

11/12

86

PROPP



F3E Elektroflug WM:
Viermal Gold für Österreich

GRAUPNER mc-18

Professionelles, durch Spitzentechnologie optimiertes Fernlenk-System für höchste Ansprüche

- Optimale Sicherheit durch Real-Time-Processing-System (RTP)
- 7 Hauptspeicher ermöglichen perfekte Programmierung und automatische Speicherung der Daten für 7 Modelle
- NAUTIC-Module aus dem System FM 6014 verwendbar
- Zwei Code-Nr.-Schlüssel schützen vor Fremdbenutzung
- Hohe Zukunftssicherheit und Universalität

mc-18 MULTISOFT

Mikrocomputer-Fernlenkset für max. 18 Kanäle
Best-Nr. 4835 für das 35-MHz-Band
Best-Nr. 4840 für das 40-MHz-Band

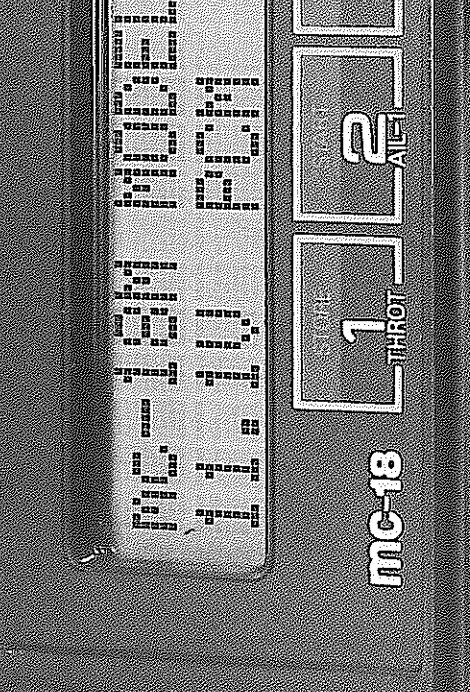


Ausführlich beschrieben im GRAUPNER
Programmier-Handbuch MC 18/1

GRAUPNER

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

COMPUTER SYSTEM



INTELLIGENT REAL TIME PROCESSING

mc-18

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

Inhalt 11/12 - 1986

BSL Edwin Krill	3
Hier spricht der Präsident	5
Es spricht die Modellflugsekretärin	6
Ehrung der besten Modellflieger	7
Es berichten die Fachreferenten:	
Freiflug - Ing. Ernst Reitterer	8
F1E - OSR Dir. Felix Schobel	9
Ein Plädoyer f.d. Fesselflug	10
WETTBEWERBSBERICHTE	
Weltmeisterschaft F3E	12
Weltmeisterschaft Fesselflug	16
Europameisterschaft Freiflug	19
Dr. Georg Breiner	
Test's für den Hobbypiloten	
ASW 19 von Fiber-Glasflügel	23
ME 163 KOMET von Koch	24
CLUB SPEED von Brabec	25
GROB G 109 von Aeronaut	26
Aus Praxis und Flugbetrieb	
Klemm Kl 35 von Krick	27
Entstörfilter für überlange Servokabel	28
Die Oldtimer - Ecke	29
Im Schaufenster	31
Pitch - aktuell	33
STAATSMEISTERSCHAFTEN	
RC/MS - Motorsegeln	36
F3F - RC-Hangfliegen	38
Impressionen eines Punkterichters	41
CO ₂ - Anfängermodell	43
F1D - Saalflug Beginner	46
NATIONALE WETTBEWERBE	
Schärdinger Aktivitäten	47
Motorsegeln in St. Veit/Glan	48
10. Nat. Ikarus Pokalfliegen	49
Nat. Schleppwettbewerb in Zwaring ...	49
15. Hery Kargl Cup in F1E	50
LANDESMEISTERSCHAFTEN	
Fesselflug in Tirol	51
Eine Reise des MFC Wr. Neustadt	
Budapest	52

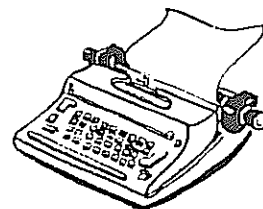
Alle Mitarbeiter von prop, einschließlich der Chefredaktion arbeiten ehrenamtlich und in ihrer Freizeit

UNSER TITELFOTO:

Viermal Gold für Österreich holte unsere Nationalmannschaft bei der 1. Weltmeisterschaft im Elektroflug

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Bundessekretionsleiter Oberschulrat 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.

Redaktionelles

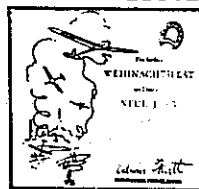


Lieber Leser !

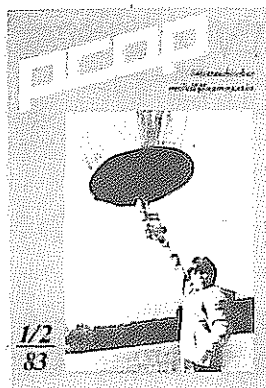
Wieder geht ein arbeitsreiches Jahr seinem Ende entgegen. Die Redaktion hat sich bemüht, prop so gut wie es nur möglich, zu gestalten. Mit Hilfe einiger getreuer Mitarbeiter war es möglich, in einigermaßen gleichen Abständen mit prop zu erscheinen. Kein einziger hat auch nur einen einzigen Groschen für seine Mitarbeit bekommen und darum soll hier ihnen allen der allerherzlichste Dank ausgesprochen werden.

Dank soll aber auch allen unseren Inserenten gesagt werden, mittel deren Hilfe wir einen Teil der Herstellungskosten von prop decken können. Wir bitten um ihre weitere Treue !

prop
dez 76



österr. modell-
flugnachrichten



9/10
85

PROP
Das werden sie die
DUNO PERLE
Ausserdem viermal
F1A-Weltmeister!



prop feiert in diesem Monat Geburtstag ! Zehn Jahre ist es her, daß prop zum ersten Mal erschienen ist. Genau im Dezember 1976 kam die erste Nummer heraus. Damals noch mit einem Umfang von 20 Seiten, Format A 5, Auflage 2 500 Stück. Danach ging es aber kontinuierlich weiter: 1/81 mit zweifärbigem Deckblatt; 1/2-83 Vergrößerung auf Format C 5, 3.500 Auflage; 1/2-85 Format A 4 und schließlich 9/10-85 vierfärbiger Umschlag und ein Umfang von 60 Seiten. Auflage 6.500 Exemplare!

Heute ist prop für alle Modellflieger zur selbstverständlichen Lektüre geworden und weit über unsere Staatsgrenzen hinaus bekannt. Dieses Ziel hatten wir einstens angestrebt und wollen es auch weiterhin im Auge behalten.

Herzlichen Dank allen, die uns bei diesem Vorhaben unterstützt haben !

Die Redaktion

webra BRINGT AUFTRIEB



DIE
KRAFTVOLLEN
webra-HELI
MOTOREN

webra space
DAS HELI
FERNSTEUERUNGS-
SYSTEM


webra
DAMIT
MODELLSPORT
FREUDE MACHT

NÄHERE INFORMATION IM
WEBRA-HAUPTKATALOG

VERTRIEB: ÖSTERREICH
webra
Modellmotoren GmbH
A-2551 Enzesfeld

BRD
webra
Modellbau GmbH
D-8588 Weidenberg

HOBBY SING



Fachgeschäft für Modellbauer,
Bastler und Hobbyfreunde
Jakoministraße 11, 8010 Graz
Telefon: 0316/79066

- Wir beraten Sie
 - Wir haben Erfahrung
 - Täglicher Postversand
- Unsere PARTNER sind FIRMEN wie:
ROBBE, GRAUPNER, MULTIPLEX,
SIMPROP, MANTUA u. v. a.

Sortiertes Lager an
KLEINTEILEN und ERSATZTEILEN
SUPERANGEBOT: SERVO C 505



Liebe Modellflugfreunde !

Die Flugsaison ist zu Ende, das Jahr 1986 klingt langsam aus. Es war wieder ein gutes Jahr für unsere Sektion.

Es fing zwar enttäuschend an, aber dann ging es steil bergauf. Österreich erhielt einen neuen Weltmeister. Der Oberösterreicher Rudolf

Freudenthaler den Weltmeistertitel in der Elektroflugklasse, und um daß Maß voll zu machen, errang das Nationalteam auch noch den Weltmeistertitel. Einen derartigen Erfolg in einer Klasse haben wir noch nie erreicht.

Aber auch unser F3B-Team war wieder sehr erfolgreich. Es wurde der 3. Platz in der Einzelwertung erreicht, und das Nationalteam wurde Europameister. Mit je einem 4. Platz konnten sich in die Erfolgsliste eintragen: die Fesselflieger in der Klasse F2C, die Hubschrauberflieger in F3C und die Freiflieger in der Klasse F1B. Ein so erfolgreiches Jahr hatten wir schon lange nicht !

Das waren die herausragenden Leistungen. Aber auch die Arbeit der anderen Modellflieger konnte sich sehen lassen. Viele Erfolge gab es bei internationalen Wettbewerben im In- und Ausland, und bei den diversen Staats- und Landesmeisterschaften wurden ausgezeichnete Erfolge erzielt. Den Wettbewerbern, aber vor allem den Veranstaltern sei für ihren Einsatz recht herzlich gedankt. Ohne der ständigen Arbeit der Funktionäre, seien es Sport- oder Organisationsfunktionäre, wäre ein geregelter Sport- und Vereinsbetrieb nicht möglich.

Was ich sonst noch - nicht so gutes - schreiben wollte, lest bitte in prop 11/12-85 nach. Was ich damals schrieb gilt auch für heuer wieder, es hat sich kaum etwas geändert. Also was soll's ! Entweder man nimmt seinen Sport ernst und anerkennt Regeln und Bestimmungen, oder man läßt es eben bleiben. Aber dann bitte darf man sich nicht zu den ehrlichen Sportlern rechnen !

Ab 1987 steht uns in der Bundessportschule Spitzerberg ein Ausbildungs- und Tagungszentrum für Modellflug zur Verfügung. Neben den erforderlichen bestens eingerichteten, Lehrsälen und einer 75 m² großen Modellbauwerkstätte steht uns die gesamte Infrastruktur der Schule mit den bestens eingerichteten Unterkunftsräumen, Speiseraum und Kantine zur Verfügung.

Es liegt nun an uns, ob wir diese historische Fliegerstätte nützen oder nicht. Wir werden dort möglichst viele Lehrgänge aller Art abhalten und den Spitzerberg auch zur Stätte der Modellflieger machen.

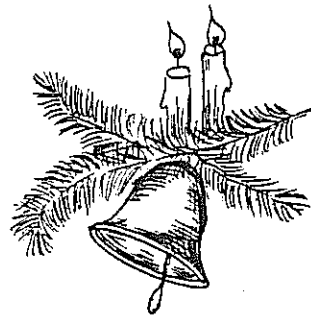
Zum Jahresende soll man sich auch etwas ausruhen und die Festtage im Kreise seiner Familie und Lieben verbringen. Erholt Euch von den Strapazen des abgelaufenen Jahres und sammelt Kräfte für ein neues und gutes Jahr 1987 !

Und nun wünsche ich allen ein

RECHT FROHES WEIHNACHTSFEST UND EINEN
RECHT ERFOLGREICHEN START INS NEUE
JAHR 1987 !

Euer

Bundessektionsleiter



ACHTUNG - eine wichtige Vorinformation für 1987 !

Bei der am 29./30. November 1986 stattgefundenen Sektionsleitersitzung wurden vorbehaltlich der FAI-Termine folgende Veranstaltungen beschlossen:

STAATSMEISTERSCHAFTEN 1987

Klasse F4C	- 20./21. Juni	Gnas / Stmk.
" RC IV	- 27./28. Juni	Linz / OÖ
" RC/SL	- 22./23. August	Bockfließ/NÖ
" F2D	- 30. August	Berg / OÖ
" F3B	- 11./13. September	Schlins/Vbg.
" F1E	- 24./25. Oktober	Obergrafendorf

WICHTIG :

Die Anmeldungen zu den einzelnen Lehrgängen sind ehestens vorzunehmen, vor allem für die Lehrgänge im Februar. Nähere Hinweise werden in prop 1/2 - 1987 veröffentlicht oder sind in der Bundessektion zu erfragen. Tel. 0222/651128/77 DW.

LEHRGÄNGE :

Funktionär- u. Leistungspr.	14./15. Feb.	Spitzerberg
Punkterichter RC/A+RC/SL	28.2./1.3.	Spitzerberg
Punkterichter F3C	28.2./1.3.	Spitzerberg
Punkterichter F4C	7./8. 3.	Wörgl
Punkterichter RC/A	28./29. 3.	Eugendorf
Funktionärsschulun F3B	4./5. April	Schlins/Vbg.
Punkterichter Fesselflug F2B+F2D	21./22.2.	Spitzerberg.

FACHLEHRGÄNGE :

CO ₂ - Lehrgang	1.-3. Mai	Spitzerberg
Motorkunstflug-Training	9. Mai	Statzendorf
F3E - Lehrgang	20.-22. August	Spitzerberg

← **robbe** — Modellsport gratuliert

allen Piloten für die in diesem Jahr errungenen Erfolge
mit ← **robbe** -Fernsteuerungen

z. B. RUDOLF FREUDENTHALER
Weltmeister FAI-F3E

GÜNTHER AICHHOLZER
Mannschafts-Europameister und 3. in der Einzelwertung
FAI-F3B

HEINZ KRONLACHNER
Staatsmeister FAI-F3A

FERDINAND SCHADEN
2. der Staatsmeisterschaft FAI-F3A

MANFRED DWORAK
3. der Staatsmeisterschaft FAI-F3A

und auf Schlüter-Hubschrauber unserem Staatsmeister
JOSEF BRENNSTEINER

← **robbe** und *Schlüter* -Österreich
wünschen allen Piloten
ein schönes Weihnachtsfest
und ein erfolgreiches 1987

← **robbe** Modellsport *Schlüter*

← **robbe** CM-Rex — die erfolgreiche



Hier spricht der Präsident!

10 Jahre prop sind ein Jubiläum, zu dem die Modellflieger im Österreichischen Aero-Club zu beglückwünschen sind, für das aber vor allem dem Bundessektionsleiter, Edwin KRILL, und allen Fachreferenten und Mitarbeitern an dieser Mitgliederzeitschrift Dank und Anerkennung ausgesprochen werden muß. Ohne den Idealismus, der hier eingesetzt wurde, wäre es sicher nicht möglich gewesen, diese Zeitschrift 10 Jahre herauszubringen und fortlaufend zu erweitern und besser zu gestalten. Für den Modellflug wurde mit prop ein Kommunikationsmittel geschaffen, das über die Vereinsstruktur und Landesverbandsgliederung im OeAeC hinausreicht und allen Sektionsmitgliedern, die ja nach dem Statut durch ihren Verein auch Einzelmitglieder im OeAeC werden, zur Verfügung steht. Fachinformation, das Sportgeschehen und das Leben in der Sektion werden hier in einer Weise an die Mitglieder herangebracht, die wir uns für die anderen Sektionen im Österreichischen Aero-Club - trotz OeAeC-Info - noch nicht einmal erträumen können.

Dieses Jubiläum ist aber auch Anlaß, einige Gedanken zum Modellflugsport, seiner Bedeutung für den Österreichischen Flugsport im OeAeC und für die Österreichische Luftfahrt überhaupt, vorzubringen.

Vor kurzem haben wir den 150. Geburtstag von Wilhelm KRESS beim Denkmal am Wienerwaldsee gefeiert. Modellflieger und eine Kette Motorflugzeuge unterstrichen mit ihren Vorführungen augenfällig die Bedeutung dieses Pioniers der Österreichischen

Luftfahrt. Vor etwas mehr als 120 Jahren begann KRESS den Versuch, mit Flugmodellen die Richtigkeit seiner Ideen zum Flug mit "Drachenflugzeugen" zu beweisen. Er scheiterte zunächst - wie später mit seinem Flugzeug 1901 am Wienerwaldsee - am Fehlen eines geeigneten (Feder) Motors. 1877 konnte er dann einem skeptischen Gelehrtenpublikum mit dem ersten freifliegenden Motorflugmodell beweisen, daß das Luftfahrzeug schwerer als Luft keine Utopie ist und der Traum vom Fliegen realisierbar würde. Wenn es auch KRESS selbst nicht gelang, diesen Traum mit seinem Gerät zu verwirklichen, so waren doch seine Ideen und Berechnungen Grundlage für die Arbeiten späterer Konstrukteure. Jedenfalls wurde so der Modellflug Start und Schrittmacher der Luftfahrt bis zu den heutigen Jumbodimensionen.

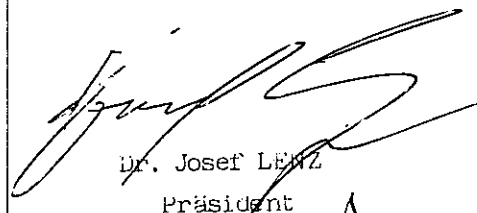
Von den "Großen" wird dieser historische Entwicklungsgang meist verdrängt und es gab auch im Österreichischen Aero-Club Zeiten, in denen die Bedeutung des Modellflugs durch Stimmrechtsbeschränkungen verschleiert war, obgleich sich, wenn auch aus anderen Gründen, nach 1945 die Entwicklung mit dem Modellflug am Beginn wiederholt hatte. Diese Diskriminierung ist heute im OeAeC vorbei und es stehen eher die "Großen" im Flugsport vor einer ähnlichen Situation der Unterbewertung durch die "Größeren" der Verkehrsluftfahrt.

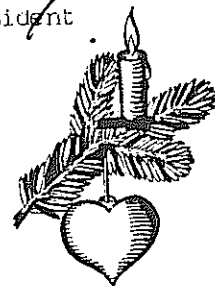
Die Anerkennung der Gleichberechtigung des Modellflugsportes mit allen anderen Flugsportsektionen im OeAeC und die Integration in dieser großen Gemeinschaft, sind Voraussetzung

und Grundlage für das gemeinsame Auftreten zur Verteidigung der Rechte des Flugsports auf Benützung des Luftraumes und zur Behauptung seiner Position im österreichischen Sport. Nur wenn wir diese Einheit bewahren und die Interessengegensätze, die zwangsläufig zwischen den einzelnen Sparten bestehen, im eigenen Bereich ausgleichen und bereinigen und damit nach außen geschlossen auftreten können, besteht für uns alle im OeAeC die Aussicht, auch in der Zukunft den Flugsport in all seinen Formen in Österreich ohne unerträgliche Einschränkungen ausüben zu können. Verständnis für die Notwendigkeiten jeder Sparte und kameradschaftliche Lösung von Interessenkonflikten statt Streit werden die Weiterentwicklung aller Zweige des Österreichischen Flugsports sichern.

Dazu kann und muß prop auch in der Zukunft beitragen. Mit diesem Wunsche allen

Glück ab, gut Land!


Dr. Josef LENZ
Präsident





Liebe Modellflugfreunde !

Trotzdem sich das Jahr nun zu Ende neigt, habe ich noch einige Anliegen an Sie.

Vorerst einmal möchte ich allen Veranstalter von Wettbewerben dafür danken, daß sie nun 25 Ausschreibungen und Ergebnislisten an die Bundessektion senden, möchte hier jedoch noch hinzufügen, daß von Landesmeisterschaften nur 3 Ausschreibungen eingesandt werden müssen.

Auch heuer haben wieder viele Modellflieger ihre Auslandsstarts der Bundessektion gemeldet. Leider haben wir nur wenige Rückmeldungen (Ergebnislisten) erhalten, die für unsere Auslandsstatistik wichtig sind. Ich möchte daher alle Auslandsstarter bitten, nach dem Wettbewerb auch die Ergebnislisten einzusenden.

Weiters möchte ich darauf hinweisen, daß nur Auslandswettbewerbe, die in unserem Terminkalender angeführt sind, zu melden sind.

In letzter Zeit werden die Angaben zu den Startmeldungen im Ausland immer unvollständiger. Bitte geben Sie immer folgende Daten an: Name des Teilnehmers, Vereinszugehörigkeit, Wettbewerbsklasse, Name des Wettbewerbes, Ort und Datum !

Bezüglich VERSICHERUNG ist noch folgendes zu erwähnen:

Da sich die Unfälle mit Modellflugzeugen gegen Ende der Saison immer häufen, möchte ich die Verursacher von Schäden bitten, folgende Unterlagen sofort an die Bundessektion zu schicken:

Eine Schadensmeldung, die vom Vereinsobmann bestätigt ist, eine Kopie des ÖAeC-Mitgliedsausweises (Zahlschein) und eine saldierte Rechnung über die Schadenshöhe bzw. einen Kostenvoranschlag.

Wenn alle diese Unterlagen gleich mitgesandt werden, können sämtliche Versicherungsangelegenheiten mit nur kleinen Verzögerungen erledigt werden. Je unvollständiger aber die Schadensmeldungen einlangen, desto länger ist die Dauer der Abwicklung.

Aufgrund der überdimensionalen Zunahme der Schadensfälle, werden ab 1.1.1987 Schadensfälle, die durch gegenseitige Beschädigungen an Flugmodellen und Einschalten von Steueranlagen entstehen, nicht mehr anerkannt. Der genaue Wortlaut des Umfanges des Versicherungsschutzes wird in prop 1/2-1987 bekanntgegeben.

Ich hoffe, daß ich wieder einige Unklarheiten aufklären konnte und wünsche Ihnen allen ein recht frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 1987 !

Bitte arbeiten Sie auch im nächsten Jahr wieder fleißig mit, damit auch das Jahr 1987 ein erfolgreiches Jahr für den Modellsport wird.

Mit freundlichen Grüßen

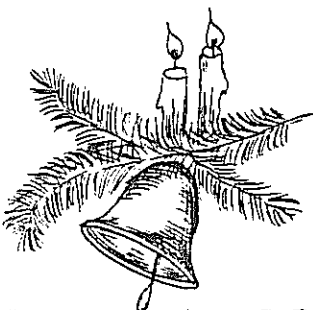
Ihre Modellflugsekretärin
Susanna Reisinger



*Wir wünschen frohe Feiertage und
ein erfolgreiches neues Jahr*

Redaktion

ÖAeC
österreichisches
modellflugmagazin



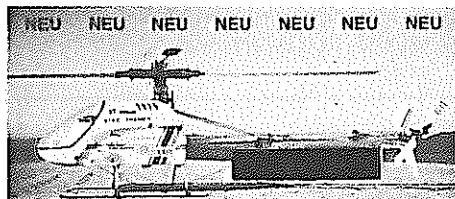
*Minister
Dr. Herbert Moritz
ehrte unsere besten
Modellflieger*



Am 16. November 1986 hatte im Modecenter Salzburg Unterrichtsminister Dr. Herbert Moritz die alljährliche Ehrung der Welt- und Europameister durchgeführt. Ein stolzes Fähnlein von sieben Mitgliedern des ÖAeC war ebenfalls unter einer großen Anzahl von Spitzensportlern. Besonders erfreulich für uns alle - alle sieben kommen aus der Sektion MODELLFLUG ! Der stimmungsvollen Feier, umrahmt vom Bläserensemble des Mozarteums, nicht gerecht wurde wieder einmal die Sendung "Sport am Montag" in der Dr. Sigi Bergmann glänzend den Eindruck erweckte, daß Österreichs Sport nur aus Ski und Fußball bestehe. Als erste Gratulanten stellten sich die anwesenden Vertreter des ÖAeC Ehrenpräsident Hannes Wolf und LSL Johann Niederwimmer ein.

Dem Bild entsprechend von rechts nach links: Unsere an der ersten Elektroflug Weltmeisterschaft so erfolgreichen Piloten Helmut Kirsch, gleichzeitig Mannschaftsführer, Rudolf Freudenthaler und Werner Hauer, die den WM-Mannschaftstitel eroberten, Freudentahler auch noch den Einzeltitel sowie die an der Europameisterschaft siegreiche RC-Segler - Nationalmannschaft mit Mannschaftsführer Karl F. Wasner, Andreas Meissl, Günther Aichholzer und Karl Wasner jun.

Die Redaktion prop gratuliert den Ausgezeichneten und schließt sich den Glückwünschen unseres Sportministers an.

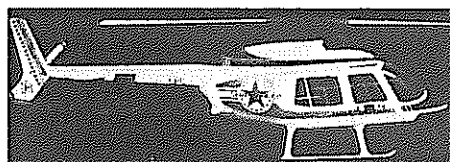


STAR TRAINER
DER LANGERSEHNTE

NEU

- seinem Zweck entsprechend konzipiert
- Ideal für Beginner, da preisgünstig
- Ideal für Experten, z. B. zum risikolosen Training schwieriger Flugmanöver wie Autorotation.
- einzigartiges Modulsystem, Helm-Mechanik kann problemlos und schnell in jede der 3 Helicoptertypen hin- oder umgebaut werden.
- das extreme Leichtgewicht des STAR-TRAINER ermöglicht einen überraschend rasanten und präzisen Flugstil.
- bei ca. 3700 g Gesamtgewicht wurden große Kräfte reserven freigelegt.
- Motoren von 6.5 - 10 cm³
- Chassisbausatz --- enthält alle Teile, außer Mechanik

Bingel Modellbau
Der Helispezialist
1160 Wien
Wichtelgasse 12
☎ 0222/45 73 68
0663/29 3 84



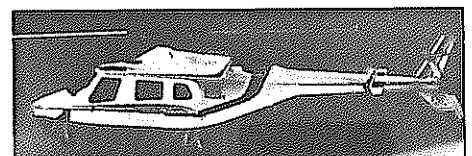
STAR-RANGER
DER ERFOLGREICHE

heim helicopter
präsentiert:

EUROPAMEISTER 1984
VIZEWELTMEISTER 1985

- weitere Neuheiten:
- Cockpit und Endkappen für STAR-RANGER und BELL 222 h
 - Kultenstreifen und -bugel aus GFK
 - Spezialheckrotorblätter aus GFK
 - Drucklagerrolle für Hauptrotor

BELL 222 h
DIE LUXUSKLASSE, incl. Einzeltriebwerk



FORDERN SIE PROSPEKTMATERIAL AN
VERTRIEB UND KOMPL. ERSATZTEILEPROGRAMM — SCHNELLVERSAND

SCHULUNG BEI BINGEL's MODELLFLUGSCHULE „AUSTRIA“

Es berichten die Fachreferenten

FREIFLUG

Fachreferent Ing. Ernst Reitterer



Freiflug als Erziehungsmittel

Kürzlich las ich im "Bartabschneider" (Vereinszeitung der MFJ-München): Bei Jugendlichen ist Freiflug sogar Medizin gegen Lernhemmungen! Die Pharmaindustrie erzielt bei Schülern riesige Umsätze an Psychopharmaka gegen Antriebsschwäche und Konzentrationsmangel u.a.

FREIFLUG ist aber eine weitaus wirksamere Medizin, dazu auch noch billiger und absolut frei von Nebenwirkungen - das allerbeste Mittel gegen Drogensucht!

Diese Zeilen sprechen mir aus der Seele ... Vor allem kommt im Freiflug auch noch hinzu, insbesondere jetzt durch die moderne Kreisschlepptechnik in F1A, daß beim Hochstart viel Laufarbeit zu leisten ist, eben ein athletisches Moment - es verlangt dadurch volle körperliche Fitneß und erfordert darüberhinaus auch noch taktisches Verhalten und Fingerspitzengefühl für den richtigen Augenblick, das Modell auszuklinken. Man sollte ohnehin täglich einmal ins Schwitzen kommen und außer Atem geraten. Dafür bietet sich der gesamte Freiflug ideal an. Bewegung ist lebenswichtig!

Der Freiflieger ist auch Konstrukteur und Erbauer seines "Sportgerätes" und so unmittelbar für dessen Güte voll verantwortlich. Schon vor 20 Jahren schrieb ich einmal im AUSTRO MODELLFLUG: "Der Freiflug ist ein hochwertiges Erziehungsmittel, er erzieht nicht nur zur Geduld und Ausdauer, sondern auch zu sauberer Arbeit, denn jede Ungenauigkeit rächt sich beim Einsatz des Gerätes.

Was hat sich in den letzten 20 Jahren bei uns getan? Das Interesse für den Freiflug ging stetig zurück. Um es aber einmal klarzustellen: der Modellflug hätte kaum die Anerkennung als Sport erlangt, wäre es umgekehrt gewesen - zuerst der RC-Flug und dann erst der Freiflug ...

Ich muß immer wieder hören, sicherlich von Gegnern des Freifluges: "Was ist das schon, bestenfalls ein Kinderspiel auch für Erwachsene!

All diesen Kritikern möchte ich einmal raten, ein modernes F1A-Segelflugmodell zu bauen, aber mit allem Drumherum, wie Kreisschlepphaken, Einstellwinkelsteuerung für den Katapultstart

usw., und ich bin mir ganz sicher, diese Leute würden das Modell kaum zum Fliegen bringen, wenn sie nicht schon beim Bauen auf der Strecke bleiben!

Gott sei Dank, weltweit gesehen ist das Interesse für den Freiflug ungebrochen. Zum Beispiel waren bei der letzten WM in Jugoslawien nahezu 260 Teilnehmer am Start und bei den nationalen US-Meisterschaften nahmen insgesamt sogar 1200 Modellflieger teil. Eine für unsere Begriffe unvorstellbare Teilnehmerzahl.

Sicherlich gibt es in Österreich Schwierigkeiten mit dem Fluggelände, wie z.B. Wiener Neustadt, aber bei etwas gutem Willen wäre auch hier Abhilfe zu schaffen....

Aber wenn sich jedoch nach meinem Aufruf in prop, sich das hervorragende F1A-Segelflugmodell "Nordic" (es flog auch der Freiflug-Jugendmeister 1986) als Baukasten anzuschaffen nur 6 Interessenten melden, so wird mir bange um den Freiflugnachwuchs in Österreich.

HALLO, FREIFLUG - FANS !

Freiflug-Fachreferent Ing. Ernst Reitterer lädt alle FREIFLIEGER zum traditionellen

FREIFLUG - SILVESTERPOKAL

in den Klassen F1A und F1B für den

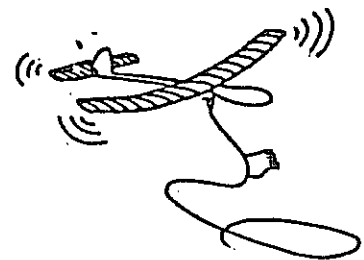
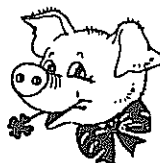
28. Dezember 1986

nach Salzburg ein.

Die Veranstaltung wird erstmalig als NATIONALER WETTBEWERB ausgetragen. Die Anmeldung kann ab 9 Uhr im Gasthaus Langwallner in Nußdorf am Haunsberg erfolgen.

Nähere Informationen über Tel. 0662/84 18 465 (Reitterer).

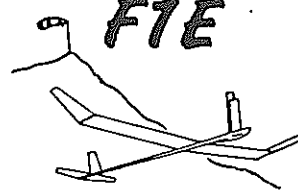
Wir wollen durch unsere lückenlose Teilnahme beweisen, daß der FREIFLUG auch in Österreich noch ein kräftiges Lebenszeichen gibt !!!





FREIFLUG F1E

Fachreferent
OSR Félix Schobel



BERICHT

über den 1. Bundeslehrgang für selbstgesteuerten Hangflug - F1E

Der für die Zeit von 26. bis 28. September 1986 angesetzte Bundeslehrgang wurde von 10 Teilnehmern besucht. Das Eisenbahner Sportheim in Ober-Grafendorf bot für diese Veranstaltung die besten Voraussetzungen und stand uns mit Unterkunft und Verpflegung zur Verfügung.

Bereits am Freitagabend trafen alle Teilnehmer und der Lehrer aus Deutschland, Bernhard Schüssler mit seinem Helfer Jürgen Mathes ein. Bei einem gemeinsamen Abendessen konnte ich alle Teilnehmer und die Lehrer begrüßen, und nach einem allgemeinen Vorstellen erläuterte Schüssler seine Zielvorstellungen und beantwortete Fragen bezüglich der Herstellung des Magnetseglers. Bis in die späten Nachtstunden wurde noch diskutiert, und nicht alle konnten am nächsten Morgen rechtzeitig zum Frühstück erscheinen; trotzdem wurde pünktlich um 8 Uhr mit der Arbeit begonnen.

Nachdem die meisten Teilnehmer schon mit den fertigen (bzw. fast fertigen) Tragflächen zum Kurs gekommen waren und nach dem gemeinsamen Mittagessen am frühen Nachmittag einige Modelle bereits der Endfertigung entgegengingen, wurde um 16 Uhr der Baubetrieb unterbrochen, denn alle wollten am nahe gelegenen Hang das bereits fertige Modell von Bernhard Schüssler fliegen sehen, und so marschierte man eben auf den Hang. Mit großer Begeisterung und guter Laune kehrten alle wieder voll Arbeitseifer in die Kellerwerkstätte zurück. Es bedurfte einiger Mühe, um alle wieder zum gemeinsamen Abendessen zu bringen.

Nach dem Abendessen führte ich einige Filme vor (ORF: Gesamtfilm über EC-Austria 1986 und Hessischer Rundfunk: Aussendung über EM auf der Wasserkuppe. Obwohl die Vorführungen bis fast 22 Uhr dauerten, wurde nachher noch weitergebaut.

An diesem Tag konnte ich am späten Nachmittag noch BSL Edwin Krill begrüßen, ihm die Lehrgangsteilnehmer vorstellen und von der Lehrgangsarbeit berichten.

Am Sonntag wurden bis zum Mittagessen sämtliche Modelle fertiggestellt, und bei Ostwind ging es dann auf den Hang zum Lehrgangswettbewerb.

Lehrgangslehrer Schüssler leitete diesen mit viel Einsatz geführten Wettbewerb. Bei der Siegerehrung um 18 Uhr (im ESV-Heim; so spät, da ein Modell in einem Kukuruzfeld gesucht und nicht aufgefunden wurde) dankte ich Schüssler, dieser wiederum den Kursteilnehmern für deren eifrige und disziplinierte Mitarbeit und übergab dem Teilnehmer des verlorenen Modells einen neuen Baukasten.

Möge der F1E - Freiflug durch diesen Lehrgang (und durch weitere) einen neuen Aufschwung erfahren - wünscht sich und allen F1E - Fliegern

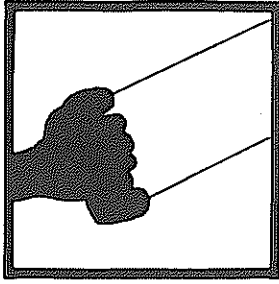
FR Felix Schobel

ERGEBNISSE - 5 Durchgänge mit MAX von 120 Sek

1. Sammer Friedhelm	LSV-Salzburg	80	52	80	114	46	372	P
2. Schobel Andrea	UMSC-Kolibri	120	38	34	61	90	342	
3. Koch Friedrich	MBC-Vogelweide	69	73	60	71	66	339	
4. Pfeffer Gernot	UMSC-Kolibri	65	53	44	60	110	332	
Permetinger Josef	LSV-Salzburg	80	64	69	51	68	332	
6. Huber Edmund	MFC-Salzburg	73	61	69	47	74	324	
7. Kerndler Gerold	MFC-Ariva	108	51	47	29	27	262	
8. Ratzinger Alex	UMSC-Kolibri	60	42	64	49	--	215	
9. Grill Wolfgang	LSV-Salzburg	114	--	--	--	--	114	
10. Ing. Haberl Erwin	Wien	74	--	--	--	--	74	

Dieses Bild wurde zum Abschluß des Lehrgangswettbewerbes geschossen. Es zeigt alle Lehrgangsteilnehmer, den Lehrer Bernhard Schüssler (rechts) und einige Kolibri-Mitglieder als Helfer





EIN PLÄDOYER FÜR DEN FESSELFUG

von Franz Marksteiner, Tirol

Obwohl eine Fülle von VARIO-SOFT-DIGIPROP-MULTIKOM-PLEX-Anlagen den Modellbau-markt regelrecht überschwemmt, gibt es noch immer Modellflieger, die nach wie vor ihr Modell mit zwei Leinen und einer primitiven Umlenkung lediglich um die Querachse steuern.

Da wird sich der gelernte RC-Flieger bestimmt fragen:

Können sich die nicht einmal eine jener Super-Sonderangebot-RC-Anlagen leisten?

Sind sie etwa zu patschert, um das RC-Fliegen zu lernen?

Oder ist es gar eine Gruppe mieser Konsumverweigerer, die sich einen Dreck um das Wohlergehen der Modellbauindustrie kümmert?

Damit unser RC-Flieger sich nicht noch mehr sein Hirn zermartert und über Sinn und Unsinn des Fesselfluges nachgrübelt, will ich versuchen, das Fliegen mit zwei Leinen und das Besondere daran, grob zu umreißen.

Das Fliegen, nur im Kreis herum, bei Speed und Team-Racing sogar ausschließlich in einer Richtung, verlangt vom Ausübenden abstraktes Denkvermögen. Dafür ist in keiner anderen Kategorie der Kontakt mit dem Modell so direkt wie beim Fesselflug.

Wer bevorzugt eigene Ideen verwirklichen will und dabei unübliche Wege bei Konstruktion und Bau verfolgt, wird in den einzelnen Fesselflugklassen ein weites Betätigungsfeld vorfinden.

F2A - Geschwindigkeit

Für den Außenstehenden ist es mitunter unverständlich, wenn in prop zu lesen ist: "In den beiden ersten Durchgängen der X-Meisterschaft konnte unser Speed

-As F.Marksteiner keine gültigen Wertungen fliegen. Im dritten und letzten Durchgang beendete eine Bodenberührung in der 7.Runde vorzeitig das Rennen "

Das kann doch nicht so schwierig sein! Ein Modell mit einer messerscharfen Tragfläche, ein Stück Rumpf, dazu ein scharfer Rossi mit Rohr - fertig! Das Ganze in den Startwagen gelegt, und ab geht die Post - 10 Runden lang und so schnell als möglich.



Der Speedflieger kurz vor dem Einlegen des Steuergriffes in die Gabel

Das ist bestimmt kein großes Problem, wenn Geschwindigkeiten unter 200 km/h genügen. Darüber wird es schon wesentlich verzwickter, um nicht zu sagen, äußerst problematisch.

Rennmotoren müssen, um konkurrenzfähig zu sein, im Flug 35 - 37.000 U/min drehen und haben dabei eine Standfestigkeit von nur 30 - 40 Einsätzen. Das ist sehr wenig, denn 15 - 20 Flüge sind schon notwendig, um halbwegs zu einer "Einstellung"

zu kommen. Der Motor läuft im Stand mit sehr niedriger Drehzahl (kleiner als 20.000 U/min), so zeigt sich die Richtigkeit der Einstellung erst im Flug, wenn das Triebwerk hochdreht und urplötzlich die Drehzahl nahezu verdoppelt, wenn das Resonanzrohr zur Wirkung kommt. Bedenkt man zudem, daß diese Motoren auf Luftdruck, Luftfeuchtigkeit und Temperatur äußerst sensibel reagieren, daß die Lage des Tanks, die ausgesuchte Luftschraube und der Qualität des Vergasers, um nur das Wichtigste zu nennen, das Gelingen eines Speedfluges wesentlich beeinflussen, kann man erahnen, wie eng der Spielraum zwischen Erfolg und "Wertung 0" ist.

Funktioniert endlich alles, d.h. werden Geschwindigkeiten über 250 km/h erreicht, muß der Pilot ein Höchstmaß an Konzentration aufbringen, um das Modell in der vorgeschriebenen Höhe von 1 - 3 Meter zu fliegen, und bei diesem Tempo nicht die Kontrolle über das Modell zu verlieren.

Als besonders lästig und den Flug erschwerend erweist sich der dem Piloten immer in Weg stehende Gabelmast, der das Schleudern des Modells verhindern soll.

Ist ein Pilot, speziell bei windigem Wetter, diesen Geschwindigkeiten nicht gewachsen, kommt es unweigerlich zu einer meist sehr intensiven Bodenberührung, bei der von Motor und Modell oft nichts Brauchbares mehr bleibt. Daher ist es auch ganz normal, daß ein Speed-Pilot nach absolviertem Flug völlig außer Atem und abgehetzt den Ring verläßt.



F2 B - Kunstflug

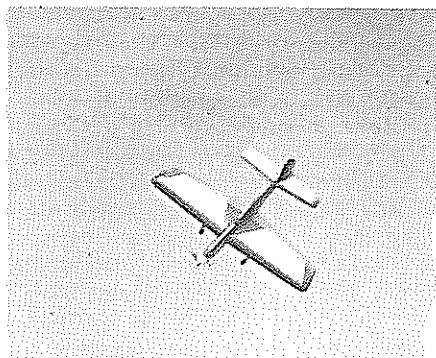
Betrachtet man das im prop 11/12 - 83 von Franz Wenczl räumlich dargestellte und kurz beschriebene F2B - Programm genauer, so ist auffallend, daß, obwohl ja nur um die Querachse gesteuert wird, eine breite Palette attraktiver Figuren (insgesamt 15 verschiedene) zu fliegen sind.

Wo liegen nun die typischen Probleme des Fesselkunstfluges ?

Das komplette Programm wird in einem Höhenbereich geflogen, in dem in anderen Modellflugklassen nur ans Landen gedacht wird. Zwangsläufig müssen so die Figuren, die Überkopf-Achten ausgenommen, bis in extreme Bodennähe, im Idealfall 1,2 bis 1,8 m, geflogen werden. So dauert, um ein Beispiel herauszunehmen, bei einem quadratischen Vorwärtslooping, der senkrechte Sturzflug nicht länger als 0,6 Sekunden. Um danach das Modell auf der verlangten 1,5 m Höhe abzufangen, bedarf es enorm guter, in unzähligen Trainingsflügen eingeschliffener Reflexe. Bezeichnenderweise spricht der Insider in diesem Zusammenhang vom "Bodengefühl"!

Durch langsames Fliegen könnten diese kritischen Phasen im Programm durchaus entschärft werden - allerdings, in anderen Figuren, in denen volle Motorleistung nötig ist, nehmen die Probleme, bedingt durch den fehlenden Leinenzug, gleichzeitig wieder zu.

Das zentrale Problem ist demnach, eine Gesamteinstellung zu finden, die für alle anstehenden Schwierigkeiten eine annehmbare Lösung bringt. Bis ein F2B - Modell endgültig eingeflogen ist, vergeht nicht selten eine ganze Flugsaison.



Ein Kunstflugmodell im Figurenabschwung

Ob ein Modell aber je wie ein Spitzenmodell zu fliegen ist oder über das Mittelprächtige nie hinaus kommt, hängt ganz wesentlich von seinem Leistungsverhältnis ab. So sind 1500 g für ein Modell mit 40er Motor und etwa 140 cm Spannweite schon die oberste Grenze. Konstruktiv und baulich keine einfache Sache, treten doch beim Fliegen der eckigen Figuren enorm hohe Belastungen auf. Erstaunlich wie viele Spitzenpiloten, trotz dieser engen Grenzen, gefällige Modelle mit einem Wahnsinnsfinish bauen und fliegen.

F2 C - Mannschaftsrennen

Traditionsgemäß werden größere Fesselflugveranstaltungen mit dem Finale des Mannschaftsrennen abgeschlossen. Speed-Flieger, Akro-Künstler, bereits ausgeschiedene Team-Flieger oder einfach Fans, da steht alles am Netz, um das Rennen über die 200 Runden zu verfolgen.

Team-Racing - Modelle werden von 2,5 cm³ Renn-Dieselmotoren angetrieben und sind in ihren Abmessungen, Gewicht, Gesamtfläche usw. genau reglementiert, daß der Tank inklusive Spritleitung ein Volumen von 7 cm³ nicht überschreiten darf, bedeutet zweifellos das größte Handicap in dieser Klasse. Da die Spritmenge nur für 30 - 40 Runden reicht, muß bei Zwischenstops aufgetankt und der Motor erneut gestartet werden. Speziell diese Tankstops - von den Mannschaften im Training x-mal durchexerziert - entscheiden häufig ein Rennen. Um ein restloses Leerfliegen des Tanks zu verhindern, wird der Motor vom Piloten durch kurzes ruckartiges "Drücken" abgestellt. Der exakte Zeitpunkt wird ihm vom Mechaniker durch Zuruf oder mit einem Signalhorn angezeigt und muß bei Tempo 180 bis 190 exaktest eingehalten werden. Stellt der Pilot zu früh ab, geht durch einen langen antriebslosen Flug zuviel Zeit verloren - stellt er zu spät ab, ist die Landegeschwindigkeit dermaßen hoch, daß der Mechaniker Probleme bekommt, das Modell zu fangen. Bei der folgenden Betankung wird aus dem am Oberarm des Mechanikers angebrachten Druckbehälters über

ein Fingerventil Treibstoff in den Tank gepreßt. Eine komplizierte Mechanik, die gleichzeitig als Abstellung arbeitet, verhindert, daß der einströmende Sprit in den Vergaser läuft und der Motor restlos absäuft. Andererseits wird über feine Leitungen in den Vergaser und Auspuff eine genau dosierte Spritmenge eingespritzt, die für ein rasches Wiedereinspringen des Motors notwendig ist. Kaum zu glauben - gute Teams benötigen vom Fangen des Modells bis es wieder in der Luft ist meistens weniger als 5 Sekunden.



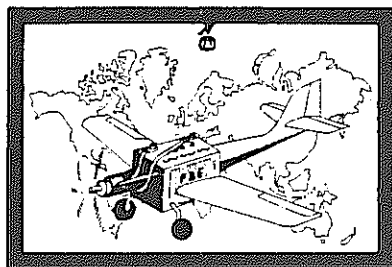
Die drei Team-Piloten in Aktion

F2 D - Combat oder Fuchsjagd

Obwohl in dieser Klasse nur der Pilot offiziell am Wettbewerb teilnimmt, hat nur ein eingespieltes Team (Pilot und 2 Mechaniker) reelle Siegeschancen. Nur mit wieselflinken Helfern kann, wenn es zu einer Flugunterbrechung kommt und das zweite Modell eingesetzt wird, die Bodenzeit und damit der Punkteverlust in Grenzen gehalten werden. Solche "Zwischenlandungen" kommen beinahe bei jeder Jagd vor, sei es durch einen Frontalen mit dem Gegner oder man verschätzt sich in der Hitze des Gefechts in der Höhe und rammt den Boden (= mangelndes Bodengefühl). Während ein Mechaniker den Motor des Reservemodells startet, sprintet der andere zum abgestürzten Modell, um den restlichen Papierstreifen zu bergen, denn nur mit diesem darf das Ersatzmodell gestartet werden.

Fortsetzung Seite 40

UNDER THE PATRONAGE OF
H. R. H. KING BAUDOIN I



Ein Bericht von Helmut Kirsch,
Fachreferent, Mannschaftsführer
und Wettbewerbsteilnehmer

Nachdem von der CIAM die 1. Elektroflug-Weltmeisterschaft beschlossen war, haben wir bei der Sektionsleitersitzung im Dezember 1985 für diese WM folgende Mannschaft nominiert: Rudolf Freudenthaler und Werner Hauer, beide OÖ, Helmut Kirsch und Michael Geringer, beide Kärnten. Ich war zugleich Mannschaftsführer und Pilot, und Gehringer fungierte als Helfer.

Wir reisten alle mit dem eigenen PKW zur "heiligen Stätte" des Elektrofluges nach Lommel in Belgien. Rudolf war mit seinem Wohnwagen schon eine Woche vorher angereist. In dieser Zeit besuchte er mit seiner Familie Brüssel und Antwerpen, die restliche Zeit flog er sich auf das Gelände und die dortigen Bedingungen ein. Werner und ich kamen am Freitag an. Hier war gerade der "Sunrise to Sunset Contest" im Gange, ein Wettbewerb, an dem 9 Teams mit jeweils 4 Piloten teilnahmen. Gewertet wurde, welches Team (mit jeweils 4 Piloten) vom Sonnenaufgang bis zum Sonnenuntergang die meiste Flugzeit ohne Unterbrechung hatte.

Nach den ersten Formalitäten (Anmeldung, Abgabe der Sportlizenz usw.), war am Abend um 20 Uhr bereits die erste Mannschaftsführerbesprechung angesagt. Bei dieser zeigte sich schon, daß der Sporting Code nicht überall gleich ausgelegt wird. Nach anfänglichen Meinungsverschiedenheiten konnten wir uns nach längeren Diskussionen doch noch einigen.

Am Samstag wurde die Modellabnahme durchgeführt. Für diese Abnahme war pro Team eine halbe Stunde und danach eine

Erste Weltmeisterschaft Elektroflug in Lommel, Belgien, 22. bis 30. August 1986

Ein Doppelerfolg für Österreich

weitere halbe Stunde für das Training vorgesehen. Diese Zeit erwies sich bei der sehr genau durchgeführten Abnahme als viel zu kurz. Wir kamen als letztes Team an die Reihe, was für unsere Mannschaft in Hektik ausartete, denn um 19 Uhr war der Empfang beim Bürgermeister vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt mußten wir aber unser offizielles Training absolvieren, und dieses wurde eher zu einer Hetzerei.

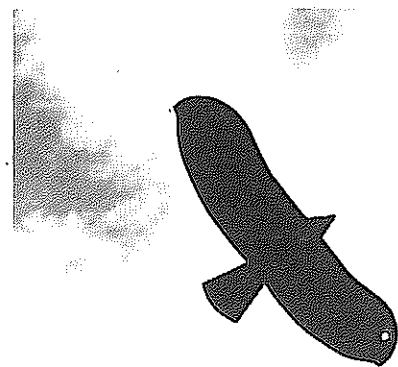
Am Sonntag um 10 Uhr wurde die Weltmeisterschaft (Freudenthaler Festspiele) mit Blasmusik und Ansprachen d. Veranstalters, des Bürgermeisters und des Aéroclubpräsidenten feierlich eröffnet.

Anschließend zogen die Experimentalfieger ihre Runden. Hier gab es vom schnellgebauten Modell (Styroplatte mit Motor und Fernsteuerung), die Bauzeit am Platz betrug knappe 2 Stunden, bis zum Elektrobussard, der sogar Töne von sich gab, gebaut und vorgeführt von unserem Werner Hauer, alles zu sehen, was elektrisch angetrieben fliegt. Für uns besonders erfreulich, daß Werner diesen Wettbewerb für sich entscheiden konnte. Damit hatten wir den ersten österreichischen Sieger.

Die Auslosung der Startnummern für die WM war so erfolgt, daß Freudenthaler mit der Startnummer 1, Hauer als 12. ich als 24. im ersten Durchgang ins Rennen gingen. Diese Reihenfolge wurden in den 8 Durchgängen jeweils um 4 Nummern vorverlegt, was bei 33 Teilnehmern bedeutete, daß jeder bei einem Durchgang einmal am Anfang bzw. am Ende des Feldes starten mußte.

Am Montag wurde es dann ernst. In diesem 1. Durchgang waren mit ca. 5 m/s Wind die Witterungsverhältnisse noch opti-

mal. Nach dieser Runde konnte man schon ahnen (viele haben es schon vorher gewußt), wer der kommende Weltmeister sein wird. Gleich die 1. Runde brachte Rudolf mit 21 Strecken, 296 Punkte für die Gleitzeit und 30 Landepunkte an die Spitze. Ich konnte 20 Strecken fliegen, was mit der Gleitzeit und der Landung 617 Punkte brachte und immerhin den 4. Platz bedeutete. Werner hatte noch nicht seine Höchstform, war aber auch im vorderen Mittelfeld.



Mit diesem Modell gewann Werner Hauer den Wettbewerb der Sonderkonstruktionen.

Der zweite Durchgang war für Dienstag um 10 Uhr angesetzt. Die Windgeschwindigkeit war im Schnitt ca. 10-12 m/s und mit Spitzenwerten bis zu 17 m/s nicht gerade einladend. Die tiefhängenden Regenwolken gaben noch den Rest. Mit einem Wort "saumäßig". Doch auch bei diesen fast irregulären Verhältnissen sah man erneut Rudolf mit 20 Strecken und damit 620 Punkten an der Spitze. Noch lagen die Ergebnisse von uns hinter denen des deutschen Teams, von dem Alfred Hitzler 16 Strecken und 530 Punkte erstritt. Norbert Hübner flog 17 Strecken und erzielte 566 Punkte, während Franz Weißgerber mit 17 Strecken auf

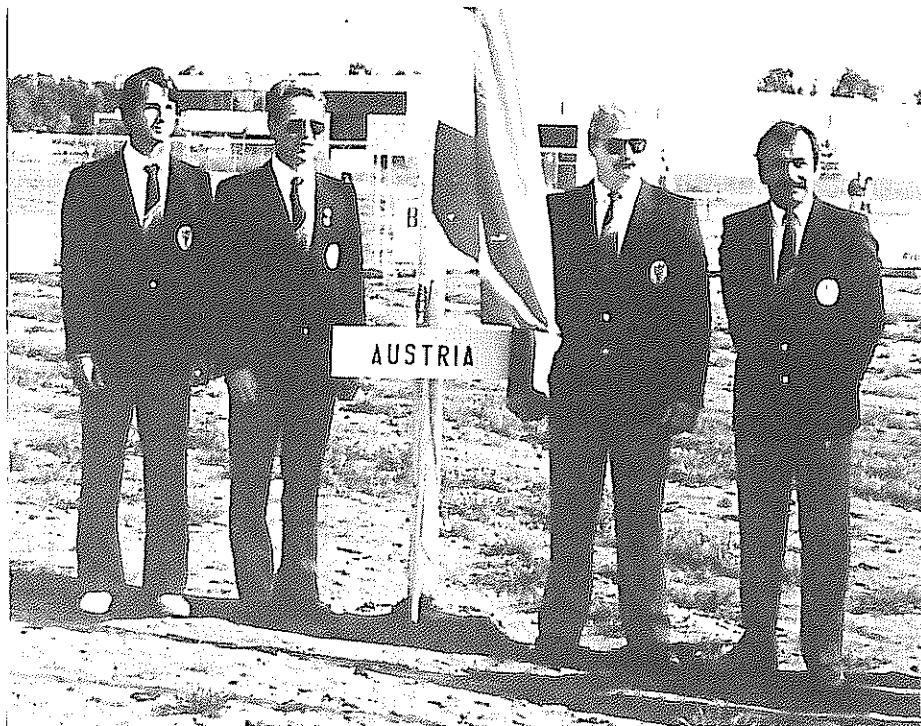
sogar 583 Punkte kam.

Die dritte Runde am Nachmittag sah plötzlich Franz Weißgerber vorn. Mit 20 Strecken ebensoviel wie Rudolf, aber im Gleitflug erzielte er 298 Punkte + 30 Landepunkte und lag damit in dieser Runde vor Rudolf. War plötzlich der Knoten der Deutschen geplatzt?

Für Mittwoch war die 4. und 5. Runde angesetzt. Doch an ein Fliegen war bei diesem Sturm, der von Dienstag auf Mittwoch noch einiges zugelegt hat, nicht mehr zu denken. An diesem Tag war so ziemlich jeder froh, daß auf Vorschlag der Deutschen und Österreicher der Wettbewerb unterbrochen wurde. Die Zeit wurde von vielen Teams zum Reparieren der am Vortag im Sturm zerstörten Modelle genutzt. Die 4. Runde fand dann am Donnerstag wieder unter etwas besseren Bedingungen (8 m/s Wind) statt. Rudi setzte mit 22 !! Strecken einen neuen Maßstab, aber auch Werner zog mit 21 Strecken und 638 Gesamtpunkten an den Deutschen vorbei: Ich könnte mit Alfred Hitzler gleichziehen. Die 5. Runde brachte die Wende. Rudi erflieg 635 Punkte, Werner 606 und ich 603. Die Deutschen brachten es mit Hitzler auf 623, Hübner 608 und Weißgerber auf 578 Punkte. Bereits nach der 5. Runde lag in der Einzelwertung Rudi auf dem 1. Platz, gefolgt von Franz Weißgerber und Alfred Hitzler auf den Plätzen zwei und drei. In der Mannschaftswertung sah es so aus, daß sich Österreich vor Deutschland gesetzt hatte, gefolgt von den Eidgenossen und den USA auf dem 4. Platz. Die Wertung nach der 6. Runde brachte einige kleine Verschiebungen in der Reihung. Der WM-Titel war für Rudi in greifbare Nähe gerückt.

Die 7. Runde ging zwar an Franz Weißgerber, aber in der 8. Runde schlug Rudi mit 21 Strecken wieder zu. Und so ist es dann auch in der Endwertung geblieben.

Analysiert man das Ergebnis dieser WM, so kann man feststellen, daß Österreich mit Freudenthaler einen hervorragenden Piloten hat und die Mannschaft in sich eine Geschlossenheit bildet, die mit ziemlich konstanten Ergebnissen aufzuwarten weiß. Sehr wichtig ist auch, daß alle Piloten ihr eingesetztes Material ohne



Die offiziellen Ergebnisse:

Einzelwertung : 33 Nennungen

1. Freudenthaler Ruolf	A	4410 Punkte
2. Weißgerber Franz	D	4310 "
3. Hübner Norbert	D	4195 "
4. Hauer Werner	A	4178 "
5. Hitzler Alfred	D	4173 "
6. Hersperger Roland	CH	4155 "
7. Kirsch Helmut	A	4123 "
8. Pagliano Eugenio	I	4060 "
9. Neu Steve	USA	4025 "
10. Buchholzer Marco	CH	4008 "

Mannschaftswertung : 11 Nationen

1. AUSTRIA	12711 Punkte
2. GERMANY	12681 Punkte
3. SWITZERLAND	11983 Punkte
4. U S A	11628 Punkte
5. ITALIA	11268 Punkte
6. BELGIUM	10958 Punkte
7. AUSTRALIA	10677 Punkte
8. SWEDEN	10049 Punkte
9. GREAT-BRITAIN	9857 Punkte
10. NETHERLANDS	9634 Punkte
11. FRANCE	8972 Punkte

Leider können wir keine exaktere Ergebnisliste anbieten. Die Ergebnislisten österreichischer Wettbewerbe, auch von den kleinsten, sind hier exakter und aufschlußreicher.

Probleme über die 8 Runden gebracht haben. Wie wir bei dieser WM gelernt haben, ist nicht nur das Einzelergebnis wichtig, auch die Mannschafts- bzw. Nationenwertung ist bei einer Zusammenstellung einer Mannschaft wichtig. Es freut mich als Fachreferent besonders, daß es mir

mit dieser Spitzenmannschaft, sowohl fliegerisch, als auch in persönlicher Hinsicht gelungen ist, Weltmeister im Elektroflug zu werden.

Hervorheben möchte ich die Leistung unseres Starhelfers Michael Geringer, der gleich 5 Weltmeister gemacht hat, nämlich

Rudi den Weltmeister, die Mannschaft mit 3 Mann und sich als Weltmeister-Starthelfer. Diese Auszeichnung bekam er von der Mannschaft verliehen. Gerade für diese Klasse ist es unbedingt notwendig, einen Starthelfer zu haben, auf den man sich verlassen kann.

Vom Material her waren natürlich Piloten, die 60 Stück 0,7 Cut off verwendet und auch die Modelle dafür ausgelegt hatten, eindeutig im Vorteil. Leider sind hier die Regeln im Code Sportif nicht eindeutig genug. In Zukunft wird sich aber gerade in diesem Punkt einiges ändern. Rudolf verwendete einen 200er Keller, 60 Stück Cut off 0,7 Ah, Werner einen 150er Geist mit 30 Cut off 1,2 Ah und ich einen Kirsch



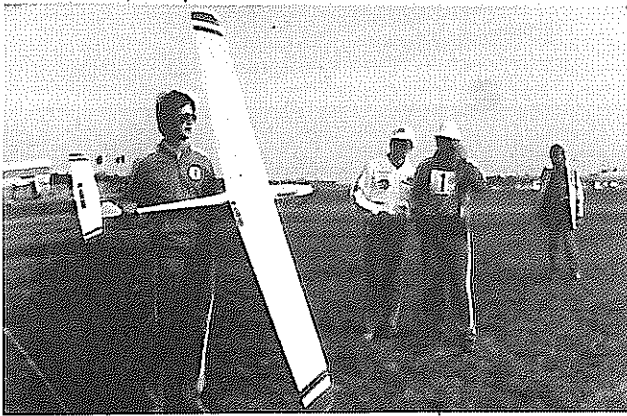
Rudolf testet seinen Motor nur noch im "Ausgehook"

2000 (reden kann er noch nicht). Als Schalter benutzten die meisten Piloten den Sommerauer Regler. Mein Regler ist Eigenbau und auch für 60 A Dauer 90 A Spitze ausgelegt.

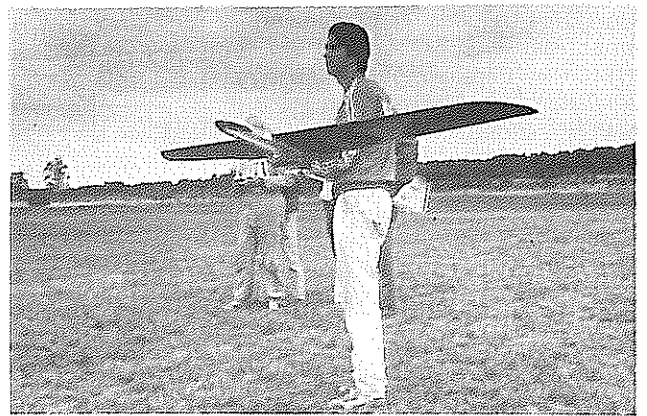
Die Doppelbelastung, die ich mir als Teammanager und Pilot selbst auferlegt habe, war sicherlich keine optimale Lösung für mich.

Die Spannung ist vorüber, die Begrüßungen sind vorbei, die atemberaubenden Flüge sind abgeschlossen, die Vorträge sind vorbei, und neue Freundschaften wurden geschlossen. Die Erinnerung wird bleiben.

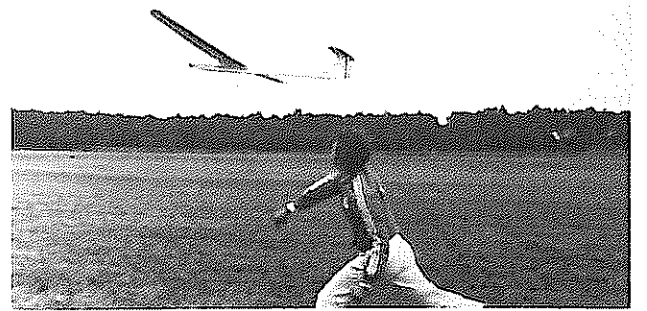
Ich bin happy, diese Tage mit dieser Mannschaft erlebt zu haben.



Immer wieder Michael als Starthelfer und "Mädchen für alles"



Werner Hauer kurz vor dem Start



Michael

Der Weg zum eigenen Modellbaugeschäft leichtgemacht: Durch Übernahme eines eingeführten, gesunden Betriebes (35 Jahre am Markt, Kundenstock, Basis-Warenlager).

FLUG - SCHIFF - AUTO
MODELLSPORT

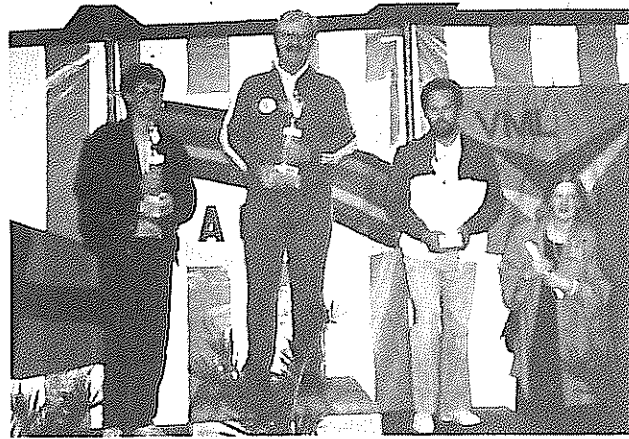
OSKAR CZEPA

WÄHRINGER GÜRTEL 150
1090 WIEN 9, TEL. 0222 / 34 16 95

Möchte mich zur Ruhe setzen und suche einen dynamischen, solventen, modellbauinteressierten Nachfolger.



Werner Hauer bringt Rudolfs Modell zurück



Die Sieger im Experimentelflug, v.l.n.r.:
2. Ludwig Retzenbach, D, 1. Werner Hauer
Österreich und 3. Mark Tuor, Ch.

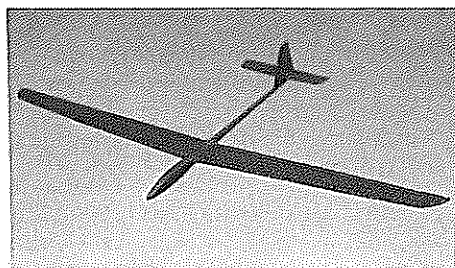


Die Erstplatzierten v.l.n.r.:
2. Franz Weißgerber, Weltmeister Rudolf Freudenthaler,
3. Norbert Hübner



Die besten Nationen: 3. Schweiz, Weltmeister
Österreich und 2. Deutschland

Unsere erfolgreichen drei Weltmeister.
Von links nach rechts:
Mannschaftsführer und Fachreferent F3E,
Helmut Kirsch, Weltmeister in der Einzelwertung
Rudolf Freudenthaler und Werner Hauer auch
Sieger in der Experimental-
klasse

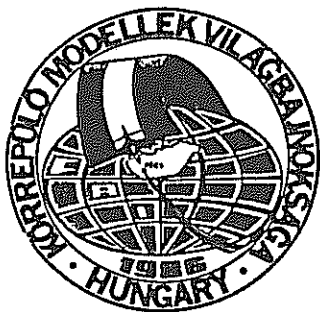


Katalog mit allen Neuheiten 1986

gegen Voreinsendung von DM 10,—, mit intern. Postcoupons
direkt von

eismann modellbau gmbh

herzog-georg-straße 78, D-8882 lauingen/donau



CONTROL LINE WORLD CHAMPIONSHIPS



Pécs, Hungary 1986 július 30. - augusztus 4.



Der festliche Einzug der Sportler

Mannschaftsführer
FR Erwin Mühlparzer

Am offiziellen Anreisetag bin ich in Pecs mit dem Auto eingetroffen. Alle Teilnehmer und ein Teil der Schlachtenbummler waren schon hier und hatten sich akklimatisiert.

In der Klasse F2C (Mannschaftsrennen) waren wir durch die Mannschaften Heinrich Nitsche - Fritz Kühnegger und Josef Fischer und Hans Straniak (alle Salzburg) vertreten. Ferner startete in F2B (Kunstflug) Franz Wenzel (NÖ). Die Klassen F2A (Geschwindigkeit) und F2D (Fuchsjagd) wurden nicht beschickt.

Erstmals hatte ich die Funktion eines Mannschaftsführers inne. Ganz unbekannt war mir die Szene jedoch nicht, da ich den CL-WM's in Polen 1980 und Schweden 1982 als Zuseher beigewohnt hatte.

Für alle Teilnehmer und die Mannschaftsführer gab es kleine Gastgeschenke, und die Quartiere waren im Hotel Hunyor reserviert. Franz Wenzel verzichtete auf Zimmer und Eßmarken und wohnte bei seiner Familie auf dem Campingplatz. Nutznießer von Bett und Verpflegung war ein Schlachtenbummler. Vermutlich aus wirtschaftlichen Gründen wurde vom Organisator die Campingmöglichkeit überhaupt nicht eingeplant und verschwiegen. Ich persönlich hätte mich bei der, die ganze Woche andauernden Hitze bis 38 Grad, statt im warmen Hotelzimmer viel lieber auf dem laubbaumbewaldeten Campingplatz aufgehalten.

Auf dem Wettbewerbsgelände wurden die Insekten aus einem Flugzeug mit Pulver bekämpft, während die unter dem F2C - Pistenzaun hausenden Feldmäuse vermutlich Maskottchen des an-

sässigen Vereines sind und den Wettbewerbsablauf unbekämpft verfolgen konnten.

Wohl ein Dutzend von modellfliegenden und begleitenden Schlachtenbummlern hatten den Wettbewerb besucht, unter ihnen LSL Hans Niederwimmer und der steirische Fesselflugreferent Adolf Hansemann. LSL Niederwimmer ist in Pecs schon ein alter Bekannter, und so hatte er sich schon einige Tage vor dem Ereignis beim Bekannten in Ungarn aufgehalten. Dies wurde ihm auch zum Verhängnis. Er hatte die polizeiliche Meldefrist übersehen und wurde zu einigen staatlichen Stellen gezerrt und schließlich mit einer "Kopfwäsche" wieder entlassen. Da er bei der WM keine offizielle Funktion hatte, wurde er von mir spaßhalber mit "Herr Präsident" angesprochen.

Das Frühstück und das Abendessen wurden im Hotel, das Mittagessen in einer Schule eingenommen.

Die Verpflegung war gut und reichlich, kühle Getränke waren jedoch rar. Im Essensgebäude war auch eine Modellausstellung und Verkaufsstände von Modellbaufirmen untergebracht. Ungarn war durch die Firma Moki (Modellmotoren), Österreich durch die Firma Pfeiffer (Modellautos) vertreten.



Der Einzug der Österreicher, v.r. n.l.: Kühnegger, Straniak, MF Mühlparzer, Wenzel, Nitsche, u. Fischer



Am Ankunftstag war für 21 Uhr eine Mannschaftsführerbesprechung angesetzt, die um ca. 23 Uhr endete. Meine bescheidenen Englischkenntnisse und eine von offizieller Seite zugegebene nicht sehr gute Übersetzung trugen dazu bei, daß ich der Besprechung schwer folgen konnte. Verschiedene Informationen hätte man besser zu Papier bringen sollen, denn man mußte sich manches abschreiben und abzeichnen. Nicht wie bei den WM in Polen und Schweden, wo Informationen reichlich für Jedermann bereitlagen, hielt das "Papiersparen" bis zu den Ergebnislisten an. Ausschließlich die Mannschaftsführer haben Ergebnislisten erhalten. Erfreulich, daß einige Funktionäre Auskünfte in Deutsch erteilten.

Am 2. Wettbewerbstag stand das offizielle Training und Bauprüfung, die Eröffnungsfeier mit dem Hissen der FAI-Fahne und eine größtenteils folkloristische Darbietung auf dem Programm. Ferner gab es vorwiegend an diesem Tag für jeden Teilnehmer ein Leiberl mit aufgebügelter Nummer, sowie für jeden Teilnehmer und Funktionär einen öffentlich zu tragenden Lichtbildausweis.

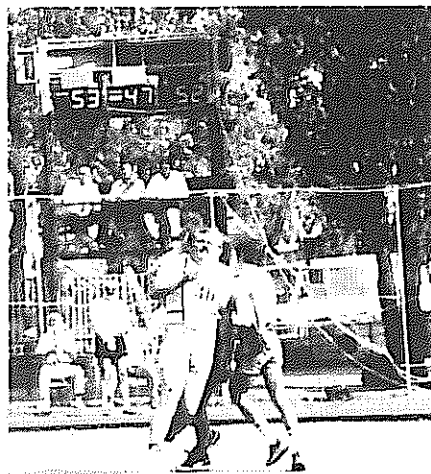
Am Freitag wurde die sportliche Konkurrenz begonnen. Um es gleich vorwegzunehmen, die WM wurde zu einem großen Festival der Russen, in jeder Klasse lagen sie schließlich an der Spitze.

Nitsche-Kühnegger gingen zuversichtlich um 9,05 Uhr an den Start. Sie hatten schon vorher erwähnt, daß ihr Material leistungsfähig ist. Mit der Zeit von 3 min 32 s gelang auch ein sehr guter Vorlauf. Laut Anzeigetafel lagen sie im ersten Vorlauf hinter zwei russischen Mannschaften auf dem 3. Platz. Die Ergebnisliste sprach eine andere Sprache, denn nach dieser wären sie vom Anfang an am 4. Platz gelegen.

Das ausgewählte Motorenmaterial von Fischer-Straniak versagte kurz vor der WM den Dienst. Fieberhaft versuchten sie Teile für die sondergefertigten Motoren aufzutreiben. Vergeblich, um 10,15 Uhr traten sie mit ihrem "WM-Zeugl" von Polen 1980 an. Trotz guter persönlicher Leistung bedeutete dies im Endresultat Platz 20, bei einer Zeit von 3 min 44 s.



J. Fischer, 310, im 1. Vorlauf



H. Nitsche plazierte sich bei diesem Flug an 4. Stelle



Mechaniker Straniak bereitet sich auf den 2. Vorlauf vor

In der Kunstflugklasse waren gleich 3 vorgesehene Punkterichter ausgefallen und mußten durch andere ersetzt werden. Seinen ersten Start hatte Wenczel um 13,10 Uhr. Mit 1989 Punkten lag er vorläufig auf Platz 31.

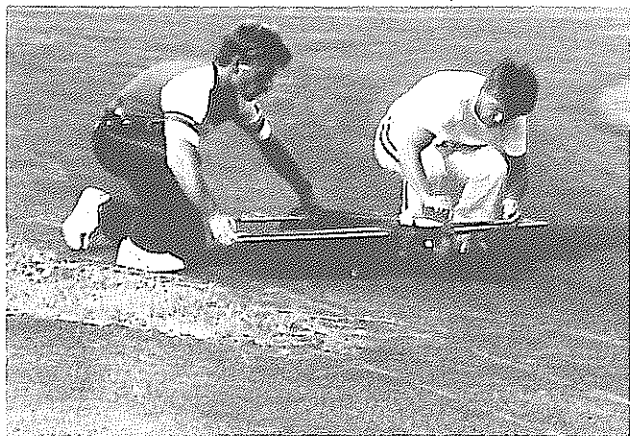
Am nächsten Tag ist er beim 2. Start trotz höherer Punktezahl von 2112 auf den 35. Platz im Endergebnis zurückgefallen. Beide F2C-Mannschaften konnten im 2. Lauf die bereits erfliegenen Zeiten nicht erreichen.

Abends wurde vom dortigen Verein auf einem anderen Platz RC-Flug vorgeführt. Nur eine viermotorige Maschine welche Contest director Mohai persönlich lenkte und Katapultstarts und Fallschirmlandungen von Deltamodellen erregten mein Interesse.

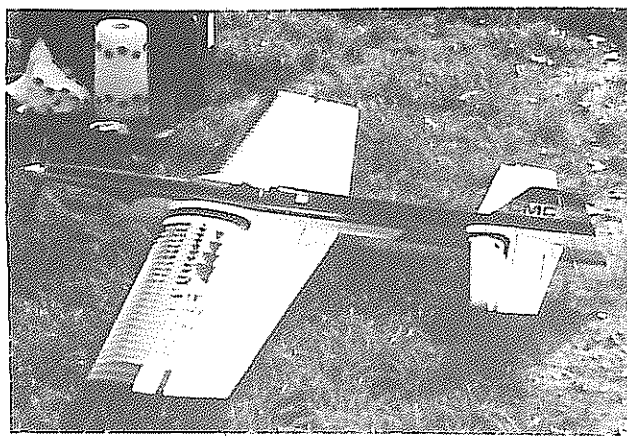
Anschließend ging es mit 12 Bussen in die Umgebung von Pecs. In unserem Bus waren wir mit den Kanadiern und den Chinesen beisammen. Mit den verschiedensten Zielen traten nun die Busse ihre Fahrt an. Vorbei an riesigen Feldern, führte die Fahrt ins Blaue. Schließlich hielt unser Bus in dem 20 km südöstlich von Pecs gelegenen Weinort Boly, wo wir in einem Lokal einkehrten. Nicht sehr angetan waren wir, als unser "Einmarsch" durch einen großen Raum, in dem eine Feier der über 60-jährigen des Ortes abgehalten wurde, in das Hinterzimmer erfolgte. Da beide Räume angrenzten wurde es schließlich sehr nett. Es stellte sich heraus, daß der größte Teil der Ortsbewohner und der Feiernenden Schwaben waren. Sehr gutes Essen und Getränke wurden auf den Tisch gebracht. Vorwiegend deutsch gesungene Lieder verleiteten zum Mitsingen. Der chinesi-



Der neue russische Weltmeister in F2B Kolesnikov mit seinem wunderschönen Flugmodell



Werwage mit Helfer Casala, USA kurz vor der Startfreigabe



Ein herrliches französisches Kunstflugmodell



Die Russen treffen Vorbereitungen für das Finale in F2D - Fuchsjagd



Finale in F2D. Exweltmeister Doroshenko, UDSSR, links und der Drittplazierte Schön aus Dänemark

sche Mannschaftsführer zog eine Show ab, und ich hätte es früher nicht für möglich gehalten, daß soviel Unterhaltung auch mit Chinesen möglich ist. Ein sehr netter schwäbischer Musiker hatte mich noch zum Abschied eingeladen, zu singen. Schließlich bin ich noch zurückgegangen und habe ein Solo vor dem Mikrofon absolviert. Soviel gelacht habe ich in einem "Wein"-ort wahrscheinlich noch nie. Für die Rückfahrt wurde noch Wein in den Bus nachgereicht.

Am Sonntag stand nur mehr unser Team Nitsche-Kühnegger im Rennen und zwar im Semifinale. Im ersten Semifinallauf waren die Weltmeister Smith-Brown, GB und Barkov-Suraev, UDSSR, im zweiten Semifinallauf die Holländer Van Uden-Van Uden und die Russen Zrihov-Shevchenko die Rivalen im "Ring". Wenn Nitsche-Kühnegger auch ausschieden, so wurde doch der vorzügliche 4. Platz im Endergebnis erreicht. Das Dreierfinale hatte an Spannung eingebüßt, da ja nun lauter Russen ihre Kreise zogen.

Waren im Mannschaftsrennen drei russische Teams vorne, so waren es in Geschwindigkeit zwei Russen, wobei der neue Weltmeister mit der Geschwindigkeit von 293,63 kmh einen gewaltigen Sprung, nämlich rund 10 kmh nach vorne machte. Im Kunstflug ist der nächste Russe am 1. Platz und in Fuchsjagd wurden die ersten zwei Plätze von Russen belegt.

Wenig Zeit fand ich, um die Geschwindigkeitspiste, die 300 m vom Zentrum und den übrigen Pisten entfernt war, zu besuchen. Besonders nervös waren die russischen "Fuchsjäger" bei den Finalläufen. Exweltmeister Doroshenko gab dem hockenden amerikanischen "Circle-marshall" mit dem rechten Bein einen Stoß, sodaß dieser umfiel. Jetzt kommt die Disqualifikation, dachte ich. Nichts geschah, wenig später lächelten sie sich wieder an. Die Schwester des holländischen Ex-Weltmeisters Wakkermann erreichte in der Fuchsjagd den beachtlichen 15. Platz.

DIE ERGEBNISSE :

F2A - Geschwindigkeit:

1. A. Kalmikov	CCCP	293,63 km/h
2. S. Piskalev	CCCP	288,00 km/h
3. Jozef Mult	HA	287,53 km/h

F2B - Kunstflug:

1. A. Kolesnikov	CCCP	5753 Pkte.
2. X. Zang	CHINA	5648 "
3. P. Walker	USA	5457 "
35. Franz Wenzl	OE	4224 "

F2C - Mannschaftsrennen:

1. Barkov-Suraev	CCCP	6.50.89
2. Burtzer-Onofrienko	"	7.09.26
3. Zrihov-Shevchenko	"	7.22.96
4. Nitsche-Kühnegger	OE	3.32.73
20. Fischer-Straniak	OE	3.44.62

F2D - Fuchsjagd

1. N. Necheuin	CCCP	8 Punkte
2. V. Beliaev	CCCP	6 Punkte
3. B. Schön	DK	5 Punkte

In der Mannschaftswertung siegte in allen Klassen F2A, F2B, F2C und F2D die Sowjetunion.

Nach den Bewerbungen fand die feierliche Siegerehrung statt. Viermal wurde die russische Hymne abgespielt. Den Abschluß des Tages und des Bewerbbes bildete das Bankett. An die Plazierten wurden kunstvolle Vasen und schon laufende Wander-

preise übergeben. Unsere seinerzeit gestifteten "Paul Bugel-Wanderpreise" sind nicht wieder aufgetaucht. Nach der "heißen Schlacht am kalten Buffet" konnte man noch das Tanzbein schwingen oder Erinnerungen austauschen und vieles mehr.

Nach einem ausgiebigen Schlaf ging es am Morgen, mit dem Bewußtsein, ein großes modellfliegerisches Ereignis erlebt zu haben, wieder nach Hause.

Die nächste WM wurde für die UDSSR angekündigt.



Franz Wenzel beim Leinenzugtest



Die Siegerehrung in der Klasse F2 C, dreimal wird die russische Fahne aufgezogen



Consiliul National pentru Educatie Fizica si Sport
Federatia Romana de Modelism



FREIFLUG-EM F1 A, B, C PITESTI/ RUMANIEN

Ein Bericht von Franz Wutzl



Die EM in den Freiflugklassen fand dieses Jahr im rumänischen Pitesti statt. Schon der erste Blick in Landkarte und Reiseführer bestätigte den Eindruck, daß diese Veranstaltung einige interessante Aspekte zu bieten hatte. Da war einmal der Anreiseweg mitten durch Transylvanien, der eingefleischten Gruselromanlesern das Blut in den Adern gefrieren ließ. Dann die Tatsache, daß unser Zielort Pitesti das Zentrum der rumänischen Chemieindustrie ist, und zuletzt gab es

da noch zwei Europameister, die ihre Titel schon einmal erfolgreich verteidigt hatten.

Als wir endlich in Pitesti angekommen waren stellten wir fest, daß so ziemlich alles anders gelaufen war als wir zuerst vermutet hatten. Kein Vampir stellte sich unseren Kameras, die Luft war zum Atmen zu dick (und roch auch dementsprechend) und Alexander Andryokov (F1B-Europameister 1982 und 1984) hatte sich erst gar nicht qualifiziert !!! (UDSSR intern).

Was uns noch aufgefallen ist:

- * Das Gelände war größtmäßig etwas klein (ähnlich Zeltweg), aber von der Bodenbeschaffenheit her ideal (eben, keine Löcher)
- * Der Anfahrtsweg vom Hotel zum Gelände war mit ca. 4km angenehm kurz. (In Jugoslawien waren es 1985 90 (!) km.)
- * Die rumänischen Organisatoren bemühten sich sehr um die einzelnen Mannschaften, konnten aber ein fallweise aufkommen-des Chaos nicht verhindern.

* Die Modelle wurden zwar im Zuge der Bauprüfung gewogen und auf Durchnumerierung geprüft, aber kein einziges Modell wurde als geprüft markiert (gestempelt oder beschriftet).

* Die Anwesenheit unseres Helmut Fuß war insofern nicht zu übersehen, da er in gewohnter Manier seine Hochstartleinen kreuz und quer über das Flugfeld verteilte.

Am Trainingstag herrschten ideale Bedingungen. Wenig bis kein Wind. Thermik war auch vorhanden, und die Sonne bräunte unsere Haut im Rekordtempo.

Leider spielte das Wetter am ersten Wettbewerbstag nicht mehr so ideal mit. Der etwas aufgefrischte Wind ließ die Modelle relativ weit aus dem Platz fliegen, was der Rückholmannschaft einige Probleme bereitete. Erschwert wurde das Auffinden der F1A-Segler noch durch relativ hohe Maisfelder außerhalb des Platzes und durch ständig wechselnde Windrichtungen.

Unsere F1A - Mannschaft (nur sie war komplett angetreten) mußte nach einem verpaßten ersten Durchgang ihre Hoffnungen auf einen Spitzenplatz begraben. Beeindruckend waren in dieser Klasse die herrlichen und gekonnten Katapultstarts des neuen Sterns am russischen Modellflughimmel, Sergei Makarov, der letztlich nur durch einen taktischen Fehler den Titel vergab.

Aber das ist ja gerade im Freiflug das Schöne, daß technisch perfekte Modelle noch keine Garantie für den Erfolg darstellen.



Reinhard Truppe mit seinem neuen F1C - Modell

Am nächsten Tag waren die F1C-Flieger an der Reihe. Der Wind war zwar bedeutend weniger geworden, doch flogen die Motormodelle auf Grund ihrer wesentlich größeren Kurven genau so

weit wie die Segler. Die Sonne kam zeitweise zum Vorschein und Thermik gab es auch genug. So absolvierte unser Reinhard Truppe seine Grunddurchgänge in gewohnter Manier, nicht ohne Hektik, aber mit dem Glück des Tüchtigen. Daß er aber etwas stiller war als sonst, dürfte wohl mit einer Darminfektion zu erklären sein, die unser Team nacheinander befallen hatte. Den vier Minuten Stechflug überstand Reinhard auch noch ohne Probleme, aber dann streikte der Motor. Nach einem Kerzenwechsel in letzter Minute stotterte sein Modell noch fünf Sekunden nach oben, um dann in einer fatalen Höhe in den Gleitflug überzugehen. Daß er dennoch eine gute Zeit in diesem Stechflug zustande brachte, ließ den traurigen Schluß zu, daß er wahrscheinlich durch einen defekten Motor eine Medaille verloren hatte.



Franz Wutzl und MF Wilhelm
Kamp vor dem Start

Den witterungsmäßig schönsten Tag hatten die Wakefieldflieger zur Verfügung. Schwacher Wind ließ die Modelle noch schön auf dem Platz landen, und die stark scheinende Sonne bescherte so manchen Wahnsinnsbart. Daß es trotzdem schwierig zu fliegen war, sollte im ersten Durchgang gleich ein Großteil der Wettbewerber feststellen. So schafften es vor allem die sieggewohnten Deutschen F1B-Flieger nicht, ins Stechen zu kommen.

Ich hatte das Glück, gemeinsam mit 11 anderen Modellfliegern die sieben "Mäxe" zu schaffen, und mich für das Stechen zu qualifizieren. Mittlerweile war es durch diverse Verzögerungen (die Startstelle mußte dreimal umgebaut werden) schon spät geworden, und die Thermik war nun Mangelware. So war das Wakefield-Stechen mit zwei Durchgängen entschieden, wobei mein Modell im ersten Stechflug nach 223 Sekunden auf einem ca. 2 m hohen Baum hängenblieb, und mich so ebenfalls um eine Medaille brachte.

Abschließend möchte ich noch feststellen, daß die Siegermodelle in F1A und F1B durch ihre betont unkomplizierte Auslegung und Mechanik aufgefallen sind und dadurch zur Hoffnung Anlaß geben, daß der Wettlauf um immer spektakuläre und teure Materialien in die Schranken verwiesen wurde.

Die offiziellen Ergebnisse

Klasse F1A - 58 Teilnehmer

1. Didier Barberis	FRA	1.260+240+300+360+234
2. Sergei Makarov	UDSSR	1.260+240+300+360+216
3. Stefan Jurczeniak	POL	1.260+240+300+327
38. Erwin Pacher	A	1.169
54. Wilhelm Kamp	A	1.007 (Mannschaftsführer)
56 Helmut Fuss	A	974

Klasse F1B - 52 Teilnehmer

1. Csaba Zöld	HUN	1.260 + 240 + 195
2. Gerald Nocque	FRA	1.260 + 240 + 180
3. Ronald Pollard	GB	1.260 + 226
4. Franz Wutzl	A	1.260 + 223

Klasse F1C - 47 Teilnehmer

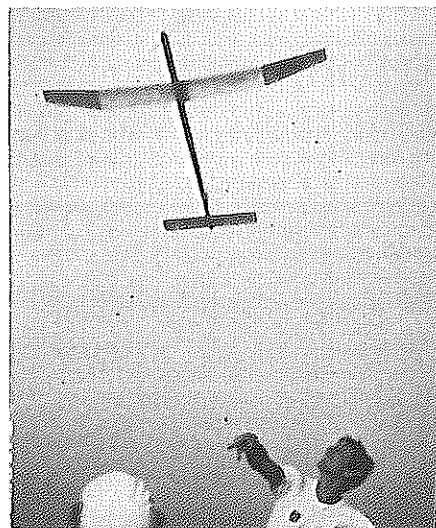
1. Evgeny Verbitski	UDSSR	1.260 + 240 + 300 + 360 + 409
2. Venuti Giorgio	ITA	1.260 + 240 + 300 + 360 + 361
3. Nik. Nakonechny	UDSSR	1.260 + 240 + 300 + 360 + 329
9. Reinhard Truppe	A	1.260 + 240 + 233



Die Aktiven der Mannschaft 1986 möchten sich noch auf diesem Wege bei ihrem Mannschaftsführer Wilhelm Kamp und seinem Helfer Alfons Plangger für den wirklich großartigem Einsatz beim Wettbewerb bedanken, der uns allen in guter Erinnerung bleiben wird. (Ein kleiner Dank gebührt wohl auch dem ÖAeC. Red.)

Der "Aussichtsturm" der Rückholmannschaft am F1A-Tag

Franz Wutzl beim Start zum 1. Fly off in F1B



Unsere Reise zu den englischen Luftfahrt Sammlungen

Zu der geplanten Reise zu den LUFTFAHRT-SAMMLUNGEN in England haben sich bisher 50 Personen unverbindlich angemeldet. Aufgrund dieses wirklich großen Interesses haben wir auf der Basis dieser Zahl folgendes Programm erstellt:

- 19. März 1987 8,00 Uhr Abflug Wien Schwechat mit AUA nach London.
Transfer ins Hotel, am Nachmittag Panorama-Stadtrundfahrt in London.
- 20. März 1987 Besuch des Imperial War Museums, am Nachmittag RAF Museum.
- 21. März 1987 Shuttleworth Collection - Tagesausflug nach Old Warden.
- 22. März 1987 Tagesausflug zum Fleet Air Museum, Yeovilton.
- 23. März 1987 Vormittag frei (Shopping), auf Wunsch noch Science Museum.
Nachmittag Transfer nach Heathrow,
Abflug 18,10 Uhr, Ankunft Wien 21,30 Uhr.

Inkludierte Leistungen: Linienflug mit AUA - 20 kg Freigepäck, privater Bus und Eintrittsgebühren für sämtliche Ausflüge, Unterbringung im Doppelzimmer mit Bad/Dusche/WC, inkl. kont. Frühstück in einem guten Touristenklassehotel, deutschsprachige Reiseleitung für Transfer bei Ankunft und Stadtrundfahrt.

Preis (Basis 50 Teilnehmer): ÖS 6.250,- pro Person - Einzelzimmerzuschlag ÖS 950,-

ANMELDUNGEN bitte bis spätestens 23. Jänner 1987 direkt an den Veranstalter:

COTTAGE Reisebüro Ges.m.b.H. 1180 Wien, Kutschkergasse 42, Tel. 0222/341483

- unter Beilage von ÖS 1.000,- pro Person.

Ich hoffe sehr, daß tatsächlich alle Angemeldeten auch wirklich teilnehmen werden und vielleicht noch einige mehr, denn eine solche Gelegenheit wird sich sicher nicht mehr so schnell ergeben.

Dr. Thomas Loebenstein
Fachreferent Scale

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

SCRIPTURA BÜROSERVICE

1050 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4

Telefon 95 12 23, 95 12 24

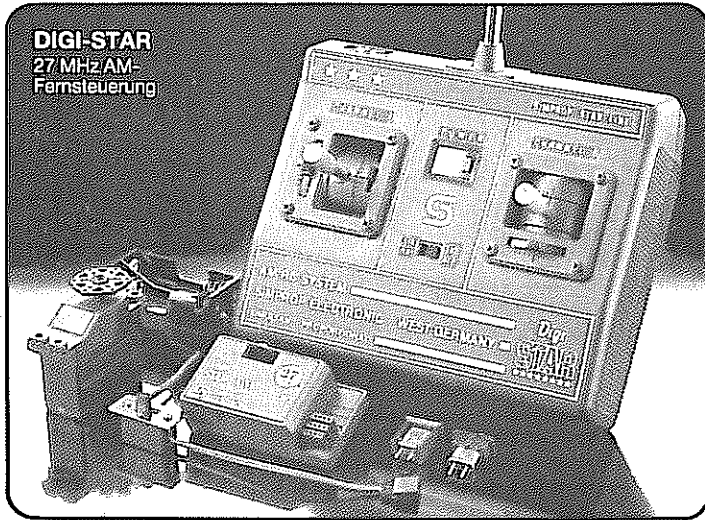
STAR

☆☆☆☆☆☆

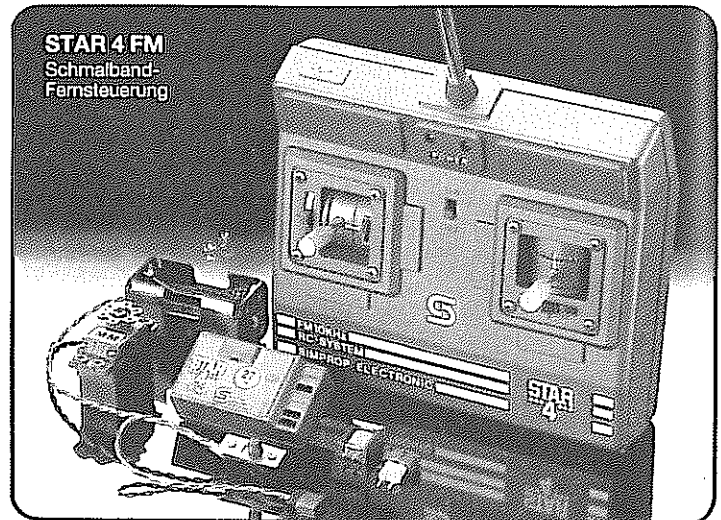
Fernsteuerungen von SIMPROP

Klein im Preis – groß in der Leistung

Setzen Sie Ihre Ansprüche an das, was eine Fernsteuerung können soll, ruhig hoch an. Keine Angst – bei Simprop Star Fernsteuerungen brauchen Sie dafür nicht gleich tief in die Tasche zu greifen.



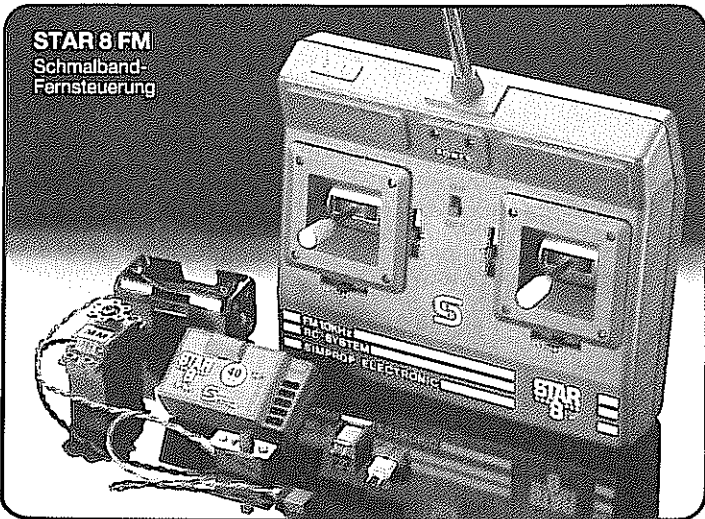
Set 27 MHz Best.-Nr. 0200107



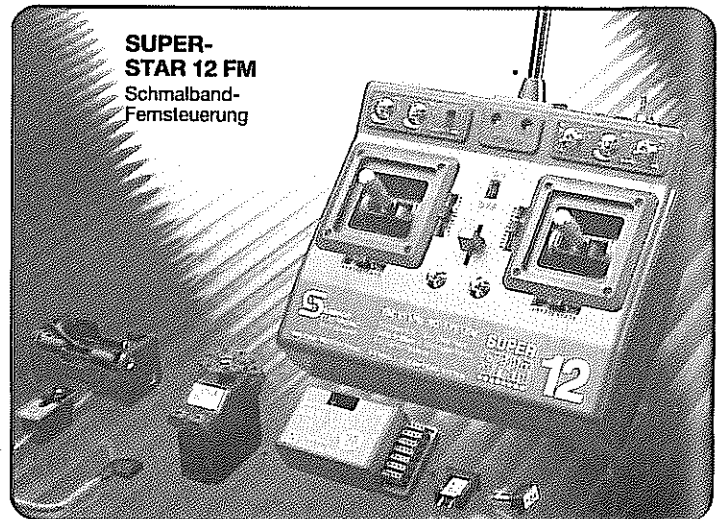
Set 27 MHz Best.-Nr. 0200000
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200026

Suchen Sie eine Zweikanal-Fernsteuerung für Ihr RC-Car oder Ihr Schiffsmodell? Die **DIGI-Star 27 MHz** ist da genau das Richtige!

Oder möchten Sie eine zuverlässige Zweikanal-Fernsteuerung in 40 MHz, die Sie auch in einfache Flugmodelle einbauen können (es könnte ja sein, daß Sie auch diese Sparte des Modellsports kennenlernen möchten)? Dann empfehlen wir Ihnen unsere preisgünstige **Star 4 FM** Fernsteuerung. Auch in 27 MHz lieferbar.



Set 35 MHz Best.-Nr. 0200069
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200077



Set 35 MHz Best.-Nr. 0200115
Set 40 MHz Best.-Nr. 0200123

Sind die Flugmodelle, die Sie bauen, bereits mit Querruder und Motordrossel ausgerüstet? Dann brauchen Sie eine zuverlässige 4-Kanal-Fernsteuerung (= 8 Funktionen) wie die **Star 8 I** in 35 und 40 MHz lieferbar.

Wenn Ihnen 4 Kanäle nicht reichen und Sie den Ehrgeiz haben, weiterzumachen, haben wir im Star-Programm für Sie genau das Richtige: Die **Super Star 12 I** mit 6 Kanälen = 12 Funktionen kann die Super Star 12 von Anfang an das, wofür Sie bei den meisten Systemen nachher viel Geld ausgeben müssen. Entscheiden Sie sich daher für Power auf 6 Kanälen – von Anfang an.

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

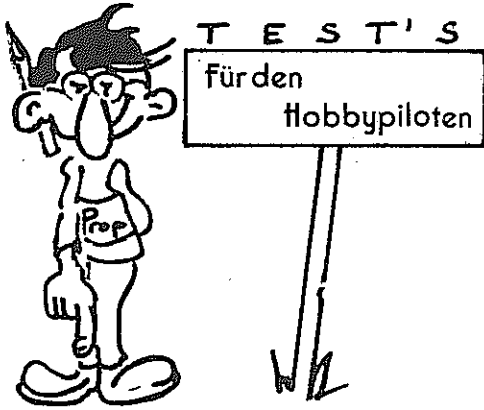
Natürlich bieten wir Ihnen für alle Star-Fernsteuerungen (von der „kleinsten“ an) volle Werksgarantie und den prompten Simprop-Service (Reparaturen werden innerhalb von 3 Arbeitstagen ausgeführt).

Durch modernste Bauteile sind die Star-Fernsteuerungen klein und handlich. Das ist nicht nur für jugendliche Modellbauer-Einsteiger ein Vorteil. Die Empfänger sind echte Mini-Empfänger mit moderner IC-Elektronik. Natürlich bieten wir Ihnen für Ihre Star-Fernsteuerungen auch ein reichhaltiges Zubehör wie Fahrtregler, Servos, Schaltrelais usw. Fragen Sie Ihren Modellbau-Fachhändler nach STAR-Fernsteuerungen!

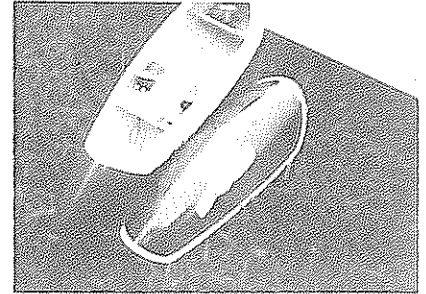
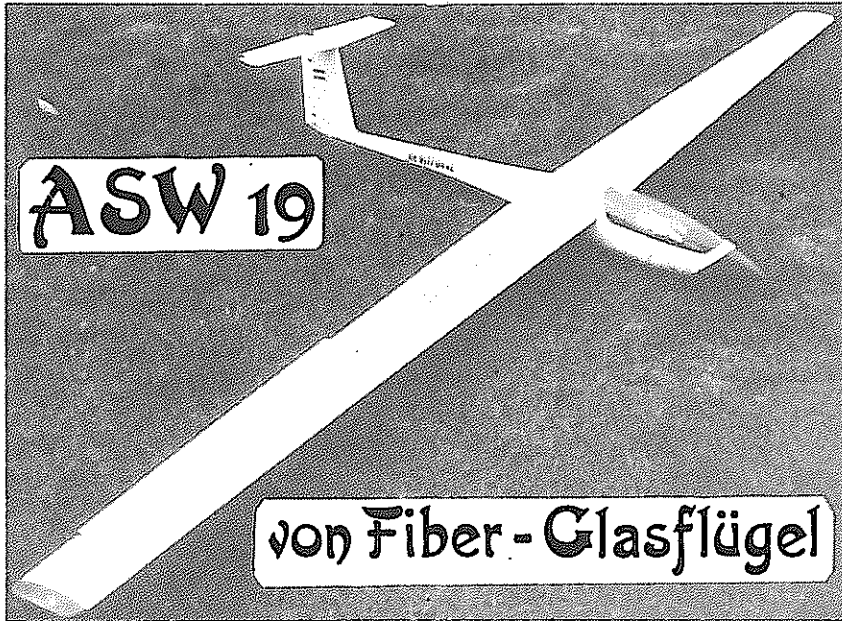
S SIMPROP ELECTRONIC

Postfach 1440, 4834 Harsewinkel

... Partner des Modellbau-Fachhandels



geleitet von Dr. Georg Breinet



Die ASW 19, ein sehr bekanntes Hochleistungssegelflugzeug, wird von etlichen Modellbauerstellern als Modell angeboten. Eine davon die neobayerische Firma GLASFLÜGEL aus Unterwössen, liefert ein Fast-Fertig-GFK-Modell. Das Prop-Test-Team (hört sich super an - nicht wahr?) erhielt einen Testvogel. Im Folgenden sei über dieses Modell berichtet. Der Lieferumfang beinhaltet einen sehr schönen, weiß eingefärbten GFK Rumpf, der an den besonders wichtigen Stellen entsprechend verstärkt ist; fertige Flächen aus GFK, ein GEF-Seiten- und Höhenruder, eine Kabinenhaube und ein Kunststoff-Kabinenrahmen; selbstverständlich sind auch alle Kleinteile, wie z.B. Bowdenzüge aus rostfreiem Stahl (hört, hört!), Störklappen, Gabelköpfe etc. vorhanden. Eine Bauanleitung und ein kleiner Dekorbogen sind natürlich auch im Karton vorhanden.

Der Modellbauer hat im wesentlichen, ohne aufwendige Schneid-,

Säge- und Schleifarbeiten, nur mehr folgendes zu tun:

Rumpf:

Die Flächenklembefestigung wird mit "sanfter" Gewalt in die beidseitigen Bohrungen hineingedrückt. Hier bitte wirklich vorsichtig den Rumpf auseinanderziehen (in der Mitte) und keinen Krafteinsatz wie Rambo tätigen. Nach den beigefügten Schablonen werden die Servobretter aus 2mm Sperrholz ausgeschnitten, eingepaßt und eingearzt. Im Rumpf wird die Verdrehsicherung der Flächen, ein langes Messingröhrchen, eingearzt. Die Haube und der PVC-Kabinenrahmen werden durch langsames "Herantasten auf Form gebracht.

Fläche:

Die Querruder werden vorsichtig herausgetrennt, die Schnitte fein säuberlich verschliffen. Die Querruder können entweder mit Scharnierklebeband oder mittels Silikon an den Flächen befestigt werden, wobei ich der letztgenannten Methode den Vorzug

gab. Die Balsarandbögen werden angeklebt und schließlich fein verschliffen. Die Störklappen (Einzelteile fix und fertig) werden eingepaßt. Bowdenzüge für Querruder und Störklappen folgen, und wir haben es praktisch fast geschafft.

Höhenleitwerk:

Das Ruderblatt wird von der Dämpfungsflosse abgetrennt und verschliffen. Nach dem Einharzen eines Kugelkopfes zur Ruderanlenkung und dem Bohren der Befestigungslöcher, ist dies auch erledigt.

Seitenleitwerk:

Die Abschlußleiste wird im Rumpf eingearzt. Dies wird derart durchgeführt (ca. 5 mm tief in den Rumpf gesetzt), damit das GFK-Ruderblatt spaltfrei angelenkt werden kann.

Die Endarbeiten, wie Einbau für Höhen- und Seitenruder, der Einbau der Fernsteuerung und einige farbliche Verzierungen dauern auch keine Ewigkeit mehr und schließlich steht die schöne Orchidee auf der mit Schweißtropfen getränkten Werkbank.

Die ASW 19 fliegt, unter Berücksichtigung des Schwerpunktes laut Bauanleitung, tadellos. Die beste Flugleistung wird erreicht, wenn Querruder und Seitenruder getrennt, d.h. ohne elektronische Mischung, betätigt werden. Die Langsamflugeigenschaften sind

hervorragend, und dies trifft natürlich auch auf die Gleitflugleistung zu. Ein "komplettes Aus hungern" soll freilich vermieden werden, sonst kann es in Bodennähe krachen!

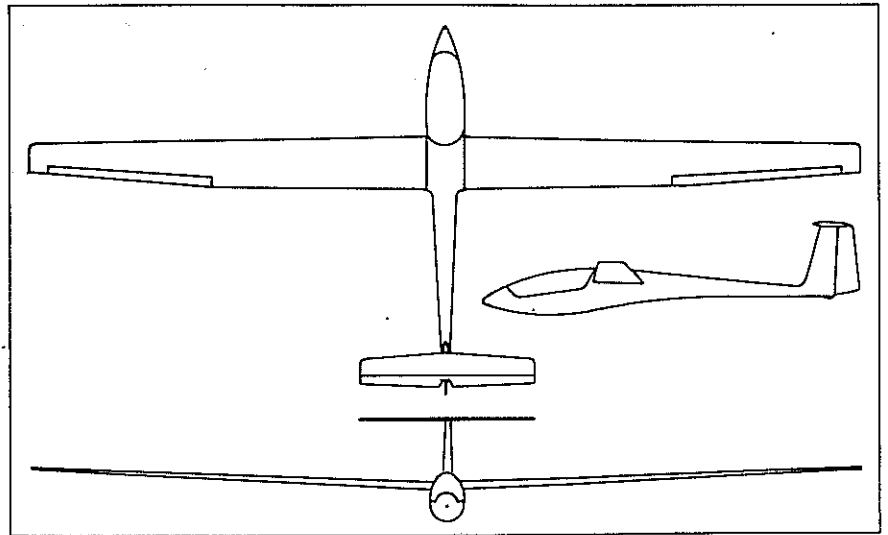
TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	ca. 3250 mm
Länge	ca. 1390 mm
Gewicht	ca. 2500 g
Profil	FX 60 - 126
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer, Störklappen
Richtpreis ca. S 5000,-	

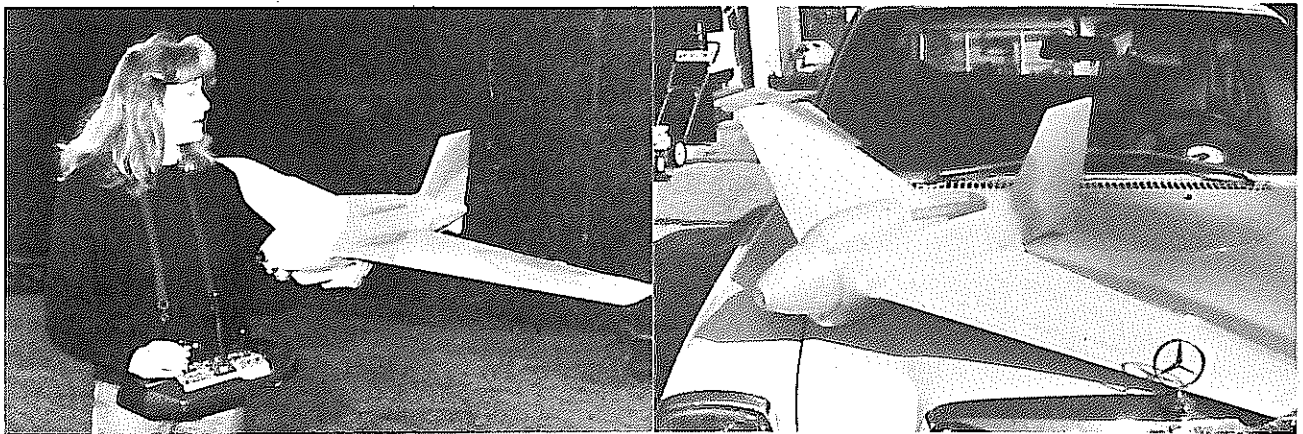
Die Maschine ist direkt beim Hersteller erhältlich :
Fiber Glasflügel Unlimited
Steichenweg 21 D-8218 Unterwössen
Tel. 0608641 / 8580

Testzusammenfassung:
Ein herrliches Voll-GFK-Segelflugmodell, qualitativ Spitze, geringe Bauzeit und ein "Birdie" mit äußerst breitem Anwendungsspektrum, welches vom langsamen

"Herumgurken" bis zum Speed- und Kunstflug reicht. Übrigens eine "letzte" Information: die ASW 19 Flächen passen auch zur Multiplex LS 3 und Fiesta.



ME 163 «KOMET» das Krafftei von Koch



Modellbauer, die einmal ein schnelles und rasantes Modell suchen, werden von der ME 163, einem Nurflügler mit historischer Vergangenheit, begeistert sein. Für relativ wenig Geld erhält man einen Baukasten, Made in Austria, dessen Preis-Leistungsverhältnis wirklich stimmt. Beim Öffnen des Baukastens ist man über die wenigen Teile, die darin enthalten sind, zunächst zwar erstaunt und vielleicht enttäuscht, doch zeigt sich recht bald, daß alles vorhanden ist, weil ja gegenüber einem normalen Modell die Höhenleitwerks- und Fahrwerksteile nicht benötigt

werden. Der Rumpf mitsamt der Seitenflosse ist vollständig aus GFK gefertigt und die Flächen mit Furnier sorgfältig beplankt. Die etwas knapp gehaltene Bauanleitung beschränkt sich nur auf die wesentlichen Bauphasen. Sie dürfte aber für den geübten Modellbauer reichen, für den der Vogel ja auch bestimmt ist.

Das Bauen beschränkt sich nur auf die Teile: Nasenleisten, Endleisten, Randbögen - und Verkleben der beiden Flächenhälften. Leider ist die beigefügte Nasenleiste aus Kiefernholz. Sie ist wegen des spitzen Profils zwar

gut, jedoch sehr schwer in die endgültige Form zu bringen, sodaß man geneigt ist, sich einen Ersatz aus Balsaholz zu suchen. Ich fluchte zwar und kämpfte mit der verflixten Hartholzleiste solange, bis sie profiliert war. Höhen- und Querruder können getrennt oder bei vorhandenem Mixer in einem Stück gebaut werden. Die mit Harz verklebten Flächen brauchen nur in den bereits dafür ausgeschnittenen Rumpf eingeschoben werden. Bei innenliegendem Resonanzrohr empfiehlt es sich jedoch, vorher eine Isolierschicht aus Asbest oder ähnlichem auf der

Unterseite aufzukleben. Der Kopfspant ist vorgezeichnet und nur mehr auszusägen. Er wird durch Harz und Mattenreste vor den Tragflächen eingeklebt.

Als Motor empfehle ich einen starken 6,5 cm³-Motor mit Heckauslaß da dieser bei der Größe des Modells ausreicht und er sich vor allem besser einbauen läßt. Lediglich der Kopfspant muß verkleinert werden. Durch den verwendeten Heckauslaß kann das Resonanzrohr innenliegend unter der Tragfläche verlegt werden, was eine deutliche Reduzierung des Geräuschpegels bringt. Motor mitsamt montiertem Rohr werden von vorne durch

den ausgeschnittenen Rumpf eingeschoben, ein Stück Silikonrohr dient beim Auslaß als Dichtungsmittel.

Das Modell wurde von einem Freund von mir in Tarnfarben lackiert, was dem Original am ehesten entsprach. Am Bild ohne Kriegsbemalung (Hakenkreuz u.ä.) bietet das Modell nicht nur einen guten Eindruck, es fliegt auch so. Sehr schnell und wendig bietet es bei geringem Fluggewicht eine Steigfähigkeit, wie das Original mit Raketenantrieb.

Fazit, ein schnell zu bauendes jedoch für den Ungeübten schwieriger zu fliegendes, rasantes Modell, das viel Spaß macht. Die Qualität der Bauteile ist sehr gut und das "Eichen" auch preiswert.

TECHNISCHE DATEN :

Motor :	6,5 - 10 cm ³
Spannweite :	ca. 1380 mm
Fluggewicht :	2000 - 2500 g
Rumpflänge :	820 mm

Richtpreis: \$ 1500,-

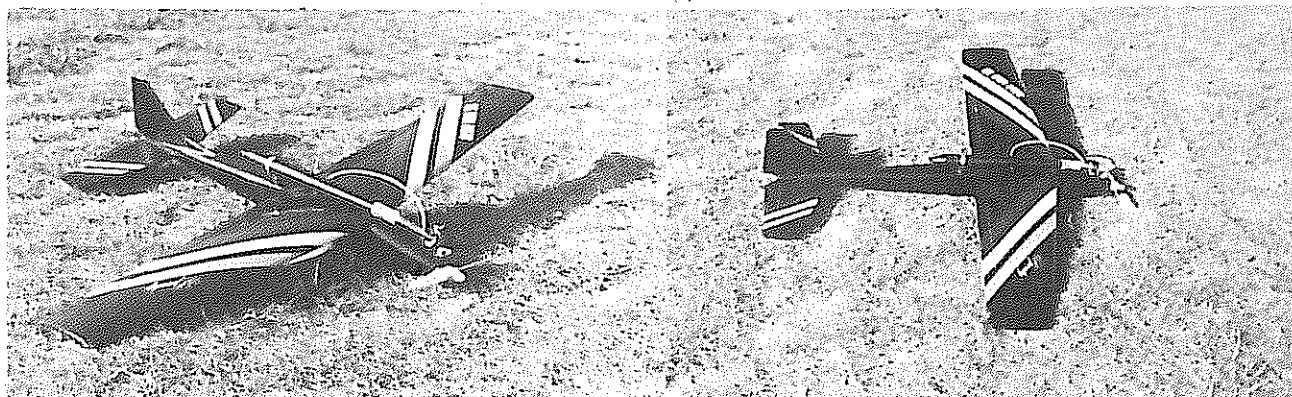
ROHBAUFERTIGMODELLE, bestehend aus getempertem Epoxyrumpf, Fertigflächen und Fertighöhenruder. Vom Anfänger- bis zum Großmodell. Curare 60, Curare 40, Shadow, Me 163, Speedway, Daydream, Hot-Shot 21, Diamant. Testbericht der Me 163 in diesem Heft.

Preisliste oder Katalog zur Ansicht anfordern bei:

Modellbau GERHARD KOCH

6600 Reutte, Wängle, Winkl 7, Telefon (05672) 25 78 22 tagsüber, 37 0 63 abends

CLUB « SPEED » von Brabec



"FLOTT IST SCHÖN !"

Da mein Club im Rahmen der Vereinsmeisterschaften auch immer einen Speed-Wettbewerb veranstaltet, baute ich für dieses Jahr eine Speedmaschine von Brabec Modellbau Austria, namens "CLUB SPEED".

Freunde des heißen Steuerknüppels, das Ding hält was der Name verspricht. Doch davon später.

Der Bausatz besteht aus einem sehr schön gefertigten Epoxy-Rumpf, fertig verschliffen und in einem Stück hergestellten,

mit Balsa beplankten Tragflächen und sehr sauber gearbeiteten Spanten für den Motor- bzw. Fernsteuerungseinbau. Das Leitwerk ist aus 5 mm Balsa bereits fertig zugeschnitten.

Ich wählte, um besonders schnell zu sein, die Version mit 1000 mm Spannweite, das heißt, ich mußte die Tragfläche um 200 mm verkürzen, dies ist aber wirklich kein Problem. Die Tragflächen wurden gebügelt, und der Rumpf wurde lackiert. Über den Bau ist nicht viel zu sagen. Die Bauteile passen exakt und dank

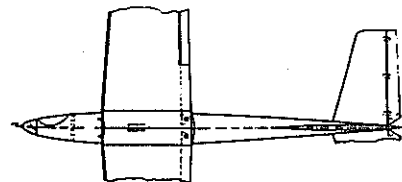
der Vorfertigung war das Modell in ca. einer Woche flugfertig. Als Kraftpaket wählte ich einen guten Webra 4,8 cm³ und bewegte mich damit an der vom Hersteller angegebenen Obergrenze der Motorisierung. Als besonderes "Tuning" kaufte ich noch eine Speed-Latte von Malina (Pylon-Weltrekordler aus der CSSR), die ebenfalls von der Firma Brabec gefertigt wird. Mit einem 300 cm³ Tank und einem 500 mA Akku erreicht man mit etwas Blei, mühelos die im Bauplan angegebene Schwer-

punktage. Die Ruderausschläge (Höhe, Quer) sind mit Vorsicht zu genießen (eher klein halten). Schon beim Erstflug zeigte dieses Maschinchen was in ihr steckt. Der Handstart ist problemlos, und nach einem Steigflug der sehr rasant ist, und den Einflug in die Meßstrecke, zeigte die Club-Speed was sie kann. Der Geschwindigkeitsbereich ist enorm, das Flugverhalten jedoch eher unkritisch und die Langsamflugeigenschaften erstaunlich gut. Meine Maschine belegte beim Clubwettbewerb den 1. und 2. Platz. Ich mit ihr leider

nur den zweiten, da ich einem Kollegen, der beim 1. Durchgang Pech hatte, aber klarer Favorit war, meine Maschine zur Verfügung stellte.

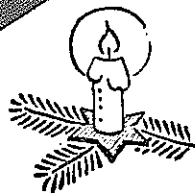
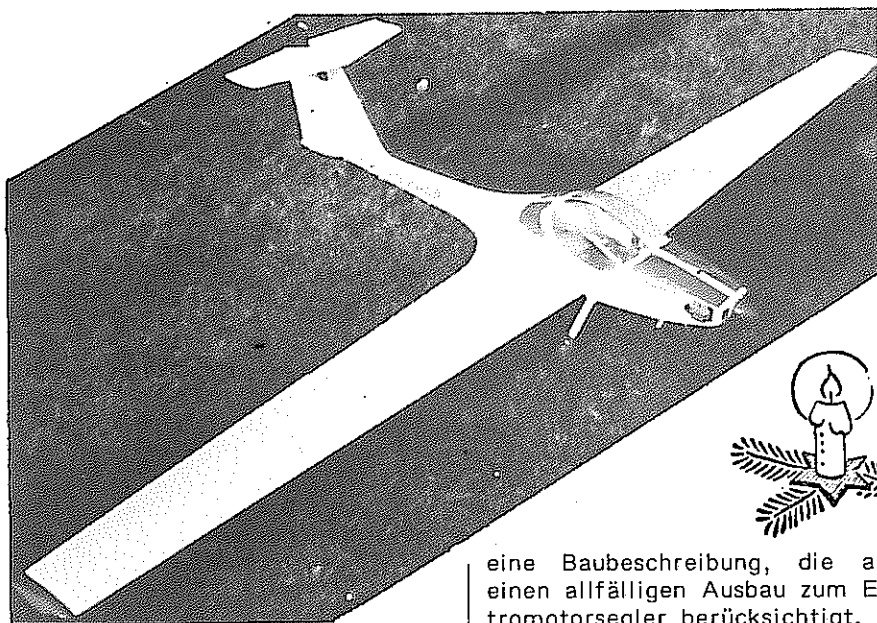
Freunde des "heißen Ofen", ich kann Euch die Club-Speed nur bestens empfehlen, sie bringt Bewegung in den manchmal tristen Modellfliegerhimmel.

Wie immer flott unterwegs
Euer Speedy



TECHNISCHE DATEN :

Spannweite	1000 mm
Rumpflänge	900 mm
Fluggewicht	ca. 1600 g
Motor	2 - 5 cm ³ Zweitakt
Fernsteuerung	Quer, Höhe, Motor-drossel



Das Modell des Motorseglers wurde im Maßstab 1:6 konstruiert, und die Modellabmessungen als auch die Rumpfquerschnitte stimmen ganz genau mit dem Originalflugzeug überein. Lediglich das Tragflächenprofil wurde mit Rücksicht auf ausgewogene Flugeigenschaften nicht übernommen und durch den Profilstrak Eppler 207 - 205 ersetzt.

Zum "Einstieg" möchte ich eine kurze Beschreibung des Baukasten-inhaltes bringen, um ein wenig die Neugierde zu wecken. Was ist in der "Kiste" drinnen? Ein sehr schöner, weiß eingefärbter Rumpf, Kabinenhaube, zwei superleichte abachibepunktete Styroflächenhälften, ein ABS-Seitenruder, ABS Teile für Fahrwerksverkleidung (Haupt- und Spornfahrwerke), Balsa- und Sperrholzteile für Leitwerk und Rumpffinnenausbau, alle Kleinteile (Winkelhebel, Messingröhrchen, Anlenkungskomponenten etc.), Bauplan, Dekorbogen und

eine Baubeschreibung, die auch einen allfälligen Ausbau zum Elektromotorseglers berücksichtigt.

Ärmel 'raufgekrempt und auf geht's!

Mit einer feinen Säge wird die Motorhaube abgetrennt und die Ausnehmungen für die hinteren Kabinenfenster ausgeschnitten. Weiters werden die Aussparungen für den Höhenleitwerks- und Tragflächenanschluß "herausgearbeitet". Nach sorgfältigem Anpassen und Einkleben des Motorträgers und -spantes und der "Bretteln" für den RC-Einbau, ist der Rumpf bis auf das Anpassen der Kabinenhaube und der Montage des ABS-Seitenruders rohbaufertig. Auch die letztgenannten Bauschritte sind kein Mirakel und rasch fertig. Wichtig wie immer: net hudeln - sorgfältig bauen!

Das Höhenleitwerk wird in gewichtssparender Rippenbauweise gefertigt und einfach auf Unterlagsleisten auf dem Bauplan selbst aufgebaut. Die wirklich superleichten Flächen werden in der Weise fertiggestellt, daß

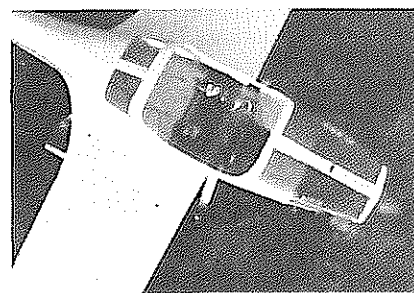
GROB G109

von Aeronaut

die Nasenleisten aufgeklebt und verschliffen werden, die Querruder gemäß Bauplan aufgezeichnet, ausgeschnitten und verkastet werden. Wurzelrippen und Randbogen werden ebenfalls verschliffen. Selbstverständlich besteht die Möglichkeit, Störklappen einzubauen, und der Bauplan sieht dies auch vor.

Aus Zeitgründen, denn Euer Tester ist ein Vielbeschäftigter, wurde dies unterlassen. Natürlich bekommt die GROB auch ein Fahrwerk, welches, zweiteilig, noch im Rumpf verschraubt bzw. verklebt wird.

Zur Motorisierung wird bemerkt, daß das Modell mit 4-Takt Motoren von 5 bis maximal 10 cm³ Hubraum geflogen werden kann. Es besteht natürlich auch für den "leisen" Flieger die Möglichkeit, einen Elektromotor als Antriebsquelle zu nehmen.

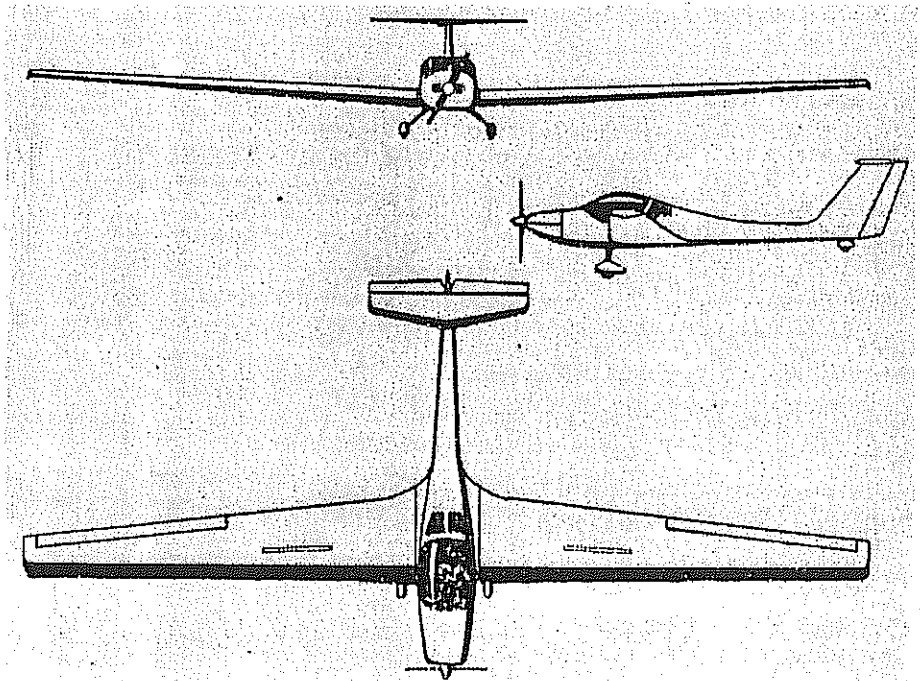


Der geräumige Rumpf

Ich baute einen OS 6,5 cm³ Viertakter ein, der hinter der geräumigen Motorhaube fast verschwand 4 Servos schluckte der Rumpf (Seite, Höhe, Quer und Motordrossel), und man kann, bedingt durch die Breite, herrlich mit viel Freiraum für die Fingerchen arbeiten.

Die GROB G 109 wurde gemäß Baukastenfoto gefinisht, das heißt, der Rumpf brauchte infolge der weiß eingefärbten, nahezu einwandfreien Oberfläche, nicht gespritzt, sondern nur mehr mit ein paar Dekorfolien versehen und der Rest weiß gebügelt werden.

Die Flugeigenschaften des Motorseglers sind ausgezeichnet. Er ist als relativ gutmütig zu bezeichnen (V-Form 4°) und reagiert sehr folgsam auf die Steuerbefehle des etwas fortgeschrittenen Piloten. Das Flugbild selbst ist herrlich und mit dem Sound des Viertakters auch sehr wirklichkeitsgetreu.

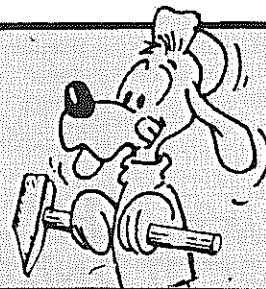


Testergebnis: Ein verhältnismäßig schnell zu bauender, naturähnlicher Motorsegler, der aus einem qualitativ sehr gutem Baukasten kommt. Die Flugeigenschaften sind derart, daß ein RC-Pilot mit einiger Erfahrung, problemlos den Himmel unsicher machen kann.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite	ca. 2770 mm
Länge	ca. 1330 mm
Gesamtflächeninhalt	ca. 63,5 dm ²
Motor	6,5 cm ³ Viertakt
Fernsteuerung	Seite, Höhe, Quer, Motordrossel
Ladenrichtpreis	ca. S 3500,-

Aus Praxis und Flugbetrieb



KLEMM KI 35 von Krick

In prop 1/2 - 1985 hatten wir in unserer Testreihe das kunstflugtaugliche Sportmodell aus den späten 30er Jahren, die Klemm KI 35, vorgestellt.

Im nachfolgenden Bericht erzählen die Brüder Dietmar und Alexander Tollerian aus Salzburg, was sie veranlaßt hat, dieses Modell zu bauen und wie es ihnen beim Bau und beim Fliegen ergangen ist.



Gerade in unserer Haus- und Hofzeitschrift prop wird immer wieder über Scal-Modelle geschrieben und dem interessierten Flugmodellbauer der Mund wässrig gemacht.

Auch mein Bruder und ich, wir sind 15 und 16 Jahre alt und betreiben den Modellflug seit rund 7 Jahren, wollten uns einmal in dieser Sparte versuchen. Wohlweislich hatten wir uns erst einmal

nach einem Baukastenmodell umgesehen, denn auch noch die konstruktiven Unterlagen für ein Modell an Hand von Zeichnungen und Fotos zu erarbeiten, das hatten wir uns einfach noch nicht zugetraut.



Wie schon andere Modellbauer auch, sind wir bei den Angeboten aus dem Hause Krick hängengeblieben, denn wir wollten ein nicht zu großes Motormodell, und es mußte für einen vorhandenen 10cm³-Viertaktmotor passen. Oldtimer sollen ja direkt nach einem Viertaktmotor verlangen, so hörten wir.

Nach viele hin und her entschieden wir uns für die Klemm 35. Die Mittel reichten nach einer freundlichen "Subvention" unseres Vaters auch, also wurde bestellt. Erhalten hatten wir einen Karton voll Holz, sehr gute Planunterlagen im Maßstab 1:1 und eine sehr gute detaillierte Bauanleitung. Für uns, die wir in letzter Zeit eigentlich nur in Kunststoffen gewählt hatten, ein etwas ungewohnter Anblick, doch wir haben gleich mit dem Bau begonnen.

Je mehr wir an diesem Modell gebaut hatten, um so mehr Spaß hatten wir daran bekommen. Die Arbeiten in Holz können auch für sehr junge Modellbauer zur vollen Freude werden, Voraussetzung ist allerdings, daß die Begleitumstände passen. Es müssen die Maßangaben stimmen und die Planunterlagen verständlich sein, und die Bauanleitung soll das Ihre zum Verständnis beitragen. Eines haben wir auch gelernt, daß ein derartiges Bauvorhaben nicht so schnell zu verwirklichen ist, und daß man sich in Geduld üben muß, doch zu zweit ist dies kein Problem, da wir

immer an 2 verschiedenen Abschnitten bauten. Heute können wir sagen, daß wir beim Bau der Klemm 35 eine Menge gelernt haben. Auch haben wir einen guten Einblick in ein Stück Fluggeschichte erhalten, denn wir hatten uns aus der hiesigen Stadtbücherei auch noch alle greifbaren Unterlagen über unser großes Vorbild beschafft.

Nach einer Bauzeit von rund 4 Monaten stand die Klemm 35 nun rohbaufertig vor uns.

Das Modell macht sich optisch größer als nach den exakten Maßen angenommen werden kann. Bereits in diesem Stadium hatten wir einen Riesenspaß an unserem Modell. Von nun an hieß die Parole "beste Finisharbeiten", denn wir wollten ein "wirklich schönes" Modell auf den Platz stellen.

Also: Bespannung mit weißer Solartex-Gewebefolie. Lackierung des bespannten Rumpfes mit rotem Super-Finish Lack, die Leitwerke werden in Weiß nachlackiert. Große Mühe haben wir uns mit dem Ausbau des Cockpits gegeben. Mein Bruder bestand dann darauf, einen Hasen mit Gurt in das Cockpit zu schnallen.

Als Motor kam unser bewährter HP 61-VT zum Einsatz. Der hängende Einbau machte uns zu Beginn etliche Schwierigkeiten, doch war auch hier zu guter Letzt eine befriedigende Einstellung zu finden.

Groß war das Echo, als wir die Klemm 35 zum ersten Mal auf unserem Platz vor den versammelten Clubkollegen aufbauten. Offensichtlich hatte man uns beiden so einen Bau nicht zugeutraut. Unser Vater wurde verdächtigt, hier kräftig mitgeholfen zu haben, doch so war es nicht, er ist mit seinen eigenen Arbeiten vollauf beschäftigt.

Über die Flugeigenschaften gibt es nicht viel zu berichten. Es klappte von Anfang an. Der Gleitwinkel ist sehr groß, so daß die Anflugschleife weit genug eingeteilt werden kann. Das Flugbild ist eine helle Freude. Zum Start und zur Landung soll zumindest eine gut gepflegte Grasfläche vorhanden sein, sonst kann es Probleme geben. Die Landungen sollen möglichst weich sein, das senkrecht nach unten stehende Fahrwerk wird harte Stöße voll auf die Holzkonstruktion weitergeben - bisher hatten wir Glück.

Wir beide haben viel Freude an unserer Klemm 35. Durch diesen Bau sind wir erstmals in die Sparte Scale vorgedrungen, und wir sind uns beide einig, es wird nicht der letzte Bau in dieser Richtung sein. Bereits jetzt suchen wir nach neuen, lohnenden Objekten.

Dietmar und Alexander Tollerian.



ENTSTÖRFILTER FÜR ÜBERLANGE SERVOKABEL

von FR Helmut Kirsch

Ich werde immer wieder gefragt, ob man bei längeren Servokabeln, wie sie etwa als Verlängerungskabeln im Flügel verwendet werden, ein Entstörfilter verwenden muß.

Meine Antwort darauf ist grundsätzlich JA !

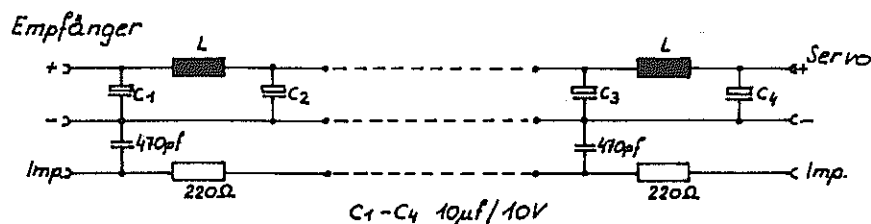
Störungen können z.B. durch längere Servokabel aus folgenden Gründen auftreten:

Der Empfängereingang ist auf die normale Antennenlänge (80-100 cm) und auf die vorhandenen kurzen Servokabel, Akku usw. als Gegengewicht abgestimmt. Wenn nun dieses Gegengewicht durch Verlängern der Servokabel verändert

wird, kann sich die Reichweite des Senders verringern. Dadurch können sich Störungen wie sie z.B. im Elektroflug durch den Motor

erzeugt werden, viel stärker bemerkbar machen. Sie werden nun vielleicht sagen, sowas brauche ich nicht, ich habe eine PCM-

Schaltbild



$L = 10 \text{Wdg Cul } 05-0,6 \text{mm}$
auf einen Körper $\varnothing 3 \text{mm}$



Anlage und da gibt es keine Störungen mehr. Das stimmt leider nur zum Teil. Denn auch bei PCM-Anlagen ist der Empfangsteil gleich oder ähnlich wie bei FM aufgebaut. Nur die Steuerimpulse werden durch den Computer ausgewertet. Das heißt, daß durch Störungen auch bei PCM die effektive Reichweite verringert wird. Um nun dieses Problem zu beheben, benutze ich in den verlängerten Servokabeln dieses Filter laut Schaltbild.

Natürlich können solche Filter auch über den gut sortierten Fachhandel als Bausatz oder Fertigteil bezogen werden.

Jeder, der sich so ein Filter aber selbst bauen möchten, besorgen sich die Bauteile im Elektronikladen.

Dieses Filter besteht nur aus wenigen Bauteilen und kann entweder fliegend und mit 5 Minutenepoxy vergossen oder auf einer kleinen Printplatte aufgebaut werden.

Für alle Servoverlängerungen in Überlänge sind zwei dieser Filter erforderlich. Ein Filter wird an der Empfängerseite und das zweite auf der Servoseite eingebaut. Ein Abstimmen des Empfängers auf die überlangen Verlängerungskabeln entfällt, wenn diese Filter verwendet werden. Die Spu-

le L wickeln Sie selbst mit 0,5 mm oder 0,6 mm Kupferlackdraht auf ein Holz- oder Kunststoffstäbchen mit ca. 3 mm Durchmesser.

Vor dem Verlöten der Spule müssen die Enden blank gekratzt werden, damit das Lötzinn gut verfließen kann. Die restlichen Bauteile und die Anschlußkabel werden lt. Schaltplan verlötet und nach der Funktionskontrolle vibrationsicher verklebt, ev. mit Schrumpfschlauch überzogen.

Ich hoffe damit eine kleine Anleitung für die Ehtörung Ihrer Modelle gegeben zu haben.



Wichtiges von und für Oldi-Fans

Was kosten die Pläne bei der OLDTIMER - ECKE ?

Die Preise bei den verschiedenen Lichtpausfirmen liegen zwischen S 30,- und S 50,- pro m² ohne Mehrwertsteuer. Auf dieser Grundlage wird vorerst für einen A 0 großen Plan S 35,- und für einen A 1 großen S 25,- berechnet werden (ohne Versandkosten). Ich weiß, daß das nicht gerade billig ist, aber bitte, wenn jemand eine billigere Quelle weiß, dann melden!

Bis jetzt sind rund 250 Baupläne mit ihren Baubeschreibungen zusammengefaßt und werden zum Lichtpausen aufgearbeitet.

Ein großer Teil der Baupläne kommt aus dem Ausland, die meisten davon aus Deutschland. Dabei gibt es viele Modelle, die österreichischen Ursprungs sind. Leider ist es oft so, daß wohl die Modelle in Fachbüchern und Zeitschriften gut beschrieben sind, daß es aber kaum Baupläne gibt.

Ich werde daher von Zeit zu Zeit Fotos veröffentlichen, mit der Bitte um Mitteilung, wenn jemand Näheres darüber aussagen kann oder gar einen Plan davon besitzt. Immer wieder unsere Bitte: Stellen Sie uns Ihre Pläne kurzfristig zur Verfügung. Sie erhalten sie garantiert wieder zurück.

Ich habe mich entschlossen, außer den Bauplänen auch eine Dokumentation von diverser Fachliteratur, wie Bücher, Zeitschriften und Zeitungsartikeln zu archivieren. Wenn jemand Berichte und Fachartikel aus Büchern und Fachzeitschriften haben möchte, so können wir, soweit vorhanden, Kopien herstellen. Pro A4-Kopie S 1,- plus Versandspesen. Bilder und dgl., die sich in unserem Archiv befinden können reproduziert werden. Die Kosten richten sich nach der Größe der Reproduktion. Zur Zeit haben wir schon

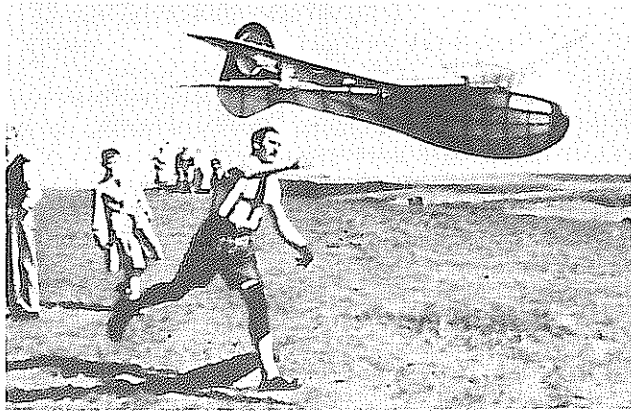
rund 500 Reproduktionen angefertigt.

Seit einiger Zeit arbeite ich mit Herrn Dipl.Ing. Keimel vom österr. Luftfahrtarchiv zusammen. Für seine tatkräftige Unterstützung möchte ich ihm recht herzlich danken. Und noch eine Anmerkung: Im österr. Luftfahrtarchiv gibt es noch sehr viele Originalbaupläne von Flugzeugen aus der Zeit um den 1. Weltkrieg. Wäre das nicht etwas für die Scale-Modellbauer? Ich hätte zu diesen Bauplänen Zugang.

Am Reichswettbewerb für Segelflugmodelle 1938 auf der Wasserkuppe belegte ein Österreicher mit 171 Punkten den 5. Platz. Wie ist sein Name, und wie hieß sein Modell? Beim gleichen Wettbewerb erreichte ein Herr Lang aus Österreich die längste Flugzeit mit 19 1/2 Minuten Flugdauer. Wie hieß dieses Modell? Über nähere Hinweise würde ich mich sehr freuen. Bitte einfach anrufen: 02247/3652.

Ing. Karl Benes



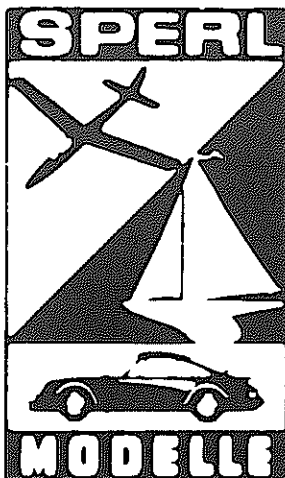


In der Zeitschrift "Deutsche Luftfahrt, Ausgabe Luftwelt" Jahr 5, Nr. 8, wurde nebenstehendes Bild abgedruckt. Dieses Riesenmodell wurde von Herrn Pospishek aus Wien erbaut, und das Bild zeigt den Erbauer beim Start seines Modells.

Nun meine Fragen: Lebt Herr Pospishek noch? Wie hieß dieses Modell und gibt es vielleicht noch einen Bauplan davon?

2. Ergänzungsliste

AM 9 Alpsperber Atlas Buntspecht Betjars Bücker Jungmeister Der große Bruck Echo ETB 15 ETB 35 ETB 37 Esch 120 Falke R 5 Festival 53 FW 56 Stösser Goldhahn Gengelbach Grauberle 1 Grauberle 3 Grauberle 6 H 8 Hummel Hornisse HB 2 Harsberg Hans Hückebein He 5 Ixtl Iskra	Immerbereit Jungdeutschland Jungvolk Ka 1 Ka 2 Ka 3 Kadett Kick in die Welt KS 22 Kafka Kunze Käfer Klettermax Kurzwellensittich Libelle Lysander Lo 29 Lo 32 Lausbub Kurier Mentor Merkurius Metall-Motor X 11 Metall-Segelflugm. Modell-Dieselmotor Motor Baby Mücke Mu 118 Mu 122 Tele-Blitz	M 20 Milan Nurflügel-Saalflugm. NW 69 Mira MR 10 Nordmark OS-Ge-S3 Ostland Pommernente Pirol Papierbesp.Saalflugm. Phönix 55 Pips Rhön Sausewind Star 3 Stratos Schwingenflugmo- dell NSFK Schmetterling Schulterdecker- Rumpfmodell Schwinguin Seeadler Segelflugm. R 40 Stab-sowie Rumpf- Motorflugmodell	Startdrachen, Lauf- katze und Dra- chenwinde Super Neptun Tourist Thermik-Segelflugm. Therming IV Ursinus Uelzen Urubu Vazka Vorschule des Flug- modellbaues Vorwärts Windberg Wartburg WT Windspiel Wildgans Wolkenbeißer Wurfgleiter Zeppelin Zögling Junior
---	---	--	--



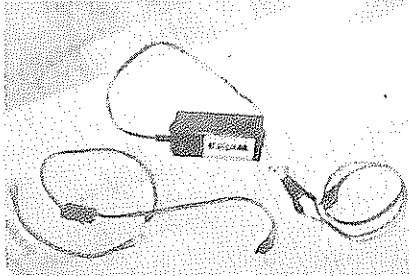
SPERL u. CO. NACHFOLGER p. freisinger

Fachgeschäft für den
Auto-, Flug- u. Schiffmodellbau
Verlag für Modellbauliteratur
Versandhandel

1040 WIEN, WIEDNER HAUPTSTR. 66
TEL.: 587 62 22



ELEKTRISCHE TREIBSTOFFPUMPE



Eine massive Pumpe, die entweder mit aufladbaren Akkus oder direkt 12 V oder 6 V betrieben werden kann. Selbstverständlich kann man auch den Tank nach dem Flugbetrieb wieder "leerzuzeln".

Ladenrichtpreis S 283,-

EIN FESTER KERZENSTECKER

für harte Fliegerhände

Ladenrichtpreis S 102,-

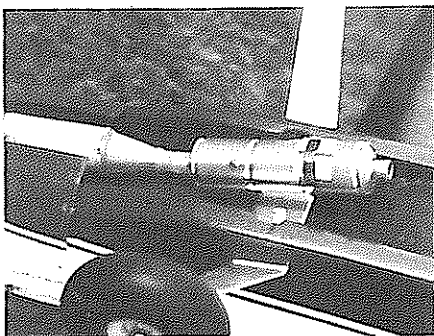
EXTERNER KERZENANSCHLUSS

für "eingebaute" (nicht verbaute) Motoren mit Testeinrichtung für "eingegangene" Glühkerzen.

Ladenrichtpreis S 190,-

SIMPROP ELECTRONIC

PST-PC SCHALLDÄMPFER



Patentierter Schalldämpfer, leise, mit Tankregulierung, leistungssteigernd. Für alle Zwei- und Viertaktmotoren, Glühzünder und Benzinmotoren.

System: Dreikammersystem mit Gasumkehrung und Kugelventil-Steuersystem. Durch das Dreikammersystem sehr leise und durch das ausgeklügelte Kugelventil-

Im Schaufenster



zusammengestellt von Dr. Georg Breinert

system sehr wirkungsvoll. Die Kugeln wirken als Resonanzkörper zur Leistungssteigerung sowie zur Steuerung des Tankdrucks. Die Kugeln werden sowohl durch den Gasdruck wie durch Schwerkraft und Fliehkraft (Beschleunigung) gesteuert und ergeben dadurch bei senkrecht nach oben fliegendem Modell einen höheren und bei nach unten fliegendem Modell einen geringeren Druck auf den Tank. Damit ist eine gleichmäßige Vergasereinstellung gewährleistet. Der Motor kann beim Start auf volle Leistung eingestellt werden. Auf eine Treibstoffpumpe kann völlig verzichtet werden.

Vorteile: Leise, leistungssteigernd gegenüber normalen Schalldämpfern, keine thermische Belastung des Motors, stabiler Motorlauf in allen Lagen, hervorragende Drossel-eigenschaften, kleine Abmessungen, geringes Gewicht. Für alle Zweitakt- und Viertaktmotoren, Glow und Benzin. Als Nachschalldämpfer für superleisen Betrieb.

Material: Außenhülle Aluminium, Innenteile Edelstahl (rostfrei).

Einbau: Über einen passenden Auspuffkrümmer möglichst nahe an den Motorauslaß anschließen. Drucktankanschluß mit dem geschlossenen Tanksystem verbinden. Für superleisen Betrieb hinter den Normalschalldämpfer mittels Silikonschlauch anbringen.

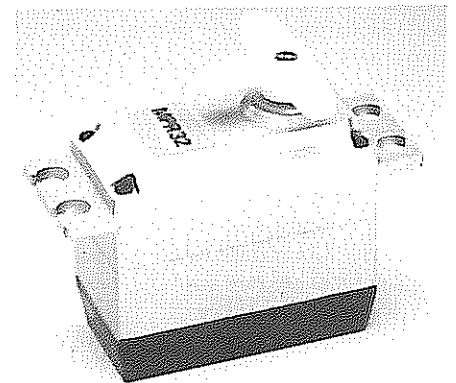
Bestell Nr.: 0720763

Für 7,5 - 15 cm³ Zweitakter =
10 - 22 cm³ Viertakter

Ladenrichtpreis ca. S 700,-

microprop

SERVO MPR 32



Ein Servo mit vielen Neuheiten:

- * Gehäuse aus Aluminiumdruckguß, wassergeschützt
- * Metallgetriebe
- * doppelt sintergelagerte Antriebsachse (Kugellager können auf Wunsch eingesetzt werden).
- * moderne IC-Elektronik in SMD - Technik.
- * Glockenankermotor mit vibrations sicherem Glockenanker.
- * Poti mit langer Lebensdauer und 6 fachem Schleifer
- * extreme Stellgenauigkeit und höchste Auflösung.

Stellkraft über 4 kg/cm

Gewicht ca. 65 g

Abmessungen 42 x 20 x 32 mm

Ladenrichtpreis ca. S 1900,-

STOIBER'S
DAUERSTARTNUMMERN und
Namensaufkleber, nach wie vor
aktuell!

Interessenten wählen:
Tel. Nr.: 0222 / 42 95 662.

OE 3450 0054

OE 3450 0054

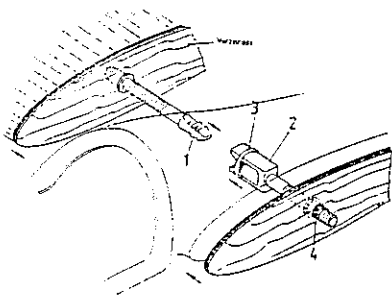
Graupner

SELBSTEINRASTENDE FLÜGEL-SICHERUNG Best.Nr.: 597

Anstelle von Gummiringen, die ein festes Anliegen der Tragflügelhälften am Rumpf bewirken, wird die Flügelsicherung eingesetzt. Sie hält nur die Tragflügel zusammen, die Befestigungsstifte bzw. Stahlzungen übernehmen die tragende Funktion.

Die Flügelsicherung ist einsetzbar bei Modellen mit Rumpfbreiten von ca. 60 mm - 110 mm und einer Spannweite bis ca. 3,5 m. Die Haltekraft kann durch aufstecken verschiedener Federringe den Erfordernissen entsprechend angepaßt werden.

1. Haltekraft ohne Feder ca. 2kp für Zwei-Achs-Segler bis ca. 2,5 m Spannweite
2. Haltekraft dünne Feder ca. 3kp für Drei-Achs-Segler bis ca. 2,5 m Spannweite
3. Haltekraft dicke Feder ca. 4 kp für Drei-Achs-Segler bis ca. 3,0 m Spannweite
4. Haltekraft dicke und dünne Feder ca 5 kp für Drei-Achs-Segler bis ca. 3,5 m Spannweite.



Montage: In die Wurzelrippen für die Rändelmutter (4) jeweils eine 8 mm Bohrung anbringen, genau gegenüber die Rändelmutter mit geeignetem Klebstoff einkleben. Bei kleineren Segelflugmodellen, mit großer V-Form, werden die Rändelmutter entsprechend der V-Form schräg in die Wurzelrippe eingeklebt. Der Haltekeil und die Haltegabel werden gleich tief eingeschraubt. Die Flügelsicherung ist richtig eingestellt, wenn die Haltegabel in der zweiten Vertiefung des Haltekeils einrastet. Dadurch wird vermieden, daß bei harten Landungen die Querruder- und Landeklappengestänge beschädigt werden.

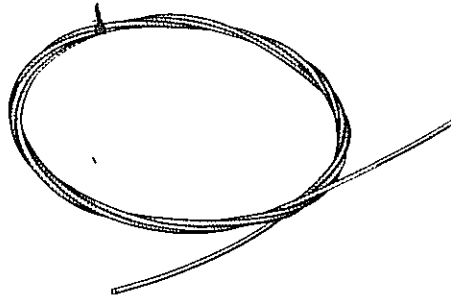
Ladenrichtpreis S 55,-

KAVAN

BOWDENZUGLITZE

3 Meter, kunststoffbeschichtet für bessere Gleitfähigkeit, daher problemlose Ruderanlenkung, auch bei nicht geradlinigen Verbindungen.

Ladenrichtpreis S 35,-



SIMPROP ELECTRONIC

CONTEST PS - SERVO (Power Speed)

Ein neues, speziell für Großmodelle, konzipiertes Servo.

Ladenrichtpreis ca. S 1600,-

TECHNISCHE DATEN :

Größe ohne Flansch (L x B x H)

53,4 x 23,4 x 41 mm

Gewicht 75 g

Elektronik - IC-Hybrid und Leistungsstufe

Stellgeschwindigkeit Gesamtweg ca. 0,4 s

Drehmoment bzw. Stellkraft

400 mNm = ca. kpcm

Steuerweg ca. 100°

Stellgenauigkeit besser als ca. 0,5%

Max. Stromaufnahme abgebremst bei

UB 4,80 ca. 0,8 A

kurz notiert ...

Fesselflieger aus Belgien, Holland, Deutschland, Frankreich, Israel und Österreich trafen sich am 16./17. August 1986 beim int. Wettbewerb in den Klassen F2A, F2B und F2C in Verviers, Wegnez/Belgien.

Die Beiden Tiroler Franz Marksteiner und Walter Weinseisen vertraten dort die rot-weiß-roten Farben.

Marksteiner nahm in der Klasse F2A nur am 1. Durchgang teil und gewann den Wettbewerb mit einer Geschwindigkeit von 268,8 km/h.

Weinseisen flog in F2B. Es war sein erster FAI-Wettbewerb im Ausland und er erreichte aber nicht seine gewohnte Form und belegte Platz 9. f.m.

In Bochum trafen sich am 20./21. September 1986 6 Nationen bei einem int. Fesselflugwettbewerb. Aus Österreich kamen die beiden Tiroler Franz Marksteiner und Walter Weinseisen, sowie das Salzburger Team Nitsche-Kühnegger.

In der Klasse F2A übernahm Marksteiner im 1. Durchgang die Führung, wurde aber im 2. Durchgang von dem Franzosen Magne knapp abgefangen. Der Brandenberger riskierte im

3. Versuch alles, er verwendete einen Propeller mit zu großer Steigung und belegte deshalb nur Platz 2.

Weinseisen zeigte in F2B hervorragenden Kunstflug und belegte mit nur 169 Punkten Rückstand auf den Drittplatzierten den guten 6. Platz.

Nitsche-Kühnegger wurden in der Klasse F2C in beiden Vorläufen disqualifiziert und schieden somit aus dem Bewerb aus.

Eine nicht gerade saubere Art der Jury, wenn man die darauffolgende Semi-Finale gesehen hat. Hier sollten sich die Veranstalter bemühen, eine Team-Jury zu stellen, die sattelfest ist. f.m.

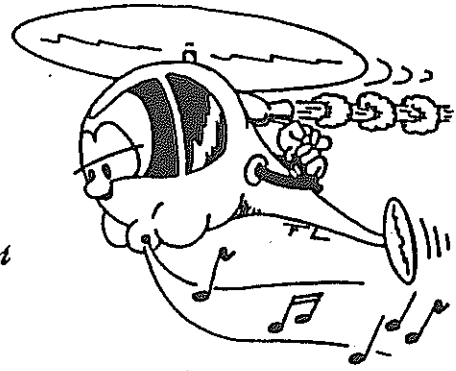
Beim Coppa d'Oro, einem int. Fesselflugwettbewerb in Lugo bei Ravenna, konnte das Salzburger F2-C - Team Fischer/Straniak in dieser Klasse den 3. Platz belegen.

In diesem Jahr war die Konkurrenz besonders groß, da sogar Ex-Weltmeisterteam Smith/Brown aus England am Start war.

Erwartungsgemäß konnten sie auch den Endlauf gewinnen. Das zweite Salzburger Team Nitsche/Kühnegger, setzte sich ebenfalls gut in Szene und landete auf Platz 5. h.st.

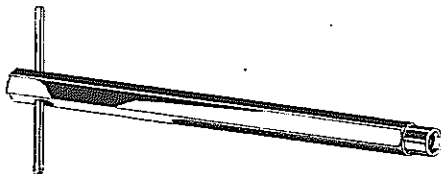
Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinet



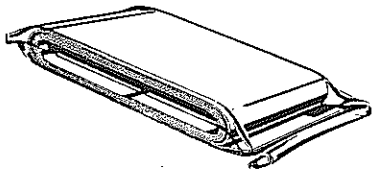
Speziell für den Heli-Piloten gibt es von den Firmen KAVAN und WEBRA neues Zubehör, welches ich Euch heute vorstellen möchte :

Von **KAVAN** gibt es



einen 150 mm langen Kerzenschlüssel mit integriertem Silikon-Schlauch zum Halten der Glühkerze.
Er erspart eine unnötige Herumfummelei im Heli.

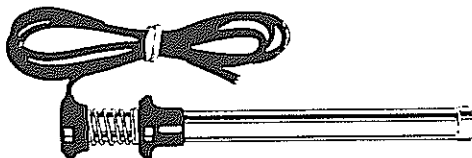
Ladenrichtpreis S 105,-



einen 75 mm breiten und 100 cm langen weißen Schrumpfschlauch (Schrumpfung bis zu 50%), zum Überziehen von Rotorblättern.

Ladenrichtpreis S 27,-

bei Abnahme von 100 m S 13,95



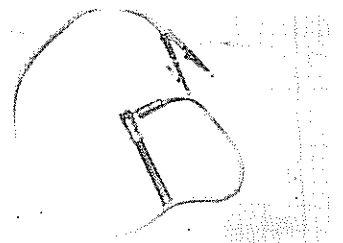
einen selbstsichernden 90 mm langen Kerzenstecker

Ladenrichtpreis S 175,-



bietet einen "langen" selbstsichernden Kerzenstecker an.

Ladenrichtpreis S 190,-



AERO LIGTH von Hubmayer startet ein Superprogramm !

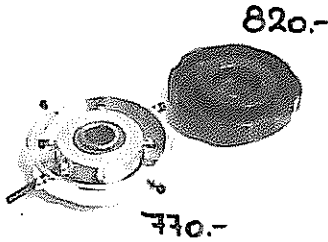
Egon Hubmayer's Heli-Palette wurde um einige interessante und schöne Modelle erweitert. So werden in Kürze dem Helicopter-Fan sage und schreibe 27 (!) verschiedene Rumpfbausätze die Qual der Wahl bereiten.

Ein neuer Begriff, den man sich an der "TUNING - FRONT" der Heliflieger wird merken müssen ist "AERO - LIGTH - TUNING".

Zwei Grundgedanken beschäftigen Hubmayer bei der Entwicklung seiner Tuningteile: * sie müssen zweckmäßig und * für jeden erschwinglich sein.

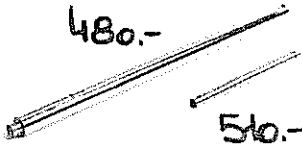
Da das komplette Programm den Rahmen dieser Information sprengen würde, sei nur auf einige Teile hingewiesen, mit denen sicher jeder Helipilot schon seine Probleme hatte:



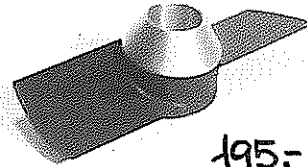


TAUMELSCHEIBE aus Alu, in natur oder schwarz incl. Kugeln, Schrauben und 3 mm Mitnehmer.

Das Besondere daran ist die hartverchromte in Teflon gelagerte Kugel, die mit dem Hauptlager absolut spiel- und wartungsfrei ist und auch bleibt.



HAUPT- und HECK-
WELLE aus hoch-
festem Stahl -
absolut biegefrei !



LÜFTERFLÜGEL für
10 cm³ und speziell
für 12 cm³-Motoren
mit Alu-Konus.
100% gewuchtet.



AKKU-KONTROLLE mit 3 großen Dioden (grün-orange-rot).

Die Elektronik mißt den Stromverbrauch während des Fluges. Sollte die Spannung unter den gespeicherten Wert fallen (z.B. bei Figuren mit hohem Verbrauch-Rolle, Looping,), wird der Spannungsabfall gespeichert und durch die nächste Diode blinkend angezeigt. Blinkt nach grün sofort rot, wird eine kurzzeitige Unterbrechung der Stromversorgung angezeigt.

SHARK 40 von Karvan



Seit Nürnberg 1986 gibt es, seit langer Zeit, wieder einen neuen Modellhubschrauber von Karvan, den SHARK-40, der einige Novitäten in sich vereint. Für die Testung wurde mir die Ausführung mit kollektiver Blattverstellung zur Verfügung gestellt.

Der Baukasten beinhaltet alle für den Bau erforderlichen Teile mit Ausnahme von Motor und Fernsteuerung, und die Baugruppen sind einzeln abgepackt und den Bauschritten entsprechend zu "verarbeiten". Eine ausführliche Bauanleitung und ein leider etwas unübersichtlicher Bauplan (es fehlt nach meinem Geschmack eine generelle Explosionszeichnung, die das Zuordnen der Einzelteile wesentlich erleichtern würde) liegen natürlich ebenfalls bei. Karvan verwendet etliche Bauteile seiner "alten" Alouette 2 in Verbindung mit neuen Bauelementen, um einen neuen Trainingshubschrauber entstehen zu lassen.

Die einzelnen, sehr ausführlich beschriebenen Bauteile umfassen:

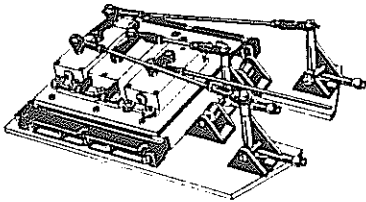
- * den Bau der Sperrholz-Rumpfzelle, der mit dem Aussägen aller auf der bedruckten Sperrholzplatte aufgezeichneten Teile beginnt.
Die Motorraumvorderwand muß ausgeschnitten werden, da einerseits der empfohlene Motor (Webra Speed 40) nicht paßt und andererseits die Glühkerze nur mehr nach Ausbau von Teilen der Rumpfzelle zugänglich ist. Die Zusammensetzung der einzelnen Holzteile ist aber sehr gut beschrieben und auf einer Skizze dargestellt,
- * der Bau der Haupttriebseeinheit, der Einbau der vormontierten Kupplung und des Motors

bringt keine Probleme und ist bald geschafft. Auch ein Mini-Kerzensteckerkabel für einen externen Glühkerzenanschluß ist dabei.

- * Taumelscheibe und Pitch-Kompensator sind bis auf die Montage der Messingkugeln für die Gestänge fertig.
- * das Aluminium-Heckrohr wird auf die Rumpfzelle aufgeschoben und mittels eines Kunststoff-Klemmstückes befestigt.
- * Der Hauptrotorkopf ist bereits vormontiert und "braucht" nur mehr die Stabilisierungsstange und die Alu-Paddel.
- * Die Hauptrotorblätter sind aus Holz. Überzogen werden sie mit

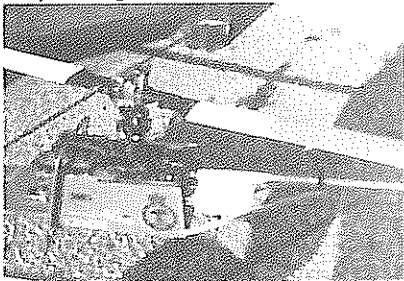
einem weißen Strumpfschlauch (hier muß man höllisch aufpassen und mit äußerster Vorsicht die Wärme zuführen, denn das Zeug schmilzt sehr schnell).

- * Das Heckrotorgetriebe ist ebenfalls vormontiert und wird in das Heckrohr eingeschoben und durch Kunststoff-Klemmstücke fixiert. Als zusätzliche Sicherungsmaßnahme nahm ich einen kleinen Schlauchbinder. Sicher ist sicher !
- * Die Heck- und Dämpfungsflossen sind aus 2 mm Sperrholz. Sie werden ausgeschnitten, verschliffen und wurden mit Folie bebugelt.
- * Das Steuersystem des Hubschraubers ist praktisch in zwei Aufgabengebiete unterteilt, nämlich der Heckrotor- und Motorsteuerung und in die Linear-Kugel-Gleit-Steuerung (LKGS-System) für Rollservo, Nick- und Pitchservo. Zur Erläuterung des neuen Kavan-Systems dient die Zeichnung, die das System verständlicher veranschaulicht.

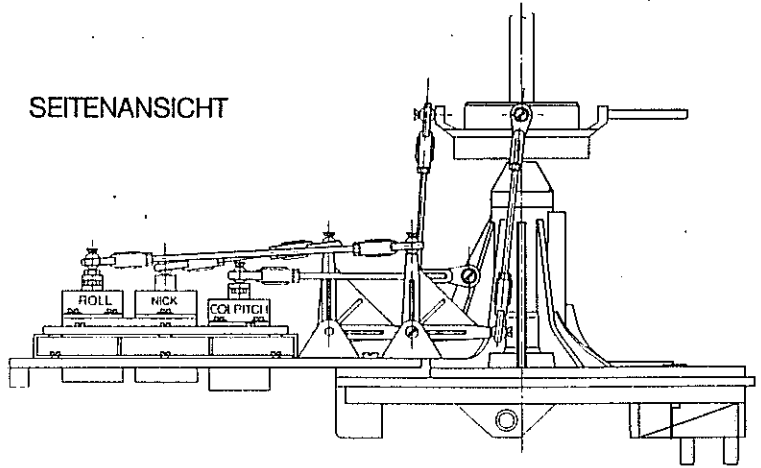


- * Die Kabinenhaube besteht, wie bei anderen Helis, aus durchsichtigen Kunststoffhälften, die einfach miteinander verklebt werden. Sinnvoll: innen vorher lackieren. Eine feine Sache ist, daß Kavan eine Menge kleiner Kunststoffklammern zum Fixieren der beiden Hälften beige packt hat, die man dann auch für andere Modellbauarbeiten herrlich verwenden kann.

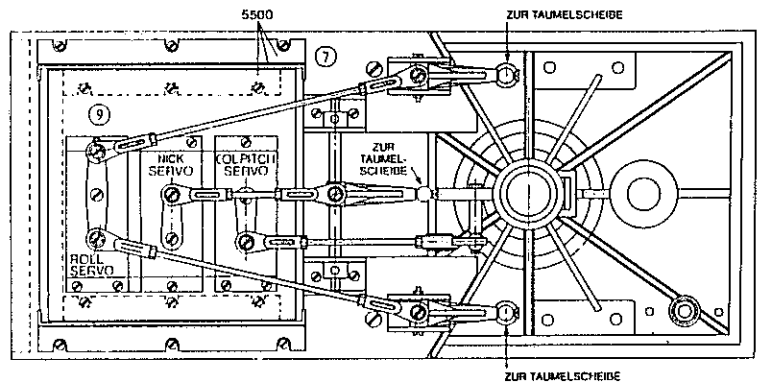
Der Heli ist bald fertiggebaut, und nach Einbau der Fernsteuerung und Durchführung der Einstellarbeiten, die sehr genau in der Bauanleitung beschrieben sind, fertig zum Erstflug.



SEITENANSICHT

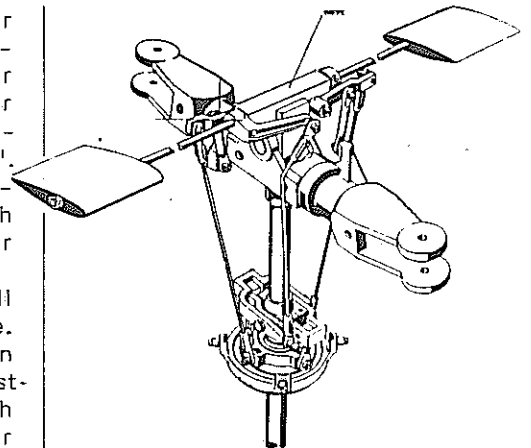


DRAUFSICHT



Zum Fliegen sei gesagt, daß der KAVAN SHARK 40 nach entsprechender Prüfung und unter Einhaltung der Checkliste in der Bauanleitung, sowohl im Schwebeflug als auch im Rundflug "geht". Kunstflieger mit dem Modellhubschrauber bin ich keiner. Ich bin aber voll überzeugt, daß der Shark auch hier zuschlagen wird. Er reagiert nämlich sehr schnell auf die kleinsten Steuerbefehle. Wichtig ist, daß, was für einen Heli-Piloten eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein sollte, nach dem Fliegen die Maschine immer durchgecheckt wird, was besonders auch auf die Leichtgängigkeit des LKGS-Systems zutrifft.

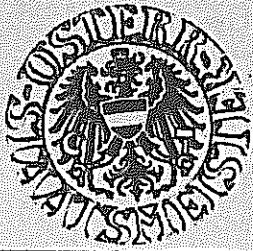
Abschließend sei gesagt, daß der neue Heli von Kavan sehr gut in die Modellhubschrauberwelt hineinpaßt. Beim Bauen muß man manchmal ein wenig "Tüfteln" (siehe Motorspant, Plan etc.). kommt aber doch zu einem sehr positiven, gut aussehenden und sehr gut fliegenden Ergebnis: den SHARK - 40 !

TECHNISCHE DATEN :

Hauptrotordurchmesser	ca. 1130 mm
Rumpflänge ohne Rotor	ca. 1120 mm
Gewicht	ca. 3600 g
Motor	Zweitakt 6,5 cm ³
Fernsteuerung:	Motor, Heck, Roll, Nick und Pitch so sowie Kreisel
Ladenichtpreis ca. S 5980,-	

FROHE WEIHNACHTEN





STAATSMEISTER- SCHAFTEN 1986



RADIO CONTROL RC/MS

Dr. Georg Breiner

Vom 13. bis 14. September 1986 fand auf dem Igo Etrich Modellflugzentrum Kräiwiesen in Salzburg die Staatsmeisterschaft in der Klasse RC/MS statt. Die gesamte Organisations- und Wettbewerbsleitung und 33 Piloten blickten vor Beginn der Veranstaltung sorgenvoll gegen den Himmel, wo sich beängstigend dunkle Wolken ballten. Offenbar war es den tränenden Blicken des Landessektionsleiters Niederwimmer zuzuschreiben, daß sich diese Wolken verzogen und auf einmal hervorragende Bedingungen für den Wettkampf gegeben waren. Die Eröffnung der Staatsmeisterschaft wurde musikalisch umrahmt von der Musikkapelle der Gemeinde Eugendorf und durch Ansprachen von Landessektionsleiter, Vizebürgermeister und dem Vizepräsidenten des Landesverbandes des ÖAeC Georg Kopp.

Der Wettbewerb begann, und in Doppelstarts wurden die Piloten abgelassen. Durch die Wetterverhältnisse und die gute Wettkampforganisation konnten am Samstag 2 Durchgänge geflogen werden, und man konnte beruhigt dem

Sonntag entgegensehen. Am Abend gab es dann ein kleines gemütliches Beisammensein, und die Wettkämpfer konnten sich ein wenig entspannen.

Am Sonntag strahlte nicht nur der Landessektionsleiter, auch der Wettergott war uns verhältnismäßig gut gesinnt. Verhältnismäßig deshalb, da es trotz zaghaftem Sonnenschein sehr schlecht "trug" und es daher auch etliche "Absauer" gab.

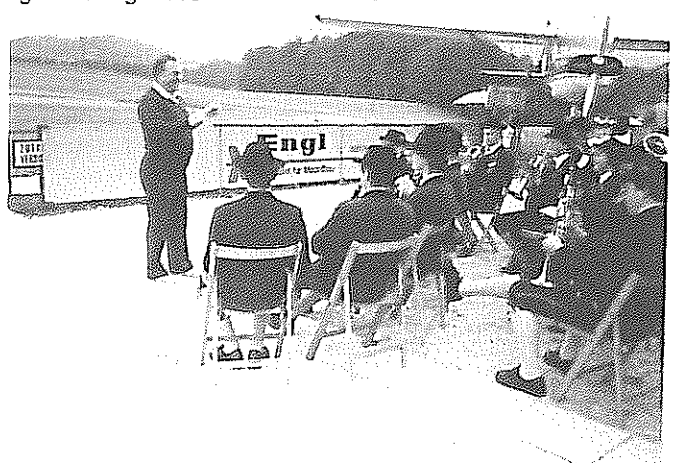
Um 11,30 Uhr konnte der Wettbewerbsleiter Herr Miksch mit seinen Punkrichterern, den Herrn Renoldner, Mayer, Wüstenberg und Schreiber, den Wettkampf beenden. Nach erfolgter Labung aller Teilnehmer in der ausgezeichnet geführten Kantine, konnte dann um 13 Uhr die Siegerehrung der Staatsmeisterschaft durchgeführt werden. Im Beisein des Bürgermeisters von Eugendorf, der in seiner Rede den Zuhörern gestand, in der Vergangenheit selbst Modellflugluft geschnuppert zu haben und des Präsidenten des Salzburger Landesverbandes, Kurt Moser, wurde zunächst vom Landessektionsleiter die Siegerehrung des

6. Nat. RC IV Wanderpokals und der Salzburger Landesmeisterschaft vorgenommen. Anschließend hatte ich die Ehre, in Vertretung des leider verhinderten Bundessektionsleiters, gemeinsam mit Hans Niederwimmer und den übrigen Ehrengästen die Verleihung der Staatsmeisterpreise vorzunehmen.

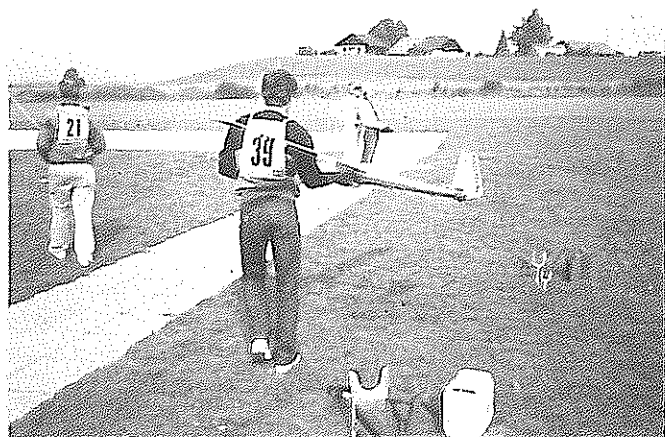
Abschließend möchte ich allen Funktionären, dem Wettkampfleiter, den Punkrichterern, dem LSL der Steiermark, Herrn Mag. Krasser als Jurymitglied, den Herrn des Senderdepots und der EDV-Auswertungsstelle, den Damen der Kantine und natürlich auch dem Organisationsleiter Niederwimmer für ihre Arbeit danken. Ein besonderer Dank sei auch an die Piloten gerichtet, die durch ihr diszipliniertes Verhalten dazu beitrugen, daß diese Staatsmeisterschaft ohne Proteste abgewickelt werden konnte. Einige von ihnen waren ein bisschen "laut", und man wird in der nächsten Zeit Überlegungen anstellen müssen, um diese Klasse ein wenig zu "besänftigen" und vor allem erhalten zu können.



Lagebesprechung



LSL Niederwimmer dirigiert auch die Blasmusik



Vorbereitung zum Start



Die Prominenz bei der Siegerehrung

OEST. STAATSMEISTERSCHAFT RC-MS 1986

WETTBEWERBSNUMMER ST 7/86 KRAIWIENEN 13.-14. SEPTEMBER 1986

ENDRANGLISTE

RG	NAME	CLUB		1. D.	2. D.	3. D.	SUMME
1	GLUECK FRANZ	MFC-SALZBURG	S	-2240	2356	2362	4718
2	GLUECK GERHARD	MFC-SALZBURG	S	2382	2327	-2278	4709
3	LEEB KARL HEINZ	BSV-VOITH	N	2345	2351	-2231	4666
4	DUERNWIRTH PETER	MFC-FRIESACH	K	2317	-2198	2345	4662
5	STOELLINGER KARL	MFC-SALZBURG	S	-2205	2311	2341	4652
6	STOIBER JOSEF	HSV-KREUZENSTEIN	N	2330	2382	-2280	4612
7	BUXHOFER ERICH	MBC-ERLAUFTAL	N	2290	2308	-2186	4598
8	LEEB KARL	BSV-VOITH	N	2246	2342	-1655	4588
9	STARK ALFONS	MFG-ST. VEIT	K	2222	2350	-1610	4572
10	ASEN ALEXANDER	MFC-SALZBURG	S	2234	-1495	2329	4563
11	EIGNER HELMUT	BSV-VOITH	N	2272	2285	-1623	4557
12	EBNER MICHAEL	BSV-VOITH	N	2289	2239	-1610	4528
13	LANG FRANZ	ASKOE-SPITTAL	K	2242	2280	-2204	4522
14	EBENFUEHRER LEOP.	MBC-ERLAUFTAL	N	2198	2270	-1536	4468
15	WENZEL WALTER	MFC-ENZESFELD	N	2235	-1180	2232	4467
16	HOEDL WERNER	MBC-FELDBACH	ST	2224	-2128	2240	4466
17	OBERRATHER FRIEDR.	IKARUS ENNS	D	2190	2263	-2131	4451
18	DUNGER ROLAND	VOGELW. MUEDLING	N	2204	2204	-2168	4408
19	WANKNER THOMAS	MFC-SALZBURG	S	2099	-1857	2261	4060
20	BAUMGARTL JOHANN	FMBC-AUSTRIA	W	2042	2303	-1803	4045
21	GIRNER FRANZ	MBC-ERLAUFTAL	N	2263	-1736	1894	4157
22	PYREK ROBERT	UMFC-IKARUS	N	2190	-1402	1964	4154
23	EISL GERHARD	MFC-BERGFALKE	S	0	2297	1818	4115
24	PUSZTAI HANNES	MFC-ST. GEORGEN	B	-1578	1821	1232	4053
25	EDER JOHANN	MBC-FELDBACH	ST	1774	-1562	2258	4002
26	KLINGSPIEGEL HEINZ	MFG-ST. VEIT	K	2274	1748	-1622	4002
27	WEINGAST ADOLF	BSV-VOITH	N	0	2099	1807	3906
28	REUER HORST	MFC-BERGFALKE	S	2008	-1466	1546	3554
29	SCHIDER FREDI	MFC-BERGFALKE	S	1575	1891	0	3466
30	POINTNER MANFRED	MFC-SALZBURG	S	1991	1401	-1290	3392
31	WEIGL FRANZ	FMBC-AUSTRIA	W	1184	-1162	1912	3096
32	WIMMEDER EDMONT	MFC-BERGFALKE	S	-974	1052	1860	2912
33	WENZEL FRANZ	MBC-ENZESFELD	N	0	2344	0	2344
34	FENTEK FRANZ	MBC-OBERWART	B	0	0	0	0
35	EBNER OSWALD	MFC-WR. NEUSTADT	N	0	0	0	0
36	KRAMPL HARALD	MBC-FELDKIRCHEN	K	0	0	0	0
37	GOLDBACHER GEORG	MFC-SALZBURG	S	0	0	0	0
38	SCHUMACH WERNER	MFG-ST. VEIT	K	0	0	0	0
39	SCHULLER ALFRED	FMSC-MUERZZUSCH. ST		0	0	0	0
40	BALL ARTUR	MBC-ENZESFELD	N	0	0	0	0
41	MAURER MANFRED	MBC-FELDKIRCHEN	K	0	0	0	0

PUNKTERICHTER

JURY

FRANZ RENOLDNER DE84022 HEINZ WUESTENBERG DE78079 DR. GEORG BREINER W
 ERICH MAYER DE83011 RUDOLF SCHREIBERN DE91070 LSL MAG. H. KRASSER ST

SENDERDEPOT: ARNOLD FANHOLZER AUSWERTUNG: OSWALD HAJEK
 KARL HOFMUELLER BERNHARD DIWISCH

WERNER MIRSCH JOHANN NIEDERWIMMER
 WETTBEWERBSLEITER ORGANISATIONSLEITER

KRAIWIENEN AUSWERTUNG AUF *** APPLE COMPUTER ***
 14. SEPTEMBER 1986 PROGRAMME VON OSWALD HAJEK MFC-SALZBURG

RADIO CONTROL F3F



Fachreferent Ing Richard Gradischnig

Unter das Motto: "Alle guten Dinge sind zwei." (fast drei) könnte man die heuer vom ASKÖ-Villach durchgeführte Staatsmeisterschaft in Hangflug F3F - stellen.

Es begann am Ende des ASKÖ-Bundeslehrganges im Hangflug. Das Wetter begann im Laufe des Lehrganges, der übrigens ein voller Erfolg war, immer schlechter zu werden.

Die ASKÖ-Bundesmeisterschaften in den Klassen RC/H und F3F konnten am 10. Juli noch klaglos abgewickelt werden. Man konnte Vergleiche über die geflogenen Klassen anstellen und folgendes feststellen: In der Klasse RC/ H ist es möglich, auch mit einem Air Fish zu gewinnen, ist also eventuell für die Breite interessant. Die Klasse F3F verlangt viel fliegerisches Können und ein recht gutes Modell, meiner Meinung die richtige Klasse zur Durchführung von Staatsmeisterschaften.

Nun chronologisch weiter zu den Staatsmeisterschaften. Freitag und Samstag Früh Anreise der restlichen Staatsmeisterschaftsteilnehmer. Das Wetter

verschlechterte sich weiter, und der mit Erfrischungsgetränken aufgefüllte Pernod-Wagen wird infolge der kalten Witterung nur wenig frequentiert, Tee und geistige Getränke hatten Vorrang. Übungsflüge sind am Freitag den ganzen Tag möglich, da auf der Gerlitze bei jeder Windrichtung geflogen werden kann, also prädestiniert ist für Hangflugwettbewerbe.

Samstag Morgen, lange Gesichter, Regen, kalt, an einen Beginn der Staatsmeisterschaft ist nicht zu denken. Bis Meldeschluß hatten sich 78 Teilnehmer von 86 Vorgenannten bei der Wettbewerbsleitung gemeldet. Hochbetrieb haben nur die zwei Gaststätten im Gipfelbereich. Der Start wird von Stunde zu Stunde verschoben, und der Wettbewerbsleiter legt viele Kilometer zurück, bei der Beobachtung von Wind und Wetter. Endlich erst gegen 14 Uhr wird das Wetter besser, und der ausgesteckte Kurs Finsterbachgraben wird für den 1. Durchgang ausgewählt.

Der Durchgang wird bis auf kleine Pausen, wenn Nebel aus dem Tal aufsteigt, zügig durchgeführt. Es wurden verschieden gute Lei-

stungen erbracht, und einige des sehr breiten Favoritenfeldes waren nach diesem Durchgang an der Spitze. Es gab in diesem Durchgang 14 Nullwertungen, d.s. rund 8 Prozent.

Nach Ende des 1. Durchganges wurde versucht, den 2. Durchgang zu fliegen. Aber nach einigen Starts war es vorbei. Nebel fiel ein, und an ein Weiterfliegen war nicht zu denken. Also Abbruch des 2. Durchganges und Verschiebung auf Sonntag.

Am Sonntag, oh Schreck, oh Graus - Regen und Nebel und bis Mittag keine Besserung. Nun stand man vor der Entscheidung: Wertung von nur einem Durchgang oder Neuaustragung. Fairer Weise muß gesagt werden, daß mit Franz Prasch einer unserer Spitzenflieger vorne lag. Es wurde unter den Teilnehmern über eine Neuaustragung abgestimmt, und alle waren dafür. Der Veranstalter des Bewerbes, der ASKÖ Villach, erklärte sich bereit, die Staatsmeisterschaften ohne neuerliche Kosten für die Teilnehmer zu wiederholen. Also endgültiger Abbruch und Neuaustragung der Staatsmeisterschaft.



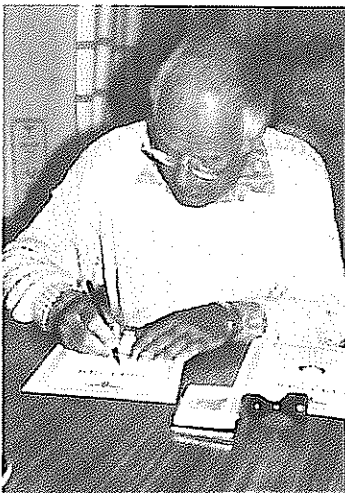
Sowohl die Funktionäre als auch die Wettbewerbsteilnehmer und Helfer hatten es bei diesem kalten und unfreundlichen Wetter nicht leicht. Ihnen allen gebührt Dank und Anerkennung !

Dieses war der 1. Streich !

Neuer Termin 27./28. September. Wochenlanges Schönwetter in Kärnten, zu den Staatsmeisterschaften war das Wetter wieder einmal schlimm - totaler Schlechtwettereinbruch.

Nach Anmeldung der Teilnehmer und Startnummernausgabe am Samstag Früh begann wie gehabt das große Warten mit Verschiebung des Starts von Stunde zu Stunde. Der Wettbewerbsleiter legte wieder die obligaten Kilometer zurück, in der Hoffnung, die geeignete Flugstrecke zu finden. Und sein Optimismus wurde belohnt. Gegen 14 Uhr war es soweit. Die Meßstrecke wurde ausgesteckt, übrigens an einer selten beflogenen Stelle. Der Wind kam aus NO, also Kurs Neugarten. Die schon ungedulden Teilnehmer wurden zum 1. Durchgang aufgerufen. Von den 73 Teilnehmern stellten sich 68 den Zeitnehmern. Das Wetter war wechselhaft, und es gab wieder Unterbrechungen wegen Nebels, aber durchaus reguläre Bedingungen. Nach spannenden Flügen lag wie beim ersten Anlauf im Juli, Franz Prasch an der Spitze, und der Durchgang konnte voll ausgeflogen werden. Es gab in diesem Durchgang 11 Nullwertungen, d.s. rund 7 Prozent.

Sonntag 27.9. Nebel, nichts als Nebel. Der Berg hatte seine gefürchtete Nebelhaube aufgesetzt. Im Tal besserte sich das Wetter, am Berg blieb es schlecht. Verschiebung des 2. Durchganges von Stunde zu Stunde. Der Wettbewerbsleiter drehte seine obligaten Runden und blieb hart. Gegen 13 Uhr klärte es wie am Vortag auf,



◁ Landessektionsleiter, Ing. Richard Gradischnig, leitete nicht nur den Wettbewerb, sondern er schrieb auch die Urkunden

Der Landessektionsleiter bei der Siegerehrung ▷

und der 2. Durchgang konnte auf der gleichen Piste wie am Vortag begonnen werden. Wetter und Wind unterschiedlich, Bedingungen durchaus regulär. Bei Nebel wieder Unterbrechung, wobei einige Piloten den durch den Nebel entstehenden Aufwind geschickt ausnützten.

Gegen Mitte des Durchganges fast der 3. Streich: Längere Unterbrechung, starker Nebel, und keine Besserung in Sicht. Die Wettbewerbsleitung bleibt hart - abwarten !

Von der Jury werden die Wettbewerbsteilnehmer zusammengerufen. Neuaustragung oder Wertung stehen wieder zur Debatte. Vorne liegt wieder Franz Prasch, wäre also ein würdiger Staatsmeister. Die Teilnehmer votieren für Neuaustragung, die Wettbewerbsleitung für „Zuwarten“ bis 16 Uhr.

Und nun wurde heftig diskutiert - und was geschah ? - der Nebel lichtetete sich, und die Sonne kam zum ersten Mal an diesem Tag zum Vorschein. Also nichts wie weitergeflogen.

Franz Prasch verpatzte die Landung, und mit einem Male war in der Wertung wieder alles offen. Es gab noch spannende Positionskämpfe und wieder nur 11 Nullwertungen.

Der Durchgang konnte regulär abgeschlossen werden, und wir hatten endlich einen neuen Staatsmeister in der Klasse F3F, den jungen Alfred Hubmann vom ASKÖ-Köflach.

Bei der Siegerehrung, die der LSL von Salzburg, Johann Niederwimmer in Vertretung des Bundessektionsleiters vornahm, konnten die Sieger endlich ihre wohlverdienten Medaillen, Pokale und Urkunden sowie Sachpreise entgegennehmen.



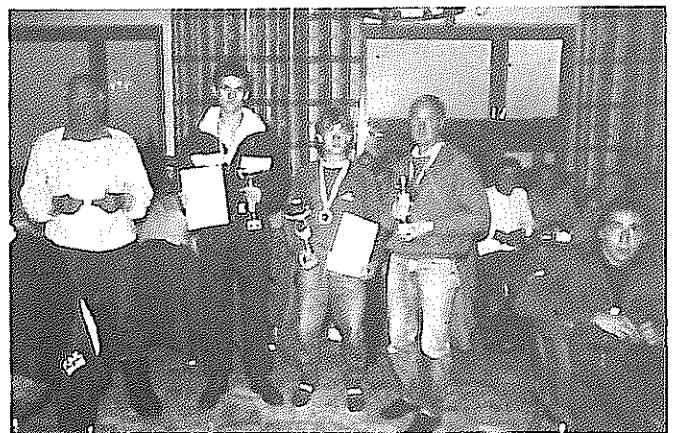
Der neue Staatsmeister in der Klasse F3F, der junge Alfred Hubmann vom ASKÖ-Köflach.

Zum Schluß möchte ich als Wettbewerbsleiter allen Teilnehmern und Funktionären und Helfern, besonders den beiden Damen Frau Hoffelner und Frau Himmelsbach, für ihren Einsatz, für ihr Verständnis und für ihr Ausharren recht herzlich bedanken. Es bewahrheitete sich das alte Sprichwort: "Aufgeben tut man einen Brief". Und in diesem Sinne die besten Wünsche und viel Erfolg für die nächste Staatsmeisterschaft in der Klasse F3F.

Euer Fachreferent
Richard Gradischnig

Und nun noch einige Gedanken und Feststellungen !

- * Befremdend für mich war das Fehlen der Salzburger Hangflieger, die sicherlich einige Spitzenflieger in dieser Klasse haben.
- * Erfreulich die Steiermark, die das Hauptkontigent und den Staatsmeister stellten.



* Weiters fehlten Teilnehmer aus Vorarlberg und Tirol, deren F3B-Spitzenflieger auch in der Klasse F3F an der Spitze mitmischen könnten.

Nun zum Programm:

Meiner Meinung und nach Meinung vieler F3F - Flieger wären folgende Punkte zu ändern bzw. zu präzisieren:

1. Landezeit

Erhöhung der zur Verfügung stehenden Landezeit von 30 auf 60 Sekunden.
Dadurch verringerte Bruchgefahr für die Modelle.

2. Landewertung

(Beschädigung der Modelle bei der Landung bzw. Flugfähigkeit danach).

1. Das Modell muß ohne die geringste Manipulation - wie z.B.

zusammenstecken der Flächen flugfähig sein.

2. Alle Ruderfunktionen müssen vollkommen funktionsfähig sein, nicht angeschlossene Ruderfunktionen müssen vor dem Start den Zeitnehmern bekanntgegeben werden.

3. Bestehen über die Flugfähigkeit Zweifel, muß das Modell unter Aufsicht der Zeitnehmer gestartet werden.

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE STAATSMEISTERSCHAFT 1986 - KLASSE F3 F

1. und Staatsmeister HUBMANN Alfred	ASKÖ Köflach	841	939	1780	37. FLEISCHHACKER Heimo	KFC Klagenfurt	548	602	1150
2. SCHIMANEK Christian	MFC Falke	873	873	1746	38. BRETTSCHEIDER Erich	MBC Mödling	570	554	1124
3. KNÜPPEL Manfred	ÖMV Weiz	885	838	1723	39. BRANDNER Mario	UMFC Eisenerz	560	549	1115
4. SEITNER Robert	UMFC Eisenerz	793	925	1718	40. TROTTER Gerhard	MFK Quax	451	653	1104
5. ZAUNER Gerald	MFK Quax	873	838	1711	41. SEREINIG Josef	MBG Feldk.	431	653	1084
6. LANG Franz	SG Spittal	852	849	1701	42. HUBER Engelbert	WM Weis	570	508	1078
7. KREILINGER Walter	FMBC Vienna	767	899	1666	43. HEIBL Ernst	PSK MFSG	416	646	1062
8. KAHLHOFER Rudolf	PSK MFSG	767	886	1653	44. OCHERBAUER Alois	FMC Müzzuschi.	500	559	1059
9. PRASCH Franz	ASV Puch	1000	646	1646	45. WYSKOCIL Wilhelm	MBC Mödling	566	477	1043
10. NIEDERHOFER Gerhard	UMFC Eisenerz	639	954	1593	46. PURKARTSHOFER Franz	ASKÖ Köflach	535	484	1019
11. BURESCH Peter	MFC Falke	645	861	1506	47. BURESCH Gerhard	MFC Falke	0	1000	1000
12. THALINGER Wolfgang	MFK Quax	831	674	1505	48. HASSLACHER Martin	ASKÖ Villach	0	925	925
13. ZAFOSNIK Elmar	FMC Müzzuschi.	883	805	1488	49. MUSICH Heinz	ÖMV Breitenfurt	0	886	886
14. COMMENDA Christian	MFK Quax	812	647	1479	50. DRASCHBACHER Ernst	PSK MFSG	347	525	872
15. WALLNER Edi	SG Spittal	605	873	1478	51. MASOPUST Karl	FMBC Vienna	0	795	795
16. POMBERGER Bernhard	MFC Müzzuschi.	590	873	1463	52. ROSENWIRTH Josef	MBG Feldk.	742	0	742
17. HOFFELNER Erich jun.	ASKÖ Villach	663	775	1438	53. THAUSES Michael	PSK MFSG	0	667	667
18. DIWALD Wolfgang	MFC Falke	531	886	1417	54. MOLZBICHERL Josef	SG Spittal	0	614	614
BENE Michael	SMC Andritz	750	667	1417	55. BERGNER Egon	PSK MFSG	0	602	602
20. HOTZ-BEHOFISITZ Harald	MMFC Oberpdf.	639	765	1404	56. HOFSTÄTTER Günther	MFK Quax	595	0	595
21. HARKAM Karl	ASKÖ Köflach	711	681	1392	57. WINKLER Gerhard	KFC Klagenfurt	585	0	585
22. KÖLLNER Carsten	SG Spittal	575	805	1380	58. MAURER Manfred	MBG Feldk.	566	0	566
DUNGER Roland	Vogelweide	784	596	1380	59. DITTMAYER Manfred	MFC Phönix	0	559	559
24. PLANITZER Kurt	UMFC Eisenerz	683	667	1350	60. MÜLLNER Michael	UMFC Meggenh.	0	554	554
25. KODER Hubert	FMBC Vienna	663	653	1316	61. NÖSSING Gerhard	UMFC Eisenerz	548	0	548
26. KOKELY Roman	MFK Quax	750	564	1314	62. KRAMPL Harald	MBG Feldk.	543	0	543
27. COMMENDA Erich	MFK Quax	431	849	1280	WAGNER Horst	MFK Quax	543	0	543
28. KRIPPA Robert	MBC Mödling	663	585	1248	64. MITTENDREIN Helmut	ASV Puch	535	0	535
29. HOLZMANN Rainer	PSK MFSG	595	639	1234	65. REITER Wolfgang	MFC Falke	0	470	470
30. RETTICH Johann	MFC Phönix	548	674	1222	66. KOGELNIG Gert	SG Spittal	451	0	451
31. SCHEDA Wolfgang	MFC Phönix	616	596	1212	67. KIKL Helmut	MBG Feldk.	0	390	390
32. LESKY Helmut	ASKÖ Köflach	548	653	1201	68. MAYER Wolfgang	ASKÖ Köflach	383	0	383
33. FREIERMUTH Georg	SG Spittal	552	639	1191	69. LEX Manfred-MMFC Oberp., BURMANN Walter-MBC Mödling, MAYER Wolfgang-UNION Eisenerz, FEICHTER Reinhold-MBG Feldk., STEINER Gerhard-ASV Puch				
34. SCHUBERT Rainer	FMC Müzzuschi.	556	633	1189					
35. MAYER Helmut	UMFC Eisenerz	605	574	1179					
36. OBERLEITNER Manfred	UMFC Meggenh.	575	596	1171					



EIN PLÄDOYER FÜR DEN FESSELFUG

Fortsetzung von Seite 11

F2D - Modelle fliegen zwischen 150 und 170 km/h schnell und sind in der Lage Loopings mit nur 1,5 - 2 m Durchmesser zu fliegen.

Sind Combat-Flieger einmal nicht damit beschäftigt, den Papierschwanz des gegnerischen Modells stückweise abzuschneiden, wird bestimmt am Platzrand diskutiert. Immer leichtere und stärkere Motoren, leichtere

Modelle mit unglaublicher Wendigkeit und nicht zuletzt immer neuere Baumethoden - noch schneller, noch billiger - sorgen für Gesprächsstoff, oft bis tief in die Nacht hinein. Es aber gerade dieser Gedanken- und Erfahrungsaustausch, der aus allen Wettbewerben mehr macht, als einen nüchternen Wettstreit um Punkte und Plazierungen.

...da werden doch alle
zu Modellbauern!!

MO-FR: 9-12 - 16-19
SA: 9-12

Cockpit

MODELLBAU

6020 INNSBRUCK · DEFREGGERSTR. 18
☎ 05222 / 492288

Kein (Wettbewerbs-) Tag wie jeder andere Impressionen eines Punkterichters

Ort der Handlung: Modellflugzentrum Kraiwiesen

Wettbewerb: RC IV, Sonntag 7. September 1986

Teilnehmer: 13 ! aus 3 Bundesländern

Funktionäre: 10, in Worten zehn

Computerausarbeitung: Startbereit

Senderdepot: detto

Wetter: Hohe Bewölkung, kalter Ostwind

Stimmung: Erwartungsfroh bis skeptisch

Start : Pünktlich um 8,30 Uhr, nach Begrüßung der Teilnehmer

Mit gewohnter Routine starten die Piloten, geschleppt oder mit eigener Kraft, in flotter Reihenfolge. Der starke Höhenwind macht Wettbewerbern und Punkterichtern zu schaffen. Wie es eben in einer Freiflugarena vorkommen kann.

In Nullkommanichts kann jeder Pilot am allgemein zugänglichen Bildschirm des Computers das Resultat seiner Bemühungen am laufenden Band kontrollieren.

Verhaltene Diskussionen, prickelnde Spannung.

Kurz nach Beendigung des 3. Durchganges stand das Ergebnis am Schirm. Anschließend die Siegerehrung durch den Organisationsleiter mit vielen schönen Pokalen.

Alles eitel Wonne ? Mitnichten !

Die nun folgenden Debatten einiger Teilnehmer hatten an diesem Tag eine ungewöhnliche Dimension. Zornige junge Männer, aber auch Satirierte hielten mit ihrer Meinung nicht hinter dem Berg.

Eine derartige Kritik über die Qualifikation der Punkterichter hatte ich bis dato noch nicht erlebt.

Was war der Anlaß für diese Aufregung ?

Vielleicht war es nur eine besondere Konstellation unbekannter Ursachen. Dieses Wochenende wurde in Österreich ein sprunghaftes Ansteigen von Suizid gemeldet, sowie eine große Anzahl von Unfällen. Was immer der Grund war, ein Ausflippen in dieser Form ist weit überzogen.

Nach Auswertung des Wettbewerbsprotokolles können einige wesentliche Vorwürfe ganz eindeutig widerlegt werden.

Zu den verbalen Entgleisungen schweigt des Sängers Höflichkeit.

Vorwurf:

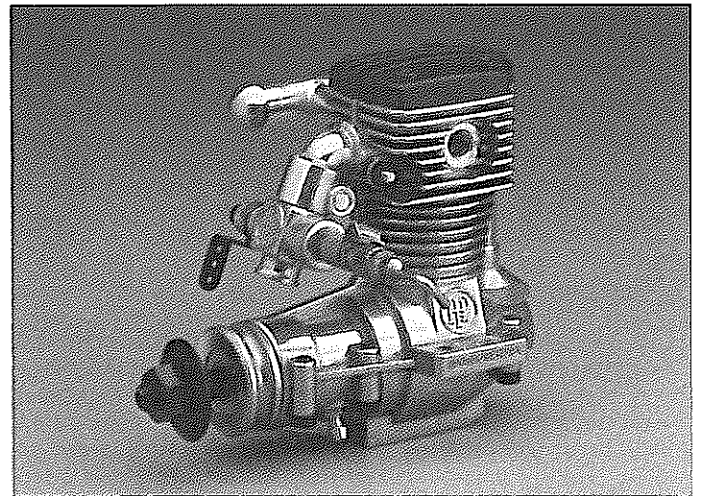
Wie kann bei diesen Witterungsbedingungen ein Punktemaximum erfolgen werden ?

Tatsache:

Die maximal mögliche Punktezahl je Durchgang beträgt 1380 Punkte.

Ihren Spaß am Hobby nehmen wir sehr ernst.

Als Spezialist hochtechnologischer Metallverarbeitung wissen wir, was Präzision und Zuverlässigkeit bedeuten.



Ob Zweitakter oder Viertakter für Flug-, Auto- oder Schiffsmodelle - jeder Motor durchläuft vor der Auslieferung eine Qualitätskontrolle, die kaum zu überbieten ist. Und noch etwas: **Diese Qualitäts-Produkte können Sie jetzt zu einem Preis beziehen, der jedem Vergleich standhält.** Mehr darüber sagt Ihnen gerne jeder gute Fachhändler.



hirtenberger
Modellmotoren

Höchste Einzelwertung 1201, entspricht 74%.
Niedrigste volle Einzelwertung 709 " 51%

Vorwurf:

Zu große Punktedifferenz der Punkterichter, innerhalb einer Figur bis zu 5 Punkte Differenz!

Tatsache:

249 Figuren wurden insgesamt bewertet, mal 5 Punkterichter entspricht 1245 Noten.

90% der Bewertungen weisen eine Differenz von 1 bzw. 2 auf,

5% der Bewertungen weisen eine Differenz von 3 auf und

5% der Bewertungen stimmen völlig überein, und zwar für alle 5 Punkterichter vor dem Ausscheiden der höchsten und niedrigsten Wertung.

Gültige Wertungen für die Platzierung

37 Flüge mal 3 Punkterichter = 111 Wertungen

Punkterichter		1	2	3	4	5
Streichresultate	max	22	5	3	3	4
	min	0	5	15	16	1

Gültige Wertungen	15	22	19	18	32	Summe 111
Summe 100%	13,5	24,4	17,1	16,2	28,8	

Resumee:

Erstaunlich waren für mich die großen, regionalen Auffassungsunterschiede für ein Programm, welches über viele Jahre erfolgreich und gerne geflogen wird.

Trotz großer Bemühung von prop scheint hier ein Informationsdefizit vorzuliegen.

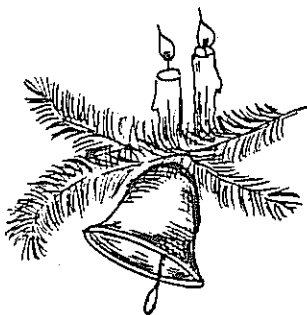
Also: prop und MSO aufmerksam lesen !

Wahrscheinlich wäre auch eine etwas andere Einstellung der Wettbewerber ab Platz 2 angebracht.

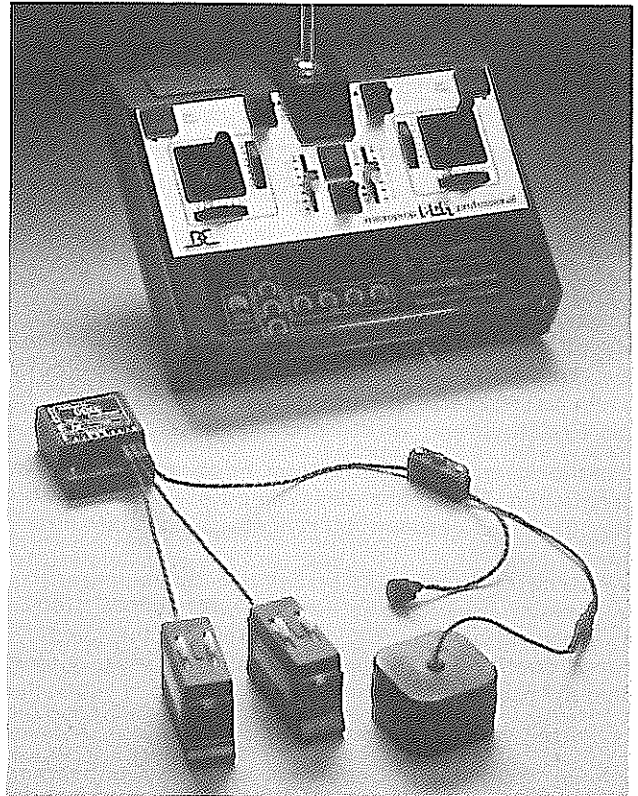
Als leicht frustrierter Punkterichter, der viele Jahre, an vielen Wochenenden bei Hitze und Kälte stundenlang in den Himmel starrt, damit die Piloten ihrer Selbstverwirklichung ein wenig näher kommen, werden Sie mir sicher einige Denkanstöße zugestehen.

Zum versöhnlichen Ausklang darf ich versichern, daß so wie bisher, alle Piloten - auch die vorlauten - jene Bewertung erhalten, die sie verdienen. Nicht mehr und nicht weniger !

Ihr Franz Renolder
Im Namen meiner 4 Kollegen



microprop microprop microprop



Microprop-PCM- Fernlenksysteme...

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

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

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

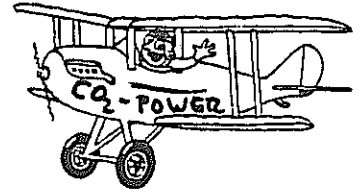
—Microprop-PCM-PILOT: 4 Funktionen, bei Bedarf bis auf 8 Funktionen zu erweitern.

—Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

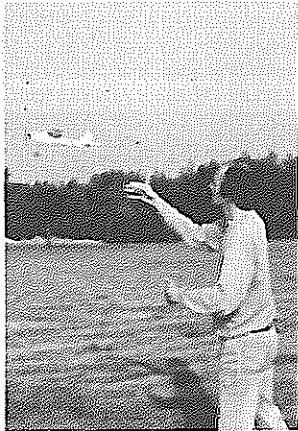
**BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.**

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

CO₂ Anfängermodell in Schaumkunststoff-Bauweise



In Heft 5/6 1986 von prop konnten Sie ein bißchen Allgemeines zum CO₂-Modellflug lesen - über entsprechende Modelle war jedoch nicht viel zu erfahren. Ich hatte nur darauf hingewiesen, daß in dieser Modellflugsparte eine große Typenvielfalt zu beobachten ist. Vielleicht haben bis heute schon einige Leser angefangen, ein Modell für diese kleinen Gasmotoren zu bauen, möglicherweise warten auch ein paar Modellflieger noch auf einen entsprechenden Bauplan. Den will ich hiermit vorstellen.



Umgebauter SKYBOY mit
460 mm Spannweite



Modell mit gewölbter
Platte. 660 mm Spannweite



F1C-ähnliches Modell,
1060 mm Spannweite



Ente mit Druckpropeller

Aus einer Vielzahl von Gründen bin ich der Meinung, daß man mit Flugversuchen in einer neuen Klasse nur dann beginnen sollte, wenn einem ein schnell und einfach zu bauendes, leicht zu bedienendes und relativ stabiles sowie billiges Gerät zur Verfügung steht. Dieses muß noch kein Hochleistungsmodell sein, es sollte aber schon eine Wettbewerbsteilnahme ermöglichen.

Während meines Besuches bei MEMORIAL J. SMOLY 1985 in der CSSR sah ich u.a. auch ein CO₂-Modell mit Tragflächen, Höhenleitwerk und Seitenleitwerk aus leichtem Schaumkunststoff (STYROPOR, PIATHERM o.ä.). Der Rumpf bestand aus T-förmig verleimten Balsabrettchen (siehe Bild). Auf dem Foto ist die starke Durchbiegung der Flächen zu beobachten. Während des Fluges bogen sich diese noch stärker nach oben, und bei jeder Windböe glich das Modell einem Schwingflügler. Außerdem war der Rumpf nicht verdrehfest genug, sondern bewegte sich ständig um die Längsachse. Auf diese Weise ließen sich leider keine befriedigenden Flugzeiten erreichen. Hervorragend war dagegen aber die Idee des tschechischen Sportfreundes, eine Leichtbauweise mit kurzer Fertigungszeit anzuwenden.

Vor einigen Wochen unternahmen nun Clubkameraden von mir den Versuch, Tragflächen für ein F1A-Modell in

der gleichen Art herzustellen. Dabei gab es Schwierigkeiten mit dem Schnitt der langen Mittelteile. Die Ohren gerieten aber sehr gut, und diese ließ ich mir für meine CO₂-Versuche schenken. Damit stand das Konzept für ein neues Anfängermodell fest - es sollte ein Schaumkunststoffmodell werden!

Verwendung fand der blaue Schaumplast STYROFOAM von DOW CHAMICALS. Dieser ist offenporig mit sehr kleiner Porengröße und hat eine spezifische Dichte von ca. 0,03 g/cm³. Durch die offenen Poren ergeben sich 2 Eigenschaften:

1. Man erhält eine rauhe Profilloberfläche, die beim Schleifen mit feinem Schleifpapier etwas geglättet werden kann (Versuche über die Auswirkungen dieser Rauheit auf die Flugleistung habe ich noch nicht durchgeführt, sie wären aber sicherlich interessant).

2. Das Gewicht der aus diesem Kunststoff gefertigten Teile verdoppelt sich, wenn diese im Wasser liegen und sich vollsaugen können. Nach Wasserlandungen muß das Modell also längere Zeit trocknen!



Tschechisches Modell mit
Schaumstoffflächen.
MEMORIAL J. SMOLY, 1985

Flugzeitkomponenten aus STYROFOAM lassen sich sehr gut durch Ausschneiden mit elektrisch beheizten Drähten oder durch den Einsatz von Kreissägen und Schleifwerkzeugen fertigen.

Anfänger im Umgang mit Schaumkunststoffen möchte ich an dieser Stelle noch sagen, daß Bauteile aus diesen Werkstoffen nur mit 2-Komponenten-Klebern verbunden werden sollten. Diese sind zwar relativ schwer und teuer, aber sie lösen den Plast nicht an (oder sogar auf!) und ergeben eine viel größere Festigkeit, als sie mit Kontaktklebern erzielt werden kann. Als geeignete Klebstoffe erwiesen sich TECHNICOIL Z und UHU PLUS.

Damit es trotz der größeren Festigkeit des vorgeschlagenen Werkstoffes nicht zu Verformungen kommt, ist erstens ein Profil mit größerer Dicke zu wählen und zweitens der Flächengrundriß trapezförmig zu gestalten. Die Profil- und Flächenform kann dem Plan entnommen werden.

Anmerkung: Wer mit der gleichen Bauweise Modelle herstellen will, die auch bei Sturm fliegen können, also größere Belastungen aushalten müssen, der kann die Ober- und Unterseite der Tragfläche über die Kreissäge schieben und in den flachen Spalt mit 2-Komponenten-Kleber eine Glas- oder Kohlenstofffaser einleimen.

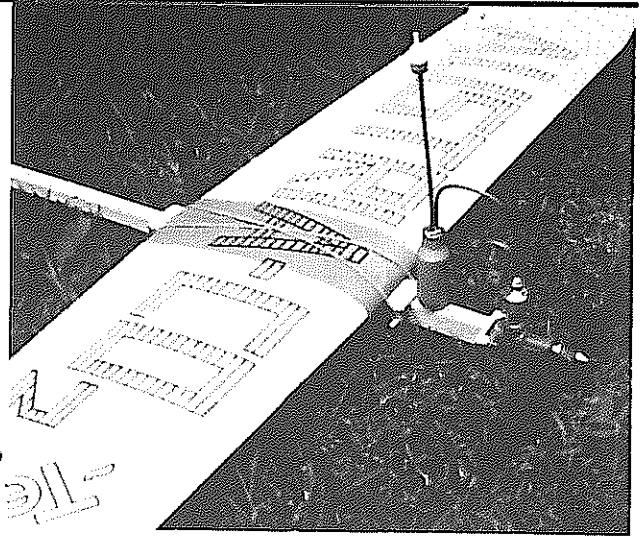
Die Tragfläche ist mit Ohren versehen, die unterschiedlich steil sind (das linke Ohr ist 57 mm hoch, das rechte 46 mm) und zum Schutz gegen Beschädigungen durch den Befestigungsgummi wurde in der Mitte ein Streifen TESA-FILM aufgeklebt. Die Flächen haben ein Gewicht von 25 Gramm.

Da das Höhenleitwerk nur eine Dicke von 5 mm hat und aus Fertigungsgründen rechteckig ist, erhielt dieses im Abstand von 20 mm von der Nase eine 2 mm dicke Balsaleiste eingeklebt. Das Höhenleitwerk wiegt 2,5 Gramm.

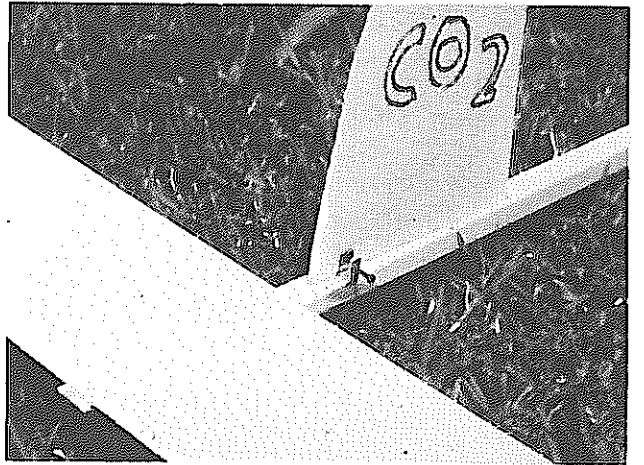
Durch die Wahl dieser Technologie erhält man Flächen und Leitwerke, die nur unwesentlich schwerer als bei der Holm-Rippen-Bauweise sind, die aber viel weniger Herstellungszeit benötigen und außerdem nur eine sehr geringe Verzugsneigung haben. Damit ist man schon ein ganzes Stück weiter in Richtung "Flugsicherheit".

Der Rumpf ließe sich sehr einfach aus dünnen, und leichten GFK-Rohren (z.B. den Enden von Angelruten) fertigen. Doch diese kosten etwas mehr und neigen auch zum Wippen. Ebenfalls könnte man einen leichten Kastenrumpf aus 1 bis 1,5 mm dicken Balsabrettchen herstellen. Bei verschiedenen Versuchen zeigte sich aber, daß ein Balsastab aus mittelschwerem Holz für unseren

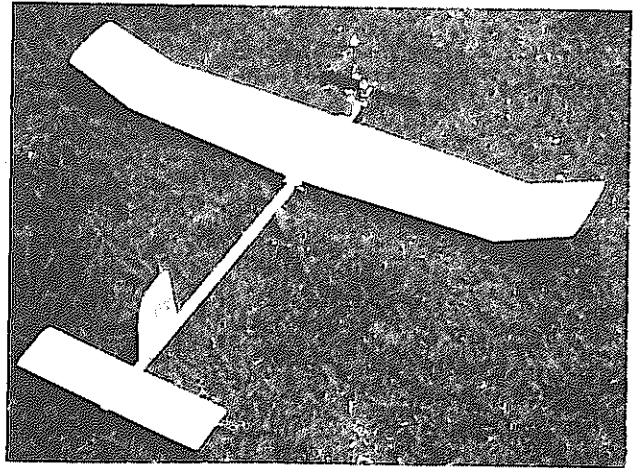
Rumpfvorderteil mit Motor-, Tank- und Flächenbefestigung



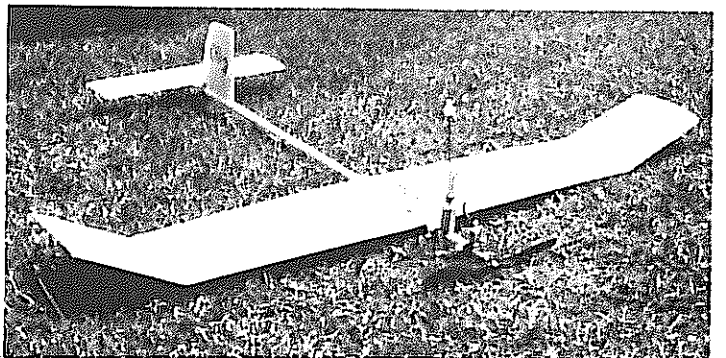
Rumpfmündung mit Verstellmöglichkeit für das Seitenleitwerk



Das fertige Modell



Das fertige Modell



Verwendungszweck ein ausreichend gutes Festigkeits-Gewichts-Verhältnis aufweist. So beschloß ich, als Rumpfstab eine 10 mm dicke Balsaleiste zu nehmen, die vorne 12 mm und hinten 5 mm dick ist und eine Länge von 640 mm hat. Dieser Stab wiegt 8 Gramm.

Rechtwinkelig zur Längsachse klebte ich vorne den Motorspant an (dieser wird beim MODELA-Motor mitgeliefert).

Im Bereich der Flächen leimte ich ein Auflagebrett (150x20x3) auf Balsa auf, welches durch ein 3 mm dickes Holzstück erhöht wird. Hierdurch ergibt sich der erforderliche Anstellwinkel. Vor und hinter dem Auflagebrett befestigte ich noch je ein Rundholz (\varnothing 3 mm, 30 mm lang). Auf das Ende des Rumpfstabes wurde danach das Höhenleitwerk geklebt. Somit hat das Modell keine Thermikbrems-Möglichkeit; aber dafür besteht auch nicht mehr die Gefahr, daß das Höhenleitwerk verrutscht und sich dadurch unterschiedliche Flugbilder einstellen.

Nach diesen Arbeiten mußte noch das Seitenleitwerk montiert werden. Dieses besteht ebenfalls aus Schaumkunststoff, ist 95 mm hoch, 80 mm lang, 6 mm dick und 1 Gramm schwer. Bei Versuchen mit anderen Modellen bemerkte ich, daß mehr Wert auf eine Verstellmöglichkeit des Seitenleitwerkes als auf die des Höhenleitwerkes gelegt werden muß. Das ist zum Teil auf Drehzahlschwankungen des Motors (diese ergeben sich durch verschiedene Wetterlagen bei gleicher Einstellung) und der damit verbundenen Drehmomentänderung zurückzuführen. Auf keinen Fall sollte das Seitenruder nur mit Nadeln fixiert oder auf andere Art gepfuscht werden! Ich habe alle meine Modelle mit kleinen U-Stückchen aus Aluminium ausgerüstet, die auf beiden Seiten eine M 1,8 Schraube zum Justieren haben. Da der Schaum elastisch ist, besteht keine Notwendigkeit, ein Ruder an die Seitenflosse zu montieren.

Anmerkung: Damit die dünne Schraube nicht in den Kunststoff eindringen kann und den Ruderausschlag verhindert, ist an dieser Stelle eine kleine Verstärkung aufzukleben!

Genauso einfach (und primitiv) wie der Bau des Modelles erfolgte, geschah auch die Montage des Tanks. Den befestigte ich mit "U-Komponenten-Klebstoff" senkrecht stehend auf dem Rumpfstab zwischen Motorspant und Tragflächen. Hierdurch ist eine gute Wärmeaufnahme des sich beim Motorlauf abkühlenden Tanks gewährleistet. Zur Erhöhung der Festigkeitsstabilität sollte jedoch noch ein Dreieck zwischen dem Tankvorderteil und dem Rumpfstab eingefügt werden!

Das hier beschriebene Modell erforder-

te eine Bauzeit von weniger als fünf Stunden und kostet ohne Motor keine 5,- DM (ca. öS 35,-). Es wiegt flugfertig 72 Gramm und ließ sich völlig problemlos einfliegen. Bei den Testflügen stellte sich folgendes Flugbild heraus: Der Steigflug geschieht in Linkskurven, mit Drehzahlverringering geht das Modell in einen geraden Horizontalflug über, wenn der Motor steht kommt es zum Segeln mit Rechtskurven. Bei windstillen und thermiklosem Wetter erreichte das Modell, das noch nicht optimal eingeflogen war, bei Flüssigfüllung Flugzeiten, die jeweils um 60 Sekunden lagen. Bei besserer Füllung, Einstellung von Motorzug und Anstellwinkel sowie der Ausnutzung von Thermik dürften die bei Wettbewerben angestrebten 120 Sekunden realisierbar sein.

Abschließend möchte ich noch vier Hinweise an dieser Stelle geben:

1. Aus motortechnischen Gründen sollten Sie Ihre CO₂-Modelle nicht bei Temperaturen unter 10° C fliegen lassen. Die beim Verdampfen des flüssigen Kohlendioxids anfallende Kälte kann durch die Umgebung

nicht kompensiert werden und dadurch ist nur ein äußerst unbefriedigender Wirkungsgrad erreichbar.

2. In prop 5/6 1986 wurde auf die westdeutsche Freiflugzeitschrift THERMIK-SENSE hingewiesen. Der interessierte prop-Leser kann dort Baupläne von CO₂-Leistungsmodellen finden. (Bei der Bundessektion erhältlich).

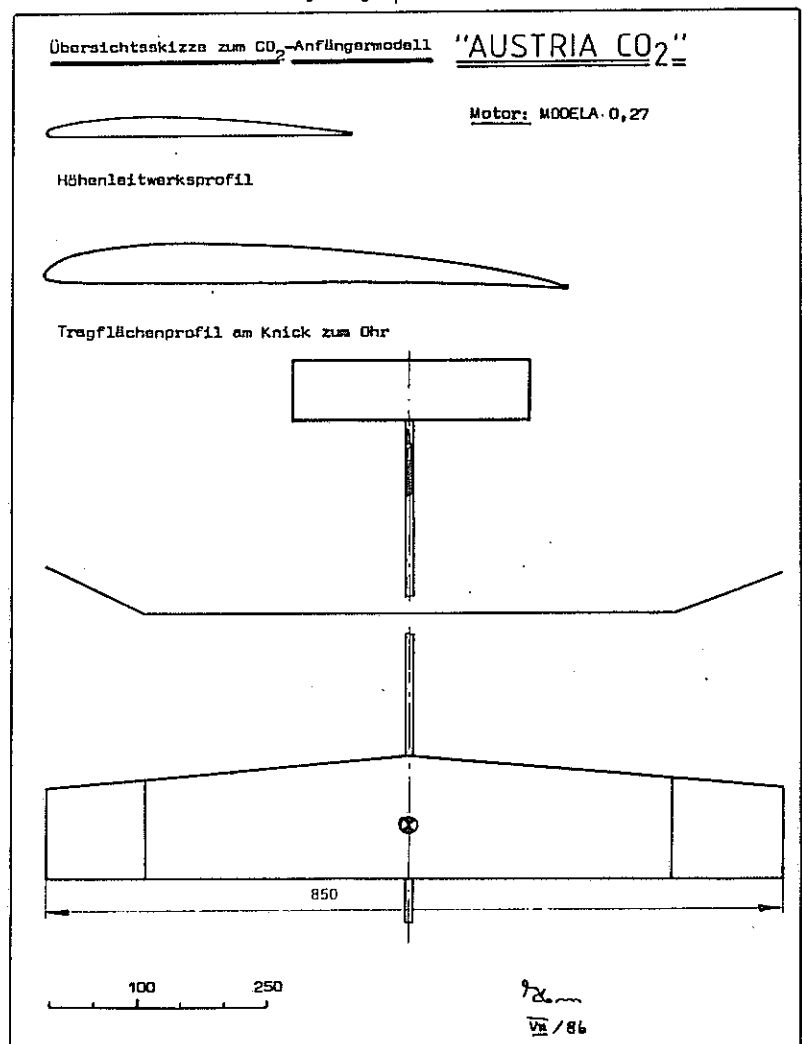
3. DER ÖSTERREICHISCHE AERO-CLUB VERANSTALTET IN DER ZEIT VON 1. BIS 3. MAI 1987 EINEN CO₂-Wochenendkurs, bei dem es etwas über den Umgang mit CO₂-Motoren zu lernen gibt und bei dem jeder ein Modell baut und einfliegt.

Danach ist beabsichtigt, einen CO₂-Wettbewerb zu veranstalten, zu dem auch CO₂-Flieger aus den angrenzenden Ländern eingeladen werden.

Zum Schluß wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Bauen und noch mehr Erfolg beim Fliegen mit Ihrem CO₂-Modell!

Mit freundlichen Grüßen aus Aachen

Ihr Klaus Jörg Hammerschmidt

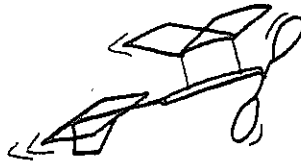


NEUE SAALFLUGKLASSE FÜR ANFÄNGER



F1D-Beginner

Von Wolfgang Pietschmann



Diese Klasse wurde von der internationalen Freiflugkommission der CIAM vorgeschlagen.

Es wurde eine für den Anfänger leichte Bauweise gewählt:

Maximalspannweite 45 cm

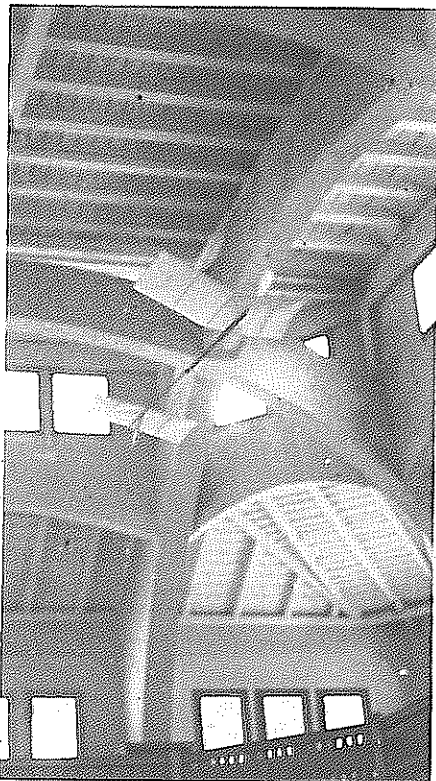
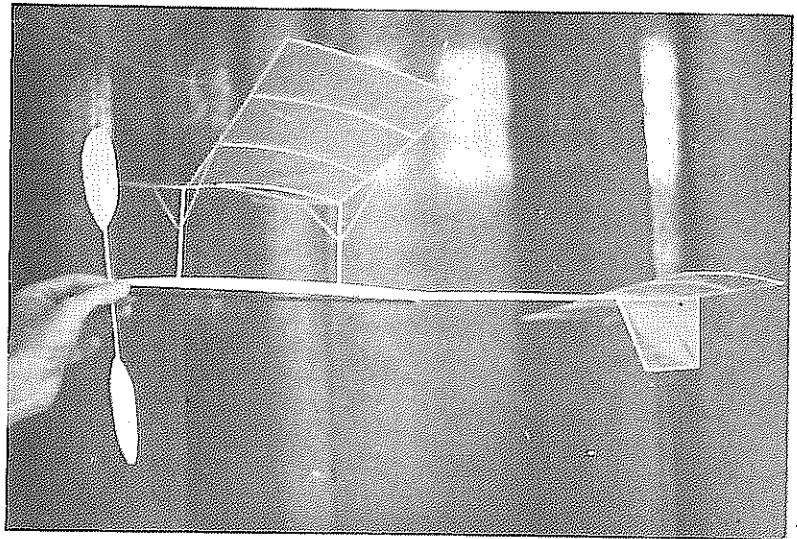
Minimalgewicht ohne Gummi 3 Gramm

Gummigewicht maximal 1,5 Gramm

Bespannung: Kondensatorpapier oder Microlite, kein Mikrofilm erlaubt!

Die Luftschraubenblätter müssen aus Vollbalsa sein, der Rumpf kann auch aus eingerolltem Balsa bestehen.

Balsaverstrebungen sind erlaubt, Abspannungen mittels Chromnickel oder Wolframdrähten verboten.



F1D - Beginner sind leicht zu bauen, wie auch die Klasse TH (Turnhallenmodelle). Mit diesen Modellen können je nach Hallenhöhe Flugzeiten zwischen 5 und 10 Minuten erreicht werden. Sie fliegen äußerst stabil, was durch die relativ große Spannweite und die große Rumpflänge (Gummistranglänge) zurückzuführen ist. Durch die Begrenzung des Gummigewichts liegen die Flugzeiten enger beisammen, was dem Anfänger gewisse Siegchancen einräumt.

Die neue Klasse wird bereits in Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und in der Schweiz geflogen. Wenn sie in Österreich Fuß fassen würde, könnte auch eine Verbindung mit dem Ausland aufgenommen werden und Wettbewerbe besucht werden.

Auch im nächsten Jahr werden wieder Lehrgänge durchgeführt werden. Interessenten mögen sich jederzeit bei der Bundessektion melden.

Ein F1D Beginner im 12 m hohen Festsaal des Ferienhortes am Wolfgangsee. Diese Halle steht uns in den warmen Monaten (Sommer) zur Verfügung



NATIONALE WETTBEWERBE



SCHÄRDINGER
AKTIVITÄTEN

INNVIERTLER WANDERPOKAL- FLIEGEN - Klasse RC IV

Auch heuer veranstalteten wir diesen Wettbewerb wieder und zwar

Auch heuer veranstalteten wir diesen Wettbewerb wieder und zwar am 13. September und nun bereits schon zum 9. Mal.

Es waren 20 Teilnehmer am Start, was uns natürlich sehr freute. Auch war uns der Wettergott gut gesinnt, der uns zu Beginn mit einem Gewitterschauer begrüßte, dann aber den ganzen Tag die Sonne schickte.

Wir hatten mit der hohen Teilnehmerzahl sehr zu kämpfen, um alle 3 Durchgänge fliegen zu können, aber unser langjähriger Wett-

bewerbsleiter, Gottfried Benischke, hatte alles voll im Griff.

Nun die besten 5 Plätze:

1. und Gewinner des Wanderpokals
Späth Günther SFU-Schärding
2. Sidler Thomas ASKÖ-Linz
3. Späth Karl SFU-Schärding
4. Pointner Karl ASKÖ-Linz
5. Sidler Hermann detto

Hiermit möchte ich mich noch einmal bei allen Teilnehmern für die gute Disziplin bedanken und hoffe, auch im nächsten Jahr zum

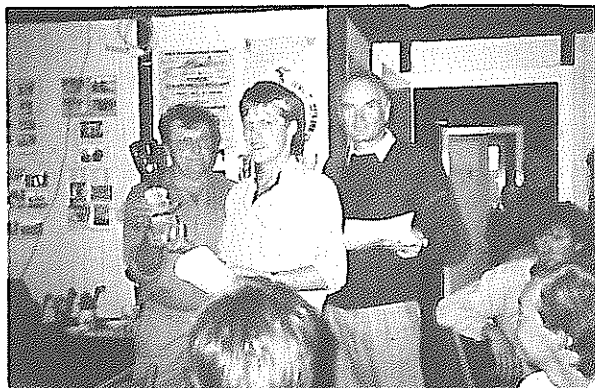
10. Innviertler
Wanderpokalfliegen
in der Klasse RC IV

wieder eine so beachtliche Anzahl an Teilnehmern begrüßen zu dürfen.

DIE ERGEBNISSE in der Klasse RC IV :

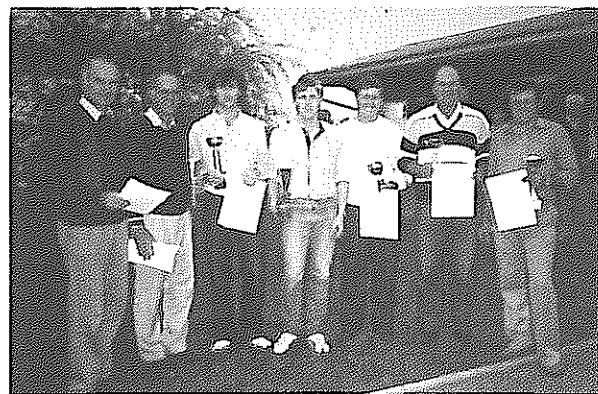
1. Späth Günther	SFU Schärding	861	1025	1021	2046 Punkte
2. Sidler Thomas	ASKÖ MFC Linz	724	967	943	1910 "
3. Späth Karl	SFU Schärding	898	732	1003	1901 "
4. Pointner Karl	ASKÖ MFC Linz	436	952	944	1896 "
5. Sidler Hermann	ASKÖ MFC Linz	718	857	906	1763 "

6. J. Baumgartner 1734, 7. G. Hönig 1717, 8. P. Aigner 1711, 9. H. Berner 1709, 10. H. Domberger 1684, 11. H. Danksagmüller 1641, 12. J. Parzer 1574, 13. M. Schiefert 1568, 14. H. Tidl 1560, 15. W. Palmetzhofer 1555, 16. M. Krstic 1537, 17. W. Weichaus 1436, 18. F. Stockinger 1363, 19. A. Birke 1255, 20. W. Krasensky 0 Punkte.



Günther Späth erhält den Siegerpokal.

Links der Drittplazierte Karl Späth und rechts Wettbewerbsleiter Benischke



Die Erstplatzierten. Links WL Benischke

Eine Woche später, am 21. September 1986, veranstalteten wir wieder unseren traditionellen

UHU-JUGEND-WETTBEWERB

bei herrlichem Wetter und einer Teilnehmerzahl von 16 Startern. Es waren wieder drei Mädchen dabei, die sehr tapfer kämpften, ja, es siegte sogar ein Mädchen von 8 Jahren, und zwar wurde Elke Oberater aus Enns 1. vor dem Zweitplatzierten Erwin Bauer aus Andorf und dem 3. Erhard Pichler aus St. Marienkirchen. 4. wurde Wolfgang Fürst aus Passau und

5. Andreas Oberländer aus Neuburg am Inn /Bayern.

Wir hatten auch heuer bei allen unseren Wettbewerben sehr schöne Sachpreise, für die ich mich an dieser Stelle noch einmal recht herzlich im Namen unseres Vereines bei den Firmen Sighard Dittlmann, Passau, Odol-Pharmakon, Wien und Webra Modellmotoren aus Enzesfeld bedanken möchte. Natürlich auch bei allen anderen Firmen und Gönnern für ihre Pokal- und Sachspenden.

Karl Späth

Erste in der Jugendklasse wurde Elke Oberater, 2. Erwin Bauer, 3. Erhard Pichler ▷



ZWEIMAL MOTORSEGELN in St. Veit / Glan

von Dr. Wolfgang Schober

Am 30./31. August wurden am Modellflugplatz der MGG-St. Veit

Am 30./31. August wurden am Modellflugplatz der MFG St. Veit das HERZOGENSTÄDTER POKALFLIEGEN sowie ein Teilbewerb des KÄRNTEN CUP's in der Klasse RC/MS ausgetragen.

Um es gleich vorweg zu nehmen, die Beteiligung blieb weit unter allen Erwartungen. Das schlechte Wetter mag wohl mit eine Rolle gespielt haben, warum der eine oder andere Teilnehmer zu Hause blieb, aber mit nur 12 Piloten einen nationalen Wettbewerb austragen zu müssen, bedeutet für die MFG-St. Veit eine Pleite in jeder Hinsicht. Waren es 1982 noch 41 Teilnehmer, so sank diese Zahl stetig auf den nunmehrigen absoluten Tiefstand von 12.

Obwohl nun schon seit einigen Jahren eine Computerauswertung, weit sichtbare Digitaluhren für die offizielle Flugzeit sowie eine tadellos funktionierende preiswerte Kantine als Service für die Teilnehmer geboten werden, wird das Interesse für das Motorsegeln offenbar immer geringer.

HERZOGSTÄDTER POKALFLIEGEN 1986

Dieser nationale Wettbewerb wird laut MSO ausgetragen. 6 Steirer und 6 Kärntner kämpften erbittert um die Plätze, und schließlich hatte Alfons Stark von der MFG-St. Veit doch die Nase vorne. Auf den zweiten Platz folgten Karl Fink (SFC-Fürstentfeld) und Werner Hödl (MBC-Feldbach).

KÄRNTEN - CUP

Vier Modellflugvereine aus Kärnten haben sich zusammengetan und wollen versuchen, mit abgeänderten MS-Programmen wieder eine breitere Schicht von Flugmodellsporthlern anzusprechen. Die MFG-St. Veit hat nun Wettbewerbsregeln versuchsweise aufgestellt, wo neben den Experten auch der fortgeschrittene Anfänger ohne Super-Motor oder ein Elektrosegler eine Chance haben. In der Ergebnisliste dokumentiert sich das sehr eindrucksvoll, da der Sieger Karl Tengg und der viertplatzierte Erich Brandfellner mit 10-Zellen Elektroseglern angetreten waren. Andererseits hat der noch jugendliche Peter Puschnig mit einem motorisierten Airfish die zweithöchste Tageswertung erfliegen.

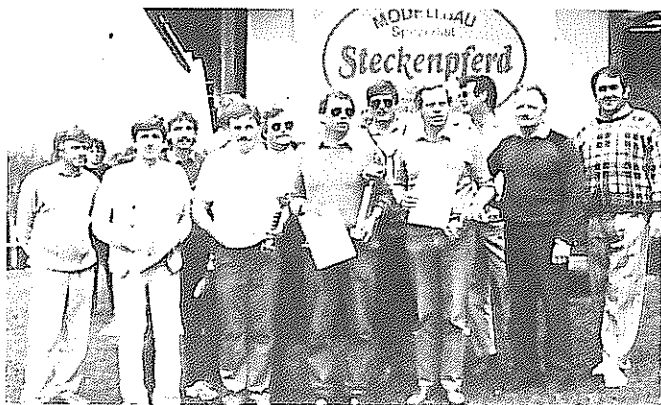
Dies sollte als Zeichen dafür gewertet werden, in dieser Richtung weiter zu machen, um dem Motorsegeln in Österreich wieder den Stellenwert zu geben, den es einmal gehabt hat.

ERGEBNISSE HERZOGENSTÄDTER POKALFLIEGEN

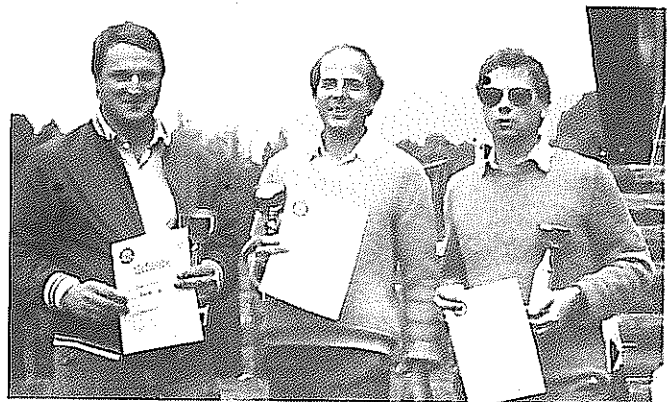
1. Stark Alfons	MFG-St. Veit	2356	2372	2114	4728	Pkte.
2. Hödl Werner	MBC-Feldbach	2364	2341	1567	4705	"
2. Fink Karl	SFC-Fürstentf.	2357	2341	2348	4705	"
4. Schumach Wern.	MFG-St. Veit	2121	2357	2276	4633	"
5. Graf Helmut	MBC-Feldbach	2329	0	2272	4601	"
6. Klingenspiel H. 4574, 7. Lang F. 4567, 8. Dürnwirth P. 4547, 9. Eder H. 4515, 10. Graf A. 4441, 11. Engelbrecht G. 4033 und 12. Posch A. 3005 Punkte.						

ERGEBNISSE KÄRNTEN - CUP

1. Tengg Karl	MFG-St. Veit	770	780	760	1550	Pkte.
2. Maurer Manfred	MBG-Feldk.	772	769	758	1541	"
3. Stark Alfons	MFG-St. Veit	772	751	738	1523	"
4. Brandfellner E.	detto	759	722	698	1481	"
5. Lang Franz	ASKÖ-Spittal	718	734	594	1452	"
6. Schumach W. 1444, 7. Puschnig P. 1431, 8. Zürner U. 1367, 9. Klingenspiel H. 1310, 10. Dürnwirth P. 586 Punkte.						



Siegerfoto des Herzogenstädter Pokalfliegens 1986: In der Bildmitte der Sieger Alfons Stark, links und rechts von ihm Karl Fink und Werner Hödl



Die Gewinner des Kärnten Cup's.
V.l.n.r.: 2. Manfred Maurer, 1. Karl Tengg und 3. Alfons Stark

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!



10. NAT. IKARUS POKALFLIEGEN

Von Friedrich Oberrather

Bei dem am 30./31. August stattgefundenen 10. nat. Ikarus Pokalfliegen gab es in der Klasse RC-IV mit 21 Wettbewerbern eine recht gute Beteiligung. In der Klasse RC-III waren nur 8 Wettbewerber am Start.

30. August - Klasse RC IV

Wegen Nebels konnte der Bewerb erst etwas verspätet begonnen werden. Bei der Eröffnung des Wettbewerbes konnten die Teilnehmer aus vier Bundesländern begrüßt werden. Auch Vizebürgermeister Steinbichler war anwesend.

Mit Startnummer 1 eröffnete Wilfrid Krasensky den Bewerb. Der zuerst leichte Westwind frischte immer stärker auf und stellte an die Piloten, besonders bei Start und Landung, große Anforderungen.

Durch das kühle Wetter hatte unsere Kantine sehr regen Betrieb, der aber durch unsere gute Küchenmannschaft problemlos bewältigt wurde.

Die Siegerehrung erfolgte nach Beendigung des 3. Durchganges und brachte folgende

ERGEBNISSE in RC IV:

- | | | | |
|--------------------|-------------|---------------------|-------|
| 1. Siedler Thomas | ASKÖ Linz | 1945 | |
| 2. Schatrz Alfred | Ikarus Enns | 1926 | |
| 3. Glück Franz | MFC Salzbg. | 1907 | |
| 4. Glück Gerhard | detto | 1898 | |
| 5. Leeb Karl-Heinz | BSV Voith | 1830 | |
| 6. Späth G. | 1803, | 7. Pointner K. | 1760, |
| 8. Röck P. | 1756, | 9. Baumgartner J. | 1744, |
| 10. Mayer W. | 1702, | 11. Leeb K. | 1672, |
| 12. Asen A. | 1624, | 13. Niedermayer F. | 1618, |
| 14. Späth K. | 1616, | 15. Domberger H. | 1575, |
| 16. Hubmann A. | 1559, | 17. Sidler H. | 1536, |
| 18. Berner H. | 1350, | 19. Brandstätter R. | 1321, |
| 20. Krasensky W. | 1300, | 21. Tidl H. | 1211 |
- Punkte.

31. August - Klasse RC III

Der Wettbewerb konnte pünktlich gestartet werden. Leider stellten sich nur 8 Teilnehmer zum sportlichen Wettstreit.

Das beste Ergebnis im ersten Durchgang erreichte der regierende Staatsmeister Alfred Trettenbrein aus Kärnten, gefolgt von dem Steirer Alfred Hubmann und Hermann Hölzl aus OÖ. Im 2. Durchgang konnte Trettenbrein seine Führung verteidigen. Hubmann und Hölzl tauschten die Plätze. Nach der Mittagspause mußte der 3. Durchgang nun die Entscheidung bringen. Es gelang Hölzl noch auf den ersten Platz vorzurücken. Trettenbrein mußte sich mit dem zweiten Platz begnügen, Hubmann blieb dritter.

ERGEBNISSE in Klasse RC III:

- | | | | |
|--------------------|---------------|----------------|-------|
| 1. Hölzl Hermann | SFU Schärding | 2827 | |
| 2. Trettenbrein A. | MFC St. Paul | 2810 | |
| 3. Hubmann Alfred | ASKÖ Köflach | 2747 | |
| 4. Zikulnig G. | 2668, | 5. Weichaus W. | 2420, |
| 6. Sidler Th. | 2368, | 7. Parzer J. | 2177, |
| 8. Mayer W. | 1810 | Punkte. | |

Als Organisator möchte ich mich bei allen Teilnehmern und Punkterichtern sehr herzlich für ihre Teilnahme bedanken, und hoffe auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr beim 11. Ikarus Pokalfliegen.



MBC - ASKÖ-KÖFLACH.

Nachdem in unserem Verein der RC-Seglerschlepp recht intensiv betrieben wird, hatten wir beschlossen, die steirischen Landesmeisterschaften als nationalen Wettbewerb auszuschreiben und auf unserem Flugplatz in Zwaring auszutragen... Da wir durch die oftmalige Durchführung von Wettbewerben schon ein gut funktionierendes Arbeitsteam haben, gingen die Vorbereitungsarbeiten reibungslos vonstatten.

Angenehm überrascht waren wir von der Teilnehmerzahl. Es waren 16 Mannschaften (= 32 Teilnehmer) gemeldet, und alle sind gekommen! Das ist eine nicht alltägliche Sache. Besonders haben wir uns gefreut über die rege Teilnahme unserer Kärntner und Wiener Freunde.

Nat. Wettbewerb im Seglerschlepp und steirische Landesmeisterschaft in RC/SL



Bürgermeister Thoman (links) und Obmann Richter bei der Begrüßung der Teilnehmer

Doch nun zum Wettbewerb selber. Wie immer hatten wir wieder Schönwetter bestellt, und ein strahlender Tag begrüßte uns am Platz. Nach den notwendigen Formalitäten konnte mit dem 1. Durchgang begonnen werden, und es zeigte sich schon recht bald, daß die Arbeit in unserem Verein Früchte getragen hat.

Nach dem Ende des 3. Durchganges lautete die Endwertung im nationalen Wettbewerb:

1. Dörfner-Röck - ASKÖ-Köflach
2. Fleischhaker-Lenzhofer - Klft.
3. Lesky-Harkam - ASKÖ-Köflach.

Die Wertung bei der steirischen Landesmeisterschaft lautete:

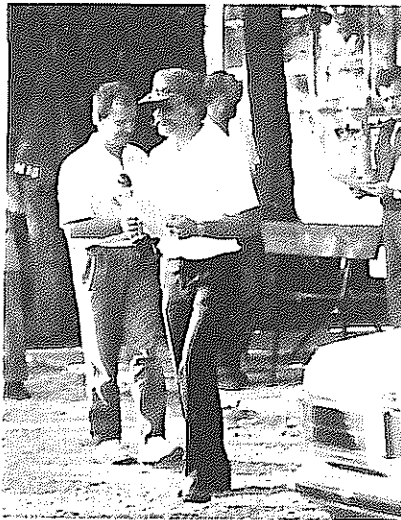
1. und steir. Landesmeister Dörfner-Röck - ASKÖ Köflach
2. Lesky-Harkam detto
3. Trausnigg-Trausnigg - detto.



Es waren 8 steirische Mannschaften gemeldet, davon sechs aus Köflach. Es ist wirklich schade, daß diese herrliche Klasse noch nicht in mehr steirischen Vereinen betrieben wird. Seitens der Steiermark waren nur noch eine Mannschaft von unserem Nachbarverein, UMFC-Stocking sowie eine Mannschaft vom WSV Liezen dabei.

Die Siegerehrung nahm Landes-sektionsleiter ORR Mag. Krasser vor und richtete bei dieser Gelegenheit einige ernste Worte an die Teilnehmer und appellierte an die Fairneß gegenüber dem Mitbewerber. Ich hoffe nur, daß diese Worte für die Zukunft ihre Wirkung nicht verfehlen werden.

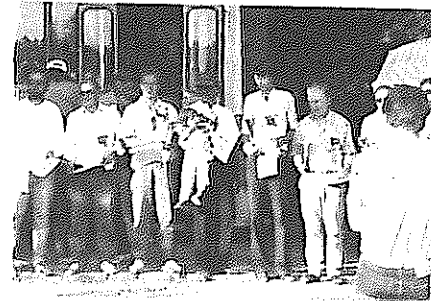
Auch ich möchte mir ein Problem von der Seele schreiben:



Die Doppelsieger Dörfler - Röck vom MFC - ASKÖ-Köflach

Bei fast jedem Wettbewerb werden die Punkterichter beschimpft und nahezu als Idioten hingestellt, welche von der ganzen Sache keine Ahnung hätten und nur Blödsinn verzapfen.

Meine lieben Modellsportfreunde und Wettbewerbsteilnehmer! So geht das nicht! Die Punkterichter sind Menschen, welche sich für Euch den ganzen Tag auf den Sessel setzen, um Eure mehr oder weniger gut geflogenen Figuren zu bewerten. Daß



Die ersten drei Siegermannschaften. V.l.n.r.: 2. Fleischhaker-Lenzhofer, die Sieger Dörfler-Röck und 3. Lesky - Harkam

nicht immer eine volle Übereinstimmung der Punkterichter erzielt wird, weiß jeder, der Wettbewerbe besucht. Darum werden ja auch 5 Punkterichter eingesetzt.

Ich appelliere an alle, laßt die Punkterichter in Ruhe arbeiten und akzeptiert ihre Entscheidungen. Oder setzt Euch selber auf den Stuhl und macht es besser.

In diesem Sinne schließe ich meinen Bericht und hoffe, daß mein Appell an Eure Fairneß auch gegenüber den Punkterichtern nicht unerhört verhallt!

Hubert Richter



15. HERI-KARGL-CUP

F1E

Fachreferent
OSR Felix Schobel

Eine Woche nach Absolvierung des ersten F1E-Modellfluglehrganges fand bei Ober-Grafendorf auf einem 15 m hohen Wiesenhang der nationale Wettbewerb um den 15. Heri-Kargl-Cup statt. Bei herrlichem Sommerwetter und Ostwind von 3 bis 6 m/s stellten sich 14 Teilnehmer aus Wien, St. Pölten, Salzburg und Ober-Grafendorf - darunter zwei Kursteilnehmer - zum Wettkampf.

Für den 1. Durchgang wurde als Maximalzeit 120 Sekunden festgelegt, die auch 7 Teilnehmer erreichten. Da kein Modellverlust (abgerntetes weites Vorfeld) zu befürchten war, der Wind etwas stärker wurde, setzte Wettbewerbsleiter Major Wolfgang Baier ab dem 2. Durchgang die Maximal-

zeit mit 180 Sekunden fest. (Bei Betrachtung der Ergebnisliste kann jedoch festgehalten werden, daß sich zumindest in den ersten fünf Rängen auch bei Beibehalten der 2-Minuten-Maxe keine andere Rangordnung ergeben hätte, es sei denn, Schneck hätte das Stechfliegen gegen Mang gewonnen). Bis zu Beginn des 5. Durchganges entwickelte sich ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen den beiden erwähnten Fliegern, das der heuer am beständigst fliegende Fritz Mang (ÖMV-Wien) mit 5 Max

für sich entschied. Damit gelang ihm im letzten Bewerb der Saison noch der Sprung in die Nationalmannschaft, bei der er Almesberger vom dritten Rang verdrängte.

Bei der Siegerehrung wies F1E-Fachreferent Felix Schobel auf die wichtigsten Veranstaltungen im nächsten Jahr hin (intern. Modellflugwoche auf der Karneralm und die Europameisterschaft 1987 und den Europacup Austria 1987 auf dem Spitzerberg).

DIE ERGEBNISSE:

1. Mang Fritz	ÖMV-Wien	120	180	180	180	180	500	Pkte.										
2. Schneck Rupert	ESV St. Pölt.	120	180	180	180	129	472	"										
3. Almesberger K.	UMSC Kolib.	120	180	140	105	180	436	"										
4. Schobel F. jun.	detto	120	72	146	122	180	389	"										
5. Heiss Norbert	detto	114	97	105	115	180	371	"										
6. Dölzl A.	364,	7. Lintner K.	356,	8. Huber E.	348,	9. Wutzl f.	321,	10. Hlavka H.	320,	11. Schobel F. sen.	269,	12. Buchleitner R.	285,	13. Schobel A.	234,	14. Pfeffer G.	178	Punkte.



Tirol

TIROLER FESSELFLUG - LANDES- MEISTERSCHAFTEN 1986

Die von der MBG-ÖMV Brandenburg durchgeführten TIROLER LANDESMEISTERSCHAFTEN 1986 wurde, und das war auch der Sinn und Zweck, zu einem gemütlichen Treffen im Freundeskreis. Trotzdem, oder gerade deshalb, bestritten die Teilnehmer die Meisterschaft mit einer gesunden Portion Ehrgeiz und zeigten gute Leistungen.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F2 A :

1. Marksteiner Franz	ÖMV-Brandenburg	268,65 km/h
2. Weinseisen Walter.	detto	172,24 "
3. Kofler Helmut	MFC Wörgl	166,66 "
4. Arzberger Reinhard	ÖMV-Brandenburg	153,84 km/h

Als Gast -

Wenzel Franz	MFC -Enzesfeld	194,95 km/h
--------------	----------------	-------------



Die Teilnehmer in der Speed-Klasse

Klasse F2 A - Geschwindigkeit

In seinem bisher wohl besten Wettbewerbsjahr (Utrecht NL 1. Wegnez B 1. und Bochum D 2. Platz) konnte Franz Marksteiner beweisen, daß er sich zur Zeit in einer Traumform befindet. Nach erfolglosem 1. und 2. Durchgang - er wollte sein Supermodell schonen - erreichte er im 2. Durchgang 268,65 km/h. Bravo Franz ! Seine Mitstreiter mit ihren zum Teil etwas flügelahnen Geräten, angesichts dieser Leistungen nur Statisten, bewiesen aber, daß eine Wettbewerbsteilnahme auch ohne Aussicht auf den Sieg viel Spaß machen kann.

Klasse F2 B - Kunstflug

Seriensieger Franz Wenzel errang, wie zu erwarten war, den Tages-sieg, gefolgt von Walter Weinseisen, der sich gegenüber dem Vorjahr erheblich verbessern konnte. Auch Wenzels's Sohn Walter zeigte mit konstanter Leistung, daß in Zukunft mit ihm zu rechnen sein wird.

Apropos - F2B - Zukunft:

Adi Hansemann ist fest entschlossen, sich nach x-Jahren ein neues F2B-Modell zu bauen - wenn das kein gutes Omen ist !

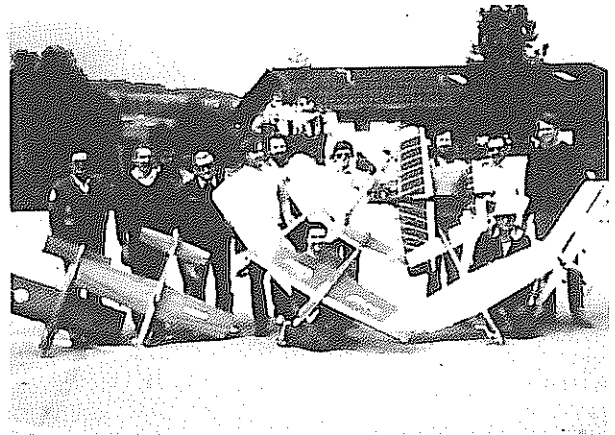
Bleibt nur, uns beim Fesselflug - Fachreferent Erwin Mühlparzer für die Wettbewerbsleitung, dem MFC-Wörgl für seine Mithilfe und allen Teilnehmern und Fans für ihr Kommen zu danken.

Klasse F2 B :

1. Weinseisen Walter	ÖMV-Brandenburg	5907 Punkte
2. Kofler Helmut	MFC-Wörgl	4781 "
3. Marksteiner Franz	ÖMV-Brandenburg	298 "

Gästeklasse:

1. Wenzel Franz	MFC-Enzesfeld	6113 Punkte
2. Wenzel Walter	detto	5101 "
3. Hansemann Adolf	AKAFLIEG Graz	5075 "
4. Magg Wolfgang	LSG Bietig, BRD	4610 "
5. Ecker Franz	MFC Mühlparzer	2110 "



Das waren die Teilnehmer im Kunstflug

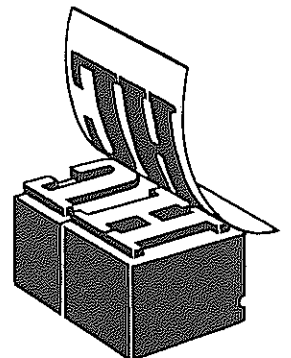
BUCH- UND
OFFSETDRUCKEREI

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV





Modellflug-Club Wiener Neustadt

MFC-WIENER NEUSTADT flog nach Budapest

Was anderen Vereinen recht ist, soll dem MFC billig sein, sagten sich vor einigen Jahren der damals neue Obmann Franz Horvath und mit ihm der Vorstand: "Wir machen einen Betriebsausflug!" Gesagt, getan ist beim "Boss" Horvath keine Sache, und so wurde diese Einrichtung allmählich zur Tradition.

Heuer war ein besonders attraktives Ziel an der Reihe: Budapest - eine Stadt, die mit Wien sehr viel Ähnlichkeit hat, in der man auf Schritt und Tritt der gemeinsamen Vergangenheit begegnet.

Der Boss hatte nicht nur ein interessantes Ziel ausgesucht, auch das Wetter bestellte er richtig: sonnig und warm!

Das Verkehrsmittel war ein Kompromiß: wenn schon nicht echt fliegen, wie es einem MFC anstehen würde, dann wenigstens die Fahrt mit einem Tragflügelboot - Flügel müssen es sein, und wenn's nur Wasserflügel sind!

Die Fahrt selbst war der erste Höhepunkt: Das in der UDSSR gebaute Boot schnurrte die 280 km von Wien nach Budapest in 4 Stunden herunter, vorbei an malerischen Donauufnern, Geschichte und Gegenwart, Talweiten und Talengen in bunter Folge.

Ein Gruppenbild der teilnehmenden Mitglieder des MFC-Wiener Neustadt und ihrer Begleitung



In Budapest hieß es zunächst einmal auf den Bus warten, der von Österreich nach einem ausgewachsenen Stau an der Grenze hinterher gekeucht war. Dann ein "ausgedehntes" Mittagessen und der zweite Höhepunkt in Gestalt einer gut dreistündigen Stadtrundfahrt unter der sachkundigen Obhut eines Fremdenführers. Dabei wurde man erst so richtig gewahr, wo Budapest heute liegt - hinter dem "Eisernen Vorhang". Daß dieser zwischen Ungarn und Österreich doch noch nach wie vor besteht, wenn auch vielleicht nicht mehr so dicht wie früher, wurde uns

bei der nächtlichen Rückfahrt mit dem Bus bewußt. Um Mitternacht lagen Autokolonnen an der Grenze. In Österreich konnte man sich nach dieser Erfahrung wieder so richtig wohlfühlen, und wenn nicht Karl, unser Busfahrer, seine Ungarischkenntnisse wirkungsvoll eingesetzt hätte, wären wir sicher nicht mit nur einer halbstündigen Wartezeit über die Grenze gekommen.

Schön war der Tag trotzdem, eine interessante Erfahrung für die rund 30 teilnehmenden Clubmitglieder, samt ihren Frauen, Freundinnen, und Kindern. Im nächsten Jahr fahren wir wieder. Wohin wohl?

Leopold Hageneder



Fröhliche Stimmung herrschte auf der Fahrt nach Budapest



Ein Blick auf die Donau und Budapest



Tiroler Modellbau Club
INNSBRUCK

Wir müssen allen unseren Freunden die traurige Mitteilung machen, daß unser Gründungsmitglied, ehemaliger Landes-sektionsleiter, Punkterichter und Ehrenmitglied

Herr

ARTHUR WALLO v. WALLPACH zu SCHWANENFELD

Herr und Landmann in Tirol

anfangs November verstorben ist.

Airfly-Modelle

Hobby Shop

im Alleinvertrieb von:

Maislinger
GROSS- UND EINZELHANDEL
BINSENGASSE 5
A-5111 BÜRMOOS/SALZBURG
TELEFON 06274/70 24
TELEX 63 26 43 lob a
Händlernachfrage an Hobby Shop

Verkauf W, NÖ, BGLD, STMK, KRTN

AEROPLAN

Ing. Peter Katovsky
Gartengasse 12
A-2326 Maria Lanzendorf (Wien)
Telefon 02235/73 0 64 (abends)

Neuheiten 1986/87 eingetroffen:

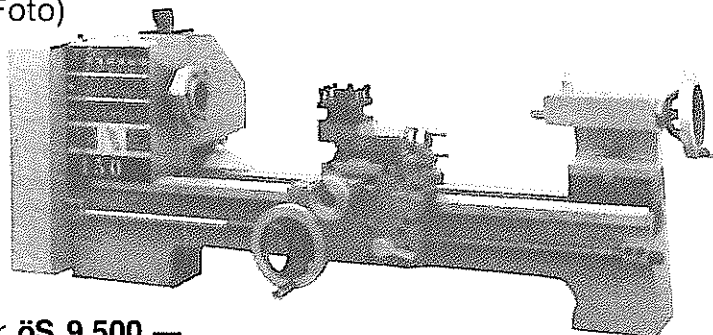
ZLIN 50, SPW 2120 mm, Superscale
ZLIN 526, SPW 2220 mm, Superscale
ACROLLY, SPW 1760 mm, Viertakt
CHAMPION F3A, SPW 1720 mm, 10 cm³ Zweitakt

WIR VERKAUFEN, WAS SIE SUCHEN!

Drehbänke für den Modellbauer und Techniker!

Unser neuestes Modell „CT 918“ (siehe Foto)

Spitzenweite 460 mm
Spitzenhöhe 115 mm
Gewicht 86 kg
Mit Spannfutter, Wechselräder,
Mitlaufkörper, Stehlünette
und Gewindeuhr!
Unser Preis durch Eigenimport
nur **öS 21.469,—** inkl. MWSt.



EMCO - Compact 5, mit Spannfutter, nur **öS 9.500,—**.

„HOBBYMAT“, mit Spannfutter, Rädersatz, Rollkörper, Maschinenschraubstock, Fräswinkel und Bohrfutter! Neu, mit kleinen Schönheitsfehlern. Unser Preis: Nur **öS 10.800,—** inkl. MWSt.

SPANNFUTTER ZUM SONDERPREIS IN VERSCHIEDENEN GRÖSSEN!

Zum Beispiel: 3 Backenspannfutter mit Außen- und Innenbacken, Durchmesser 125 mm. Unser Preis nur **öS 1.716,—**.

Täglich Bahnversand! Bitte Spezialprospekte anfordern bei

HOBBYTECHNIK — WOHNMARKT Ges. m. b. H.
4910 Ried im Innkreis, Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67

SHK

Rohbau-Fertigmodell
mit GfK-Rumpf, abachibehplante
Styroporflächen und Höhenruder,
tiefgezogene Kabinenhaube sowie viele
Kleinteile.

Technische Daten:

Maßstab	1 : 4,25
Spannweite	4000 mm
Länge	1501 mm
Flächeninhalt	80,60 dm ²
Fluggewicht	3900 g
Flächenbelastung	48,75 g/dm ²
Profil	Dr. Eppler 207

Jetzt
lieferbar

D-5445

**aero-
naut**

Weitere Informationen im großen »aero-naut«-Katalog, erhältlich im Fachhandel oder gegen Voreinsendung von DM 14,— (einschl. Porto) in Briefmarken direkt von »aero-naut«-Modellbau, Postf. 384, 7410 Reutlingen.



Styroflächen,
GfK-Teile
nach Plan

Achtung! Neue Adresse: MODELLFLUGTECHNIK

Helmut Caha

Traunfelsgasse 1 — 1200 Wien

Telefon 33 29 182

MODELLBAUARTIKEL — SPEZIALANFERTIGUNGEN

Verkauf und Erzeugung

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

modellbau p i r k e r

Tel. (0222) 587 3158

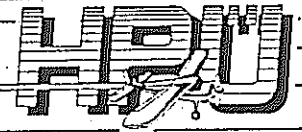
A-1060 Wien,

Gumpendorferstr. 41

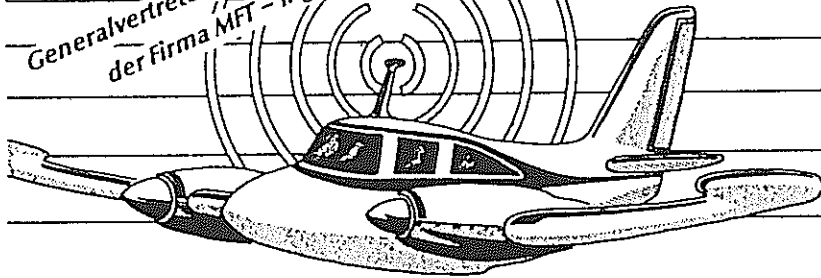
MODELLBAUVERSAND

Generalvertretung für Österreich-Ost
der Firma MFT - Ing. Rögner

Hans Peter ÜBLACKER



Bahnstraße 14/11/46
A-7000 EISENSTADT
Tel. 0 26 82/39 3 75



Reichhaltiges Programm
Große Auswahl

Bitte Preisliste anfordern!

Neu im Programm:

Weltmeister Rudolf Freudenthalers
Elektroflugmodelle und Zubehör

Von Freund zu Freund S. SCHNEIDER u. CO. GES.M.B.H.

Beh. konz. Immobilien

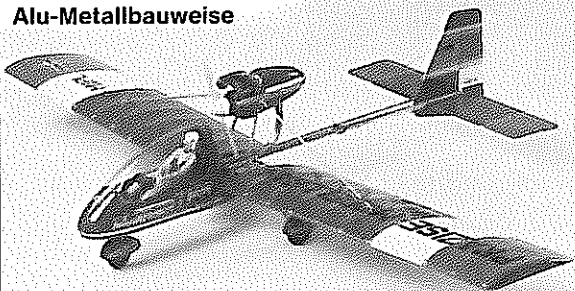
Von und für Modellflieger...
Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows,
Grundstücke, Ferienhäuser

1020 Wien, Heinestraße 1

☎ 26 22 92 — 26 51 56 — 24 25 42

Alles aus dem Immobilienmarkt

Alu-Metallbauweise



DM 395,-

Silver-Bird Komplett-Bausatz - Metallbauweise

Kein Staub, kein Schmutz, nur Montage- und Klebearbeiten

Spannweite:	2190 mm	Motor:	10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fluggewicht ca.:	4500 g	Fernsteuerung:	Höhen-, Seiten-, Querruder und Motordressel
Ges.Fl.Belastung:	49,6 g/dm ²		



Die Komplett-Baukästen
enthalten fertig gebogene
und gebohrte Alu-Teile,
gestanzte Rippen, Verklei-
dungen, Räder, lenkbares
Bugrad und Kleinteile wie
Dekorbogen, Gabelköpfe,
Schubstangen usw.

Präzise Modellbau

8501 Allersberg
Neumarkter Straße 28
Telefon 09176/201

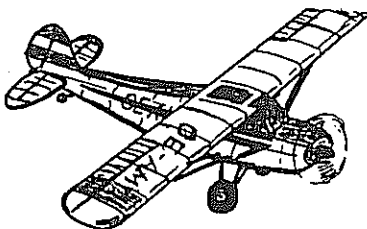
Neuheiten



Weekend-Flyer Komplett-Bausatz
Spannweite: 2134 mm
Fluggewicht ca.: 3850 g
Ges.Fl.Belastg.: 40,84 g/dm²
Motor: 10-15 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordressel
DM 345,-

Grasmücke Komplett-Bausatz
Spannweite: 1415 mm
Fluggewicht ca.: 1900 g
Ges.Fl.Belastg.: 45 g/dm²
Motor: 3,5-6,5 ccm, 2- oder 4-takt
Fernsteuerung: Höhen-, Seitenrud. und Motordressel
DM 220,-

Modellflugurlaub für die ganze Familie in der sonnigen Ost-Steiermark



Sichern Sie sich rechtzeitig Ihren Urlaub unter Freunden. Modellflugplatz Dietersdorf (5 km entfernt) mit 90x9 m Asphaltstartbahn, Clubhaus und Rasenpiste.

Komfortzimmer, Dachterrasse, Kellerbar, Garage, Lift. Große Modellbauerwerkstatt im Haus (Wirt ist begeisterter Modellbauer und fliegt auf Wunsch mit Ihrem Segler Huckepack „Air-Lifter“ mit Quadra 35 cm³).

Für die Familie: großes Freibad, Tennisplätze, Fitneß-Parcours, Fahrradverleih und herrliche Wanderwege.

Ausflugsmöglichkeiten:

Therme Loipersdorf, Bad Gleichenberg, Bad Radkersburg, Riegersburg, Schloß Kapfenstein u. v. a.

Übernachtung mit Frühstück S 175,-, Halbpension S 245,-. Familienermäßigung.

Gasthof Pock, Familie Geiger, A-8342 Gnas 15; Steiermark — Telefon 03151/257

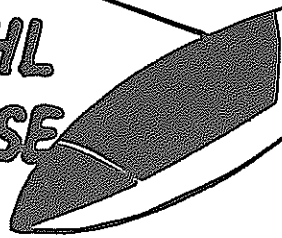
MODELLBAUCENTER MBF INDEISEN

1160 WIEN
HERBSTSTRASSE 63
TEL. 0222/92 46 90



Ges.m.b.H.

MEHR AUSWAHL
BESSERE PREISE
FULL SERVICE



Immer eine
Idee mehr.
Denn wir sind
Fachgeschäft.

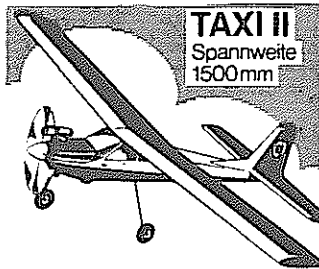


Flugmodellbau

Gruppner



RC-UHU
Spannweite 1545mm
Der zuverlässige
Einstieg in den
RC-Segelflug
Prospekt FSP
bei uns anfordern!



TAXI II
Spannweite
1500mm

Optimiert für Training
und einfachen Kunstflug

Prospekt FSP bei uns anfordern!

**Wir helfen Ihnen
durch mehr Service, mehr Auswahl
und immer einen guten Rat mehr.**

**Spiel + Freizeit
SEIGERT**

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

ERZEUGUNG-VERKAUF



heim helicopter

VERTRIEB u. KOMPL. ERSATZTEILPROG.
BERATUNG - SERVICE - SCHNELLVERSAND

Star Ranger, Aero Jet, Bell 222 h, Bell 222 Twin, Star Trainer, Lockheed
Star Light, Star Light - Trainer, Hughes 500 E, Agusta 109 A, Bell 400 Twin
BO 105, BO 105 LS, Ecureuil, Alouette II, Alouette III, BK 117

Modelle in Vorbereitung: Lynx 2, Seaking, Cobra, Super Puma
Alz Wolf, Gazelle, Dauphin II, Bell 212, UH-1B, Hughes 500

Rumpfbausätze in jedem Fertigungsgrad, Spanten ausgesägt!
Scalelackierungen (Airbrush od. Folientechnik), Zubehör - C/Gk
Spezial - Tuning - Teile, JAWO - Notorblattsysteme, VARIO - Rotorssysteme

FÜR HEIM-MECHANIK

AERO LIGHT SYSTEMBAU HUBMAYER EGON
A-4671 Neukirchen b. Lambach Spöck 9, Tel. 07245 7009

fernsteuern

1. Klasse

mit

MULTIPLEX

ROYAL mc

mit Softmodul-System!

jetzt noch attraktiver in der SUPER-SERIE

Best.-Nr. 35728 35 MHz
Best.-Nr. 35729 40/41 MHz



Begrenzte Auflage mit:

- Namensgravur und folgender Zusatzausstattung:
- 1 zusätzliches Memory-Softmodul nach Wahl
- Jet-Box
- Kreuztrageriemen

Fragen Sie Ihren Fachhändler

MULTIPLEX modelltechnik

Neuer Weg 15 · Telefon 07233/1051-55 · 7532 Niefern · W. Germany

Gegen Einsendung dieses Coupons bzw. Abgabe bei Ihrem Fachhändler erhalten Sie ein Handbuch ROYAL mc

*unverbindliche Preisempfehlung

Rödelmodell

Tante Emma fliegen aus Spaß an der Freude, nur um des Fliegens willen. Ohne Streß und zum Entspannen.



Spannw.:	1720 mm
Länge:	1180 mm
Gew.:	2400 gr.
Best. Nr.:	01 1340

Aktuelles aus dem Hause Rödel

Frisch aus der Druck-
presse!

Der neue
Hauptkatalog ist da

Auf 56 farbigen Seiten findet Ihr alles, was das Herz eines Modellbauers höher schlagen läßt. Angefangen von Edelflugmodellen für jeden Anfänger und Profi bis zum notwendigen bestens sortierten Zubehör und Klein-Rödelkatalog für 8,- DM in Briefmarken.

Großes Preisauschreiben

Und weiter geht es mit der großen Suche nach der Nadel im Heuhaufen. Haben Sie ihn schon gefunden, den Fachhändler der Rödelmodelle nicht kennt.



1. Preis Astrir Club III b

Suchen und gewinnen Sie die Astrir Club III b oder einer der viele tollen Sachpreise! Mitmachen! Denn nur wer mitmacht kann auch gewinnen

toi toi toi Euer Wolff

Die ersten Gewinner werden noch vor Weihnachten ermittelt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Fragen Sie Ihren Fachhändler

Rödel Modellbau Technik
D-8939 Ellringen · Tel. 06249/1463



black

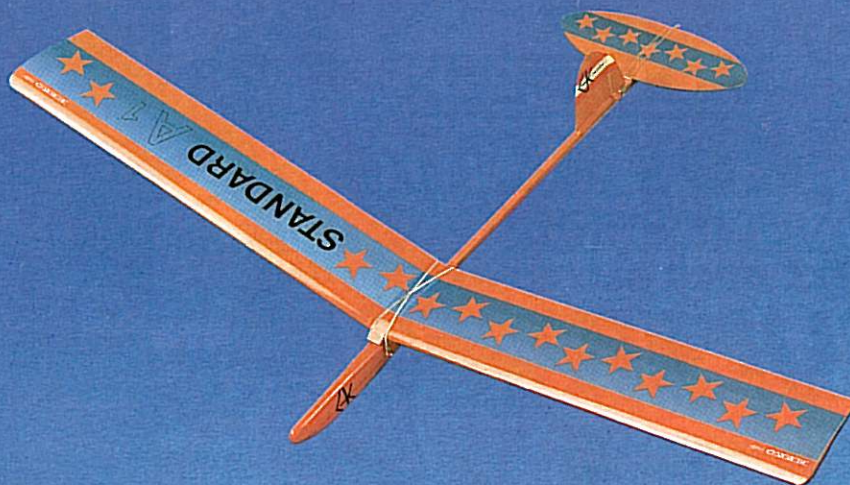
Wir wünschen allen Modellbaufreunden
**EIN FROHES WEIHNACHTSFEST
UND EINEN GESUNDEN START INS NEUE JAHR!**

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

STANDARD A1

Spannweite 1230 mm
Rumpflänge 770 mm
Standard A1, das ideale Modell für den Gruppen- und Schulbetrieb. Einfach und schnell zu bauen, sehr leicht ein- und auszufliegen. Betriebssicher und robust. Ausgereift und bewährt. Mit Hochstart-Kurvensteuerung und Thermikbremse. Das ideale Modell zur Einführung in die Kategorie der Freiflug-Wettbewerbsmodelle.

GK 610 Bauplan
GK 710 Werkstoffpackung

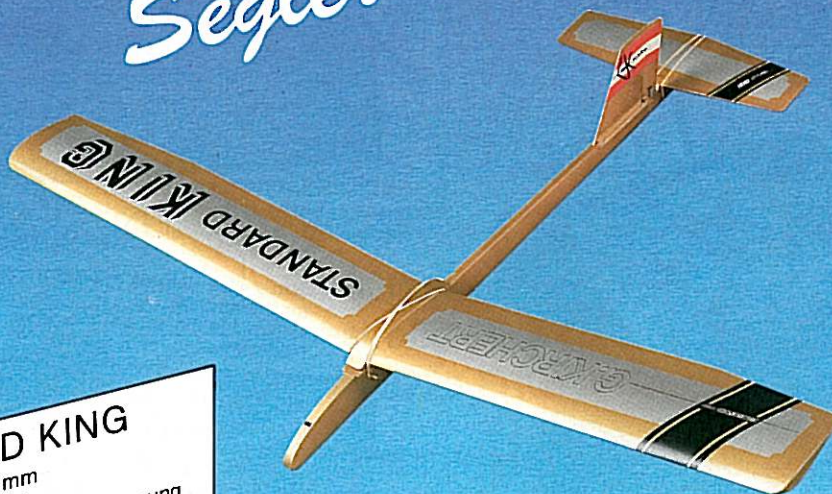


Standard-Segler

STANDARD KING

Spannweite 1200 mm
Rumpflänge 750 mm
Standard-Segler mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 813 Baukasten mit vorgeschnit-
tenen und vorgedruckten
Holzteilen, komplett, mit
Klebstoff.



GK Standard-Modelle sind ideal für den Einstieg in den Flug- und Schiffsmodellbau.
GK Standard-Bauweise und Flugmodelle sind Entwicklungen des Österreichischen Modellsportverbandes ÖMV und im Exklusiv-Vertrieb von GK Modellbau Wien.