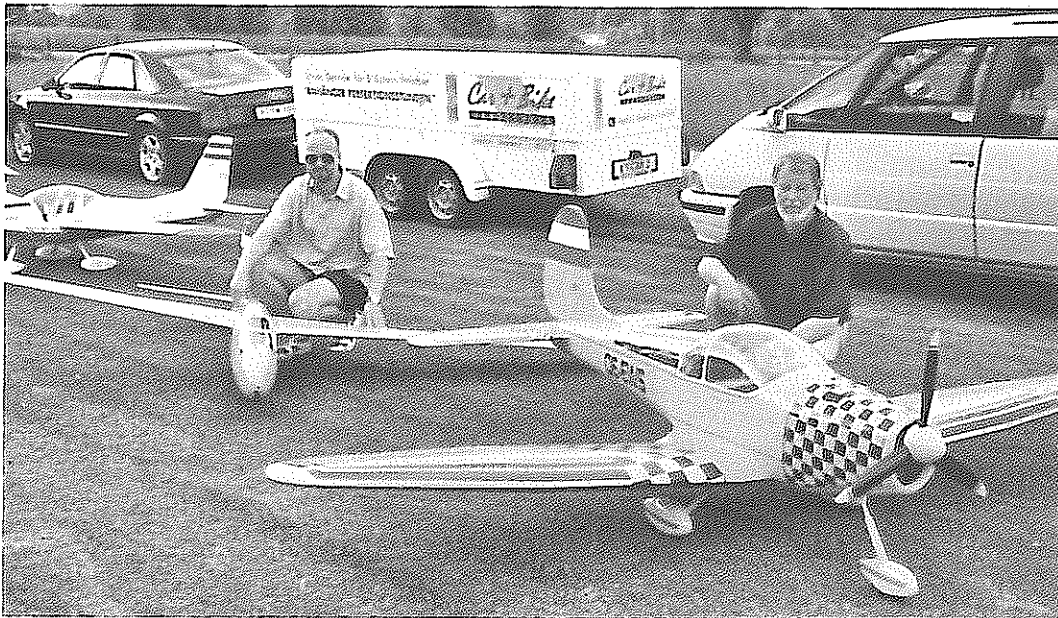
Bereits zum 14. Mal hat sich die Modellfluggruppe von St. Johann im Pongau bemüht, den RC-SL Piloten aus ganz Österreich im Rahmen des Ö-Pokals gute Bedingungen zur Ausübung dieser wohl sehr majestätischen Flugsportklasse zu bieten.

Unsere Klubmitglieder haben den Verein schon seit langer Zeit auf die Durchführung eines Bewerbes in dieser Flugsportklasse gedrängt. Durch die Teilnahme an zahlreichen auswärtigen Bewerben hat sich gezeigt, dass viele Modellflieger die Klasse RC-SL

auserkoren haben. So wurde über den Winter vom Team Gruber eine neue, noch größere und leichtere Piper gebaut, und von Rettenegger Matthias ein neuer Voll-GFK Segler in Wabenbauweise, verstärkt durch Kohle und Kevlar-Rowings . St. Johann war also bestens auf diesen Bewerb vorbereitet. Das zeigen auch die 5 Gespanne aus unserem Verein.

Umso Erstaunlicheres zeigte sich bei der Anmeldung. Unserem Aufruf folgten bei strahlenden Wetter im ganzen Lande sage und schreibe nur vier Piloten aus anderen Bundesländern. Sicher bietet unser zwischen den Bergen liegendes Gelände nicht die weiträumigen Anflugmöglichkeiten wie Flugplätze im Flachland, aber die letzten 13 Bewerbe haben gezeigt, dass alle Piloten auch bei uns ausgezeichnet fliegen können. Würden wir kaufmännisch denken, müßten wir sagen, dass ein Bewerb der von den Teilnehmern nicht mehr angenommen wird und dem Veranstalter nur noch Arbeit und Spesen bringt, aus dem Programm genommen werden muss. Daher ist zu überlegen, ob das kaufmännische Denken die Oberhand behalten soll, oder ob man den zahlreichen RC-SL Piloten aus ganz Österreich doch weiter die Möglichkeit bieten soll, sich wo anders als auf dem heimischen Fluggelände mit anderen Modellfliegern zu messen. Sicher haben in dieser Klasse weniger erfahrene Piloten mit unveränderten Baukastenmodellen kaum eine Chance im Vorderfeld mitzufliegen, aber in welcher Klasse ist das nicht so?

Der Bewerb selbst ging auf hohem Niveau, aber ohne Stress bei ausgezeichneter Witterung über die Bühne. Die geheime Hoffnung des Veranstalters auf eine vordere Platzierung von einem Team aus unserem Verein ging in Erfüllung. Das Team Gruber/Gruber erfolgte mit ihrem neuen High-Tech Gerät den ausgezeichneten 2. Platz und wurde somit gleichzeitig Salzburger Landesmeister. Den 3. Platz erreichte das Team



Wilhelm Sallocker & Herbert Lenzhofer: das Siegergespann Fotos Gottfried Peter

Glück/Winter, die Österreich Pokalsieger der ersten Jahre. Nicht zu schlagen aber war das Team Sallocker/Lenzhofer vom Klagenfurter FC. Nicht nur ihr Flugstil war erstklassig, auch das Schleppgespann. Die Motormaschine, ein Eigenbau mit 3.18m Spannweite, einem Gewicht von 12,4kg durch konsequente Verwendung von Balsa als Baumaterial, angetrieben von einem 60ccm 3-W Motor und der Segler, eine Mucha von 5m Spannweite und einem Gewicht von 6,96kg, passten nicht nur technisch hervorragend zusammen, sondern waren auch in Farbe und Design aufeinander abgestimmt. Ein wunderbares und ausgezeichnetes Team also. Es wäre schade, wenn solchen Flugsportlern aus mangelndem Interesse anderer Piloten die Möglichkeit zur Ausübung ihres Hobbys genommen wird.

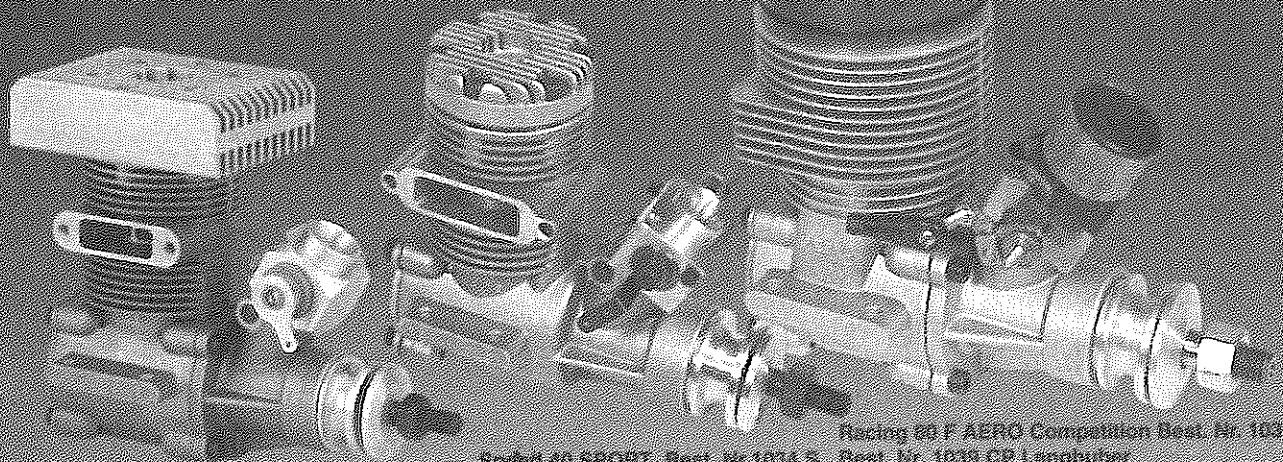
Modellfluggruppe St. Johann/Pg. als Veranstalter.
Gottfried PETER - Wettbewerbsleiter



Die Modelle der Sieger

PURE POWER
webra
motor

Aero- und Helimotoren.
Tuning für, Heim-, Schlüter-, JR-,
Kyosho- Motoren, Elektromotoren.



Speed 61 F Hell Beat. Nr. 1024 HX
Hubraum ccm/cu.in.: 9.95/61
Leistung PS/kW: 2.10/1.55
Drehzahl 1/min.: 2500-17000

Speed 40 SPORT Beat. Nr.1034 S
Hubraum ccm/cu.in.: 6.5/40
Leistung PS/kW: 1.15/0.85
Drehzahl 1/min.: 2500-13000

Racing 20 F AERO Competition Beat. Nr. 1039 C
Beat. Nr. 1039 CP Langhuber
Hubraum ccm/cu.in.: 12.0/73
Leistung PS/kW: 2.0/1.47
Drehzahl 1/min.: 2500-11000

PURE POWER
webra Modellmotoren GmbH & Co.KG

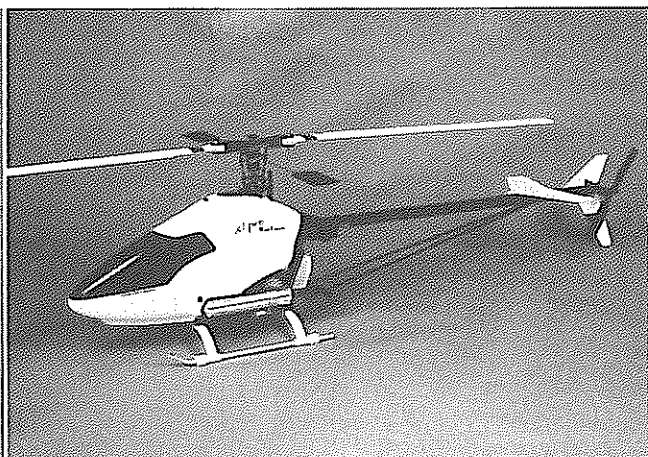
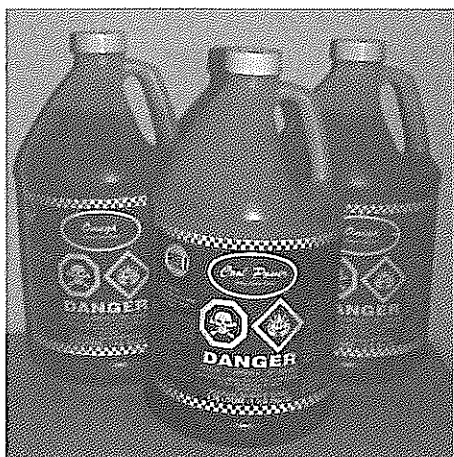
Eichengasse 9 A-2551 • Enzesfeld/Austria • Tel. 02256/811220 • Fax 02256/82306 • <http://www.webra-austria.at/webra> •

Cool Power & XL PRO II machen Staatsmeister

Erhältlich bei:

Hobby Factory • 1210 Wien • Telefon 02 21/2 78 41 86

Lindinger Modellbau • 4591 Molln • Telefon 0 75 84/33 18 23



Mega Modell • 1100 Wien • Telefon 02 21/8 92 82 77

Schweighofer Modellsport • 8530 Deutschlandsberg • Telefon 0 34 62/25 41 19

Big Boys Toys Handelsagentur GmbH • D-81829 München • Karlsburger Straße 63
Telefon 0 89/42 72 15 81 & 0 89/42 72 15 82 • Fax 0 89/42 67 29 • eMail bbtmail@gmx.de

nachdenklich.....

Wie schon in der letzten Ausgabe von **prop** ausführlich berichtet, organisierte der MFC-Falke-Wien auf dem alten Militärflugplatz Deutsch-Wagram am letzten Septemberwochenende die „Jets over Vienna“. Wiener Interessenten oder Nichtbezieher von **prop** erfuhren mehr oder weniger durch Zufall davon, denn angekündigt war diese Veranstaltung mehr in Niederösterreich (Presse). Und trotzdem: erreichte man Sonntag Vormittag den Flugplatz, traute man seinen Augen nicht. Auf der Piste parkten Autos wie bei einem Ländermatch im Stadion. Über 400 Pkws konnte man zählen. An zwei Tagen bevölkerten an die 2000 Personen die Piste! Die fliegerischen Darbietungen gipfelten in den Flügen des Werkpiloten der Firma Graupner. Sein Jet flog wiederholt Spitzengeschwindigkeiten um die 450 km/h. Hier bedarf es einer neuen Generation von Piloten mit Adleraugen und dem Reaktionsvermögen eines Mungos. Angesichts der Anschaffungskosten so eines Geschosses von mindestens 45.000,— Schilling und der vorher erwähnten Anforderungen an den Piloten, ist anzunehmen, daß auch diese Modellflugkategorie seine Liebhaber in einem kleineren, elitären Kreis finden wird.

Dieser Jet-Szene gelang jedoch alleine, was alle anderen Modellflugsparten nur an Gemeinschaftsflugtagen auf die Beine zu stellen vermögen: Breitenwirkung beim Publikum. Die Jet-Fliegerei scheint also für Veranstaltungen obiger Art prädestiniert, denn ohne a c t i o n lockt man heutzutage keinen Hund mehr hinterm Ofen hervor. Manfred Dittmayer hat dieser Entwicklung und ihrer Bedeutsamkeit für die Verbreitung des Modellfluggedankens schon seit längerem dadurch Rechnung getragen, daß er dieser Sparte, auch wegen der wirksamen Fotos, meistens den farbigen Mittelteil von **prop** zur Verfügung stellt.

Halten wir aber fest, daß wieder einmal eine neue Technik Einzug in das österreichische Modellfluggeschehen hielt (Klasse F4J?).

In diesem Zusammenhang scheint es angebracht, die Struktur des ÖAeC-Modellflugs darzustellen. Gebildet wird sie im Wesentlichen von drei Gruppen: aus Wettbewerbs- Show- und Vergnügungsfliegern. Zur Definition der drei Betätigungsfelder: Wettbewerbe dienen ausschließlich dem Leistungsvergleich, Showfliegen, aber auch Vereinstage der offenen Tür, bieten die Möglichkeit, der Öffentlichkeit ein regionales oder überregionales Modellflugleistungsniveau vorzustellen und das Vergnügungsfiegen ist als sinnvolle, kreative Freizeitbeschäftigung kaum zu überbieten.

Käme es jedoch unter diesen drei Gruppen zu einer Wahl nach parlamentarischem Vorbild, würde die letztgenannte Sparte die absolute Mehrheit erringen, denn alle anderen Gruppen wären bei so einer Wahl nur Minderheitsparteien. Diese sehr große anonyme Gruppe der just for fun-Modellflieger ist eigentlich nur wegen der Mitbenützung des clubeigenen Modellflugplatzes und der damit verbundenen Versicherung einem Verein beigetreten und daher meist automatisch Mitglied des ÖAeC. Erst danach kommt das Argument zum Tragen, daß man sich aus Informations- und Lerngründen einer Interessensgemeinschaft anschließt. Andererseits ist es ja auch wirklich fad, alleine Modellflug zu betreiben. Geflogen wird in dieser Gruppe alles, vom einfachsten Motorsegler bis zum wunderschönsten Scalemodell. Im Umgang mit der Fernsteuerung wird dabei häufig ein hohes Niveau erreicht. In sich vereinnahmt sie auch den allround-Modellflieger, der auch mal gerne in die vorher genannten Gruppen hineinschnuppert. Ferner sollte man sich bewußt sein, daß die Administration der Sektion Modellflug im ÖAeC und damit auch **prop**, finanziell zu einem beträchtlichen Teil von ihr getragen wird.

Interessant ist die Entwicklung der Einzelmitgliedschaft im Aeroclub. Diese Gruppe hat zahlenmäßig schon mit den Wettbewerbs- bzw. Showfliegern gleichgezogen. (Keine Vereinsmeier)?

Daß nun jede Sparte der Aktivmodellflieger (Wettbewerbs- Show- Entwicklungsgruppenflieger) ihre eigene, besondere Wertigkeit aufstellt, ist durchaus verständlich und bleibe unbenommen. Manchmal wird dabei leider vergessen, daß sich seit Anbeginn der Modellfliegerei am Wesentlichen nichts geändert hat: wir a l l e, von der Klasse F1 bis F5, fliegen **Flugmodelle!**

Problematisch wird es, wenn zur Mitarbeit für **prop** aufgerufen wird und zu viele Beiträge einer kleinen, sehr aktiven Gruppe einlangen, und die womöglich auf einmal. Was dann folgt ist den Betroffenen schmerzlich bekannt. Dem Redakteur bleibt nichts anderes übrig, als nur einen ihrer meist ausgezeichneten Beiträge herauszugreifen, oder schlimmstenfalls gar gekürzt wiederzugegeben. Der Rest bleibt liegen und wird bedauerlicherweise, der Aktualität wegen, nicht mehr gebracht oder aus Administrationsgründen vergessen. An ihrer Stelle stehen dann häufig schlecht gestaltete Wettbewerbsberichte. (Das Niveau dieser ((Wettbewerbsberichte)) ist im Steigen begriffen: siehe **prop** 3/ 2000 Seite 12 und 18, beides aussagekräftige RC-MS-Berichte von Manfred Stocker und Franz Weigl)!

Für eine Optimierung der Weiterentwicklung unseres Hobbies müßte unser aller Bemühen und Verständnis dahingehen, daß in **prop** eine nutzbringende Berichterstattung Vorrang haben sollte. Um ein Beispiel herauszugreifen: die Technik eines sich auf höchstem Stand befindlichen filigranen CO₂-Modells kann in Teilbereichen auch für alle anderen Flugmodelltypen Anregungen bieten. Ein Wettbewerbsbericht dagegen, ohne technischen Hintergrund, bewirkt gar nichts.

Für aktuelle und mit Technik gefüllte Berichterstattung, auch um Tipps und Kniffe aus allen Sparten der Modellfliegerei, wird daher oder trotzdem weiterhin freundlichst gebeten! Es liegt an den Beziehern selbst, **prop** interessanter und lesenswerter zu gestalten.

Oskar Czepa

mc-12

Unschlagbar im Preis-/Leistungsverhältnis

- 8 Modellspeicher
- Großer LCD-Monitor
- Real-Time-Processing-System (RTP)
- Vereinfachte Programmierung durch Zweiweg-Wipptasten-System
- Komplex-Multi-Funktions-Tragflächen-Grundprogramm für F3A, F3B, F3C, F3D und F3E
- Heli-Programm für Standardtaumelscheiben, Heim- und 120°-Systeme (CCPM)
- Comfort-Mode-Selector
- Stoppuhr/ Countdown-Timer

- Single-Side-Servo-Throw
- Sub-Trim-Memory-System
- Combi-Mix Quer/Seite abschaltbar
- Dual-Rate auf 2-Wege-Positionen mit Weg-Expander zwischen 5 und 125% für 3 Servos
- Integriertes Computer-Alarm-System

mc-12

14-Kanal
Microcomputer
FM-Fernlenkset

Best.-Nr. 4724
Für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 4724.B
Für das 35-MHz-B-Band

Best.-Nr. 4725
Für das 40-MHz-Band

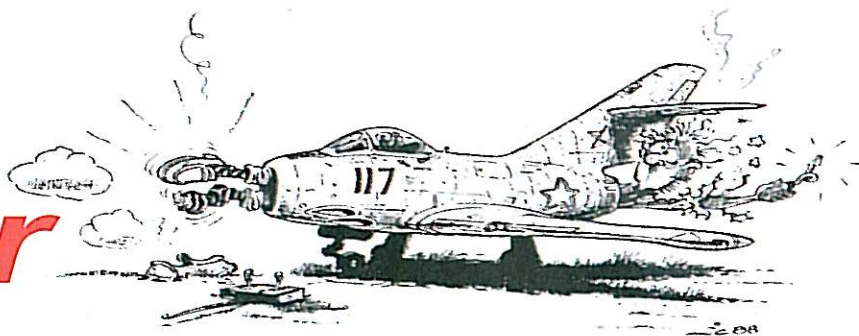


Bereits mit Senderakku

Die Abbildung zeigt den ausgebauten Sender mc-12

Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheitenprospekt

Jet- corner



Hallo Jetfreunde!

Mit den Nitro-Days in Punitz ist die Saison 2000 zu Ende gegangen. Nach einem Jahr Pause war Punitz wieder ein beliebter Treffpunkt für viele Jetbegeisterte.

Die Veranstalter Peter Cmyral und Aldo Ofenheimer noch immer nicht ganz von den Nachbearbeitungen der Jet WM 1999 befreit, ließen es diesmal etwas ruhiger angehen. Im Gegensatz zu den Nitro-Days 98 wo fast 100 Piloten angetreten waren, sind in diesem Jahr nur etwa 40 gekommen. Auch die Werbung wurde diesmal bewußt klein gehalten. Es sollte auch nur ein Treffen unter sich sein, wie es einmal vor 8 Jahren war. Der Vorteil ist sicher, daß man als Pilot zum Fliegen kommt und nicht stundenlang anstehen muß.

Das diese Entwicklung nicht nur in Punitz zu finden ist berichtet mir Manfred Eberhard, der Veranstalter des Rosental Jet-meetings, wo dieses Jahr auch schon an die 70 Teilnehmer kamen. 2001 werden beim Rosental Jet-Meeting nur mehr originalgetreue Nachbauten teilnehmen dürfen. Dies reduziere laut Manfred automatisch die Teilnehmerzahl und bringt den Zusehern mehr als einen Hotspot oder ein Kangaroo nach dem anderen. Doch nun zurück zu Punitz.

Das Publikum bestand zu einem großen Teil aus Modellbauern, die ein solch traditionelles Event einfach kennen und kommen.

Somit war Punitz dieses Jahr was die Atmosphäre betrifft sehr angenehm, und für die Zuseher mehr als spannend.

(Cpt.) Kim Contetno brachte ebenfalls Spannung in die Veranstaltung. Der Erstflug seiner Boeing 747 (mit 2 Turbinen). Mann konnte an Kim's Gesichtsausdruck erkennen, daß auch für Ihn der Erstflug nicht ohne Spannung war. Immerhin an die 4 Meter Spannweite ist dieses Ding schon beeindruckend.

Der Flug war dann eher unspektakulär als ob es einer von vielen war. Imposant ist dieses Modell allemal, und in einiger Entfernung ohne Vorwarnung nicht vom Original zu unterscheiden.



(Cpt.) Kim Contetno vor dem Erstflug seiner Boeing 747 (mit 2 Turbinen). Mann kann an Kim's Gesichtsausdruck erkennen, daß auch für Ihn der Erstflug nicht ohne Spannung war.



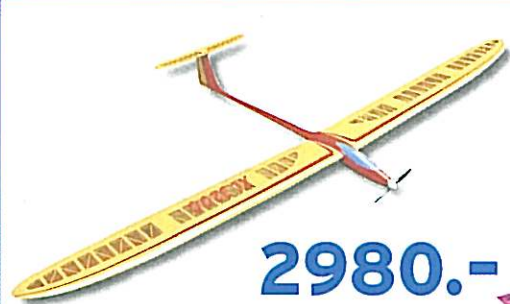
In Sachen Geschwindigkeit zeigten Ernst Hödl und Harald Reitprecht was möglich ist. Ihr Bandit ausgestattet mit einer der neuesten Turbinenentwicklungen von Peter Jakadofsky ist wahrscheinlich so ziemlich das schnellste Modell was

österreichische Jetflieger momentan zu bieten haben. Mit an die 12 kg Stand-schub hat dieser wunderschön gebaute Jet ein Schub Gewichtsverhältniss von mehr als 1:1.



2098.-

ELIPSOID 27375
Modell des Jahres 1998. Eleganter Thermiksegler für Elektroantrieb. Optisch außergewöhnlich und sehr ansprechend, gutmütige Flugeigenschaften, fix und fertig gebaut. SP: 2800 mm/Reichard/M: 7-8 Zellen



2980.-

XL 3200 31960
Nach dem großen Erfolg mit der Elipsoid ist der XL 3200 die konsequente Weiterentwicklung. Der leichte GFK-Rumpf bietet ausreichend Platz für einen Elektroantrieb ab ca. 10 Zellen. SP: 3200 mm/Reichard/M: ab 10 Zellen



1398.-

QUATRO 31959
Das Modell lässt sich wahlweise mit oder ohne Querruder bzw. als reines Segelflugmodell oder Elektrosegler fertigstellen. Profil S 4083, Gewicht ab 250 g. SP: 1500 mm/Reichard/M: Speed 400 (480)



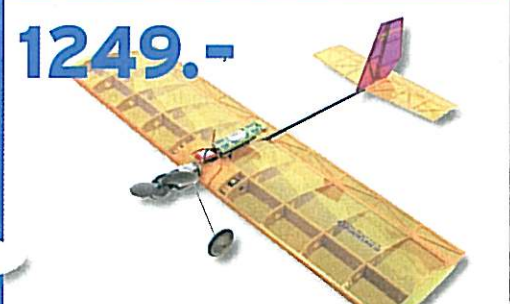
2998.-

FOX 33854
Fast fertig gebauter Kunstflug- und Thermiksegler zum Sensationspreis. Weiss eingefärbter GFK-Rumpf und mit Oracover bespannte Tragflächen. Profil RG 15/SP: 2550 mm/Vavra



888.-

BIVOJ 33846
Der Slowflyer „Bivoj“ ist eine verbesserte Version der Chubby Lady. Durch die Querruder ist sie um vieles wendiger, lässt sich im Freien auch bei Wind fliegen, und auch Kunstflugfiguren sind daher kein Problem. SP: 920 mm/M: 280er + Getriebe inkl.



1249.-

NO LIMIT 400 33371
Damit ist wirklich absolut uneingeschränkter 3D Kunstflug möglich. Ob im Freien oder in der Halle, bei jedem Wind und Wetter, Spaß ohne Ende. SP: ca. 1000 mm/M: ab 400er/Getriebe. Fertig bespannt.



1498.-

LASER 3D 27674
Die mit Laser geschnittenen Balsaholzteile passen ohne zu schleifen und ohne Schmutz wie ein Puzzlespiel zusammen. Die extreme Schnellbauweise ist sehr leicht und stabil (2,2 kg!). SP: 1480 mm/Protech/M: ab 6,5 ccm



2290.-

PRT-50BV 3AT 34117
Analoguhr vereint mit Funktionen der modernen Digitaltechnologie. Bei Bedarf blendet man die Digitalinformation ein, sodass Grafiken und Ziffern über das Ziffernblatt zu schweben scheinen. Der Sensor misst und speichert den Luftdruck.



1199.-

CLASSIC 27679
SP: 1460 mm/Etter/M: ab 4 ccm



2390.-

ECO PICCOLO 27599
Fast-fertig-Bausatz mit Antriebseinheit. Der erste serienmäßige Indoor-Modellhelicopter unter 300 g Abfluggewicht! Ein echter Mini-Helicopter wurde entwickelt, mit dem Sie in Ihrem Wohnzimmer fliegen können!



998.-

FUN-DOG 33003
Rumpf, Tragflächen sowie Höhenleitwerk sind in einem Stück geschäumt. Eine tiefgezogene Rumpferkleidung mit fertig eingeklebter Cockpitverglasung schützt die RC-Anlage. SP: 920 mm/Kavan/M: Elektro ab Speed 600/V: 3,5-6,5 ccm



2490.-

SKYDOG 27647
Ein optisch hervorragendes Großmodell, das seinen Einsatz im Schleppbetrieb von Segelflugmodellen oder auch als Vereinschulmaschine findet. SP: 2100 mm/VA/M: ab 20 ccm



Geschäftszeiten:
Montag bis Freitag
10-12.30 Uhr und 14.30-18 Uhr,
Samstag von 9-12.30 Uhr.
Telefonische Bestellannahme
Montag-Freitag durchgehend von 8-18 Uhr!

Hauptplatz 9
A-8530 Deutschlandsberg
Tel. (03462) 254119 · Fax 7541
Bestell-Fax zum Ortstarif (0810) 001049
Internet: <http://www.der-schweighofer.at/>
email: bestellung@der-schweighofer.at

Jetfliegen einmal anders:

Daß es nicht immer starke Turbinen und teure Modelle sein müssen zeigt uns Edi Stahle, der sich schon seit 4 Jahren mit Impellertriebwerken für 3,5 ccm Automotoren beschäftigt. Das Ergebnis ist eine sehr kofferraumfreundliche F-18 als originalgetreuer Nachbau, welche ausgestattet mit Landeklappen und Einziehfahrwerk ein sehr authentisches Flugbild hat. Der Plan dafür stammt von Traplet Publications und wurde von Edi um 67% verkleinert.

Der selbstgebaute Impeller ist mit einem Wemotec 90 mm Rotor ausgestattet und liefert 1,3 kg Standschub. Bei den Abmessungen 120 cm Länge und 82 cm Spannweite liefert das ausreichende Leistung.

ASSASSIN Testbericht:



In eine ganz andere Klasse ist der englische ASSASSIN einzuordnen. Anders als die bekannten Trainer-Jets mit



Ernst Hödl und Harald Reitprecht : Ihr Bandit ist ausgestattet mit einer der neuesten Turbinenentwicklungen von Peter Jakadofsky



Deltaanordnung, eine völlig neue Konzeption für einen Jet. Der ASSASSIN hat für einen Trainer eher sehr große Abmessungen. Länge 210 cm Spannweite 180 cm. Da man aber das gesamte V-Leitwerk und die etwa 50 cm lange Rumpfnase abmontieren kann, bleibt beim Transport nicht mehr viel über. Die große Spannweite, der ca. 30 cm breite

Rumpf und das riesige V-Leitwerk verleihen diesem Jet eine sehr große tragende Fläche, und damit im Verhältnis niedrige Flächenbelastung. Der große Rumpf macht es möglich, daß man an nahezu alle Einbauten mit zwei Händen hinkommt, wasein Service eher einfach ablaufen läßt, da man auf Chirurgenwerkzeug oder ähnliches ver-



Curtiss P40-E



Spannweite: ca. 1625mm
Best.Nr. 00 5515

Erich Natterer
Inhaber und Firmengründer
von Jamara Modelltechnik

"Für die Qualität unserer
Produkte garantiere ich
mit meinem Namen!"



GFK-Motorhaube, lackiert
Gewebefolie, mehrfarbig bespannt

Extor 300L



Spannweite: 1600mm
Best.Nr. 00 5590

Rumpf in neuartiger
Doppelbalkenkonstruktion

Transall C-160

Spannweite: 1830mm
Best.Nr. 00 5000



eingefärbter GFK-Rumpf

GFK-Motorgondeln



Fordern Sie unser
brandneuen
Generalkatalog für
DM 12,- in
Briefmarken direkt
bei Jamara an.

...werden Sie Stützpunkthändler!!!



zichten kann. Weiters haben auch 3 Liter Kerosin, eine 0,5 Literflasche Luft für Bremsen und Fahrwerk, sowie 0,5 Liter Diesel für die Rauchanlage Platz. Dazu kamen noch zwei Stück 2400'er Empfängeraccus und alle Komponenten einer Jet Cat P 120. Der Konstrukteur spricht von etwa 9 kg, welche ich nicht halten konnte. Somit hat mein ASSASSIN leer etwa 10,8 kg und vollgetankt ca. 13,2 kg. Dazu sei aber erwähnt, daß hier eine Jet Cat P 120 sehr weit im Heck montiert ist, und der richtige Schwerpunkt deshalb nur mit 400 Gramm Blei in der Nase zu erreichen war. Da die Turbine weit hinten sitzt, erspart man sich ein langes Schubrohr. Der Baukasten kommt in 2 großen Kartons. Der Rumpf ist voll aus GFK, und es müssen nur mehr die CNC geschnittenen Spanten eingeklebt werden. Rumpfspitze sowie die Abdeckungen passen sehr genau. Der Flügel ist vom Konstrukteur in zwei Teilen geplant, kann aber aus Festigkeitsgründen als ganzes gebaut werden. Die Beplankung ist bereits aufgebracht und auch die Fahrwerksschächte sind fertig verkastet. Die Leitwerke sind aus Balsa Vollmaterial. Es empfiehlt sich diese im Gegensatz zur Fläche mit Glasfasergewebe zu überziehen.

ERSTFLUG: In Punitz war es soweit. Nachdem die Jet Cat P120 Elektronik nach etwa 5 Minuten programmiert war und die Turbine zum ersten mal problemlos mittels Schalter umlegen hochgefahren wurde ging es los.

Der ASSASSIN hebt nach etwa 60 Meter sanft seine Nase und liegt überraschend ruhig in der Luft, nur etwas Tiefe nachtrimmen und alles paßt. Der angegebene Schwerpunkt paßt perfekt. Dieser Jet ist schnell und gutmütig zugleich, und erlaubt auch einem Jetanfänger sich langsam zu gewöhnen. Bei der Landung gilt es darauf zu achten, daß trotz voll ausgefahrenen Landeklappen die Höhe und Geschwindigkeit nur langsam abgebaut werden können. Der ASSASSIN hat einen sehr guten Gleitwinkel, was andererseits bei einem Turbinenabsteller sehr angenehm ist. Der für dieses imposante Modell sehr günstige Preis beträgt in der De Luxe Version ATS 11.990,- welche einen weitgehend vorgefertigten Rumpf und Flächen enthält, und auch alle nötigen Kleinteile und sogar das Schubrohr mitgeliefert werden.

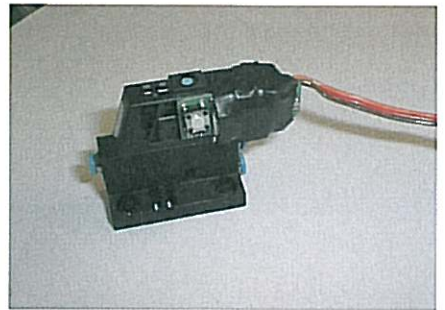
13 kg Schub und noch kein Ende:

Daß die Turbinenentwicklung nicht stehenbleibt ist nun schon bekannt, es ist aber immer wieder erstaunlich was möglich ist.

Peter Jakadofsky hat in Punitz seine jüngste Entwicklung vorgestellt, und so manchem alten Hasen zum staunen gebracht. 13 kg Standschub bei einer EGT von 740 Grad und 116.000 Um/min. Dabei baut die Turbine etwa 1,6 Bar Druck auf.

Ab Dezember ist ein Bausatz für handwerklich begabte lieferbar. Diesen gibt es schon ab ATS 19.900,-. Die fertige Turbine kostet ATS 33.000,-. Elektronik und Pumpen sind ebenfalls erhältlich. Info: Peter Jakadofsky Tel 0664 2007070.

TIPP: Ich verwende seit einiger Zeit für pneumatische Fahrwerke, Bremsen oder Klappensysteme neue elektronische Pneumatikventile. Diese sind mit einer speziellen Elektronik ausgestattet



und können direkt am Empfänger angeschlossen werden.

Vorteile:

- Kein Servo und kein mechanisches Ventil mehr.
- Keine Gestänge mehr
- In Verbindung mit Festo Schläuchen und Verbindern absolut dicht.
- Schaltpunkte durch Taster einfach einzulernen.
- Einfacher platzsparender Einbau
- Nicht teurer als ein Servo mit Ventil.
- Ein – Aus Modus oder Bremsmodus.

Preis ATS 898,- inkl. MWSt.

Bezugsquelle: <http://www.jets.at>

E-mail: binder@jets.at

Tel 0676 4071603


Fax 01 879 45 00-30

Eine große Bitte noch am Schluß. Solange ich nicht genügend Material wie Bilder und Berichte aus Modellfliegerkreisen erhalte, kann ich natürlich nur Eigenes berichten und meine Bilder zeigen. Deshalb sendet mir bitte Eure Eindrücke, Erfahrungen und Bilder, ich werde sicher versuchen alle zu berücksichtigen. Für diesmal möchte ich aus diesem Grund Edi Stahlie, Dietmar Grosz und Harald Reitprecht herzlich für die Fotos und Beiträge danken.


Unter www.jets.at gibt neuerdings ein Online-Chat-Forum wo Modellbauer Tips, Tricks und Erfahrungen austauschen können. Wer noch mehr über Jets erfahren will, findet zukünftig zwei neue deutschsprachige Publikationen im Fachhandel. Ab Ende Oktober das JET-MAG und ab Dezember JETPOWER.

Bis zum nächsten Mal
Euer


Hans Michael Binder



1/8 Scale
Best.Nr. 17 0190
1/5 Scale
Best.Nr. 17 0189




1/8 Scale
Best.Nr. 17 0188
1/5 Scale
Best.Nr. 17 0187



1/8 Scale
Best.Nr. 17 0192
1/5 Scale
Best.Nr. 17 0191

Im Fachhandel erhältlich!



Elektronikventil


M600
2,9:1
Best.Nr. 17 8671

M400 o. Abb.
2:1
Best.Nr. 17 8678
2,5:1
Best.Nr. 17 8679
3:1
Best.Nr. 17 8680

M480 o. Abb.
2:1
Best.Nr. 17 8681
2,5:1
Best.Nr. 17 8682
3:1
Best.Nr. 17 8683


MAGNUM

Quality
Model Motoren



Fordern Sie noch heute unser Motorenprospekt an!!!

Test **sehr gut**



Mehr Informationen finden Sie unter:
www.jamara.de

Inh. Erich Natterer; Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/9412-0; Fax. 07565/9412-23



Der „Youngmaster“

RÖGA Technik, die Generalvertretung der Firma Graupner in Österreich, ließ diesmal durch prop ein besonderes Schmankerl testen.

Im Katalog der Erzeugerfirma wird dieses Modell der Kategorie F3J zugewiesen. Das ist jene in Gruppen startende Mann gegen Mann - Thermiksegelflugmodellklasse, bei der u.a. das Flugmodell mittels eines 150 m-organisatorischen Gründen nicht gerade populäre Klasse. Im Terminkalender 2000 fand sich nur eine Wettbewerbsankündigung, und zwar die Steinfeldpokal Eurotour in Mölln. Allerdings auch die Eintragungen acht internationaler Wettbewerbe und einer WM. Wer mehr über diese Klasse wissen möchte, der studiere die entsprechenden 9! Seiten der MSO. (Siehe eventuell auch **prop** 5/97 ein Bericht von Reinhard Wallner vom F3J-Wettbewerb in Günselsdorf).

Kommen wir aber zu unserem „Jungmeister“. Hier ist eine sehr zu begrüßende Entwicklung der Sicherheitshinweise festzustellen. Am Baukastenaufkleber ist z.B. vermerkt, daß dieses Modell nicht für Personen unter 16 Jahren geeignet ist. Und schlägt man erst die Bauanleitung auf, wird zunächst auf nahezu 5 Seiten über die Gefahren bei der Benützung von Flugmodellen eindringlichst hingewiesen. Es ist noch gar nicht so lange her, da war in den Anleitungen über solche Dinge kein Wort zu finden.

Die **Bauanleitung** selbst beschränkt sich dagegen nur auf die aller-notwendigsten Hinweise. Eine gediegene Bauerfahrung wird also für die-

ses Modell vom Erzeuger vorausgesetzt, insbesondere beim Kapitel verlöten der diversen Rudermaschinenanschlüsse. Trotzdem hätte es ein „Bißchen mehr“ sein dürfen. Der prop-Tester meint also, die eine oder andere Empfehlung anbieten zu müssen:

Beim **Rumpf** ist trotz wirklich präzise vormarkierter Ausnehmungen bei den Arbeiten für die Tragflächenanschlüsse- bzw. Befestigungen größte Sorgfalt geboten. In der zweiten! Version entschied sich der Tester für die Verwendung der MG-6 Buchsen – und Stecker. In die Tragflächenanschlüsse eingeleimt werden die Buchsen, während die Stecker für Spoiler- und Querruderservos lose aus dem Rumpf herausragen und erst nach dem Zusammenstecken im Rumpf verschwinden. Ist das Modell zerlegt, helfen gegen das Hineinrutschen der Buchsen in den Rumpf (Mühsal, sie wieder herauszubekommen) zwei quer aufgeklebte Tesastreifen. (Siehe Detailfoto).

Um ein Lockern wegen der beim Aufschieben entstehenden Spannungen zu vermeiden, sollte der Stahl draht für die **Kabinenhalterung** unbedingt mit Epoxyd und Sekundenkleber verklebt werden.

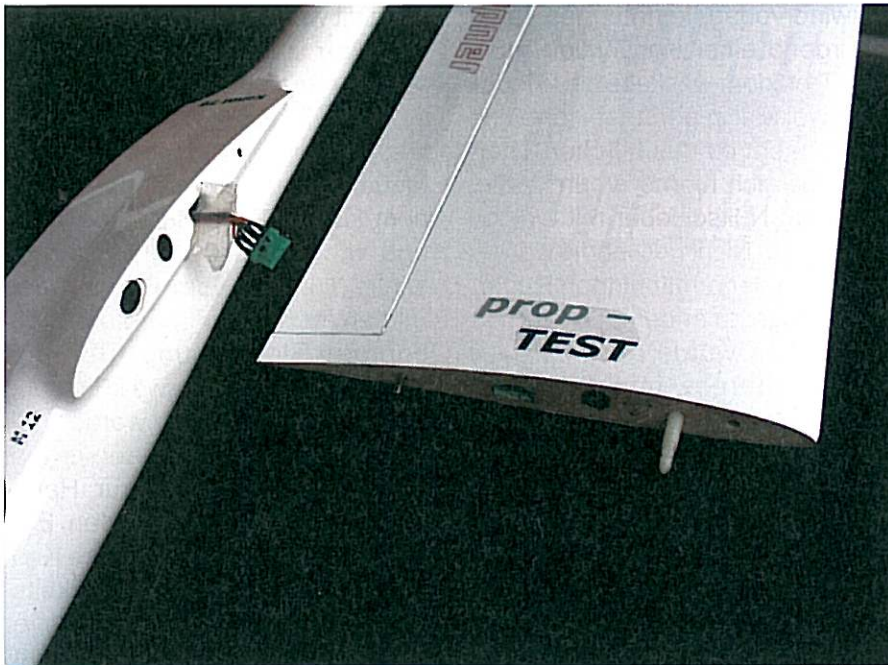
Das Füllklötzchen für den **Hochstarthaken** muß genau auf Rumpfform gebracht werden, sonst verformt die Hochstarthakenmutter beim Anziehen den Rumpf. Versuchen Sie nicht, den Haken zu verbiegen. Er ist so

hart, daß er unweigerlich beim ersten Gewindegang abbricht.

Um einen zu großen Luftspalt zu vermeiden sollte der Balsaholzeinleimer im **Seitenleitwerk** ca. 5 mm tief in die Dämpfungsfäche eingeleimt werden.

Was dem Tester gar nicht zusagte war der Vorschlag, das Seitenruderservo im Bereich des Leitwerkes zu platzieren. Der aus Slowenien stammende GFK-Rumpf ist zwar eine Augenweide, doch bewirkt er vor dem Auswiegen auf Grund des etwas zu groß geratenen Seitenleitwerkes, aber auch wegen des stark dimensionierten Rumpfqerschnittes in diesem Bereich, starke Schwanzlastigkeit. Um nun das als Ausgleich zu erwartende Bleigewicht in der Rumpfspitze in Grenzen zu halten, wurde dieses Servo nach vorn zum Höhenruderservo verbannt. Die Verbindung Servo - Ruder wurde dafür und an Stelle des langen Servokabels zum Empfänger, mit einem 2er- Plastikröhrchen und 0,8 mm Stahldraht hergestellt.

Das M4-Gewinde für die **Höhenleitwerksbefestigung** muß nachgeschnitten werden (verklebt). Um ein Verschieben des Leitwerkes zu verhindern, wurde ein 3 mm Buchendübel in die Nasenleiste eingeleimt und an entsprechender Stelle eine 3 mm Bohrung im Rumpf vorgenommen.



Ist das Modell zerlegt, helfen gegen das Hineinrutschen der Buchsen in den Rumpf zwei quer aufgeklebte Tesastreifen.

Neu für den Tester waren die sogenannten Elastic-Flap-Scharniere. Das Ausarbeiten des Restbalsas bis auf den eingeharzten Glasgewebestreifen ist zwar langwierig, jedoch in der Anleitung ausführlich beschrieben. Eine halbwegs zumutbare Leichtgängigkeit der Scharniere (sonst zu großer Stromverbrauch der Servos) wird jedoch nur erreicht, wenn das Gewebe gründlich von Holz- und Harzresten befreit wird. Überhaupt nicht passend und auch den Abbildungen nicht entsprechend sind die dem Baukasten beiliegenden Ruderhörner. Hier muß improvisiert werden. Eine Angabe über die diversen Lochhöhen wäre hier sehr hilfreich. Also muß jedermann nach eigener Erfahrung vorgehen. Um z.B. die erforderlichen 20 mm Querruderausschläge zu erhalten, sollte die Lochhöhe der dafür vorgesehenen Ruderhörner höchstens 8 mm betragen.

Die EWD wurde nun nachgemessen und ergab genau die auf Seite 1 der Bauanleitung angegebenen 2°. Ein weiterer Beweis für die exakte Ausführung des Rumpfes.

Bei den sehr stabil und verzugfrei hergestellten **Tragflächen** kommen einem die Erfahrungen, die man bei der Bearbeitung des Höhenleitwerk-scharniers gewann, sehr zugute. Wirklich Spaß gemacht hat das **Bügeln** mit der beiliegenden Zweischichtfolie. Sehr gut ist, und es ist ratsam sie sorgfältig zu beachten, die Beschreibung der Bügeltechnik bei den Ruderscharnieren.

Ratlosigkeit hingegen herrschte bei der Suche nach dem laut Bauanleitung zur **Farbgestaltung** beiliege-

ndem Dekorbogen. Wohl lag ein Kleinbogen mit Namenszügen bei. Der konnte es aber nicht sein. Ein Verpackungsfehler? Nach telefonischen Rückfragen stellte sich folgende Situation: dem Baukasten liegt tatsächlich nur dieser Kleinbogen bei. Möchte jemand das Modell so dekorieren, wie es z.B. die Abbildung im Katalog mit dem Konstrukteur Udo Fiebig zeigt, dann muß ein Universal-Dekorbogen unter der Graupner-Bestellnummer 2913.12 separat bestellt werden (öS 280.—). Mit geringen Abänderungen paßt diese Folie sehr schön zu diesem Modell.

Nun ging's ans **Auswiegen**. Die für das Aufrüsten des Modells erforderliche und aus 10 mm AE Rundstahl gefertigte Tragflächenhalterung mit einem Gewicht von 138 Gramm wurde vorerst durch einen gleichgroßen nur 25 Gramm wiegenden Kohlefaserstab ersetzt.

Der **Schwerpunkt** ist mit zirka! 80 mm von der Nasenleiste der Wurzelrippe angegeben. Mit diesem „Zirka“ ist endlich einmal eine ehrliche Angabe insoweit gegeben worden, daß gegenüber dem Originalmodell, bedingt durch die Serienfertigung, gewisse Unterschiede auftreten könnten. Um nun diesen Schwerpunkt zu erreichen, waren bei der Grobbestimmung vorerst an die 300 Gramm Blei erforderlich. Im Hinblick auf eine möglichst erträgliche Flächenbelastung (für besseres Sinken), wurde mittels Gießkeramik die Rumpfspitze in einem 6x6 cm Plastikbecher 5 cm hoch abgeformt. Nach sehr gutem Austrocknen (Backofen) wurde der so entstandene Hohlkegel bis zum Rand mit Blei ausge-



Auch das fertige Modell paßt in den Originalkarton Fotos M. Dittmayer

gossen. Der nun genau in die Rumpfspitze passende Zuckerhut wog 277 Gramm und oh Wunder, der „Zirkaschwerpunkt“ stimmt! (Gleich dahinter 500er Empfängerakku). Der Aufwand ist natürlich viel geringer, füllt man die erforderliche Menge Ballast mit Bleischrott in ein mit Leinenklebeband gegen Aufplatzen verstärktes Nygonsäckchen. Dies ermöglicht auch eine sofortige Schwerpunktkorrektur beim Einfiegen.

Die endgültigen Werte des Testmodells „Youngmaster“ nach dem Einfiegen:

Spannweite:	2,495 m
Rumpflänge (mit HLW)	1,300 m
Fluggewicht:	1,813 kg = 17,78 N
Flächeninhalt:	0,456 m ²
Flächenbelastung:	39.00 N/m ²
(obige Werte mit Kohlefaserstab)	
Erflogener Schwerpunkt:	90 mm
Bleiballast in Rumpfspitze	225 g
Ermittelter Bestpreis des Baukastens:	ATS 5.660,—.

Eine Karosse der gehobenen Mittelklasse hat eben ihren Preis!

Über die **Programmierung** der Fernsteuerung steht in der Bauanleitung unter Allgemeines eigentlich nur Nebensächliches. Dem Tester schiene es lehrreicher, die Wirkung der

Wölbklappen, als deren Schieberstellung anzumerken. Also: Klappen nach oben = das Modell wird schneller, aber auch kopflastiger. Klappen nach unten, das Modell wird langsamer aber auch schwanzlastig. Wo im jeweiligen Fall der Schieber oder Schalterhebel steht, entspricht doch mehr der Auffassung des Piloten. Oder, daß bei der Programmierung immerhin 5 Mischer aktiviert werden müssen, um allen Funktionen gerecht zu werden. Dem Tester jedenfalls hat die Einstellerei mit millimetergenauem Ausmessen der Ruderwege – zugegebenermaßen darin nicht routiniert – einen ganzen Vormittag gekostet.

Der Flugbericht.

Bevor der erste **Handstart** erfolgte, vergingen nach der Fertigstellung des Modells wegen des tristen Wetters doch zwei Wochen. Eigentlich hatte der an leichtere Modelle gewöhnte Tester, ein mulmiges Gefühl beim Wegwerfen dieser ungewöhnlichen Last. Doch siehe da, schon der erste Handstart zeigte eine ausgezeichnete Gleitleistung bei unerwartet mäßiger Gleitfluggeschwindigkeit, obwohl dabei gleich eine starke Kopflastigkeit mit Trimmung voll ziehen auszusteuern war.

Und dann ging das Theater wieder mit dem **Gummiseil** los. Wie schon beim „mini Milan“, beschrieben in der letzten Folge von **prop**, klinkte das Modell lange vor Erreichen einer annehmbaren Höhe aus. Das Normalgummiseil mit seinem 6 mm Vollrundgummi brachte diesmal einfach zu wenig Energie für dieses Fluggewicht auf. Bei den nun folgenden Testflügen bestätigte sich nicht nur das hervorragende Gleitvermögen, sondern auch ein wunderbares Kurvenverhalten. Versucht man, die Kurve nur mit Querruder zu fliegen, tritt trotz starker Differenzierung der Querruderausschläge, ein beträchtliches negatives Wendemoment auf (ein Indiz sehr guten Strömungsverhaltens an den Tragflächen!). Nicht aber, wenn man ein wenig Seitenruder dazugibt. Dann sind auch Steilkurven kein Problem. Da ein kühles, feuchtes Hochnebelwetter mit leichtem

Ostwind vorlag, konnte man kaum mit irgend einer Konvektion rechnen. Trotzdem wackelte das Modell ein, zwei Mal in geringer Höhe und sofort nahm es das bißchen Thermik, das sich hierher verirrt hatte, zu einem Nullschieber mit einigen Kreisen an. Nicht notwendig war es, die Werte der empfohlenen Ruderausschläge zu ändern!

Inzwischen wurde nochmals die Winkeldifferenz mittels Laserpointer-Methode überprüft. Da der angegebene Wert von 2° stimmte, waren die Alternativen zur Beseitigung der Kopflastigkeit: entweder EWD erhöhen oder-und Gewicht aus der Rumpfspitze nehmen. Für Ersteres sprach, daß durch die Vergrößerung des c_a -Wertes das Modell etwas langsamer würde und eine Sinkverbesserung nach sich zieht. Für die zweite Möglichkeit, daß wegen der geringeren Flächenbelastung wohl auch das Sinkverhalten verbessert wird. Zu Gunsten der besseren Gleitzahl wurde der Gewichtentnahme ohne EWD-Änderung der Vorrang gegeben und der Bleikopf zunächst um 27g erleichtert. Der Schwerpunkt lag nun bei 88 mm.

Ein weiterer Gummihochstarttest mit einem ziemlich harten 8 mm Schlauch und 150 m Nylonseil zeigte, daß nun die Spannungsenergie für das Fluggewicht von 1,8 kg des Modells ausreichte, nicht aber der Dehnungsfaktor. Das Modell erreichte gegenüber dem 6 mm Rundgummi wohl eine etwas bessere Höhe. Die Spannungsenergie des Gummis jedoch war noch immer zu schnell aufgebraucht. Abhilfe: Gummi mit wesentlich besserem Dehnungsfaktor, oder, unter Kürzung des Nylonseiles, mindestens 50 m des härteren Gummis einsetzen. Noch immer war das Modell kopflastig.

Endlich kam auch der ersehnte Westwind für die **Hangflugerprobung**. An der Lastigkeit wurde zunächst nichts geändert, denn bekanntlich zeigen in der Ebene eingeflogene Modelle wegen der Aufwindkomponente am Hang eher Schwanzlastigkeit. Doch gleich nach dem Start mußte die Trimmung wiederum fast voll auf Höhe

verstellt werden, um der Kopflastigkeit Herr zu werden. Dann aber ging der Spaß los. Das Modell zeigt in keiner Phase irgendwelche Zickens. Sehr gutes Steigen bewies das Modell in der Thermikblase mit einem kleinen Pulk Bussarde. Was und wie man fliegen will, hängt schließlich nur vom Können des Piloten ab. Wieder überraschte die enorme Gleitleistung. Beruhigt kann das Modell sehr weit Richtung Ebene hinausgeflogen werden. Mit kaum merkbarem Höhenverlust kehrt es schnell wieder zur Hangkante zurück. Man hat den Eindruck, als ob eine unsichtbare Kraft anschiebt. Der Geschwindigkeitsbereich ist ungewöhnlich. Bevor das Modell schwammig wird, muß man ganz schön ziehen. Das Landen mit voll ausgefahrener Butterflystellung ist absolut problemlos. Der Tester hatte für diese Ruderstellung vorsichtshalber nur 1 mm Tiefenruder dazugemischt. Angegeben sind 3 mm und die sind auch richtig.

Inzwischen wurde das Bleistück in der Rumpfspitze um nochmals 25g auf nurmehr 225g verringert. Der Schwerpunkt liegt nun endgültig bei 90 mm (siehe auch obige Tabelle)! **Zusammenfassung:** bis auf die wenigen erwähnten, unerheblichen aber auch subjektiven Mängel, werden Größe (Transport/Sichtbarkeit), Proportionen (Aussehen), Qualität bzw. Ausführung des Bausatzes, Flugleistung – und Verhalten vom prop-Tester durchwegs mit „sehr gut“ bewertet. Auch den Testflügen beiwohnende Modellfliegerkollegen zeigten sich wiederholt von der Optik und dem Flugverhalten des „Youngmaster“ sichtlich angetan!

Oskar Czepa

F-16 Fighting Falcon

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

The flying legend!

RC-Funktionen
Höhenruder
Querruder
Motorregelung

F-16 Fighting Falcon
Best.-Nr. 10802 399,00 DM*

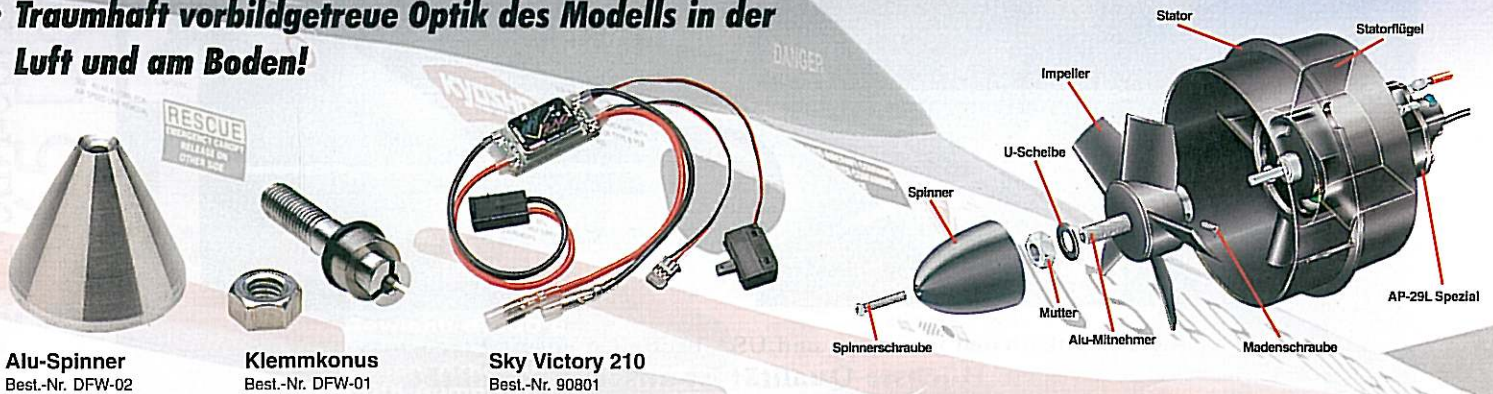


- Vorbildgetreuer Nachbau der legendären F-16 in vollendeter Styroporbauweise
- Alle Bauteile besitzen eine glänzende und gehärtete Oberfläche
- Tragfläche in moderner Schalenbauweise, Anlenkung der Querruder über zwei Tragflächenservos
- Anlenkung der Höhenruder über zwei separate Servos
- Leichter, geschäumter Rumpf mit angespritzter Impelleraufnahme
- Impellereinheit mit AP-29L Spezial Elektromotor im Lieferumfang des Schnellbaukastens enthalten
- Tiefgezogene Kabinenhaube in rauchglas
- Sehr aufwendig produzierter Dekorbogen, keine Lackierarbeiten!
- Gutmütige Flugeigenschaften, präzises Ansprechverhalten
- Alle Anlenkungs- und Zubehörteile im Lieferumfang enthalten
- Ständer zur Montage des Modells im Baukasten enthalten
- Traumhaft vorbildgetreue Optik des Modells in der Luft und am Boden!

Technische Daten

Spannweite: 935 mm
Länge: 900 mm
Flächeninhalt: 19,5 dm²
Flächenbelastung: 56,4 g/dm²
Abfluggewicht ca.: 1.150 g
Motor: AP-29L Spezial
Antriebsakku: 8 Zellen

Die Impellereinheit DF-01



Alu-Spinner
Best.-Nr. DFW-02

Klemmkonus
Best.-Nr. DFW-01

Sky Victory 210
Best.-Nr. 90801

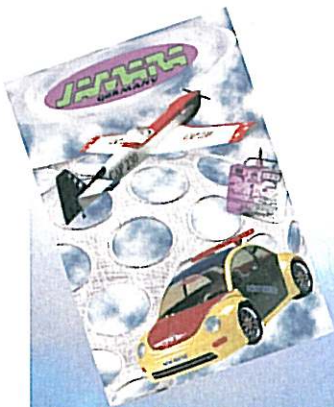


KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • DE-24568 Kaltenkirchen

Lieferung nur über den Fachhandel!

Info-Hotline: 04191-932678 • hotline@kyosho.de • www.kyosho.de

* unverbindliche Preisempfehlung



Fordern Sie unseren brandneuen
Generalkatalog für S 84,- in
Briefmarken direkt bei Jamara an.

Video mit Mustang
und anderen
Flugmodellen
Best.Nr. 32 3003



...ein Traum geht

Super Mustang Miss Amerika

Heute Kaufen morgen Fliegen

JAMARA
www.jamara.de

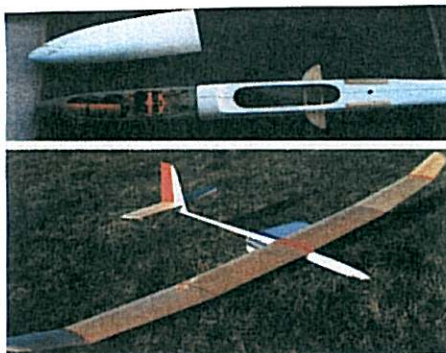
NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU



art Modell



Wir produzieren Segelflugzeuge in Spitzenqualität



Viele Publikationen in Europa und USA beurteilen unsere Erzeugnisse sehr positiv
Höchste Qualität ist unsere Spezialität.

F5B „Fantasy 3“ 2m
Tourterelle - E 1.6 - 1.9m
HLG - / Open - Standard / 1,5 - 1,9m
F3 „Velvia Fly 2M“
F3F - Sierra 2,5m
HLG - Corneille 1,6m

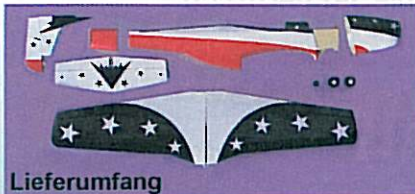
0699-10110496
07612-63782
Fax 07612-63962
K. Simeth Bahnhofstraße 68
4810 Gmunden

Zum Beispiel Tragfläche:
1. Extra glattes Furnier(aus Polen)
2. Geringeres Gewicht und größere Härte
3. Neue Befestigungslösungen der Tragfläche
4. GFK-Rumpf Weiß
5. Rudersätze aus Balsaholz

Wir wissen aus eigener Erfahrung, was der aktive Modellsportler braucht.

Spitzenqualität – attraktive Preise

NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU-NEU



Lieferumfang

Empfohlenes Zubehör:
 Einziehfahrwerk Best.Nr. 17 3116
 Dekorbogen Best.Nr. 17 1120



Best.Nr. 00 5730

Technische Daten:
 Spannweite: ca. 1650mm
 Länge: ca. 1355mm
 Gewicht: ca. 3500g
 Motor: 10-15ccm 2 Takt
 15-25ccm 4 Takt

Modelle dieser Serie werden mit modernsten Maschinen und ausgesuchten Materialien gefertigt. Alle verbauten Teile sind entweder gefräst oder gestanzt und fix und fertig mit Oracover Folie bespannt. NEU! Mit Einziehfahrwerkschacht!

MAGNUM

Empfohlener
 4 Takt Magnum Motor:
 XL 91 ARFS
 Best-Nr. 11 9805



...werden Sie
 Stützpunkthändler

n Erfüllung



im Fachhandel erhältlich

h. Erich Natterer; Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten;
 Tel. +49(0)7565/9412-0; Fax +49(0)7565/9412-23

eurocopter AS 365 Dauphin

www.hirobo.at - www.hirobo.at - www.hirobo.at - www.hirobo.at

HIROBO

Erhältlich im guten Fachhandel
 Händlerliste unter "www.hirobo.at/haendler.htm"



Option:
 4-Blatt-Rotorkopf



AS 365 Dauphin

Hauptrotor-Ø: 1.550 mm
 Rumpflänge: 1.430 mm
 Höhe: 460 mm
 Gewicht: 6.800 g

- Besonderheiten
- GfK-Rumpfzelle
 - Einziehfahrwerk
 - 120°-Anlenkung der TS
 - Heck-Fan Typ "Fenestron"



Option:
 Onboard-Elektrostarter



Heli Import Brodnak

HIROBO-Generalimporteur

Deutschland · Österreich · Slowakei · Slowenien

Hauptstr. 149 · A-8990 Bad Aussee

Tel.: +43 (0) 3622/53230-13 · Fax: 53230-17

eMail: sales@hirobo.at

Händleranfragen
 erwünscht

www.hirobo.at - www.hirobo.at - www.hirobo.at - www.hirobo.at

www.burndorfer.at/modellbau
modellbau@burndorfer.at



MODELLBAU
BURNDORFER

Industriezeile 54, Techno-Z
A-5280 Braunau am Inn
Tel.: +43 / 7722 / 83013-0
Mobil: +43 / 676 / 9363202

Immer über 95% aller
Ersatzteile lagernd!

LMH-Stützpunkthändler



**LMH-110 Baukasten
ATS 3.890,-**

**Händleranfragen
erwünscht.**

LMH-110 - der ideale Einsteigerhelikopter

Er hält Umkippen am Boden und Abstürze mit geringen oder gar keinen Beschädigungen aus. Als Antrieb stehen ein 1ccm Norvel-Verbrennungsmotor oder Elektromotore ab 100W Schwebelageistung zur Verfügung. Gerne führen wir den LHM-110 in Ihrem Verein vor, oder Sie kommen einfach bei uns vorbei, um den LMH-110 selbst zu fliegen.

LMH-Baukästen • V-Antriebsset • E-Antriebsset
E-Antriebsset Brushless • LMH-Sets • Unterstützung bei Komponentenauswahl • LHM gebaut und eingeflogen
Einstellservice • Ersatzteilversorgung • Flugschulung

DIE JET-PHOTO-CD

- Jets
- Technik
- Turbinen
- Veranstaltungen

Die WM 1999 und die gesamte Saison 2000 auf einer CD.

Preis ATS 198,- + Porto.



Bestellung an:

Hans Michael Binder
Hardeggasse 63-65/4/
DG28

A-1220 Wien

Tel: 0676 40 71603

Fax: 01/ 879 45 00 30

e-mail: binder@jets.at

JET MARKET

Eigenbauturbine System
Schreckling/Kamps zu verkaufen. ca. 40N Schub bei 110000U/min; Gewicht 980gr; mit Behotecpumpe und Pumpenregler.

Preis 8.500 ATS (Turbine ohne Zubehör ATS 7.000.-)
Aldo Ofenheimer 0316-679938 oder 0664-4431433

Jakadofskyturbine neuerartig nach Grundüberholung Schub 80N inkl Orbit Electronic und Zubehör. ATS 22.000,- Tel 0676 40 71603

BLACKSHARK inkl. Turbine ATS 39.000,- (Neupreis ATS 78.000,-)

Tel 0676 40 716 03

MULTIPLEX®

MILAN

Greif

sie Dir!



**Milan,
der „Jagdflieger“
für F3J-Erfolge!**

Gute Beute!

Milan
unbespannt **DM 749,-***
fertig bespannt **DM 949,-***

Spannweite: 3.400 mm

MULTIPLEX Modellbau GmbH
Nieder Weg 15 • D-77222 Neuloren
www.multiplex.at
Büro: DM 77222 Neuloren
DM 77222 Neuloren
Hauptkatalog

*unverbindliche Preisempfehlung

Felix SCHOBEL sen.,

als ältester noch aktiver F1E-Pilot

Österreichs, gewinnt den
6. internationalen F1E-GERECSE-
CUP in Ungarn!



Felix SCHOBEL sen. Start zu einem seiner Maxflüge

In der Zeit von 4.-6. August 2000 nahmen 7 Modellflugpiloten des UMSC-KOLIBRI/Ober-Grafendorf am 6. intern. F1E-GERECSE-CUP in Tátabanya/Ungarn teil. Nachdem vor Beginn des 1. Durchgangs der Wind drehte musste die Startstelle gewechselt werden und so wurde mit geringer Verspätung dieser internationale Wettbewerb in Angriff genommen. Bei wechselhaften Wetterbedingungen mit drehenden Winden und zeitweiligem Regen setzten sich die Mannen des UMSC-KOLIBRI vom 1. Durchgang weg an die Spitze des Feldes.

Felix SCHOBEL sen. gelang es im 2. Durchgang als Einzigen des gesamten Starterfeldes die Maximalzeit zu fliegen. Mit dieser Flugleistung im 2. Durchgang verschaffte er sich einen komfortablen Vorsprung den er bis zum Schluss nicht mehr abgab. Edith MANG und Norbert HEISS ritterten sich in den Durchgängen 2-4 um die Plätze 2 und 3. Auf Platz 4 und somit in der Angriffsposition auf einen Podestplatz lauerte Reinhard WOLF. Im 5. und entscheidenden Durchgang wurde um die Podestplätze noch einmal richtig gekämpft, Reinhard WOLF gelang es mit einer sehr guten Flugzeit die vor ihm liegenden Piloten noch zu überholen und sich den 2. Platz vor Norbert HEISS und Edith MANG zu sichern. Als bester nicht Kolibrianner belegte der Pole Josef MORGALA den 5. Platz in der Endwertung. Noch am Wettbewerbsgelände stellten sich alle in Reih und Glied an um der „grauen Eminenz“ des Magnetflugs zu diesem Erfolg zu gratulieren. Am Abend bei der Siegerehrung wurde dieser 4fach-Erfolg noch ausgiebig in gemütlicher Runde gefeiert. Mit diesem großartigen Erfolg in Ungarn geht man mit großer Zuversicht an den Start bei der 14. internationalen F1E-Hangflugwoche auf der Karneralm im Lungau.



Die strahlenden Sieger des 6. Gerecse-Cup 2000

Hans SPILKA

6. intern. F1E GERECSE-KUPA

05.08.2000

Ergebnisliste

Name/név	Nemzet	%	%	%	%	%	Total
1 Felix SCHOBEL sen.	AUT	100,00	100,00	92,98	100,00	17,14	410,12
2 Reinhard WOLF	AUT	100,00	49,08	54,39	88,46	87,14	379,07
3 Norbert HEISS	AUT	86,11	58,90	82,46	78,46	67,86	373,79
4 Edith MANG	AUT	100,00	60,74	100,00	57,69	55,00	373,43
5 Jozef MORGALA	POL	100,00	46,01	67,54	56,92	62,86	333,33
6 Fritz MANG	AUT	100,00	51,53	21,05	75,38	72,86	320,82
7 László KOVACS	HUN	95,00	39,88	78,95	52,31	50,00	316,14
8 Felix SCHOBEL jun.	AUT	44,44	7,36	78,95	74,62	100,00	305,37
9 András VARGA	HUN	77,78	53,37	82,46	43,85	5,71	263,17
10 Alfred DÖTZL	AUT	41,67	36,81	69,30	40,00	49,29	237,07



Jugendarbeit steht im Vordergrund

Das schon traditionelle Jugendlager des Landesverbandes Kärnten fand heuer Anfang August auf dem Modellflugplatz St. Johann im Rosental statt. Äußerst erfreulich - die Teilnehmerzahl konnte gegenüber dem Vorjahr verdoppelt werden. Unter der Leitung von LSL Peter Zarfl fanden sich 22 Jugendliche zwischen sechs und sechzehn Jahren im Zeltlager ein.



BFR Dr. Wolfgang Schober mit den Newcomern beim „Servicedienst“. Fotos E. Pacher

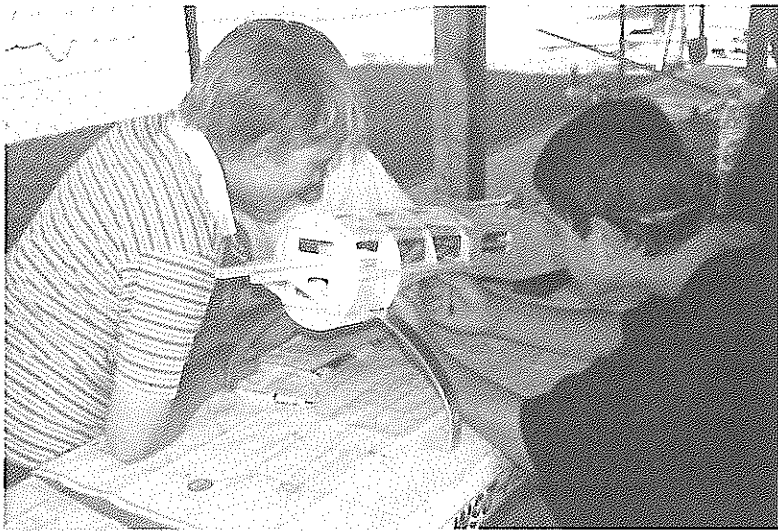
Eine Woche wurde gebaut, geflogen und Theorie vermittelt. Zahlreiche Fluglehrer, an der Spitze Dr. Wolfgang Schober, Albin Kenzian, Rudi Buchacher, Franz Sturm, Lambert Pietschnig, Werner Draxl und die bayrischen Gastflieger Gottfried Huber und Stefan Tobias unterstützten den etwas gestreßten LSL. Vorwiegend wurden Segelmodelle (Elektro und Motor) eingesetzt. Der MFG St. Veit stellte für die „Antriebslosen“ seine Huckepackmaschine zur Verfügung. Vom Modellbauzentrum Klarn gab es zwei Baukästen, die zusammengebaut, ihre ersten Flüge erfolgreich absolvierten.

Als Eigenleistung hatte jeder Newcomer ATS 300.-Schilling zu berappen, den Rest der Kosten übernahm der Landesverband. Insgesamt wurden in dem Zeitraum 400 Starts ohne Unfall absolviert. Der eine oder andere Bruch an den Modellen konnte sofort behoben werden.

Besonderen Spaß machte den Jugendlichen das Lagerleben in freier Natur. Genächtigt wurde in Bundesheerzelten, die dem MFG Klagenfurt gehören. Zum fliegerischen Höhepunkt gestalteten sich die zum Ende abgenommenen A, B und C-Prüfungen, die rund die Hälfte der Teilnehmer bestanden.

Peter Zarfl: „Nächstes Jahr soll es einen Anfänger- und einen Fortgeschrittenenkurs geben, um noch gezielter auf jeden eingehen zu können“. Den Abschluß bildete eine Kindergrillparty mit Cevapcici und Cola, die bis in die späten Abendstunden dauerte. Einhelliger Tenor der Halbwüchsigen: „Super, super! Nächstes Jahr sind wir natürlich wieder mit von der Partie.“

Ewald Pacher



Alles nach Bauplan: Viel Spaß machte auch der Bau der Modelle.

230.000 Groschen-Cup

Ziellandewettbewerb für Segelflugzeuge oder Motorsegler, egal welche Größe.

Ein Wettbewerb, der nicht immer Stress sein muss!

Geboren wurde die Idee, einen Bewerb ins Leben zu rufen, bei dem nicht Stress und Wettbewerbshektik, sondern Freude am Fliegen und Geselligkeit im Vordergrund stehen, vor einigen Jahren beim Schifahren zwischen dem Obmann der MfI Pocking (BRD), Ernst Paletar, und unserem Vereinsmitglied Albrecht Winter. Dabei geht es in einem immer kleiner werdenden Kreis zu landen. (Stillstand des Modells) Durchmesser des kleinsten Kreises ist 3Meter. Hat man dieses Hindernis gemeistert, ist der Pilot für das Finale qualifiziert. Das Finale besteht aus einer vorgegebenen Flugzeit und einer Ziellandung. Erst aus diesem Finale wird der Sieger ermittelt. Das Spannende an dieser Art des Bewerbes ist jedoch überhaupt das Finale zu erreichen. Es ist nicht ganz so einfach das Modell im kleinem Kreis zum Stillstand zu bringen. Sollte dies nicht auf Anhieb gelingen, besteht die für die Klubkasse erfreuliche Möglichkeit bis zu 3Mal einen Flug nachzukaufen. Daher nahmen auch in den Vorjahren 30 bis 40 Modellflieger aus Österreich und Bayern an dem Bewerb teil.

Heuer jedoch hatte der Wettergott kein Einsehen. Es regnete am Vortag und am



v.l.n.r. Wettbewerbsleiter Gottfried Peter, 1. Josef Kreuzberger, 2. Ernst Paletar, 3. Gerhard Eisl, 4. Markus Gruber, 5. Johann Postl, und Oswald Hajek LSL-Salzburg.

Foto Gottfried Peter

Morgen des Wettbewerbstages ordentlich. Trotz dieser irregulären Bedingungen kamen für den Veranstalter überraschend 17 Piloten zum Start, sodass eine wetterbedingte Absage nicht mehr zu überlegen war. Da der Regen ab 10.00 Uhr nachgelassen und ab 10.30 Uhr aufgehört hatte, konnte ein wunderbarer Bewerb beginnen. Jeder Teilnehmer versuchte natürlich einen Finalplatz zu erfüllen. Zur Freude des Kassiers gelang der Stillstand des Modells, vor allem wegen des nassen Bodens und einiger Windböen nicht immer

auf Anhieb. Jede geglückte Landung wurde daher von den Mitbewerbern und den Besuchern entsprechend bejubelt. Wie gut jedoch die Piloten die Modelle beherrschen erkennt man in der Tatsache, dass von den 17 gestarteten Piloten, 14 das Finale erreichten.

Dort wurde dann nach dem Muster der Hangfluggtournee mit einer Zeit - Ziellandung in einem spannenden Durchgang der Sieger ermittelt. Um einige Zentimeter und Sekunden hatte der Sieger Josef Kreuzberger vom Veranstalter die Nase vorne.

Zweiter wurde Paletar Ernst von unseren Bayrischen Freunden vor Eisl Gerhard von den Bergfalken aus Haller und Gruber Markus aus St. Johann. Ebenfalls noch in den „Geldrängen“ lag Johann Postl, auch von den Bergfalken.

So ging ein wunderbarer, stressloser Bewerb, der bei strömenden Regen begonnen hatte, bei wunderbarem Wetter und bester Stimmung zu Ende.

Gottfried Peter

Mit einem neuen Flugzeug in das neue Jahrtausend !



Ein Bericht von Hans Schreiner MBC Köflach / Zwaring

Das neue Jahrtausend sollte für mich modellbautechnisch etwas besonderes bringen und so entschied ich mich im März meinen langjährigen Wunsch wahr zu machen, nämlich ein legendäres Modell zu bauen. Die Wahl fiel auf die, von Udo Beichler konstruierte, Jodel Robin.

Natürlich konnte ich nicht einfach das Modell wie vorgegeben bauen, nein ich mußte meine eigene Note einbringen . Um meinen doch schon etwas müde werdenden Augen etwas Gutes zu tun und um meine neue Werkbank voll auszunützen, schien mir eine Vergrößerung der Jodel angebracht. Das Motto hieß : „Vergrößerung einmal anders“ und so sollte lediglich der Rumpf von 2010mm auf 2470mm und die Tragflächen von 2500mm auf 3070 mm gestreckt werden . Udo zeichnete mir sogar einen eigenen Plan und lieferte mir sofort die Motor- und Kabinenhaube . Eine Unmenge an Kiefernleisten, Balsaholz, Sperrholz und Klebstoff wurde besorgt , so daß dem Bau nichts mehr im Weg stand. Aufgrund meiner Änderungen verwendete ich natürlich stärkere Leisten und Holme als im Plan angegeben, außerdem schienen mir die Querruder und Landklappen unterdimensioniert welche ich dann kurzerhand nach eigenem Ermessen vergrößerte. Der Rohbau nahm rasch Gestalt an. Beim Einbau der Anlage sollte nun mein Vergrößerungskonzept zum ersten Mal Früchte tragen. Platz war genug vorhanden, aber die Hände waren zu groß, um die feine Elektronik im Rumpf unterzubringen. Doch auch dieses Problem konnte gelöst werden. Abschließend wurde meine jetzt rohbaufertige Robin mit Bügelfolie bespannt . Die große Kabinenhaube verlangte dann zum Schluß auch noch nach einem Ausbau, der aber recht schnell vonstatten ging, da ich auf vorhandene Teile einer bereits zu Bruch gegangener Maschine eines Kollegen zurückgreifen konnte .

Jetzt noch schnell wiegen und dann ab zum Flugplatz, waren meine Gedanken. Als dann die Waage 17kg anzeigte war meine Euphorie am Boden. Hätte ich beim Holzkauf besser aufpassen sollen, war es wirklich notwendig stärkere Leisten einzubauen, etwas weniger Klebstoff vielleicht? Fragen die ich nicht beantworten konnte, aber um Überlegungen anzustellen wie man beim Bau Gewicht sparen kann, war es jetzt so wie so zu spät.

Es war Freitag der 12. Mai, eine schlaflose Nacht stand bevor . 13. Mai, die Taufe und der anschließende Erstflug waren für 14.00 Uhr vorgesehen. Viele Kollegen bewunderten meine Robin beim Zusammenbau. Am frühen Nachmittag wurde dann das Modell auf den Namen „Viki“ nach seiner Taufpatin Viktoria getauft.

Dem Erstflug stand nun nichts mehr im Wege. Ich war sehr nervös und traute mir das selbst nicht zu. Reini, unser Werkspilot und Beauftragter für Erstflüge aller Art, übernahm die Steuerung und startete ohne erkennbare Anspannung , es war ja auch nicht sein Modell auf das er da aufpassen mußte . Schon nach ca. 50 Meter hob die Maschine ab, einen Raster hoch getrimmt und die Fluglage stimmte perfekt . Rollen , Loopings und Turns folgten und eine butterweiche Landung schloss den Erstflug ab. Jetzt traute auch ich mir einen Start zu und war von den guten Flug- und Landeeigenschaften der 17 kg Robin begeistert. Einige Segler wurden dann noch ohne Schwierigkeiten auf Höhe gebracht .

Glückwünsche und Lob erhielt ich von allen, nur nicht von den „Kistenbauern“ (Fertigmodellzusammensetzer) .

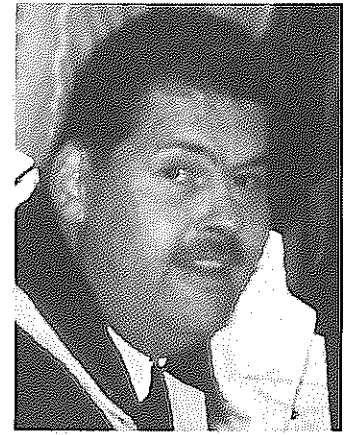
Zum Abschluß möchte ich mich hiermit noch bei Udo für den Plan und die guten Ratschläge, bei „Viki“ für die Flugzeugtaufe, bei Reinhard für den Erstflug und bei allen, die bei der Premiere dabei waren und das mitgebrachte Bier getrunken haben, bedanken .

Hans Schreiner

*Wir danken unserem Peter für die schöne Zeit,
die wir mit ihm verbringen durften.*

Peter Vojta war nicht nur unser Obmann, sondern er war auch die Seele unseres Vereines. Peter hatte nicht nur grosses fliegerisches Können, seit 1999 war er Träger der Leistungsnadel Gold C mit 3 Diamanten, sondern er hatte auch sehr gute organisatorische Fähigkeiten. Darüber hinaus war er für alle fliegerischen Probleme, egal ob Segler, Motormaschinen oder Hubschrauber, der Ansprechpartner für alt und jung. Die grossen Leistungen für den Modell-sportclub WSV Liezen und vor allem Deine Kameradschaft und Freundschaft werden in unserem Werkssportverein weiterleben. Du lieber Peter – wirst immer bei uns sein.

*Dein Freund Walter Rieger
Sektionsleiter des Modellsportclubs*



Die Erfahrungen eines Modellflugpiloten, der aus finanziellen Gründen nicht die Möglichkeit hat, Mitglied eines Flugvereines zu sein.

Ich war vor vielen Jahren in der Großfliegerei tätig, mußte diese Leidenschaft aber wegen finanziellen Schwierigkeiten aufgeben. So bin ich, nachdem ich mich von der Fliegerei nicht trennen kann, zur Modellfliegerei übergewechselt. Seit vielen Jahren baue ich liebevoll Modellflugzeuge, wobei der Fesselflug mich seit meiner Kindheit am meisten fasziniert. Dies ist eine eigene Modellflugsparte, die mit dem heute gängigen R/C-Flug in keiner Weise vergleichbar ist. In dieser, heute fast vergessenen Flugsparte, gibt es aber immer noch Wettbewerbe, bei denen sich der sogenannte Dunstkreis der eingessenen Fessel-flieger trifft. Diese Fesselflugtreffen werden jedes Jahr regelmäßig in Österreich und in vielen anderen Ländern abgehalten. Dort findet man auch die sprichwörtliche Kameradschaft, ja sogar neue Freundschaften entstehen. Aber ich betätige mich auch zwischendurch als R/C-Pilot und bin froh, daß ich auch in diesem Fachgebiet ein wenig fachsimpeln kann. Als Gast-flieger ist man schon froh, wenn man auf einem Flugplatz zwischendurch fliegen kann. Ich war bisher öfters als Gastpilot in Bockfließ, in Günselsdorf und in Höflein. In Höflein war ich gleich herzlich willkommen und konnte dort unbekümmert mit meinem Fesselflugzeug fliegen, ja man hat mich sogar eingeladen, am 3. September 2000, weil dort ein großes Schau-fliegen veranstaltet wurde, eine Fesselflugeinlage zu machen.

Ich kam, meldete mich bei Sturmwind bei der Flugleitung an und hoffte, daß wenn der Wind etwas nachlassen würde, daß ich dann eine kleine Demonstration fliegen kann. Was mich wirklich sehr überrascht hat, ist etwas, was ich noch nicht erlebt habe. Ich füllte bei der Flugleitung ein Formular aus, mit den Daten meines Fesselflugzeuges, ect. und bekomme dort einen Aufkleber, der mich als Gastpilot vom Publikum unterscheidet. --- Aber als ich dann noch eine Flasche Wein und einen Streifen Gutscheine für drei Getränke nach Wahl und ein Essen, kostenlos bekam, da schnallte ich total ab. Ob ich nun fliege, oder wegen der gefährlichen Windstärke lieber mein Flugzeug, wie andere auch, am Boden lasse, hatte auf das eben Gesagte überhaupt keinen Einfluß. Bei Windstärken von ca. 20 Knoten gab es dennoch viele Piloten, die ihre Flugzeuge vor einem Publikum von ca. 600 Zuschauern in ihrer Ästhetik und Präzision vorführten. Leider waren die meisten Landungen, bedingt durch den starken Wind, nicht so, wie dies gewünscht war. Über Lautsprecher wurde nach bestem Gewissen und Wissen so gut wie möglich kommentiert, zwischendurch gab man Musikeinspielungen, die Fliegerfrauen und auch so manche Piloten gaben sich größte Mühe, für das Wohl der Zuschauer zu sorgen. Der in Fliegerkreisen bekannte Jakadovsky kam sogar mit dem Hubschrauber aus Wiener Neustadt, er ist Vereinsmitglied, und ein Ultraleichtflugzeug für zwei Personen landete von Spitzerberg kommend, auf diesem wunderschönen Flugplatz Höflein. Nach meiner Beurteilung war trotz der widrigen Wind-verhältnisse die gesamte Organisation und auch die Darbietungen sehr gelungen. Die Veranstalter, sowie das Küchenperso-nal, verdienen höchstes Lob! Ich würde mich sehr freuen, wenn nächstes Jahr der Wettergott mehr Verständnis für das schöne Hobby Modellflug hat. Ich erlaube mir, im Namen aller aktiven Teilnehmer dieses Schaufliens, meinen herzlichen Dank und meine Hochachtung an die Mitglieder des Modellbauvereins HÖFLEIN zum Ausdruck zu bringen und freue mich schon auf das Nächstmal.

Michael Kolb



RÜCKENRÜCKWERTSÜBERSCHLAG IN AMEISENKNIEHÖHE

Ganz im Zeichen der 3D Fliegerei stand das in bewährter Manier von Plieseis Manfred bereits zum 21. Mal am 30. 4. 2000 organisierte Heli-Treffen der Modellfluggruppe von St. Johann im Pongau, mit angeschlossenen Flohmarkt, diesmal am Modellflugplatz der MFG in St. Johann-Urreiting.

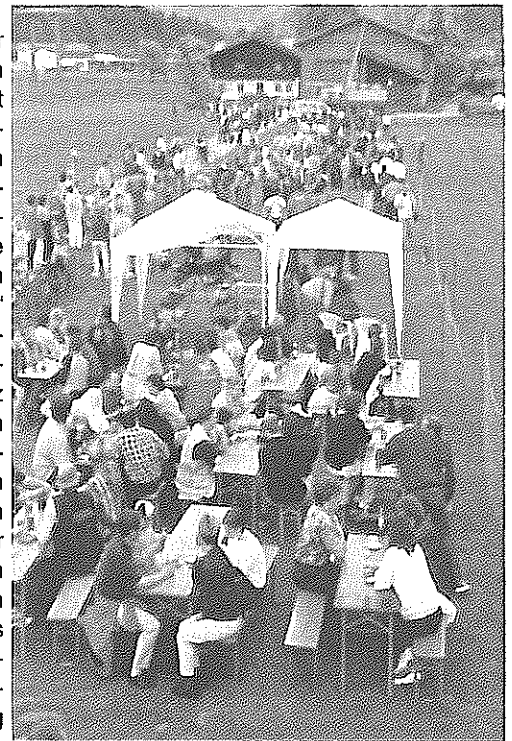
44 Piloten mit an die 73 Hubis wurden vom Veranstalter registriert. Unter ihnen niemand geringerer als der Europameister Rüdiger Feil vom Team Pegasus in Aufham (BRD), der amtierende deutsche Meister des DMFV Robert Sixt und Christian Rose auch aus Deutschland. Aus Österreich und der Schweiz kamen neben vielen alten Heli-Freunden diesmal auch das starke Team der Hely Fly-Unlimited St. Lorenzen aus Kärnten mit ihrem Schlachtruf „Hyper – Hyper“ der öfter sogar den Geräuschpegel der Motoren übertraf. Im Zuge der gleich zu Beginn herrschenden guten Stimmung übernahm der Klagenfurter Hary Zupanc das Mikrofon und brachte eine derartige



Europameister Rüdiger Feil (3.v.r.) und die Hely Fly-Unlimited St. Lorenzen aus Kärnten (in den hellen Jacken)

wärts und Überschlüge in jeder nur erdenklichen Form. Einen kaum noch zu überbietenden Höhepunkt erreichte die Stimmung bei der Vorführung von Rüdiger Feil und dem noch nie trainierten Synchronüberschlägen auch der Rückenlage heraus aus 3cm über dem Boden die dann in Augenhöhe vollendet waren von Robert Sixt und „Mr. Carbonic“ Günter Pressl aus Kärntnern. Weitere Höhepunkte waren die Vorführungen der großen Bell 47G von Heinz Jöbstl aus Fieberbrunn, geflogen von Martin Söllner, mit einem Rotordurchmesser von 3,2m und einem Gewicht von 19,5kg, angetrieben von einem 60ccm Motor mit 4 PS, oder die des kleinsten E-Hubis mit 30cm Rotordurchmesser von Stefan Brundorfer aus Braunau. Weiters zeigte Josef Buchner aus Oberösterreich seine wunderschönen Scale-Modelle und Egon Hubamyer flog den Tandemhubi mit Doppelrotor und angehängter Freiheitsstatue vor.

Für die anwesenden Piloten gab es einfach so viel zu bestaunen, zu fragen und zu fachsimpeln, dass dieser Tag fast zu kurz wurde und sich viele Piloten erst nach Einbruch der Dunkelheit auf den Heimweg machten. Diejenigen unter den Anwesenden, die die ganze Helifliegerei nicht nur mit dem Modell erleben wollten, konnten auch die Gelegenheit nutzen und mit einem großen Hubschrauber der ebenfalls anwesenden Fa. Knaus aus St. Johann Rundflüge buchen und auch fliegen.



Die Heli-Fan's



Bell 47 G mit 3,2m Rotordurchmesser und 19,5 kg Gewicht Fotos Gottfried Peter

Stimmung in die anwesenden Piloten und vor allem auch unter die zahlreich anwesenden Zuschauer, dass ihm die Flüstertüte vom Veranstalter den ganzen Tag überlassen wurde. Geboten wurde den anwesenden Zuschauern Flugfiguren, die aerodynamisch kaum möglich schienen. So zeigten neben den erwähnten Spitzenpiloten noch viele andere Teilnehmer Figuren wie Außenrückwärtslooping, Messerflüge, 4-Punkt Rollen, Todesspiralen, Autorotation rück-

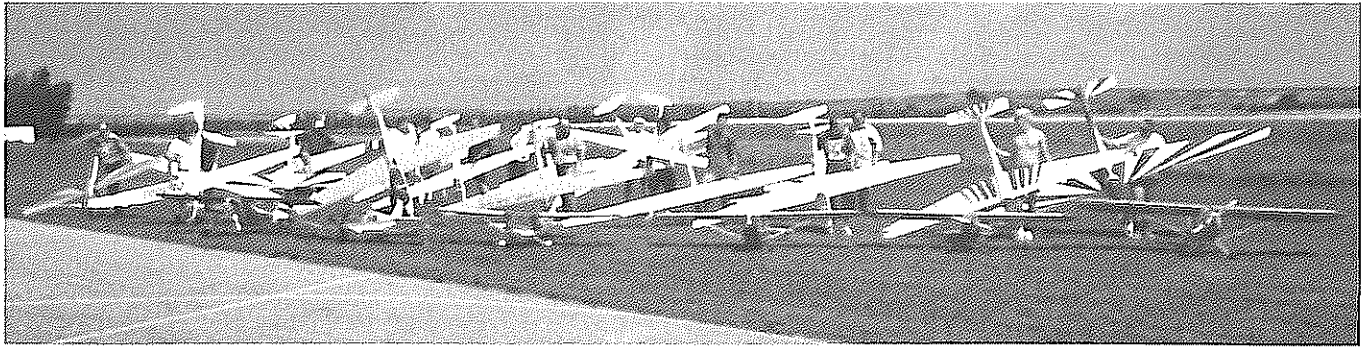
Beim Aufbruch wurde Plieseis „Fred“ von vielen Piloten zu diesem wirklich stimmungsvollen und auch interessanten Treffen gratuliert und das Versprechen abgegeben, Anfang Mai 2001 wieder nach St. Johann zu kommen.

Gottfried Peter

Das 22.Heli-Treffen der Modellfluggruppe St. Johann im Pongau findet am 29.04.2001 statt.

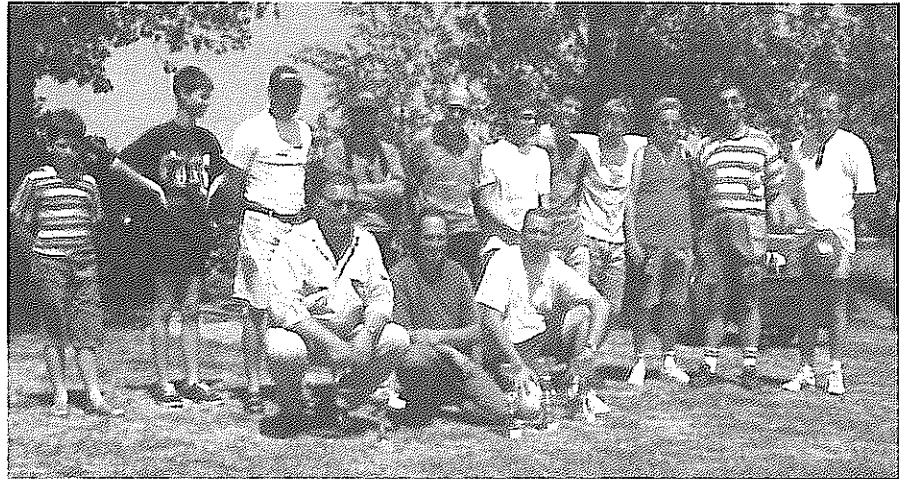
Sondermotto: „Helioldtimer“ (gemeint sind Modelle und Piloten) Anm. Red.

Großseglertreffen in Bockfließ/ NÖ.

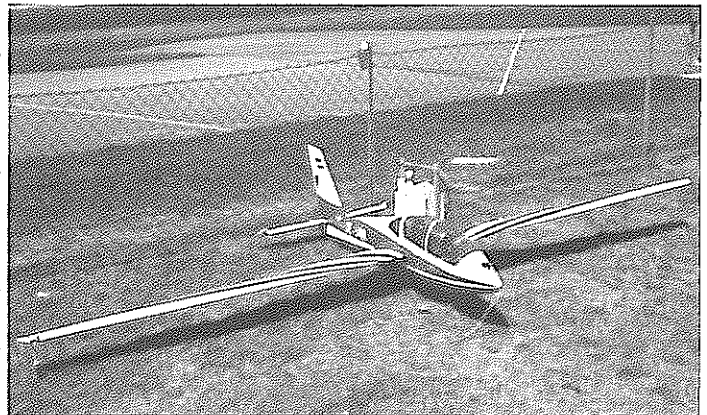


Am 10.u.11.Juni 2000 veranstalteten Franz Malzer und ich , auf dem Flugplatz ein Treffen für Segler ab einer Spannweite von 3,5 m.

Es nannten 20 Piloten, wovon 17 dann tatsächlich zum Bewerb' erschienen. Leider war der Bockfließer Wind sprichwörtlich und die Bäume am Platz standen fast waagerecht. Trotz dieser widrigen Umstände war die Stimmung gut und zahlreichen freiwillige Helfer, denen ich auf diesem Wege herzlich danken möchte, leisteten wirklich fabelhafte Arbeit. Jede Gruppe hatte selbständig seinen Aufgabenbereich und so blieb mir nur mehr die Organisation dieses Treffens. Schon Samstag Früh um 8 Uhr wehte uns beim Aufbau ein steife Brie-se um die Ohren. Dennoch war zu Beginn des Wettbewerbs um 9 Uhr alles bereit für das Eintreffen und die Registrierung unserer Gäste. Nach einer kurzen Ansprache vom Obmannstellvertreter Karl Steinbauer und ein paar einführenden Worten, bezüglich Platzordnung, Ablauf des Treffens und einigen Fotos, bekamen auch schon die ersten Segler böige Luft unter die Flügel. Ich möchte es mal so sagen, an einem nicht Bewerbstag, hätte so mancher Pilot und ich keine Sekunde gezögert, den Segler im Keller liegen zu lassen. Leider war der Wind für Kollegen mit Oldtimerseglern doch etwas zu stark und sie verließen uns schon vorzeitig. Eigentlich einzusehen, da diese filigranen Gebilde aus Holz und Papier nicht für einen kleinen Orkan gebaut wurden. Ja im Handumdrehen war es auch schon Mittag und wir konnten uns mit einer Chilli con carne und frischem Brot von den „Anstrengungen“ des Vormittags erholen. Nicht zu vergessen das eine oder andere Bierchen das die ausgetrocknete Kehle hinunter lief. So verging auch der Nachmittag „wie im Flug“ und nach einem Tag voller großartiger fliegerischer Leistungen konnten wir noch den Erstflug einer gut 5 Meter großen Diskus-Orchidee, der meines Freundes Franz Malzer, bewundern. Die Dämmerung setzte ein und mit Köstlichkeiten vom Holzkohlengrill und dem nöti-



gen „Spühlmaterial“ war es Sonntag bis wir uns in die Zelte und Wohnmobile verkrochen. Um 7 Uhr war Tagwache und ich fuhr um frische Semmeln zu einem Bäcker in Strasshof, leider hatte dieser trotz Bestellung, die gute Idee an diesem Pfingst-



sonntag doch nicht zu öffnen und ich mußte mir die „reschen Räder“ von einer Tankstelle besorgen. Inzwischen hatten sich die meisten schon im Klubhaus eingefunden, und mit belebenden Kaffee, frischen Semmeln, weichgekochten Eiern und anderen „Frühstückszubehör“ ging es mit Vollgas in den Sonntag. Leider wurde meine Euphorie durch den Totalverlust der Schleppmaschine, welche Franz und ich gemeinsam gebaut hatten, je gebremst. Doch „the show must go on“ und so ging der Bewerb' weiter. So nach und nach fiel eine Schleppmaschine nach der anderen aus, ausgenommen unser „Adi“ Hermanke mit seiner Piper, er zog Segler für Segler in den windigen Himmel, und somit den Veranstalter aus der Peinlichkeit, bei einem Seglertreffen

keine Schleppgelegenheit zu haben. Um die Mittagszeit und nach einer kräftigen Bohnensuppe, wurde die Siegerehrung durchgeführt. Wobei ich noch einmal herausstrich, daß das gemeinsamen Interesse für Großsegler und das freundschaftliche Flugerlebnis, Ziel der Veranstaltung war. Noch lange saßen wir beisammen, und haben nach einigen Abbauarbeiten am Sonntagabend und dem Versprechen der Piloten uns gerne wieder zu besuchen, den nach Hauseweg angetreten. Nochmals vielen Dank an alle Freunde die mir bei diesem Großseglertreffen zur Seite gestanden sind, ohne Euch wäre die Durchführung einer solchen Veranstaltung undenkbar gewesen.

Helmut Schaff

LMH 110 - der ideale Einsteiger Helicopter



LMH 110 mit Originalhaube, noch ohne Dekorbogen

Im Herbst 99 wurde von einem Vereinskollegen ein gebrauchter E-Heli für 24 Zellen zum Verkauf angeboten. Sofort erwachte in mir wieder der Wunsch das Heli-Fliegen zu erlernen und schon war ich stolzer Besitzer eines flugfertigen Hubschraubers.

Mit der festen Meinung, nach 15 Jahren Flächenfliegerei kann der Umstieg nicht so schwer sein und kurzem Training am Simulator, endete der Erstflug nach wenigen Sekunden mit einem kleinen Umfaller und einem Totschaden des Helis. Entsprechend frustriert begann die Suche nach einem geeigneteren Einsteigermodell. Entgegen aller guten Ratschläge entschied ich mich für den Eco-Piccolo und erlernte damit über den Winter im Wohnzimmer das Schweben.

In der Zwischenzeit lernte ich im Internet einige Gleichgesinnte kennen. Bei einem spontanen Treffen beim MBC Braunau im Februar 2000 sah ich zum erstenmal einen LMH fliegen. Der einfache Aufbau und die unglaubliche Robustheit dieses Helis haben mich sofort begeistert, und Jürgen Pfister erlaubte

mir sogar seinen LMH probezufliegen. Obwohl nicht mein Heli, hatte ich sofort ein gutes Gefühl mit dem LMH 110, und habe erfolgreich meine ersten Pirouetten und Kreise gedreht. Jetzt gab es kein Halten, ein LMH mußte her.

Ich entschied mich für die Elektroversion mit einem Kontronik BL400-29 als Antrieb und, wegen der anfänglichen Skepsis dem Sperrholzchassis gegenüber, für das CFK-Tuning-Chassis. Der Aufbau des LMH 110 geht dank der wirklich hervorragenden Bedienungsanleitung und dem vollständigen Baukasten leicht von der Hand. Neben Antrieb und RC-Komponenten wird außer einem scharfen Messer kein besonderes Werkzeug benötigt.

Der LMH ist ein drehzahlgesteuerter Kleinhubschrauber mit 610mm Rotordurchmesser, einstufigem Hauptgetriebe und Heckrotorantrieb über eine Welle aus Stahldraht. Alle Zahn- und Kegelräder sind großzügig dimensioniert, und halten in der Regel Bodenberührungen von Haupt- und Heckrotor stand. Auf den Einbau des aerody-

namischen Artlon-Kreisels wurde zugunsten eines kleinen Piezo-Kreisels verzichtet, da er mit dem starken Drehmoment eines Elektromotors überfordert ist. Inzwischen wurde auch vom Hersteller reagiert, und der Artlon-Kreisel aus dem Lieferumfang der E-Version genommen, und entsprechend der Preis des Baukastens gesenkt. Als Stromquelle kommen 8 Stück Sanyo KR1400AE zum Einsatz, da dieser Zellentyp ein sehr gutes Kapazitäts-Gewichts-Verhältnis aufweist, und dem Schwebestrom von ca. 12A beim Brushlessantrieb noch gewachsen ist. Weiters kommen in meinem LMH 3 Simprop SES190 und ein ACT MicroDS-7 zur Verwendung. Das Abfluggewicht ohne Haube beträgt 890g, und ich erreiche eine Flugzeit von bis zu 8 Minuten. Leistung ist genügend vorhanden, und selbst einfache Kunstflugfiguren können geflogen werden. Als Fernsteuerung genügt eine einfache 4-Kanal-Anlage, da durch das Konzept der Pitchsteuerung über die Drehzahlregelung, und je ein Servo für Roll und Nick, keinerlei Mischer benötigt wer-

den. Auch eine Beimischung des Heckrotors zu Pitch ist nicht notwendig, da sich bei einer Drehzahländerung des Hauptrotors auch die Drehzahl des Heckrotors entsprechend ändert. Nahezu unglaublich ist die Robustheit des LMH-110. Die Rotorblätter aus Kunststoff können z.B. im Halbkreis gebogen zu werden, ohne Schaden zu nehmen.

Der LMH flog, abgesehen von der Empfindlichkeits-einstellung des Kreisels und des nötigen Austrimmens, auf Anhieb zu meiner Zufriedenheit. Eine leichte Tendenz zum Aufbäumen im schnellen Vorwärtsflug durch die tragenden Rotorblätter kann durch entsprechende Nick-Trimmung oder ein Vorverlegen des Schwerpunktes korrigiert werden. Der Heli liegt sicher nicht so ruhig in der Luft wie seine großen Brüder, läßt sich aber auch bei auffrischendem Wind noch problemlos fliegen. Aufgrund der Kompaktheit und der großen Wendigkeit kann der LMH beinahe überall geflogen werden, und Heli-Fliegen im Garten ist endlich möglich, ohne die Nachbarn zu stören. Dabei

solte aber nie vergessen werden, daß es sich um einen ferngesteuerten Modellhubschrauber und kein Spielzeug handelt.

Mit dem LMH 110 hat sich meine Einstellung zur Heli-Fliegerei wesentlich geändert. Ich fliege seither viel entspannter und ohne jede Angst vorm Absturz. Bereits beim zweiten Flug habe ich mich selbst überwunden und mit dem Rundflug begonnen. In der Zwischenzeit habe ich ca. 100 Akku-Ladungen verfliegen und trotz kleiner Abstürze noch keine Ersatzteile benötigt. Auch die anfängliche Skepsis dem Sperrholz-Chassis gegenüber war unbegründet. Mit Superkleber gebaut und sparsam lackiert ist es kaum schwerer als die CFK-Version und die Flugeigenschaften sind praktisch ident. Als preiswerte Antriebsversion wurde ein 17-Winder-Automotor mit 7 Stück 2400er Zellen getestet. Die Leistung entspricht natürlich nicht dem Brushlessantrieb, reicht aber zum Schweben und einfachem Rundflug vollkommen aus, und es ergibt sich eine Flugzeit von bis zu 7 Minuten.

Abschließend kann ich den LMH-110 als idealen Heli zum Einstieg und als Heli-Fun-Flyer für den Fortgeschrittenen empfehlen. Wo immer man mit dem LMH auftaucht, wird er bestaunt und wird zum Liebling der Anwesenden. Aber Vorsicht, LMH macht süchtig!

LMH-Piloten über ihren kleinen Liebling:

Der LMH hat sich als der ideale Anfängerhelikopter herausgestellt. Vom Aufbau über das Einstellen und Einfliegen bis zum erfolgreichen Fliegenlernen ist der LMH das ideale Einsteigermodell. Nicht nur, daß er Flugfehler verzeiht und auch harte Aufsetzer verkraftet, ist dieser Helikopter derart einfach aufgebaut, daß eventuelle Reparaturen mit etwas Sekundenkleber schnell erledigt sind. Für mich hat dieser Helikopter erst den Spaß am Fliegen ermöglicht und die Ersatzteilkosten sind bisher bei nahezu 0 geblieben.

Peter Herzog

Auch ich habe mit dem LMH das Fliegen erlernt und muß sagen, daß ich mit diesem Hubschrauber mehr als zufrieden bin. Bei allen Abstürzen (und das waren in der Anfangszeit wirklich sehr viele) habe ich als Ersatzteil lediglich 1 neue Rotorwelle benötigt, da die alte leicht krumm war. Mehrere Einschläge rückwärts auf das Heckrohr ließen sich durch einfaches geradebiegen des Rohres wieder beseitigen. Alles in allem kann ich nur sagen, mit diesem Hubschrauber ist das Fliegen lernen wie „ Simulator in Echt

Dirk Thiele

LMH ist geil, hab damit das Helifliegen gelernt (hab vor 8 Jahren einen Versuch mit der Whisper nach zu hohen Ersatzteilkosten abgebrochen)

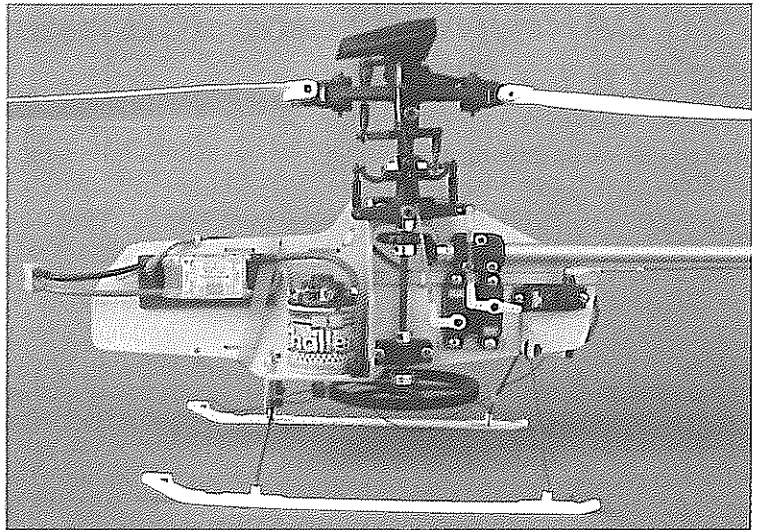
Stefan Spatz

Mit dem LMH habe ich meine Skepsis das Helifliegen zu erlernen überwunden, und endlich ein geeignetes Modell zum Fliegen im Garten gefunden.

Artur Maislinger

Eine kleine Auswahl von Infos über den LMH im Internet

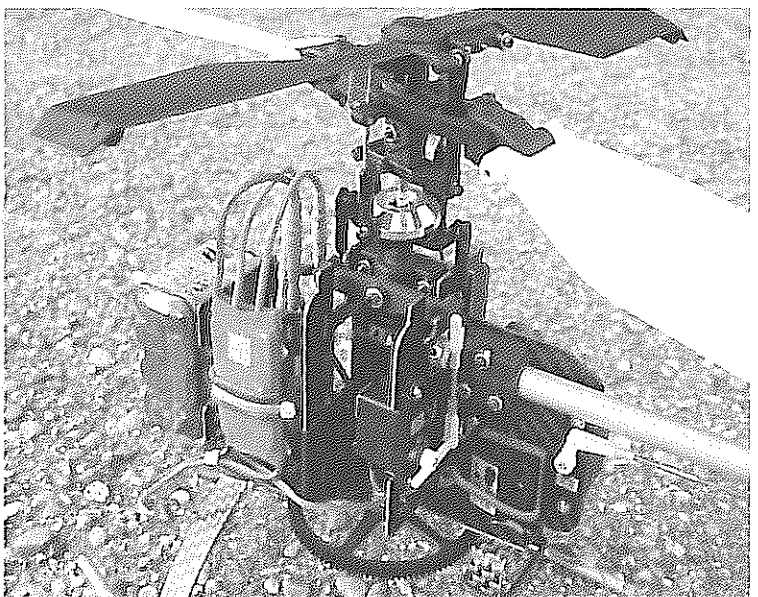
<http://www.rcline.de/> im LMH-Forum
<http://www.rconline.net/>
<http://www.justhelicopters.de/>
<http://www.rautenstrauch.net/>
<http://www.juggernautobbies.iwarp.com/>



LMH 110-E mit Sperrholz-Chassis und Carmotor



LMH 110-E mit CFK-Chassis und Brushlessantrieb



Der einfache und robuste Aufbau von Antrieb und Rotorkopf

<http://www.helmuts-helipage.de/>
<http://www.ehelicopter.de/>
www.helipage.purespace.de
<http://www.modellbau-borchert.de/>
<http://www.burndorfer.at/modellbau>

F3C DARF IN ÖSTERREICH NICHT STERBEN - ES SOLL LEBEN!

Warum gibt es in Österreich so wenig Wettbewerbs-Piloten in F3C? Diese Frage stelle ich mir heute immer noch. Vor drei Jahren stieg ich in die Modellhubschrauber-Fliegerei ein. Meines ist die 3D-Akrobatik-Fliegerei á la Youngblood. Als ich das F3C-Programm vorgefliegen sah, lächelte ich nur und dachte mir: „Nur?“ Der einfachste Weg zu F3C führt über das Internet, telefonisch ist es sehr mühsam zu Informationen zu gelangen. Der Ausschnitt der MSO über F3C war schnell gefunden, ausgedruckt und studiert. Doch gleich so, „Hoppla, hier bin ich, wo ist der Pokal?“ geht auch nicht. Und hier mangelt es meiner Meinung nach an allen Ecken und Enden an Aufklärung und Hilfestellungen. Wer kann einem da weiterhelfen, wenn man keine Kontakte hat oder in einem großen Verein ist? Halt - da gibt es doch ein Trainingslager in Dietersdorf bei Gnas! Voriges Jahr war ich das erste Mal auf diesem Trainingslager. Zwei Stunden und keine 200km südlich von Wien findet sich in einer wunderschönen Landschaft, die ewige Ruhe ausstrahlt, ein idealer Ort für Modellflieger. Die Unterkunft ist sehr nett und gemütlich, die Leute sind gastfreundlich und bemühen sich um dich, wie z.B. Quartiersuche bei Überbelegung, Eilpostnachlieferung auf den Platz, uvm. Der Flugplatz selbst ist ein Gedicht! Küche, SAT-Fernsehen, WC-Anlage, Tower, großer Hangar, stattlich eingerichtete Werkstatt, viele Sitzgelegenheiten (Terrasse), Asphaltpiste und viel Platz rundherum zum ungestörten Fliegen dreier Helis und zwei Schweben. Kurz: l-d-e-a-l ! Zuerst etwas schüchtern und ehrfürchtig nahm ich Kontakt mit den Piloten auf, doch dann stellt man bald fest, auch Österreichs Beste sind Menschen, haben Probleme mit ihren Maschinen, sind keine Geheimniskrämer sondern erzählen aus ihrer Erfahrung, und sie geben wirklich wertvolle Tips. Leider konnte ich aus Termingründen nur zwei Tage bleiben. Dieses Jahr erwartete ich den Termin bereits ungeduldig, muß ich doch auch meine Brötchen verdienen und Termine einhalten. Ende April sollte es sein, hurra. Wird das Wetter gnädig sein? Es war! Wieder einmal ideal, zeitweise windstill, aber auch windig, zum Trainieren gerade richtig. Die Sonne ließ mich erbräunen zum Neid der Daheimgebliebenen. Hier der Tagesablauf: um 7 Uhr gemeinsames Joggen, danach Frühstück (kalte Platte, Kipferl, Ei und alles rundherum, üppig). Es folgen 10 Std. Flugtraining, unterbrochen von

kollektivem Wurstsemmeessen. Um 20 Uhr geht es zum Abendessen, mal Gasthaus, mal Heuriger, danach folgt Glühkerzenkunde, G'schichtln, Neues aus dem Hause robbe, uvm., bis zur Bettruhe. Nun zum Training. Geübt wird das F3C-Programm, hauptsächlich Teil A, wer will auch B. Zwischendurch darf man natürlich auch mal andere Figuren einlegen, just for fun. Was sehr hilfreich ist, sind die korrekten Markierungen des Schwebequadrates. Und wenn dann unvermutet Robert Schornsteiner neben einem steht und Kritiken und Tips gibt, so baut das Einen sehr auf. Voriges Jahr hatte ich einen zappeligen Finger, eben 3D-Stil mäßig. Dieses Jahr war ich schon ruhiger, und bei den Großen abschauen hilft zusätzlich. Meine Schwebefiguren sind jetzt sehr ruhig und gleichmäßig geworden, und das sogar bei viel und wechselhaftem Wind. Dieser ruhige Finger kommt mir auch bei den 3D-Figuren zugute, endlose Überschläge am Stand sind jetzt möglich. Auch wenn einem F3C nicht so zusagt, kann dadurch sehr viel gelernt werden, was bei anderen Flugstilen einfließen kann. Auch bringe ich meine 3D-Kenntnisse ein, was Korrekturen beim Belgien-Turn ermöglicht. Aber das nur nebenbei. Eine Hürde bei F3C teilzunehmen ist für mich die, daß ja Österreichs beste und erfahrenste Piloten mitfliegen, ich mich höchstens über den Trostpreis freuen darf. Dieses Jahr waren wir vier Neulinge, die sich erstmals in F3C wagen. Und ich habe das Gefühl zumindest Vizeletzte werden zu können. Als weitere Bereicherung dieser Tage galten die Besuche von Franky Böhm aus dem Hause robbe (Wien) und unser Bundesfachreferent für F3C Manfred Dittmayer. Franky hat interessante Geschichten erzählt, die wir als Endkunden nie erfahren würden, wie zum Beispiel die Entwicklungsgeschichte des Futura SEs. Und Manfred Dittmayer kümmert sich sehr um seine Schützlinge. Übrigens: Jedes Meisters Heli ist noch aus dem Himmel gefallen! Ohne Üben geht gar nichts. Ich fliege fast jeden Tag zwei Tanks in der Früh, einen für F3C-Training und einen für 3D bzw. zum Spaß. Für ernsthafte Konkurrenz müßte ich wesentlich mehr üben, doch fehlt mir dazu die Zeit. Dieses Problem kennen viele, ich weiß. Doch zwei, drei Bewerbe, die in der Nähe liegen, sind immer noch drinnen. Und das Heli-Trainingslager in Dietersdorf bei Gnas ist eine sehr gute Gelegenheit, dieses Metier kennenzulernen. Insgesamt kann ich sagen, daß diese Tage sehr lehr-

reich und interessant waren. Die Atmosphäre, sowohl von der Landschaft als auch der Piloten untereinander, ist sehr aufbauend. Es sind Tage der Bereicherung für jeden Heli-Piloten! Ein letztes Wort zur Organisation: Alles läuft ungezwungen und locker ab. Anmeldung bei Robert Schornsteiner erwünscht aber nicht Pflicht, wann und bis wann ist frei. Kosten fallen nur durch die Unterkunft, das Essen und die Flugplatzgebühr an und die sind wirklich gering. Man hat wirklich keine Ausrede, kommendes Jahr nicht hinzufahren.

Mit von der Partie waren dieses Jahr: Schornsteiner Robert, Ö-Pokal-Erster, Vizestaatsmeister (2x Futura Contest, 2x Futura SE, bald 1x Futura Nova) Worglas Wolfgang, Staatsmeister 1999&2000, Ö-Pokal-Zweiter (2x X-Cell Pro II WC mit Yamada YS 61ST2) Gregorides Josef Hermann vom 1. MHC-Austria, Marktgrafneusiedl (1x Futura Contest / SE - Verschnitt, vielleicht erstmals F3C-S) Schappacher Harald, vom MFC Brixental aus Tirol (2x Futura SE, F3C-Einsteiger) Pfeffer Wolfgang, vom MSK Schwarzatal, Mollram, NÖ (2x Genesis mit Bendix, F3C-S & RC-HC/C, heuer F3C) Bartosch Günther, aus Zistersdorf (2x ThreeDee, F3C) Denner Kurt, aus Zistersdorf (1x Futura SE, 1x Millenium, F3C-Einsteiger) Egger Johann & Bernhard von den „Golden Eagles“ - Heliclub Zillertal (3x Calliber 60 - Werkspilot von Kyosho!, F3C-S, heuer F3C) Amtmann Friedrich von den Laxenburgern, NÖ (2x Futura SE, 1x Eco Piccolo, F3C-Einsteiger)

Für alle, die sich informieren wollen, hier die Links. (Für jene, die keinen Internet-Zugang haben: geht zum Nachbarn, heute hat schon fast jeder Haushalt einen PC mit Inet-Anschluß)

Die MSO in Teilen:
www.lexsoft.at/aeroclub/mso98/msofiles.htmr

Beste Heli-Seitel:
www.mhc.at (1. MHC-Austria, Link-Liste beachten!)

Weitere gute Seiten:
www.helicopter.at, www.rc-web.at

Friedrich Amtmann

Power-Stromversorgungskabel Graupner 3050

Als Neuheit 1999 gibt es ein Schalterkabel mit starkem Kabelquerschnitt an der Akkuseite. Empfängerseitig wird die Versorgungsspannung auf 2 Stecker gelegt, somit ist jeder Stecker nur mit ca. dem halben Stromfluß belastet. Sehr gut.

Im Prospekt wird noch weiters der Begriff Doppel-V-Kabel erwähnt ohne auf dessen Sinnhaftigkeit und Leistungsfähigkeit einzugehen.

Die genaue Betrachtung des Prospektfotos zeigt, daß die gelben Impulsdrähte auch in den schwarzen Verteilungsknoten führen, dort aber wegen des impulsmäßig unterschiedlichen Steckeranschlusses keinesfalls in Verbindung stehen dürfen. Die gelben Drähte gehen auch in die bisher scheinbar funktionslos und unbeschrieben vorhandenen Servostecker-Gegenstücke. Somit war bei Fotobetrachtung anzunehmen, daß dadurch der durch den Stromversorgungsstecker verlorene Steckplatz jetzt hier für das Servo verfügbar ist.

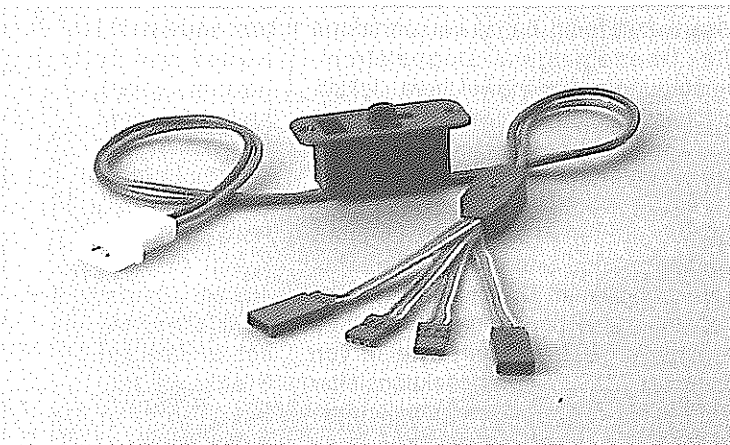
Das erkennen und diesen Schalter für die Verifizierung kaufen war eins.

Denn: Unbeworbener Weise handelt es sich hier um einen „ausgewachsenen“ Servostrom-Adapter für 2 Servos, der dann, eben dem etablierten Begriff „Servostromadapter“ entsprechend, die angeschlossenen Servos mit Strom direkt aus dem Schalterkabel versorgt, ohne die Empfänger-Leitungsbahnen und Stecker mit einzelnen oder kumulierten Servoströmen zu belasten. Das kommt sowohl der Sicherheit als auch der Servostabilität durch eine bessere Spannungsversorgung zu gute.

Mit 2 Schaltern, (m.E. Sicherheitsmindeststandard bei allen Modellen) können somit 4 Hochlastservos direkt vom Akku versorgt werden, ohne Empfängerbelastung.

Sollte das Einschalten eines der Schalter nach der wichtigen abwechselnden Schalterprobe vergessen werden, bekommen die 2 betroffenen Servos dann ihren Strom über Empfänger, Stecker und die Kabelkombination per Rückstrom.

Der uninformelle und unvollständige Werbetext ist ein klassisches Beispiel für die insuffiziente Beschreibung eines guten, von Vielen verwendbaren Produktes, das dann eben, da unbeachtet, nicht verwendet wird und im Extremfall wieder vom Markt mangels Verkaufserfolges verschwindet. Da hilft auch nicht die unbeweisbare Behauptung, daß diese Kabel je g l i c h e s Servozittern vermeide. Besonders nicht das 5-Akkuzellen-Zittern wegen Regelschwingungen bei noch fast vollen Akkus. Bei Graupner sind 5-zellige Akkus ohnedies verboten, logischerweise passen aber die Universalstecker auch auf Empfänger, die offiziell bis zu 8 Volt vertragen (wie zB. von Simprop).



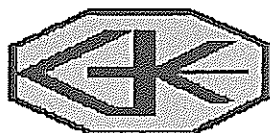
Mit freundlicher Genehmigung von MFI.
Rudolf Fiala / FMBC Vienna

AB NOVEMBER 2000
www.kirchert.com

Ab sofort sind wir per em@il erreichbar:
office@kirchert.com

Bestellungen:
sales@kirchert.com

MODELLBAU
in seiner
Vielfalt



GK Modellbau + Kopierservice

G. KIRCHERT

1140 Wien, Linzer Straße 65

☎ 01 / 982 44 63, Fax: 982 15 304

Stromversorgung in (großen) Flugmodellen.

Jedesmal, wenn ich ein "besseres" Flugmodell fertig hatte, kamen immer die Überlegungen: Doppelstromversorgung mit irgendwelchem elektronischem Equipment, wo niemand genau weiß, wie es funktioniert, speziell bei PCM Anlagen, wie hoch der Spannungsverlust in diesem Gerät ist usw...;vielleicht sogar Doppelpfänger und und und. Eines schönen Tages, beim Durchschmökern einer amerikanischen Zeitschrift (RCM), welche mir dankenswerterweise von unserem BUSL (=Bundessektionsleiter Dr. Breiner) sporadisch zum Schmökern geliehen werden, entdeckte ich einen Schaltungsvorschlag von einem Herrn Georg Steiner, wo das oben erwähnte Problem meines Erachtens nach optimal gelöst ist. Und zwar nicht nur in Hinblick auf die Stromversorgung, sondern vielmehr auch in Richtung Störsicherheit unserer Funkanlagen. Bekanntlich kommen Störungen nicht nur über die Antenne, sondern ebenso über die Servos beziehungsweise über die Servokabel in unsere Empfänger. Diese Störimpulse können durch die galvanische Trennung nun keinen Schaden mehr anrichten.

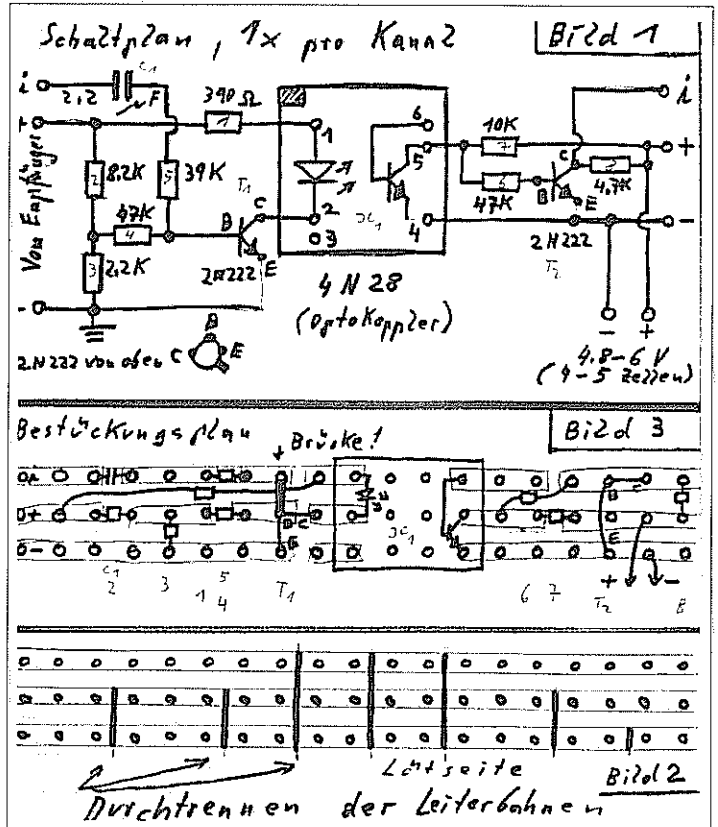
Hr. Steiner löst dieses Problem mit Hilfe von Optokopplern, ich habe, aufbauend auf den Vorschlag im RCM ein bißchen weitergedacht und habe mir ein Kästchen gebaut, welches folgendes kann:

- a. jeder einzelne Kanal kann auf Wunsch eine eigene Versorgung haben, es können aber auch beliebig viele Kanäle zusammengefaßt werden.
- b. Es kann für jeden oder einige oder alle Kanäle eine Doppelversorgung vorgesehen werden, wobei die Art der Versorgung vollkommen egal ist, da ja der Empfänger NICHT in dieses System eingebunden ist (der hat auf alle Fälle einen eigenen Akku).
- c. Durch die Ausführung mittels Optokoppler ergibt sich: Kabellängen spielen keine Rolle mehr, es brauchen weder verdrehte Kabel noch Ferritkerne oder irgendwelche anderen Tricks angewendet werden.
- d. Durch die Ausgangseitige Verwendung von "Doppelpfostenleisten" können 2 Servos ohne Y-Kabel angesteckt werden (dadurch entfällt die Zeitverzögerung beim Mischen von 2 Kanälen, z.B. Höhe 3-6). Weitere Vorteile gibt es sicher noch, sie fallen mir momentan nicht ein. Der einzige Nachteil dieser "Blackbox" ist, man kann es, soviel ich weiß, nicht fertig kaufen. Aber: der Selbstbau ist so einfach, daß jeder sich drübertrauen kann, der einen

Lötkolben halten kann, die Kosten sind so gering, daß selbst eine nicht funktionierende Einheit keine Rolle spielt (pro Kanal ca. ATS 40.- an Bauteilen plus Anschlußkabel (Stecker und Buchse).

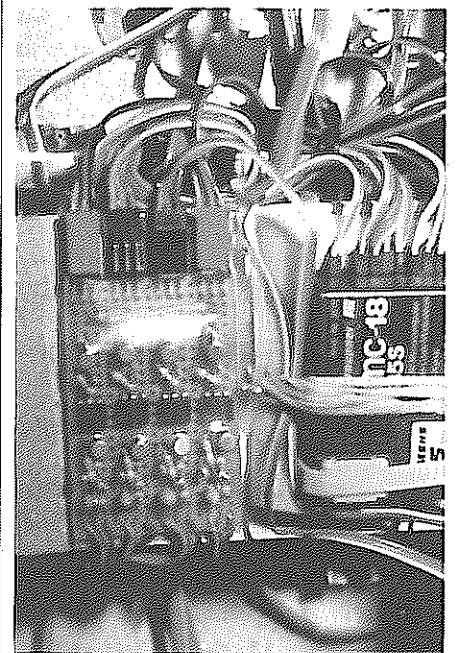
Im folgenden ist der Schaltplan gezeigt (Bild 1), die Lötseite der Platine (Bild 2) und der Bestückungsplan (Bild 3). Es wird eine Streifenrasterplatine verwendet, selbstverständlich könnte man auch eine Printplatte anfertigen, das zählt sich aber nur bei höheren Stückzahlen aus. Zur Schaltung selbst gibt es nicht viel zu erklären: links vom Optokoppler IC kommt das Signal und die Spannungsversorgung vom Empfänger für die "Sendediode", die wenigen Bauteile auf der Primärseite richten nur die Spannung und das Signal für die Sendediode her. Rechts vom Optokoppler wird das Signal, welches jetzt galvanisch vom Empfängerkreis getrennt ist, auch wieder durch die verwendeten Bauteile für die Servos hergerichtet.

Die Spannungsversorgung für die Servos ist jetzt reine Ermessenssache des Anwenders (2 Akkus mit Weiche oder Schottkydiode oder auch nur 1 Akku, 4 Zellen oder 5 oder wie immer man will). Bei mir hat sich als Idealkombination folgendes bewährt: Gasservo direkt am Empfänger, Empfängerakku 4 Zellen 500 mAh., alle anderen Servos an die "Blackbox" mit 2 Akkus a - 1300 mAh, Akkuweiche eines Österr. Herstellers. (Vielleicht baut dieser Hersteller künftig auch diese Blackbox in Serie?). Die verwendeten Bauteile sind unkritisch und leicht zu beschaffen (z.B. Conrad Electronic). Die Bilder 4 und 5 zeigen die fertig aufgebaute Elektronik, bereits zum Schutz in durchsichtigem Schrumpfschlauch, eingebaut in eine Extra 260 mit 2.4 m Spannweite.



Allen Interessenten wünsche ich einen erfolgreichen Nachbau und die gleichen guten Erfahrungen, die ich selber damit habe. Damit verbleibe ich mit Holm und Rippenbruch

Hans Eistert



2 Parkflyer der besonderen Art

Bei Flugvorführungen anlässlich der Wiener Modellbaumesse mag dieser Modelltyp den Besuchern schon aufgefallen sein. Vielleicht verlockt der prop-Test den einen oder anderen Leser, seine Flugkünste einmal auch auf engstem Raum auf eine Probe zu stellen.

Gebaut werden die zwei abgebildeten Modelltypen von dem Wiener Richard Schultes und erhältlich sind sie derzeit über den Modellbaufachhandel ab öS 1.400,— (tel. Auskunft: 0664 4901474).

In ihrem Grundabmessungen und Aufbau sind beide Modelle bis auf unterschiedliche Leitwerke ähnlich. Die Spannweite ist 0,8 m und die Flügelfläche auf eine Ellipse bezogen, für diesen Modelltyp recht groß, nämlich 0,2 m².

Die Profilierung aber auch die V-Form der Tragfläche entsteht aus den Spannungen eines eingenähten CFK-Ringes der die Tragfläche umgibt. So entsteht auch in der Flächenmitte das Profil einer gewölbten Platte von nahezu 12% Wölbung von der Profiltangente gemessen, mit einer Wölbungsrücklage α von 50%, das zu den Flügelenden hin auf eine ebene Platte ausläuft. Bezüglich einer kritischen Re-Zahl sollten also keinerlei Probleme auftreten. Langsame Flugbewegungen sind wegen der sehr hohen ca-Werte programmiert. Nicht alltäglich ist, daß durch Vergrößern oder Verkleinern des Spannringes die V-Form individuell geändert werden könnte.

Die Gesamtstruktur besteht aus erstklassigem Kohlefasermaterial – auch die Rudergestänge – und die Bespannung aus la.österreichischer, weltweit anerkannter Rip-Stop-Fallschirmseide (allfällige Löcher reißen nicht weiter). Die Alukleinteile sind CNC-gefräst. Am Aufwand gemessen, halten die Modelle jeden Vergleich mit ähnlichen Produkten stand. Geliefert werden diese Slowflyer zusammengebaut, jedoch ohne Fernsteuerkomponenten und Antrieb. In die CFK-Empfängerplatte zwischen Rumpfstab und Tragflächenhalterung sind Aussparungen für 2 Micro-Servos vorbereitet. Individuelle Änderungswünsche werden diesbezüglich und darüber hinaus gerne erfüllt. An Stelle der Standarddrahmenrohre können auf Wunsch und entsprechendem Aufpreis auch extrem leichte, gewickelte CFK-Rohre eingebaut werden (Gewichtersparnis ca. 6g). Am Fahrgestell sind recht gefällige Leichträder montiert (siehe Foto unten).

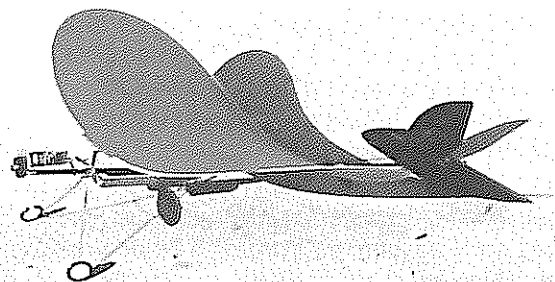
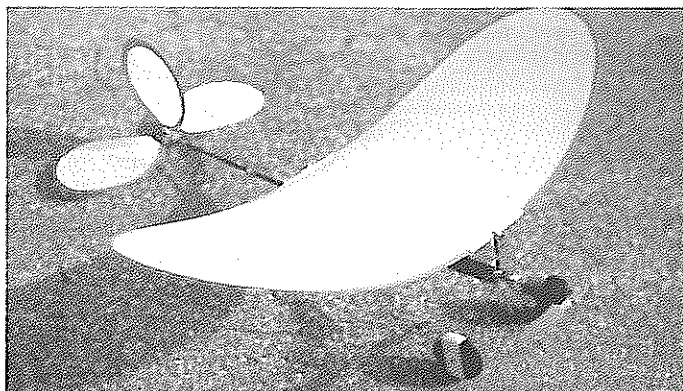
Für die langsamere Version, der „Libelle“ mit seidebespanntem Kleeblattpendelleitwerk und etwas größerer V-Form (siehe Foto) – die Bespannungsfarbe bei allen Modellen ist derzeit dunkelgrün – wird der Ikarus-Standard-Antrieb empfohlen. Er besteht aus einem einfachen 280er Mabuchi mit 3, 3 : 1- untersetztem Zahnradgetriebe und einer 260/195er Plastikluftschraube. (Preis ca. 300,—). Als Regler wird zum Schulze slim-08e geraten. Als Antriebsakku ist ein 6-zelliger 700er NiMH vorgesehen. Bei einer maximalen Stromaufnahme von 3,5 A sind somit Flugzeiten bis zu 15 Minuten möglich. Befestigt wird er mit Klettband direkt am Kohlefaserrumpfstab. Mit ihm wird auch durch Verschieben der modellspezifische **Schwerpunkt** im Gleitflug ermittelt. Beim Testmodell „Libelle“ lag er bei einer EWD von 3,6 Grad 125 mm nach der Nase der Flügelmitte. Für das Fluggewicht zeigte die Waage 275g, was eine Flächenbelastung von nur 13,5 N/m² hervorzaubert. Bei der Annahme eines c_a -Wertes von 1,3 wäre die Gleitfluggeschwindigkeit $v_x = 4,1$ m/s.

Die zweite, etwas schnellere Version erhält man unter den Namen „Libelle Evo 2“. Sie hat eine geringere V-Form und ein Normalleitwerk aus CFK. Als Antrieb ist ein etwas länger lebiger Multiplex 280 BB-Motor mit einem aufwendigen, selbstgebaute 6:1 untersetztem Versatzzahnradgetriebe und der neuen Multiplex-Luftschraube 255/119 für einen 6-zelligen 500 NiCd-Akku vorgesehen. Er ermöglicht bei entsprechendem Flugstil Flugzeiten bis zu 7 Minuten. Wer es noch etwas schneller haben will, setzt 7 Zellen mit der MPX-Schraube 228/119 ein. Die Flugzeit ist dann etwa gleich lang. Das Modell wiegt 377 Gramm. Die Flächenbelastung ist nun 18,5 N/m² und die Gleitfluggeschwindigkeit v_x erreicht 4,8 m/s.

Der erste **Flugtest** wurde mit dem Modell „Evo 2“ bei sehr ruhigem Windverhältnissen vorgenommen. Die Umstellung vom Normalmodell auf dieses Modellchen ist eigentlich gar nicht so beträchtlich. Man gewöhnt sich schnell daran, daß dieser Typ nicht gar zu langsam geflogen werden darf und ist erst einmal der richtige Schwerpunkt im Gleitflug ermittelt, kann man gemütlich den Akku leer fliegen. Dem Tester scheint, daß dieses Modell schon ein wenig Flugerfahrung vom Piloten verlangt. Des Testers Herz höher schlagen ließ die „Libelle“ mit dem Kleeblattleitwerk. Dieses Modellchen ist das Paradebeispiel an Gutmütigkeit. Es läßt sich einfach alles gefallen. Sogar Loopings sind drin und das Achterfliegen auf engstem Raum – immer entsprechendes Seitenruder voll rein und ein bißchen ziehen – reißt die größte Schlafmütze vom Hocker. Dabei war es gar nicht windstill und die 2-3 Meter Luftbewegung ignorierte das „Libellchen“ herablassend. Die Motordrossel kann man hier voll ausspielen. Bei Vollgas für den Steigflug ist allerdings die Höhenruderttrimmung ganz nach vorn zu schieben. Der Mittelbereich ist der Spaßfliegerei vorbehalten und Landen bei Fuß ist mit ganz wenig Drehzahl Pflicht. Dieser herrliche erste Testflug dauerte fast 15 Minuten. Für Fernsteueranfänger würde der prop-Tester diesem Modell, vor jedem anderen, den Vorzug geben. Dafür sprechen: seine außergewöhnlich gute Steuerbarkeit um alle Achsen, die verwendeten bruchfesten oder elastischen Materialien und die geringe Aufschlagenergie.

Weihnachten ist nicht mehr sehr weit. Wünschen Sie sich vom Christkind doch eine „Libelle“. Sie wartet darauf, beim Winterspaziergang an ruhigen Tagen mit wunderschön zugeschnitten Feldern, zu einem Aus-Flug mitgenommen zu werden.

Oskar Czepa



Austria Meise

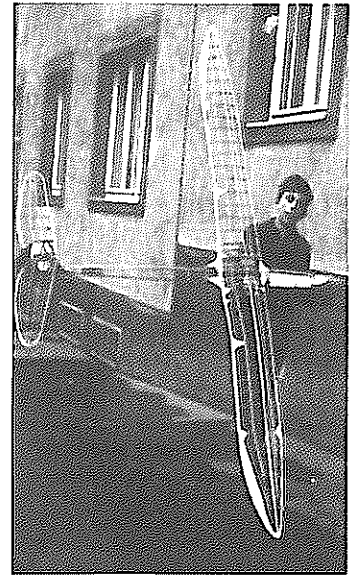
1962 und 1998

Als ich meinen Vater 1962 überreden konnte, nach den Freiflugmodellen Geier und Zugvogel, beides Sperl-Modelle von R. Salzmann und F. Reis, die Meise zu bauen, war für mich als damals zwölfjährigen Jungen der Höhepunkt des Modellfliegerhimmels erreicht. Als Fluggelände bot sich uns damals der „Rote Berg“, Endstation Linie 62 an, wo wir uns fast jedes Wochenende mit Sack und Pack zum Modellfliegen einfanden. Die Meise als Freiflugmodell bewältigte das Fluggelände mit einer geradezu lässigen Mühelosigkeit.

Mangels Fernsteuerung, mussten wir unsere Modelle damals von den verschiedensten Hindernissen, wie Hausdächer und Bäume herunterholen. Aus diesem Grund erfolgte unser erster Versuch, mittels Fernsteuerung – Metz Mecatron Baby Einkanalanlage – die Flugrichtung der Meise zu beeinflussen, was von ihr nur unwillig befolgt wurde. Nach mehreren Jahren Großfliegerei und unzähligen RC-Modellen, entdeckte ich den Bauplan der Meise in der Hinterlassenschaft meines in der Zwischenzeit leider verstorbenen Vaters.

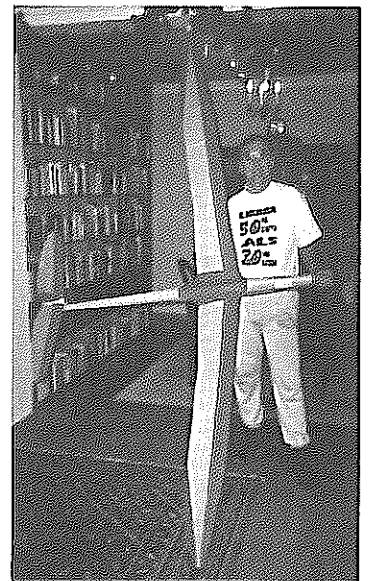
Da mich das Modell noch immer faszinierte, besorgte ich mir beim damals noch bestehenden „Sperl“ eine Werkstoffpackung der Meise. Nach genauer Betrachtung des Inhalts, verringerte sich meine anfängliche Begeisterung wieder etwas. Der Inhalt der Packung, im Vergleich zu den modernen Schnellbaukästen und Fertigmodellen, war natürlich sehr gewöhnungsbedürftig. Erst 1998 verspürte ich wieder einen Motivationsschub, und begann mit dem Bau des Modells. Während der Bauphase erfuhr ich durch die Zeitschrift „Prop“, dass es eine modifizierte Meise für RC-Betrieb und fertig gefräste Rippen und Spanten gab. Da mich aber die Originalversion interessierte, sägte ich mit der Laubsäge fleißig weiter. Die einzigen Änderungen die ich vornahm, waren ein Pendelhöhenleitwerk und eine Flachstahlsteckverbindung für die Tragflächen. Nach Fertigstellung des Rohbaues erfolgte die Ermittlung der EWD, und als Nebeneffekt ein leichter Schock über die ungewöhnlich starke V-Form. Aus diesem Grunde vergrößerte ich die Ruderfläche des SLW und ca. 1/3, und verzichtete auf Querruder. Die Bespannung erfolgte mit Papier, der Rumpf wurde abweichend vom Plan auf der unteren Seite mit 1mm Balsa beplankt. Micro Servos verrichten ihre Arbeit direkt an den Rudern. Die restlichen RC-Komponenten dienen gleichzeitig als Ballast zur Erreichung des Schwerpunktes. Dadurch ergibt sich eine fast idente Flächenbelastung wie beim Freiflugmodell, was für das Originalprofil bezogen auf die Flugleistung von Bedeutung ist. Laut Plan werden 1000g angegeben. Meine erreichten 1200 g lagen noch innerhalb der Toleranzgrenze, was sich in der Praxis bestätigte. Bedingt durch die modernen Proportionalanlagen, nimmt die Meise die Steuersignale etwas bereitwilliger an. Das Flugbild ist aufgrund der starken V-Form immer noch gewöhnungsbedürftig. Man hat bei jedem Start das Bedürfnis, sich bei der Strömung für die starke V-Form entschuldigen zu müssen. Der Hochstart ist wie damals problemlos, nur lasse ich heute statt der Füße, das Gummiseil arbeiten. Starken Wind mag die Meise auch heute noch nicht so recht. Falls ein Baukasten- und Fertigmodellbauer Lust verspürt die Wurzeln des Modellbaues kennen zu lernen, kann ich ihm die Meise unbedingt empfehlen. Und so fliegt die Meise des Jahres 1998 nicht nur für mich, sondern auch für meinen Vater, dessen Seele vielleicht auch dasselbe Element durchstreift.

Herbert Völkel



Der Autor vor 36 Jahren

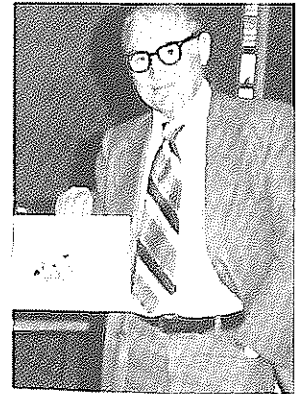
Fotos H Völkel



Der Autor heute

Der Erfinder des Düsenantriebs Hans-Joachim Pabst von Ohain

Als junger Wissenschaftler wies Hans-Joachim Pabst von Ohain in Rostock der modernen Luftfahrt den Weg



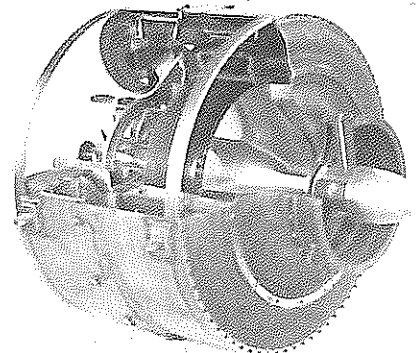
Von Ohain, als Sohn eines Hauptmanns der Kaiserlichen Armee am 14. Dezember 1911 in der "Fliegerstadt" Dessau geboren und seit 1951 US-Bürger, hat als junger Wissenschaftler in Göttingen und Rostock wie kaum ein zweiter Wissenschaftler der modernen Luftfahrt den Weg gewiesen. Erst in Deutschland, später dann in vielen verantwortlichen Rollen in den USA.

"Zum ersten Male hörte ich jenes merkwürdige heulende und pfeifende, die ganze Luft erschütternde Geräusch." Professor Ernst Heinkel, Ingenieur und Unternehmer, strahlte. Es war in einer Septembarnacht 1937 am Ufer der Warnow vor den Toren Rostocks. Der junge, knapp 26 Jahre alte Physiker Pabst von Ohain hatte Heinkel aus dem Bett holen lassen, um ihm seine Neuentwicklung vorzuführen: Nach nur eineinhalbjähriger Arbeit lief sein "Rückstoßmotor", das erste Düsentriebwerk der Welt.

Es war eine technische Sternstunde der Menschheit. Knapp zwei Jahre später war es dann soweit: Am frühen Morgen des 27. August 1939 startete Testpilot Erich Warsitz auf dem Flugplatz Rostock-Marienehe mit dem Experimentalflugzeug He 178 mit dem ersten einsatzfähigen Düsentriebwerk He S 3B zum Jungfernflug. Das Düsenzeitalter hatte begonnen.

Prof. Dr. Pabst von Ohain wurde in den letzten Jahrzehnten mit Ehrungen, Titeln und Ehrendoktorwürden überhäuft. Am Anfang vieler außergewöhnlicher Auszeichnungen stand schon 1966 der Goddard-Preis vom American Institute of Aeronautics and Astronautics (AIAA). 1992 erhielt Pabst von Ohain den Charles Draper Prize, die höchste Ingenieur-Auszeichnung der USA, vielfach als "Nobel-Preis der Technik" apostrophiert.

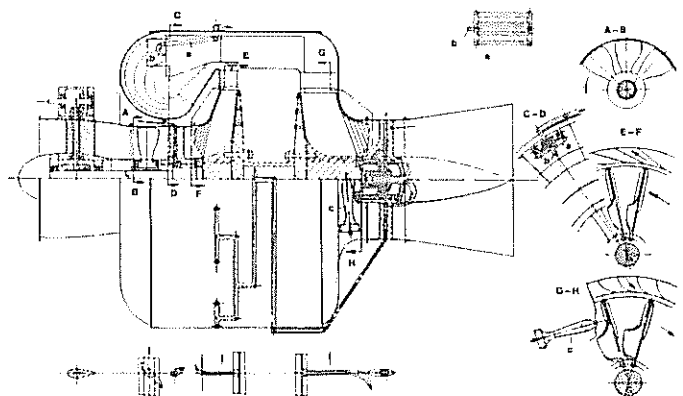
Der Mann, der das Düsenzeitalter eingeläutet hat ist im Alter von 86 Jahren 1998 in seiner amerikanischen Wahlheimat Melbourne (Florida) gestorben.



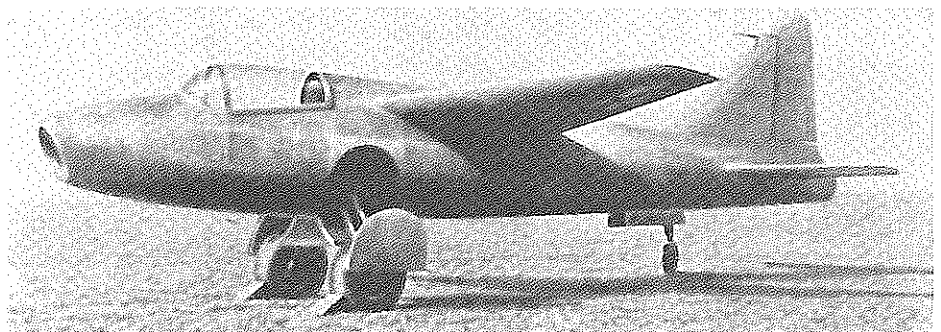
Karl Morgenstern/Manfred Dittmayer

Anm.Red. Die heute zum Einsatz kommenden Modelljets entsprechen in ihrer Bauart weitgehend den von Ohain konzipierten Triebwerken.

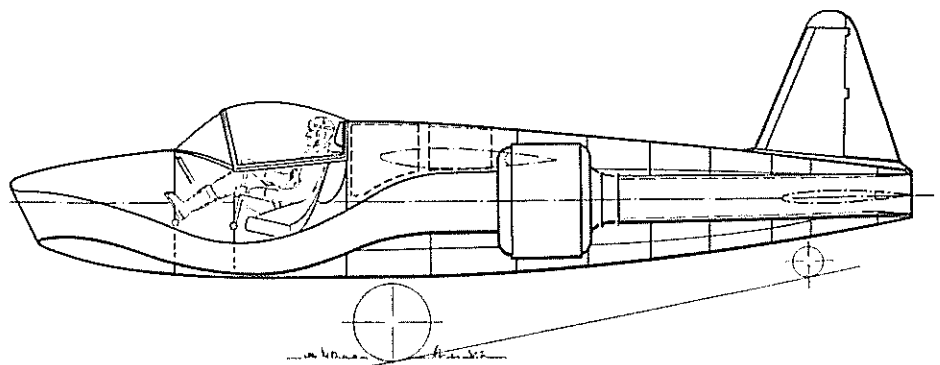
Mehr zu diesem Thema in „Ernst Heinkel-Pionier der Schnellflugzeuge“ ISBN3-7637-5281-1 und „Flugmotorren und Strahltriebwerke“ ISBN3-7637-5272-2 beide Bernard & Graefe Verlag



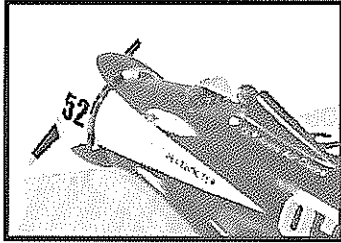
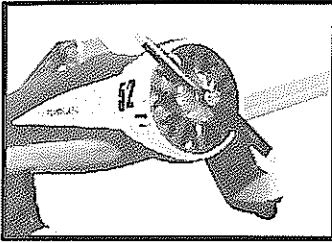
Das Heinkel-Versuchsflugzeug He 178 flog mit dem von Hans von Ohain entwickelten Turbinen-Luftstrahl-Triebwerk He S 3B als erstes Strahlflugzeug der Welt. Am 27. August 1939 führte der Testpilot Erich Warsitz den Erstflug von sechs Minuten Dauer vom Heinkel-Werkflugplatz Marienehe bei Rostock aus.



Schematischer Längsschnitt des ersten Strahlflugzeuges Heinkel He 178. Durch das lange Schubdüsenrohr betrug der Schubverlust anfangs etwa 15%, d.h. es stand nur ein effektiver Schub von 3,7 kN (380 kp) zur Verfügung,



Neuheiten der Hersteller



P-26 Peashooter Boeing

Technische Daten:

Spannweite: 1800mm
Länge: 1300mm
Gewicht: 4000-4200g
Gesamtflächeninhalt: 86qdm
Tragflächeninhalt: 47,5qdm
Profil: NACA 2415



Empfohlenes Zubehör:

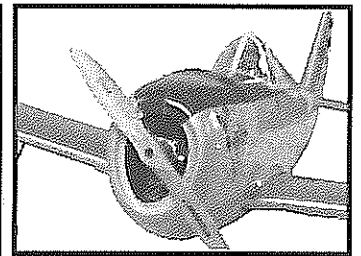
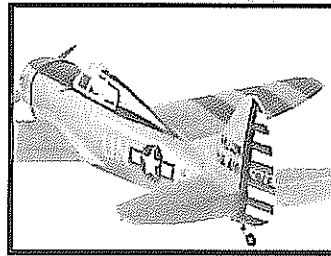
Motor: 15-20ccm
RC-Funktionen:
4 Kanal 5 Servos
Tank: 400-500ccm
Propeller: 13x8 14x8
Räder: 75mm x 2 u. 30mm x 1

Lieferumfang:

-Blau/weiß eingefärbter GfK-Rumpf u. Radverkleidung
-fertig bespannte Styro-Abachi Tragfläche u.
Leitwerke sowie sämtliche Kleinteile



P-47 Thunderbolt



Ab sofort lieferbar

Technische Daten:

Spannweite: 1800mm
Länge: 1400mm
Gewicht: 4000-4300g
Gesamtflächeninhalt: 89-95qdm
Tragflächeninhalt: 45qdm
Profil: 18%

Empfohlenes Zubehör:

Motor: 15-20ccm
RC-Funktionen:
4 Kanal 5 Servos
Tank: 400-500ccm
Propeller: 13x8 14x8
Räder: 75mm x 2 u. 30mm x 1

Lieferumfang:

-Eingefärbter GfK-Rumpf u. Radverkleidung
-fertig bespannte Styro-Abachi Tragfläche u.
Leitwerke sowie sämtliche Kleinteile

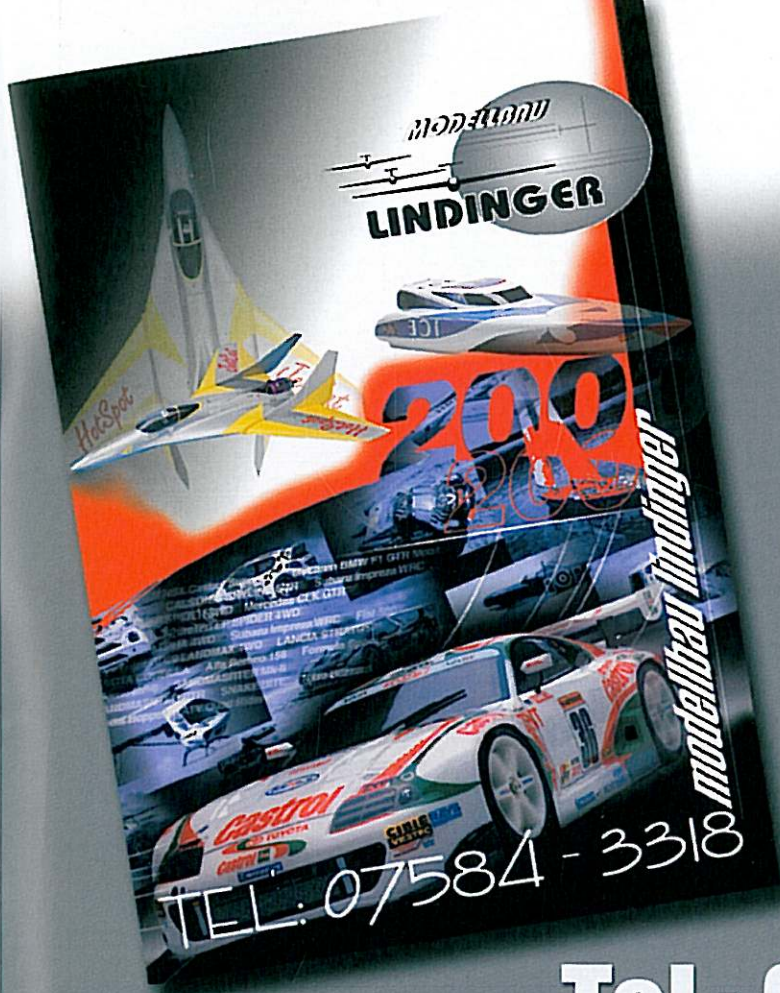


www.jamara.de

Inh. Erich Natterer; Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten
Tel. +49(0)7565/9412-0; Fax. +49(0)7565/9412-23

JAMARA
GERMANY

**Über 300 Seiten
bestellen Sie noch heute**



MODELLBAU

LINDINGER

Alte Post Strasse 14
A-4591 MOLLN

Neu Katalog 2000

mit
**Auto-,
Truck- und
Schiffsmodellen**

Tel.: 07584 - 33 18
Fax: 07584 - 33 18 17
Internet: Lindinger.at
E-Mail: modellbau@lindinger.at

modellbau Lindinger

Tel.: 07584-3318



Diablotin XL
„die Superlative“
JR-Models

6.998,-

incl. Dekorbogen

F.F
fertig

DIABLOTIN XL	Spannweite: 2200 mm
B-Nr. 35866	Motor: ab 35 ccm
6.998,-	Steuerung: H,S,Q,M
	Hersteller: JR
Rumpf: Holz-ARF	Flächen: Rippenb.-ARF

Tiger Moth 82a

Fast-Fertig RC-Semi-Scale Doppeldecker

- Konventionelle Holzbauweise
- **ORACOVER** folienbespannt
- Keine Lackierarbeiten nötig



Spannweite: ca. 1760 mm
Länge: ca. 1460 mm
Gesamtflächeninh.: ca. 85 dm²
Fluggewicht: ca. 4600 g



Bei Ihrem Fachhändler erhältlich: **Hauptkatalog, Neuheiten und Neuheiten-video 2000!**

robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Meizloser Straße 36
D-36535 Grebenhain
Tel.: 0 66 44/87-0
Fax: 0 66 44/74 12

Mehr Informationen entnehmen Sie bitte
• dem Internet: <http://www.robbe.de>
<http://www.robbe.com>
• dem aktuellen Hauptkatalog
• oder fragen Sie bei Ihrem Fachhändler

Pilotenpuppen nicht im
Lieferumfang enthalten!



Empfohlene Fernsteuerung:
FC-18 V3 Plus No. F 7040

Senden Sie mir:
 Hauptkatalog inkl. Neuheiten 00 (AS) DM 16,- Inland
 Hauptkatalog inkl. Neuheiten 00 (AS) DM 26,- Export
 Neuheitenprotokoll 00 (AS) DM 4,- Inland
 Neuheitenprotokoll 00 (AS) DM 13,- Export
 Neuheitenvideo 00 DM 34,- Inland
 Schutzgebühren liegen als
 Eurocheck-codes in Brief
 markiert bei

Ausland: Bitte Visa-Master-Card-Nummer aneben.