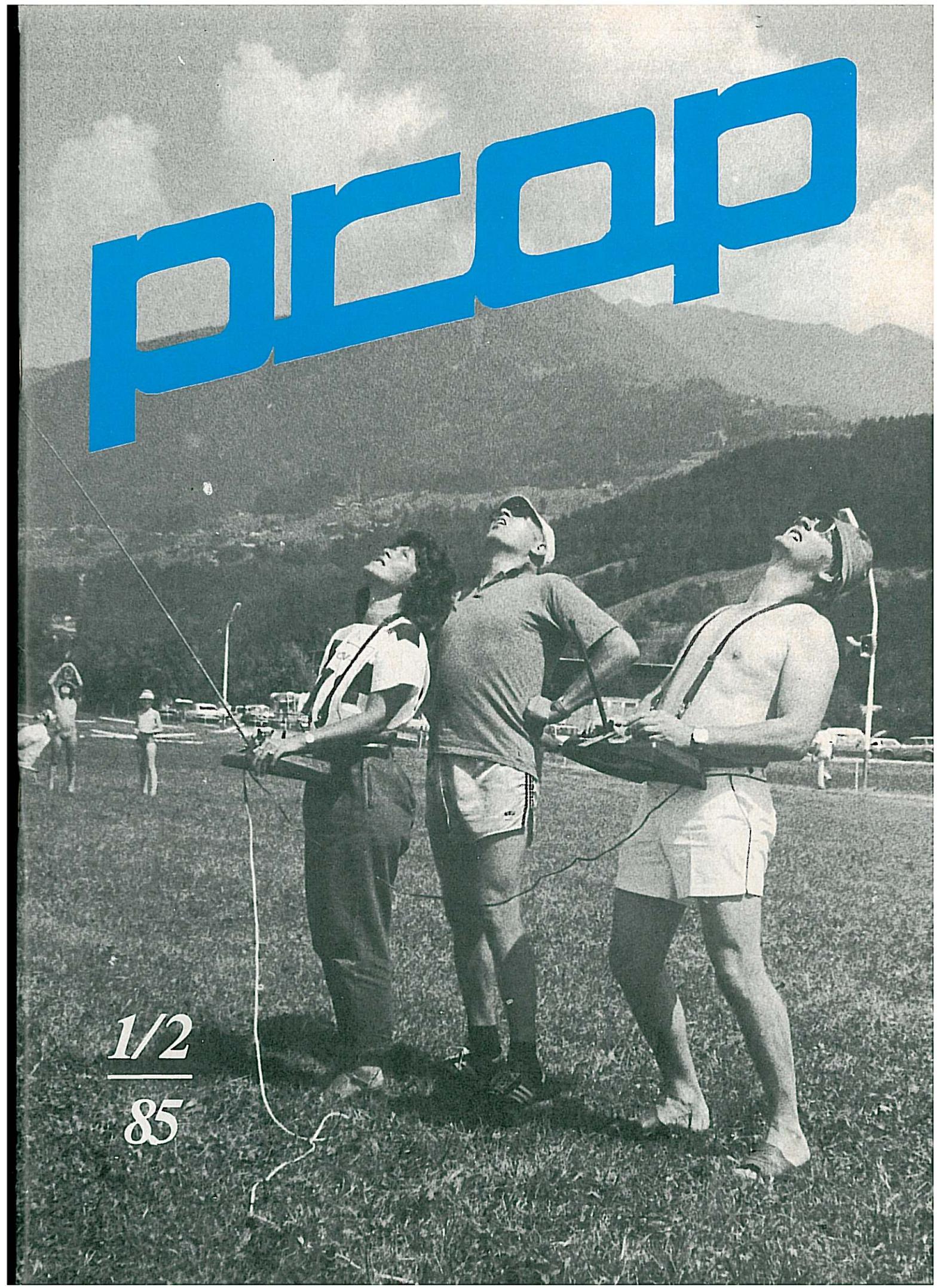


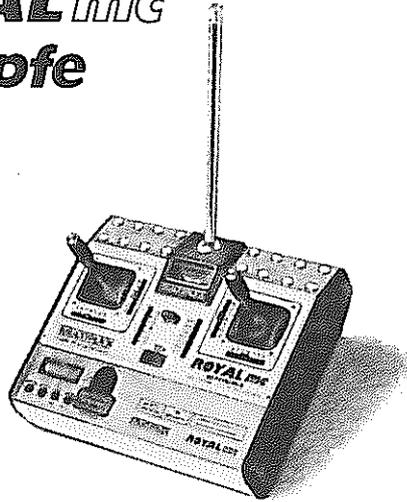
PROP

1/2
85



Mit der neuen **ROYAL mc** haben Sie alle Trümpfe in der Hand

- * Umschaltbar von PCM auf PPM
- * Schnell umgerüstet durch Softmodule
- * modernste Microcomputertechnik
- * Reserve-Senderakku
- * Slow-Funktion für Servos
- * ausbaufähig auf max. 14 Prop-Kanäle
- * umfangreiche MULTINAUT-Ausbaumöglichkeiten
- * Lehrer-/Schüler- und Co-Pilot-Betrieb
- * Freier Kanal für Empfänger-Unterspannungsanzeige
- * 25-jährige Erfahrung des größten Herstellers von Modellsport-Fernsteuerungen in Europa



Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder mit dem Handbuch zur Royal mc gegen Schutzgebühr von 3,- DM erhältlich bei

MULTIPLEX · Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · 7532 Niefern · W. Germany

Offizielles Organ
der Sektion Modellflug
Im Österreichischen Aero Club

Inhalt

Bericht von den CIAM Sitzung	4
Bericht von der Sektionsleitersitzung ..	5
Die Staatsmeister 1984	5
Hier spricht die ONF	9
Es berichten die Fachreferenten :	
RC III Othmar Huber	10
F3E Karl Wasner	11
F3C Gerhard Lustig	11
F3E Helmut Kirsch	12
Hobbyflieger - Dr. Georg Breiner :	
LS 3 von Multiplex	14
Klemm 35 von Krick	15
Microprop PCB Professional	17
Im Schaufenster	19
Diesmal zum Herausnehmen :	
MODELLFLUG-TERMINKALENDER	
Hubschrauberprogramm B und C	
Neu: OLDTIMER - ECKE	29
Praktische Tips von Edi Wallner	31
Bericht von der Fesselflug WM '84	32
Tournament of Champions 1984	
Ein Bericht von Hanno Prettnner ..	34
Freiflug mit Rückfahrkarte	37
Flugzeugträger für Flugmodelle	38
Rückblick	
1. Airfish Wettbewerb	40
2. Airfish Wettbewerb	
Familientreffen der LSV Modellfl. ...	41
RC-Handflug am Schlenken	
1. Bavaria Cup in München Elektro	42
3-Länder Freundschaftsfliegen in	
Breitenfurt	43
Senioren UHU-Wettbewerb	
7. Nat. RC Wettbewerb in Schärding	44
2. High-Loe - Fliegen	
13. Heri Kargl-Cup	45
8. Nat. Ikarus Pokalfliegen	46

Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der Chefredaktion arbeiten Ehrenamtlich und in Ihrer Freizeit sowie in Ihrem Urlaub.

UNSER TITELBILD:

Am Doppelsteuer lernen die Anfänger das RC-Fliegen am leichtesten. Unsere Frauen beim ASKÖ-Lehrgang in Weer.

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessektionsleiter, Obarschirfstr. Dir. Edwin Krill, ständiger Mitarbeiter Dr. Georg Breiner, alle: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Strasse 12. Hergestellt in der Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Gesellschaft m. b. H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

Offentlegung gemäß § 24 Mediengesetz:

prop ist das offizielle Organ der Sektion Modellflug im ÖAe.C. Grundlage für die veröffentlichten Beiträge ist die Information und Schulung sämtlicher Mitglieder auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Modellfluges.

Eigentümer und Herausgeber sowie Verleger ist die Sektion Modellflug, nach außen vertreten durch den Bundessektionsleiter.

Liebe Modellflugfreunde !

Ich wünsche allen unseren Modellfliegern und Freunden des Modellfluges ein recht gutes und erfolgreiches Jahr 1985 und möchte mich für alle die vielen Neujahrswünsche bedanken, die ich so in letzter Zeit bekommen habe. Ich konnte nicht alle beantworten, es sind zu viele, ich habe mich sehr darüber gefreut.

Inzwischen ist das neue Jahr schon ein Monat alt geworden, und in den Vereinen wird das alte Fluggerät wieder auf Hochglanz gebracht, und neue Modelle sind im Entstehen und warten auf ihren baldigen Einsatz.

Für uns war das vergangene Jahr sehr erfolgreich und hoffen wir, daß es in diesem Jahr mindestens wieder so klappt. Die Voraussetzungen sind ja gegeben, und unser Terminkalender zeigt, daß sich auf dem Modellflughimmel allerlei tun wird.

Ein Lehrgang liegt heuer bereits hinter uns, nämlich der F4C-Lehrgang in Wien. Wir hatten Gäste aus der Bundesrepublik und Polen, und alle waren mit Interesse bei der Sache, wird doch unsere F4C-Nationalmannschaft heuer erstmalig an einer Europameisterschaft aktiv teilnehmen.

Die nächsten Lehrgänge finden bereits im März statt. Von 8.-10. März wird in Wien der 1. Bundeslehrgang für Saalflug laufen. Bitte unbedingt bald anmelden, denn die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Ausschreibung ist auf Seite 31 zu finden. Am 16./17. März 1984 findet in Graz ein Punkterichterlehrgang (F3A) statt. Anmeldungen bitte ehestens an die Bundessektion senden.

Wie Ihr sehen könnt, hat sich das Gesicht von prop wieder einmal verändert. Wir haben auf ein größeres Format umgewechselt und haben damit einen weiteren Schritt zur Verbesserung und Gestaltung von prop getan und einen oft ausgesprochenen Wunsch erfüllt. (Wenn ich gewußt hätte, was da für eine Arbeit auf uns zukommt, hätte ich es mir vielleicht überlegt). Voilà, nun ist es geschehen. Sicherlich werden anfangs wieder verschiedene Mängel auftauchen, aber wie heißt es ? "Wo gehobelt wird, fliegen Späne !" Was wir aber noch suchen, ist ein Karikatur-Zeichner, der für prop den einen oder anderen Vorfall lustig darstellen kann. Bitte melden !

Im "Rückblick" in dieser Nummer, haben wir die meisten noch ausstehenden Wettbewerbsberichte gebracht. Was noch fehlt, sind die Landesmeisterschaftsberichte des Vorjahres. Wir werden versuchen, diese in unserer nächsten Nummer zu bringen, dann aber muß Schluß sein mit dem Jahr 1984. Bitte habt dafür Verständnis, wenn nicht immer alles so klappt, wie man es gerne möchte. So wie Ihr den Modellflug freiwillig ausübt, machen dies auch meine Mitarbeiter und ich bei der Gestaltung von prop. Sicher machen wir das alles mit der gleichen Begeisterung.

Und so wünsche ich allen Modellflugfreunden ein frohes Beginnen im Jahre 1985. Mögen alle Wünsche in Erfüllung gehen, und mögen alle das angestrebte sportliche Ziel erreichen.

Start frei für 1985 !

und freundliche Grüße



Bundessektionsleiter



Bericht von der CIAM-Tagung

BSL Edwin Krill



Als einziger österreichischer Teilnehmer nahm ich wieder an dieser Tagung teil, während die meisten anderen Nationen mit mehreren Teilnehmern gekommen waren. Insgesamt tagten 89 Teilnehmer aus 28 Nationen, davon alleine 18 (!) aus den USA, 12 Franzosen, 8 Engländer, und etliche Länder waren mit 5 Teilnehmern vertreten und ganz wenige mit 3 oder weniger.

Die Tagesordnung war wieder recht umfangreich, und für die einzelnen Tagesordnungspunkte hatte ich bereits die Abstimmungsorder der Fachreferenten bei mir.

Es wäre zuviel, über den ganzen Ablauf der Tagung zu berichten, ich will mich auf die wesentlichsten Beschlüsse beschränken, vorbehaltlich des wohl erst im Februar eintreffenden Protokolls. Nach den Beratungen in den Unterkommissionen fand am 2. Tag die Plenarsitzung statt. Hier wurden die verbindlichen Beschlüsse für das Jahr 1985 gefaßt.

Neuaufteilung der Weltmeisterschaften:

1985: F1 A-B-C, F3 A-B-C-D, Space = 8 Klassen,
1986: F2 A-B-C-D, F4 B-C, F3 E, F1 D = 8 Klassen.

Für das Diplom Alphons Penaud wurde der Schweizer BSL, Werner Koelliker gewählt.

Zweitakt- und Viertaktmotoren-Kapazität - vorläufige Empfehlung der CIAM:

	2 Takt	4 Takt
F1 C	2,5 cm ³	5,0 cm ³
F2A-C-D	2,5 cm ³	5,0 cm ³
F2 B	10,0 cm ³	20,0 cm ³
F3 C	10,0 cm ³	20,0 cm ³
F3 D	6,6 cm ³	13,3 cm ³

Mannschaftsführer müssen in Zukunft eine Sportlizenz haben. Die Identifikationszeichen am Modell müssen wieder 25 mm hoch sein.

Freiflug: Beim Stechen müssen 3 Zeitnehmer mit Feldstechern eingesetzt werden (mind. 7-fache Vergrößerung).

In der ersten FF-Runde ist eine Maximalzeit von 4 Minuten festgelegt worden.

WM- und EM- Termine 1985

Die wohl heftigsten Debatten gab es bei der Vergebung der diversen Weltmeisterschaften. Ausgelöst durch die extrem hohen Nenngebühren der Jugoslawen (siehe prop 9/10-84).

Trotz aller Diskussionen wird es 1985 durchschnittlich Nenngebühren von \$ 300,- geben. Offenbar will man es dem amerikanischen Olympia-Veranstalter in Los Angeles nachmachen, wo ja bekanntlich u.a. bei der Schlußveranstaltung ein Parkplatz 100 \$ kostete.

Eindeutig zu hoch waren die vorgeschlagenen Nenngebühren der Holländer, die für die F3A-WM nicht weniger als 485 \$ pro Starter wollten. So wurde diese WM an die Belgier vergeben. Ob der noch von den Holländern vorgeschlagene Termin hält, steht z.Zt. noch nicht fest.

Die Termine siehe Terminkalender.

Bei der Neuwahl der CIAM-Funktionäre gab es keine wesentliche Änderung.

Nach Eingang des CIAM-Protokolls werden die Fachreferenten über ihre Sparten genau berichten.

Bericht und Beschlüsse der Sektionsleitersitzung



Diese Sitzung fand eine Woche nach der CIAM-Tagung in Eugendorf/ Salzburg statt.

Auch bei der Sektionsleitersitzung war die Tagesordnung wieder sehr umfangreich.

BSL Edwin Krill berichtete über die Arbeit im ÖAeC.

Bei der letzten Bundesvorstandssitzung erhielt LSL Felix Schobel das internationale Diplom Paul Tissandier, welches ihm von der FAI für seine Verdienste auf internat. Gebiet verliehen wurde.

Für seine langjährige Tätigkeit und verdienstvolle internationale Arbeit verlieh die FAI BSL Edwin Krill auf der letzten FAI-Generalkonferenz in Prag das FAI-Diplom Alphonse Penaud,

welches ihm von Präsident des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, überreicht wurde.



Präsident Dr. Lenz übergibt BSL Krill die hohe FAI-Auszeichnung. Rechts Generalsekretär Schlager, im Hintergrund LV-Präs. der Stmk., HR Dr. Gaisbacher.

Von den Erfolgen und Leistungen bei den EM und WM 1984 berichteten die Mannschaftsführer. Ebenso berichteten die Vorsitzenden der Jury von den durchgeführten Staatsmeisterschaften. Es gab keinerlei Proteste, und die STM wurden ordnungsgemäß abgewickelt.

Im Tagesordnungspunkt ONF berichteten die ONF-Delegierten Robert Grillmeier und Dipl.Ing. Harald Sitter von ihrer Tätigkeit. Robert Grillmeier klagte über die mangelhafte Bereitschaft mancher Modellflieger und Veranstalter von Wettbewerben, die bestehenden Regeln und Bestimmungen einzuhalten. So wurden

seitens der ONF einige Wettbewerbe nicht anerkannt, weil sie den Bestimmungen nicht entsprechen haben. Die Sektionsleiter haben beschlossen, diesmal die betroffenen Veranstaltungen in prop zu veröffentlichen, was an eigener Stelle geschehen wird.

Dipl.Ing. Harald Sittler legte die auf den neuesten Stand gebrachte REKORDLISTE der nationalen und internationalen Rekorde vor.

Interessenten können diese bei der Bundessektion anfordern.

WM-Nationalmannschaften 1985:

F3B - Karl Wasner jun., Vbg.
Andreas Meissl, NÖ
Günther Aichholzer, Tirol
Ersatz: K.Wasner sen.
MF: FR K.Wasner

F3A - Hanno Prettnner, Krtn.
Hermann Kowarz, Sbg.
Heinz Kronlachner, OÖ
Ersatz: Gerhard Fritz, T.
MF: FR Othmar Huber

Freiflug

F1A - Werner Kraus, Wien
Erwin Pacher, Krtn.
Fritz Mang, Wien
Ersatz: F1A- Harald Fuß, OÖ
F1B - Herbert Chmelik, Wien
Franz Wutzl, NÖ
F1C - Werner Kraus, Wien
MF: Robert Grillmeier

EM-Nationalmannschaften

Scale - Bernhard Klauscher, Stm.
Andreas Wirth, Wien
Vinzenz Pippan, Krtn.
MF: FR Dr.Thomas Loebenstein

Fesselflug:

F2B - Franz Wenzel, NÖ
F2C - Fischer-Straniak, Sbg.
Nitsche-Kühnegger, Sbg.
MF: FR Heinz Freundt

F1E - Rupert Schneck, NÖ
Karl Lintner, NÖ
Karl Almesberger, NÖ
Ersatz: Hans Hlavka, NÖ
MF: FR Felix Schobel

STAATSMEISTERSCHAFTEN

F1E - 21. April, Spitzerberg
F4C - 4./5. Mai, Leoben
F3B - 6./7. Juli, Wr.Neustadt
RC IV- 14./15.September, Wörgl
F2D - 27. Juli, Perg
F3C - 21./22.September, Wien

Nennungsschluß 14 Tage vorher
über den Landessektionsleiter.

LEHRGÄNGE :

19./20.Jän - F4C, Wien
8.-10.März, Saalflug, Wien
16./17.März, Punktericher, Graz
18./19.Mai, Hubschrauber, Bram-
berg, Sbg.

INT. WETTBEWERBE IN ÖSTER-
REICH ... siehe Terminkalender

VERSICHERUNG:

Mit Dezember 1984 wurde unsere Versicherung bei der National Union gekündigt.

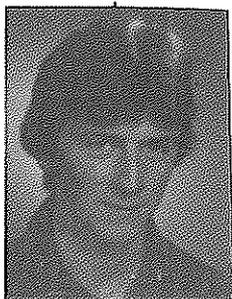
Ab 1. Jänner 1985 werden unsere Versicherungsangelegenheiten von der Anker-Versicherung wahrgenommen. Sämtliche Versicherungsleistungen bleiben wie gehabt.

Über die finanziellen Angelegenheiten wurde ein schriftlicher Bericht vorgelegt. Sämtliche Veranstaltungen wurden ordnungsgemäß belegt und abgerechnet. Die Vorhaben 1985 sind finanziell vom Österr. Aero Club abgesichert.

F3E - Hangflug-Fachreferent, Dipl.Ing.Harald Sittler, hat seine Funktion niedergelegt. Zum neuen Fachreferenten in dieser Klasse wurde LSL Ing.Richard Gradischnigg kooptiert.

ANTRÄGE:

Sämtliche vorliegende Anträge wurden beraten und beschlossen. Die Fachreferenten werden davon berichten.



RC III STAATSMEISTER 1984

Leopold BERGER, geb.1964
UMFC Meggenhofen

Die STAATSMEISTER 1984

Ich bin seit 5 Jahren Modellbauer und aktiver Wettbewerbsflieger. Vorher war ich Helfer des F3A-Spitzenpiloten Heinz Kronlachner, der mir sehr viele fliegerische Kenntnisse vermittelte. Seit 4 Jahren fliege ich nun RC III und wurde 1983 und 1984 OÖ Landesmeister in RC III. Staatsmeister wurde ich mit einer Dalotel 150.

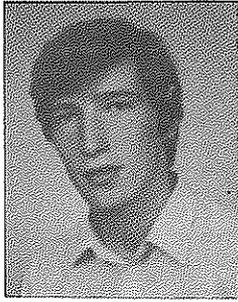
Die Dalotel 150 ist mit einem Enya 10 cm³ Viertakter ausgerüstet. Die Spannweite beträgt 148 cm, das Gewicht 2780 g.



F3 E STAATSMEISTER 1984

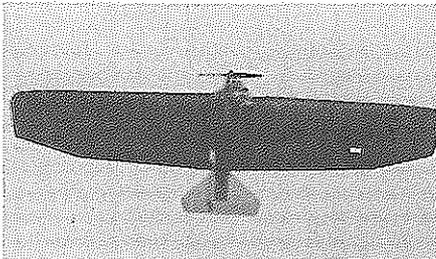
Rudolf Freudenthaler geb.1949
UMFC Freistadt

Ich betreibe den Modellflugsport seit 1963. Seit 1976 beteilige ich mich an Wettbewerben in den Klassen RC IV und RC III. Eine Spezialklasse ist für mich F3E-Elektroflug, in welcher ich bereits schöne Erfolge errungen habe. So wurde ich 1983 und 1984 F1E-Elektroflug-Europacup-Sieger. →



F2 D STAATSMEISTER 1984
Rudolf KÖNIGSHOFER, geb.1964
 BMF-Mühlparzer

Seit 1976 Flugmodellbauer. Aufbaulehrgang bei einer Jugendgruppe mit Wurfgleitern und kleinen Segelflugmodellen. Liebe zur Fuchsjagd entdeckt. 1981 wurde ich in F2D Landesmeister und 1983 konnte ich mich bei einem internat. Wettbewerb in Brünn im Mittelfeld plazieren. Mein Ziel ist, an einer EM und WM einmal teilzunehmen.



Die Fläche des Combat-Staatsmeistermodells ist aus Schaumstoff, Kiefernverstärkt. Das Leitwerk ist aus Vollbalsa.



F1 A STAATSMEISTER 1984
F1 E STAATSMEISTER 1984
Fritz MANG, geb. 1942
 ÖMV Wien

Ich beschäftige mich seit meinem 14.Lebensjahr mit dem Modellflug in den Klassen Fesselflug, Motorflug, RC IV und MS und Hangflug. Seit 1972 fliege ich die Klasse F1A und seit 1978 die Klasse F1E wettbewerbsmäßig.



F1A/J JUGENDMEISTER 1984
Reinhard MANG, geb. 1969
 ÖMV Wien

Seit 1982 betreibe ich den Flugmodellsport in den Freiflugklassen F1A und F1E wettbewerbsmäßig. RC-Flug betreibe ich bisweilen als Hobby.



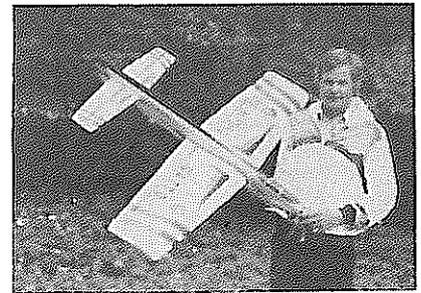
F3 A STAATSMEISTER 1984
Hanno Prettnner, geb. 1951
 ÖMV Klagenfurt

Mein modellsportlicher Lebenslauf begann bereits in der Volksschule mit dem Bau von Segelflugmodellen. Als Jugendlicher habe ich so ziemlich alle Modellflugsparten betrieben und mich mit etwa 16 Jahren dem RC-Flug verschrieben. Kurz danach gewann ich bereits die Kärntner LM in RC III und im Anschluß daran die Staatsmeisterschaft. In meiner bisherigen Laufbahn habe ich ca. 250 Siege auf nationaler und internationaler Ebene errungen. Meine bisherige Krönung scheint mir der 7malige Gewinn hintereinander des schwierigsten Kunstflugmeeting der Welt, das Tournament of Champions, in Las Vegas, zu sein. Als erster und einziger Kunstflug-Modellsportler gelang es mir, dreimal die Weltmeisterschaft in F3A-Kunstflug zu gewinnen.



F1 B STAATSMEISTER 1984
Ing.Ernst REITTERER, geb.1931
 LSV Salzburg

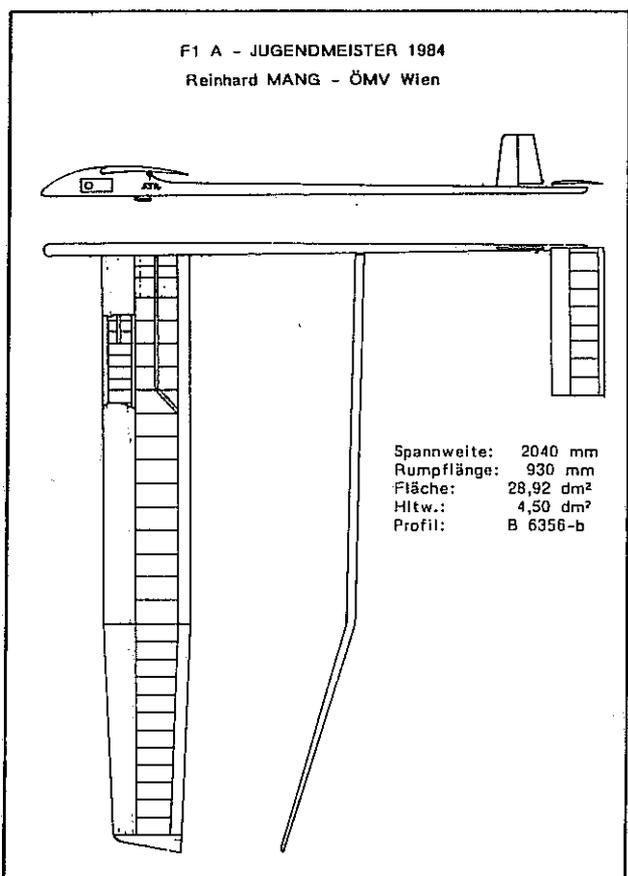
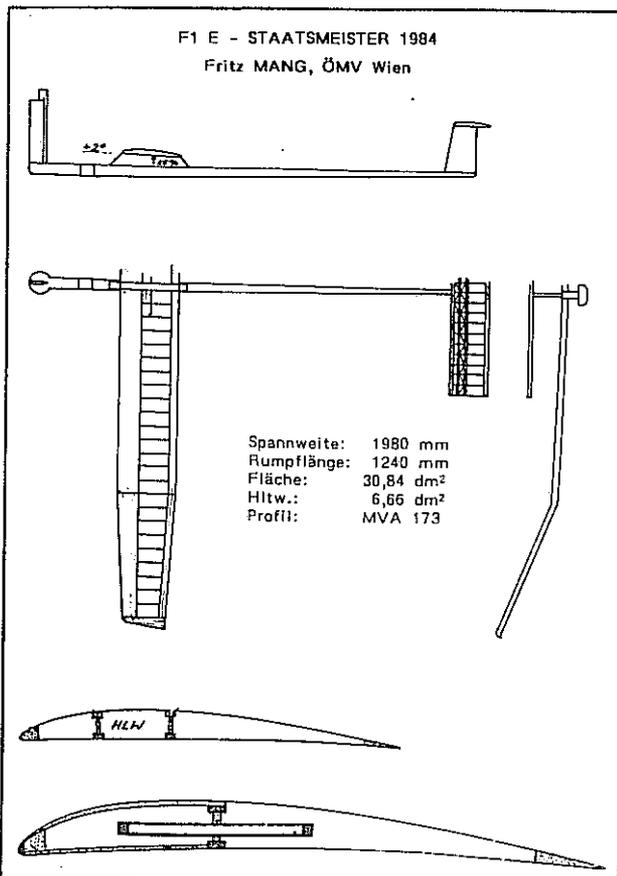
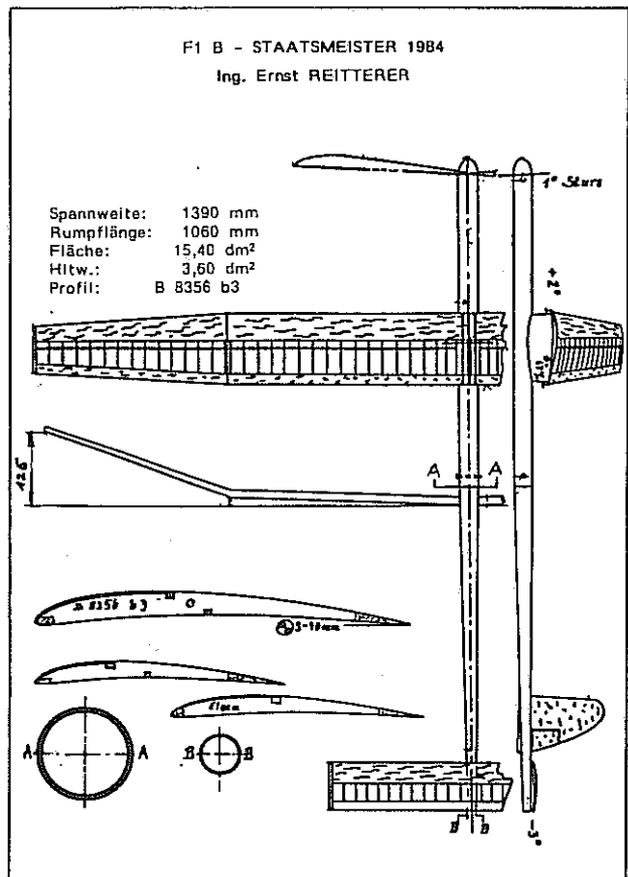
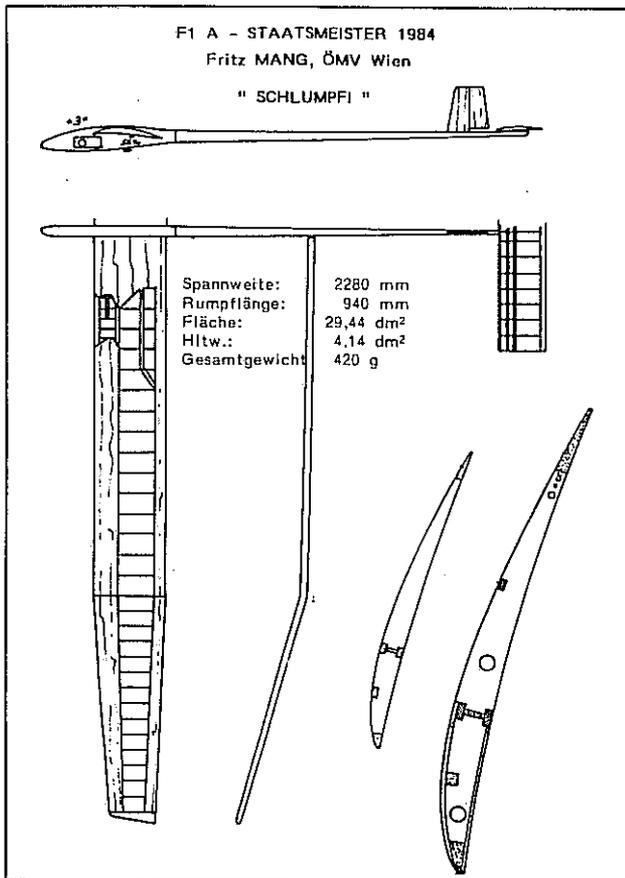
Ich betreibe Modellflug seit 1942. War anfangs 1944 mit 13 Jahren Modellflug-Werkstättenleiter in Linz. Zur Erringung der Gold-C begann ich 1965 mit der Klasse F1B und konnte schon 1966 Staatsmeister werden. Ich flog aber schon vorher F1A und F1E. Manchmal fliege ich mit mehr oder weniger Interesse RC-Hang und RC IV, finde allerdings den RC-Flug für sehr wenig attraktiv.

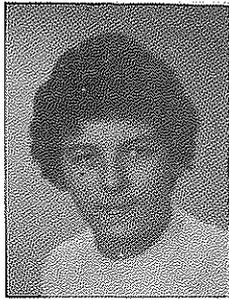


F2B STAATSMEISTER 1984
Franz WENCZEL, geb. 1945
 MBC Enzesfeld

1957 Beginn mit dem Modellflug und dann Pause. 1975 Wiederbeginn mit Fesselflug F2B. 1980 STMS 3.Platz, 1982 STMS 2.Platz und 1984 STMS 1.Platz. Ich fliege auch in RC/MS und bin bei Wettbewerben sehr erfolgreich. Ich versuche mich auch noch in den Klassen RC IV, RC III und in RC Hang.



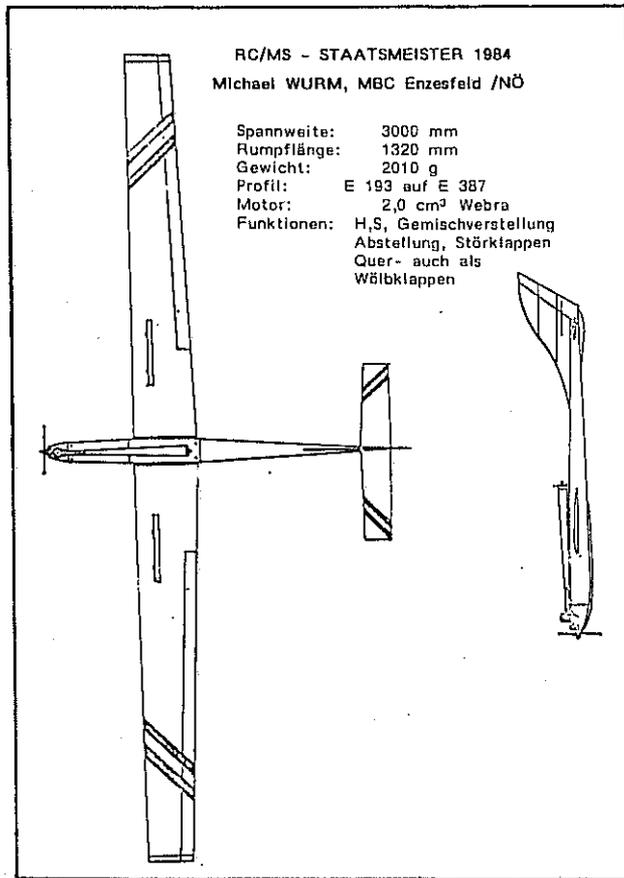




RC/MS STAATSMEISTER 1984

Michael WURM, geb. 1967
MBC Enzesfeld

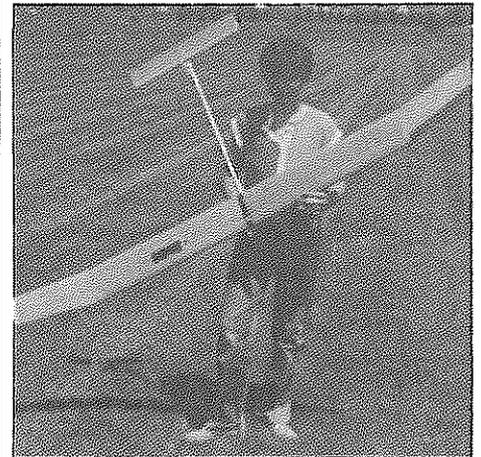
Ich betreibe den Flugmodellsport seit 1977. Wettbewerbsmäßig übe ich die Klassen RC IV und RC/MS aus.
Es war die erste Staatsmeisterschaft an der ich teilgenommen habe.



Leopold Berger, der junge Sieger in der Klasse RC III mit seiner schön gebauten Dalotel 150



Zweifacher Sieger in Klasse F1A und F1E, Fritz Mang, mit seinem F1A-Segler "Schlumpfi".



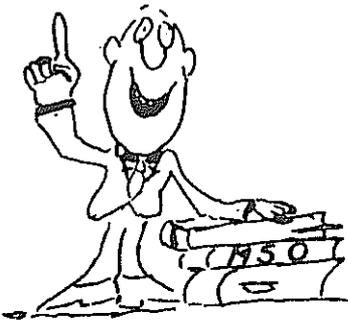
Der Apfel fällt nicht weit vom Baum. Sohn Reinhard Mang, der Sieger in der Jugendklasse F1A/J.



Linkes Bild: Rudolf Freudenthaler zur Zeit einer der erfolgreichsten Elektroflieger Europas.

Angaben über sein F3E-Modell:
Spannweite: 2600 mm
Länge: 1180 mm
Antrieb: Geist 150, 29 Zellen
1,2 Ah
Gewicht: 3750 g





Es muß wieder einmal in Erinnerung gebracht werden !

VERANSTALTUNGEN VON WETTBEWERBEN :

Grundsätzlich muß zwischen Vereinsmeisterschaften und Nationalen Wettbewerben unterschieden werden.

Vereinsmeisterschaften können von jedem Verein durchgeführt werden und unterliegen nicht der Anmeldepflicht bei der ONF. Sie haben keinen offiziellen Charakter, sollen aber mit genehmigten Veranstaltungen terminlich abgestimmt werden.

Nationale Veranstaltungen sind jene Wettbewerbe, die im "Nationalen Terminkalender" eingetragen sind (LM, NW, NWI, STM, I).

Bei diesen Veranstaltungen muß dem Fachdelegierten bei der ONF (Robert Grillmeier, Red.) über den Landessektionsleiter mindestens 6 Wochen vor der Veranstaltung eine VORAUS-SCHREIBUNG in zweifacher Ausfertigung zur Genehmigung vorgelegt werden. Sie muß laut MSO 2.1.2. erstellt sein. Die ONF bestätigt diese Vorausschreibung und beteiligt sie mit einer Wettbewerbsnummer, welche dann in der gedruckten Ausschreibung angegeben sein muß.

Ausschreibungen ohne Wettbewerbsnummer sind ungültig !

Würden Änderungen in der Vorausschreibung von der ONF vorgenommen, so müssen diese in der Ausschreibung berücksichtigt sein.

Hier spricht die ONF!

Robert Grillmeier

Eine Teilnahme an "Nationalen Wettbewerben" ist nur mit gültiger Sportlizenz und gültigem Aero Club Ausweis (Zahlschein) möglich.

Die Wettbewerbsausschreibungen müssen mindestens 14 Tage vor der Veranstaltung ausgesandt werden. 20 Ausschreibungen sind an die Bundessektion zu senden. Sollte ein Wettbewerb, aus welchen Gründen immer, abgesagt bzw. verschoben werden, so muß die Bundesleitung ehestens verständigt und der neue Termin bekanntgegeben werden.

Jedes Flugmodell muß mit dauerhaft angebrachten Dauerstartnummern versehen sein. Die Dauerstartnummer ist die Computer-Nummer des Aero-Club Ausweises (siehe MSO 2.7.1.).

Wettbewerbsfunktionäre, die in der Ausschreibung genannt sind sowie Punkterichter und Zeitnehmer, dürfen auf keinen Fall als Wettbewerber an der Veranstaltung teilnehmen.

Es dürfen nur Punkterichter mit gültiger Lizenz eingesetzt werden.

Jeder Veranstalter eines Wettbewerbes ist verpflichtet, innerhalb kürzester Zeit eine offizielle Ergebnisliste aufzulegen. 20 Ergebnislisten sind spätestens 6 Wochen nach dem Wettbewerb an die Bundessektion zu senden.

Die Ergebnisliste muß folgende Angaben enthalten :

Name bzw. Bezeichnung des Wettbewerbes ,
Austragungsdatum und -ort,
Klassenbezeichnung(en) und Zulassungsnummer der ONF.

Die Wettbewerber sind in der Reihenfolge ihrer Plazierungen anzuführen, es sind auch jene anzuführen, welche die Wertung 0 haben.

Bei NW und IW sind weiters anzugeben:

Jury, Wettbewerbsleiter, Organisationsleiter, Punkterichter mit Lizenznummer, Zeitnehmer, Landerichter, Wendemarkenrichter, Wertungsrichter, etc. (je nach Wettbewerbsart. (siehe auch Hinweis im Mittelteil dieser Nummer, Red.).

Leider haben im abgelaufenen Jahr 1984 einige Wettbewerbsveranstalter die Punkte der MSO bzw. des SC nicht beachtet, und es wurden 16 Wettbewerbe von der ONF beanstandet. Laut Beschluß der Sektionsleitersitzung werden folgende NW und NWI nicht anerkannt, und es können daher keine Leistungspunkte vergeben werden:

Finkenstein Pokalfliegen	RC/MS	24.03.
Mauterndorf Hangflugw.	RC/H	28.04.
Donau Wanderpokalfliegen	F3F	29.04.
Untersbg. Kristallfliegen	RC/MS	01.05.
Hausruckpokalfliegen	RC IV	12.05.
Hausruckpokalfliegen	RC III	19.05.
Einhornpokalfliegen	RC IV	03.06.
Nat. Igo Etrich	RC III	23.06.
Nat. Igo Etrich	RC/MS	24.06.
Aichfeldpokalfliegen	F1A,B,J	08.07.
Schlenken Hangflugwettb.	RC/H	15.07.
E-Wettbewerb Feldkirchen	F3E	12.08.
RC IV-Wettbewerb Enns	RC IV	02.09.
Krappfeld Pokalfliegen	RC/MS	16.09.
Haunsberg Hangflugwettb.	RC/H	23.09.
Haunsberg Hangflugwettb.	RC/H	06.10.
Dietersdorfer Pokalfl.	RC/MS	14.10.

10
J
a
h
r
e

aeropiccola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - *Schüter*

10 JAHRE

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.
WIEN - AUSTRIA Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61

aeropiccola - GUNDERT - HELFE - MINIVOX - *Schüter*

10
J
a
h
r
e

Es berichten die Fachreferenten



RADIO CONTROL

Fachreferent Othmar Huber

Liebe RC-Flieger !

Zu Jahresbeginn wünsche ich allen einen recht guten Start in die neue Wettbewerbssaison 1985.

Wegen Erkrankung konnte ich an der letzten Sektionsleitertagung im Dezember 1984 nicht teilnehmen. Meine Vorschläge und Anträge lagen aber der Tagung vor. Sie wurden eingehend beraten und folgende Beschlüsse gefaßt:

RC/MS - Hier erfolgt ab sofort die Freigabe der 4-Taktmotoren.

Pro cm³ ist ein Mindestgewicht von 0,5 kg erforderlich. Die übrigen Bestimmungen bleiben unverändert.

Eine entsprechende Änderung in derMSO wird durchgeführt.

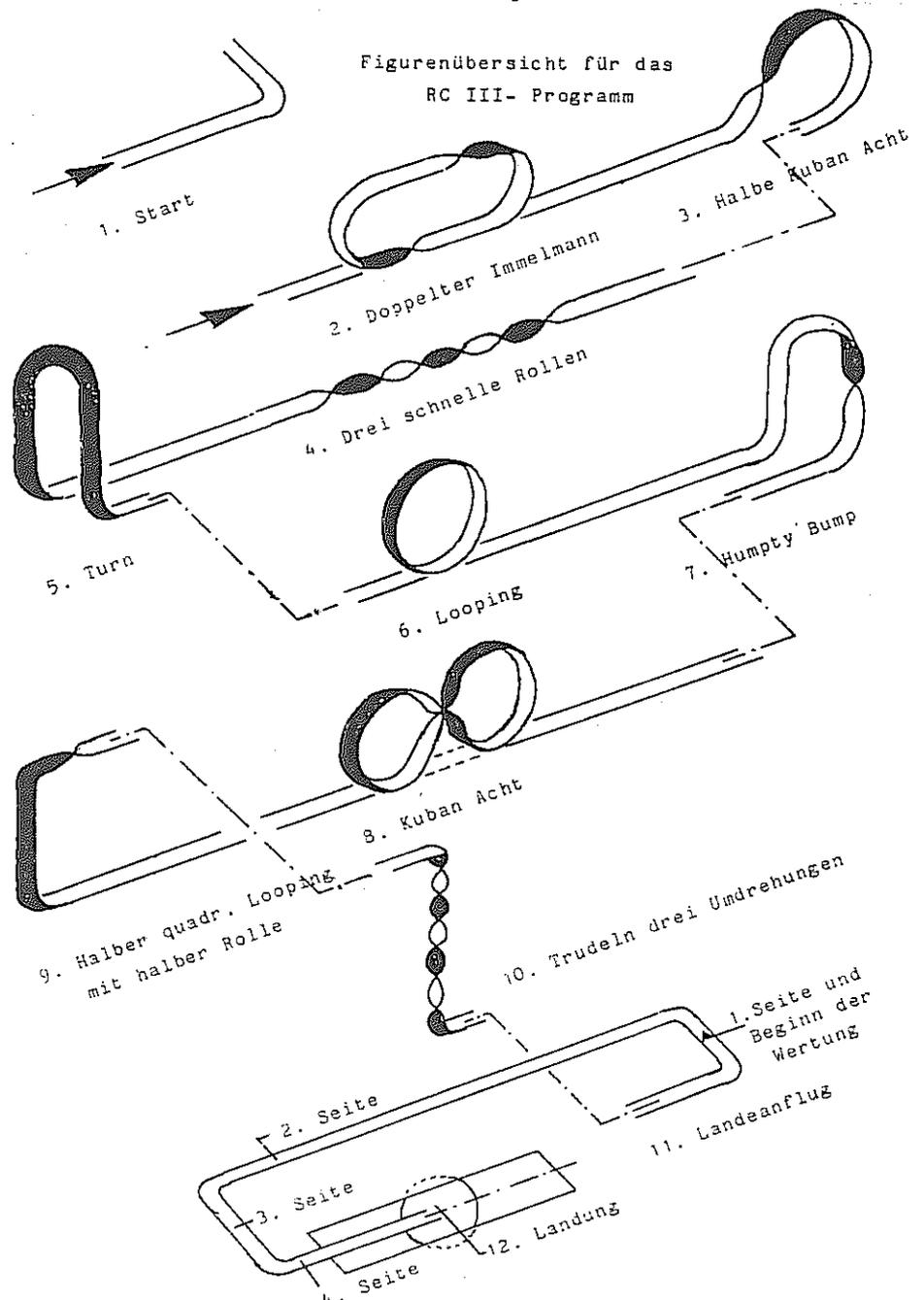
RC III - Ab sofort wird in dieser Klasse ein WENDEFIGURENPROGRAMM eingeführt. Die sofortige Einführung kann deshalb erfolgen, da

1. durch diese Programmänderung keine Konstruktionsänderung bei den Modellen erforderlich ist und
2. in diesem Jahr keine RC III-Staatsmeisterschaft stattfindet und deshalb dieses Jahr als Einführungsjahr angesehen werden kann.

Das neue Wendefigurenprogramm.

1 Start	K 3
2 Doppelter Immelmann	K 5
3 Halbe Kuban Acht	K 6
4 Drei schnelle Rollen	K 7
5 Turn links oder rechts	K 7
6 Looping gezogen	K 4
7 Humpty Bump	K 4
8 Kuban Acht	K 7
9 Halber quadr. Looping mit 1/2 Rolle	K 4
10 Trudeln 3 Umdrehungen	K 7
11 Landung im 30 m Kreis auf der Piste außerhalb d. 30 m Kreises	K 3
außerhalb der Piste	K 2

Das komplette Programm mit allen Erläuterungen und Hinweisen kann aus Platzgründen erst in der nächsten Nummer abgedruckt werden (Redaktion).



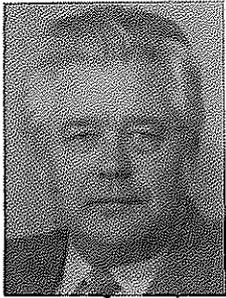
WM-Kader 1985:

1. Hanno Prettner, Klagenfurt
 2. Herman Kowarz, Salzburg
 3. Heinz Kronlachner, Meggenhof.
- Ersatz: Fritz Gerhard, Tirol
Mannschaftsführer:
Fachreferent Othmar Huber

Das von verschiedenen Veranstaltern erarbeitete und eingereichte Programm für RC-Segler-Schlepp wurde genehmigt und wird in die MSO als nationale Klasse aufgenommen.

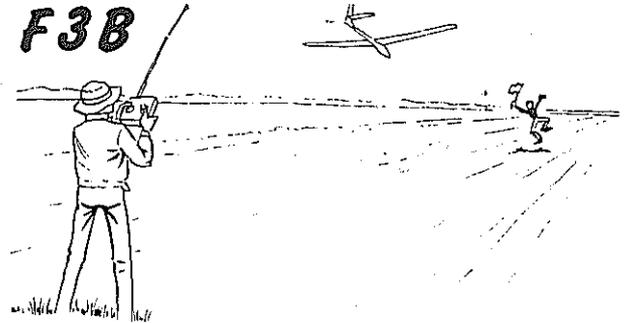
In der Klasse RC IV wird ebenfalls, entsprechend der Empfehlung der CIAM, der 4-Taktmotor zugelassen.

Mit besten Fliegergrüßen
Othmar Huber



RADIO CONTROL F3B

Fachreferent Karl F. Wasner



Liebe F3 B - Fans,

zum Jahresbeginn möchte ich Euch jetzt noch einen guten Start in die neue Wettbewerbs- und Qualifikationssaison wünschen. Mögen viele gelungene Flüge der Lohn Eurer Arbeit sein.

Die Sektionsleitersitzung hat mit großer Mehrheit meinen Nominierungsvorschlag für die Nationalmannschaft zur Weltmeisterschaft 1985 in Australien angenommen und beschlossen. Diese besteht aus:

Karl Wasner jun., Pilot und Erich Lechner, Helfer, Vorarlbg., Andreas Meissl, Pilot und Peter Hoffmann, Helfer, Nied.Österr., Günther Aichholzer, Pilot und Frau Aichholzer, Helfer, Tirol. Ersatz: Karl F. Wasner, Hans Haller.

Die Mannschaftsführung wurde mir übertragen.

Nun wird es an diesem Team liegen, durch optimale Vorbereitung und gute, kameradschaftliche Zusammenarbeit, den bestmöglichen Erfolg sicherzustellen.

Denn gerade F3B lebt- und leidet mit der guten Zusammenarbeit im Team. Ich hoffe, daß mir dieser Satz nicht wieder falsch ausgelegt wird!

Und für diejenigen F3B-Piloten, die die Leistungen dieser Nationalmannschaft überbieten möchten, nochmals die bereits im prop 5/6 1983 abgedruckten Qualifikationsbestimmungen:

Für die Qualifikation zur Nationalmannschaft sind mindestens fünf F3E-Wettbewerbe, welche nach gültigem FAI-Programm geflogen werden, erforderlich. Mindestens drei davon müssen FAI-Wettbewerbe sein. Zu diesen fünf Wettbewerben ist noch die Teilnahme an der Staatsmeisterschaft der Klasse F3B erforderlich. Landesmeisterschaften zählen nicht zur Qualifikation. Der beabsichtigte Start an für die Qualifikation vorgesehenen Wettbewerben ist **mindestens eine Woche vor dem Bewerb an mich** zu melden.

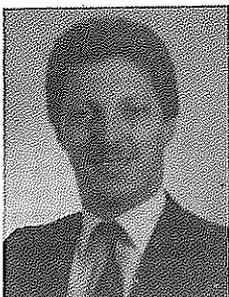
Nach dem Wettbewerb sind die erzielten Leistungen (Aufgabe A: Zeit, Landung, Aufgabe B: Laps; Aufgabe C: Speedzeit) zu belegen. Die kann durch Einsendung von offiziellen Ergebnislisten - welche diese Angaben enthalten müssen - erfolgen oder durch Einsendung von vom Veranstalter bestätigten Startkarten. Diese Leistungen sind in den Jahren 1985 und 1986 zu erbringen.

Ein Rechtsanspruch auf die Aufnahme in die Nationalmannschaft besteht allerdings auch bei Erfüllung der Bedingungen nicht, da die Sektionsleitertagung bei Vorliegen wichtiger Gründe auch andere Entscheidungen treffen kann.

Bis zum nächsten prop hoffe ich die Regeländerungen in unserer Klasse zusammengefaßt zu haben.

Bis dahin
Gute Thermik und schnelle Speedflüge

Karl F. Wasner



RADIO CONTROL F3C

Fachreferent Gerhard Lustig



Liebe Hubschrauberfreunde!

Nach nunmehr einjähriger Arbeit in dieser Spezies, können wir bereits stolz auf einige Erfolge hinweisen.

Nach anfänglicher Ablehnung hat sich die Gruppe von Modellhubschrauberpiloten sowohl organisatorisch als auch disziplinar nahtlos in die große Familie der Modellflieger eingeordnet.

Dies zeigte sich zuletzt auch in der einstimmig beschlossenen Nennung unseres Staatsmeisters Josef Brennsteiner zu den 1. Weltmeisterschaften F3C in London Ontario /Kanada.

Damit trägt man den Verdiensten unseres Staatsmeisters Rechnung, zeigt die Möglichkeiten auf, bei Fleiß, Einsatz und Können Unterstützung zu erhalten und investiert auch in die Zukunft.

Dieser Schritt ist jedoch nur ein Teil der Strecke, den wir gedenken zurückzulegen, damit unser Land auch in Zukunft stark vertreten sein wird. Dazu ist es jedoch notwendig, eine breite Basis von wettbewerbswilligen Piloten heranzutrainieren, um den wachsenden internationalen Erfordernissen gewachsen zu sein.

Deshalb haben wir bereits jetzt in engster Zusammenarbeit mit unseren deutschen Modellhubschrauberfreunden ein Förderungsmodell übernommen, daß in zwei Vorstufen eine kontinuierliche Heranführung an das FAI-"A" Programm zuläßt.

F3C "C" für Anfänger

F3C "B" für Fortgeschrittene.

Diese Programme sind so gestaltet, daß vom Anfänger bis zum Fortgeschrittenen unter Berücksichtigung der technischen und besonders der finanziellen Mittel

ein wettbewerbsmäßiges Fliegen möglich wird. Einmal darüber hinausgewachsen, erfährt man eine natürliche Leistungssteigerung und eine ideale Heranführung an die FAI-Klasse. In der BRD wurden diese Förderungsmodelle bereits erfolgreich getestet.

Wir richten daher an alle Wettbewerbsveranstalter das wichtige Ersuchen, dieses auch in dieser Ausgabe detailliert beschriebene Programm zu studieren und im Rahmen eigener (oder aufgrund geringerer Nennzahlen als Zusatz zu anderen Veranstaltungen) Wettbewerbe versuchsweise anzuwenden.

Es ist beabsichtigt, diese Regeln in die MSO aufzunehmen und bereits für 1986 zu legalisieren. Bei der Durchsetzung dieser zukunftsweisenden Förderungsmodelle sind auch die Vertreter der Industrie gerne zur Mitarbeit eingeladen. Wir sind überzeugt, daß damit auch kommerzielle Erfolge verbunden sind.

Im Rahmen eines vom 17.-19.Mai in BRAMBERG stattfindenden Punkterichterlehrganges F3C wird allen Interessenten noch rechtzeitig zum Saisonstart das neue Programm in Theorie und Praxis vorgestellt.

Auch Vertreter aus der BRD werden darüber referieren.

Mit dieser geballten Ladung an Informationen und Neuerungen zielen wir auf zukünftige Erfolge und stehen prompten Reaktionen aufgeschlossen gegenüber.

.... und noch eine Bitte an die Landessektionsleiter: "Bitte unterstützt die Hubschraubermodellflieger bei den diversen regionalen Wettbewerben, denn sie revanchieren sich sicherlich gerne bei den Schauflugkonkurrenzen. Danke."

F3C Modellhubschrauberpiloten - an alle Landessektionen !

Im Rahmen einer Sondierung wollen wir alle österreichischen Hubschrauberpiloten erfassen und gezielter betreuen.

Nach Auskunft der Landessektionsleiter hat doch jedes Bundesland einige gute Helicopter-Piloten, welche gerne an Wettbewerben teilnehmen wollen. Um diesen Interessentenkreis direkt kontaktieren zu können, bitten wir um Übermittlung der Adressen mit Angaben des jetzigen Leistungsstandards.

Im Soge der 2-3 sehr guten Wettbewerbsflieger wollen wir die Basis verbreitern und geeignete flankierende Maßnahmen ergreifen.



RADIO CONTROL F3E

Fachreferent Helmut Kirsch

1984 konnte bei optimalen Witterungsbedingungen die 1. Staatsmeisterschaft der Elektroflieger auf dem Flugplatz der Modellfluggruppe St.Veit durchgeführt werden.

Leider stellten sich nur 8 Teilnehmer den Zeitnehmern, um den 1. Staatsmeister in dieser Klasse zu ermitteln. Dieses kleine Starterfeld dürfte allerdings darauf zurückzuführen sein, daß diese Klasse noch sehr jung ist, und daß für ein Spitzenmodell inklusive Antrieb, Ladegerät usw. ein größerer finanzieller Aufwand erforderlich ist.

Die Staatsmeisterschaft verlief in einer freundlichen, pionierhaften Atmosphäre, ohne Hektik und Streß. Bei dieser noch kleinen Gruppe Enthusiasten scheint die Modellflugwelt noch in Ordnung zu sein. Es wird noch ohne Neid der Erfolg der Konkurrenten zur Kenntnis genommen, und wenn bei einem Piloten etwas schief läuft, so helfen die anderen in kameradschaftlicher Weise aus. Bedingt durch das kleine Starterfeld konnte die Staatsmeisterschaft in einem Tag abgewickelt und abgeschlossen werden..

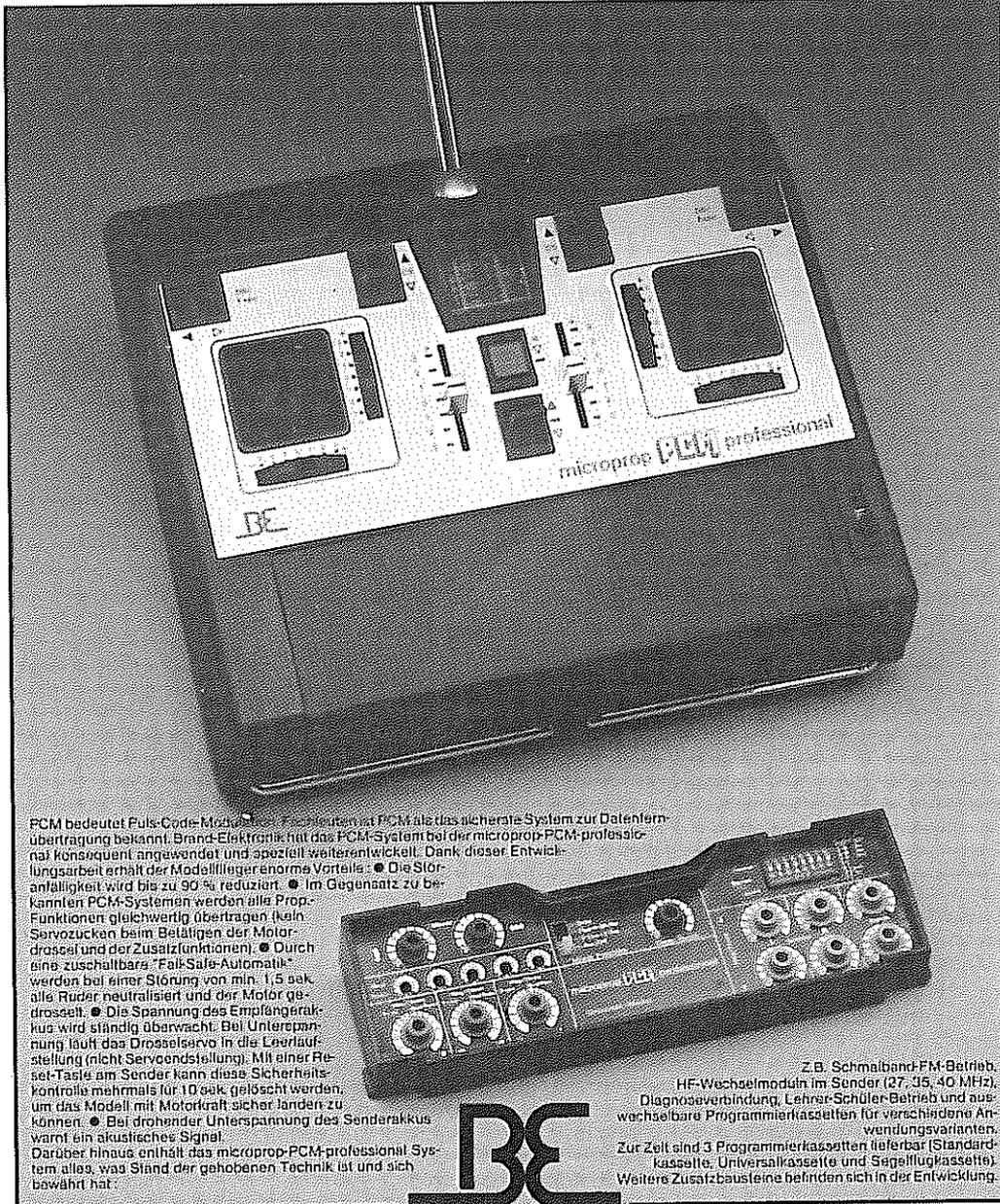
Der Anfang ist getan, die 1. Staatsmeisterschaft ist gelaufen.

Wie ist nun der weitere Ausblick auf die Vorbereitung des Elektrofluges ? Am Abend wurde mit

den Teilnehmern und Jurymitgliedern noch lange diskutiert, und wir konnten folgenden Schluß ziehen. Die Modelle inklusive Zubehör, die zur Zeit für Spitzenleistungen gut sind, sind vom Normalverbraucher weder finanziell erschwinglich noch fliegbar. Um also auch für den Normalflieger etwas zu bieten, möchte ich mich dafür einsetzen, die 10 Zellen Segler und die 7 Zellen Pylon Klasse einzuführen (wurde bei der letzten Sektionsleitersitzung bereits beschlossen, Red.). Dadurch würde der finanzielle Aufwand in Grenzen bleiben und das Fluggewicht bei ca. 2 kg liegen. Das wäre, so glaube ich, ein großer Schritt nach vorne, um eine gesunde Basis an Elektrofliegern zu schaffen, aus der dann Spitzenpiloten in die große Klasse überwechseln können.



Das neue microprop-PCM-Fernlenksystem



PCM bedeutet Puls-Code-Modulation. Fachwissen mit PCM als das sicherste System zur Datenfernübertragung bekannt. Brand-Elektronik hat das PCM-System bei der microprop-PCM-professional konsequent angewandt und speziell weiterentwickelt. Dank dieser Entwicklungsarbeit erhält der Modellflieger enorme Vorteile: ● Die Störanfälligkeit wird bis zu 90 % reduziert. ● Im Gegensatz zu bekannten PCM-Systemen werden alle Prop-Funktionen gleichzeitig übertragen (kein Servozucken beim Betätigen der Motor-drossel und der Zusatzfunktionen). ● Durch eine zuschaltbare "Fail-Safe-Automatik" werden bei einer Störung von min. 1,5 sek. alle Ruder neutralisiert und der Motor gedrosselt. ● Die Spannung des Empfängerakkus wird ständig überwacht. Bei Unterspannung läuft das Drosselservo in die Leerlaufstellung (nicht Servoendsstellung). Mit einer Reset-Taste am Sender kann diese Sicherheitskontrolle mehrmals für 10 sek. gelöscht werden, um das Modell mit Motorkraft sicher landen zu können. ● Bei drohender Unterspannung des Senderakkus warnt ein akustisches Signal. Darüber hinaus enthält das microprop-PCM-professional System alles, was Stand der gehobenen Technik ist und sich bewährt hat.

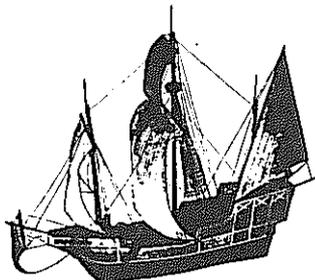
BE

BRAND-ELEKTRONIK

**microprop von Brand-Elektronik,
Technik und Qualität!**

Erhältlich im
österreichischen
Fachhandel

Z.B. Schmalband-FM-Betrieb,
HF-Wechselmodul im Sender (27, 35, 40 MHz),
Diagnoseverbindung, Lehrer-Schüler-Betrieb und aus-
wechselbare Programmierkassetten für verschiedene An-
wendungsvarianten.
Zur Zeit sind 3 Programmierkassetten lieferbar (Standard-
kassette, Universalkassette und Segelfluggkassette).
Weitere Zusatzbausteine befinden sich in der Entwicklung.



aeropiccola Historische Schiffsmodelle

GUNDERT Schiffsmodelle + Zubehör

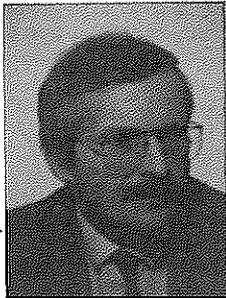
HELFE Startboxen

MINIVOX Schalldämpfer

Bezugsquellennachweis:

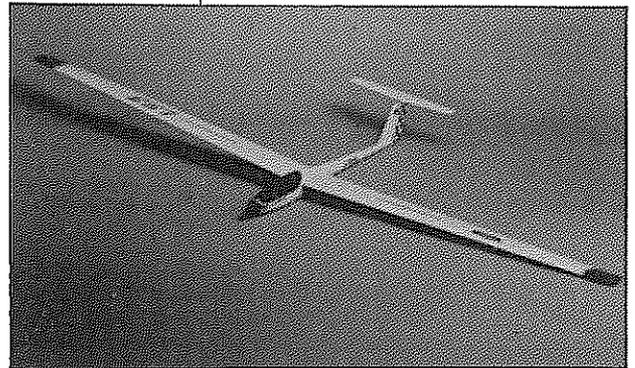
E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875



Geleitet von Dr. Georg Breiner

LS 3 von Multiplex



Die Originalmaschine wird von der deutschen Firma Rolladen-Schneider in Engelsbach bei Frankfurt gebaut und flog im Februar 1976 als erste Maschine der neuen 15 m Klasse. Die Firma MULTIPLEX hat diesen Hochleistungssegler nach der Spielwarenmesse 1984 in Nürnberg als Modell herausgebracht.

Der reichhaltig ausgestattete Baukasten enthält alle für den Bau notwendigen Teile außer Folie, Klebstoffe, Störklappen und RC-Einbauten. Der Rumpf ist fast nahtlos gefertigt und besitzt eine hervorragende weiße Deckschicht. Die Kabinenhaube ist aus blauem Astralon tiefgezogen und braucht nur mehr ausgeschnitten und angepaßt werden. Die abachibeplankten Flächenhälften sind holmlos und fast fertig. Seiten und Höhenruder wird in konventioneller Rippenbauweise erstellt. Der Bau des Seglers ist aufgrund der sehr guten Bauanleitung kein Problem, und jeder etwas geübte Modellbauer wird dies auch bewerkstelligen können. Generell muß man sagen, daß die Qualität der Balsa- und Sperrholzteile sehr gut ist. Die Flächen sind bald fertig, man muß die Nasenleisten und die Randbögen ankleben und verschleifen und die Störklappen

(unbedingt zu empfehlen, denn der Vogel hat einen hervorragenden Gleitwinkel) einbauen. Die Querruder müssen komplett herausgetrennt und verkastet werden. Nachdem die Wurzelrippen (dies unbedingt bei aufgesteckten Flächen machen !) angeklebt sind, kann bereits foliert werden. Es besteht übrigens die Möglichkeit, in den Flächen Ballastkammern (Hartpapierrohr - ein Zubehörteil) vorzusehen. Der Rumpf selbst ist auch bald fertig, denn die Außenröhrchen für die Ruderanlenkungen sind bereits im Rumpf verlegt. Er wird im Bereich der Nasenleiste durch einen 8 mm Buchenstab als Drucksteg verstärkt. Federn nun bei härteren Landungen die Flächen nach vorne, so fängt dieser Buchenstab den gesamten Druck auf, und man behält einen heilen Rumpf. Auch nicht schlecht! Oder?

Aufpassen muß man unbedingt beim Einstellen der V-Form, und hier gilt es besonders genau zu arbeiten.

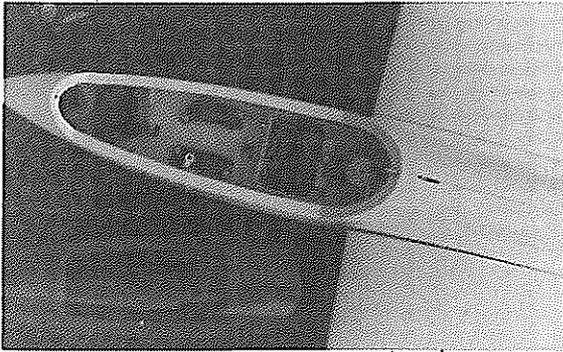
Zu den Störklappen muß ich noch etwas sagen. Im Testmodell Nr. 1 wurden die Flächen zunächst

ohne Klappen gebaut, und wir hatten gewaltige Schwierigkeiten bei Ziellandungen. Also wurden die Flächen "aufgemacht", die Klappen reingebaut, und dann klappte es !

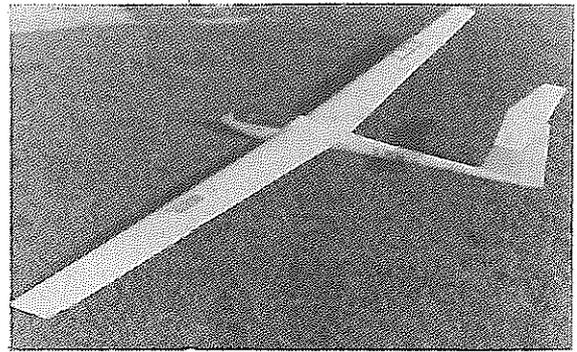
Zum Finish: Fläche und Leitwerke wurden weiß bebügelt, der Dekorsatz aufgebracht und ? Fertig! Es wäre eine Sünde gewesen, den Rumpf zu spritzen oder zu streichen, so makellos war dessen Oberfläche.

Zur Flugerprobung: Nach dem obligaten Einschweben von einem kleinen "Hängchen" und nach entsprechenden Korrekturen, ging es ans Gummiseil. Mit einer Spannweite von über 3 m (3220 mm) muß man schon "fliegen", und es ist notwendig, mit Seiten- und Querruder, insbesondere beim Langsamflug, zu "arbeiten". Im Schnellflug reicht aber die Querruderwirkung vollkommen aus, um schöne Kurven fliegen zu können.

Die Thermikeigenschaften konnten leider im November nicht gecheckt werden. Das recht große Höhenleitwerk macht die Maschine



Ein Blick in den Rumpf bei abgenommener Kabinenhaube. Das Störklappenservo wurde erst später eingebaut.



Eine schöne Orchidee, die LS 3

sehr gutmütig, sodaß aus fliegerischer Sicht bereits ein fortgeschrittener Anfänger zurecht kommen wird. Wichtig ist, daß die Ausschläge des Höhenruders klein gehalten werden, da sonst das Modell etwas unruhig um die Querachse werden kann (ca. 8 mm).

Natürlich ist die LS3 kunstflugtauglich, und man kann, sofern man versiert ist, einiges mit ihr anstellen.

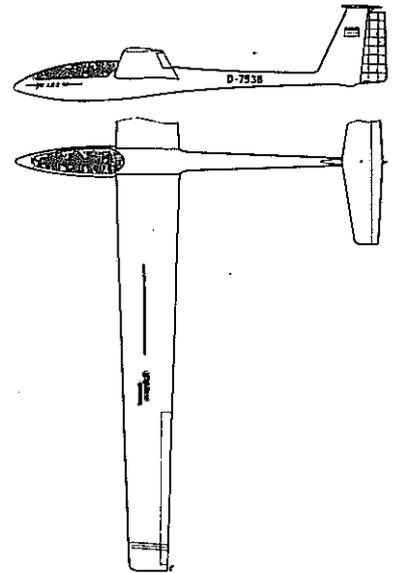
Zusammenfassung :

Die LS3 von MULTIPLEX ist ein bildschöner Nachbau eines Hochleistungssegelflugzeuges. Ein Modell, welches bereits im Baukasten einen sehr hohen Vorfertigungsgrad besitzt, beim Bau selbst aber keine Schwierig-

keiten bringt und einfach herrlich fliegt ! Dieses Segelflugmodell hat auch ein breites Anwendungsspektrum : Hang- und Thermikflug, Kunstflug und gemütliches "Genußfliegen". Wie das große Vorbild, ist auch das Modell ein Hochleistungssegler !

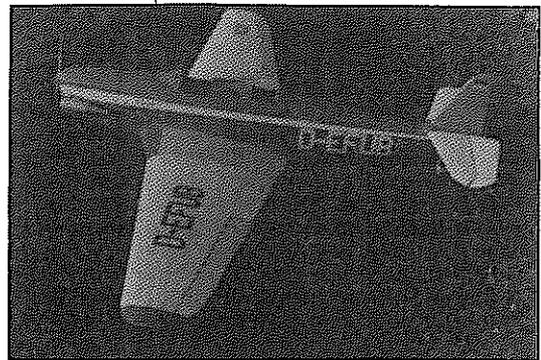
Technische Daten:

Spannweite	3320 mm
Rumpflänge	1370 mm
Flächeninhalt	56,35 dm ²
Gewicht	ca. 2650 g
Fernsteuerung	Quer, Höhe, Seite, Störklappen, Schleppkupplung, Hochstarthaken einziehbar.



KLEMM KI 35

von Krick



Ein kunstflugtaugliches Sportmodell aus den späten 30er Jahren war die Klemm KI 35. Dieses formschöne Flugzeug mit den charakteristischen Knickflügeln brachte die deutsche Firma KRICK im Frühjahr 1984 als Modell auf den Markt. Der Baukasten besteht bis auf Motorhaube und Leitwerksübergängen (diese sind aus ABS) aus Holz, und so manchem "Woody" wird das Herzchen beim Anblick dieses Kastens vor lauter Freude in der Brust flott zu schlagen beginnen. Alle Holzteile, egal

ob Leistchen, Brettchen etc., sind von prima Qualität. Ein "Riesenbauplan" (beide Flächenhälften sind drauf!) und eine recht genaue Bauanleitung schaffen die Grundlage, dieses Modell zu bauen.

Zum Bau des Modells ein paar Worte.

Dieses Modell ist wahrhaftig kein Anfängermodell, sei es in fliegerischer oder in baulicher, fast kann man dazu sagen, in

handwerklicher, Sicht. Die Bauzeit dauert aufgrund der reinen Holzbauweise doch geraume Zeit (80-100 Stunden) und die heute oft verwendete Devise: Heute bauen und morgen fliegen, kann man hier bestimmt vergessen.

Selbstverständlich gilt auch hier: genau arbeiten! Besonders beim Rumpf, bei den fest angebauten Stummelflügeln. Der Rumpf wird übrigens in einer eigenen Helling gebaut. Einen kleinen

kritischen Ansatzpunkt gibt es schon. Die Flächenendleiste ist etwas "schwach auf der Brust", sie ist aus Balsa 5x3 mm. Hier gab es auch schon den ersten Knacks. Nicht beim fliegen sondern beim Tragen.

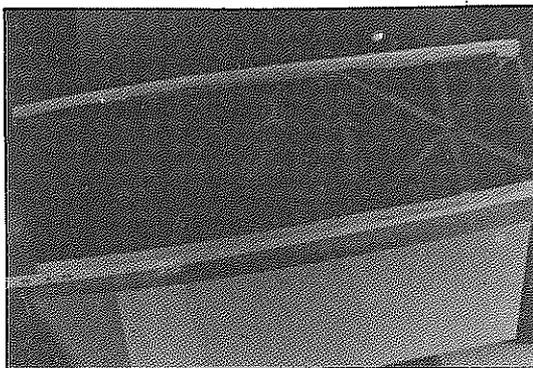
In die Maschine wurde ein 10 cm³ Zweitakter, ein Hirtenberger Gold Cup, mangels eines nicht zur Verfügung stehenden Viertakters, eingebaut. Vier Rudermaschinen "schluckte" der riesige Rumpf (Seite, Höhe, Quer und Motordrossel).

Die Klemm wurde dem Baukastenfoto entsprechend gefinisht und war wirklich ein Prachtstück und ein doch recht beachtliches Drum. Immerhin ist sie ja auch im Maßstab 1:5 nachgebaut.

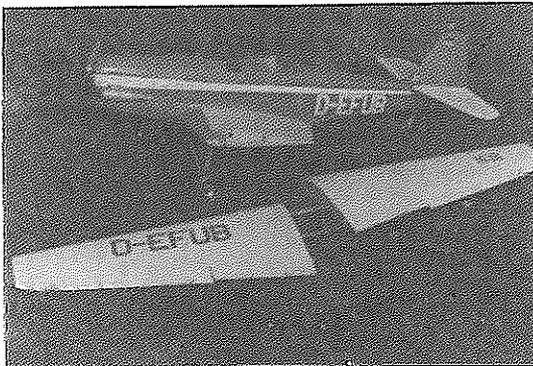
Nun zur Flugerprobung.

Beim Rollen zum Start muß man aufpassen, denn da reagiert sie ein wenig giftig. Wenn sie aber in der Luft ist, dann gibt das ein herrliches Flugbild. Auf keinem Fall darf man mit einem Zweitakter Vollgas fliegen. Das Modell hält schon einiges aus, nur paßt dies nicht zum Gesamteindruck. Selbstverständlich ist einfacher Kunstflug, wie zum Beispiel Loopings, Turns etc. möglich und bei entsprechend großen Höhenruderausschlägen auch Rückenflug. Das Abreißverhalten ist sehr erstaunlich, denn auch mit voll gezogenem Knüppel gibt es keinen Strömungsabriß, die Maschine nimmt nur die Schnauze nach unten, um Fahrt aufzuholen.

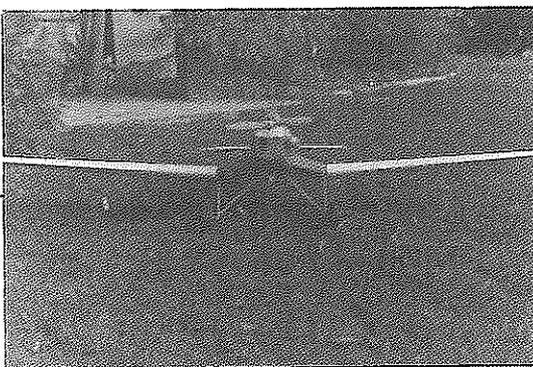
Zusammenfassend darf bemerkt werden, daß die Klemm KI 35 aus dem Hause KRICK ein nicht alltägliches Modell ist. Sie taucht nicht fast fertig aus der Schachtel auf, sie muß erst aus -zig Holzteilen gefertigt werden, und sie ist auch nicht für einen Anfänger vom Fliegerischen her



Im "Riesenbauch" der Klemm ist sehr viel Platz



Die Klemm mit demontierten Flächen



Frontal gesehen schaut die Klemm fast wie ein Stuka aus

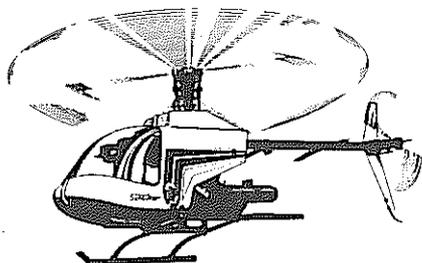
bestimmt. Ein etwas geübter Tiefdeckerflieger wird aber mit ihr bestimmt keine Schwierigkeiten haben.

Konstruieren wir einen Slogan: Lange gebaut, viel gestaubt und herrlich geflogen - mit der Klemm KI 35 !

Technische Daten :

Spannweite	2080 mm
Gesamtfläche	71,6 dm ²
Fluggewicht	ca. 3750 g
Motorisierung	7,5 bis 10 cm ³ Zweitakt
	10 bis 15 cm ³ Viertakt

Fernsteuerung: Höhe, Seite, Quer, Motordrossel



Schlüter RC-Helicopter

Bezugsquellennachweis:

E.SCHMALZ Ges.m.b.H.

Tel. 0222/88 42 46, 88 55 61
A-1235 WIEN, Telex 133875

MICROPROP PCM

PROFESSIONAL

Einige Zeit habe ich nun schon die MICROPROP PCM Professional im Testgebrauch und kann nun darüber berichten.

Zunächst einmal eine kurze technische Vorstellung der Anlage: Mister MICROPROP, was können Sie? Was ich kann? Also:

Da habe ich einen Schmalband FM Betrieb im 10 kHz-Raster, HF-Wechselmodule im Sender für die Frequenzbereiche 27, 35 und 40 MHz. Selbstverständlich ist innerhalb der Frequenzbereiche ein Quarzwechsel möglich. Weiters habe ich sehr genaue Knüppelaggregate, ein Sendermeßinstrument, die Möglichkeit für einen Lehrerschülerbetrieb und einen Diagnoseanschluß. Mein Senderakku hat selbstverständlich eine hohe Kapazität von 1.200 mA. Alle meine Trimmungen sind nicht mechanisch sondern durch sehr genaue Potentiometer realisiert. Mein Sender hat eine Gesamtkapazität für insgesamt 8 Funktionskanäle und eine Resettaste für meine Fail-Safe-Funktion.

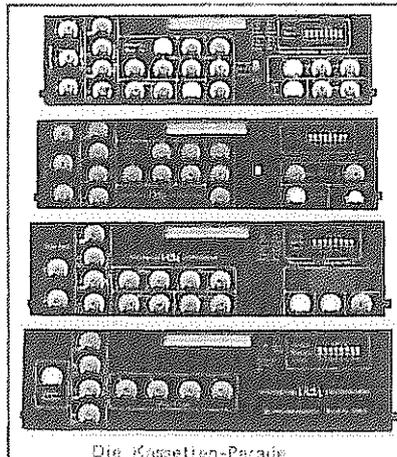
Für meinen Sender gibt es natürlich verschiedene Programmkassetten, das heißt ganz nach Ihrem Können und nach Ihrem Flugmodell (Segelflug, Motorflug etc.).

Wie ich funktioniere?

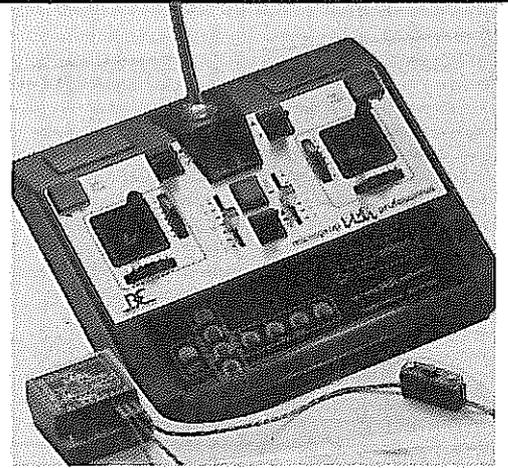
In meinem Sender werden Steuerbefehle erzeugt, die im "Sender-Bordcomputer" codiert (verschlüsselt) und im "Empfänger-Bordcomputer" decodiert (entschlüsselt) werden. Werden nun falsche oder gestörte Signale festgestellt, erhalten die Servos die zuletzt als richtig erkannten Infos aus einem eigenen Speicher. Dies dauert solange, bis wieder das richtige Signal empfangen wird. Mein Empfänger hat eine eigene zuschaltbare Fail-Safe-Automatik, die nach einer Totalstörung von 1,4 Sekunden Dauer in Aktion tritt. Was passiert? Sämtliche Ruder werden neutralisiert, und der Motor läuft in eine vorgegebene Drosselstellung. Dies erfolgt alles auf Störungsdauer!

Welche Erfahrungen bis jetzt mit gemacht wurden. Ich gebe weiter an den Herrn Tester.

Einer alten Tradition folgend, baue ich eine neue Anlage immer in ein Segelflugzeug ein. Ich wählte dafür meinen "Leibflieger", die gute alte ASW 17 aus. Als ich mit meiner neuen Anlage "bewaffnet" auf dem Fluggelände erschien, war ich sofort Mittelpunkt des Interesses meiner Kollegen. Die neue Anlage wurde bestaunt, und die Diskussion um PCM schlug wieder ihre hohe Wogen. Die ersten Flüge klappten und, bedingt durch die Verstellmöglichkeiten auf der Kassette, konnte ich meinen Vogel richtig trimmen. Da alles super lief, ritt mich der Teufel, und ich wollte einmal PCM in "Reinkultur" ausprobieren und erleben. Ein Kollege mit gleicher Frequenz lauerte schon in den Startklötzen auf seine Chance. Per Gummiseil ging die ASW 17 hinauf und zog in entsprechender Sicherheitshöhe ihre Kreise. Der "gegnerische" Sender wurde eingeschaltet, die Gesichter meiner Fliegerkollegen bekamen einen leicht schadenfrohen Ausdruck und ... es passierte



Die Kassetten-Parade

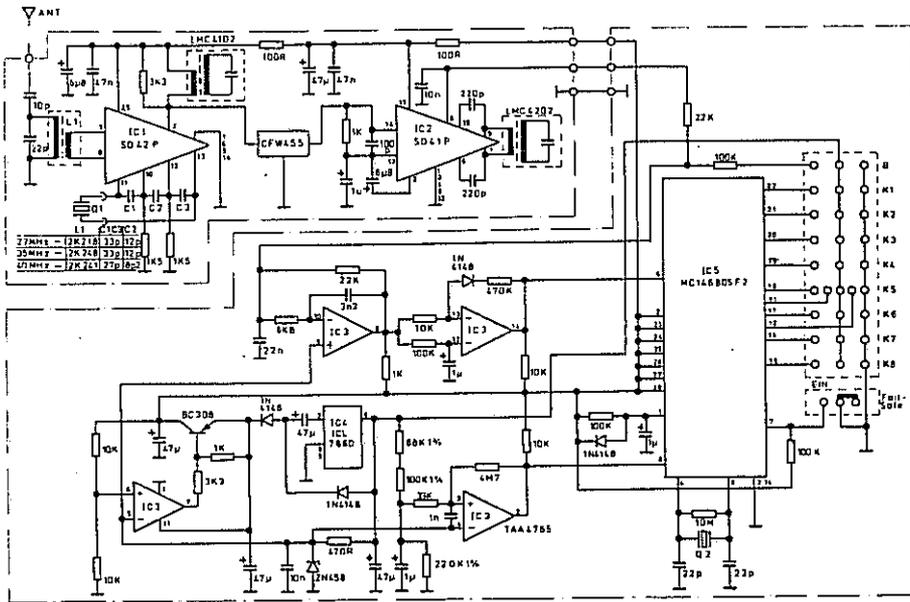


gar nichts! Kein wildes Trudeln oder Abschmieren, mein Modell flog ruhig weiter, und nach ca. 3 Sekunden Einschaltdauer des Fremdsenders stellten sich alle Ruder auf neutral, und die ASW setzte zu einem langgezogenen Gleitflug an.

Nun wurde ein zweiter Versuch gestartet. Ich drückte mein Modell zu einem flachen Sturzflug in unmittelbarer Nähe des anderen Senders. Zunächst hatte ich keine Verbindung. Nach 3 Sekunden stellten sich auch hier die Ruder auf neutral, und das Modell ging in eine normale Fluglage zurück, obwohl der Fremdsender noch immer eingeschaltet war. Ohne meine Professional wäre die ASW nur mehr Kleinholz gewesen.

Die ganze Flugsaison 1984 flog ich die Professional in Segel- und Motormaschinen und hatte mit der Anlage überhaupt keine Probleme. Ich baute die PCM Professional auch in eine Fremdmaschine (Speedys RC I - pardon-F3A-Gerät ein). Beim ersten Start von Speedy merkte ich, daß etwas nicht stimmte, die Maschine flog ganz wackelig - und es waren nicht Speedys Pfoten! Heil wurde gelandet und was war passiert? Das Antennenkabel hing nur mehr an zwei haardünnen Drähtchen am Print. Ein wunderschöner Wackelkontakt war dadurch entstanden. Die zeitweise durchkommenden Signale brachten aber das Modell herunter.

Von einem Zwischenfall, der leider mit einem Totalschaden des Modells eines Kollegen endete, möchte ich noch zum Schluß berichten. Noch war die Anlage in Speedys Maschine eingebaut und dieser flog und flog. Das dauerte solange, bis



Das Schaltbild des PCM-Empfängers

Das Schaltbild des PCM-Empfängers

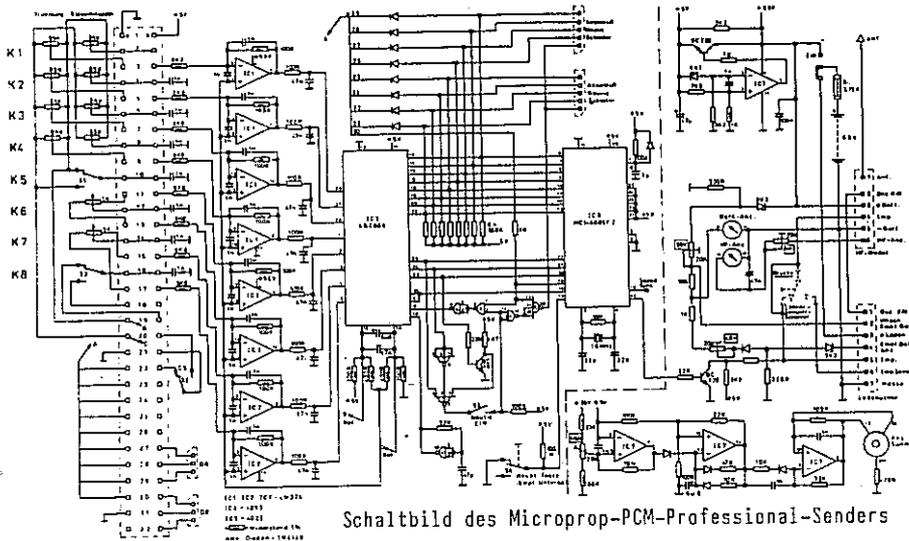
ein anderer Kollege mit einer ähnlichen Maschine antanzte: "ich habe 69, was hast Du?" Damit wurde von Speedy die Frequenzfrage geklärt. Der Kollege, auch ganz Kunstflug heiß, startete, und auf einmal merkte ich, daß etwas faul im Staate Dänemark war. Die PCM-üblichen Merkmale einer Störung traten bei Speedy auf. Aus meiner Betrachtung wurde ich durch den "Full-Crash-Sound" einer "eingehenden" Maschine und durch den lauten Schrei "Sch !" gerissen.

Was war passiert ? Der Kollege war auch auf 69 und nicht auf 64, wie er glaubte. Die PCM Anlage hatte Speedys Maschine und meine Anlage gerettet.

Abschließend möchte ich feststellen, daß PCM sicher ein großer Fortschritt in der Fernsteuerungstechnik ist. Der höhere finanzielle Aufwand lohnt sich sicher (vor allem bei teurem Fluggerät). Der oft gehörte Schrei "Störung" und der kurz darauf folgende dumpfe Aufschlag ist mit PCM fast vermeidbar.

Und noch etwas über MICROPROP. Wie man hörte, hat die neue Firma in unserem Nachbarland die wirtschaftliche Hürde geschafft, und es gibt keine Service-, Ersatzteil- oder sonstige Schwierigkeiten mehr. Für Österreich garantiert dies eine bewährte Generalvertretung.

Also : Herz, was willst Du mehr ?



Schaltbild des Microprop-PCM-Professional-Senders

SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO

modellbau
p i r k e r

A-1060 Wien,
Gumpendorferstr. 41

Tel. (0222) 57 31 58

Im Schaufenster



Viertakter mit 10 und 13 cm³

von WEBRA

WEBRA T4/60

Auch in diesem 4-Takt-Motor werden die Ventilfunktionen durch einen in jahrelangen Tests erprobten Walzendrehschieber mit Spezialdichtung übernommen. Dieses Prinzip hat sich bereits bei dem kleinen Vorgänger Webra T4/40 bewährt. Der Walzendrehschieber wird mittels eines Zahnriemens direkt von der Kurbelwelle, die mit einer Verzahnung versehen ist, angetrieben. Der Motor ist durch den Verzicht auf die Ventile völlig wartungsfrei (kein Nachstellen der Ventile oder Austauschen der Federn). Bedingt durch das Fehlen der hin- und hergehenden Steuerelemente besteht absolute Drehzahlfestigkeit.

Mit dem Walzendrehschieber werden höhere Strömungsquerschnitte erzielt, was einen Drehmomentanstieg bewirkt. Durch den Einsatz eines Spezialschiebers kann auch ein rechtslaufender Motor gebaut werden, was für zweimotorige Modelle von Interesse ist.

Das Spezialabdichtelement unterbindet das unkontrollierte Austreten von Frisch- und Auspuffgasen aus dem Brennraum, was auch einen äußerlich trockenen Lauf gewährleistet.

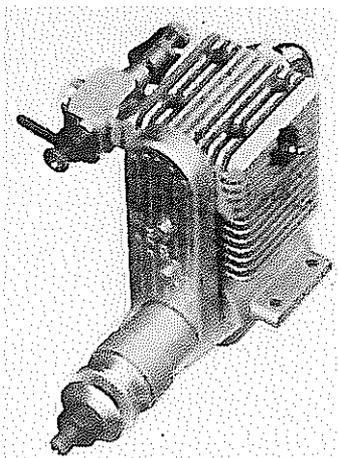
Der verwendete TN-Vergaser mit der neuen Null-Ringabdichtung am Drosselkükken und an den Einstellnadeln ist eine Gewähr für die richtige Kraftstoffversorgung in jedem Drehzahlbereich. Dieser Vergaser kann auch bei einer eventuell späteren Umrüstung auf Zündungsbetrieb für Benzin-gemisch verwendet werden.

Durch die zusätzliche Verwendung eines passenden Schalldämpfers kann die Lärmentwicklung auf ein Minimum gesenkt werden.

Webra T4/60

Webra T4/80

Der Motor gleicht im Aufbau und in der Ausstattung dem Motor T4/60



Motoren Typ	T4/40	T4/80
Bestell-Nr.	1046 RC	1048 RC
Hubraum (ccm)	9,95	93,38
Leistung (Kw)	0,70	0,85
Drehzahl (1/Min.)	11000	11000
Bohrung (mm)	10,0	13,0
Hub (mm)	24,0	25,5
Gewicht (g)	600	640
Spülung.	4 Takt	
Steuerung	Walzenschieber	
Vergaser	TN	TN
Zylindergarnitur	ABC mit Kolbenring	
Glühkerze	Webra 3	Webra 3
Expansionsdämpfer	1100/46	1100/48

TECHNICOLL-PRODUKTE

bei SIMPROP

Kleber (flüssig und fest) für alle Sparten des Modellbauers gibt es im Hause Simprop.



webra WENDELANTENNE

Webra 35 MHz

Webra 40 MHz

Die WEBRA Wendelantenne bewirkt auf Grund ihrer Kürze, daß der Sender handlicher wird und in besonderen Anwendungsfällen wie z.B.: Handstart von Flugmodellen, Hubschrauberfliegen, RC-Cars steuern, etc. daß das Gesichtsfeld frei bleibt.

- Abgebrochene Antennen gehören der Vergangenheit an -

Sie wird anstelle der Teleskopantenne in den Antennensockel des Senders eingeschraubt.

WICHTIG :

- * Verwenden Sie die WEBRA Wendelantenne nur in WEBRA Sendern, sie ist dahingehend abgestimmt.
- * Achten Sie unbedingt darauf, daß Sie zum Sender HF-Modul (35 oder 40 MHz) die passende Wendelantenne einsetzen (am Fuß der Antenne gekennzeichnet).
- * Die WEBRA Wendelantenne ist sehr elastisch, sollte aber nicht übermäßig gebogen werden. WIDRIGENFALLS STARKER REICHWEITEN-VERLUST !

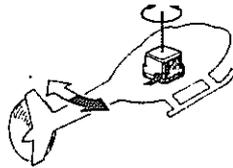
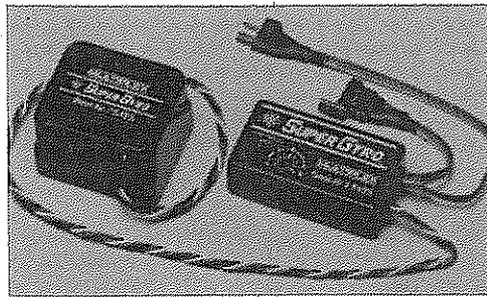
ANMERKUNG :

Bei Verwendung der Wendelantenne ist gegenüber der normalen Teleskopantenne ein Abstrahlungsverlust vorhanden, der im normalen, praktischen Betrieb, nicht von Bedeutung ist. Unter schwierigen Bedingungen (z.B. extreme Reichweite, hohe Störpegel, Nachbar kanalabstrahlung, schlecht verlegte abgeschirmte Empfängerantennen) sollte der Teleskopantenne der Vorzug gegeben werden.

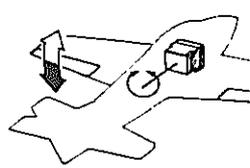
SUPER GYRO

Ein Kreisel von MULTIPLEX

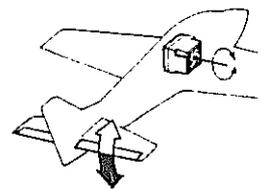
Ob im Hubschrauber das Drehmoment des Rotors oder ob im Segler Böen ausgeglichen werden sollen, der Kreisel ist eine wirksame Hilfe für den Piloten. Er erkennt nicht gesteuerte Kursänderungen im Ansatz und hält zu einem Zeitpunkt dagegen, in dem dieser Einfluß für den Piloten noch nicht erkennbar ist. Die Folge: der Anfänger lernt viel schneller den Hubschrauber zu beherrschen, und der Segler zieht auch bei unruhigem Wetter ruhig seine Bahn.



Drehmomentausgleich durch den Heckrotor



Einbau zum Ausgleich von äußeren Störungen (z. B. Böen) auf Querfunktion



auf Höhenfunktion

Gewufl wie!

Beschleuniger für CA-Kleber

CA-Kleber (Blitz-, Sekunden-, Superkleber) mögen keine Säuren, sie sind aber dafür Laugen (Basen) gut gesinnt. Für Leute, denen die Cyanoacrylatkleber zu langsam sind, gibt es deshalb Beschleuniger auf basischer Grundlage auf dem Markt.

Man kann aber solche auf einfache Art selber herstellen, indem man auf die Klebestelle Speisesoda staubt, wodurch die Klebung blitzartig erfolgt. Das Speisesoda kann man vor der Klebung auftragen, oder aber auch nachdem man die Klebestellen bereits mit einem Tropfen Kleber zusammengesetzt hat. Es ist aber auch möglich, einen Eßlöffel Speisesoda in 1/4 l Wasser aufzulösen. Nach dem guten Auflösen, und nachdem sich der nicht lösliche Teil des Soda abgesetzt hat, füllt man die so entstandene schwache Lauge in einen Parfümzerstäuber. Man klebt dann die zu verbindenden Teile auf normale Art mit CA-Kleber zusammen und besprüht die Klebestellen danach mit einem dünnen Hauch der Lauge. Die Klebung erfolgt in diesem Fall wirklich sofort. Cz.



Präziser Miniatur-DREHZAHLMESSE

von Simprop

Für 2- und 3-Blattluftschrauben umschaltbar. Geringe Stromaufnahme durch moderne LCD-Anzeige. Stromversorgung ist bereits eingebaut.

Für Drehzahlen von 100 - 50.000 U/min.

Länge: 75 mm, Breite: 63 mm

Höhe: 20 mm, Gewicht 80 g

VIERTAKTER mit 10 und 13

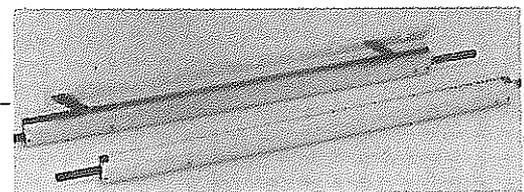
robbe - Störklappen

Störklappen sind in modernen Segelflugzeugen zur präzisen Ziellandung und zum gefahrlosen "Abstieg" aus großer Höhe notwendig.

Durch die geringen Einbaumaße ist auch der Einbau in Tragflächen mit dünnem Profil möglich, und durch das leichte Gewicht können auch kleine Segelflugzeugmodelle in den "genuß" dieser Hilfen kommen. Die zweifache Verriegelung an beiden Endstellungen der Störklappen erlaubt einen Einbau sowohl an der Flächenober- als auch an der -unterseite. Ein ungewolltes Ausfahren oder ein "Flattern" ist unmöglich.

Technische Daten :

Länge:	250 mm
Breite mit Rand:	15 mm
Breite ohne Rand:	6,2 mm
Einbautiefe:	16 mm



F L U G P R O G R A M M "B" für Fortgeschrittene

2. Die Flughöhe während des Umfliegens des Schwebeflugplatzes wird nicht eingehalten.
3. Das Modell schiebt im Kurvenflug seitlich.
4. Der Sinkflug ist nicht gleichmäßig.
5. Das Modell schwebt vor der Landung auf der Stelle.
6. Die Landung erfolgt hart oder außerhalb des mittleren Start- und Landefeldes.

3. PIROUETTE

Der Pilot befindet sich im vorderen Start- und Landefeld. Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld, steigt senkrecht, verharrt in einem kurzen Schwebeflug und macht eine langsame Drehung um 360 Grad um die Hochachse, daran anschließend einen Schwebeflug und fällt senkrecht zum Start- und Landeplatz, wo es weich landet.

Die höchste Punktezahl wird für eine Drehung in Augenhöhe vergeben.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell pendelt oder bewegt sich während des Steig- oder Sinkfluges waagrecht.
2. Die Drehung geschieht nicht um die Hochachse oder beträgt nicht genau 360 Grad, sie ist nicht gleichmäßig und zu langsam.
3. Kurzes Verharren ist nicht deutlich zu erkennen.
4. Das Modell ändert während der Drehung die Höhe oder unterbricht die Drehung.
5. Der Pilot verläßt während der Figurenvorführung das vordere Start- und Landefeld.

4. AUSSENKREIS

Der Pilot steht im vorderen Start- und Landefeld und das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld aus. Es steigt senkrecht bis in Augenhöhe und zeigt einen kurzen Schwebeflug. Das Modell fliegt sodann seitwärts - links oder rechts beginnend - in gleicher Höhe und in gleichen Abstand verbleibend vom Piloten aus einen Kreis. Dabei zeigt das Modell mit dem Heck jederzeit zum Piloten, bis es die Startstelle unmittelbar über dem mittleren Start- und Landefeld wieder erreicht hat und landet.

Der Gesamtkreis soll einen Durchmesser von ungefähr 10 Metern haben.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Start und Landung sind nicht weich oder zeigen Kurswechsel.
2. Start und Landung erfolgen nicht senkrecht.
3. Höhenänderung während des Fluges, der Radius des Kreises ist nicht gleichbleibend und das Heck zeigt nicht jederzeit zum Piloten.
4. Das Modell landet nicht vollständig auf dem Start- und Landefeld.
5. Die Geschwindigkeit verändert sich während des Fluges.
6. Der Pilot verläßt das vordere Start- und Landefeld.

5. EINFACHER HUT

Der Pilot befindet sich an einem von ihm gewählten fixen Platz. Das Modell

F L U G P R O G R A M M "B" für Fortgeschrittene

fliegt in Augenhöhe 10 Meter vorwärts geradeaus in gleichbleibender Höhe. Es macht einen kurzen Schwebeflug senkrecht über dem Schwebeflugplatz und beginnt sogleich einen senkrechten Steigflug von 2 Metern. Dann folgt wieder ein kurzer Schwebeflug und danach fliegt das Modell 10 Meter vorwärts in gerader Richtung und mit gleichbleibender Höhe, bis es sich senkrecht über dem gegenüberliegenden Start- und Landefeld befindet, wo es einen kurzen Schwebeflug zeigt. Das Modell fällt dann senkrecht 2 Meter, macht einen kurzen Schwebeflug. Danach fliegt das Modell wieder in Augenhöhe 10 Meter geradeaus in gleichbleibender Höhe.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell fliegt in den beschriebenen Sektionen nicht waagrecht oder senkrecht.
2. Abweichungen von der Vertikalen der Flugfigur.
3. Die kurzen Schwebeflüge werden nicht am angegebenen Platz ausgeführt.

6. SENKRECHTER TURM

Das Modell fliegt ungefähr 20 Meter waagrecht geradeaus und steigt nach einer scharfen Wende um 90 Grad. Genau in dem Augenblick in dem der senkrechte Steigflug endet, macht das Modell eine 180 Grad Kehrtkurve um seine Hochachse, bis die Rumpfnase nach unten zeigt. Beim Sturzflug folgt das Modell der gleichen Flugbahn wie zu Beginn der Flugfigur.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell fliegt unruhig, ändert seine Flugrichtung oder seine Fluglage während der waagrecht Flugschnitte.
2. Die Kurve in den senkrechten Steigflug ist zu flach oder gerissen.
3. Das Modell steigt nicht genau senkrecht oder beendet seinen senkrechten Flug nicht.
4. Das Modell gerät während der senkrechten Flugschnitte oder der Drehung von der vorgesehenen Flugbahn.
5. Das Modell dreht nicht genau um 180 Grad und fliegt vor dem Sturzflug unruhig.
6. Das Modell beendet die Flugfigur auf einer anderen Flugbahn als der, auf welcher die Flugfigur begonnen wurde.
7. Die Geschwindigkeit ändert sich während des Fluges oder nach der Drehung.
8. Die Flugfigur wird nicht unmittelbar vor den Punkterichtern oder zu hoch geflogen.

7. LANDEANFLUG

Das Modell überfliegt zunächst das mittlere Start- und Landefeld in 10 Meter Höhe. Anschließend erfolgt der Landeanflug in einem Vollkreis von 50 Meter Durchmesser mit stigem Sinken während des Einkreisens. Der Landeanflug endet mit dem Einfliegen in den Schwebeflugplatz über dem vorderen Start- und Landefeld.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

F L U G P R O G R A M M "g" für Fortgeschrittene

1. Der Sinkflug ist ungleichmäßig.
2. Das hintere Start- und Landefeld wird nicht überflogen.

8. LANDUNG

Nach dem Überfliegen des vorderen Start- und Landefeldes nähert sich das Modell dem mittleren Start- und Landefeld und landet weich, ohne über dem Start- und Landefeld zum Stillstand gekommen zu sein.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Fehlerhafter Flugweg
2. Pendeln des Modells um die Hochachse.
3. Das Modell fliegt über das Start- und Landefeld hinaus.
4. Eine harte Landung oder eine Landung nicht vollständig auf dem Start- und Landefeld.

ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

Der Standort des Piloten ist bei allen Flugfiguren, außer bei den Figuren PIROUETTE und AUSSENKREIS freigestellt, auch wenn in der Figurenbeschreibung des FAI - Programm (Abschnitt 5.4 des Sporting Code) ein bestimmter Standort vorgeschrieben ist (auch F3C - A genannt).

Die Ausführung der Flugfiguren wird mit Wertungspunkten von 1 bis 10 (0 bei Nichtausführung) gewertet.

Der Fachreferent
F 3 C

*) Es handelt sich in dieser Auslegung um einen Programmvorschlag und ist mit dem deutschen Programm ident.
In unserem Fachreferat wird dieses Programm als Vorstufe zum A - Programm 1985 wettbewerbssmäßig erprobt und bei Eignung in die MSO aufgenommen.

F L U G P R O G R A M M "g" für Fortgeschrittene

Das Flugprogramm der Klasse F3C - B ist innerhalb von 8 (acht) Minuten auszuführen und besteht aus:

- | | |
|------------------|---------------------|
| 1. SCHWEBEFLUG M | 5. EINFACHER HUT |
| 2. KNOTEN | 6. SENKRECHTER TURM |
| 3. PIROUETTE | 7. LANDEANFLUG |
| 4. AUSSENKREIS | 8. LANDUNG |

BESCHREIBUNG DER FLUGFIGUREN

1. SCHWEBEFLUG M

Das Modell startet vom mittleren Start- und Landefeld und steigt senkrecht bis in Augenhöhe. Dort verharret es in einem kurzen Schwebeflug. Standig gegen den Wind fliegend bewegt sich das Modell auf einer Diagonalen zu Flägel 1 an der nahegelegenen rechten Ecke. Dort verharret es kurz im Schwebeflug und bewegt sich danach zu Flägel 2, verharret wiederum in einem kurzen Schwebeflug und führt gleiches an den Flägeln 3 und 4 aus. Dann fliegt das Modell zu einem Punkt über dem mittleren Start- und Landefeld, verharret kurz in einem Schwebeflug und landet weich.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell neigt oder dreht sich oder bewegt sich waagrecht beim Start oder Steigflug.
2. Das Modell ändert seine Höhe, Kurs oder Geschwindigkeit während des waagrecht Fluges.
3. Das Modell gerät außer Kurs oder zeigt den Schwebeflug nicht unmittelbar über den Flägeln.
4. Das Modell landet nicht vollständig auf dem mittleren Start- und Landefeld.

2. KNOTEN

Das Modell startet im vorderen Start- und Landefeld und überfliegt im Steigflug die linke Seitenlinie des Schwebeflugplatzes, wobei es seine Figuren-Flughöhe (Augeniveau) erreicht. Der Schwebeflugplatz wird nur in einer Linkskurve ohne Höhenänderung umflogen. Das Modell fliegt über das vordere Start- und Landefeld in den Schwebeflugplatz ein und landet ohne Schweben auf der Stelle im mittleren Start- und Landefeld. Der gleichmäßige Sinkflug beginnt mit Überfliegen des vorderen Start- und Landefeldes.

Diese Figur kann auch in entgegengesetzter Richtung geflogen werden.

Aus folgenden Gründen werden Punkte abgezogen:

1. Das Modell führt keinen gleichmäßigen Steigflug aus.

4. 8.	Schaufliegen MFC St. Paul/Kärnten	15. - 22. 9.	Int. Wettbewerb F3F Monte Faesce/Italien
27. - 28. 7.	Austria-Schüler-Cup Bramberg/Salzburg	7. - 8. 9.	Int. Freundschaftsfliegen F3A Bender/Liechtenstein
13. - 14. 7.	Modellegetfliegerwettbewerb Gartze/Kärnten	6. - 8. 9.	Europa Cup Finale F3E mit 10 Zellen Amsterdam/Niederlande
30. 6.	Seeadler Pokalfliegen F3B Neusiedl am See/Burgenland	6. - 8. 9.	8. Europa Cup - Cup 20 F3D Tongeren/Belgien
29. 6.	Hausruckpokalfliegen F3E Meggenhofen/OÖ	31. 8. - 1. 9.	Int. Wettbewerb F3B San Marino
23. 6.	Georgfliegen RC IV Eisenstadt/St. Georgen/Burgenland	31. 8.	Coppa Schneider F4C-Idro Gavrate/Italien
23. 6.	Lessner-Wand-Fliegen RC Segler Leoben/Steiermark	24. - 25. 8.	14. Ludwig Kraemer Cup F3B Dortmund/BRD
23. 6.	Hangflugwettbewerb Abtenau/Salzburg	15. - 18. 8.	21. Int. Igo Etrich-Wanderpokalfliegen F3A Krauteneben/Salzburg/Österreich
22. - 23. 8.	Sonnenfliegen-Ziellandwettbewerb Moosham/Salzburg	3. - 4. 8.	Int. Wettbewerb F3A Genk/Belgien
22. - 23. 6.	Fesselflüge in Oberösterreich Perz/OÖ	13. - 14. 7.	Int. Triolpokalfliegen F3A Weer/Tirol/Österreich
22. 6.	Segler-Sonnenfliegen Mödlflugsitz Prosdorf/Steiermark	6. - 7. 7.	13. Int. Freundschaftsfliegen F3A, F3E Reichenburg/Schweiz
22. 6.	Flugtag in Wiener Neustadt Flugplatz/NO	6. - 7. 7.	Int. Wettbewerb F3C Desio/Italien
16. 6.	Motorfliegertreffen Kappel/Trautsch/Kärnten	5. - 7. 7.	Int. Wettbewerb F3A Bratislava/CSSR
9. 6.	Silbergube Wanderpokal f. Großsegler Stalands/NO	5. - 7. 7.	Europa-Cup F3A-Hydro Schönau/BRD
9. 6.	Stadtpokalfliegen F3B Oberpullendorf/Burgenland	29. - 30. 6.	Int. Wettbewerb F4C Melzo Banfa/Italien
6. 6.	Schaufliegen Oberwart/Burgenland	29. - 30. 6.	9. Sommer - Critterium F3B Amay/Belgien
25. - 26. 5.	RC-Großseglerwettbewerb Wörgl/Tirol	29. - 30. 6.	4. Int. Oberösterreichpokal F3A Enns/Oberösterreich

- 5 -

- 4 -

- 12 -

- 13 -

31. 8. - 1. 9.	Int. Combat Wettbewerb F2D Chatelet/Belgien	11. 8.	Schaufliegen St. Paul/Kärnten
7. - 8. 9.	NBZB - Cup F2B, F2D Breitenbach/Schweiz	15. 8.	Burgenländer Freundschaftsfliegen Neusiedl am See/Burgenland
6. 9.	22. Coppa D'Oro F2A, F2C Villa S. Martino	25. 8.	Hangflugwettbewerb St. Johann/Salzburg
20. - 22. 9.	Nograd Cup F2B Salgotarjan/Ungarn	25. 8.	Schaufliegen Friesach/Kärnten
21. - 22. 9.	20. Intern. Fesselflugwettbewerb F2A, F2B, F2C Bochum/BRD	25. 8.	RC-Ziellandwettbewerb Hall/Tirol
28. - 29. 9.	Var Cup F2A Gyula/Ungarn	25. 8.	Neusiedler Pokalfliegen RC III Neusiedl am See/Burgenland
		31. 8. - 1. 9.	Kremstalpokalfliegen RC/H Hochkogel b. Schlierbach/OÖ
17. - 19. 5.	Int. Militky - Cup F3E Pfäffikon/Schweiz	8. 9.	Schaufliegen Meggenhofen/OÖ
18. - 19. 5.	Int. Wettbewerb F3A Aerodrome de Guyancourt/Frankreich	8. 9.	Ziellandwettbewerb Motor-Segler Abtenau/Salzburg
18. - 19. 5.	3. Int. Hohenzollern-Pokalfliegen F3A Hechingen BRD	15. 9.	Flugtag Bockfließ/NO
25. - 26. 5.	Int. Wettbewerb F3D Melzo-Banfa/Italien	21. 9.	Concorde Pokalfliegen RC IV St. Marien-Pichlwang/OÖ
25. - 27. 9.	19. Int. Rheintalpokal F3A Koblach/Österreich	22. 9.	16. Uhu Freiflug Jugendwettbewerb KS Schärding/OÖ
1. - 2. 6.	Int. Wettbewerb F3B Oirschot/Niederlande	28. 9.	10. OÖ-Hubschraubertreffen RC/HC Enns/OÖ
9. - 10. 6.	Int. Wettbewerb F3D Melnik/CSSR	28. 9.	Hangflugwettbewerb Abtenau/Salzburg
15. - 16. 6.	Eole Trepahé Europa Cup F3B Aerodrome d'Etrepagny/Frankreich	29. 9.	Hangflugwettbewerb Tamsweg/Salzburg
16. 6.	Elektroflugwettbewerb F3E, F3E/S Venegono/Italien	5. 10.	Viertaktwettbewerb Ottwang/OÖ
21. - 23. 6.	Int. Elektroflugwettbewerb F3E Lommel/Belgien	5. 10.	Zot-Ziellandwettbewerb St. Johann/Salzburg



RADIO CONTROL - FLUGMODELLE

18. - 26. 5.	Modellportwoche Fortschach/Kärnten
18. 5.	Hausruchpokalfliegen RC III Meggenhofen/Ö
16. 5.	Pokal der Burgstadt Friesach Friesach/Kärnten
5. 5.	Schenken-Anfliegen RC/H Schinken/Salzburg
5. 5.	Luftrikus Bergenz Bergenz/Vorarlberg
28. - 29. 4.	Denau-Wanderpokalfliegen RC/H Hainburg/Braunsberg/NO
28. 4.	LSV Vereinsmeisterschaft Abtenau/Salzburg

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN

5. - 6. 10.	Bockfließ Bockfließ NO
14. 4.	Wiener Neustadt NO
21. 9.	Bockfließ NO
28. - 29. 9.	Oberwart Oberwart
23. 6.	St. Georgen Neusiedl/See
25. 8.	St. Georgen Neusiedl/See
9. 8.	Oberpullendorf
7. - 8. 9.	Kobach

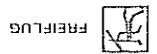
RC III, F3A	Freiflug F1A, F1A/J
RC/MS	F3B
RC IV	RC III
RC III	F4C
RC III, F3A	RC IV, RC III, F3A

6. 10.	Schaufliegen Wörgl/Tirol
13. 10.	Größseglerwettbewerb St. Johann/Rosental/Kärnten
25. - 26. 10.	1. Salzburger RC-Fallschirmspringer-Bewerb Obertrum/Salzburg
26. 10.	Clubvergleichsfliegen RC/HC Bramberg/Salzburg
29. 12.	Silvesterpokalfliegen F1A Nussdorf/Salzburg

AUSSTELLUNGEN UND MESSEN

16. - 17. 3.	Modellbauausstellung MFC Leoben/Steiermark
16. - 17. 3.	Modellbauausstellung Dompfarzentr. Eisenstadt/Burgenland
23. - 24. 3.	Modellbauausstellung Gasthaus Steiger Mattersburg/Burgenland
23. - 24. 3.	Modellbauausstellung Gasthaus Strömmer Oberpullendorf/Burgenland
19. - 21. 4.	10. Hobbymesse Dornbirn Dornbirn/Vorarlberg
16. - 19. 5.	Modellausstellung Wiener Neustadt/NO
16. - 17. 11.	Ausstellung Techn. Modellbau Sportzentrum Micheldorf/Ö

29. 12.	Silvesterpokalfliegen F1B Nussdorf/Salzburg
26. - 27. 10.	Finkensteinkalfliegen F1A, F1A/J, KS Finkenstein/Kärnten
19. - 20. 10.	Fürstentidepokalfliegen F1A, F1B Fürstentid/Steiermark
6. 10.	Herrl-Karri-Cup F1E Haindstein/NO
7. 7.	Achtelpokalfliegen F1A, F1A Zeitweg/Steiermark
17. 3.	NO-Cup F1E Haindstein/NO



NATIONALE WETTBEWERBE

21. - 22. 9.	Radio Control F3C Wien
14. - 15. 9.	Radio Control RC IV Wörgl/Tirol
27. 7.	Fesselflug F2D Perg/Ö
6. - 7. 7.	Segelflugmodelle F3B W. Neustadt/NO
4. - 5. 5.	Radio Control F4C Leoben/Steiermark
21. 4.	Freiflug F1E Haindstein/NO
12. - 13. 10.	Mecsek Cup F3A Pécs/Ungarn

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN

1. - 4. 8.	Europa Cup F1E Melchsee-Frutt/Schweiz
9. 8.	Izet Kurtalic Memorial F1A, F1B, F1C Ljvno/Jugoslawien
23. - 25. 8.	B. Int. Freiflugtage Poilou F1A, F1B, F1C, F1G, F1H Thouars/Frankreich
23. - 25. 8.	Int. F1D Wettbewerb Flämalle/Belgien
24. 8.	Soko-Cup F1A, F1B, F1C Mostar/Jugoslawien
31. 8. - 1. 9.	Eifel-Pokal F1A, F1B, F1C Zülpich/BRD
8. 9.	Cansiglio Trophao F1E Cansiglio/Italien

26. - 29. 9.	Kalibri-Pokalfliegen F1A, F1E Spitzerberg b. Hainburg/Österreich
--------------	---

12. 10.	21. Cup Republike F1A, F1B, F1C Zagreb/Jugoslawien
2. - 3. 11.	4. Int. Freiflugwettbewerb F1A, F1B, F1C Mühleturmen/Bern/Schweiz



FESSELFLUG

17. - 19. 5.	Int. Jura-Cup F2A, F2B, F2C Breitenbach/Schweiz
8. - 9. 6.	"Grand Prix de France 1985" F2A, F2B, F2C, F2D Marville/Frankreich
15. - 16. 6.	Criterion van Midden Nederland F2A, F2B, F2C Utrecht/Niederlande
20. - 21. 7.	Mecsek Cup F2A, F2B, F2C Pécs/Ungarn
3. - 4. 8.	Dutch Combat International F2B, F2D Amerongen/Niederlande
25. - 26. 8.	Int. Wettbewerb F2D Brno/CSSR

Doppelblatt herausnehmen - dann 2 x scharf falten und den Rand an den strichlierten Linien sauber abschneiden - fertig!



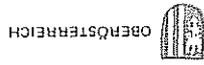
ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB
SEKTION MODELLFLUG

TERMINKALENDER 1985

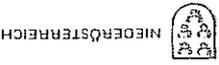
WELTMEISTERSCHAFTEN
EUROPAMEISTERSCHAFTEN
*
INTERNATIONALE WETTBEWERBE
*
STAATSMEISTERSCHAFTEN
*
Nationale Wettbewerbe
*
Landesmeisterschaften
*
andere Wettbewerbe und Veranstaltungen



16. 6.	Schöb Kronsberg Pokalfliegen RC/MS	Freibach/Steiermark
22. 6.	Niederösterreich Cup RC/MS	Osenburg/ND
22. - 23. 6.	15. Nat. Igo Etrich-Pokalfliegen RC III, RC/MS	Krauisen/Salzburg
23. 6.	Korallenpokal F3F	Korale/Kärnten
14. 7.	Nat. Hangfluggewichtsbewerb RC/H	Schlehen/Salzburg
27. - 28. 7.	Rune Landkrone/Kärnten	Runenpokalfliegen F3F
15. - 18. 8.	Igo Etrich-Pokalfliegen RC/MS	Krauisen/Salzburg
17. - 18. 8.	Elektronenwettbewerb F3E	Feldkirchen/Kärnten
24. 8.	Hörzgestatter Pokalfliegen RC/MS	St. Veit/Kärnten
24. - 25. 8.	Genzlanpokalfliegen F3A	Wardhofen/Thaya/ND
25. 8.	F. Schlieppwettbewerb RC/SL	St. Johann Rosenal/Kärnten
31. 8. - 1. 9.	Nat. Ikarus Pokalfliegen RC IV; RC III	Enns/Ö
1. 9.	5. Nat. Wettbewerb RC IV	Krauisen/Salzburg
1. 9.	F4C Wettbewerb	St. Johann Rosenal/Kärnten
21. - 22. 9.	Bockfliege/ND	Bockfliege Pokalfliegen RC/MS, RC IV
22. 9.	Kappfeld Pokalfliegen RC/MS	Kappel Traubach/Kärnten
28. 9.	B. Nat. Wanderpokalfliegen RC IV	Schärding/Ö

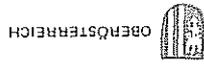
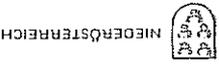


17. 3.	Hausledstein	Wiener Neustadt
19. 5.	Osenburg	Mistelbach
22. 6.	Gunselsdorf	Wiener Neustadt
3. - 4. 8.	Gunselsdorf	Gunselsdorf
24. - 25. 8.	Enns/Ö	Enns/Ö
28. 9.	Braunsberg	Waidhofen/Thaya



LANDESMEISTERSCHAFTEN

29. 9.	Lindwurmpokal RC IV	Thon/Graßlstein/Kärnten
28. - 29. 9.	2. Burgenländer Pokalfliegen F4C	Oberwart/Burgenland
6. 10.	RC IV Wettbewerb	St. Johann/Salzburg
6. 10.	Oberwarter Pokalfliegen RC/MS	Oberwart/Burgenland
13. 10.	Dietersdorfer Pokalfliegen RC/MS	Dietersdorf/Burgenland
26. 10.	F. Schliepp Wettbewerb RC/SL	Weer-Brandstättle/Tirol



11. 5.	Stadt Haag ND	Enns
1. 6.	Ottinaug	Enns
9. 6.	Freistadt	Enns
20. 7.	Enns	Enns
22. 9.	Hochkogel b. Schlierb.	Enns
20. 9.	Stadt Haag ND	Enns
28. 9.	Enns	Enns
5. 10.	Schärding	Enns

17. 3.	Hausledstein	Wiener Neustadt
19. 5.	Osenburg	Mistelbach
22. 6.	Gunselsdorf	Wiener Neustadt
3. - 4. 8.	Gunselsdorf	Gunselsdorf
24. - 25. 8.	Enns/Ö	Enns/Ö
28. 9.	Braunsberg	Waidhofen/Thaya

100.000,- - für Sachschaden
1,2 Mrd - für das Personenschadensrisiko

Es besteht kein Selbstbehalt.

III. KOLLEKTIV-UNFALLVERSICHERUNG

Der Versicherungsschutz ist gültig für alle Mitglieder der Sektion Modellflug, wenn der Mitgliedsbeitrag des laufenden Jahres einbezahlt wurde. Die Versicherung umfaßt Unfälle, bei denen die Mitglieder bei der Teilnahme an Veranstaltungen des eigener Vereines oder anderer gleichartiger Vereine betroffen werden. Es muß sich um Unfälle bei der nicht berufsmäßigen und urentgeltlichen Ausübung des Modellsportes auf den hiefür bestimmten Flugplätzen handeln. Die Versicherung erstreckt sich auch auf Unfälle bei Vereinsversammlungen, Festlichkeiten und ähnlichen Veranstaltungen. Unfälle auf direktem Wege zu den genannten Veranstaltungen sind eingeschlossen.

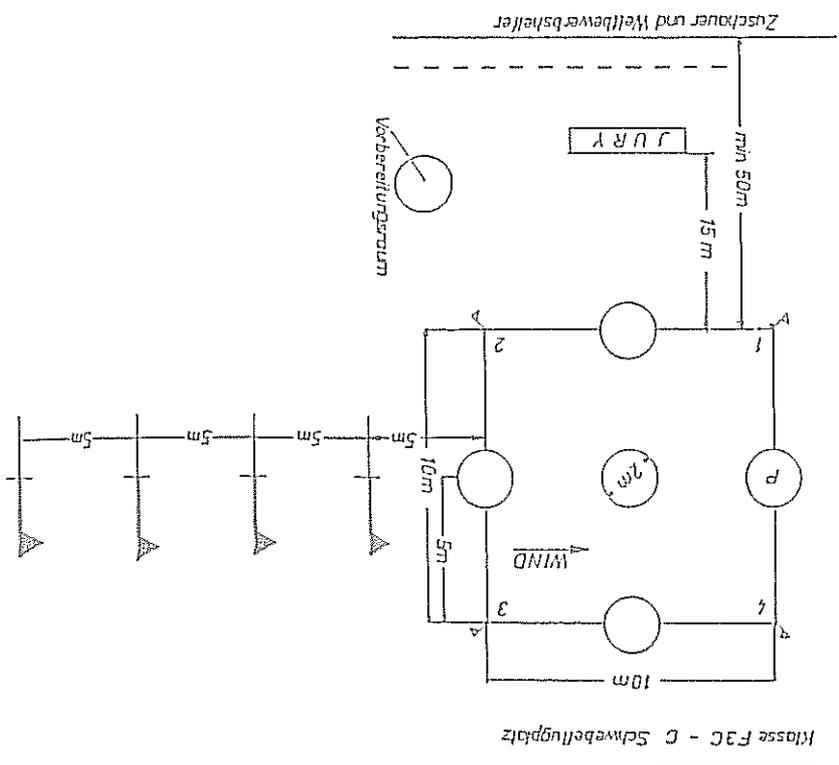
Die Deckungssummen betragen:

50.000,-	-	im Todesfall
100.000,-	-	bei Dauerfolgen

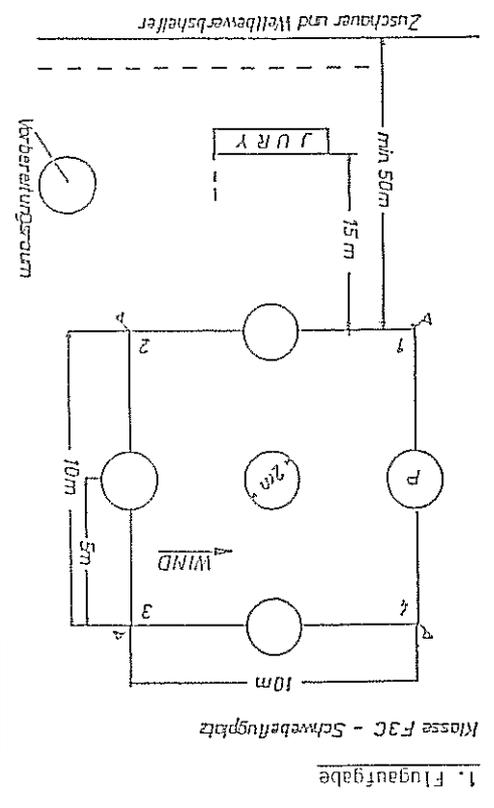
35 Taggeld vom 15. - 365. Tag

VERSICHERUNGSNEHMER DER ANGEFÜHRTEN VERSICHERUNGEN IST DER Ö.A.E.C. DAHER SIND UNFALL- UND SCHADENSANMELDUNGEN ÜBER DEN Ö.A.E.C. ZU ERSTATTEN:

Wir bitten Sie daher, daß Sie Unfälle und Schadensfälle umgehendst an das Generalsekretariat des Ö.Ae.C., 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12 melden.

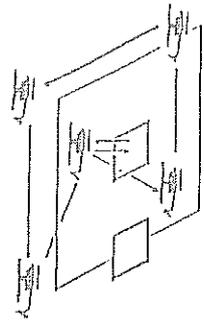


Klasse F3C - C Schwebflugsitz
2. Flugaufgabe

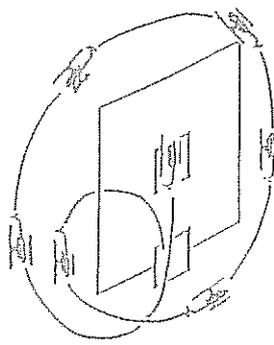


Klasse F3C - Schwebflugsitz
1. Flugaufgabe

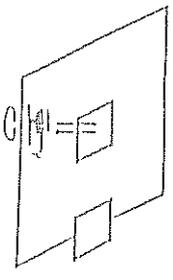
Flugprogramm Klasse F3C-B für Fortgeschrittene



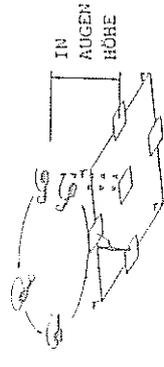
Figur 1 : Schwebflug M



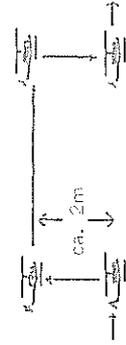
Figur 2 : Knoten



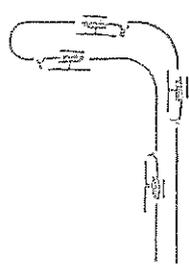
Figur 3 : Prouette



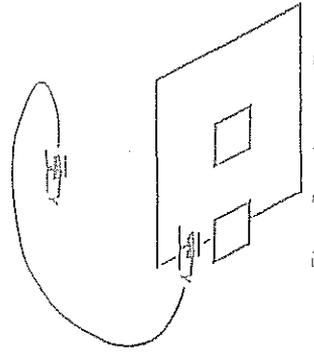
Figur 4 : Außenkreis



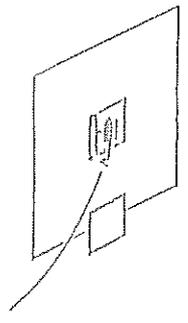
Figur 5 : Einfacher Hut



Figur 6 : Turn



Figur 7 : Landeanflug



Figur 8 : Landung

Kriterien zur Erstellung einer OFFIZIELLEN ERGEBNISLISTE

in der Reihenfolge:

- KOPF: Name bzw. Bezeichnung des Wettbewerbes
- Veranstalter
- Austragungsdatum und Austragungsort
- Klassenbezeichnung(en) und Zulassungsnummer der ONF

Platz	Familien- u. Vorname	Verein	Punkte bzw. Sekunden / Durchgang	Gesamt
		Lt. SC und MSO	ist bei NW1 und I das offizielle Nationalitätenkennzeichen anzugeben.	

Die Wettbewerber sind in der Reihenfolge ihrer Platzierungen anzuführen, es sind auch jene anzuführen, welche die Wertung 0 haben.

Weiters ist anzugeben:

Jury: Bei internationalen Bewerben muß mindestens ein CIAM-Delegierter anwesend sein, der den Vorsitz zu übernehmen hat.

Die Jury besteht aus drei Personen.

- Wettbewerbsleiter
 - Organisationsleiter
 - Punktrichter (mit Lizenznummer)
 - Zeitnehmer
 - Landerichter
 - Wendemaßnahmenrichter
 - Wertungsrichter, etc.
- } je nach Wettbewerbsart

Laut MSO Punkt 2.6.3. ist jeder Veranstalter verpflichtet, innerhalb kürzester Zeit eine OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE (lt. Muster) aufzulegen. 5 Ergebnislisten sind an die Bundessektion zu senden.

F L U G P R O G R A M M "C" für Anfänger

Das Flugprogramm der Klasse F3C - C ist innerhalb von 6 (sechs) Minuten durchzuführen und besteht aus 2 (zwei) Flugaufgaben, welche ohne Unterbrechung hintereinander geflogen werden. Die Zeitnahme beginnt mit dem Abheben des Modells aus dem mittleren Start- und Landefeld (Aufgabe 1) und endet mit der Landung im mittleren Start- und Landefeld bei Beendigung der Flugaufgabe 2.

1. FLUGAUFGABE

Das Modell startet aus dem mittleren Start- und Landefeld, landet und startet nacheinander in den 4 (vier) äußeren Start- und Landefeldern in beliebiger Reihenfolge und landet zuletzt wieder im mittleren Start- und Landefeld - SCHIEBELÄNDIGEN sind erlaubt. Jeder Start darf erst dann erfolgen, wenn sich das Modell mit den Landekufen vollständig im jeweiligen äußeren Start- und Landefeld befindet. Der Vollzug der jeweiligen Landung ist vom Wettbewerber durch deutlich sichtbares Enternen einer Hand vom Sender anzuzeigen.

2. FLUGAUFGABE

Das Modell startet aus dem mittleren Start- und Landefeld, fliegt deutlich sichtbar um das vordere Start- und Landefeld herum und durchfliegt die 4 (vier) Torstangen (siehe Zeichnung) in beliebiger Richtung, nach Umwindung der letzten Torstange erfolgt ein Durchfliegen der Tore in umgekehrter Reihenfolge, Umfliegen des vorderen Start- und Landefeldes und Landung im mittleren Start- und Landefeld.

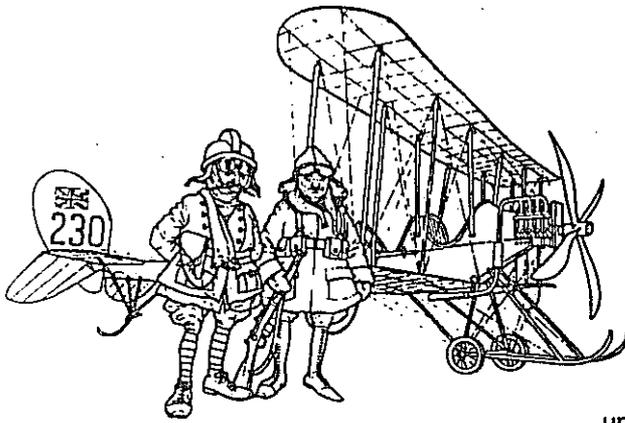
ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN

Der Standort des Wettbewerbers ist beliebig. Die Ermittlung der vorläufigen Durchgangsflygleistung des Wettbewerbes ist dann wie folgt vorzunehmen:

$$V D = \frac{\text{Beste Flugzeit des Durchganges}}{\text{Flugzeit des Wettbewerbers}} \times 1000$$

Das auf volle Punkte aufgerundete Ergebnis bildet die endgültige Durchgangsflygleistung.

*) Dieses Programm ist dem deutschen Vorschlag entnommen und wurde erstmals 1994 wettbewerbssmäßig erprobt. In unserem Fachreferat wird dieses Programm 1995 erprobt und bei Eignung in die MSO aufgenommen.



Oldtimer - Ecke

OLDIS haben ihren eigenen Reiz, egal ob es Eisenbahnen, Autos oder wie in unserem Fall, Flugmodelle sind.

Diese neue Sparte in prop soll für alle Oldtimer-Fans unter Ihnen Informationen über Flugmodelle und Zubehör (wie Motoren, Fernsteuerungen, Baupläne, Baukästen etc.) bringen.

Sie werden immer abwechselnd einen Bauplan über ein Motor- bzw. ein Segelflugmodell vorfinden. Weiters ein in alphabetischer Reihenfolge gehaltene Motorenpräsentation, die mit den USA beginnt und einen sogenannten "Serciceteil". Nun, auf geht's !!!

Dr. Breiner

IRWIN G. OHLSSON'S CALIF. RECORD HOLDER

WING:
 3/16 SQ. L.B.
 FRONT SPAR 3/16 x 7/8
 REAR SPAR 1/8 x 1/16
 1/4 x 3/4 T.B.
 RIBS - 3/32 SHT.
 2° C (1 1/2 @ CTR)

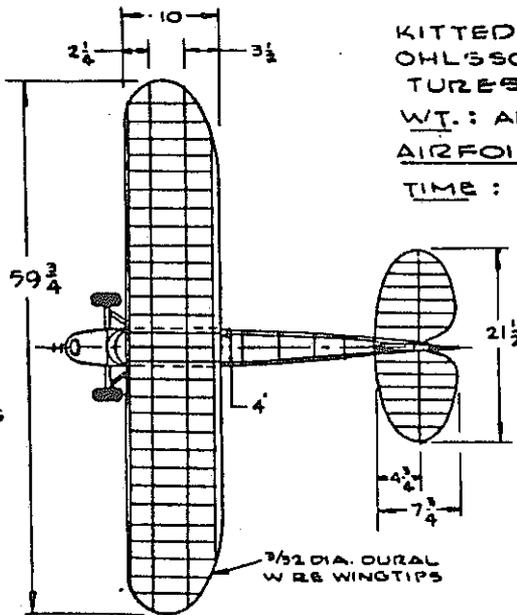
TAILS
 RIBS - 1/16 x 3/16
 STAB SPAR 1/8 x 1/2 BASS
 RUDDER SPAR - DBL
 1/8 x 1/2 Balsa
 OUTLINES: 3/32 DIA.
 DURAL WIRE

FUSELAGE
 3/16 x 3/16 ANGLE LONGERONS
 (SEE SECTION)
 3/16 SQ MAIN CROSSPCS.
 1/8 x 1/4 UPPER CROSSPCS.
 STRINGERS (SIDE & BOTT)
 1/8 x 1/4

COWL: .010 FORMED
 ALUMINUM
MOTOR MTS.: .035
 DURAL FORMED ANGLE

POWER: CROWN JR.

TYP. SECTION
 LANDING GEAR STRUT

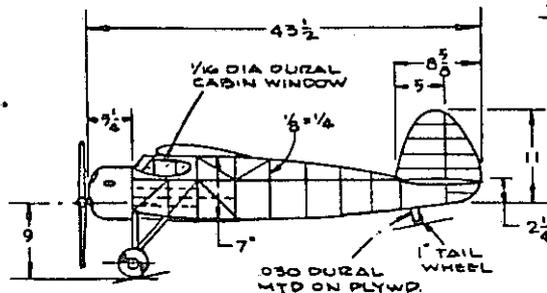


KITTED BY
 OHLSSON MINIA-
 TURES, INC.
 WT.: ADT. 3LBS+
 AIRFOIL: CLARK Y
 TIME: 1 HR., 3 MIN.

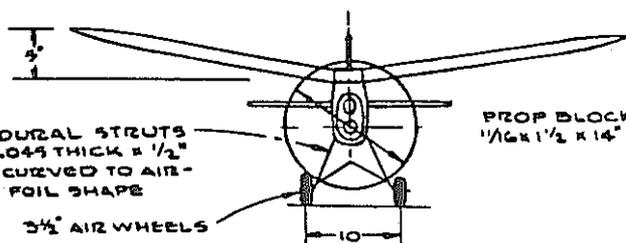
STABILIZER
 BUILT IN TWO
 HALVES



TYP. SECTION



3/32 DIA. DURAL
 WIRE TAIL
 OUTLINES



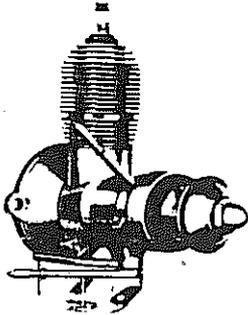
SILK COVERED
 COLOR SCHEME
 BLUE & WHITE

THIS DESIGN WAS
 THE FORERUNNER
 OF THE "PACMAKER"

SCALE: 1/16" = 1'0"
 DRAWN BY: JOHN POND

MOTOREN - USA

Die Motoren sind alphabetisch nach dem Hersteller geordnet.

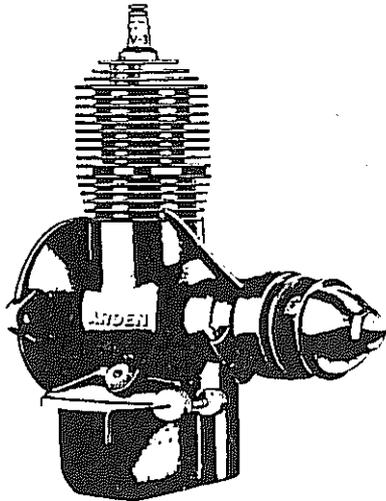


THE ARDEN .099 and .199

MICRO-BILT INCORPORATED

THE 1946 ARDEN MODELS

COMPARATIVE SPECIFICATIONS					
ARDEN ENGINE NO.	BEARING	WEIGHT IN OUNCES	DISPLACEMENT IN CU. IN.	RATED H.P.	AT R.P.M.
1-P-099	PLAIN	2.19	.099	1/11	10,000
1-B-099	BALL	2.37	.099	1/10	10,000
1-P-199	PLAIN	3.57	.199	1/6+	10,000
1-B-199	BALL	3.75	.199	1/5	10,000



ARDEN 1947 Models

The ARDEN .099 offers--

The ARDEN .199 offers--

N.A.A. CLASS	ENGINE MODEL	WEIGHT IN OZS.		DISPLACEMENT IN CUBIC INS.	BORE	STROKE	CYCLE
		BARE	FLYING				
A	1-P-099	2.19	3.94	.099	.495	.516	2
	1-B-099	2.37	4.12				

N.A.A. CLASS	ENGINE MODEL	WEIGHT IN OZS.		DISPLACEMENT IN CUBIC INS.	BORE	STROKE	CYCLE
		BARE	FLYING				
A	1-B-199	3.75	5.50	.199	.635	.625	2

PORTING		RATED H.P. AT R.P.M.	FUEL		MOUNT	SPARK PLUG	GAS FEED
INTAKE	EXHAUST		PARTS GAS WHITE	PARTS OIL S.A.E. 70			
RADIAL 360°	RADIAL 360°	1/11 @ 10,000 1/10 @ 10,000	3	1	RADIAL	V-3	SUCTION

PORTING		RATED H.P. AT R.P.M.	FUEL		MOUNT	SPARK PLUG	GAS FEED
INTAKE	EXHAUST		PARTS GAS WHITE	PARTS OIL S.A.E. 70			
RADIAL 360°	RADIAL 360°	1/5 @ 10,000	3	1	RADIAL	V-3	SUCTION

Oldi's Service

OLDI - FANS schreibt mit bitte was Ihr habt bzw. was Ihr benötigt.

Ich organisiere eine kleine Tauschbörse.

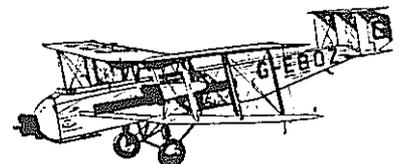
Dipl.Ing. Ewald Pangratz, Tel.0222/63 36 36 DW 411, bietet an: Segelflugmodelle: KONDOT II, Spw. 1960, Mövenknick + Ohren, T-Leitwerk, SCHLAUCHKURBLER 1960, Nurflügel einteilig, ADLER 1970, T-Leitwerk, HANSAVOGEL 1390, Ohren, T+V-Leitwerk, Rumpf Keule +Stab, ZUGVOGEL 1340, Ohren K+B-Bauweise, SPECHT, 1170, REIHER, 1000, HABICHT 980,

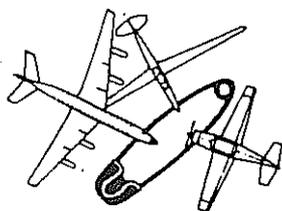
ZÖGLING Jun. 615, einf.V-Form, ZÖGLING Jun. 545, Ohren, ZAUNKÖNIG 570 Vollbalsa. LERCHE Gummimotormodell, 900 mm. Startdrachen ADLER, 4 m Spw.zerlegbar, LAUFKATZE zusammen mit Startdrachen. Suche selber: Großer REIHER von Darmann.

Otto Grossmann, Wiener Straße 38 4020 Linz, sucht Bauplan Segelflugmodell "Der große Bruck". Wer hat etwas ?

Franz Czerny, Liniengasse 28. 1060 Wien, sucht folgende Baupläne (eventuell auch leihweise): Segelflugmodell LIBELLE, Nr.180 Spiel und Arbeit, Verlag Otto

Maier; Segelflugmodell STROLCH, Verlag Klasing & Co.; Papierbepanntes Saalflugmodell, NSFK-Bauplan Nr. 7; Gummimotormodell HE 5, Verlag Moritz & Schäfer; Verbrennungsmotormodell GOLDHAHN; Torpedo-Flugboot Nr. 28 aus dem CJE Volkmanverlag und Segelflugmodell HANS HUCKEBEIN aus dem gleichen Verlag.





praktische tips

Edi Wallner

In meinem letzten Bericht in prop, über die JOB 15, habe ich versprochen, in jeder prop-Ausgabe drei praktische Vorschläge für den Modellbau zu bringen. Vorher aber möchte ich richtigstellen, daß es im Bereich über die JOB 15 nicht heißen soll: 30 Baustunden, sondern **300** ! Da ist leider eine Null verlorengegangen.

Jetzt zu meinen Typs :

Jeder Modellbauer und besonders die Flugmodellbauer, kennen das Übel mit den Glaskopfstecknadeln. Wer hat da noch nicht schlechte Erfahrungen gemacht ? Wenn die Nadel bricht oder der Kopf abgeht : "Auweh !"

Ich verwende seit Jahren Injektionsnadeln. Solche Nadeln gibt es in allen Längen und Stärken. Man bekommt sie beim Hausarzt oder in Spitälern, natürlich gebraucht. Wenn es einen stört, daß besagte Nadeln bereits in einem Allerwertesten gesteckt sind, der soll sie auskochen.

Die beste Art, die Injektionsnadeln griffbereit aufzuheben, ist ein Brett ca. 200 x 100 mm mit 20 mm starkem Styropor beschichtet. In diese Ablage werden die Nadeln eingesteckt.

Das Formen von Kabinenhauben:

Nahezu in allen Modellbauzeitschriften wurden schon Artikel über das Anfertigen von Kabinenhauben geschrieben. Ich habe schon verschiedene Methoden versucht, die einfachste will ich beschreiben.

Das Anfertigen einer Positivform ist unumgänglich. Man braucht wegen der Maserung auch keine Spezialhölzer, wie Linde, Ahorn oder Balsa, sondern ganz gewöhnliches Fichtenholz. Es ist auch nicht erforderlich, die Form zu lackieren oder polieren, sondern es genügt, sie fein zu schleifen. Notwendig ist aber, daß die Form kurz bevor man das Astralon darüberzieht, mit einem feinen Gewebe (Leinen, Seide oder ähnliches) bespannt. So entstehen

keine Luftblasen und die Kabine wird super glatt. Auf die Form wird unten eine Leiste geleimt und geschraubt und dient zum Einspannen in den Schraubstock.

Das Formen der Haube geht wie folgt vor sich :

Haubenmaterial nicht zu groß, eher knapp halten, besonders die Breite. An jeder Seite wird je eine Leiste angenagelt; viele Nägel verwenden. Dann wird das Backrohr auf ca. 200 Grad aufgeheizt, ein Packpapier eingelegt und darauf das Astralon. Gleich beim Aufheizen des Backrohres wird auch die Form mit aufgeheizt. Es ist aber auch möglich, die Form mit einem Gasbrenner auf Temperatur zu bringen. Ist die Form gut warm und das Astralon weich, immer wieder im Backrohr nachsehen.

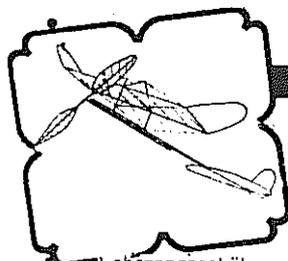
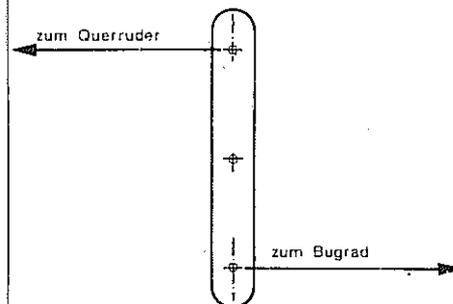
Das Astralon soll so weich sein, daß es gerade noch möglich ist, es aus dem Backrohr zu heben. Vorher aber schnell die Form mit Gewebe überziehen, dann am besten zu zweit das Astralon über die Form ziehen. Mit nassem Tuch abschrecken- und fertig ist die Haube.

Auch ich habe mich anfänglich nicht richtig darübergetraut, und natürlich ist auch manches danebengegangen, aber inzwischen ziehen wir die größten Dinger.

Lenkbares Bugrad :

Immer wieder gibt es Schwierigkeiten bei der Anlenkung von Fahrwerken. Besonders die Stahl-draht- oder Bautzugverlegung ist fast immer kompliziert.

Wenn Rudermaschine und Bugradanlenkung nicht die gleiche Ebene haben, verwende ich einen Umlenkhebel (siehe Skizze).



AUSSCHREIBUNG

SAALFLUGLEHRGANG

10. März, 14,00 Uhr bis 10. März, 16,00 Uhr
ASKÖ-Landessportschule Atzgersdorf
1230 Wien, Steinergasse 12

Lehrgangsg Gebühr: S 200,- Diese dient für Material und Arbeitsunterlagen

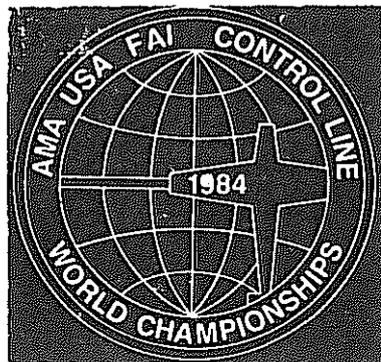
Nächtigung: Auswärtige Teilnehmer können in der Landessportschule übernachten. Nächtigung mit Frühstück S 160,- pro Nacht,

Verpflegung : Mittagessen S 65,-, Abendessen S 55,-

LEHRGANGSZIEL: Der Bau von Saalflugmodellen in Theorie und Praxis mit abschließendem Wettbewerb

MELDUNGEN: Schriftlich ehestens an die Bundessektion (max. 25 Teilnehmer) mit Angabe von Name, Alter, Verein und Adresse. Bitte unbedingt angeben ob Nächtigung benötigt wird !!!

In der Reihenfolge der Anmeldung erhält jeder eine Anmeldebesätigung und einen Zahlschein. Nach Überweisung der Lehrgangsg Gebühr werden die Lehrgangsunterlagen und -hinweise zugesandt.



FESSELFLUG - WM 1984

Nun sind wir in der Lage, den in prop 11/12-84 angekündigten Originalbericht von den für Österreich erfreulichen FESSELFLUG - WELTMEISTERSCHAFTEN, zu bringen.

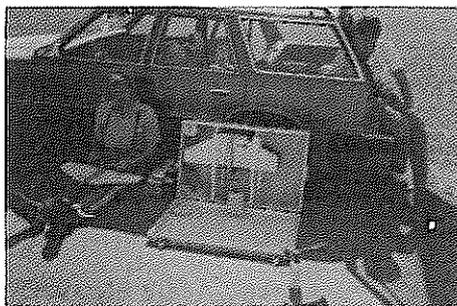
Es berichtet der Mannschaftsführer und gleichzeitig Wettbewerbsteilnehmer

Friedrich Kühnegger

Am Montag, dem 17. September 1984, starteten wir vom Flughafen Salzburg - über Zürich nach Boston. Wir, d.s. die Team Racing - Fesselflieger Josef Fischer - Hans Straniak sowie Heinz Nitsche - Fritz Kühnegger. Es war ein schöner Flug. Durch die Zeitverschiebung (6 Stunden später) waren wir am Nachmittag des 17.9. in Boston.

Das erste Problem - der bestellte Leihwagen war zu klein - aber wir fanden einen Ersatz, mit dem wir dann doch halbwegs über die Runden kamen. Die Fahrt nach Chikopee, in der Nähe von Springfield, dauerte ca. 2 Stunden. Sehr gemütlich mit 55 Meilen /h, d.s. 88 kmh. Der erste Abend war sehr angenehm, wir platzten gleich in die Einladung des Kommandanten der Westover Air-Base. Die Einladung war für die Team-Manager gedacht. Die Snacks und Getränke schmeckten uns sicher genau so gut. Außerdem waren nette Leute da, zum Beispiel Don Jehlik und Herb Stockton, Weltmeister in Team-Racing von früher; geflogen sind sie mit den HP-Motoren von Paul Bugl. Am nächsten Tag war das Training angesetzt, vorerst aber gab es eine feierliche Eröffnung mit langen Ansprachen und Hissen der Nationalfahnen.

Das Training verlief zu Beginn relativ normal und beruhigend. Es gab gute und viele Möglichkeiten zu trainieren. Bei unserem B-Modell, das an sich etwas schneller war, stellten sich Probleme ein. Nach langem Hin und Her entschieden wir uns, den Kolben zu tauschen. Am Trainingsplatz fand dann das Einschleifen des neuen Kolbens statt. Dann wurde der Motor eingelaufen, gleich im Modell und im Flug.



Trainingsprobleme

Das Ergebnis war Gott sei Dank beruhigend, aber der Motor war nicht mehr so schnell wie zuvor. So entschlossen wir uns, alle Durchgänge mit dem A-Modell zu fliegen.

Am Wettbewerbstag war sehr starker Wind, der uns dann bis zum Ende der Weltmeisterschaft treu blieb. Unser erster Durchgang war auf Grund von zu wenig Runden (1 Tankstop extra) keine Offenbarung, die Zeit reichte aber für den 7. Platz nach dem ersten Wettbewerbstag. Fischer-Stranjak hatten leider kein Glück - ihr Modell hatte kurz nach dem Start, höchstwahrscheinlich auf Grund einer Windböe Bodenberührung - und somit war die erste Chance auf eine gute Wertung dahin.

Der zweite Wettbewerbstag war für uns sehr erfreulich - wir erreichten mit 3'36,7 die beste aller Vorlaufzeiten. Bei Fischer-Stranjak lief es zu Beginn sehr gut, aber dann, nach dem ersten Tankstopp, hatte der Propeller Bodenberührung und wurde dabei beschädigt. Die Endzeit war mit 3'57,62" leider nicht sehr gut. Das war in der Endwertung der 16. Platz.

FINALTAG !

Zuerst kommt das Semifinale. Die neun besten Teams aus den Vorläufen ermitteln in zwei Durchgängen die drei Finalisten. Hier waren von den möglichen Geschwindigkeiten in der Luft viele Sieganwärter; aber Team-Arbeit zwischen Pilot und Mechaniker ist auch ein wichtiger Faktor. An diesem Tag hat niemand so knapp abgestellt und so schnell gelandet wie mein Partner Heinz Nitsche. Glücklicherweise konnte ich das Modell gerade noch fangen, und die Startarbeit klappte auch zufriedenstellend. So konnten wir zwei gleichmäßige und fast zeitgleiche Läufe (3'35,45" und 3'35,83") fliegen, nur die Holländer Uden-Uden waren in einem Lauf noch ein wenig schneller. Aber wir waren im Finale ! Was für ein Tag ! Nach einigen Verzögerungen wurde das Finale gestartet - unsere Gegner waren die Teams aus England, Smith-Brown und Holland, Uden-Uden.

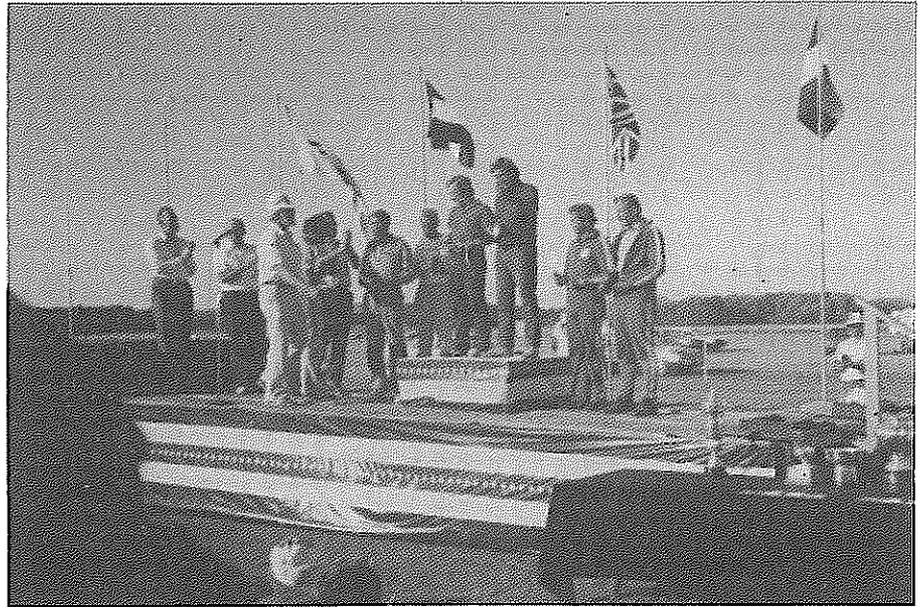


Das erfolgreiche Team, Kühnegger-Nitsche, beim Einstellen des Motors. Kühnegger, ein blitzschneller Mechaniker, Nitsche einer der erfahrensten Racing-Piloten. V.l.n.r.

Am Start verlor ich ca. zwei Sekunden, da der Motor nicht gleich startete, aber der weitere Lauf des Rennens war fehlerlos, bis uns dann in der 180. Runde von 200 Runden, also beim letzten Tankstop, das Seitenwerk einknickte - und nach dem Start des Modells abbrach. Damit waren wir disqualifiziert, da laut Reglement kein Teil des Flugmodells verloren gehen darf. Aber nach einer Stunde leichter Enttäuschung (vornehmlich bei mir), konnten wir uns wieder über den dritten Platz freuen.

Am Abend gab es noch ein Bankett mit der Siegerehrung. Am nächsten Tag fuhren wir zu den Niagara-Fällen. Dann verbrachten wir noch zwei Tage in New York. Wir sahen uns alles an, was man sich in zwei Tagen eben ansehen kann, und flogen sehr müde und doch irgendwie erleichtert vom Kennedy-Airport nach Salzburg zurück.

Pl. Pilot	Mechanic	CTRY	1st E	2nd E	1st SF	2nd SF	Final
1 Smith	Brown	UK	3:38.65	3:42.74	3:36.51	0:00.00	7:17.31
2 vanUden	vanUden	NET	0:00.00	3:38.79	3:34.12	0:00.00	7:29.35
3 Nitsche	Kuhnegger	OST	3:48.70	3:36.70	3:35.45	3:35.83	0:00.00



Die Siegermannschaften am "amerikanischen Stockerl".
Die Österreicher, rechts, erreichten den 3. Platz



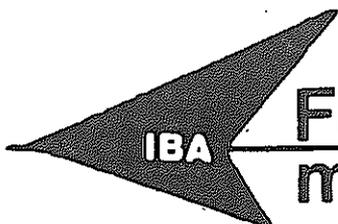
AIRFLY-MODELLE

1160 WIEN

BRUNNENGASSE 33

☎ 0222/96 48 225

SCHÄFER-MODELLE

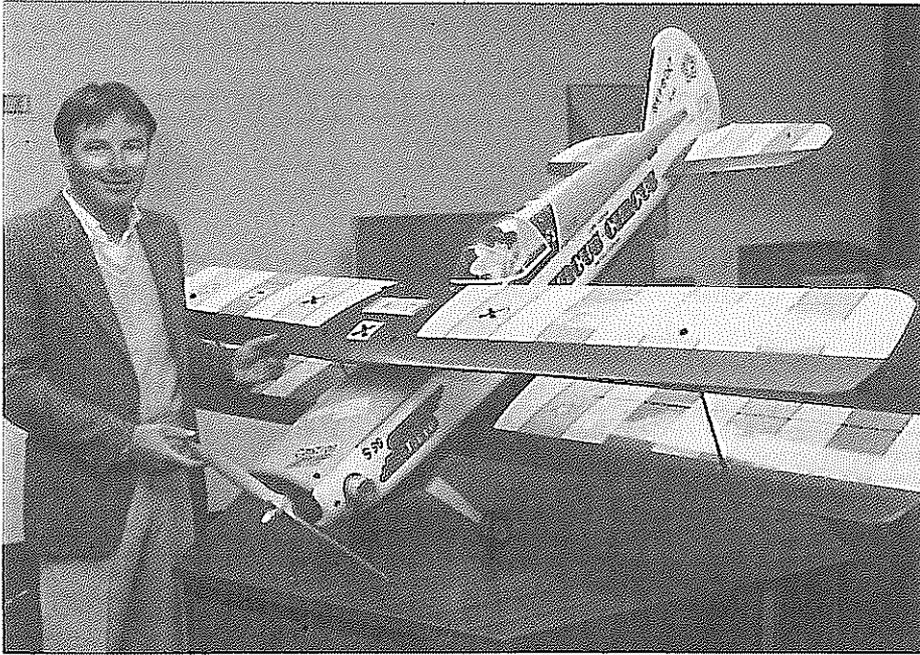


Fertig-
modelle

bei



MODELLBAU
KIRCHERT



Tournament of Champions 1984

Quo Vadis ?

Hanno Prettner berichtet

Las Vegas, Wüstenstadt und seit 10 Jahren Austragungsort des Tournament of Champions, war jedes Jahr für eine Sensation gut. Sei es durch die Kommerzialisierung des Modellflugsportes oder durch spektakuläre Regeländerungen, die den Modellkunstflug an den Großflug heranbrachten. Die Toppsensation von 1984 war aber zweifellos die Nichtzulassung der beiden Skybolt "Doppeldecker" des siebenfachen Las Vegas-Champions und dreifachen FAI-Weltmeisters, Hanno Prettner.

Der nachfolgende Bericht versucht eine umfassende Übersicht über die erfolgten Ereignisse und Entscheidungen zu geben.

Liebe Leser, nachdem ich schon seit 10 Jahren an dieser Stelle - zuerst jährlich und dann im Zwei-Jahres-Rhythmus meine Erfolgsberichte vom TOC mitteilen konnte, wird der heürige Bericht für meine Person weniger erfolgreich, aber dafür umso aufschlußreicher sein. Als unmittelbar am Geschehen Beteiligter, werde ich versuchen, die nachfolgenden Zeilen so emotionslos und objektiv als möglich zu gestalten, um Ihnen die Möglichkeit zu geben, sich Ihr Urteil selbst zu bilden. Ich werde bewußt jegliche Behauptungen vermeiden und

zeige lediglich Fakten und Tatsachen in chronologischer Reihenfolge auf, die jederzeit durch die anwesenden Modellflieger bezeugbar sind.

Um von vornherein das Transportrisiko für unsere Modellflugzeuge so klein als möglich zu halten, hatten wir uns entschlossen, die ca. 800 km lange Strecke von Klagenfurt mit dem VW-Kombi-Bus zurückzulegen. Um die riesigen Modellkisten nicht umladen zu müssen, hatten wir uns für den Lufthansa Direktflug Frankfurt-Los Angeles entschieden. Das Einchecken ging problemlos vor sich, und an dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei der Deutschen Lufthansa für die außerordentliche Sorgfalt und den Superservice bedanken. Nach ca. 12-stündigem Flug stellten wir bei der Landung in Los Angeles fest, daß auch Wolfgang Matt mit Begleitung im selben Flug mitgeflogen war, und gemeinsam bahnten wir uns mit den übergroßen Modell-Transportkisten den Weg durch den amerikanischen Zoll. Anschließend charterte ich ein Mietauto, um den ca. 5 1/2 Stunden langen Autoweg nach Las Vegas noch in der selben Nacht zurückzulegen. Nach einem ausgedehnten Schlaf wurden am nächsten Tag in aller Ruhe beide

Hanno Prettner mit seinem Doppeldecker SKYBOLT, mit den bereits korrigierten Randbögen, welcher beim TOURNAMENT OF CHAMPIONS 1984 in Las Vegas nicht zugelassen wurde.

Doppeldecker zusammengestellt und versucht, Treibstoff in genügender Qualität und Menge zu besorgen. Vor uns waren bereits schon die deutschen Teilnehmer Hoppe und Schweiker eingelangt, sowie der als Ersatzmann nominierte Franz Maier mit seinem Starthelfer Stefan Fink.

Bei meinen ersten Trainingsflügen am darauffolgenden Tag am Salzsee, konnte ich feststellen, daß beide von mir verwendeten Skybolt's optimal flogen und ich lediglich - bedingt durch die geänderte Höhenlage - geringfügige Umstellungen am Quer- und Höhenruder vornehmen mußte. Die Motorleistung war genau dieselbe, und meine beiden S 90 - Super Tigre Motoren liefen wie ein Uhrwerk.

Während der darauffolgenden Trainingstage mußte ich den riesigen Salzsee mit den deutschen und einem Teil der amerikanischen Teilnehmer teilen, was aber durch die verschiedenen Frequenzen keine Probleme verursachte. Am Dienstag wehte ein derartig starker Wind, daß keiner der am selben Salzsee anwesenden Amerikaner trainieren wollte und ich der einzige war, der sein Flugzeug auspackte. Mir ging es primär darum, zu ergründen, ob bei derartig hohen Windgeschwindigkeiten mein Doppeldecker noch imstande sein würde, ein Programm zu fliegen. Nach zwei absolvierten Flügen mit "Hubschrauberlandungen" war ich zufrieden und die Amerikaner verblüfft; es hätte niemand gedacht, daß ein Doppeldecker bei so einem Wind so optimal fliegen kann. Wir benötigten eine halbe Stunde, um den Skybolt zu zerlegen, da wir Angst hatten, der Wind würde ihn uns aus den Händen reißen. Am selben Abend gab es dann die erste offizielle Pilotenbesprechung, bei der auch die Startnummern ausgelost wurden. Dies war auch gleichzeitig der erste Kontakt mit den Offiziellen und Punkterichtern beim Tournament of Champions. In der Zwischenzeit hatte es sich schon herumgesprochen, daß meine beiden Doppeldecker hervorragend flogen, und Steen La Mar - der Konstrukteur des originalen Skybolt - zeigte sich von meinem Modell sehr begeistert und wie er mir persönlich versicherte, könne er es kaum erwarten, meinen Skybolt im Fluge zu sehen. Es wurde viel über das 4-Minutenprogramm diskutiert, und jeder wartete schon gespannt auf den Wettbewerb.

Der kommende Mittwoch war lediglich als of fizieller Trainingstag vorgesehen mit dem dazugehörigen Vermessen sämtlicher Wettbewerbsmodelle. Larry de Costa hatte die technischen und Scale-Regeln für jedes Tournament of Champions ausgearbeitet und war gemeinsam mit Jack Albrecht der Hauptverantwortliche für die technische Modellkontrolle. Das Fluggewicht wurde mit ca. 9,5 kg für ok befunden. Anschließend wurde die Spannweite vermessen, um den Maßstab des Modells zu erhalten. Danach wurde die Rumpflänge, Rumpfbreite Rumpfhöhe an verschiedenen Stellen sowie Seitenruderhöhe, Seitenruderlänge, Seitenrudertiefe und alle Dimensionen des Höhenruders vermerkt und bei der darauffolgenden Auswertung festgestellt, daß das Flugzeug voll und ganz den Regeln entspricht. Dies war mir von vornherein bewußt, da ich den möglichen Abänderungsfaktor von 10% lediglich zu 8% ausgenützt hatte, um irgendwelche Umrechnungsschwierigkeiten zwischen dem US-Maßsystem und dem metrischen Maßsystem auszuschalten.

Es wurde mir versichert, daß der technische Check ok gewesen sei, und wir fuhren daraufhin ins Hotel, um uns für den ersten Wettkampftag vorzubereiten. Ich war ganz verblüfft, als am selben Abend in meinem Zimmer das Telefon läutete und die zu diesem Zeitpunkt amtierende Jury- mit Dic Edwards als Wettbewerbsdirektor und Steeve Nelson als Chef-Punkterichter mir mitteilte, daß sie unbedingt meinen Skybolt sehen müsse.

Zum "Lokalaugenschein" kamen dann der technische Direktor Larry de Costa sowie die beiden Jury-Mitglieder, wobei mein Skybolt wiederum - diesmal mit Jury-Kontrolle - vermessen wurde,

um erneut festzustellen, daß das Modell den technischen Regeln entspricht. Aus verschiedenen Äußerungen war zu entnehmen, daß sich mehrere Piloten über die von mir verwendeten Randbögen aufgeregt hätten, die nicht originalgetreu seien. Daraufhin habe ich auf mein vor mehreren Monaten geführtes Telefongespräch mit Phil Kraft hingewiesen, in welchem ich gerade diese Randbögen anschnitt und er mir mitteilte, daß er Randbögen, ähnlich wie bei der Dalotel (halbrund) akzeptieren würde. Auf jeden Fall könnten eckige Randbögen (Typ Laser, Steevens Acro) nicht akzeptiert werden. Trotz dieser, in keiner Regel festgehaltenen Notwendigkeit, habe ich versucht, mich mit der Jury zu einigen und einen Kompromiß zu treffen, indem ich dem Wettbewerbsdirektor Doc Edwards einen Filzstift in die Hand drückte und er mir den Randbogen genau in jener runden Form aufzeichnete, wie er auf jeden Fall akzeptierbar sei. Man teilte mir daraufhin unter Zeugen mit, daß mit dieser Randbogenmodifikation nun alles in Ordnung sei und ich ohne Bedenken zum Wettbewerb gehen könne. In einer Nachtschicht bis 3 Uhr früh haben mein Vater und ich gemeinsam sämtliche Randbögen abgeändert, damit sie dem ästhetischen Empfinden der Jury entsprechen. Am Morgen dieses ersten geplanten Wettkampftages herrschte ein derartiger starker Sturm, daß an ein Fliegen nicht zu denken war und die ersten Durchgänge abgesagt werden mußten. Trotzdem fuhren wir zum Flugfeld, um uns von den örtlichen Bedingungen zu überzeugen; unseren neuerlich und immer noch den Regeln entsprechenden Skybolt transportierten wir auf der Ladefläche unseres Ford-Kombi Am Flug-

feld angekommen, war der US Boy Dave Brown der erste, der versuchte einen Blick von meinem "neuen" Skybolt zu erhaschen. Als er die abgerundeten Flügel und Höhenleitwerksecken sah, wurde er ganz weiß im Gesicht (vor Wut oder Schreck konnte ich nicht eruieren) Übrigens haben mir einige Freunde aus etlichen Teilen der Welt, die beim Tournament of Champions persönlich anwesend waren, mitgeteilt, daß Dave Brown einer der Hauptinitiatoren gegen den Prettner-Skybolt war und ihn öffentlich sogar als "Dalobolt" verunglimpfte. Tatsache ist, daß Dave Brown bei den US-Nationals 1984 wegen unsportlicher Äußerungen und Verhaltens vom Wettbewerb disqualifiziert wurde und nicht teilnehmen durfte. War das nun lediglich eine persönliche Trotzreaktion auf seine Disqualifikation oder witterte er seine Chance als "ewiger Zweiter" des TOC ?

Dies zu beurteilen wage ich nicht, sondern möchte es jedem einzelnen Leser überlassen.

Nach der Ankunft von Phil Kraft am Freitag Vormittag in Las Vegas, wurde Steeve Nelson als Jury-Mitglied herausgenommen, an seine Stelle trat nun Doc Edwards als Chef-Punkterichter, wobei Phil Kraft als Wettbewerbsdirektor installiert wurde. Es wurde mir lakonisch mitgeteilt, daß der alte Jury-Beschluß von 12 Stunden vorher keine Gültigkeit mehr habe und der neue Wettbewerbsdirektor mein Modell zu sehen wünsche. Daraufhin machten wir zu dem beginnenden bösen Spiel immer noch gute Miene und bauten unseren Skybolt neuerlich zusammen, um ihn zum x-ten Mal vermessen zu lassen. Der von mir eingebrachte Vorwurf, wieso bereits

bauer — modelltechnik

7141 PODERSDORF AM SEE - SEEWEINGÄRTEN 11/16 - TELEFON 02177/631

DI - FR AB 18-00

MOKI - MODELLMOTORE

SA 8-00 - 12-00

MOKI S10-RC 3.5ccm : Flug- Schiff- und Autorennmotor.

Wahlweise mit Seiten- oder Heckauslaß erhältlich.

MOKI M 7-RC 10 ccm : Hochleistungsmotor - Seitenauslaß

MOKI M 8-RC 10 ccm : - " - - Heckauslaß

MOKI M 9-RC 25 ccm : Superstarker Motor für große Modelle.

ALLE ERSATZTEILE LAGERND !

Resonanzrohre : 3.5, 6.5, 10, 15, 25 und 32 ccm

Aluminiumspinner für Scalemodelle - Sonderanfertigung!

M I G 21 - Fertigteilbaukasten

Schwimmer für Wasserflugmodelle - 3,5 - 4 kp

Kostenlose Prospekte anfordern ! Direktversand !

gefällte Jury-Entscheidungen in so kurzer Zeit ihre Gültigkeit verlieren können, wurde nicht einmal zur Kenntnis genommen. Phil Kraft ging nun persönlich daran, mein Modell zu vermessen und nach 25 Minuten (!) hatte er endlich festgestellt, daß meine Abänderung der Rumpflänge 8% betrug und somit innerhalb des zulässigen Limits lag. Um zu diesem Resultat zu kommen, mußten alle anwesenden Personen (Doc Edward, Larry de Costa, ...) lautstark auf falsche Rechenoperationen hinweisen, da seine Rechenresultate immer eine Abweichung von 24% ergaben. Wie so ein Flugzeug fliegen würde, brauche ich ja keinem Modellflieger zu erklären. Nun, nachdem mit dem richtigen Scale-Umrechnungsfaktor, auch alle anderen Maße im zulässigen und genau definierten Toleranzrahmen blieben, witterte er seine ganz große Chance in der Pfeilung des oberen Flügels. Auf jeden Fall bedeutete dies eine Bevorzugung meiner Person, denn man hatte bei keinem anderen Modell die Vorderkantenpfeilung des Flügels vermessen. Wie diese Vermesserei überhaupt vor sich ging, kann ich nicht mehr mit Bestimmtheit sagen, da ich zu diesem Zeitpunkt bereits gemerkt hatte, daß man mich verschaukeln wollte und ich dem Geschehen nur mehr untergeordnete Bedeutung beimah. Ein Winkelmesser war nicht vorhanden, und als technische Ausrüstung stand eine ganz normale Rechenmaschine zur Verfügung, die keine trigonometrischen Funktionen durchführen konnte. Trotzdem wurde behauptet, daß die Pfeilung des oberen Flügels nach hinten um ca. 1,5 Grad zu wenig sei. Abgesehen davon, daß es keine einzige Regel gibt, die eine zulässige Änderung der Pfeilung verhindert, habe ich einen neuerlichen Kompromiß-Vorschlag gemacht, wobei ich zusagte, die Pfeilung des Hauptflügels um diese 1,5 Grad zu korrigieren. Dies wäre denkbar einfach gewesen, da der Flügel mit einem Balsaholz-Mittelstück versehen ist. Ursprünglich wollten wir aus Transportgründen den Flügel in der Mitte auseinandersetzen. Zur Behebung dieses Problems wäre es lediglich notwendig gewesen, einen maximalen Keil von einigen Millimetern anzuschleifen und dann den Flügel mittels Glasmatte wieder zusammenzukleben. Diese Änderung hätte längstens 2 Stunden in Anspruch genommen.

Auf meinen Vorschlag hin wurde mir mitgeteilt, daß es nun leider schon zu spät sei und das Flugzeug zum Wettbewerb nicht zugelassen wird. Trotzdem wäre mir noch eine Zeit von 18 Stunden bis zum Beginn des ersten Durchganges geblieben. Im selben Aufwaschen, in dem mir mitgeteilt wurde, daß meine Skybolt's nicht zum Wettbewerb zugelassen sind, hat man mich aber persönlich eingeladen, doch am Wettbewerb teilzunehmen und mit einem anderen Flugmodell zu starten. Daß dies ein unsinniges Unterfangen ist, wird jedem Modellflieger klar sein, denn man kann nicht ein völlig unbekanntes Modell mit einer unbekanntem Fernsteuerung und einem ungewohnten Motor zum erstenmal in einem Wettkampf fliegen. Ich hätte ja einen Durchgang mitfliegen können, um wenigstens die \$ 3.000,- Startgeld zu kassieren, aber ich wollte im Gegensatz zu anderen Personen nicht so unfair sein, und deshalb habe ich meinen Startplatz an den deutschen Ersatzmann Franz Maier weitergegeben.

Empört waren natürlich auch die Zuschauer, die in Gruppenreisen von Südamerika, Mexico und sämtlichen Teilen der USA angereist waren, um die Besten der Welt zu sehen. Als wir am Samstag als Zuschauer teilweise dem Wettbewerb beiwohnten, bekam ich spontanen Applaus von den Zuschauern, als ich mein Auto verließ. Sie wollten mich auf diese Art über die Entscheidungen der Jury hinwegtrösten.

Waren die Karten für das große Festbankett am Abend in den vergangenen Jahren bereits nach zwei Tagen restlos ausverkauft, so blieb der Saal heuer zur Hälfte leer. Der Großteil der Besucher waren lediglich Offizielle des Wettbewerbsgeschehens. Die Stimmung war eher lustlos und ohne den Schwung der vergangenen Jahre, und es war das erste Mal, daß der große Organisator des Tournament of Champions, Circus Circus Boss Bill Bennett, nicht anwesend war.

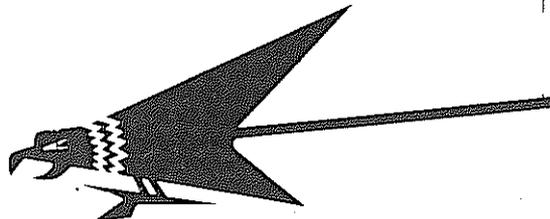
Es wäre wirklich schade, wenn das Tournament of Champions einen Imageknacks durch diese - meiner persönlichen Meinung nach - ungerechte Entscheidung erhalten hätte, zumal doch zu hoffen ist, daß es in den nächsten Jahren auch weiterhin ausgetragen wird.

Für mich bleiben noch etliche Fragen offen wie z.B.: Warum drehte sich Phil Kraft wortlos um und ging, als ich ihn nach dem offiziellen Grund der Disqualifikation fragte, weg? War die Jury so wenig autoritär, daß sie den Boykottdrohungen etlicher Piloten nachgab, die dezidiert erklärten, daß sie nicht fliegen, wenn meine Skybolt im Wettbewerb büßte? Warum kann ein Modell nicht zugelassen werden, obwohl es sämtlichen technischen Regeln entspricht?

Was ich aus diesem Vorfall gelernt habe ist, daß man nicht zu fortschrittlich sein sollte. Nachdem der Skybolt dieselben Flugleistungen hatte als die Dalotel - was wäre gewesen, wenn ich noch die 10% Doppeldecker-Punktebonus hinzubekommen hätte?

Auf jeden Fall tut es mir leid, daß die Zuschauer meinen Skybolt nicht mehr fliegen sahen. Sollte es noch einmal ein Tournament of Champions geben, und sollte ich mich entschließen, daran teilzunehmen, so werde ich bestimmt wieder mit der Dalotel antreten, da ich vermute, daß man nun den Doppeldecker-Punktebonus sicherlich herabsetzen wird, und mit einem Original Scale Doppeldecker ohne erlaubte Veränderungen, ist an ein wettkampfmäßiges Fliegen überhaupt nicht zu denken. Meine persönliche Genugtuung - sofern es nach einer solchen Behandlung soetwas überhaupt noch geben kann - ist, daß sich die erbitterten Anti-Prettner-Skybolt-Sprecher auch nicht unter den Siegern plazieren konnten. Es war ein offenes Geheimnis unter allen Wettbewerbsteilnehmern, daß die Mindestflügelgröße des Doppeldeckers eines anderen Teilnehmers zu klein war und bei einem anderen Flugmodell das Fluggewicht zu hoch, und daß bei wieder einem anderen Teilnehmer die minimale Rumpfbreite um etliche Prozent zu gering war. Wie diese die technische Kontrolle schafften, weiß ich nicht, aber schließlich wurden sie auch nicht viermal kontrolliert!

Was bleibt, ist ein bitterer Nachgeschmack und die Erkenntnis, daß im Land der unbegrenzten Möglichkeiten wirklich nichts unmöglich ist. Und wie sagte schon das tapfere Schneiderlein: "Sieben auf einen Streich sind doch genug" oder?



Freiflug mit Rückfahrkarte

Dipl.Ing. Heinz Dokulil
Eugendorf

Zu den schönsten Eindrücken im Modellflug zählt zweifellos das Flugbild eines freifliegenden Seglers mit geringer Flächenbelastung (F1A). Die meist gekonnte Abstimmung der Gewichtsverteilung läßt das Modell bereits auf sehr geringe Thermik ansprechen. Immer höher zieht der Segler seine Kreise, ganz ohne Motor, ganz ohne Lärm. Der Starter hofft auf die Auslösung der Thermikbremse und auf eine glatte Landung. Doch leider streikt die Bremse manchmal, oder das Modell landet in einem oft nicht zugänglichen Grundstück. Freiflugmodelle bevorzugen Baumkronen, frequentierte Autobahnen, Gartenzäune oder Lichtmasten als Landeplatz. Aber schon das Auslösen der Thermikbremse in unmittelbarer Bodennähe führt oft zu Brüchen der Flächen oder des Rumpfes. Nicht nur beim Hochstart sondern auch beim Hangflug lauert die Tücke des Objekts. Faszinierend ist der Standflug eines magnetgesteuerten Modelles solange das Flugmodell nicht durch plötzlich einsetzenden Wind in einen nahegelegenen Wald geblasen wird oder nach der Landung unauffindbar wird.

Was also tun, will der Modellflieger nicht auf die Schönheiten des Freifluges verzichten. Die ferngesteuerten Modelle, gebaut mit einem handelsüblichen Baukasten, fliegen zwar perfekt, können den Freiflug mit seinen wohlgetrimmten Modellen, jedoch nicht ganz ersetzen.

Seit 45 Jahren beschäftige ich mich bereits mit dem Flugmodellbau, wobei ich hauptsächlich Freiflugmodelle und Magnetsegler, aber auch ferngelenkte Segler gebaut und geflogen habe.

Mein neuestes Modell ist ein F1A-Segler, gebaut mit einem schwedischen Bausatz namens "Nordik". Das Modell fliegt wunderschön, doch bei jedem Start zittern mein Sohn und ich,

ob es bei den beschränkten Platzverhältnissen unserer Trainingswiese wohl zu einer glatten Landung kommen wird. Das ließ mich auf den Gedanken kommen, das Modell nochmals zu bauen, die Spannweite um 30 cm zu vergrößern (Gesamtfläche 38 dm²) und den Rumpf so auszuweiten, daß eine einfache Fernsteuerung mit zwei kleinen Rudermaschinen eingebaut werden konnte. Das Fluggewicht beträgt 490 g, was einer Flächenbelastung von 12,9 g/dm² entspricht. Mit den kleineren Flächen des Flugmodelles beträgt die Belastung 14,1 dm². Durch Bleizugabe im Schwerpunkt kann die Flächenbelastung um ca. 2 g/dm² erhöht werden, sodaß die Belastung von 12,9 bis 16,1 g/dm² verändert werden kann.

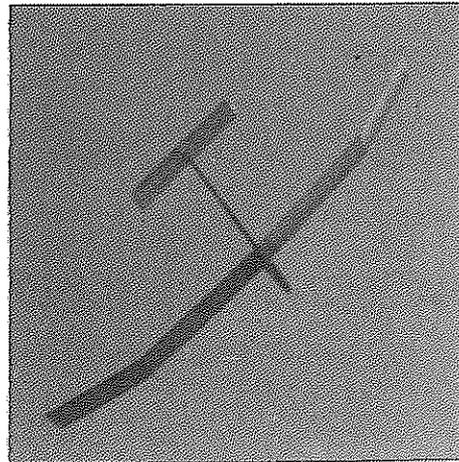
Was kann man nun mit so einem "Schmetterling" anfangen? Entsprechend den Wetterverhältnissen kann man das Modell zuerst auf die optimale Flächenbelastung abstimmen.

Im Hochstart nimmt man eine 100 m lange Nylonschnur und startet mit einer einfachen Umlenkrolle. Dabei erreicht man eine Ausklinkhöhe von ungefähr 75 m, das heißt, die Schleplänge beträgt nur ca. 25 Meter. Flüge von weit mehr als 3 Minuten sind die Regel. Bekommt man Thermikanschluß, geht es schnell aufwärts, wobei man das Modell lediglich mit der Trimmung auf die gewünschte Kurve stellt und schon fliegt es, wie ein echter F1A-Segler.

Wird das Modell durch den Wind zu stark versetzt, bringt man es mit der Fernsteuerung wieder zurück, findet man hernach neuerlich einen Aufwind, beginnt wieder der Freiflug usw.

Die Fernsteuerung wird also wie eine Rückfahrkarte benutzt, um das Modell zurückzubringen und an einem geeigneten Platz zu landen.

Viele Schäden und Mühen werden



"Nordik RF" im Flug

so vermieden, bei einer wesentlich gesteigerten Flugleistung. Mein Sohn hat so bereits eine Flugdauer von 38 Minuten erreicht.

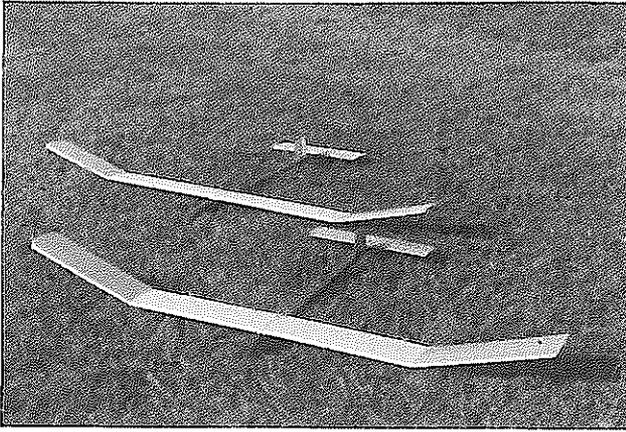
Aber auch am Hang bewährt sich das Modell. Hier kann man "à la Magnet" einen fein dosierten Standflug erreichen und den Hangaufwind direkt sichtbar für lange Flüge ausnützen.

Bei Hangflugwettbewerben, wenn der Wind so gar nicht auffrischen will, kann man die große Leistung des "Nordic RF" (Rückfahrkarte) für eine gute Platzierung nutzen.

Auf jeden Fall ist das Verhältnis vom finanziellen Aufwand, Baukosten und erzielter Flugleistung sehr günstig. Baut man ein Freiflugmodell und einen "RF", so kann man drei Klassen, baut man noch einen Magnetrumpf dazu, 4 Klassen fliegen und schnell die begehrte Silber-C erfliegen.



"Nordik RF" am Hang



Mit diesen Zeilen möchte ich im Sinne des Herrn Gremmer einen Beitrag zur Verbreitung des Leichtwindmodelles leisten.

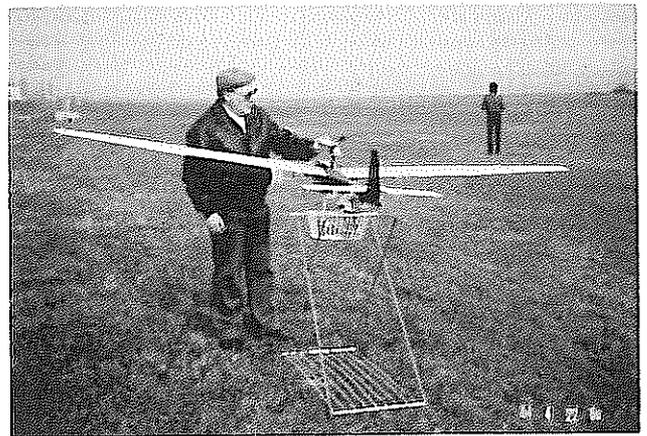
"Nordik RF" im Hintergrund (mit Seitenruder), "Nordik" Freiflug vorne

Flugzeugträger für Flugmodelle

Josef Türk, Krems

Für Modellflieger, die aus der "Steinzeit" des Flugsportes hervorgegangen sind - man braucht sich deswegen nicht alt zu fühlen, denn der Modellflugsport hält ja jung, es können aber auch jüngere Leute durch körperliche Behinderungen Schwierigkeiten haben - sollten diese Aufnahmen eine Anregung geben, wie man Flugmodelle (Motorsegler etc.) "handlich" aufrüsten und in Betrieb nehmen kann. Nach einigen Überlegungen fiel meine Entscheidung auf einen ausgedienten Wäscheständer, den ich auf einen "Flugzeugträger" umfunktionierte.

Im zusammengeklappten Zustand ist er ganz flach und nimmt nicht viel Platz in Anspruch. Im Handumdrehen ist er aufgestellt, ein Körbchen, welches ansonsten auf dem Fahrradlenker angebracht wird (für verschiedene Utensilien wie Akku, Spritflasche, Putzlappen etc.) eingehängt, aus Schweißdraht mit Schaumgummi versehene Bügel für die Fixierung des Rumpfes in die vorhandenen Löcher auf der Unterseite des Wäscheständers eingesteckt, und schon kann man in aufrechter Stellung das Modell aufrüsten und startbereit machen.



Der Autor des Berichtes und sein "Flugzeugträger"

Eine weitere Anregung: Ein ausgedienter klappbarer Bügeltisch oder wenn vorhanden, ein massives hölzernes Stativ, könnte zweckentfremdet Verwendung finden.

Ich hoffe, mit diesem Beitrag Bandscheiben- oder sonstigen behinderten Modellfliegern eine Anregung gegeben zu haben.



Im bequemen Stehen kann man die verschiedensten Arbeiten am Modell durchführen.



Der "Flugzeugträger" ohne Flugzeug



Rückblick

Obwohl wir die volle Seitenanzahl in prop im Vorjahr restlos ausgenützt haben, ist noch immer eine große Anzahl von Wettbewerbsberichten zurückgeblieben.

In dieser Nummer werden wir noch einige Berichte älteren Datums abdrucken, damit wir endlich unsere Schulden loswerden. Wir verwenden dazu teilweise Kleindruck und müssen gelegentlich auch kleinere Kürzungen vornehmen. Wir bitten dafür um Verständnis !

UHU - JUGENDWETTBEWERB

Eine große Beteiligung von 22 jungen Wettbewerbern aus Bayern, Salzburg und Oberösterreich registrierte der 15. UHU-JUGEND-FREIFLUGWETTBEWERB, der auf dem Modellflugplatz der Schäringer Flieger Union in Ranseredt durchgeführt wurde.

Mit dem Wetter waren wir zufrieden, und die Mädels und Buben waren wieder mit großer Begeisterung bei der Sache. Es zeigte sich aber, daß es ohne Training doch nicht gut geht.

A. Mikolaizek aus Passau flog schon im 1. Durchgang ein Max von 65 s und siegte mit 105" vor J. Sambis, Neuhaus, BRD mit 104" und dem Andorfer M. Huber, 97". 4. wurde der Vorjahressieger F. Häuslmeier 95" und 5. A. Pflieger mit 84". Pia Weichaus, schon bewährte Wettbewerberin blieb mit 70" auf dem 6. Platz wieder im Vorderfeld. Als jüngste Teilnehmerin kam die Tochter des Ennsener Modellfliegers, F. Oberrather, Elke, 6 Jahre, auf den 11. Rang.

Bei der Siegerehrung wurde von Obmann Rauchenwald allen Dank gesagt - auch den Eltern - und die Hoffnung ausgesprochen, daß man sich im nächsten Jahr wieder in Ranseredt treffe. Den Teilnehmern wurde empfohlen, fleißig bei den verschiedenen Windverhältnissen zu üben, damit es beim nächsten Mal wieder etwas besser gehe.

OHNE FLEISS KEIN PREIS !

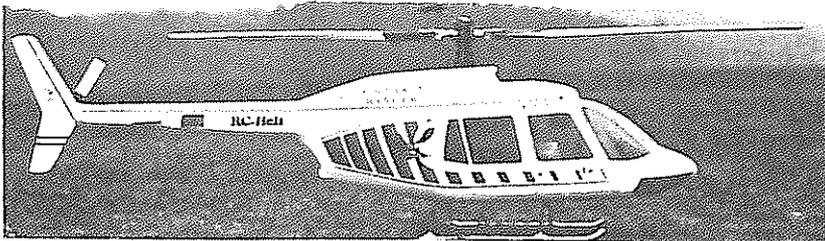


Das waren die Teilnehmer beim UHU-Wettbewerb



Die drei glücklichen Sieger mit ihren Modellen und Obmann Alois Rauchenwald

* STAR-RANGER *



DAS SIEGERMODELL

seit Jahren europäische Spitzenklasse

Neu: Bell 222 h

Original-Nachbau der schönen Bell 222

mit spez. Einziehfahrwerk (System heim) ein super Flugbild für beide Modelle jetzt lieferbar:

- kpl. Auspuffanlage (Krümmer/Res.-Rohr)
- neuer Quer/Pitch-Mixer (System heim)
- GfK-Rotorblätter, geometrisch und aerodynamisch geschränkt

exklusiv bei **KNOLL** Modellbaucenter
4840 Vöcklabruck, Stadtsaalpassage
Telefon 07672/34 90

Eigene Hubschrauberflugschule
(an Wochenenden neue Termine frei)
Fachberatung — Postversand

— UNSERE LEISTUNGEN — IHRE VORTEILE

1. AIRFISH - WETTBEWERB

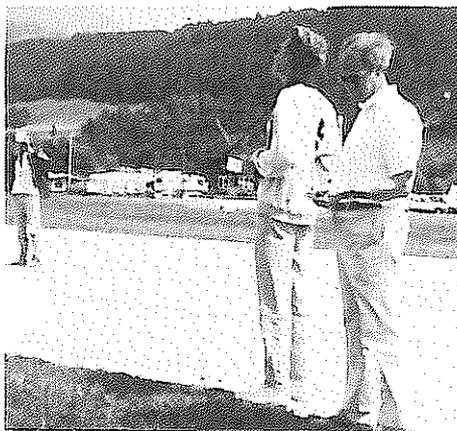
Der 1. AIRFISH-WETTBEWERB wurde im Rahmen des ASKÖ-Bundeslehrganges in Tirol, am ÖMV-Modellflugplatz in Weer ausgetragen. 23 Teilnehmer hatten genannt und es war allerhand los. Zuerst war die Startart freigestellt, aber später stellte sich heraus, daß der Gummiseilstart für diesen Wettbewerb bestimmt der bessere und gerechtere ist.

Wer den Airfish kennt, weiß, wie gutmütig und doch Wetterfest der Vogel ist und sich besonders gut für den Einsteiger aber auch für den Vergnügungsflieger eignet.

Die Wertung erfolgte in Prozenten, ausgehend vom besten Flug des Durchganges aus. Der beste Flug brachte 100 Punkte. Von 3 Durchgängen wurden die beiden besseren gewertet.

ERGEBNISSE :

1. Peter Birke, Wien 192,8 P. 2. Fritz Taxer, Feistritz 191,4 P., 3. Michael Thauses, Knittelfeld 149,81 Punkte.



Der Schweizer Deggerli als Punkterichter



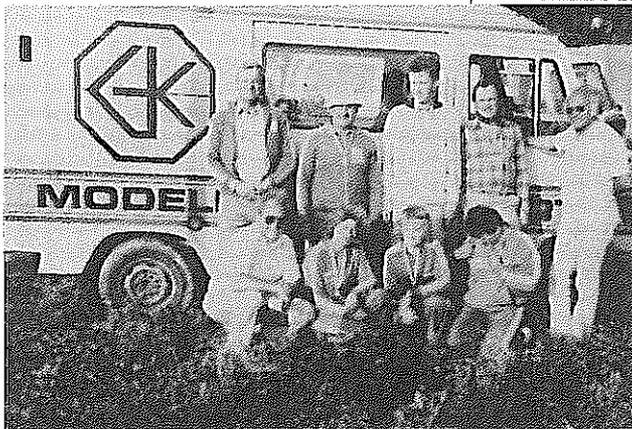
Nach der Landung bei stürmischem Wind



Der Sieger vor seinem letzten Start



Kurz vor dem Start



Sieger und internationale Wettbewerbsleitung. Die teilnehmenden Frauen wurden ebenfalls geehrt



BSL Krill war Wettbewerbsleiter

MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.

IHR MODELLBAUSPEZIALIST

Riesenauswahl an Auto-, Flug- und Schiffsmodellen. Durch Eigenimporte günstigste Preise. Postversand in alle Bundesländer Jahresabonnement für 1985 von AMT und FMT jederzeit bestellbar. Telefonische Bestellannahme 0222/92 46 90 von 9 bis 18 Uhr.

Sehr viele Exklusivmodelle, z. B.:

- | | | | |
|----------|--|---------|---|
| Kauz | Spw. 2400 mm Profil E205 (Fertigmodell) | Caramba | Spw. 3000 mm Profil E212 (schneller Hangsegler) |
| Stratos | Spw. 2600 mm Profil E205 (schnittiger Anfängersegler) | S. Kauz | Spw. 3300 mm Profil E193 Strak 178 (Thermik) |
| Zonda | Spw. 2700 mm Profil E212 (formschöner Allroundsegler) | ASW 22 | Spw. 3300 mm Profil E195 (Schnellbausatz H, Sei, Qu, Kl.) |
| Columbus | Spw. 3000 mm Profil E212 (Fertigmodell mit V-Leitwerk) | | |

2. AIRFISH - WETTBEWERB

Der 2. AIRFISH-WETTBEWERB fand Ende Oktober auf dem Modellflugplatz Voralpenblick bei Waidhofen a.d.Ybbs statt. Es kamen 13 Teilnehmer, und es wurde ein sehr spannender Wettbewerb, da alle möglichen Startarten eingesetzt wurden. So flog ein Teilnehmer sogar mit einem Elektromotor, einer mit einem 4-Takt-HP-Motor und die anderen meistens normalen Hilfsmotoren.

Bei bedecktem Himmel und leichtem Westwind wurden vier Durchgänge geflogen, wobei die schlechteste Wertung gestrichen wurde.

Es siegte der Waidhofner M. Buchmayr mit 3000 P total vor M. Zeiner, Böheimkirchen, 2998 P. und M. Zehethofer, Wien mit 2998 Punkten.

Im Anschluß an den Wettbewerb fand ein kleines Schaufliegen statt, wobei recht interessante Vorführungen gezeigt wurden.

In Anwesenheit von Herrn Kirchert fand die Siegerehrung statt. Die ersten 5 erhielten Medaillen, und Pokale, und es wurden Sachpreise verlost.

Ing. Ernst Dürst



Die Parade der Teilnehmer



Bild links:
Die Sieger v.l.n.r.:
2. Markus Zeiner,
1. Max Buchmayr,
3. Mich. Zehethofer

Bild rechts:
Der Wiener Wilhelm
Zehethofer am Start

FAMILIENTREFFEN DER LSV - MODELLFLIEGER

Bereits Tradition ist die alljährliche Gruppenmeisterschaft des LSV-Landesgruppe Salzburg.

Die dem LSV angeschlossenen Gruppen aus Salzburg, Abtenau, St. Johann, Saalfelden, Zell am See und Mittersill kommen einmal im Jahr zusammen, um den Clubmeister und die beste Gruppe zu ermitteln.

Diesmal waren die Saalfeldener als Gastgeber an der Reihe. Der Platz der Freunde aus Saalfelden erfreut sich ja großer Beliebtheit. Einmal wegen der überaus schönen Lage und nicht zuletzt wegen der immer liebenswürdigen Gastfreundschaft der Saalfeldener Damen.

Zu Beginn des Wettbewerbes war alles eitel Wonne. Mit einer Winde wurden die Modelle auf Höhe gebracht, und bereits nach 11 Uhr stellte sich eine ausreichende Thermik ein. Es wurden gute Leistungen geflogen.

Leider wurde es dann aber anders. Föhn kam auf, und teilweise war von einem Höhengewinn keine Rede mehr, Flugzeiten extrem kurz, oder einige Teilnehmer erwischten einen "Jahrhundertbart", der es kaum mehr zuließ, in der gewünschten Zeit wieder herunter zu kommen.

Trotzdem konnte der Bewerb in sehr kurzer Zeit abgewickelt werden. Erfreulich war wieder die große Anzahl Jugendlicher, die an diesem Bewerb teilnahmen.

Ausgezeichnet wurde die Veranstaltung noch durch die Anwesenheit ÖAeC-LV-Präsident Moser und des LSV Landesobmann Ing. Neubacher.

Der Boss der LSV-Modellflieger, Ing. Ernst Reitterer, konnte dann zusammen mit Ing. Neubacher eine sehr nette Siegerehrung abhalten.

Man trennte sich sehr spät, mit dem Wunsch, sich 1985 wieder zur Gruppenmeisterschaft zu treffen.



Die ERGEBNISSE, 22 Teilnehmer

1. und Clubmeister
GLATZ Johann, Abtenau 574 Pkte.
2. SCHWAB Norbert Salzburg 564 "
3. KLEDERER Willi Saalfeld. 550 "

Jugendwertung:

1. und Jugendmeister
ZÜRCHER Ernst Salzburg 543 Pkte.
2. EXENBERGER Ger. Mitters. 493 "
3. DYGRUBER Martin Abtenau 489 "

Peter Tollerian

Die Sieger mit Verbandsobmann Ing. Neubacher (links) und LSV-Modellflugboss Ing. Ernst Reitterer (2.v.rechts).
Die Sieger v.l.n.r.: Johann Glatz, der Obm. der Gruppe Schlager, Norbert Schwab, Ernst Zürcher, Martin Dygruber und Willi Klederer

RC - HANGFLUGWETTBEWERB SCHLENKEN

Endlich war uns der Wettergott einmal gnädig; mit schönem Wetter und gleichmäßigem Wind, sogar aus der richtigen Richtung.

37 Teilnehmer hatten sich auf unserem Fluggelände eingefunden, jeder bepackt von oben bis unten mit Flächen, Werkzeug, Gartensesseln usw.

Die Anmeldungen gingen wieder sehr zögernd vor sich, sodaß unser Wettbewerbsleiter schon am Anfang einen hochroten Kopf bekam von seinem dauernden "Bitte um Anmeldung" - schreien.

Nachdem sich jeder geistig und seelisch auf den Beginn des Wettbewerbes vorbereitet hatte, ging es dann auch los.

Beim ersten Durchgang waren die Leistungen, Dank des ausgezeichneten Wetters, hervorragend (oder auch nicht so ganz hervorragend, denn unserem Grillchef Viktor Bonecker mißlang sein erster Flug, weil er sich so in seine Würstchengrillerei vertiefte).

Bei unseren Wettbewerben wird nämlich immer für alle gegrillt, um die Wettbewerbsstrapazen durchzustehen. In Windeseile zogen wir auch noch den zweiten und dritten Durchgang durch, bei ebenfalls hervorragenden Bedingungen.

Nach den drei Durchgängen wurde dann auch noch fleißig weitergefliegen, während der Wettbewerb ausgewertet wurde.

Beim Zillreithwirt war dann die Siegerehrung.

1. wurde Franz Glück, 2. Franz Niedermayr, 3. Gerhard Glück. In der Mannschaftswertung gewann die Mannschaft Glück-Glück-Niedermayr.

Diesmal gab es keine Pokale für die Mannschaften, sondern Obst in Hülle und Fülle, angefangen von Kiwi bis zur Melone (Obst kann man wenigstens aufteilen, aber wer teilt einen Pokal schon in 3 Teile?).

Für die Jugendwertung gab es wieder Sachpreise, die bei dem Vernichtungssport, den wir betreiben, sehr gut benötigt werden können.

Kurz gesagt, ein sehr schöner Wettbewerb.

Peter Göllner

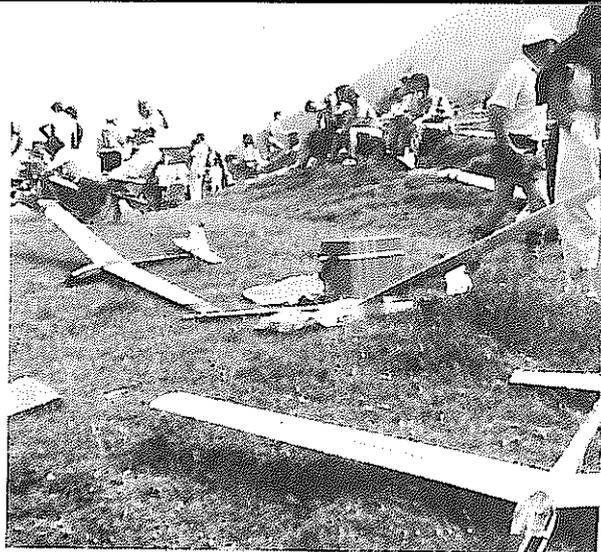
Die ERGEBNISSE 37 Teilnehmer

1. Glück Franz	MFC Salzburg	637 Punkte
2. Niedermayr Franz	LSV Salzburg	631 "
3. Glück Gerhard	MFC Salzburg	627 "

Jugendwertung :

1. Spannberger Michael	LSV B	617 Punkte
2. Zürcher Ernst	LSV B	577 "
3. Schider Michael	MSC Berg falke	558 "

Viktor Bonecker und sein Griller umlagert
von hungrigen Modellfliegern →



1. BAVARIA-CUP in MÜNCHEN

Ausgezeichnete Erfolge der Österreicher im Elektroflug !

Die Interessengemeinschaft für ferngesteuerte Modelle, kurz IFM genannt, veranstaltete anfangs September 1984 den ERSTEN MÜNCHER ELEKTROFLUG-WETTBEWERB. Diese Veranstaltung zählt als dritter von insgesamt vier Wettbewerben

zum EUROPA-CUP 1984. Daher war eine Teilnahme schon fast Pflicht, denn vor diesem Wettbewerb führte der ÖO Freudenthaler vor mir. Da München für uns leicht zu erreichen ist, war es nicht verwunderlich, daß 6 Österreicher angereist waren. Der herrliche Flugplatz der IFM liegt nördlich von München und ist so ziemlich mit allen Mitteln ausgestaltet, um einen Wettbewerb dieser Größenordnung durchzuführen.

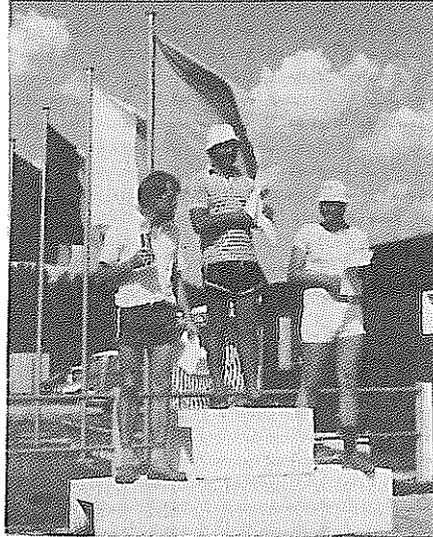
ren. Geflogen wurde der Reihe nach, 10 Zellen-Segler, F3E, 7 Zellen-Pylon. Pünktlich um 9 Uhr wurde mit der 10-Zellen-Klasse begonnen. Geflogen wurden je 2 Durchgänge, und man brauchte kein Heilseher zu sein, um zu wissen, wer hier der große Favorit ist. Kurz gesagt, es wurden einmal mehr Freudenthaler Festspiele. Es ist einfach großartig, wie Rudi seine Flüge herunterspült. Doch eines muß man auch

sagen, er hatte heuer unglaubliches Thermikglück (Hammerwetter am laufenden Band). Mit viel Pech wurde ich im 24 Teilnehmer starken Feld doch noch sechster. Leider hatte ich im ersten Durchgang so starke Störungen, daß ich erst nach ca. 50 Sekunden in die Strecke kam, was sicher zwei Strecken gekostet hat. Im 2. Durchgang wurde mir von meinem Starthelfer bei Streckenflug die Zeit nicht richtig angesagt und zu allem Überfluß blieb mir dann auch noch im 3. Durchgang der Ein-Ausschalter für den Motor hängen. Ich hatte alle Hände voll zu tun, um das Modell unter Kontrolle zu halten. Werner Hauer aus Linz wurde elfter und Konrad Neu, von dem auch die Siegerfotos gemacht wurden, wurde 17. Die 10-Zellen-Klasse gewann ebenfalls Freudenthaler vor Volker Keck, BRD und Alfred Hitzler, BRD. Neu wurde 7. und Klaus Egler 12. Die Teilnehmer im 7-Zellen-Pylon wurden für jedes Rennen neu zusammengelost. Es wurden Rennen geboten, welche an ein Formel 1 Rennen erinnern. Sehr schnell unterwegs war Johann Graf aus München mit seinem "Mach 2 Schnuppi". Optimal in Form zeigte sich Denis Kuhn, doch auch der Österreicher Michael Geringer (Speed Michi) war ganz groß in Form, und der Europameister konnte ihm im 1. Durchgang nur eine Sekunde abnehmen. Im 2. Durchgang baute Kuhn seine Führung um weitere 5 Sekunden aus. Der 3. Durchgang brachte keine wesentlichen Änderungen, denn es kam starker Wind auf, und auf eine

Verbesserung der Zeiten war nicht mehr zu denken.

Erster wurde Denis Kuhn, BRD vor den beiden Österreichern Michael Geringer und Rudolf Freudenthaler.

Als E-Fachreferent muß ich zu dieser Klasse sagen, daß seit Einführung dieses 7-Zellen-Pylon Programmes diese Kategorie zu einem echten Hit geworden ist. Fast jeder hat seinen 7 Zellen Racer dabei, und nach einem streubreichen Wettbewerbstag werden oft am Abend noch einige Rennen ausgetragen, sozusagen als cool down.



Sieger in 10 Zellen-Klasse, v.l.:
 1. Volker Keck, D
 2. Freudenthaler Rudolf, OE
 3. Hitzler Alfred, D

Soweit mir bekannt ist, wurde Freudenthaler am darauffolgenden Wochenende in Grigny in Frankreich beim 4.EC-Wettbewerb wieder Sieger und gewann damit zum zweitenmal den Europacup. Aus beruflichen Gründen konnte ich an diesem Wettbewerb nicht teilnehmen, wurde aber auf Grund eines Streichresultates trotzdem noch dritter im Europa Cup. Mit einem derartigen Erfolg hatten wir am Anfang der Saison sicherlich nicht gerechnet, und ich hoffe, daß noch viele Modellflieger am Elektroflug Gefallen finden werden.

Helmut Kirsch



Sieger in F3 E von links:
 1. Hübner Norbert, D
 2. Freudenthaler Rudolf, OE
 3. Hitzler Alfred, D

3 - Länder Freundschaftsfliegen für RC-Segelflugmodelle des Modellfliegerclubs Breitenfurt

Der vom 1. Aspanger Modellfliegerklub 1981 ins Leben gerufene inoffizielle Wettbewerb, an dem sich die Bundesländer Niederösterreich, Burgenland und Steiermark beteiligten, wurde 1982 erstmalig von unserem Klub ausgetragen. Das landschaftlich schön gelegene Gelände unseres Flugplatzes, sowie die vorbildliche Organisation durch unseren Verein führten dazu, daß 1984 neuerlich die Bitte an uns herangetragen wurde, diese freundschaftliche Veranstaltung durchzuführen. Vereine aus Wien, Niederösterreich und Burgenland wurden eingeladen, daran teilzunehmen. Leider war die Wetterlage in den einzelnen Gebieten so unterschiedlich, daß verschiedene Vereine unserer Einladung nicht folgen konnten.

Bei einem Süd/West Wind konnten um 9,30 Uhr kurz vor Nennungsschluß 22 Teilnehmer (darunter auch ÖMV-Landesobmann Peter Czipin), nur die Hälfte wie vor 2 Jahren, gezählt werden.

Das Programm sah ein Zeitfliegen von 4 Minuten mit Ziellandung vor, wobei von 3 Durchgängen, die 2 besten bewertet wurden. Gestartet wurde mit einer Elektrowinde mit Rückholer, bei einer Ausgangshöhe zwischen 120 - 150 Meter. Über lange Zeit begleitete uns die Sonne und sorgte auch für thermische Ablösungen. Gegen Mittag gab es jedoch Windböen mit Spitzen bis zu 50 km/h, die für einen Streß bei den Teilnehmern sorgte, da nicht immer das Können sondern auch der Zufall die Landung beeinflusste.

Im 2. Durchgang gab es deshalb einige unvermeidliche Seilrisse, bedingt durch zu starke Beanspruchung - die Piloten wollten ihre Modelle durch steiles

Hochziehen rasch auf Höhe bringen - wodurch Verzögerungen im Ablauf eintraten. Der 3. Durchgang sorgte wieder für einen zeitlichen Ausgleich, indem einsetzender Kaltwind mit anschließender Windstille die Modelle vor der Zeit zur Landung zwang. Nur technisch ausgereifte Modelle wie jene unserer Wiener Neustädter Freunde, schafften noch annähernd die Zeit.

Nach dem letzten Durchgang um 16,30 Uhr standen dann die Gewinner fest.

Einzelwertung:

1. Doppler 637, 2. Zach 628 und 3. Kosel 610 Punkte, alle Wiener Neustadt, 4. Dürrmoser 598, 5. Kandler 570, beide Breitenfurt.

Mannschaftswertung:

1. Wiener Neustadt, 2. Breitenfurt, 3. Silbergrube.

Das sieggewohnte Wettbewerbsteam von Wiener Neustadt hat mit ihren technisch gut ausgestatteten Modellen diesmal kräftig "zugeschlagen" und auch den Wanderpokal, der durch unseren Klub schon zweimal gewonnen wurde, entführt. Die Siegerehrung erfolgte durch Bürgermeister Riedling und unserem Obmann Dürrmoser. In launigen Worten hielten sie fest, daß diesmal zwar sämtliche Pokale an unsere Gäste abwanderten, aber der MFK Breitenfurt neuerlich den Beweis erbrachte, eine derartige Veranstaltung bestens durchführen zu können. Wir wurden ermuntert, auch in Zukunft solche Bewerbe zu veranstalten. Durch das gute Zusammenwirken von

Organisation und Wettbewerbsleitung konnte die Veranstaltung reibungslos und ohne Proteste, zur Zufriedenheit aller Teilnehmer abgewickelt werden. Die Pokalsieger, die Freunde aus Wiener Neustadt, haben sich über den von uns so gemütlich und familiär durchgeführten Wettbewerb anerkennend geäußert. Dabei wurden die Worte unseres Bürgermeisters bekräftigt und die Bitte ausgesprochen, daß unser Klub auch im nächsten Jahr die Veranstaltung übernehmen möge, zu der schon heute ihr Erscheinen zugesagt wurde. So hoffen wir, daß auch die anderen Vereine der 3 Bundesländer künftige Teilnehmer zu diesem nun schon traditio-

nellen Freundschaftsfliegen entsenden werden.

Raimund Kandler



V.l.n.r.: 3. Kosel, 1. Doppler, Kübl, Wanderpokal f. Wr. Neustadt, 2. Zach

Senioren UHU - WETTBEWERB in Schärching

Die Flieger Union Schärching hatte nicht nur einen UHU-Jugendwettbewerb sondern auch einen UHU-Seniorenwettbewerb durchgeführt.

Fünf Teilnehmer kamen aus Bayern und 6 waren aus Oberösterreich am Start. Es waren alles alte RC-Hasen, die den Jugendlichen nicht nachstehen wollten.

Der Wettergott ließ auch bei den Alten nicht mit sich reden, doch die alten Haudegen ließen sich nicht einschüchtern und entmutigen.

Mit einer 18 m Schnur wurden die "Kleinen UHU" von den Senioren in die Höhe gezogen.

Sieger wurde wieder einmal der Passauer Gottfried Benischke mit 113 Sekunden vor den beiden Schärdingern Franz Stockinger 83 Sekunden und Karl Späth mit 63 Sekunden. Es war für alle ein schöner Spaß.



Die "Alten" mit ihren UHU's. Links außen Obmann Rauchenwald, links außen der Sieger Benischke

7. NATIONALER RC IV - WETTBEWERB in Schärching

Zuerst schien es, daß der Wettbewerb nicht durchgeführt werden kann, so stark war der Nebel, aber gegen Mittag verzog sich der Nebel, und der Wettbewerb konnte endlich gestartet werden.

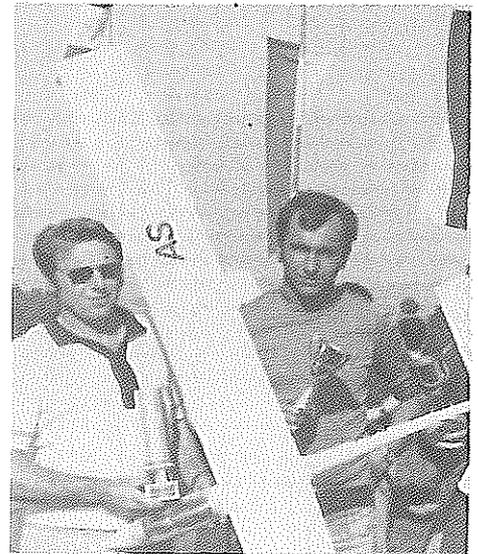
Mit 11 Piloten war das Wettbewerbsfeld einigermaßen besetzt. Die ersten Vier zeigten gute Leistungen, wurden aber doch von Rudolf Freudenthaler distanziert, der sich souverän vom ersten Durchgang an die Spitze setzte und diese nicht wieder bis zum Schluß abgab..

Alois Rauchenwald

Die ERGEBNISSE :

1. und Gewinner des Wanderpokales		
Freudenthaler Rudolf	UMFC Freistadt	1455 Punkte
2. Koppler Rainer	ASKÖ Ikarus Enns	1386 "
3. Späth Karl	Schärddinger FU	1348 "

Im Bild: Karl Späth, links und Rudolf Freudenthaler



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN
KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

2. RÖTTENMANNER "HIGH-LOW-FLIEGEN"

Der MFSC-Rottenmann veranstaltete am 14. Oktober 1984 gemeinsam mit der Modellbaufirma GRETLER, am Modellflugplatz Bärenndorf, sein zweites "High-Low-Fliegen".

Bei herrlichem Wetter lieferten sich die (heuer leider nur 19) Teilnehmer aus Aigen, Ausseerland, Eisenerz, der FSG Oberes Murtal und Rottenmann, recht spannende Kämpfe.

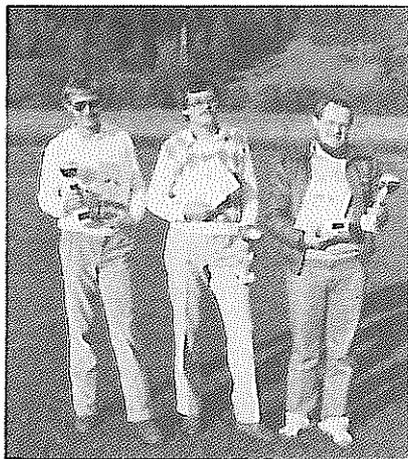
Bei diesem Wettbewerb kommt es darauf an, ein Segelflugmodell, je nach Auslosung, entweder "möglichst lange in der Luft zu halten" oder "so schnell wie möglich zu landen". Für die jeweils beste Zeit und die dem Zielpunkt am nächsten liegende Landung werden je 1000 Punkte vergeben. Der Losentscheid, ob "High" oder "Low", wird dem Teilnehmer beim Ausklinken des Modelles bekanntgegeben.

Der Start der Modelle erfolgte mit der vom Veranstalter beigegebenen Motor-Hochstartwinde.

In einer Wettbewerbspause stellte Hermann Eingang (MFSC-Rottenmann) seine Vielseitigkeit unter Beweis, indem er mit seinem Hängegleiter, nach einem Absprung von der Kaiserau, am Modellflugplatz im Zielkreis landete.

Als Gewinner dieses spannenden Wettbewerbes ging schließlich, wie im Vorjahr, Rudolf Kahlhofer (FSG Ob.Murtal) mit 4705 Punkten hervor. Auf den Plätzen folgten: 2. Gerd Niederhofer (Union Eisenerz) 4478 Punkte, 3. Michael Thauses (FSG Ob.Murtal) 3840 Punkte, 4. Wilfried Zimmermann (MFSC Rottenmann) 3785 Punkte und 5. Willibald Stocker (FSG Ob.Murtal) 3730 Punkte.

Bei der Siegerehrung konnten vom

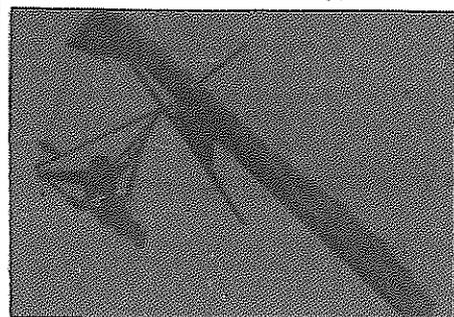


V.l.n.r. 2. Gerhard Niederhofer, 1. Rudolf Kahlhofer, 3. Michael Thauses

Obmann des MFSC-Rottenmann, Reinhold Haslebner, schöne Ehrenpreise und von der Firma Modellbau Gretler gestiftete Warenpreise überreicht werden.

Für den sportlichen Teil des Wettbewerbes zeichneten Wolfgang Posch und Adolf Arh verantwortlich, für das leibliche Wohl hatte Johannes Kalaschek bestens vorgesorgt.

Abschließend kann gesagt werden, daß diese Veranstaltung sicherlich eine Bereicherung der modellfliegerischen Aktivitäten in der Obersteiermark ist, und es bleibt zu hoffen, daß es im nächsten Jahr ein "3. Rottenmanner HIGH-LOW-FLIEGEN" geben wird.



Hermann Eingang im Anflug auf den Modellflugplatz

13. HERI-KARGL-CUP Nat. F1E-Wettbewerb

Am Sonntag, dem 21. Oktober 1984, erfolgte die gut vorbereitete Auflage des 13. HERI-KARGL-CUP in der Klasse der selbstgesteuerten Hangflugmodelle F1E.

Wie im Vorjahr, so herrschte auch heuer Westwind, und der Bewerb mußte in St. Leonhard am Forst ausgetragen werden; "mußte" deshalb, weil dieses Gelände äußerst schwierig zu erfliegen ist, was auch dadurch unter Beweis gestellt wurde, daß die bisherigen "schwächsten" Ergebnisse erzielt wurden. So konnte sich weder der re-

gierende Landesmeister, noch der regierende Staatsmeister und auch nicht der regierende Europameister durchsetzen: sie alle landeten im geschlagenen Feld.

Das einzige erfreuliche jedoch war der Sieg des jungen Reinhard MANG vom ÖMV-Kagran, Wien, und man mußte diesen Burschen gesehen haben, wie ruhig er trainierte und immer wieder im günstigsten Zeitpunkt das geeignetste Modell startete. Es war wahrlich nicht einfach, sich mit den wechselnden Windverhältnissen abzufinden (5 bis 10

m/s), und es ist nur zu hoffen, daß der junge MANG bei der "Stange" bleibt, was vielleicht durch das Vorbild des "alten" MANG gewährleistet ist.

Felix Schobel

Die ERGEBNISSE : 13 Teilnehmer

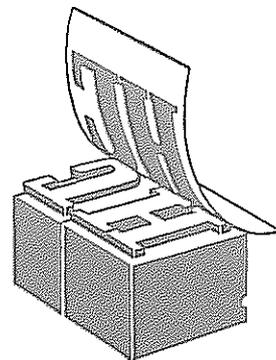
1. MANG Reinhard	ÖMV Wien	359 Sek.
2. SCHNECK Rupert	ÖMV NÖ	355 "
3. BUCHLEITNER R.	Union NÖ	332 "

BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

92 23 95
STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV

GESELLSCHAFT M.B.H.





8. Nationales

IKARUS POKALFLIEGEN 1984

Traditionsgemäß fand am ersten Wochenende im September auf dem Modellflugplatz Enns-Kronau des ASKÖ-Ikarus Enns das Nationale Ikarus Pokalfliegen statt. Am Samstag wurde die Seglerklasse RC IV geflogen, und mit 20 Teilnehmern gab es ein gemütliches Wettbewerbsfeld. Das Wetter war herrlich ruhig und für die Seglerklasse wie bestellt. Die Stimmung war ausgezeichnet.

Im 1. Durchgang setzte sich der Ennser Obmann, Alfred Schatz mit 940 Punkten sofort an die Spitze des Feldes, gefolgt vom Linzer Heinz Pointner 894 und dem Salzburger Franz Glück mit 851 Punkten. Im 2. Durchgang flog sich Glück mit 959 Punkten nach vorne; es folgten Ernst Maurer, SV Eternit mit 903 und Günther Späth mit 901 Punkten.

Der 3. Durchgang entschied schließlich den Wettbewerb.

Der Ennser Rainer Koppler stieß mit 1007 Punkten vom 7. auf den 1. Platz vor. Günther Späth erreichte 949 und Franz Glück 927 Punkte. Durch die Streichresultate gab es dann schließlich folgende Endwertung:

- | | | |
|-------------------|---------------|---------|
| 1. Franz Glück | ÖMV Salzburg | 1886 P. |
| 2. Rainer Koppler | ASKÖ Enns | 1861 P. |
| 3. Günther Späth | Schärding. FU | 1850 P. |



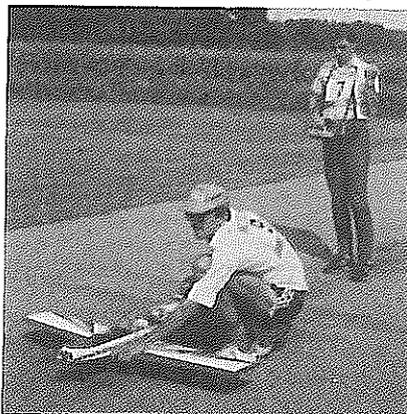
Ein Großteil der Segler wurden mittels Huckepack-Start hochgeschleppt



Anschließend an den Seglerwettbewerb fand die Siegerehrung statt, bei der die 5 Bestplatzierten je einen Pokal erhielten und alle Wettbewerber einen schönen Bierkrug, der mit dem Vereins-Emblem verziert war.

Am Sonntag wurde wieder bei sehr schönem Wetter die Motorklasse RC III geflogen. Dieser Wettbewerb war quasi ein Revanche-wettbewerb für die kurz davor stattgefundene Staatsmeisterschaft. Es waren auch wieder viele junge Modellflieger dabei. Am Start waren 15 Wettbewerber.

Im 1. Durchgang setzte sich auch hier ein Ennser an die Spitze, Thomas Voitleitner, und erreichte auf Anhieb 1360 Punkte. Er wurde hart bedrängt vom erst eine Woche alten Staatsmeister, Leopold Berger, der 1339 Punkte erreichte. An 3. Stelle platzierte sich der Kärntner Alfred Trettenbrein mit 1297 Punkten.



Staatsmeister Leopold Berger kurz vor dem Start

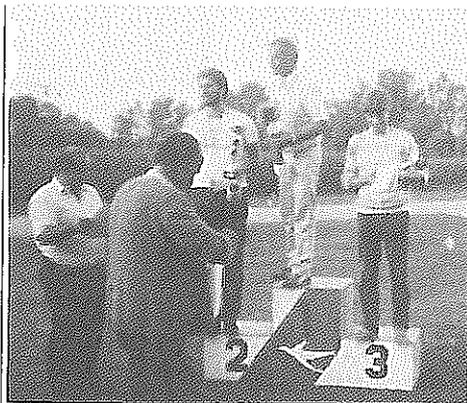
Im 2. Durchgang zog der "neue" Staatsmeister kräftig an und fixierte 1405 Punkte. Voitleitner flog mit 832 Punkten das schlechteste Ergebnis dieses Durchganges, und Trettenbrein erreichte nur 1325 Punkte.

Im 3. Durchgang flog Berger wieder Durchgangsbestzeit mit 1407 Punkten, diesmal vor Trettenbrein, 1353 Punkte und Voitleitner, der nun 1314 Punkte schaffte.

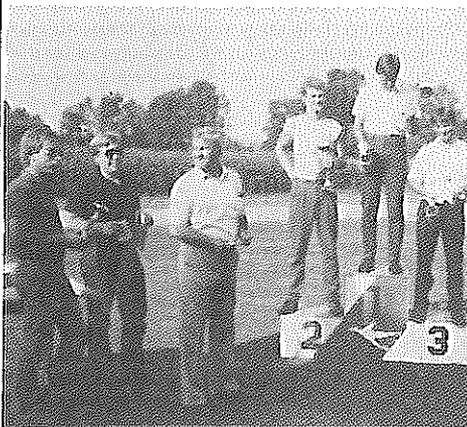
Im Endklassement sah das dann so aus:

- | | | |
|--------------------|---------------|---------|
| 1. Berger Leopold | UMFC Meggenh. | 2812 P. |
| 2. Voitleitner Th. | ASKÖ Enns | 2674 P. |
| 3. Trettenbrein A. | MFC Wolfsb. | 2656 P. |

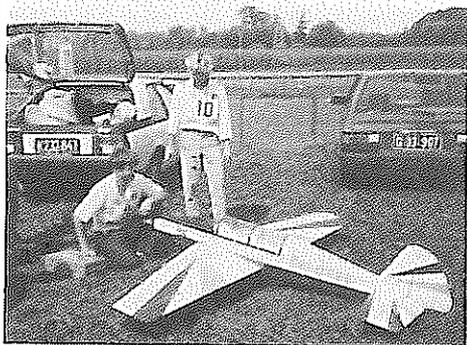
BSL Edwin Krill führte gemeinsam mit dem Ennser Obmann Alfred Schatz die Siegerehrung durch. Auch hier bekamen die besten 5 Wettbewerber je einen Pokal und alle Wettbewerber und Funktionäre den hübschen Ennser Bierkrug.



Die Sieger in der Klasse RC IV



Die Sieger in der Klasse RC III



Der Kärntner Trettenbrein führte eine übergroße Dalotel vor



Graupner Die Ultraleichten

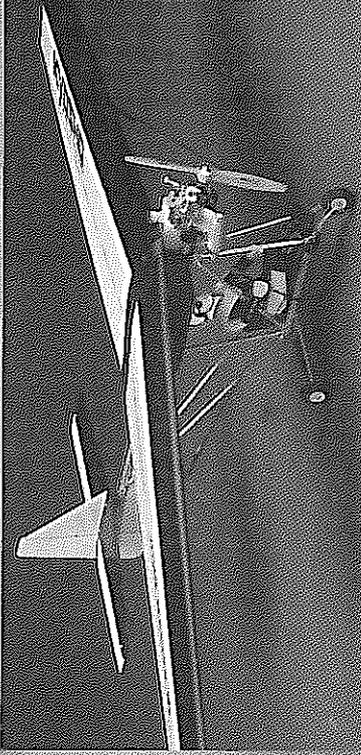
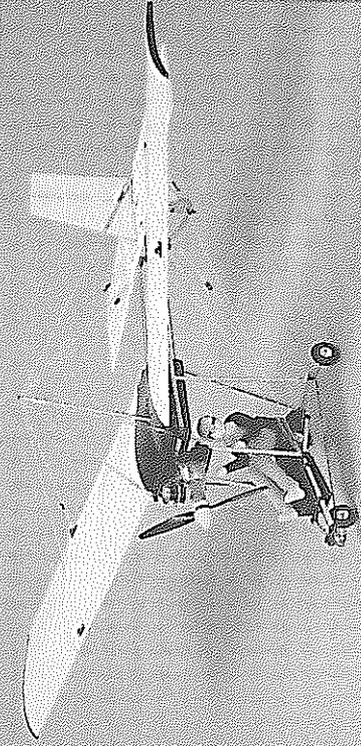
CHINOOK

Spannweite 1985 mm, M 1:5
Vorbildähnlicher Nachbau
eines Ultraleicht-Flugzeuges
der 3. Generation.

Für »umweltfreundliche« Vierfaktormotoren
von ca. 6,5–7,5 cm³ oder Zweitaktmotoren
von ca. 6,5 cm³ Hubraum.
Best.-Nr. 4628 Schnellbaukasten
Best.-Nr. 918 Beschlagteile
Best.-Nr. 919 Pilotenfigur

SKY RALLY

Spannweite 1120 mm
Mit COX-Glühkerzenmotor DRAGON FLY
0,8 cm³ Hubraum.
Best.-Nr. 4938
Packing mit Fertigtelementen



WING MASTER 10

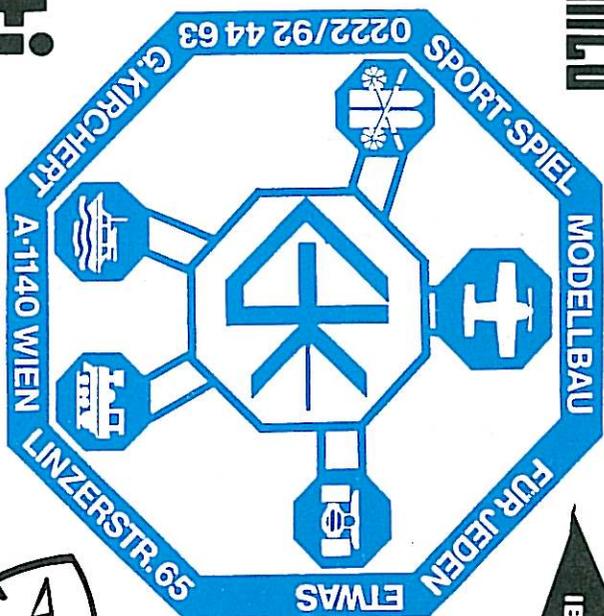
Spannweite 1320 mm
Für Glühkerzenmotor OS MAX 10 FSR
1,76 cm³ Hubraum.
Best.-Nr. 4910
Packing mit Fertigtelementen



FÜR JEDEN ETWAS

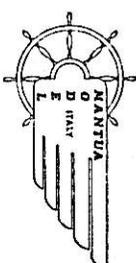


AMFITYROLIA



microprop

Fernlenktechnik GmbH
Originalzubehör



ELEKTROMOTORE



P. b. b.
Erscheinungsort Wien
Verlagspostamt
1040 Wien

SPORT — SPIEL — MODELLBAU G. KIRCHERT
A-1140 WIEN, LINZERSTRASSE 65, TEL. 0222/92 44 63
(ECKE BECKMANNGASSE)

Geschäftszeiten:
Montag bis Freitag von 8.00 bis 12.00 Uhr, 14.30 bis 18.00 Uhr
Samstag von 8.00 bis 12.00 Uhr

Groß- und Kleinhandel — Import — Export — Versand
Lieferant der GK-Standard-Bauelemente