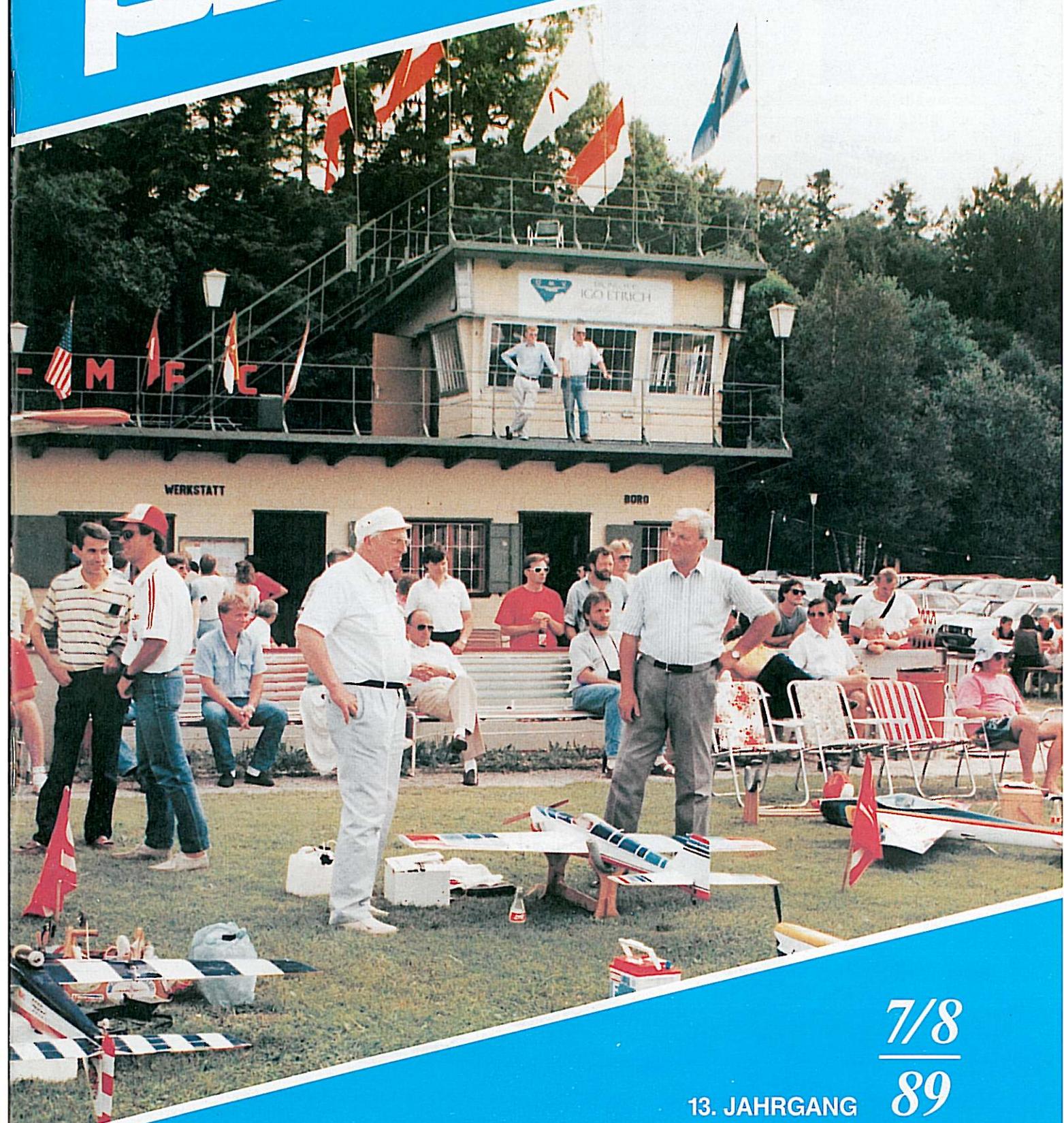


PROOP



7/8

89

13. JAHRGANG

das österreichische modellflugmagazin

GRAUPNER Elektroflug in Perfektion

ASW 22 B

RC-Motorsegler
mit Querruder.
Spannweite 2680 mm
für Direktantrieb
mit 8 NC-Zellen.
Best.-Nr. 4264
Schnellbaukasten

Spannweite 3000 mm
für Direktantrieb
mit 10-14 NC-Zellen.
Best.-Nr. 4213
Schnellbaukasten

AS

GRAUPNER

D-2255

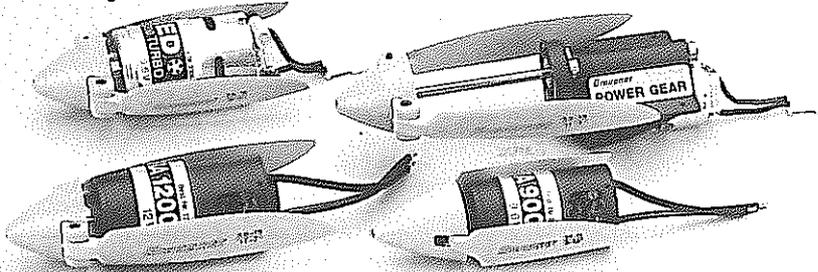
PINK

Spannweite 2060 mm
RC-Motorsegler
der Softline-Klasse
für Elektroantrieb
mit 6-8 NC-Zellen.
Best.-Nr. 4208
Schnellbaukasten

EPS 2000

Spannweite 2000 mm
RC-Fertigmodell in Balsa-/
Sperrholzbauweise für
Direktantrieb mit 6-7 NC-Zellen.
Best.-Nr. 4266
Fertigbaukasten

Auf die Modelle abgestimmte Antriebsvarianten.



Ausführlich beschrieben im
GRAUPNER Hauptkatalog FS
und Neuheitenprospekt N 89

JOHANNES GRAUPNER
D-7312 KIRCHHEIM-TECK · GERMANY 89

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

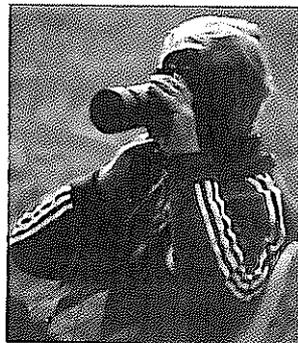
INHALT 7/8-1989

Edwin Krill - Redaktionsbericht	1
Dr. Georg Breiner - BSL - INFO	3
INFO über die Bundessektionssitzung v. 24./25.04./89	4
BERICHTE DER BUNDESFACHREFERENTEN:	
RC - Hangflug - Ing. Richard Gradischnig	5
Freiflug - Ing. Ernst Reitterer	6
Fachreferat f. Umweltfragen - Ing. Roland Dunger	6
ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN	
RC/H2 - RC Hangflug, Programm II in Abtenau	7
RC/SL - Schleppflug in Kraiwiesen	9
INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN	
Militky Cup in Pfäffikon/Schweiz	12
9. Freistädter Elektroflug-Wettbewerb	14
1. CO ₂ - Wettbewerb am Spitzerberg	16
DONAU CUP	
1. Grenzlandfliegen in Waidhofen/Th.	18
2. F3A - Wettbewerb in Pecs/Ungarn	20
3. F3A - Wettbewerb in Bratislava /CSSR	21
4. Bawaria Cup in Weilheim/BRD	22
3. Int. F1E - Hangflugwoche auf der Karneralm	24
25 Jahre Igo Etrich Wanderpokalfliegen	25
LESERBRIEFE	
Die ECKE FÜR DIE MODELLFLIEGERFRAUEN	29
MODELLFLUGLITERATUR	
Ing. Richard Berthal gestorben	31
NATIONALE VERANSTALTUNGEN	
Tiroler Adler - RC III	32
20. Innviertl. Wanderpokalfliegen - RC III + F3A	33
2. Rosental Pokal - F3A	35
Nat. Hangflugtournee in RC /H2 in Abtenau	36
Nat. F4C - Wettbewerb in Gnas	38
Nat. Hangflugwettbewerb am Schlenken/Sbg.	39
Großseglerwettbewerb in Wörgl	40
Südböhmischer Freiflug Cup	41
3. CO ₂ - Treffen am Spitzerberg	42
IM SCHAUFENSTER	
PITCH AKTUELL	
"SUPER SHUTTLE von Graupner	47
TESTS FÜR HOBBYFLIEGER	
"ASW 22 B 270 von Graupner	50
"ASIAGO MK 2" von Avio Modelli	51
"SPEEDER E" von Robbe	52
"FOKKER E.V. D VIII" von Graupner	52
"GRUNAU BABY II"	53
"GAMMA" von Robbe	55
"ALPHA" von Multiplex	56
Der Zauberlehrling - ein Modellfliegergedicht	56

Im Mittelteil - zum Herausnehmen und zum Sammeln!
Antikmodellfreunde - Dokumentation SEGELFLUGZEUGE

UNSER TITELFOTO: ÖAeC-Präsident Dr. Josef Lenz und
Alt-Bundessektionsleiter Edwin Krill in Kraiwiesen beim
25 jährigen Jubiläum

Liebe Modellflugfreunde!



Diesmal sind wir aber sehr spät dran mit der Herausgabe dieser Nummer. Ich möchte mich auch gleich dafür entschuldigen, aber ich hatte eben keine Zeit, um prop herzustellen. Über die ganzen Sommermonate war ich ununterbrochen unterwegs in Sachen Modellflug. Sei es am Spitzerberg bei den vielen Lehrgängen oder bei den nationalen und internationalen Wettbewerben, bei denen ich als Jury oder Wettbewerbsleiter tätig war. Deshalb kommt prop diesmal etwas später - ich war ja schließlich für Euch unterwegs. Als Ausgleich dafür ist prop diesmal im Umfang um 8 Seiten stärker. Der nächste prop ist bereits in Arbeit und wird - so hoffe ich - wieder einigermaßen termingerecht erscheinen.

Aber offenbar geht es nicht nur mit der Zeit so, denn den schon lange angekündigten Bericht über die Freiflug-WM in Argentinien, bei der Österreich bekanntlich in der Seglerklasse F1A den 3. Mannschaftsplatz erreichte, hat die Redaktion bis heute nicht erhalten. Dabei hat die WM bereits im Mai stattgefunden!

Anscheinend gibt es in der gesamten FF-WM-Mannschaft niemanden, der einen Bericht schreiben will. Ja, ja, die Reise nach Argentinien war weit!

Es fehlen uns zwar auch noch die anderen EM- und WM-Berichte, aber diese Wettbewerbe waren etwas später, und die Berichte werden sicherlich in der nächsten Nummer erscheinen können. Vorweg noch die sehr erfreuliche Mitteilung von dem großen Erfolg unserer F3B-Nationalmannschaft, die bei der WM in Melun/F, Mannschaftsweltmeister wurden. In der Einzelwertung wurde Peter Hoffmann Zweiter und Karl Wasner jun. Vierter.

Bei der F3A-Weltmeisterschaft in Chesapeake/USA, wurde nun bereits zum 6. Mal Hanno Prettnr Weltmeister. Die Nationalmannschaft belegte Platz 5.

Die Redaktion gratuliert zu diesen Erfolgen recht herzlich!

Für die Zukunft ersuche ich, der Redaktion rechtzeitig schriftliche Vorberichte zukommen zu lassen.

Neu in dieser Nummer ist eine "Ecke für Modellfliegerfrauen". Der Vorschlag von Ilse Moser sollte aufgegriffen werden, und wer weiß, vielleicht wird etwas Ordentliches daraus! Nur Mut, meine Damen - let's go!

Von den vielen Lehrgängen, die heuer in den Sommermonaten am Spitzerberg stattgefunden haben, berichten wir in unserer nächsten Nummer. Es waren ja nicht weniger als 8 Lehrgänge, die in unserem Ausbildungszentrum durchgeführt wurden.

Auch etliche Wettbewerbsberichte liegen in der Redaktion bereits zur Bearbeitung auf.

Und so hoffe ich, daß wir für die nächste Nummer wieder genügend Stoff haben. Vergesst bitte nicht, Eure Beiträge für prop direkt an die Redaktionsadresse zu richten (einschließlich Ergebnislisten).

Mit herzlichen Modellfliegergrüßen
bis zum nächsten Mal

Euer

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion
MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich Edwin Krill und die Auto-
ren der gekennzeichneten Beiträge. Ständige Mitarbeiter Dr. Georg Brei-
ner, die Bundesfachreferenten und Landessektionsleiter, alle 1040 Wien,
Prinz Eugen Straße 12. Redaktionsadresse: Julius Raab Straße 10,
3425 Langenlebarn, Tel.: 02272/2972. Druck: Buch- und Offsetdruckerei
Josef Haberditzl Ges.m.b.H., Sturzgasse 40, 1150 Wien.

Schlüter HUBSCHRAUBER Service Center



Verwenden Sie für Ihren Schlüter-Hubschrauber nur Schlüter-Originalteile. Fragen Sie danach bei Ihrem Fachhändler, bei dem Sie das Modell gekauft haben oder wenden Sie sich an eines der Schlüter-Service-Center.

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/92 46 90

Hobby Sommer

Ignaz-Harrer-Straße 13
5020 Salzburg
Telefon 0662/34 3 47

Modellbau Pirker

Gumpendorfer Straße 35
1060 Wien
Telefon 0222/587 31 58

Modellbau Schweighofer

Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg
Telefon 03462/25 41 19

← robbe – Heim Service Center

Modellbau Findeisen

Herbststraße 63
1160 Wien
Telefon 0222/92 46 90

Modellbau Holzmann

Goldgasse 14
5020 Salzburg
Telefon 0662/84 22 59

Modellbau Neyer

Landstraße 16
6714 Nüziders
Telefon 05552/64 0 11

Modellbau Ruppig

Husselstraße 10
6130 Schwaz
Telefon 05242/53 59

Modellbau Sattler

Leibnizgasse 46
1100 Wien
Telefon 0222/60 20 970

Self-Made

Auerspergstraße 56
5021 Salzburg
Telefon 0662/76 4 32

Weitere Bezugsquellennachweise: **TECHNICATOR GesMBH, Prager Straße 142, 1210 Wien**

Schlüter

← robbe –

TELEFON-SERVICE

Jeden Dienstag steht Ihnen von 9 bis 10 Uhr unter der Wiener Telefonnummer

0222/30 25 97

ein erfahrener Hubschrauber-Fachmann für Ihre Fragen zur Verfügung.

Nützen Sie diese Serviceleistung des Hauses

← robbe – Schlüter

in Österreich.

BSL-INFO



Liebe Modellflugfreunde !

Die Wettkampfzeit läuft auf vollen Touren. Bei den bisher durchgeführten Bewerben wurden nicht nur ausgezeichnete Leistungen erzielt, sondern auch die fliegerische Kameradschaft bewiesen. Das ist erfreulich! Nicht erfreulich ist die Tatsache, daß einige hundert (in genauen Zahlen fast 600) Modellflieger ihren Mitgliedsbeitrag noch nicht bezahlt haben. Diese "miese" Zahlungsmoral stimmt mich mehr als bedenklich, denn der Österr. Aero Club "arbeitet" ja mit den Beiträgen seiner Mitglieder. Es ist für mich auch sehr beschämend hören zu müssen, daß gerade wir Modellflieger, als die noch stärkste Sektion, derart große Rückstände haben. Ich vertrat bisher die Meinung unseres Alt-BSL Edwin Krill, daß wir eine Gemeinschaft darstellen und durch unsere Stärke auch gegenüber dem Aero Club eine entsprechende Position besitzen. Durch diese Vorgangsweise, des Nichtbezahlens dieses Beitrages, wird nicht nur diese Stärke, sondern auch meine Arbeit geschädigt, weshalb ich eindringlichst die säumigen Zahler ersuchen darf, endlich Ihren "Übubus" zu leisten.

Der "Kampf" mit der Versicherung ist in eine entscheidende Phase eingetreten. Ich habe mich für eine zeitgemäße Versicherung für uns Modellflieger von Anfang an eingesetzt und auch keine Kontroversen gescheut. Ich hoffe daher in Bälde Euch ein Abschlußergebnis auf den Tisch legen zu können.

Ein Anliegen habe ich noch an Euch ! Wir brauchen für unsere Zeitschrift "prop", die sich auch international bereits einen guten Namen gemacht hat, einen ständigen Mitarbeiter, der unseren Chefredakteur Edwin Krill bei seiner Tätigkeit unterstützt. Wer also meint, daß er über Journalistische Fähigkeiten oder auch Ansätze hierzu verfügt, der möge mir oder Dir. Krill schreiben.

Mit herzlichem Fliegergruß
Euer Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner



Die nächsten
SPRECHSTUNDEN
des Bundessektionsleiters !

Die nächsten SPRECHSTUNDEN des Bundessektionsleiters finden am

21.09.1989 von 15,30 - 17,00 Uhr
und 11.10.1989 von 15,30 - 17,00 Uhr
statt.

Telefonisch unter 0222/5051028/77 DW,
persönlich Wien 4., Prinz Eugen-Str. 12.

Macht Gebrauch davon !



modellservice
center süd

Empfohlene Reparatur-Fachwerkstätte · Auftrags erledigung innerhalb von 10 Tagen · Überholungen · Umbauten · Reparaturen · Ersatzteildienst · Kanalerweiterungen · Frequenzwechsel · Leistungsmäßige Anpassung · 6 Monate Garantie auf Austausch-teile · Post-Markenwerkzeuge.

Diesen Service bieten wir über den guten Fachhandel
Ing. Hagen Petschar · 9500 Villach · St.-Agathen-Weg 52

INFO über die Bundessektionssitzung am 22./23. April 1989

Dem BFR Franz Wenzel wird der Staatsmeisterschaftstitel in der Klasse F2B aberkannt, da er gegen den Absatz 2.3.1 des Code Sportivs verstoßen hat.

Ausschreibungen müssen in zweifacher Ausfertigung über den LSL an die ONF geschickt werden.

Im Dezember wurden alle LSL ersucht eine Liste der geflogenen Prüfungen an die ONF zu übermitteln. Dies geschah nur aus Wien, NÖ, Sbg. und Vlb.

Auslandstarts gelten nur, wenn sie schriftlich bei der BS eingereicht werden.

Staats- und Österr. Meisterschaftsausschreibungen der einzelnen Vereine müssen die Klausel der Dopingkontrolle enthalten.

ONF Robert Grillmeier teilt mit, daß die MSO und die Prüfungsformulare neu erstellt werden.

Aberkennung von Wettbewerben - folgender Beschluß wird gefaßt:

Im Falle einer Aberkennung eines nat. Bewerbes durch die ONF können über den Veranstalter folgende Sanktionen verhängt werden.

- a) Verwarnung
- b) Geldstrafen bis zu S 1.000,-
- c) Sperre für nat. Bewerbe bis zur Dauer von 2 Jahren (bei Wiederholung).

Der Wettbewerbsteilnehmer ist von den Sanktionen nicht betroffen.

Heri-Kargl-Cup 1988 - 1989 F2B
1990 - 1991 F3E
1992 - 1993 F2C

Versicherung der STM bzw. ÖM - von der BS wird die Veranstalterhaftpflichtversicherung für STM bzw. ÖM abgeschlossen.

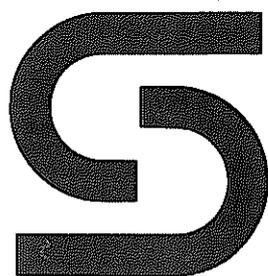
Folgende Funktionäre werden bei der FAI für 1990 nominiert:

CIAM Del.	BSL Dr. Georg Breiner
Freiflug	BFR Ing. E. Reitterer
Fesselflug	BFR Franz Wenzel
F3A	BFR Wolfgang Schlager
F3B	BFR Karl F. Wasner
F3C	BFR Ing. M. Dittmayer
F3E	BFR Helmut Kirsch
F4C	BFR Dr. Loebenstein

Internationale Punkterichter:

F3A	August Reyer Wilhelm Zehethofer Anton Moser
F3C	Heinrich Eckmann Heinz Wüstenberg Ing. Manfred Dittmayer Harald Janner
F4C	Dr. Thomas Loebenstein

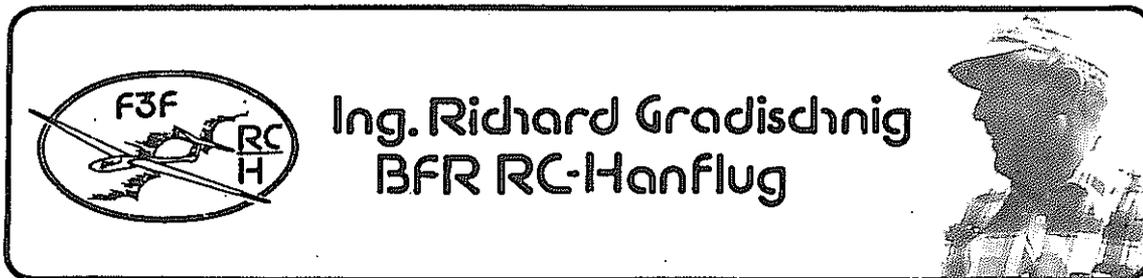
Information & Education
Dr. Thomas Loebenstein



Das internationale Modellbauprogramm

**Simprop
Electronic**

Postfach 14 40
D-4834 HARSEWINKEL 1
Telefon 05247/604-10
Telefax 05247/604-53
Telex 933 745 simp d



Ing. Richard Gradischnig BFR RC-Hangflug

Bei der letzten Bundessektionssitzung im April 1989 wurde über die von den Landesfachreferenten für Hangflug eingebrachten Änderungen des Austragungsmodus' in der Klasse RC/H und F3F abgestimmt und folgendes beschlossen:

Klasse F3F, SC Punkt 5.7.6.2 (MSO 15.7.6.2)

Absatz 1

Das Modell darf nach der Landung keinen Teil verlieren. Bei Verlust eines Teiles wird die Landung mit **30 Strafsekunden** belegt.

Absatz 2

Bei der Landung (innerhalb 60 s Landezeit) im mittleren Landefeldabschnitt werden keine Strafsekunden berechnet.

Absatz 3

Bei der Landung (innerhalb 60 s Landezeit) in einem der äußeren Landefeldabschnitte werden **10 Strafsekunden** berechnet. Bei der Landung außerhalb des Landefeldes werden **30 Strafsekunden** berechnet.

Als Landepunkt gilt der Stillstand des Modells, d.h.,

a) Ende der Flugzeit,

b) die Lage der Rumpfspitze ist maßgebend für die Landewertung.

Die Strafsekunden für die Landung außerhalb des Landefeldes bzw. Zeitüberschreitung bei der Landung (60 Sekunden) werden nur einmal berechnet.

II. PROGRAMM RC Hang

a) Programm 1

15.12.6.2. Bewertung der Landung:

Das Modell darf bei der Landung keinen Teil verlieren. Bei Verlust eines Teiles wird die Landung mit **0 bewertet**.

Bei Landung im mittleren Landefeld werden **30 Punkte** berechnet.

Bei Landung in einem der äußeren Landefelder werden **10 Punkte** berechnet.

Bei Landung außerhalb des Landefeldes werden **0 Punkte** berechnet.

Als Landepunkt gilt der Stillstand des Modells, d.h.:

a) Ende der Flugzeit,

b) die Lage der Rumpfspitze ist maßgebend für die Landewertung.

b) Programm 2

15.12.6.2. Bewertung der Landung:

Eine Landung wird mit 0 bewertet:

wenn das Modell einen Teil verliert, eine Stecklandung vorliegt (das Modell in einem Winkel größer als 30° aufsetzt, bzw. richtig steckt) oder das Modell sich überschlägt.

Als Landepunkt gilt der Stillstand des Modells, d.h.:

a) Ende der Flugzeit,

b) die Lage der Rumpfspitze ist maßgebend für die Landewertung.

Dies wären einmal die beschlossenen Änderungen in den einzelnen Hangflugklassen.

Nun einige Zeilen zu den Änderungen der Programme aus meiner Sicht.

Klasse F3F:

Die Landewertung wurde auf einen klaren Nenner gebracht, um allen Diskussionen um Regelauslegungen und Streitpunkten aus dem Wege zu gehen. Sämtliche Änderungsvorschläge wurden von Spitzenfliegern dieser Klassen eingebracht und für gut befunden.

Klasse RC Hang 1:

Hier gilt das gleiche wie bei F3F.

Klasse RC Hang 2:

Ist soweit auch klar und bei den Österr. Meisterschaften 1989 wurde bereits nach den neuen Regeln geflogen. Über den Passus "Stecklandung" gab es Diskussionen, dies ist jedoch mit den 30° bei der Landung eindeutig geklärt.

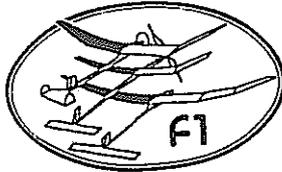
Jetzt noch einige Zeilen über die ersten Österreichischen Meisterschaften RC H2 in Abtenau.

Diese waren mustergültig organisiert. Die Teilnahme aus den Bundesländern war eher mäßig, sodaß man fast von einer Salzburger Meisterschaft mit öst. Beteiligung sprechen konnte. Es wurden 3 Teilnehmerpaare eingesetzt, und es waren fast immer 2 Modelle in der Luft. Die Wetterbedingungen waren gut, jedoch kein Aufwind. Als Flugzeit wurden 2 Minuten vorgegeben. Gestartet wurde von einem höher gelegenen Startplatz. Dies war sehr von Vorteil, da sonst die Abwicklung der Meisterschaften nicht möglich gewesen wäre. Solche Fluggelände sind für die Durchführung von Meisterschaften sehr von Vorteil und wäre bei der Vergabe von künftigen ÖM solchen Austragungsorten der Vorzug zu geben. Bei den ÖM wurde eine Resolution bezüglich Neufestlegung der Landebewertung verfaßt. Ich will dem aber nicht vorgreifen und stelle dies zu gegebenem Zeitpunkt über die Landesfachreferenten zur Diskussion. Ein ähnlicher Antrag über die Neubewertung der Landung wurde von der Sektionsleitersitzung, abgeändert, um eine klare Auslegung der Landung zu ermöglichen, und nicht wieder eine Klasse, die durch Punkterichter bewertet werden muß, zu schaffen.

Ein weiterer Antrag betrifft die Klasse F3F. Danach soll die Staatsmeisterschaft in mehreren Teilwettbewerben durchgeführt werden. Dies wäre eine Aufwertung der einzelnen Wettbewerbe, und jedes Bundesland, in dem die Klasse F3F geflogen wird hätte die Möglichkeit, einen Bewerb zur STM durchzuführen. Der Schlußwettbewerb könnte dann mit der Siegerehrung jeweils in einem anderen Bundesland durchgeführt werden. Ich stelle auch diesen Antrag zur Diskussion.

Also, RC - Hangflieger, für Diskussionsstoff ist gesorgt und das ist richtig so, denn solange man darüber spricht lebt unsere Hangfliegerei !

Noch eine erfolgreiche Hangflugsaison wünscht Euch
Euer BFR Ing. Richard Gradischnig



Ing. Ernst Reitterer
BFR Freiflug



Liebe Freiflugfreunde !

NEUER QUALIFIKATIONSMODUS FÜR DIE BESCHICKUNG VON WELT- UND EUROPAMEISTERSCHAFTEN !

Für die Beschickung der Nationalmannschaft 1990 in Ungarn gelten nun schon folgende Kriterien:

Nach MSO 12.11.2.1. FREIFLUG, Klassen F1 A,B,C. Zur Wertung werden die Ergebnisse aus den Wettbewerben der vergangenen 2 Jahre (1988/89) herangezogen. Unter diesen Wettbewerben müssen **mindestens 2 Internationale FAI-Wettbewerbe** sein. Die Teilnahme an den Staatsmeisterschaften ist verpflichtend ! Die geflogenen Sekunden werden in Prozentpunkte umgerechnet, wobei die Zeit des Siegers - ohne Stechflüge - auf 100% gesetzt wird. Die Wertung erfolgt unter Berücksichtigung der Summe aus 6 der besten Prozentzahlen, wobei nur

Wettbewerbe berücksichtigt werden, bei denen der Teilnehmer mindestens 90% der Siegerleistung erreicht hat.

Wichtige Anmerkung hierzu:

Es wird darauf hingewiesen, daß Teilnehmer an Internationalen FAI-Wettbewerben im Ausland nicht nur ihre Absicht der Teilnahme unter "AUSLAND-STARTMELDUNG" dem ÖAeC, Sekt. Modellflug mitteilen müssen, sondern vor allem auch verantwortlich sind, daß die jeweiligen Ergebnislisten umgehend an den ÖAeC und den Fachreferenten gesandt werden müssen. Andernfalls kann der Wettbewerb keine Berücksichtigung finden.

Viel herzlichen Holm- und Rippenbruch für die noch verbleibende Freiflugsaison

wünscht Ernst Reitterer

Fachreferat für Umweltfragen

Ing. Roland Dunger



Für einen Umweltreferenten ist es nicht leicht, einen Weg zu finden, aktiv auf die Umweltproblematik einzugehen und das Umweltbewußtsein zu fördern, ohne Gefahr zu laufen, durch häufiges Hinweisen den Bogen zu überspannen

Ich glaube, daß jeder Modellflieger, der mit offenen Ohren und Augen die täglichen Informationen aus den Medien mitverfolgt, weiß, wie es um unsere Umwelt bestellt ist. Es sind manchmal nur die sogenannten "kleinen Umweltsünden", die zu Ärger Anlaß geben und leicht vermeidbar sind.

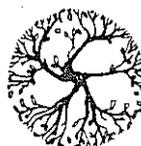
Die zum Beispiel am Hang zurückgelassenen Bier- und Getränkedosen, Motore, die genau zur Mittagszeit oder bereits bei Einbruch der Dunkelheit in Betrieb genommen werden usw. Die Liste ließe sich

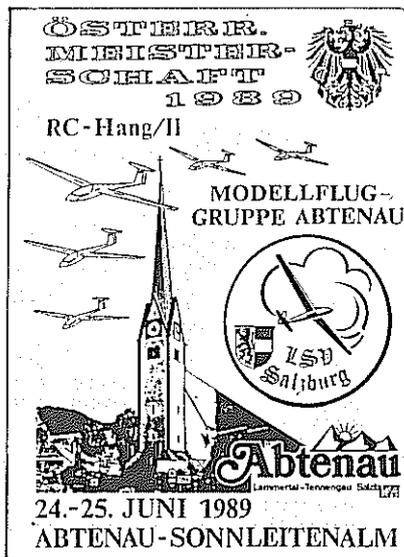
beliebig verlängern. Manchmal sind es nur Kleinigkeiten, die, wenn wir sie vermeiden wollen, von uns nur ein kleines Maß an Selbstdisziplin abverlangen. Dies wird uns sicher langfristig gesehen in jeder Hinsicht von Vorteil sein. Wir müssen in Umweltfragen unsere Denkweise von kurzfristig auf langfristig umstellen. Viele Veränderungen in der Umwelt spüren wir nicht unmittelbar und sofort, sondern erst viel später und dann - umso stärker. Denken wir an das Übermorgen und denken wir differenzierter.

Abschließend möchte ich mich für den interessanten Leserbrief und die an mich mündlich übermittelten Informationen recht herzlich bedanken, mußte jedoch feststellen, daß die Reaktion aus den Modellfliegerkreisen eher mäßig war.

Also, egal wie der Weg der Informationsübermittlung ist, Hauptsache, ich erhalte Info's.

Roland Dunger





LFR Franz Schlager

Die Modellfluggruppe Abtenau zeichnete als durchführender Verein bei der, vom ÖAeC, Sektion Modellflug, veranstalteten

1. ÖSTERR. MEISTERSCHAFT im Hangflug / Programm II

am 24./25. Juni 1989 in Abtenau verantwortlich.

Austragungsort war der Scheffebichlkogel, unmittelbar über dem Ort Abtenau gelegen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen beteiligten Funktionären für die mustergültige Durchführung der ÖM bedanken, besonders bei LSL Hans Niederwimmer für die Unterstützung und die Bereitstellung des Wettbewerbsbusses.

Die Wettbewerbsklasse:

Geflogen wurde nach MSO, Protokoll vom 22./23. April 1989, modifizierte Fassung RC Hang/II.

Um es gleich vorwegzunehmen, den Teilnehmern war diese neue Fassung noch nicht bekannt.

Beginn der Österr. Meisterschaft

Am Samstag, dem 24. Juni 1989, wurde um 11 Uhr der erste Durchgang gestartet. Hochnebelartige Bewölkung, Temperaturen um 15°, leichter Westwind waren die äußeren Bedingungen. Aero Club - Delegierter und Jury-Mann, Hans Niederwimmer, überbrachte die Grüße der Bundessektion. Wettbewerbsleiter und BFR Hangflug, Ing. Richard Gradischnig, eröffnete nach Bekanntgabe der Wettbewerbsregeln den 1. Durchgang.

Mit 83 Teilnehmern, davon 68 aus Salzburg, 5 aus Kärnten, 4 aus der

ENDRANGLISTE

RG	NAME	CLUB	1.D.	2.D.	3.D.	SUMME	
1	WASS MATTHIAS	LSV-ABTENAU	S	970	1000	-159	1970
2	HOSP KLAUS	MFC-SALZBURG	S	-821	922	985	1927
3	ASEN ALEXANDER	MFC-SALZBURG	S	902	-878	1000	1902
4	GLUECK ROMAN	LSV-ST. JOHANN	S	922	-856	970	1902
5	GLUECK GERHARD	MFC-SALZBURG	S	-906	948	947	1895
6	DYGRUBER MARTIN	LSV-ABTENAU	S	962	922	-433	1895
7	KOESSNER HELMUT	LSV-ABTENAU	S	966	-827	929	1894
8	SENIJK HELMUT	MFC-ARRIVA AND.	S	922	959	-409	1891
9	STOELLINGER KARL	MFC-SALZBURG	S	898	-704	992	1890
10	GREINDL HELMUT	MBK-KIRCHD. KREMSOO		1000	889	-871	1889
11	SCHLAGER FRANZ	LSV-ABTENAU	S	914	-841	962	1875
12	BRANDSTAETTER ERN.	MFC-BERGFALKE	S	-586	885	973	1858
13	STURM THOMAS	MFC-BERGFALKE	S	985	841	-265	1824
14	SANTNER JOSEF	MFC-LUNGAU	S	-771	836	922	1788
15	LANG FRANZ	SGS-SPITTAL	K	-786	807	962	1769
16	BUCHHEGGER PETER	LSV-ABTENAU	S	-477	896	864	1760
17	GLUECK FRANZ	MFC-SALZBURG	S	865	889	-622	1754
18	NAGELSCHMIDT JOCH.	LSV-ABTENAU	S	-684	822	920	1750
19	OSBERNDORFINGER H.	MBK-KIRCHD. KREMSOO		898	848	-432	1746
20	GLATZ JOHANN	LSV-ABTENAU	S	-421	948	793	1743
21	GSENGER KARL	LSV-ST. JOHANN	S	-699	967	765	1722
22	EBERHARTER RONNY	LSV-KAPRUN	S	821	-789	890	1721
23	PLAICKNER MEINRAD	LSV-KAPRUN	S	842	-778	864	1726
24	SCHIDER FREDI	MFC-BERGFALKE	S	801	-248	867	1688
25	EISL GERHARD	MFC-BERGFALKE	S	823	800	-746	1658
26	GAPPMAYER KLAUS	MFC-BERGFALKE	S	688	944	-625	1622
27	KREUZBERGER JOSEF	LSV-ST. JOHANN	S	782	844	-345	1624
28	GOELLNER PETER	MFC-BERGFALKE	S	821	793	-272	1624
29	PLAICKNER MARKUS	LSV-KAPRUN	S	771	-181	841	1612
30	SCHAFFRATH HERBERT	LSV-ST. JOHANN	S	895	-667	708	1603
31	PICHLER MICHAEL	SMC-GRAZ-ANDRITZST		-695	815	788	1603
32	KADISCH GERHARD	LSV-ST. JOHANN	S	-241	781	818	1599
33	MOLZBICHLER HERMAN	SGS-SPITTAL	K	-299	822	765	1599
34	PETER GOTTFRIED	LSV-ST. JOHANN	S	-504	720	848	1578
35	SCHWAB NORBERT	LSV-SALZBURG	S	665	-659	894	1559
36	FINDENIG HORST	MFC-ARRIVA AND.	S	771	-427	777	1548
37	POPP HERIBERT	MBK-KIRCHD. KREMSOO		622	911	-582	1543
38	SCHIDER ALFRED	MFC-BERGFALKE	S	703	-622	826	1529
39	WINTER ALBRECHT	LSV-ST. JOHANN	S	752	774	-265	1526
40	HOSP WALTER	MFC-SALZBURG	S	-451	952	572	1524
41	BENE MICHAEL	SMC-GRAZ-ANDRITZST		718	804	-632	1522
42	FRITZ JOSEF	MFC-LUNGAU	S	723	748	0	1481
43	REUER HORST	MFC-BERGFALKE	S	895	-315	582	1478
44	SCHMUTZHART WALTER	MFC-ARRIVA AND.	S	714	-359	728	1472
45	WANKE HERWIG	LSV-ST. JOHANN	S	-466	693	765	1458
46	MUELLER PETER	LSV-SALZBURG	S	-492	596	860	1456
47	SCHMUTZHART MARIA.	MFC-ARRIVA AND.	S	722	-362	720	1420
48	BRANDLEHNER THOMAS	LSV-ABTENAU	S	782	656	-203	1438
49	MAYER ALBIN	LSV-KAPRUN	S	699	719	-564	1418
50	GUMPERT BODO	SMC-GRAZ-ANDRITZST		962	-444	455	1417
51	SCHWARZ MANFRED	SGS-FREIERMUTH	K	684	720	-670	1414
52	GSENGER LEOPOLD	LSV-ABTENAU	S	650	748	-429	1398
53	KLEINEISEN THOMAS	LSV-KAPRUN	S	711	-578	686	1397
54	ERTL HANS	SGS-SPITTAL	K	622	756	-229	1388
55	SCHWARZ MICHAEL	LSV-ABTENAU	S	669	-289	708	1377
56	GRABNER FRANZ	MBK-KIRCHD. KREMSOO		-4	522	818	1370
57	PROHOK SIMON	LSV-ABTENAU	S	444	922	-428	1366
58	OTTINO SIEGFRIED	LSV-ST. JOHANN	S	586	754	-264	1342
59	GSENGER JOHANN	LSV-ST. JOHANN	S	522	804	-485	1327
60	SCHOBER FRANZ JUN.	MFC-ARRIVA AND.	S	-481	627	648	1333
61	SCHNEEBERGER PETER	LSV-ST. JOHANN	S	786	496	0	1282
62	LUEGER PETER	OEMV-WIEN	W	-322	700	522	1252
63	PLAICKNER ALEXAND.	LSV-KAPRUN	S	666	581	-447	1246
64	STIEBER JOSEF	OEMV-WIEN	W	-246	459	728	1217
65	FINDENIG HERTA	MFC-ARRIVA AND.	S	268	804	-227	1172
66	STOELLINGER JOHANN	MFC-SALZBURG	S	522	582	-265	1168
67	GFRERER HERMANN	MFC-LUNGAU	S	779	244	0	1122
68	HOELL GEDRG	LSV-ABTENAU	S	421	674	-227	1092
69	WINDHOFER CHRIST.	LSV-ABTENAU	S	599	-415	259	1056
70	WALLNER EDUARD	SGS-SPITTAL	K	-216	256	670	1026
71	EBERHARTER ALEX.	LSV-KAPRUN	S	622	289	-272	1024
72	RAINER ERICH	MFC-BERGFALKE	S	376	544	-98	1020
73	MACK FRIEDRICH	MFC-SALZBURG	S	571	-420	447	1018
74	GALLER ROLAND	LSV-ABTENAU	S	261	627	-202	998
75	GRILL MANFRED	LSV-SALZBURG	S	0	682	261	946
76	PLAICKNER KASPAR	LSV-KAPRUN	S	-274	289	428	817
77	WANKE WOLFGANG	LSV-ST. JOHANN	S	244	-216	542	786
78	FUCHSBERGER ERICH	MFC-LUNGAU	S	220	411	0	731
79	ENNIKIL JOSEF	LSV-SALZBURG	S	297	422	0	720
80	DKKULIL PETER	LSV-SALZBURG	S	222	274	0	609
81	GUGGENBERGER STEF.	LSV-ABTENAU	S	201	200	-292	601
82	INWINKL PHILIPP	MFC-BERGFALKE	S	211	178	0	389
83	SALMHOFER CHRISTOF	UMFC-SPARK. GNAS ST		20	226	0	226

Steiermark und 2 aus Wien, war diese Klasse zahlenmäßig gut besetzt. Genannt hatten 95 Modellflieger. Wo gibt es im Modell-

flug noch so eine hohe Nennungs- zahl? Es ist Zeit zum Umdenken, Breitensport, nicht nur Spitzensport muß gepflegt werden. Es

kam auch ein Bericht im ORF-Regionalfernsehen.

Die Leistungen nach zwei Durchgängen waren derart gut, daß für viele Teilnehmer noch Chancen auf vordere Plätze vorhanden waren. Matthias WASS führte nach dem ersten Tag mit 1970 Punkten. Der 2. Durchgang endete um 16 Uhr bei leichtem Nieselregen. Um 20 Uhr war ein gemütlicher Abend mit einer kleinen Tombola angesagt.

Der letzte Durchgang, 25. Juni

Pünktlich um 11 Uhr startete WL Gradischinig den 3. Durchgang. Das Wetter des Vortages war vergessen. Herrlicher Sonnenschein und Temperaturen um 25° C sollten diese Österr. Meisterschaften begleiten.

Der Favorit und Lokalmatador, Matthias Wass - Startnummer 38 - hatte Pech, beim Start öffneten sich plötzlich beide Landeklappen. Er mußte warten bis Startnummer 79, Helmut Greindl, der in der Endwertung dann Platz 10 belegte und Startnummer 85, Thomas Sturm, der nach einem Totalabstauer nur noch Platz 13 schaffte. Um 13,00 Uhr beendete der WL den 3. Durchgang, und die elektronische Auswertung ließ die Spannung steigen. Man konnte auf einem kleinen Monitor die Ergebnisse und Reihung verfolgen. Bis zur Siegerehrung um 15,00 Uhr boten Peter Rettenbacher, unser Clubmitglied, und seine Fallschirmspringer ein Rahmenprogramm.

Ein neuer Österreichischer Meister

Die Fahnen waren gehißt, die Musikkapelle hatte Aufstellung genommen, die Ehrengäste hielten ihre Ansprachen, es gab kleine Modellbaukästen für die Jugendlichen und Gewürzsträußchen für die Damen.

Franz Schlager, der Obmann der Modellfluggruppe Abtenau, präsentierte einen Pokalsegen. Die Pokale waren von Abtenauer Betrieben gespendet worden.

Die Plazierten erhielten die schönen Österr. Meisterschaftsmedaillen, auch die Mannschaftsplazierten.

Die Honoratioren gratuierten den Plazierten zu ihrem Erfolg.

Mit dem Abspielen der Bundeshymne, für viele der schönste und ergreifendste Teil der Siegerehrung wurde diese Österr. Meisterschaft offiziell beendet.

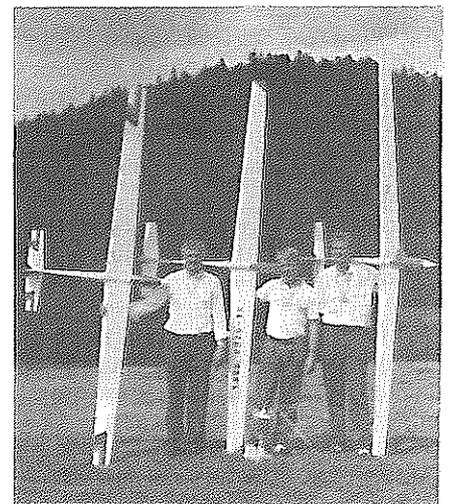
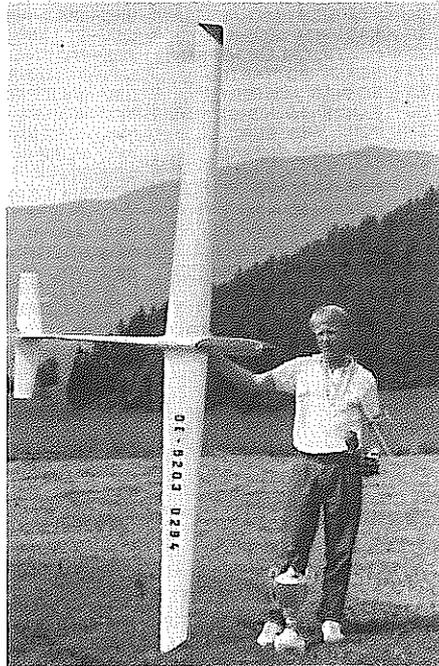
MANNSCHAFTSWERTUNG

RG.	MANNSCHAFT	1.	2.	3.	PUNKTE
1	LSV-ABTENAU I	WASS MATTHIAS	DYGRUBER MARTIN	SCHLAGER FRANZ	5741
2	MFC-SALZBURG I	HOSP KLAUS	GLUECK GERHARD	STOELLINGER KAR	5722
3	LSV-ABTENAU II	KDESSNER HELMUT	BUCHEGGER PETER	GLATZ JOHANN	5397
4	SMBC-KIRCHDORF	GREINDL HELMUT	OBERNDORFINGER	POPP HERIBERT	5178
5	MFC-BERGFALKE I	STURM THOMAS	SCHIDER FREDI	EISL GERHARD	5132
6	LSV-ST.JOHANN I	GLUECK ROMAN	KREUZBERGER JOS	SCHAFFRATH HERB	5131
7	MFC-BERGFALKE II	BRANDSTAETTER E	GAPPMAYER KLAUS	SCHIDER ALFRED	5019
8	MFC-ARRIVA AND. I	SENIUK HELMUT	FINDENIG HORST	SCHMUTZHART WAL	4911
9	KAERNTEN	LANG FRANZ	MOLZBICHLER HER	ERTL HANS	4755
10	LSV-KAPRUN	EBERHARTER RONN	FLAICKNER MARKU	KLEINEISEN THOM	4730
11	LSV-ST.JOHANN II	GESENGER KARL	PETER GOTTFRIED	GESENGER JOHANN	4637
12	MFC-SALZBURG II	ASEN ALEXANDER	HOSP WALTER	STOELLINGER JOH	4594
13	SMC-GRAZ ANDRITZ	PICHLER MICHAEL	BENE MICHAEL	GUMPERT BODO	4542
14	LSV-ST.JOHANN III	KADISCH GERHARD	WANKE HERWIG	OTTINO SIEGFRIE	4399
15	MFC-LUNGAU I	SANTNER JOSEF	FRITZ JOSEF	GFRENER HERMANN	4391
16	LSV-KAPRUN	FLAICKNER MEINR	MAYER ALBIN	FLAICKNER ALEXA	4370
17	LSV-ABTENAU III	BRANDLEHNER THO	GESENGER LEOPOLD	SCHWARZ MICHAEL	4213
18	LSV-SALZBURG I	SCHWAB NORBERT	MUELLER PETER	GRILL MANFRED	3961
19	MFC-ARRIVA AND. II	SCHMUTZHART MAR	FINDENIG HERTA	KRAUS GEORG	2625
20	LSV-SALZBURG II	DOKULIL PETER	GRILL WOLFGANG	NIEDERMAYR FRAN	609

Ausklang :

Wir hoffen, daß 1991 wieder eine Österr. Meisterschaft stattfindet. 1990 wird sie ja in der Klasse RC/H I ausgetragen.

Bis dahin alles Gute und auf ein Wiedersehen beim Hangflug in Abtenau auf unserem eigenen Hangfluggelände.

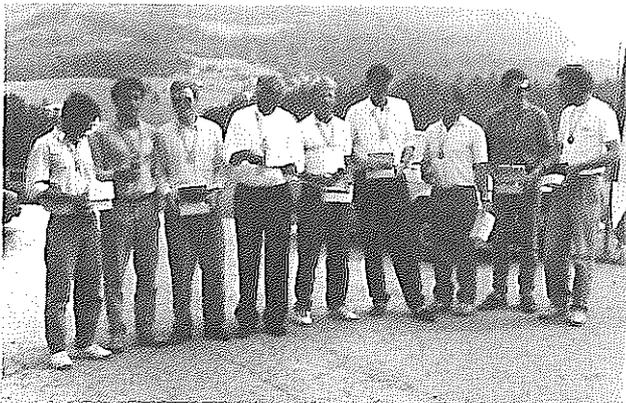


Die Mannschaftsmeister:
F. Schlager, M. Wass und M. Dygruber

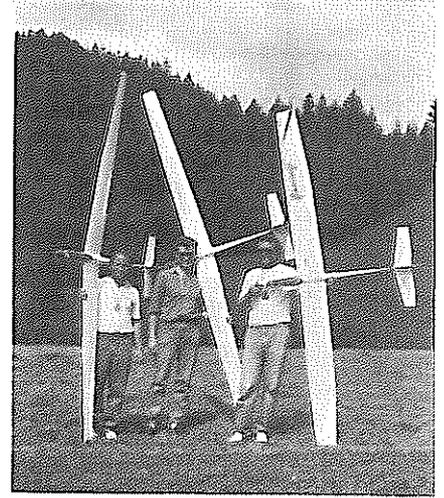
Der erste Österr. Meister in RC/H 2
Matthias Wass, LSV Abtenau



Die drei Erstplatzierten v.l.n.r.:
2. Klaus Hosp,
Erster und Österr.
Meister Matthias Wass,
3. Alexander Asen



Die 3 besten Mannschaften:
V.l.n.r.:
2. MFC Salzburg,
1. LSV Abtenau I,
3. LSV Abtenau II



Die drittplatzierte Mannschaft:
Kössner, Buchegger, Glatz



BFR Ing. Gradischnig gratuliert
der drittplatzierten Mannschaft

Auch Damen waren am Start.
LSL Niederwimmer gratuliert



ÖSTERR. MEISTERSCHAFT Klasse RC/SL

BFR Dr. Wolfgang Schober

Am 15./16. Juli 1989 fanden in Kraiwiesen/Salzburg die

2. Österr. Meisterschaften in der Klasse RC/SL

statt.

Das Wetter war kalt und windig, doch die Teilnehmer wurden Gott sei Dank vom Regen verschont.

Es stellten sich 24 Gespanne der Konkurrenz, und das war immerhin eine 40%ige Steigerung der Wettbewerber gegenüber der 1. ÖM vor 2 Jahren.

Heuer war eine ungeheuerere Typenvielfalt an Flugzeugen zu bewundern. Diese reichte bei den Schleppmaschinen vom tschechischen "Rübenbomber" über Robin, Piper, Cap 10, diversen Klemmtypen bis hin zu reinen Zweckkonstruktionen. Bei den Segelflugmodellen standen wohl die modernen Kunststoffsegler im Vordergrund, es gab jedoch auch Scale-Modelle aus der Sperrholz-Ära zu bewundern wie z.B. die Ka-2 von Rupert Sturm oder den Reiher von Karl Tengg.

Der Wettbewerb begann pünktlich am Samstag um 9 Uhr unter der Leitung von Werner Miksch, der durch seine ruhige aber bestimmte Art gefallen konnte. Als Neuerung konnte sich der Motorpilot ausuchen, ob er auf der Rasen- oder Asphaltpiste landen wollte, was von den Teilnehmern äußerst positiv aufgenommen wurde.

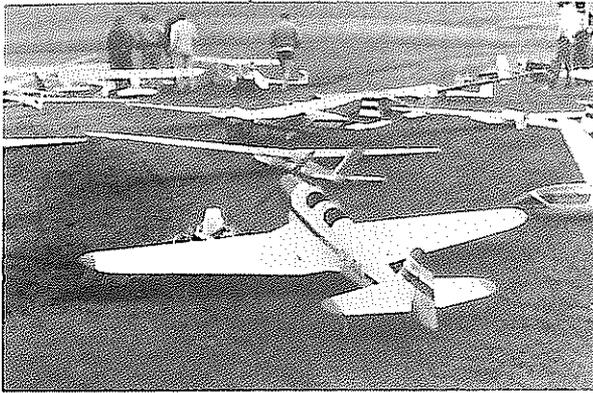
Einige kleine organisatorische Schwächen wurden schnell von LSL Niederwimmer und seinem Team beseitigt, sodaß die Wettbewerber bis auf den herrschenden Wind optimale Bedingungen vorfanden. Während der einzelnen Durchgänge wurden manche

wunderschöne Schleppflüge gezeigt, die die Schönheit dieser Modellflugsparte eindrucksvoll demonstrierten. Es gibt wohl sonst keine Klasse, die das Zusammenspiel von 2 Piloten so stark fordert, und die Ästhetik des Fliegens und der Flugzeuge so zur Geltung bringt, wie das Seglerschleppen.

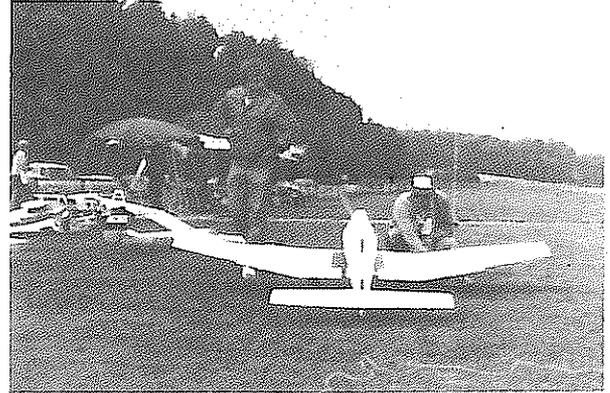
Bei den einzelnen Wertungsflügen haben sich eigentlich die schon lange bestehenden und favorisierten Gespanne wie z.B. Glück/Glück, Dörfner/Röck, Sidler/Sidler, Rudolf/Pointner, Schober/Tengg durchgesetzt. Lediglich das relativ unbekannte Gespann Stiebinge/Stiebinge aus Oberösterreich konnte hier mit der Spitze mithalten.



Das Modellflugzentrum Kraiwiesen mit Modellabstellplatz



Die KLEMM 35 von Georg Hönig wartet auf ihren Einsatz



Das Gepann Meusburger/Mayer bereiten ihre Modelle vor: Minimoa gezogen von einer tschechischen Agrarmaschine

So sah die Reihung nach dem 1. Durchgang Stiebinger/Stiebinger am 1. Platz, gefolgt von Glück/Glück und Schober/Tengg. Im 2. Durchgang verschob sich die Reihung etwas. Jetzt lagen Glück/Glück an 1. Stelle und auf den 2. Platz hatten sich Schober/Tengg vorgearbeitet. Rang 3 belegten jetzt Sidler/Sidler.

Am Sonntag wurde der 3. Durchgang wiederum pünktlich um 9 h begonnen. Hier konnten sich Stiebinger/Stiebinger noch weit nach vorne fliegen und landeten mit nur 6 Punkten Abstand hinter dem Siegergespann Glück/Glück am 2. Rang.

Die Auswertung der einzelnen Flüge wurde von Oswald Hajek durchgeführt und klappte vorzüglich. Die Piloten bekamen sogar nach Durchgangsende einen Computerausdruck mit den Noten der Punkterichter, aufgelistet nach den einzelnen Figuren, ausgehängt. So wurde es für die Wettbewerber augenscheinlich, bei welcher Figur in Zukunft mehr trainiert werden muß. Eine tolle Sache, die eigentlich Vorbild für alle Veranstalter sein sollte.

Während der einzelnen Durchgänge konnte nicht nur ein hohes fliegerisches Niveau beobachtet werden, sondern auch die Technik stimmte, denn es war kein einziger Absturz zu verzeichnen. Es

gab lediglich eine einzige Außenlandung durch einen Motorabsteller, und bei einer "wilden Strampelerei" während des Schleppfluges wurde von Peter Aigners Großsegler das Höhenleitwerk abgerissen. Der Segler flog aber trotzdem im Rückenflug eigenstabil weiter und ließ sich mit Querruder/Seitenruder seelenruhig im hohen Gras neben der Piste landen. Beide "Unfälle" verliefen ohne nennenswerten Schaden.

ÖSTERR. MEISTERSCHAFT RC-SL 1989

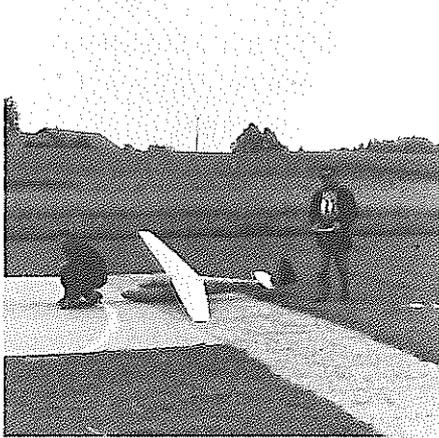
ENDRANGLISTE

RG	NAME	CLUB		1.D.	2.D.	3.D.	SUMME
1	FRANZ GLUECK GERHARD GLUECK	MFC-SALZBURG	S	1272	-1197	1312	2584
2	HUBERT STIEBINGER JOHANN STIEBINGER	FC-W.MOEVE WELS 00		1290	-1075	1289	2579
3	WOLFGANG SCHOBER KARL TENGG	MFG-ST.VEIT/G	K	1258	-1138	1302	2560
4	HERMANN SIDLER THOMAS SIDLER	ASKOE-MFC-LINZ 00		-1141	1245	1252	2497
5	HELMUT RUDOLF K.HEINZ POINTNER	ASKOE-MFC-LINZ 00		-919	1262	1211	2473
6	UDO BEICHLER ALFRED HUBMANN	MBC-KOEFELACH	ST	-1141	1180	1170	2350
7	HELMUT DOERFLER PETER ROECK	MBC-KOEFELACH	ST	1167	1169	-1035	2336
8	FRANZ HACKL JOSEF ENZENEBNER	SMC-KIRCHDORF/K 00		-1055	1084	1103	2187
9	ADOLF HERMANKE ALFRED BIRKE	OEMV-WIEN	W	-806	1002	1177	2179
10	ROMAN GLUECK ALBRECHT WINTER	LSV-ST. JOHANN	S	1152	983	0	2135
11	EWALD ZAUNER WERNER ZAUNER	ASKOE-MFC-LINZ 00		-997	1052	1075	2127
12	GERHARD BRUCKMANN CARMEN ZYCH	OEMV-VILLACH	K	1077	1038	-922	2115
13	MANFRED HOFBAUER THOMAS HOFBAUER	MFC-SILBERGRUBE NO		970	1098	-937	2068
14	HERMANN BEIGLBOECK ERNST VOLLHOFER	MFC-KIRCHSCHLAG NO		929	1095	-126	2024
15	HARALD MEUSBURGER ALBIN MAYER	LSV-SALZBURG	S	1009	-328	984	1993
16	PETER LUGER MIROSLAV KRSTIC	OEMV-WIEN	W	940	1037	-609	1977
17	ERICH HOFFELNER J. GEORG HIMMELSBACH	ASKOE-VILLACH	K	-367	1060	863	1923
18	GEORG HOENIG PETER AIGNER	MFC-SILBERGRUBE NO		902	-120	1017	1919
19	HERMANN GFRERER JOSEF SANTNER	MFC-LUNGAU	S	865	1031	0	1896
20	D.ING.KARL SCHOBER WOLFG. PRESSLMEYR	MFG-REBLAUS	NO	981	-399	812	1793
21	HELMUT LESKY JUERGEN POELZL	MBC-KOEFELACH	ST	862	839	-742	1701
22	ELFI BRUCKMANN INGE HAAS	OEMV-VILLACH	K	-758	826	867	1693
23	WILFRIED MUELLER RUPERT STURM	LSV-SALZBURG	S	845	-479	557	1402
24	GUSTAV BRALL JOSEF FRITZ	MFC-LUNGAU	S	0	699	0	699
25	LEOPOLD DOSSINGER GERH. WEIXELBAUMER	ASKOE-MFC-LINZ 00		0	0	0	0
26	HUBERT RICHTER REINH. REISENHOFER	MBC-KOEFELACH	ST	0	0	0	0
27	RUPERT TRAUSSNIGG HANS TRAUSSNIGG	MBC-KOEFELACH	ST	0	0	0	0
28	FRIEDRICH KOECHER ERICH FUCHSBERGER	MFC-LUNGAU	S	0	0	0	0
29	PETER VOJTA WOLFGANG POSCH	WSV-LIEZEN	ST	0	0	0	0
30	ALDIS MAYR HERBERT SCHAFFRATH	LSV-ST. JOHANN	S	0	0	0	0

Auch zwei besondere Gespanne waren zu beachten. Das Damengespann konnte durch gute Flüge und große Windfestigkeit überzeugen. Es war schon eine Freude zuzusehen, wie Elfi Bruckmann mit ihrem "Omnibus" die K 6 von Inge Haas in die Höhe schleppte und dann wieder sicher landete. Aber auch der 9-jährige Jürgen Pözl flog mit seiner Pilatus brav hinter seinem Großvater her und ließ sich auch durch den herrschenden Wind nicht beeindrucken.

Die Siegerehrung wurde von BSL Dr. Georg Breiner, LSL Johann Niederwimmer und von Vertretern von Land und Gemeinde durchgeführt. Als die Plazierten ihren Platz am Stockerl erstiegen hatten, erklang die Bundeshymne, die den würdigen Rahmen noch unterstrich. Sobald die letzten Töne verklungen waren, wurden noch 6 Salutschüsse von Salzburger Schützen abgefeuert, und somit das Ende der 2. Österreichischen Meisterschaften in RC/SL verkündet.

Wenn es auch die eine oder andere Stimme eines Wettbewerbers gab, der mit der Bewertung nicht ganz einverstanden war, so muß man doch feststellen, daß das beste Gespann, nämlich Glück/Glück gewonnen hat - und was will man eigentlich mehr?

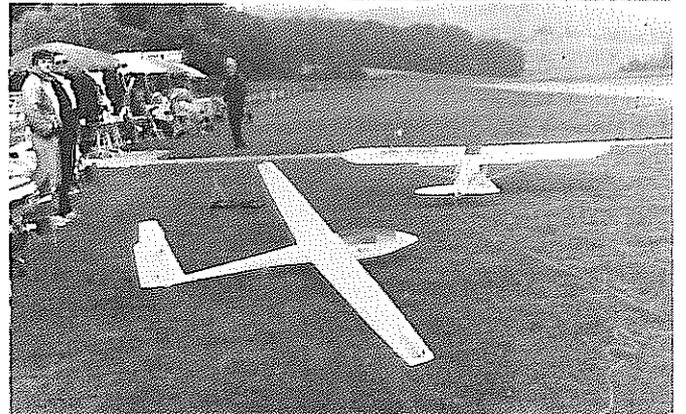
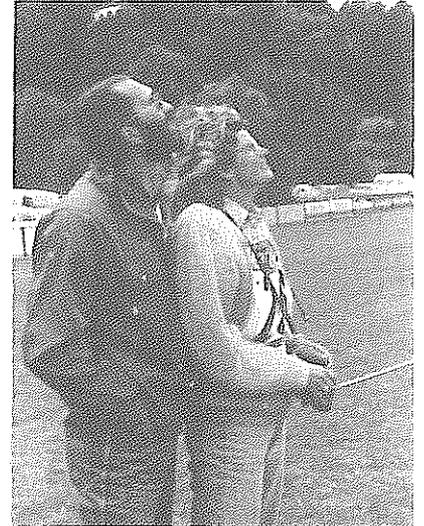


Die Ka 2 von Rupert Sturm ist startklar

Ein Teil des Damengespannes - nämlich Inge Haas - steuert hier in voller Konzentration ihre Ka-6 und wird dabei von Starthelfer Gerhard Bruckmann unterstützt

Das Siegesgespann Vater und Sohn Glück im Vorbereitungsraum mit ihren Modellen: Piper Cub und ASW 20

Das obligate Siegerfoto: 1. Glück/Glück, 2. Stiebinge/Stiebinge, 3. Schober/Tengg rechts davon LSL Niederwimmer und BSL Dr. Georg Breiner



**TOP
AKTUELL**



- * X-CELL SERVICE CENTER
- * FACHBERATUNG
- * 24 STD.-ERSATZTEILSCHNELLVERSAND
- * EINSTELLSERVICE
- * EINFLUGHILFE
- * WEBRA-X-CELL
SPEZIALMOTOREN

webra X-CELL HELI

**STÜTZPUNKTE
PITCH
CORNER**

WEST: M. HOLZMANN
GOLDGASSE 15
b. RESIDENZPLATZ
A-5020 SALZBURG
TEL.: 0662-842259

OST: H. LUKSCHITZ
RAXER STRASSE 6
A-8380 JENNERSDORF
TEL.: 03154-381
FAX: 03154-8757 TX: 17609

INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN

Unsere Modellflieger nahmen in dieser Flugsaison wieder an vielen internationalen Wettbewerben teil. Wie alle Jahre zuvor, waren und sind sie wieder sehr erfolgreich. Eine Tatsache ist bei allen unseren Teilnehmern besonders aufgefallen: Die Kennzeichnung der Modelle nach internat. Vorschrift war exakt und vorbildlich. Zum Unterschied von leider etlichen ausländischen Teilnehmern, die zum Teil ihre Modelle garnicht oder nur mangelhaft gekennzeichnet hatten. Das manchmal vorgebrachte Argument, daß es auf's Fliegen und nicht auf die Kennzeichnung ankommt zeigt, daß die Verfechter dieses (Schein-) Arguments unseren (und ihren) Sport nicht sehr ernst nehmen und sich nicht wundern dürfen, wenn sie der Spielerei bezichtigt werden. Leider dürften aber auch manche Nat. A.C. ihre Modellflieger nicht ausreichend über den Sporting Code informieren. Bei uns klappt's, drum macht weiter so !

Den Reigen der Teilnahme an internationalen Wettbewerben eröffneten unsere erfolgsgewohnten Elektro-Modellflieger. Von ihrem ersten Treffen im Ausland berichtet

Ing. Peter Meisinger

Endlich ist es wieder soweit. Pfäffikon heißt Saisonauftakt ! Ausgeschrieben waren die Klassen F5A, F5B, F5C, F5D Swiss Cup, Großsegler sowie MILITKY CUP. Wenn Ihr Euch jetzt fragt, was sind das alles für Klassen? dann tröstet Euch, mir gings genauso ! Die Schweizer sind jedoch der Zeit voraus und verwenden bereits jetzt die ab 1992 gültigen Klassenbezeichnungen.

Hier die "Übersetzung":

F5A - Elektro Kunstflug
F5B - Elektro Segelflugmodelle
F5C - Elektro Hubschrauber
F5D - Elektro Pylon.

Als langjähriges und bewährtes Jury-Trio kamen wieder Werner Groth (D), Edwin Krill (OE) und Willy Fahrni (CH) zum Einsatz. Aufgrund der tadellosen und umsichtigen Organisation durch Emil Giezendanner wurde ihre Hilfe nur wenig benötigt.

Erfreulich war wieder das Starterfeld mit 48 Teilnehmern aus 7 (!) Ländern. Österreich war mit 9 Wettbewerbern am Start, sie scheuten die lange Anreise nach Pfäffikon nicht, um bei diesem Traditionswettbewerb der Elektromodellflieger dabeizusein.



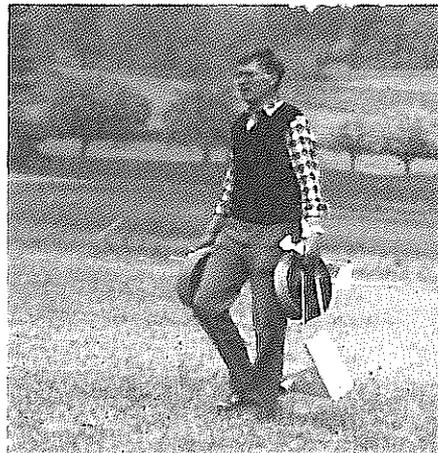
MILITKY-CUP

Internationales Elektroflug-Meeting

Schon bei der Ankunft erwartete uns die nächste Überraschung. Heuer wurde auf dem Nachbargrund geflogen, um die Landemöglichkeiten zu verbessern.

DER WETTBEWERB

Am Anreisetag für die Piloten der FAI-Klasse wurde der Jugendwettbewerb sowie der Swiss-Cup geflogen. Ersterer ist eine feine Sache. Es war faszinierend zuzusehen, mit welcher Begeisterung die jungen Piloten um die



Rudi Augstburger, der tech. Leiter der Veranstaltung. Er herrschte über die gesamte Elektronik und Auswertung

Plätze kämpften. Dieser Wettbewerb könnte für uns in Österreich als Vorbild dienen, um unsere "E-Jugend" zu fördern. Die großzügigen Sachpreise der Firmen sind hiebei noch ein zusätzlicher Anreiz.

Der Swiss-Cup sei hier nur am Rande erwähnt. Dort ist man inzwischen schon bei 6 Zellen angelangt. Das ergibt eine Entlastung des Modellbaubudgets von ca. S 60,-; ein wesentlicher Fortschritt.

In der FAI-Klasse hat sich wieder einiges getan. Die Modelle sind wesentlich kleiner und leichter geworden. Dies, in Verbindung mit den neuen Motoren, ergibt raketenhaft, senkrechte Steigflüge.

Auch die Anzahl der geflogenen Strecken hat sich wieder erhöht. Heute muß man schon 22 - 23 Strecken fliegen und traumhaft segeln, um überhaupt dabei zu sein. Franz Weißgerber D, holte sich diesen Bewerb vor Urs Leodolter CH und unserem Rudi Freudenthaler. Geringer Michael als 5. und Helmut Kirsch als 6. unterstrichen die österreichische Spitzenstellung im Elektroflug.

Erfreulich ist auch die Leistung des Freistädters Kurt Hainzl der 8. wurde.

Jetzt noch ein paar technische Eindrücke:

Die Spitzenpiloten fliegen hauptsächlich die neuen HP 355/40 mit 26 - 27 900 er Zellen.

Bei den Fernsteuerungen gibt es überhaupt nur mehr das Zauberwort "MC 18". Zirka 80% aller Piloten verwenden diese Graupneranlage, wie ein Blick in das Senderdepot überzeugen konnte.

Zum Teil wurde schon das neue Ultrasoftmodul verwendet, welches sich sehr bewährt hat. Überhaupt fällt auf, daß es eigentlich keine Anlagenausfälle mehr gibt.

In der Kunstflugklasse gab es eine wesentliche Neuerung. Das Programm wurde auf ein Wunschfigurenprogramm umgestrickt. Die Klasse leidet jedoch unter äußerst geringer Teilnehmerzahl. Urs Leodolter setzte sich mit 3 Präzisionsflügen durch und gewann die internationale Klasse trotz Kopfschmerzen (wie kommt man bloß zu Kopfschmerzen?).



Ein alter Bekannter aus der Zeit der Lienzener Wettbewerbe: Helmut Galinsky



Dr. Walt Good, USA, ehem. CIAM-Präsident war auf Besuch in Pfäffikon

Die Pylonklasse dürfte nun wirklich zum Sterben verurteilt sein. Diese Schnuppis sind mittlerweile schon so klein, daß sie teilweise nicht mehr startbar sind. Gewonnen hat derjenige, der seine Flüge 3 x heil über die Runden brachte.

In der Klasse F5C war leider nur ein einziger Teilnehmer am Start, der Deutsche Christoph Hultsch aus Weilburg. Dieser Hubschrauber legte einen phantastischen Schauflug hin mit Kunstflugeinlagen und einer Flugzeit von 6 min.! Motor: Geist 90 Neodym.



Landung in der Lichtleitung



Franz Weißgerber assistiert unserem Rudi Freudenthaler



Bei der Siegerehrung v.l.: Wettbewerbsleiter Emil Giezendanner, Präs. der Schweizer Modellflieger Werner Koelliker, Jury Edwin Krill und Techniker Rudolf Augstburger

Kategorie F3E FAI

1. Franz Weissgerber/D,
2. Urs Leodolter/CH,
3. Rudolf Freudenthaler/A,
4. Wolfgang Schultz/D,
5. Michael Gehringer/A

Kategorie F3E FAI - Mannschaften

1. Weissgerber/Hübner/Schultz (D),
2. Strebel/Leodolter/Andres (CH),
3. Kühnle/Deffner/Feldmeyer (D),
4. Rizzo/Aghem/Givone (I),
5. Shering/Flockart/Douglass (GB).

Kategorie Pylon FAI

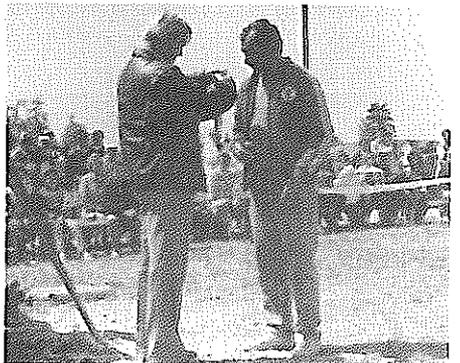
1. John Dascombe/D,
2. Fred Annecke/D,
3. Charlie Binder/D,
4. Arsene Hanger/F,
5. Werner Dettweiler/D

Kategorie Großsegler

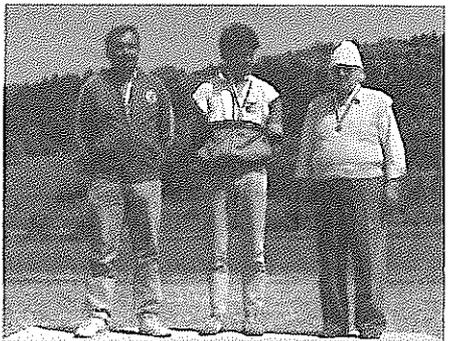
1. Rudolf Freudenthaler/A,
2. Frank Pfeleiderer/D,
3. Günther Platz/D,
4. Charlie Binder/D,
5. Werner Muchenberger/D

Kategorie 14-Zellen-Kunstflug

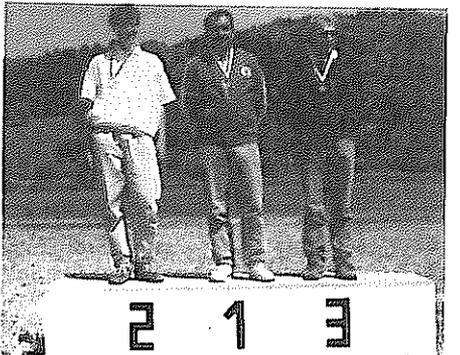
1. Urs Leodolter/CH,
2. Rudolf Freudenthaler/A,
3. Helmut Galinsky/D,
4. Volker Keck/D,
5. George Shering/GB



Edwin Krill überreicht Rudi Freudenthaler eine Medaille



2 1 3
Sieger Klasse 14 Zellen Kunstflug



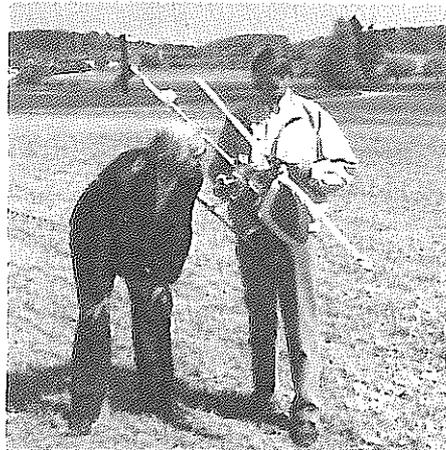
2 1 3
Sieger Klasse Großsegler

In der Experimentalklasse - MILITKY CUP - gab es nichts neues. Mittlerweile fliegt ja schon alles elektrisch, so auch dieses Jahr. Vom 4-motorigen US-Bomber bis zum Solarflieger war wieder alles vertreten. Letzterer gewann auch diese Klasse. Eine optische Augenweide bieten immer wieder die Großsegler.



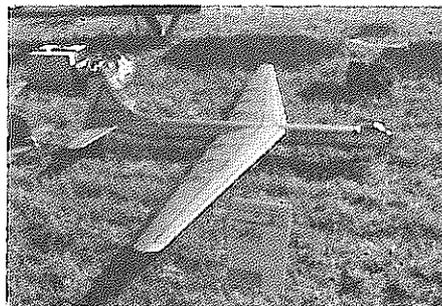
Solarmodell mit Pufferakku, der "Sundancer" von Erich Rohrer, Gewinner des Militky-Cup.

Erfreulich ist, daß der Sieger dieser Klasse diesmal ein Österreicher war. Der Elektroallrounder Rudi Freudenthaler gewann mit dem Graupner-Discus (4 m) und drei gleichmäßig schönen



Werner Koelliker begutachtet interessiert den E-Hubschrauber von Christoph Hultsch aus der BRD

Flügen. Keiner kann das Gelände in Pfäffikon besser nützen als er. Die technische Betreuung und Auswertung lag wieder in den erfahrenen Händen von Rudi Augstburger, der wieder alles bestens im Griff hatte. Es war ein schöner Wettbewerb, und wir freuen uns wieder auf Pfäffikon 1990!



Die Convair B-36 mit nicht weniger als 6 Mabuchi 380-Motoren



Am 13. und
14. Mai 1989

MODELL-
FLUGPLATZ
FREISTADT
SONNBERG

9. Freistädter Elektroflug-Wettbewerb

International und Europa-Cup

Klasse: F 3 E - FAI
F 3 E - 10 Zellen
Pylon - 7 Zellen
Kunstflug - 14 Zellen

Ein Bericht von Ralf Brditschka

Freistadt Freistadt Freistadt, gleich dreimal Freistadt! Europacup, 9. Freistädter Elektroflugwettbewerb und OÖ Landesmeisterschaft waren Grund genug, um Europas E-Flug Elite anzulocken. Ein großes Starterfeld zeigte wieder einmal mehr die immer größer werdende Beliebtheit des Elektromodell-Flugsportes. Die internat. Jury, Emil Giezendanner (CH), Edwin Krill (OE) und Ing. Viktor Wöger (OE) konnten über einen protestlosen Wettbewerb wachen.

Wie ich eingangs mit dreimal Freistadt begonnen habe, könnte ich mit dreimal Regen, Regen, Regen fortsetzen. Ja, so war es in Freistadt, und wer glaubt, daß man im Regen nicht fliegen kann, der irrt. Keine durch Feuchtigkeit oder Wasser verursachten Abstürze, keine Probleme mit den Fernsteuerungen, keine Probleme mit den Funktionären, auch sie schienen wasserdicht zu sein - und zu allem noch eine gute Stimmung.

TOLLE LEISTUNGEN IM 1. DG.

Daß am 1. Wettbewerbstag zum Teil tolle Leistungen geflogen wurden, mußte dem neuen Reglement zugute geschrieben werden, denn bei dieser schlechten Sicht und der niedrigen Wolkendecke wäre ein Bewerb mit nur einem

Steigflug im Ganzen gar nicht möglich gewesen.

Einiges aber mußte dennoch dem Wettergott geopfert werden, so die dritten Durchgänge der FAI-Klasse und des Pylon-Snuppi Rennens, sowie der komplette Kunstflugwettbewerb.

Beim ersten Durchgang der FAI-Klasse baute Rudi Freudenthaler bereits sein Fundament zum Sieg. Hitzler (D) 2. und Weißgerber 3. Den 2. Durchgang entschied Weißgerber für sich, Freudenthaler und Leodolter (CH) nur ein Punkt auseinander. Wenn das Wörtchen wenn nicht wäre, hätte es nicht geregnet, wär's ein spannendes Finale geworden.



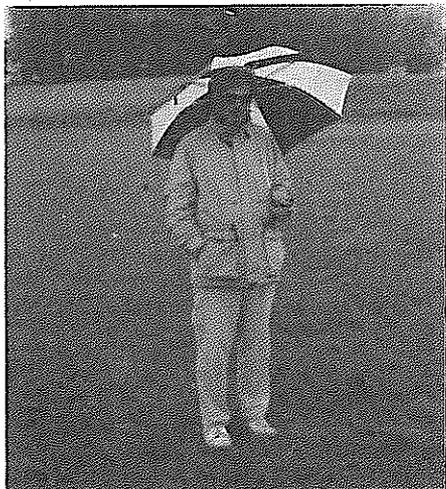
Regen, Regen, nichts als Regen während des gesamten Wettbewerbes



Trotz des oft starken Regens wurde gestartet

DIE KLASSE DER 10 - ZELLER

Heuer gab es zum erstenmal ein kleineres Starterfeld als in der FAI-Klasse. Die Leistungsdichte ist in dieser Klasse so stark - wobei auch noch alle Modelle annähernd die gleiche Leistung bringen - daß meistens das Pokerspiel mit dem Wetter entscheidet.

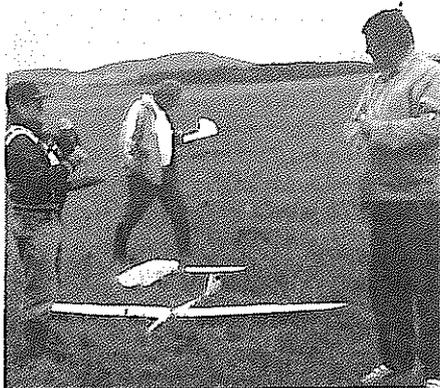


Diesmal als Mitglied der int. Jury:
Emil Giezendanner

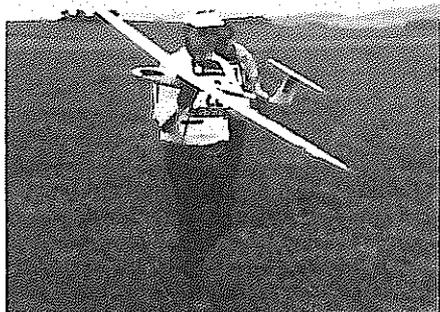


Mit Nr. der Vorsitzende der CIAM-Kommission für Elektroflug, der Holländer Rik Ruisink

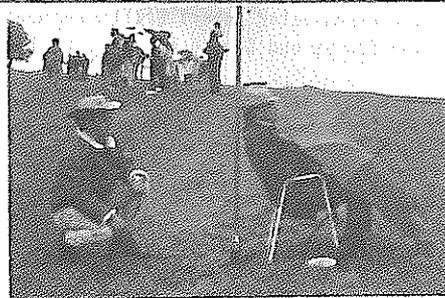
PYLON - Die ohnehin schon sehr kleinen und schnellen Pylon-Modelle verlangten bei strömendem Regen den 7 Piloten, die an den Start gegangen waren, alle Künste ab. Der nasse Flügel und der daraus resultierende höhere Widerstand ließ die Akkus bei Freudenthaler und Loidl bereits vor der letzten Runde in die Knie gehen. Wombacher (D) und ich lieferten ein packendes Duell an der Spitze.



Wettbewerbsleiter Walter Breslmayer (Mitte) stets "im Dienst"!



BFR Helmut Kirsch mit seinem Modell



Nicht leicht hatten es bei diesem Wetter die Wendemarkenrichter

In einer zum Bersten überfüllten Clubhütte (draußen schüttete es) gab es für alle lobende Worte und den in Freistadt schon sprichwörtlichen Pokalsegen.

Alles in allem ein Super-Wettbewerb. Herzlichen Dank an den Veranstalter und an Walter Breslmayer und seine Crew. Macht bitte weiter so!

DIE OFFIZIELLEN ERGEBNISSE

KLASSE F3E - FAI:

1. Freudenthaler Rudolf	OE	1299 Pkte.
2. Weißgerber Franz	D	1275 "
3. Hitzler Alfred	D	1263 "
4. Geringer Michael	OE	1256 "
5. Leodolter Urs	CH	1248 "
35 gewertete Starter		

KLASSE F3E - 10 Zellen :

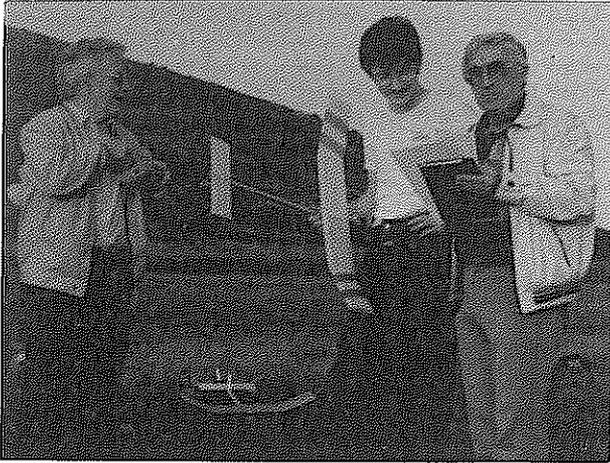
1. Hainzl Kurt	OE	1130 Pkte.
2. Schwartz Frank	D	1128 "
3. Aigelsreiter Herbert	OE	1092 "
4. Harkam Karl	OE	1079 "
5. Brditschka Ralph	OE	1076 "
13 gewertete Starter		

KLASSE 7-Zellen PYLON :

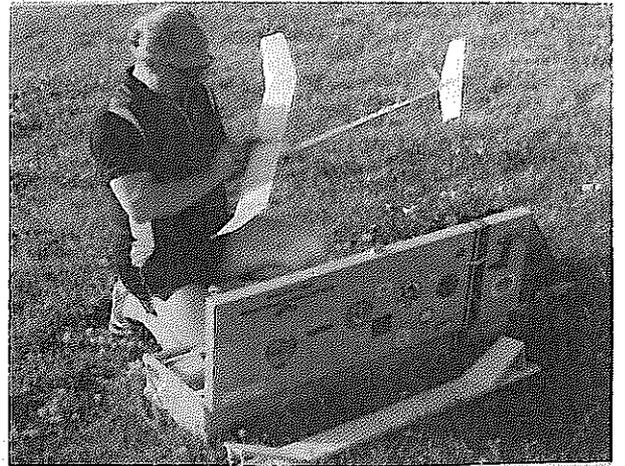
1. Wombacher Martin	D	264 Punkte
2. Brditschka Ralph	OE	270 "
3. TIMPER Klaus	D	310 "
7 gewertete Starter		

LANDESMEISTERSCHAFT Klasse F3E - FAI:

1. Freudenthaler Rudolf	1299 Punkte
2. Hainzl Kurt	1208 "
3. Brditschka Ralph	1135 "
6 gewertete Starter	



Wettbewerbsleiter Robert Grillmeier und die Teilnehmer Franz Czerny und Gerold Kirchert (beide ÖMV Wien)



György Gyurcsán, Budapest, bei der Startvorbereitung



Norbert Jantscher - mit Zigarette (pfui Sportler, Red.) aus der Steiermark

1. CO₂ Wettbewerb des ÖAeC

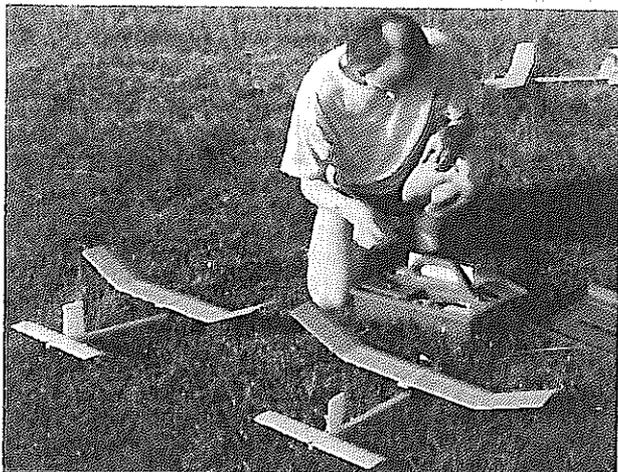
mit Teilnehmern aus der CSSR,
Ungarn, der Bundesrepublik
Deutschland und Österreich

Spitzerberg, 27. Mai 1989

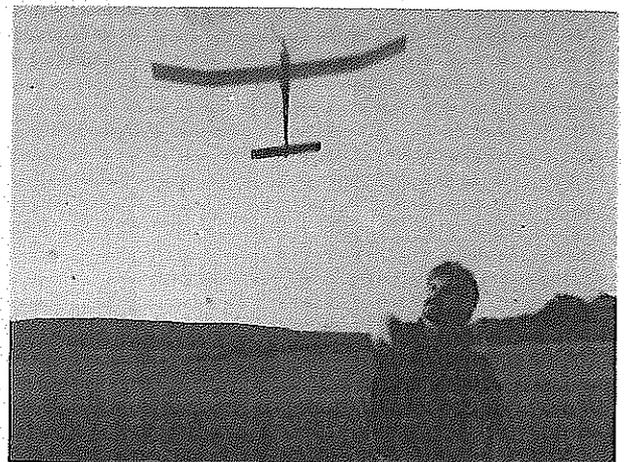
Fotos von Antonin Alfery, CS



Das CO₂-AB György Benedek (H) siegte Überlegen



Unser Lehrer - J. Hammerschmidt aus Aachen, BRD



Der Neulin Gerhard Schuster, ÖMV Wien

1. CO₂ - WETTBEWERB in Österreich

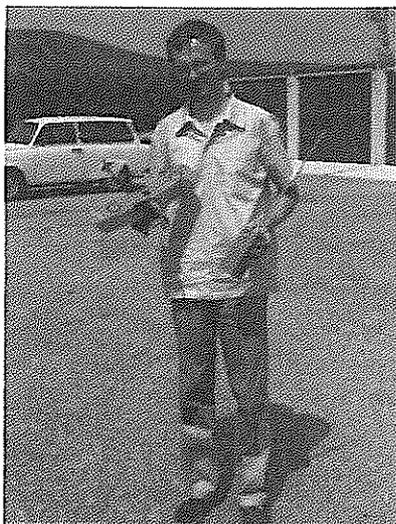
Klaus Jörg Hammerschmidt

Bereits vor einem Jahr sollte es zum ersten CO₂ - Wettbewerb in Österreich kommen - nun wurde es wahr! Als am 27. Mai Josef Kucera mit seiner Frau aus der CSSR und neun Teilnehmer (z.T. auch mit Familienanhang) aus Ungarn zum Spitzerberg anreisten, da waren bereits die "CO₂-Wochenendler" sowie die Herren Benedek und Alfery mit ihren Gattinen anwesend. Am Nachmittag dieses Samstags gab es genügend Zeit zum Austausch von Erfahrungen und allem möglichen Material, dann folgte eine kurze Besprechung, anschließend gab es in der Sportschule das Abendessen und gegen 18,15 Uhr fingen wir mit der Fliegerei an.

Dazu hatten die 18 Teilnehmer aus der CSSR, Ungarn, der BRD und Österreich bestes Wetter: die Sonne schien, etwas Wind wehte genau parallel der Landebahn, d.h. auch parallel der Landstraße. Modelle die sich an die Windrichtung hielten, die landeten auch nach 120 Sekunden Flugzeit noch auf dem Platz - nur zwei Flugzeuge wollten es anders; so kamen sie über 1,20 m hohem Getreide zur Erde zurück und waren erst nach langer Suche am folgenden Morgen zu finden. Schade!

Insgesamt wurden 6 Durchgänge von jeweils 120 Sekunden geflogen, wovon der schlechteste nur bei Punktegleichheit in die Wertung kam. Da aber 3 Teilnehmer sechs Starts mit je 120 Sekunden Flugzeit erreicht hatten, kam es zum Stechen. Hierzu traten in der Dämmerung György Benedek aus Ungarn, Laszlo Bádovszki (H) und Josef Kucera (CS) an. Und in dieser Reihenfolge belegten sie auch die Plätze. Die Flugzeiten betragen 180, 169 und 49. Sekunden. Beachtenswert war das unterschiedliche Startverhalten der 3 CO₂ - "Profis" beim Stechen:

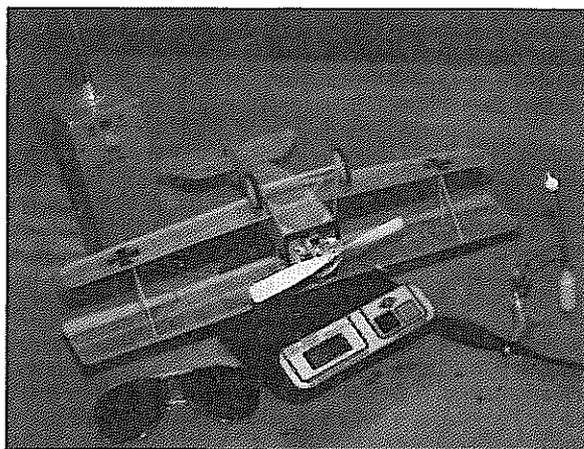
Benedek ließ sein Modell sehr steil steigen (mit größerer Drehzahl als gewöhnlich), Bádovszki hatte eine mittlere Propellerschwindigkeit und Kucera war bei seiner bekannten bodennahen Fliegerei geblieben. Alle drei sind gleich gute Piloten - warum mag György Benedek gewonnen haben? Gegen 22 Uhr begann das recht gemütliche Beisammensein, das bis

Antonín Alfery mit seinem RC-CO₂ - Scale - Modell

weit nach Mitternacht reichte und bei dem neue Kontakte geknüpft wurden, die hoffentlich zur weiteren CO₂ - Modellflug - Zusammenarbeit über Grenzen hinweg führen werden.

Bereits 14 Tage vor dieser Veranstaltung bekam ich von Herrn Benedek einen Brief, in dem er folgendes schrieb: "Wir schätzen diese Veranstaltung sehr hoch, es könnte auch ein CO₂ - Zentrum in der Zukunft sein, es könnte auch einen Aufschwung der österreichischen CO₂ - Modellfliegerei mitnehmen."

Es war, wie oben geschrieben, der 1. CO₂ - Wettbewerb. Damit sich das Ganze in der Zukunft positiv weiterentwickelt, sind noch ein paar Verbesserungen notwendig! Das wichtigste ist die Regelung mit der Zeitnahme. Wir haben in der Ausschreibung versäumt, darauf hinzuweisen, daß Teilnehmer mitzubringen sind (z.B. ein Zeitnehmer pro vier Starter). So standen nur 5 dieser wichtigen Menschen zur Verfügung und es



kam, wie auch anderswo schon üblich, dazu, daß pro Starter nur ein Zeitnehmer vorhanden war. Leider sind hierdurch Probleme entstanden, die abzustellen sind. Bei doppelter Besetzung wäre so etwas nicht passiert!

Außerdem herrschten am Samstagnachmittag und Sonntagmorgen zuviel Leerlauf. Aus diesem Grunde wollen wir uns im kommenden Jahr erst am Nachmittag treffen und die Veranstaltung mit der Besprechung bei Kaffee und Kuchen beginnen.

Die Organisation ist also noch lernfähig! Das sollten auch die Starter in Österreich bleiben - 1989 erreichten 11 Teilnehmer über 500 Sekunden; unter diesen waren die Herren Kirchert und Macho aus Wien. Tun wir etwas dran, daß es 1990 noch besser wird!

Dazu wünsche ich schon jetzt viel Erfolg!

Die ERGEBNISSE des
1. CO₂ - WETTBEWERBES des ÖAeC.

1. Benedek	H	600 + 180 Sekunden
2. Bádovszki	H	600 + 169 "
3. Kucera	CS	600 + 49 "
4. Takács	H	12. Kirchert sen. A 474
5. Jácocs	H	13. Gyurcsán H 447
6. Czifera	H	14. Debreczeni O. H 434
7.		

Die Ergebnisse des 1. CO₂ - WETTBEWERB des ÖAeC.

1. Benedek	H	600 + 180 Sekunden
2. Bádovszki	H	600 + 169 "
3. Kucera	CS	600 + 49 "
4. Kanyik	H	600 12. Kirchert sen. A 474
5. Takács	H	596 13. Gyurcsán H 447
6. Czifera	H	585 14. Debreczeni O. H 434
7. Debreczeni T.	H	567 15. Krakóczy H 360
8. Hammerschmidt	D	549 16. Jantscher H 312
9. Debreczeni E.	H	534 17. Czerny A 268
10. Kirchert jun.	A	532 18. Schuster A 257

Ganze 19g (!) wog der Doppeldecker des Tschechen Antonín Alfery einschließlich Motor und Fernsteuerung!

Als Vergleich die Sonnenbrille und der Original CO₂-Motor!



Vom INTERNATIONALEN RHEINTALPOKALFLIEGEN,

welches zu Pfingsten in Koblach, Vorarlberg stattfand, erhielten wir leider keinen Bericht. Der Ergebnisliste entnehmen wir, daß an diesem Wettbewerb 30 Teilnehmer und 7 Mannschaften aus der BRD, Schweiz, Italien und Österreich teilgenommen haben.

In der Einzelwertung siegte erwartungsgemäß der Liechtensteiner Wolfgang Matt mit 2982 Punkten vor dem besten Österreicher Heinz Kronlachner 2801 und dem Italiener Massimo Giglioli mit 2786 Punkten.

In der Mannschaftswertung siegte die BRD 7871 vor Österreich 7831 und Italien 7570 Punkte..

*

Erstmalig wurde in diesem Jahr der

DONAUCUP

durchgeführt.

Die an der Donau liegenden Länder Deutschland, Ungarn Tschechoslowakei und Österreich haben beschlossen, ihre schon längere Zeit laufenden int. F3A-Wettbewerbe Bavaria Cup, den Wettbewerb in Bratislava, den Mescek-Cup in Pecs/Ungarn und den Grenzlandpokal in Waidhofen/Th. zu einem

DONAUCUP

zusammenzuschließen.

Wie bisher wird jeder Wettbewerb selbständig durchgeführt, und beim jeweils letzten durchgeführten Wettbewerb wird der Sieger und die Reihung im DONAUCUP ermittelt.

Von den 4 Wettbewerben kann der schlechteste gestrichen werden, und die verbliebenen 3 Ergebnisse werden zur Ermittlung herangezogen.

Der heutige DONAUCUP ist als Pilotwettbewerb anzusehen. Es gab noch etliche Ungereimtheiten, die noch ausgemerzt werden müssen. Auch scheinen mir 9 Teilnehmer (wie es in Ungarn war) zu wenig für eine derartige Veranstaltung zu sein. Sicherlich wird sich noch alles einspielen, und das Vorhaben verdient es, von den Modellfliegern angenommen zu werden.

1. Teilwettbewerb - Waidhofen/Th. 16 Teilnehmer,
2. TW - Pecs/Ungarn, 9 Teiln.,
3. TW - Bratislava/CSSR, 29 TN,
4. TW - Weilheim/D, 42 Teilnehm.

Für den jeweiligen Gesamtsieger des Wettbewerbes stiftete die Firma WEBRA einen wunderschönen WANDERPOKAL.

Herzlichen Dank dafür !

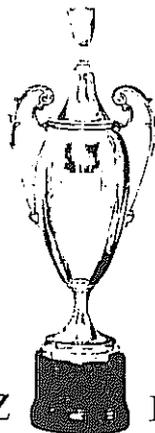


Als erster Wettbewerb wurde das vorgezogene "Grenzlandpokalfliegen durchgeführt.

Hier nun der Bericht von

Ilse MOSER, MFC Hausruck

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB
Landesverband NÖ. UMBC Waidhofen/Th.



GRENZLAND POKALFLIEGEN

Waidhofen an der Thaya

Freitag, 26. Mai 1989 :

Wir kommen in Waidhofen am Abend an. Das Wetter ist gut, etwas windig dafür aber ist die Stimmung schon auf Hochtouren.

Etliche Piloten sind schon da, für viele ist es der 1. Wettbewerb in diesem Jahr. Ein gutes Freundschaftsklima ist zu spüren, und die Freude des Wiedersehens tut einem sofort wohl. Man hat sich längere Zeit nicht gesehen, nun ist aber alles wieder OK.

In einem Zelt werden alle Anwesenden mit einem guten Gemüseeintopf aus der Gulaschkanone gelabt. Eine schöne und angenehme Geste des Veranstalters !

Es wird noch lange gescherzt und fachgesimpelt, Erfahrungen werden ausgetauscht, und der Abend klingt angenehm aus.

Samstag, 27. Mai 1989 :

Senderabgabe - offizielle Begrüßung durch den Clubobmann, Landessektionsleiter und Bundesfachreferenten, Wolfgang Schlager.

Begrüßung der int. Jury: Ottokar Safek/CSSR, Alt-BSL Edwin Krill, Adolf Brand/D und Istvan Mohai aus Ungarn.

20 Piloten sind gemeldet, leider gehen nur 16 an den Start. Als einziger Ausländer ist nur ein Teilnehmer aus der BRD angereist, da zu diesem Zeitpunkt in der BRD ein Kader Wettbewerb in F3A stattfindet und daher viele Piloten verhindert sind (Müssen Nat. Wettbewerbe gerade an Terminen von int. Wettbewerben stattfinden ? Red.).

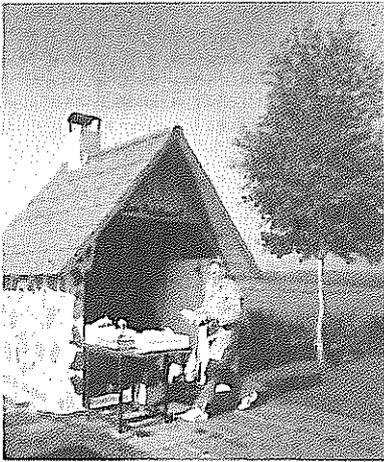
Der Wettbewerb ist bestens organisiert, die Wettbewerbsabwicklung geht zügig und ohne Unterbrechung vonstatten.

Die Durchgangszeiten liegen bei jeweils 2 Stunden 20 Minuten, es können 3 Durchgänge geflogen werden.

Unser WM-Team ist diesmal vollzählig dabei.

Dank der guten Organisation seitens des Veranstalters ist für alles bestens gesorgt. Für das leibliche Wohl sorgt die Kantinenbesetzung und der "Poldi-Wirt", der wahrscheinlich die besten Grillhendlern von Niederösterreich hat.

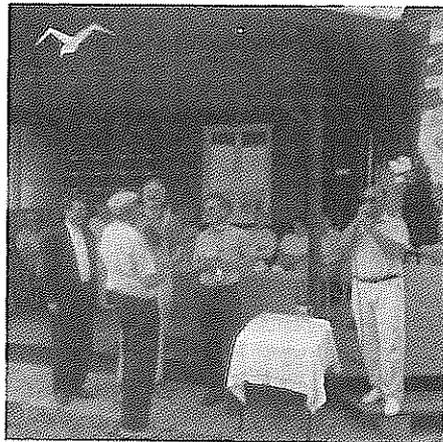
Abends gibt es wieder ein gemütliches Beisammensein im Zelt mit einem herrlichen Abendessen mit original "Waldviertler Knödeln".



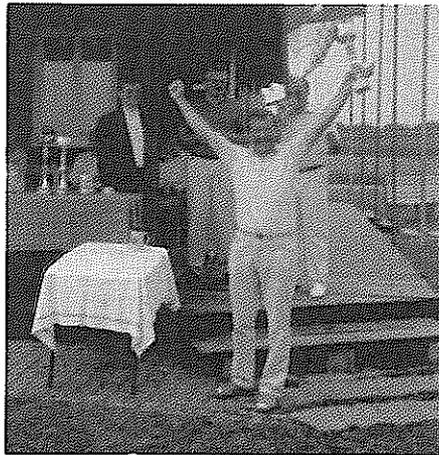
Der "Poldwirt" macht die besten Grillhenderln von Niederösterreich

Nach der Stärkung findet dann eine Verlosung von schönen Preisen unter den Piloten statt. Alle Helfer werden vom Club mit einer kleinen Aufmerksamkeit bedacht. Altbundessektionsleiter Edwin Krill wird die Urkunde zur Ehrenmitgliedschaft des UMFC-Waidhofen überreicht. Die Gäste aus der Tschechoslowakei, die als Beobachter für den nächsten Wettbewerb zu Besuch gekommen waren, fühlen sich sichtlich wohl. Es zählt sich eben aus, ins Waldviertel zu fahren!

Sonntag 28. Mai 1989 :
9 Uhr. Der 4. Durchgang wird geflogen. Alles geht wie am Schnürchen. Keine Ausfälle, kein Bruch, alles eitel Wonne!
11,30 Uhr. Der Wettbewerb ist gelaufen. Die Piloten haben ihr Können gemessen, und die Punktrichter (Uschi Berthold/D, Louis Erpen/CH, August Reyer/Sbg., Willi Zehethofer/Wien und Ing. Anton Moser/OÖ) haben nach bestem Wissen und Gewissen gepunktet.



Siegerehrung v.l.: LA Dirnberger, BSL Dr. Breiner, Hanno Prettner, BFR Wolfgang Schlager.



Ernst Lipperer (D) freut sich sehr über seinen 3. Platz

Die Jury hatte außer der Lärmmessung, bei der sie keinen Piloten beanstanden mußte, keine Arbeit.

Die Siegerehrung wurde von BFR Wolfgang Schlager und BSL Dr. Georg Breiner mit Unterstützung von Landtagsabgeordneten Dirnberger durchgeführt.



Einen sehr guten Eindruck hinterließen die jungen Meggenhofener mit ihren selbst konstruierten und gebauten Modellen

Die Ergebnisse des Grenzlandfliegens :

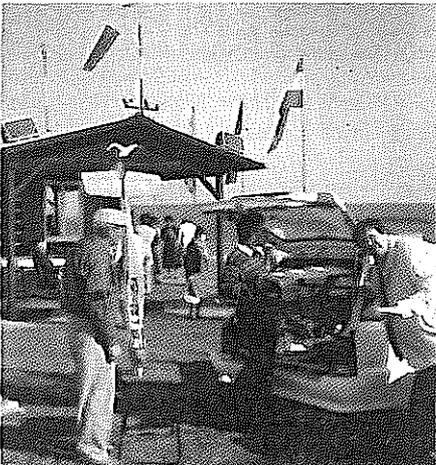
1. Hanno Prettner ÖMV Klft. 4708 Punkte,
2. Heinz Kronlachner UMFC Meggenhofen 4407 Punkte,
3. Ernst Lipperer FMSC Obermichelbach/D 4043 Punkte.
4. Hermann Kowarz ÖMV Salzburg 4034 Punkte.

Nur der Drittplazierte Lipperer konnte die Phalanx unserer Nationalmannschaft sprengen.

Hanno Prettner gewann zum 2. Mal den Grenzland-Wanderpokal und hat ihn damit endgültig gewonnen.

Im Rahmen des Grenzland-Wanderpokalfliegens wurde auch die Landesmeisterschaft von Niederösterreich ausgemessen.

1. W. Lemmerhofer 3863 Punkte
2. Ernst Durst 3661 "
3. Josef Stoiber 3630 "



Hanno Prettner bereitet sich auf seinen nächsten Einsatz vor

<

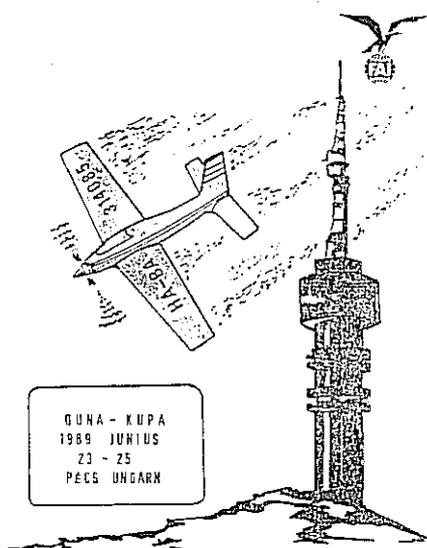
Das obligate Siegerfoto v.l.: Kowarz, Lipperer, Kronlachner, Prettner (Vater), Hanno, 5. Dwozak und 6. Höller

>



Nun ging's zum nächsten Wettbewerb nach Pecs in Ungarn.

Es berichtet Ing. Manfred Dworak



Vom 23.-26. Juni 1989 fand in der ungarischen Stadt Pecs der zum DONAU CUP zählende Mescek-Cup statt. Wegen der verspäteten Ankunft der österr. Schlachtenbummler, die mit einem großen Bus, in dem sich 2 Wettbewerber befanden, ankamen, mußte der Beginn des Wettbewerbes auf 17 h verschoben werden. Das machte aber nicht viel aus, da leider nur 9 Wettbewerber am Start waren. Außerdem hatte es zur vorgesehenen Beginnzeit stark geregnet.

Das Teilnehmerfeld bestand aus 3 Österreichern, 3 Ungarn und je einem Teilnehmer aus der UDSSR, CSSR und der BRD. Geflogen wurden 3 Durchgänge, der 1. am Freitag und die beiden anderen am Samstag. Ich konnte alle drei Durchgänge für mich entscheiden und stand somit am Ende als Sieger fest. Zweiter wurde der Deutsche Ernst Lipperer vor dem Österreicher Wolfgang Lemmerhofer.

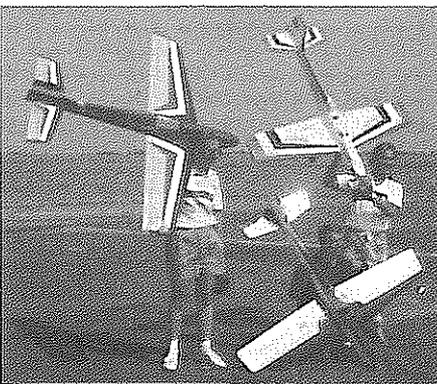
Vor dem 2. Durchgang wurde von der int. Jury (Edwin Krill, Wolfgang Schlager -beide A- und Walter Seigert /D) die Lärmmessung an allen Modellen durchgeführt, bei der niemand beanstandet wurde und die Österreicher mit den leisesten Motoren auf sich aufmerksam machen konnten. Eine kleine Panne bei der Siegerehrung kostete mich für wenige Augenblicke den Atem, als plötzlich der Wiener Helmut



Der russische Teilnehmer Valerij Makarov beim Start



Istvan Mohai präsentiert den neuen DONAU WANDERPOKAL



Die österreichische Mannschaft v.l.: Helmut Danksagmüller, Wolfgang Lemmerhofer und Manfred Dworak



Istvan Mohai machte einfach alles. Im Bild betreut er soeben die kleinen Preisträger des Tombolas

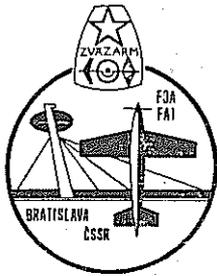
Danksagmüller als Sieger aufgerufen wurde. Auch er konnte es nicht glauben und verharnte daher auf seinem Platz: Diese paar Sekunden reichten Istvan Mohai, um den Fehler zu bemerken. Seine diplomatische Ausrede: "Die Computerauswertung hat sich geirrt" (sowas gab's aber garnicht).

Im Anschluß an die Siegerehrung fand am Flugplatz ein Schaufliegen statt, an dem sich auch Schlachtenbummler aus Waidhofen unter der Leitung von BFR Schlager beteiligten. Den größten Einsatz zeigte aber der Mann der überall war, der Ungar Istvan Mohai. Er bestritt alleine den allergrößten Teil der Flugshow mit allen nur möglichen Modellen in allen Klassen. Und er führte dann auch noch eine Tombolaverlosung durch.

Das Festbankett fand diesmal im Saal eines Gewerkschaftshauses statt. Der Veranstalter bemühte sich sehr für unser aller Wohl zu sorgen. Von einem Begrüßungsschnaps, den sogar Paul Peng (von Radio control World Magazin - und der auch ÖAeC Mitglied in Wien ist) besonders gut fand, über ein gutes Essen, Wein und andere Getränke sowie eine hervorragende Stimmung, wurde alles geboten, um einen schönen Abend zu erleben. Hier fand die offizielle Siegerehrung statt, bei der die Pokale verliehen wurden. Den Donaupokal, den ich als Sieger des Teilwettbewerbes mit Wein füllte, gab ich durch die Runde. Den ersten Schluck durfte der Spender, Herr Kaineder jun. der Firma Webra, dem an dieser Stelle nochmals Dank für die Unterstützung dieser guten Idee gesagt sei, nehmen, gefolgt von der Jury und den Punkterichtern.

Abschließend noch ein Wort zum Schlachtenbummlerbus. Ich halte dies für eine gute Idee, jedoch sollten Wettbewerbsteilnehmer nicht an Schlachtenbummler und umgekehrt durch das Fahrzeug gebunden sein. Es wäre sicherlich nett, wenn wir bei allen Wettbewerben im Ausland so eine Schlachtenbummlerrunde hätten, die uns dann vielleicht bei den Durchgängen mit Applaus moralisch etwas unterstützen und aufbauen könnten. Ich glaube im Namen aller sagen zu können, daß es uns gefallen hat, und daß wir im nächsten Jahr wieder nach Pecs fahren werden.

MEZINÁRODNÁ SŤAŽ V LETECKOM MODELÁRSTVE

KATEGÓRIA F3A
7.-9.júl 1989LETECKOMODELÁRSKY STADIÓN
BRATISLAVA - VÁJNORY
CZECHOSLOVAKIA

Aufstellung zur feierlichen Siegerehrung. Unter dem Schirm die österreichische Mannschaft

Der nächste Wettbewerb zum DONAU CUP fand vierzehn Tage später in Bratislava/CSSR statt. Zu diesem Wettbewerb, nächst der österreichischen Grenze, waren 29 Wettbewerber gekommen, davon allein 6 aus Österreich. Ferner waren 4 Wettbewerber aus der DDR, je 3 aus der UDSSR und Ungarn, je ein Teilnehmer aus der BRD und Polen in die Tschechoslowakei gekommen. 11 Teilnehmer kamen aus dem Gastgeberland. Der Wettbewerb war wie immer gut organisiert. Es werteten 5 Punkterichter und zwar August Reyer und Willi Zehethofer/A, Viliam Saubmar/CSSR, Vladimir Ivandu/UDSSR und Janos Dusa/H. Der Veranstalter hatte u.a. ein Computerprogramm erarbeitet, mittels welchem die Wertungen der einzelnen Punkterichter objektiv verglichen werden konnten. Das erfreuliche Ergebnis war, daß der Unterschied der vergebenen Punkte max. lediglich 3 - 4% betrug. Ein durchaus guter Wert. Jury: Saffek und Hlubocky/CSSR und Krill, Schlager/A.



Das Siegerfoto v.l.: 2. E. Lipperer,

1. H. Kronlachner, 3. J. Stoiber

Favorit dieser Veranstaltung war wieder der Österreicher Heinz Kronlachner, der diesen Wettbewerb bereits 6 Mal gewonnen hatte. Er wahrte auch diesmal seinen guten Ruf und gewann souverän. Die anderen Österreicher belegten die Plätze 3,5,6,7,8. Lediglich Platz 2 wurde von Ernst Lipperer/D fixiert und Rang 4 belegte der junge Tscheche Vladimir Volf, der den letzten Durchgang verhaute, und dem aber nur mehr internat. Erfahrung fehlt,

um noch weiter nach vorne zu kommen.

Das Bankett war wieder in einer Weinstube in der Altstadt. Eine Kapelle spielte mit österr. und ungarischen Weisen zum Tanz auf, und es herrschte bei gutem Essen und süffigem Wein gar bald eine blendende und kameradschaftliche Stimmung.

Trotzdem wurde am nächsten Tag der Wettbewerb von allen Teilnehmern "vollfit" zu Ende geflogen.

Bei der Siegerehrung hat es uns Österreicher gefreut, alle Piloten im ersten Viertel der Plazierungen zu finden, und es ist gut, wenn unsere Nachwuchsflyer auch an Wettbewerben in Ostländern teilnehmen, um so öfter zu guten Plazierungen zu kommen, was sicherlich ihr fliegerisches Selbstbewußtsein steigert. -ek-

Die Ergebnisse:

- | | | |
|----------------------|----|--------|
| 1. Heinz Kronlachner | A | 3047 P |
| 2. Ernst Lipperer | D | 2855 P |
| 3. Josef Stoiber | A | 2839 P |
| 4. Vilem Volf | CS | 2808 P |
| 5. W. Lemmerhofer | A | 2790 P |

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**

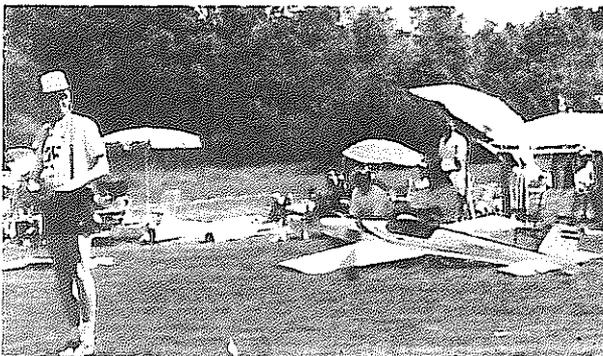
Der letzte Teilwettbewerb fand in der Bundesrepublik Deutschland statt.



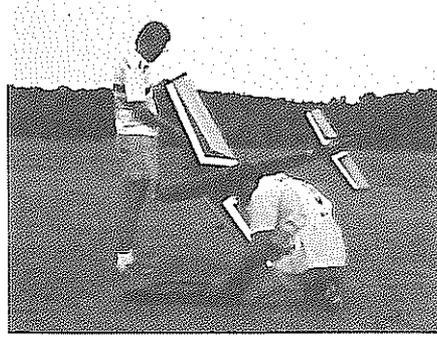
Unter der Leitung der Modellflugreferentin von Bayern, Ursula Berthold, wurde dieser Cup nun bereits zum 3. Mal durchgeführt. Es war der letzte Wettbewerb im DONAUCUP 1989 und mit 42 Teilnehmern äußerst gut besucht. Der Weilheimer Club hatte diesen Wettbewerb wieder sehr gut vorbereitet, und der 1. Durchgang begann am Samstag, dem 22. Juli, pünktlich um 8,30 Uhr. Das war aber auch notwendig, da mit 2 Durchgängen zu je 42 Teilnehmer die Zeit knapp bemessen war.

Die Punkterichter waren international gut besetzt, aus Österreich wurden Gustl Reyer und Toni Moser eingesetzt, als Jury fungierten wieder Edwin Krill/A, Hans Kern/CH und Adolf Brand/D. Wettbewerbsleiter war Ursula Berthold/D.

Gleich im ersten Durchgang wurde der Europa- und Vizeweltmeister aus Liechtenstein, Wolfgang Matt seiner Favoritenrolle gerecht und belegte bereits mit der höchsten Punktzahl von 1504 souverän den 1. Platz und behielt ihn bis zum 3. Durchgang. Um die weiteren Plätze entstand während der 3 Durchgänge ein arges Gerangel, aus dem schließlich der Deutsche Peter Erang als Zweit- und der Österreicher Heinz Kronlachner als Drittplatzierter hervorgingen.



Heinz Kronlachner bei einer sehr schönen Landung



Helmut Danksagmüller, Wien (1.) konnte sich am 13. Platz gut platzieren

Der Wettbewerb war an der Spitze "hochrangig" besetzt, aber auch die Leistungen in den weiteren Plätzen konnten sich sehen lassen, bestanden doch zwischen dem 1. und 10. Platz nur wenige Punkte Unterschied.

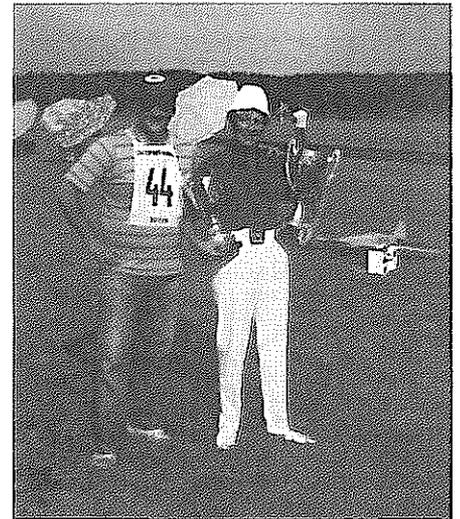
Am Samstagabend fand im großen Vereinszelt ein gemütliches Beisammensein statt, zu dem die "Vereinskapelle" mit Vereinsobmann Manfred an der Baßgeige, mit flotten Weisen aufspielte. Die "Küche" und der Bierstand hatten bestens für alle gesorgt, und es wurde noch ein sehr gemütlicher Abend, der für den "harten Kern" bis in die frühen Morgenstunden dauerte.

Trotzdem wurde der 3. Durchgang pünktlich am Sonntag begonnen, und bereits um 15,00 Uhr konnte die Siegerehrung durchgeführt werden.

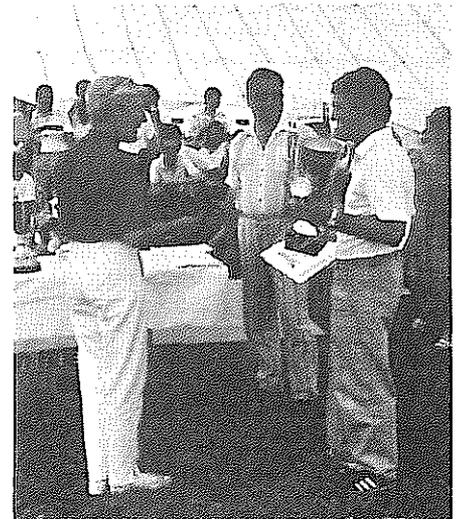
Ursula Berthold und Vereinsobmann Schweikl überreichten den Siegern die Pokale des Bavaria-Wettbewerbes und danach erstmalig den DONAUCUP - Pokal.

Die Ergebnisse im Bavaria-Cup:

1. Wolfgang Matt	FL	2988 Pkt.
2. Peter, Erang	D	2813 "
3. H. Kronlachner	A	2794 "
4. Roland Matt	FL	2746 "
5. Hugo Peyer	CH	2233 "



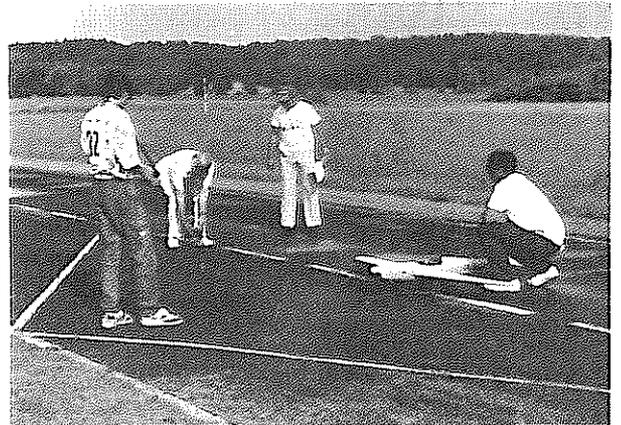
I. Papaspyrou aus Griechenland hat viel dazugelernt und wurde diesmal 31ster. Das Foto zeigt ihn mit der Wettbewerbsleiterin Uschi Berthold.



Ursula Berthold überreicht dem Sieger Wolfgang Matt den Bavaria-Pokal. In der Mitte Vereinsobman Manfred Schweikl.

Vorschriftsmäßig wurde der Geräuschpegel der Modellmotoren überprüft.

▽ Es gab keine Beanstandungen



Für den Donaupokal kamen diesmal nur 5 Piloten in Frage, welche

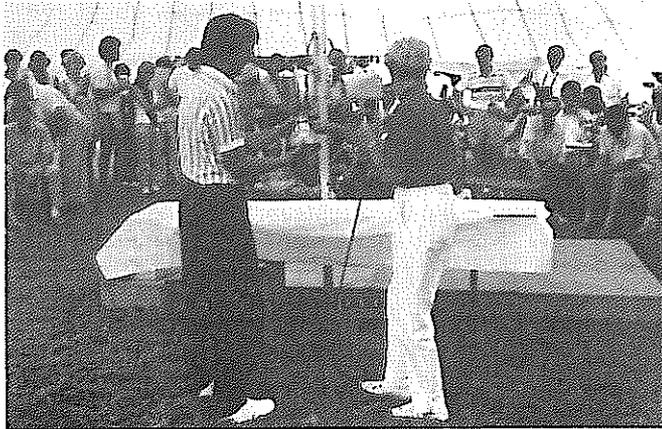
die Bedingungen - Teilnahme an mindestens 3 Teilwettbewerben - erfüllt hatten. Die Reihung im DONAUCUP:



Souverän leitete Ursula Berthold den Wettbewerb. Als Dank und Anerkennung erhielt sie einen schönen Blumenstrauß

Somit ist der Österreicher Heinz Kronlachner der erste Gewinner des von der Firma WEBRA gestifteten wunderschönen Pokals für den DONAUCUP.

		Weith.	Pecs	Bratisl.	Weilh.	Gesamt
1. Heinz Kronlachner	A	20	0	25	25	70 Punkte
2. Ernst Lipperer	D	15	20	20	20	60 "
3. W. Lemmerhofer	A	8	15	11	12	38 "
4. H. Danksagmüller	A	7	12	10	15	37 "
5. Ernst Durst	A	6	0	9	11	26 "



Leo Berger übernahm stellvertretend für Heinz Kronlachner, der aus beruflichen Gründen an der Siegerehrung nicht mehr teilnehmen konnte, als Erster den schönen WEBRA DONAU - CUP

Es bleibt zu hoffen, daß der Gedanke des DONAUCUPS in F3A noch mehr Freunde findet und im nächsten Jahr die einzelnen Teilwettbewerbe noch mehr besucht werden.

In Weilheim ging wieder ein sehr schöner Wettbewerb zu Ende, für dessen Durchführung und Abwicklung allen daran Beteiligten Lob und Anerkennung ausgesprochen und bestens gedankt werden soll.

Edwin Krill

Zwischen diesen Donaucup-Wettbewerben fand am 1./2. Juli der 2. INTERNAT. HELIKOPTER CUP 1989 in Kraiwiesen statt. Da wir bis heute keinen Bericht erhielten, können wir nur die Ergebnisse präsentieren:

Klasse F3 C - 11 Teilnehmer
4 OE, 4 Ital., 2 BRD, 1 DK.

- 1. Brennsteiner Josef OE 430,5 P
- 2. Aita Massimo I 377,0 P
- 3. Rocchi Massimo I 376,5 P
- 10. Helfert Rudolf OE 319,5 P
- 11. Baeck Erwin OE 236,5 P

Nat. Klasse RC/HC-B - 12 Teilnehmer - J 1 BRD und I, der Rest OE.

- 1. Dissauer Helmut OE 1927,5
- 2. Schornsteiner Rob. OE 1731,0
- 3. Streich Uli I 1594,5

Klasse RC/HC-C - 8 Teilnehmer
1. Brennsteiner Franz 198,5 P
2. Neumaier Kurt 185,5 P
3. Kleinhappel Walter 173,5 P

MODELL - IMPORT



A. Redtenbacher A-4905 Thomasroith 69 07676/6161

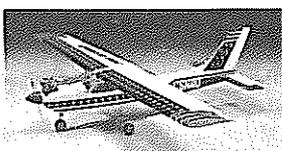
ÖSTEREICH

... heute kaufen, morgen fliegen mit JAMARA FERTIGMODELLEN fix fertig bespannt - 1a Finish

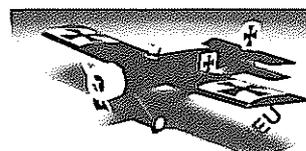
Festig zum Fliegen - Sehr gute Flugmerkmale - Leichtes Gewicht aufgrund solider Bauweise - Pippenbarweise



PIPER-CHEROKEE
Spannweite 1300 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm



CESSNA
Spannweite 1270 mm
Motor 3,5 ccm
Spannweite 1600 mm
Motor 6,5 ccm



Fokker E III-45
Spannweite 1500 mm
Motor 6-10 ccm

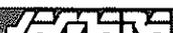


CONDOR 25, 40
Spannweite 1290 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm f

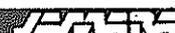


Viel Zubehör, Motorträger, Tank, Gestänge, Räder, teilweise mit Radverkleidung

Neu: Katalog '89 S 40 anfordern mit über 135 Flugmodellen, Motoren und Zubehör. - Neu: Farbprospekt FLUGFERTIGMODELLE gegen S 7 anfordern.

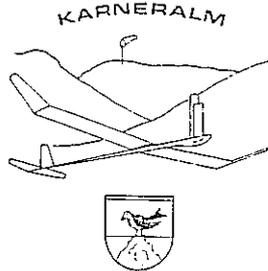


Im guten Fachhandel



3. INTERNATIONALE MODELL-HANGFLUGWOCHE

31.7.-6.8.1989



3. Freundschaftscup

18. Heri-Kargl-Cup

18. Kolibri-Pokal

3. Weltcup-Bewerb 1989Ergebnisberichte von
F1E - BFR Felix Schobel

Fast ein Monat später als im Vorjahr, waren heuer die Wettbewerbe der

**3. Int. HANGFLUGWOCHE
auf der Karneralm/Salzburg**

anberaumt, um event. Schneefall - wie im Vorjahr - auszuweichen. Für Dienstag, den 1. August '89 war der

3. Int. FREUNDSCHAFTSCUP vorgesehen. Dauerregen, der in Schneefall überging, erzwang mehrmalige Startverschiebung, bis schließlich dieser Bewerb auf Freitag, 4.8.89 verlegt werden mußte.

Am Mittwoch war die Karneralm weiß, doch störte die Teilnehmer der Dauerschneefall nicht, da im Tal von Ramingstein mit einem Dampfzug eine Nostalgiefahrt nach Murau mit Brauereibesichtigung und Imbiß stattfand.

Obwohl es am Donnerstagmorgen bei -1° noch schneite, konnte der

18. Int. HERI KARGL - CUP durch Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier mit einstündiger Verspätung nach Begrüßung der Teilnehmer und der int. Jury eröffnet werden. Äußerst rasch wechselnde Wind- und Witterungsverhältnisse erzwangen von den Wettkämpfern höchste Anforderungen: herrliche Standflüge wurden von starken Windturbulenzen zu Sturz- bzw. Sackflügen, und in Sekundenschnelle wurden die Modelle hunderte von Metern versetzt. Daß es trotzdem insgesamt 43 MAX gab, war teils dem Glück und teils dem taktischen Können der Wettbewerber zuzuschreiben. Nach dem 3. Durchgang waren nur mehr Cosma (I) und Mang

(OE) punktgleich, gefolgt von Jandt (D). Da Cosma im 4. und 5. Durchgang zwei schwächere Flüge verbuchte und Mang auch die beiden letzten Durchgänge (den letzten mit Herzklopfen) mit "Vollen" abschloß, siegte er knapp vor Jandt und Berger (beide CS).

Der Ersatztermin (Freitag, 4.8.) überraschte alle Teilnehmer des 3. Internat. Freundschaftscup mit sonnigem Wetter, jedoch mit stark umlaufenden Winden aus NO, W und S. Da das Tal relativ schmal ist, passierte es oft, daß ein hochfliegendes Modell plötzlich in einen Sackflug überging, bzw. daß ein in Bodennähe fliegendes Modell hochgerissen wurde und schließlich doch ein MAX erzielte. Da sich alle Teilnehmer bemühten, ihre Modelle richtig einzusetzen, waren sie oft von Glück bzw. Pech abhängig. Von insgesamt 30 MAX wurden in den beiden ersten Durchgängen 19 erflogen, und 6 Teilnehmer lagen vor dem 3. Durchgang zeitgleich an der Spitze. Durch dem 3. Durchgang lag nur noch Mang mit 3 MAX in Führung, der durch einen unglücklichen Flug nach je einem MAX von Aust und Salzer die Führung an diese abtrat. Der 5. Durchgang brachte durch ein MAX des CS-Teilnehmers Mach und Umfaller von Aust und Mang den Sieg für Mach und einen Vizemeistertitel für Salzer, während die beiden Vorgenannten nur die Plätze 3 und 4 errangen. Sieger in der Mannschaftswertung wurden Mach (1. Platz) und Schobel sen. (6. Platz) mit 807 Punkten ganz knapp vor Mang (4. Platz) und Jandt (5. Platz). Den 3. Rang erreichten Schubert (9. Platz) und Lintner (8. Platz).

Am Samstag, 5.8.89, begann ein mühevoller Aufstieg auf einen neuen Hang, der bei Südwind sehr gut zu erfliegen war. Wolkenloser Himmel belohnte alle Teilnehmer beim **3. WELTCUP-BEWERB**.

Ausgezeichnete Leistungen erzwangen ein zweimaliges Stechfliegen, welches der Österreicher Ernst Reitterer vor dem Deutschen Bernhard Schüssler für sich entschied. Rupert Schneck wurde glücklicher Dritter.

Beim musikalisch umrahmten Fliegerabend fand im Alpengasthof Karneralm die Siegerehrung statt. Der für die Modellflugwoche Verantwortliche F1E - BFR Felix

Schobel eröffnete diese mit Dankesworten an die Teilnehmer für ihre Teilnahme, an die Funktionäre für die geleistete Arbeit, an das Wirteehepaar Bogensberger für die Betreuung, an die Gemeinde und den Fremdenverkehrsverein von Ramingstein für die Unterstützung und die Stiftung der vielen Pokale und an alle übrigen Pokalspender. Bevor Wettbewerbsleiter Baier mit Fremdenverkehrsobmann Müller die Siegerehrung vornahm, sprach CIAM-Delegierter und Vorsitzende der Jury, Otakar Saffek (CS) Worte der Anerkennung für die gebotenen Leistungen bei diesen drei internationalen Wettbewerben und die gute Durchführung dieser. Bürgermeister Richard Maier beglückwünschte alle Sieger und zollte den Teilnehmern und Veranstaltern alle Anerkennung für ihre Leistungen. Nach Austausch von Erinnerungsgeschenken und Auszeichnungen fand der Fliegerabend mit Musik und Tanz einen schönen Abschluß.

Die Ergebnisse aller Wettbewerbe

3. INT. FREUNDSCHAFTSCUP F1E:

1. Mach J.	OK	430,84	Pkte.
2. Salzer K.	OE	427,50	"
3. Aust K.	OE	424,17	"

20 Teilnehmer

Mannschaftswertung (zweiköpfige, geloste Mischmannschaften):

1. Mach/Schobel sen.	807,52	Pkte.
2. Mang / Jandt	805,86	"
3. Lintner/Schubert	695,83	"

10 Mannschaften

18. INT. HERI KARGL - CUP:

1. Mang F.	OE	500,00	Pkte.
2. Jandt F.	D	492,50	"
3. Berger B.	OK	457,83	"

21 Teilnehmer

F1E - WELTCUP - BEWERB

1. Reitterer E.	OE	500/100/82
2. Schüssler B.	D	500/100/17
3. Schneck R.	OE	500/89

26 Teilnehmer

KOLIBRI - POKAL 1989:

1. Mang F.	OE	986,67	Pkte.
2. Schubert H.	D	954,24	"
3. Berger B.	OK	937,91	"

21 Teilnehmer

Mannschaftswertung:

1. Kolibri I	OE	1535,97	P.
2. Nowy Targ	OK	1423,71	P.
3. Nike Milano	I	1395,00	P.
4. Kolibri II	OE	1139,42	P.

* * *

Dieser nun bereits 25 mal - durchgeführte Wettbewerb ist die alljährliche Spitzenveranstaltung in Österreich in der Klasse F3A.

Sein Ruf geht weit über die Grenzen unseres Landes hinaus, und die große Teilnehmerzahl zeigt, daß dieser Wettbewerb gerne angenommen wird.

Die Hauptklasse F3A wurde immer mit einer anderen Klasse gekoppelt, in letzter Zeit mit der Klasse RC/MS.

Mit einer Teilnehmerzahl zwischen 40 und 50 Wettbewerbern aus 6 - 8 Nationen, hat in den letzten Jahren dieser Wettbewerb seine Stammzahl erreicht.

Mit dem 25. Jubiläumswettbewerb hat sich der Gründer und Organisator des Igo Etrich Wanderpokalfliegens, Johann Niederwimmer, entschlossen, diesen Wettbewerb in Zukunft nicht mehr durchzuführen. Als endgültiger Abschluß aber soll noch - quasi als Krönung - im nächsten Jahr 1990 eine F3A - Europameisterschaft durchgeführt werden.

KLASSE RC/MS

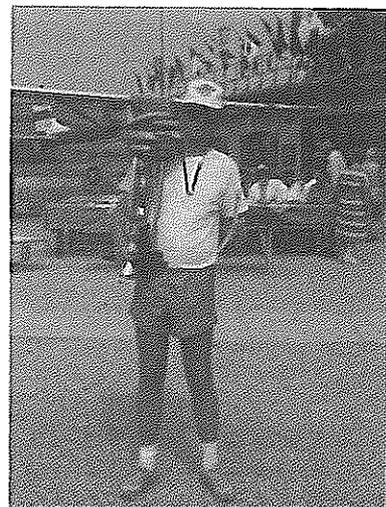
Der Wettbewerb begann wieder mit der Klasse RC/MS, zu der 23 Wettbewerber aus Italien, der Schweiz und Österreich erschienen. Das Starterfeld war leistungsmäßig sehr stark besetzt, und erst der letzte Durchgang hat die Entscheidung gebracht. Der junge St. Pöltner Karlheinz Leeb machte mit 4674 Punkten vor dem St. Veiter Werner Schumach, 4654 und dem Salzburger Gerhard Glück 4602 Punkten das Rennen.



DR. ING. H. C.
IGO ETRICH
10.-13. AUGUST
KRAUTWITZEN
SALZBURG



Bereits um 15,00 Uhr konnte die Siegerehrung durchgeführt werden, und wie immer wurden viele Pokale und Erinnerungsgeschenke (diesmal hinweisend auf das 25 jährige Jubiläum) vergeben.



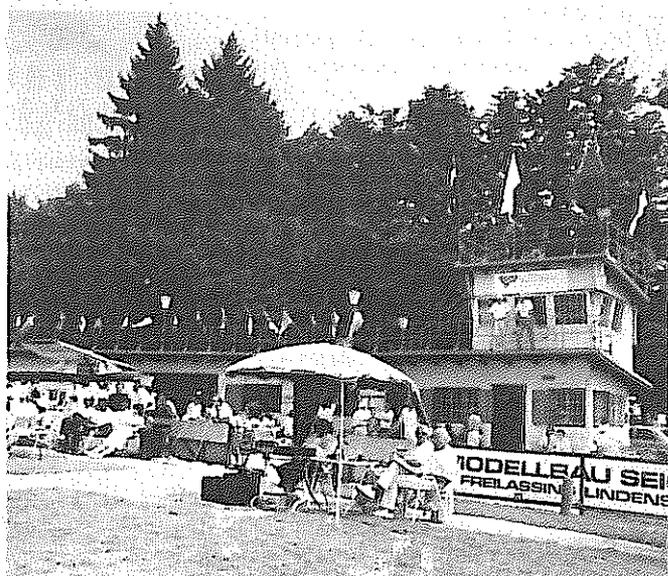
Der Sieger Karl Heinz Leeb aus aus St. Pölten



Das Siegertrio : 1. Karl Heinz Leeb,
2. Werner Schumach / St. Veit,
3. Gerhard Glück / Salzburg



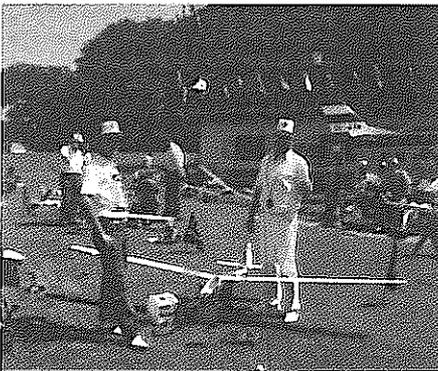
ÖAeC - Präsident Dr. Josef Lenz war aufmerksamer und fachkundiger Beobachter der Wettbewerbsflüge



Ein Blick auf den Funktions-Pavillon von Wettbewerbleiter und Jury



Werner Schumach (1.) beim Start



Vater und Sohn Glück bereiten sich auf den nächsten Start vor

KLASSE F3A

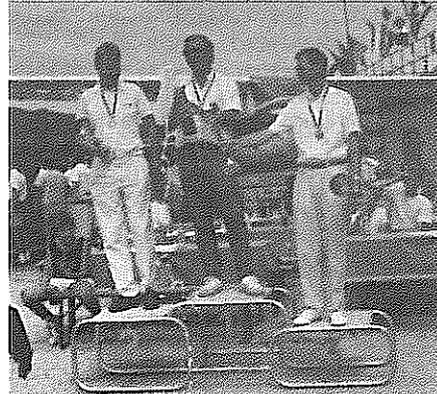
Der nächste Tag brachte die Kunstflieger an den Start. Sicherlich wegen der 2 Wochen später stattfindenden F3A-WM in den USA, waren einige Spitzenflieger nicht am Start, darunter Hanno Prettnner und Wolfgang Matt. Insgesamt kamen 44 Teilnehmer aus 8 Ländern.

Der Vorjahressieger, der Argentinier Quique Somenzini, schickte den Wanderpokal erst kurz vor dem Wettbewerb, stark beschädigt und auf Luftfrachtkosten des Veranstalters, nach Salzburg, und es war in der kurzen Zeit nicht möglich, den großen Pokal zeitgerecht herrichten zu lassen.

Wie kurz davor beim Bavaria-Cup in Weilheim, Siegte der Deutsche Peter Erang mit 3644 Punkten vor dem Österreicher Heinz Kronlachner, der mit 3642 nur um 2 Punkte weniger erzielte. Unser dritter WM-Teilnehmer, Hermann Kowarz belegte mit 3570 Punkten Platz 3. Mit diesen Leistungen unserer WM-Teilnehmer (und Hanno Prettnner) konnte unser Team mit einem guten Mannschaftsplatz bei der WM rechnen.



Startvorbereitungen ...



Seit letzter Zeit wird auch bei den Modellfliegern der Sieg mit Sekt begossen.



Sitzend: Frau Marieluise Lütgendorf, die Tochter von Igo Etrich und Alt-Landesverbandspräsident von Salzburg, Hannes Wolf waren wieder bei der Siegerehrung zugegen



Ein herzliches Dankeschön an die Frauen in der Kantine



Überraschend war das gute Abschneiden des jungen, für die Schweiz fliegenden, Sohn des mehrmaligen österr. WM-Teilnehmers Ferdinand Schaden, Bernward Schaden, der mit beachtenswerten 3540 Punkten den 4. Platz belegte. Die weiteren Österreicher:

6. L. Berger 3510, 11. E. Filgas 3377, 12. M. Dworak 3351, 16. F. Schaden 3336, 18. H. Danksagmüller 3319, 19. (der junge Vater) F. Höller 3269, 22. W. Lemmerhofer 3182, 26. E. Durst 3146 und 39. Th. Siedler 2872 Punkte.

Am Abend fand als Anlaß des Jubiläums ein besonders großes Feuerwerk statt, diesmal sogar bei sehr schönem Wetter, und es spielte die Eugendorfer Trachtenkapelle.

Am Samstag fand der Wettbewerb seine Fortsetzung, und traditioneller Weise fand am Abend beim Gastwirt der "Gesellschaftsabend" statt. Mit großer Kapelle und flotten Tänzen wurde es ein gemütlicher und freundschaftlicher Abend.

Der Sonntag brachte dann mit dem 3. Durchgang die Entscheidung, und um 16,00 Uhr konnte bereits die Siegerehrung durchgeführt werden. Wie schon beim RC/MS-Wettbewerb gab es viele Pokale und für alle Wettbewerber und Funktionäre schöne Erinnerungsgeschenke.

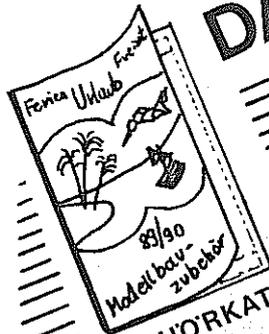
Damit ging wieder ein schöner Wettbewerb zu Ende und eine 25 Jahre laufende Veranstaltungsserie.

Besonders geehrt wurde der Wettbewerb durch die Anwesenheit des Präsidenten des ÖAeC, Dr. Josef Lenz, der als "alter Freund der Modellflieger" sehr viel fachkundiges Interesse am Wettbewerb zeigte.

So bleibt nur noch zu hoffen, daß sich die im nächsten Jahr in Kraiwiesen stattfindende Europameisterschaft würdig an die vielen Wettbewerbe des Igo Etrich-Wanderpokalfliegens anreicht.

Edwin Krill

JETZT
IST ER
DA ...



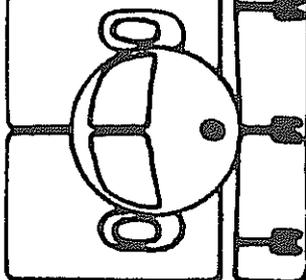
DER ZUBEHÖRKATALOG

07435/2059

SUSANNE BRANDSTÄTTER
MODELLBAUZUBEHÖR

Tel.: 07435/2059
priv. 07223/4140

MODELLE FÜR JEDERMANN



In unserem Katalog zeigen wir
nicht was es gibt, sondern was
wir lagernd haben !!!!!!!!

AB SOFORT AUCH

VERSAND

**AUF DIE DAUER —
HILFT NUR POWER!**

POWER . . .

BEI DER AUSWAHL

Mehr als 30.000 Artikel auf Lager — Wer noch?

POWER . . .

BEI DEN PREISEN

Vereinzelt günstige Preise gibt es hie und da —
aber über das gesamte Programm enorm preis-
wert — wer noch?

POWER . . .

BEI MARKENARTIKELN

wirklich fast *alle* Herstellerfirmen in einem
Haus — wer noch?

POWER . . .

BEI SERVICE

fast alle sagen — SUPER — beim schnellen Ver-
sand — bei Reparaturen — bei Beratung —
wer noch?

IMPORT — EXPORT — VERSAND

**MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER**

8530 DEUTSCHLANDSBERG
HAUPTPLATZ 9
TEL. (0 34 62) 25 41 19

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

Leserbriefe



Werte Redaktion, lieber Edwin !

Der Modellflug Klub Sopron/Ungarn hat am 10. und 11. Juni 1989 einen internationalen **MODELL-FLUGTAG** organisiert, an welchem Modellflieger aus Österreich, Deutschland, Tschechoslowakei und Ungarn teilgenommen haben.

Die Modellflieger haben großartige Modelle und Leistungen gezeigt. Das Wetter hat auch mitgeholfen. Die zahlreichen Zuschauer haben sich überzeugen können, was die Modellflieger alles können. Die Vorführungen wurden mit sehr viel Applaus bedacht.

Ich bedanke mich recht herzlich bei den Modellfliegern aus dem Burgenland, Niederösterreich, Steiermark und Wien, die zu uns gekommen waren und bei dem ausgezeichneten Flugtag mitgemacht haben.

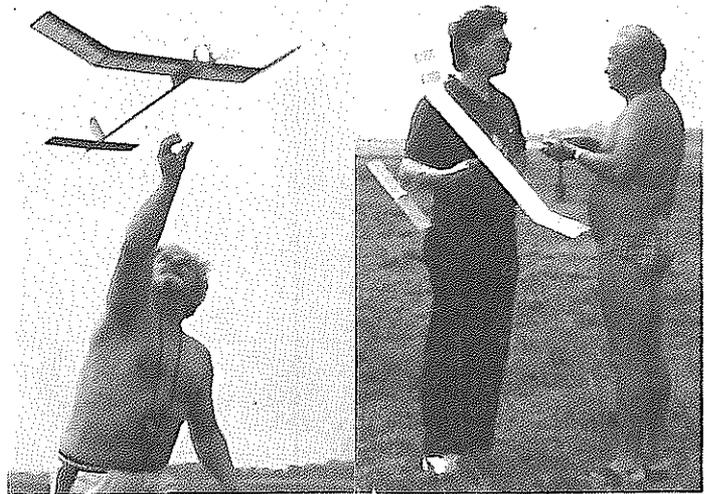
Győr - Sopron megyei Károly Bätghe
 Modellező Szövetség Modellsportleiter
 H - Győr, Jereváni u. 42
 Tel.: 96 20 875

Lieber Herr Krill !

Aus Österreich heimgekehrt, wurde ich wie üblich wieder mit vielen Problemen überhäuft, und so konnte ich mich nicht rechtzeitig melden. So möchte ich mich jetzt recht herzlich über die Teilnahmemöglichkeit an der **1. ÖSTERREICHISCHEN CO₂-MEISTERSCHAFT** mit int. Beteiligung bedanken.

Wir ungarischen Modellflieger schätzen ihre CO₂-Veranstaltungen sehr wichtig, dementsprechend war unsere Mannschaft größer als 1988 an dem weltbekannten Smola-Wettkampf in Kladno. Der Spitzerberg hat eine zentrale Lage zwischen der BRD - CSSR - und Ungarn, wo die CO₂-Fliegerei am besten verbreitet ist. Noch dazu hat Spitzerberg bessere Unterkunstmöglichkeiten, als andere Wettkampfsort, so hoffen wir, daß der Spitzerberg in der **Zukunft das HAUPTZENTRUM des CO₂-Fliegens Europas** wird. Man kann nicht vergessen, daß das Verhältnis zwischen Österreich und Ungarn heute so gut ist, daß wir am einfachsten zu Ihnen reisen können. Vielen Dank dafür, daß sie die Gelegenheit dieser neuen Modellflugrichtung mit den mehrmaligen CO₂-Lehrgängen und mit diesem int. Wettkampf geschaffen haben.

Inzwischen hat am 24. Juni unser III. Int. CO₂-Wettbewerb stattgefunden. Von Österreich hatten sich die Herrn Jantscher und Schuster angemeldet. Herr Macho ist infolge eines Irrtums leider zu spät eingetroffen. Jantscher hat sich in der äußerst harten Konkurrenz mit 538 Sekunden als bester Österreicher gezeigt. Hier muß ich bemerken, daß ich selber 555 Sekunden und der Meister Hamerschmidt 565 Sekunden erreichten, und der Vorjahressieger mit 544 und unsere Maximalflieger Tacács mit 553, Kanyik mit 397 abgeschnitten haben. Es herrschten auch starke Abwinde. Unter solchen Umständen kann ich Herrn Jantschers Zeit als sehr gut bezeichnen. Die Zeit von Herrn Schuster zeigt



Norbert Jantscher, Stmk. flog Gerhard Schuster/Wien, zum
 538 von 600 möglichen Sek. erstmalig in Ungarn am Start

Foto: A. Alfery/CSSR

auch einen schnellen Fortschritt, am Spitzerberg hatte er 257, hier 398 Sekunden erreicht. Die Entwicklung des österr. CO₂-Fluges war sehr überzeugend und das kann man auf Ihre Lehrgänge und auf Ihre Meisterschaft zurückführen. Dazu muß ich Ihnen recht herzlich gratulieren.

Budapest, 1. Juli 1989 G. Benedek, Ringlo-u.35
 H-1221 Budapest



INFORMATIONSTAND des 1. MFV - Friesach beim Stadtfest in Friesach

Vom 2. bis 4. Juni 1989 nahm der 1. MFV - Friesach mit seinem vereinseigenen Info-Zelt am Friesacher Stadtfest teil.

Bei dieser Veranstaltung wurde der Bevölkerung gezeigt, was der Verein bisher leistete und auch weiterhin organisieren und durchführen wird, wie z.B. im Jubiläumsjahr 1990 die **Österr. Meisterschaften** in der Klasse RC/MS.

Der Andrang der Festbesucher war riesengroß. Modellsport ist in Friesach, aber jetzt schon weit über die Grenzen hinaus, sehr populär, da alles was im Verein organisiert wird, bestens bei der Bevölkerung ankommt.

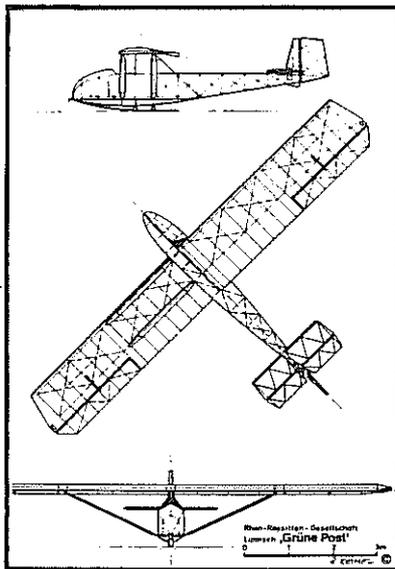
Der Höhepunkt war sicherlich die Autogrammstunde des 5-fachen Weltmeisters Hanno Prettnner, der das Flugmodell von Formel 1 - Weltmeister Ayaton Senna mitbrachte.

Mittels Videovorführungen wurde den Besuchern Modellflug - live gezeigt.

Die Mitglieder des Vereines, die an diesem Riesensprogramm mitmachten, hatten Schwerstarbeit zu leisten, da wir auch Ausschank hatten und es bis 4,00 Uhr Früh durchging.

Nochmals recht herzlichen Dank an alle, aber besonders an die Frauen der Mitglieder, die wie immer und auch hoffentlich weiterhin dem Verein die Treue halten.

Dokumentation Segelflugzeuge



"Grüne Post"

Technische Daten:

Abmessungen: Spannweite	10,00 m
Länge	5,84 m
Höhe	1,44 m

Leergewicht ca. 110 kg, Gleitzahl 16,5, Geschwindigkeit für beste Gleitzahl 60 km/h. Beste Flugzeugschleppgeschwindigkeit 90-100 km/h. Landegeschwindigkeit ca. 35-38 km/h.

Flächeninhalt 13,5 m²

Flügelstreckung $b/t = 7,4$

Umfang der Dokumentation

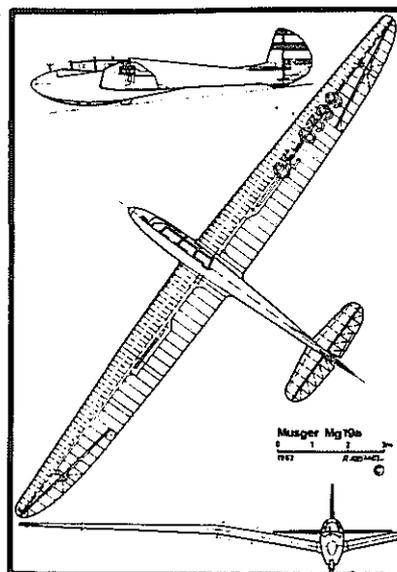
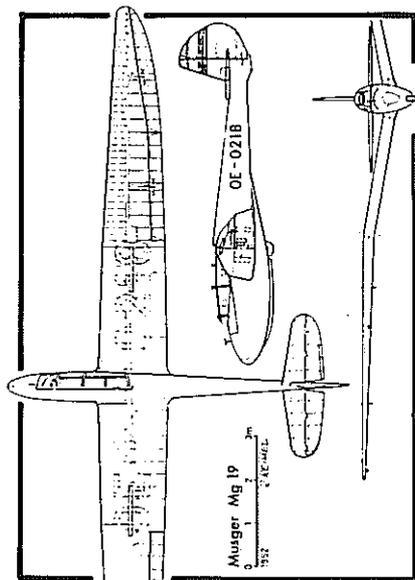
27 A 3

Auszug aus der Zeitschrift "Flugsport" 25. Jahrgang/1933, Seite 80

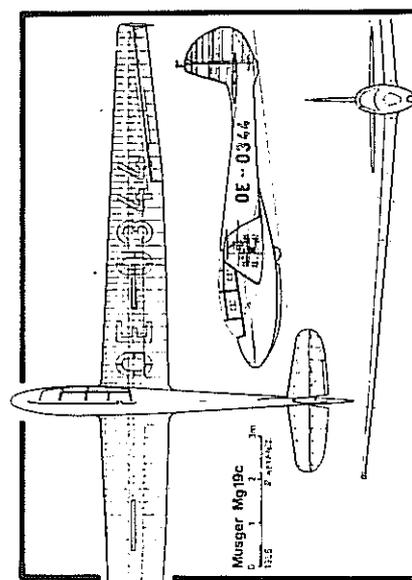
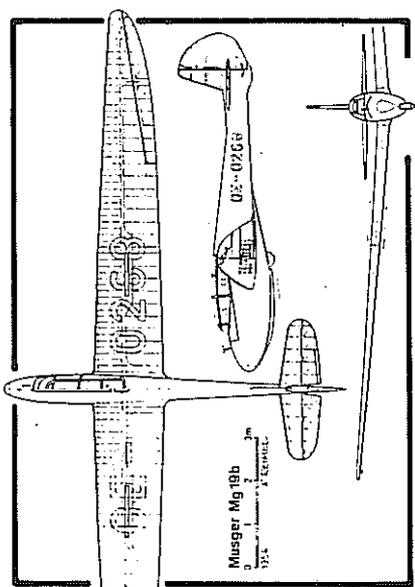
Ing. Lippisch hat im Auftrag des Verlags Ullstein, welcher die Fliegerei schon oft gefördert hat, für die "Grüne Post" ein Übungsflugzeug entwickelt. Dieses Flugzeug ist infolge seines einfachen Aufbaues leicht und billig herzustellen und kommt auch für Baugruppen in Frage, die sich überhaupt noch nicht mit dem Bau von Segelflugzeugen befaßt haben. Die "Grüne Post" gibt die ausführliche Bauanleitung für dies Rumpfmachine kostenlos an Interessenten ab.

Gerade in der jetzigen Zeit bei dem Darniederliegen von Industrie und Wirtschaft, bei der großen Arbeitslosigkeit, bei den vielen zur Untätigkeit verurteilten jungen Menschen wird das Ausschreiben der "Grünen Post" nicht nur viele Anregungen, sondern auch viele Beschäftigungsmöglichkeiten geben. Die Bauanleitung ist so lebendig und unbedehrend geschrieben, daß nur wenige der Versuchung, anzufangen und zu bauen, widerstehen können. Der Anfänger findet in der Bauanleitung eine Fülle von Anregungen, welche er in seinem späteren Leben überall verwenden kann, und welche ihm aus mancher Verlegenheit helfen werden. Bis jetzt sind annähernd 2500 Bauanleitungen angefordert worden. Weitere Anforderungen sind gemäß der im "Flugsport" 1932, Nr. 22, veröffentlichten Bestimmungen an die "Grüne Post" (Segelflugzeug), Berlin SW 68, Kochstr. 22-26m zu richten.

Die erste, auf der Wasserkuppe unter Leitung ihres Konstrukteurs gebaute "Grüne Post" zeigt bei den ersten ausführlichen Flugversuche erstaunlich gute Flugeigenschaften, sowohl beim Hangsegeln als auch im Auto- und Flugzeugschlepp. Die Maschine ist sehr wendig, kommt sehr gut auf Querruder, und, was für Flugzeugschlepp wichtig ist, sie ist im Normalflug verhältnismäßig schnell. Der zweiholmige, zweiteilige Flügel ist auf einfachen Brettholmen aufgebaut und besitzt bis auf die letzten drei Querruderendrippen durchgehend gleiches, ziemlich dünnen Profil. Der Rumpf besteht aus einem "Spannturm" mit Kufenkasten, der die Hauptkräfte bei Flug und Landung aufnimmt, und einem leichten Stoffrumpf, der das Leitwerk trägt. Die Oberkante dieses Vierkantrumpfes ist vollkommen gerade, so daß der Rumpf ohne Helling auf einem Brett zusammengeleimt werden kann. Die Rumpfspanten direkt hinter dem Führersitz besitzen Aussparungen, so daß sie beim Rumpfbau um den Spannturm und zwischen die Längsholme des Rumpfes geschoben werden können. Die Führersitzverkleidung kann für Anfängerschulungen abgenommen werden, so daß der Schüler wie im "Zögling" frei sitzt.



Musger Mg 19/ Mg 19a Mg 19b & Mg 19c



In das österreichische Luftfahrzeugregister wurden insgesamt 46 Flugzeuge des Musters Mg 19 eingetragen, davon 12 vom Typ Mg 19, 20 vom Typ Mg 19a, 12 vom Typ Mg 19b und je eine Maschine mit den Bezeichnungen Mg 19c und Mg 19s.

Musger	Mg 19	Mg 19a	Mg 19b	Mg 19c	
Zweisitziges Segelflugzeug für Schulungs-, Übungs-, Leistungs- und Gastflüge.					
Technische Daten: Besatzung: 1 Pilot, 1 Fluggast/Flugschüler					
Abmessungen: Spannweite:	17,60	17,60	17,70	17,70	m
Länge:	7,75	8,04	8,04	8,10	m
Höhe:	1,72	1,72	1,72	1,72	m
Flügelfläche:	21,0	21,0	21,0	21,0	m ²
Querruderfläche:	—	2,24	2,24	2,30	m ²
Gewichte: Rüstgewicht:	275	285	310	332	kg
Max. Zuladung:	200	200	175	200	kg
Max. Fluggewicht:	475	485	485	532	kg
Flächenbelastung:	22,6	23,1	23,1	25,3	kg/m ²
Leistungen: Beste Gleitzahl:	26 bei 75 km/h			32 bei 85 km/h	
Beste Sinkgeschw.:	0,73 bei 65 km/h			0,75 b. 70 km/h	
Zugelassen für:					
Windenschlepp bis:				80	km/h
Flugzeugschlepp bis:				130	km/h
Gleitflug bei böigem Wetter bis:				160	km/h
Gleitflug bei ruhigem Wetter bis:				200	km/h
Für Blind- und Wolkenflug, nicht für Kunstflug V-Form: 10°/2°, Mg 19b und Mg 19c: 5° Flügelstreckung: 14,23 Profile: Göppingen Gö 549 innen, Gö 676 außen. Bei Mg 19c: Gö 549 Skelettlinie um 10% abgeflacht, darüber Fleisch von NACA 64z015.					



Wenn man sich näher über die Musger Konstruktion informieren möchte sei das Buch "Blätter für Technikgeschichte", 48. Heft 1986, empfehlen. Dieses Buch ist erhältlich im:

Technischen Museum
Mariahilfer Straße 212
A - 1140 Wien

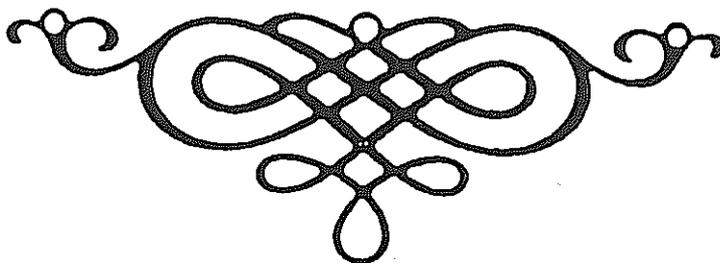
Zeichnungsverzeichnis des Segelflugzeuges Mg 19 sowie Ausführung Mg 19 a, Mg 19 b, Mg 19 c	Mg 19	Mg 19a	Mg 19b	Mg 19c	Blatt	ASP- MG19 ArchivN
Tragflügel-Übersicht m. Querruder u. Beblankung rechts (links Spiegelgleich)	x				2	001
Tragfläche-rechts wie gez. links gegengleich. Übersicht, Querruder u. Beblankung			X		C2	002
Tragflächen-Übersicht rechts, links gegengleich Querruder u. Beblankung		X			B2b	003
Flächenende Mg 19 mit Wirbelkeule (Sonderaus- führung f. Flugring Austria)					2a	004
Hauptholm Holm rechts wie gezeichnet Holm links spiegelgleich		X			B3	005
Hauptholm rechts wie gez. links gegengl.			X		C3	006
Obergurtausführung mit kürzerem TvBu-Keil	X				B3a	007
Hauptholm	X				3	008
Hauptholmanschlußbeschlag mit Anschlußbolzen	X				4	009
Holmanschlußbeschlag für Ober u. Untergurt	X				4	010
Beschläge z. Nasenrippe 1 Holmbrücke u. Anschluß- bolzen		X	X		4a	013
Holmanschlußbeschlag f. Untergurt	X				4a	012
Holmanschlußbeschlag Untergurt		X	X		B4	014
Holmanschlußbolzen f. den Hauptholm & Nasenholm Ausführung für Schnellverschluß						
Beschlag f. die Einleitung der Verdrehkräfte von Rippe 1 in den Holm						
Holmanschlußbeschläge			X		C4	011
Hilfsholme f. Nasenanschluß u. f. Bremsklappen- einbau						
Hilfsholme f. Bremsklappeneinbau						
Hilfsholme		X			5	015
Hilfsholme			X		C15	016
Querruderholme	X				6	017
Querruderholme		X	X		B6	018
Querruderholme			X		C6	019
Stegrippen z. Hauptholm		X	X		7	020
Rippe 1 und 2		X	X		8	021
Rippen z. Tragflügel		X	X		9	022
Querruder-Nasenrippen u. Diagonalen		X	X		10	023
Profil Strak		x	x		11	024
Profil Strak				x	11	025
Nasenholmanschluß	X				12	026
Nasenholmanschluß auf Spant 8 mit Abmessungen für Spant 8 und Spantbeschlag		X	X		B12	027
Nasenholmanschluß auf Spant 8				x	C12	028
Beschläge z. Querruderantrieb		X	X		16	031
Querruderantriebe in der Fläche außen bei Rippe 43				x	C15	029
Beschläge z. Querruderantrieb		X	X		15	030
Querruderantrieb im Rumpf u. d. Flächenanschluß			X		C16	032
Querruderantrieb vollst.	x	x	x		18	033
Bremsklappeneinbau		X	X		20a	034
Bremsklappen		X			20	035
Beschläge z. d. Bremsklappen		X	X		21	036
Teile z. Bremsklappenantrieb	X	X	X		22	037

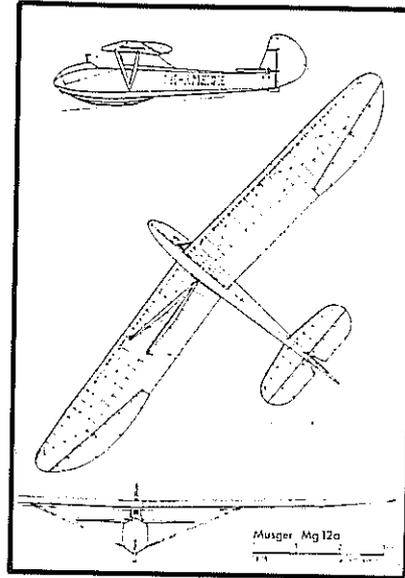
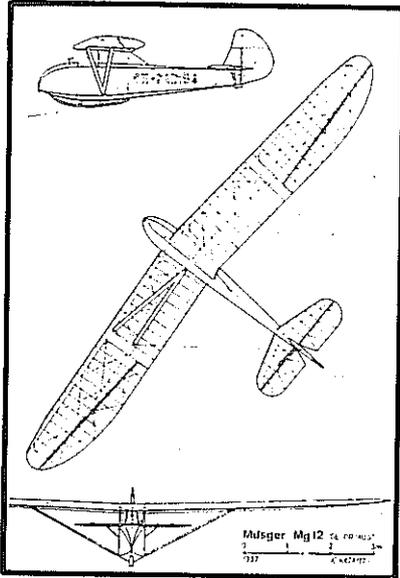
	Mg 19	Mg 19 a	Mg 19 b	Mg 19 c	Blatt	ASP- MG 19 Archiv Nr.
Höhenruder, Querruder und Bremsklappenantrieb b Spant 10 b	X				22	038
Beschläge z. Bremsklappenbetätigung	X				23	039
Teile z. Bremsklappenantrieb	X	X	X		23	040
Umlenkrollen z. Bremsklappenbetätigung						
Bremsklappenantrieb	X	X	X		24	041
Bremsklappenbetätigung vom 1. u. 2. Sitz	X				24	042
Schubgestänge z. Bremsklappenbetätigung	X				25	043
Hauptholmanschluß vollständig	X				28	044
Hauptholmanschluß vollständig			X		B28	045
Rumpf - Übersicht	X				50	046
Rumpf - Übersicht		X	X		B50	047
Rumpf - Vorderteil - Spantabstände				X	C50	048
Rumpf - Übersicht/Provisorische Pause	X				50	049
Rumpfbende mit Seitenfloße u. Sporenkurve	X				51	050
Rumpfbende mit Seitenfloße		X	X		51	051
Rumpfspanten Umriße x) für Mg 19 a siehe Zusatzblatt A 52 für Mg 19 b siehe Zusatzblatt B 52	X				52	052
Spantenumrisse für Spante 8,9,10,13,14 und 15				X	C52	053
Spantenumrisse für Spante 8,9,10,13,14 u. 15		X			A52	054
Spantenumrisse Mg 19 b für Spante 8,9,10,13,14 u. 15			X		B52	055
Spantenumrisse Mg 19 c 8,9,10,13,14, u. 15						
Rumpfspanten 1,2,3,4 u. 4a	X				53	056
Rumpfspanten 1,2,3,4,4a	X				53	057
Rumpfspanten Nr. 5,6,u.7	X				54	058
Rumpfspante Nr. 5,6,u.7	X				54	059
Rumpfspanten 8,9 u. 10	X				55	060
Rumpfspanten 8,9,10 u. 10a	X				55	061
Rumpfspanten 11,12 u. 13		X	X		56	062
Rumpfspanten 10b,11 u. 12	X				56	063
Rumpfspanten Nr. 14,15,u.16		X	X		57	064
Rumpfspanten 13 - 21, 21a,22	X				57	065
Rumpfspanten Nr. 77 bis 27		X	X		58	066
Rumpfspanten 28,29 u. 30 mit Sporenkurve		X	X		59	067
Rumpfspanten 28,29 u. 30 u. Sporenkurve	X				59	068
Holmenbrücke	X				60	069
Strack - Seitenfloße	X				60	070
Strack - Seitenfloße Rudernasenrippen- und Rippenausführung		X	X		60	071
Steuerwerk	X				60	072
Holmbrücke		X	X		61	073
Abstützung d. Holmenbrücke im Rumpf	X				61	074
Holmbrücke				X	C61	075
Rippe I R, Kiel, Kufe		X	X		62	076
Sitz I mit Boden für Fallschirmkasten	X				63	077
Sitz I Mg 19	X				63	078
Lauftrad - Einbau mit Radkasten u. Bremse	X				64	079

	Mg 19	Mg 19a	Mg 19b	Mg 19c	Blatt	ASP-MG19 Archiv Nr.
Lauftrad - Einbau mit Radkasten u. Bremse		X	X		64	080
Torsionswelle Teil 2	X	X	X		65b	081
Torsionswelle Teil 1	X	X	X		65a	082
Querruderantriebshebel m. Lagerung	X	X	X		65c	083
Stoßstangen z. Steuerwerk f. Höhenruder u. Knüppel 2		X	X		66	084
Teile z. Höhenruder u. Bremsklappenantrieb	X				67	085
Teile z. Steuerwerk u. Floßenanschlußbolzen		X	X		67	086
Höhenruderantriebshebel		X	X		68	087
Höhen u. Seitenleitwerksbeschläge		X	X		69	088
Rippenumriße z. Höhenleitwerk	X				71	089
Höhenholm und Übersicht	X					
Bug- u. Schwerpunktskupplung Einbau u. Einzelteile		X	X		70	090
Tost-Kupplungseinbau						
Bremsklappenhebel - Einbau		X	X		71	091
Hilfsrippe bei Spant 8 im Bereich v. Nasenanschluß		X	X		72	092
Trimmruder	X				72	093
Kufenabdeckung bei Sp. 6,7 u.9	X				73	094
Kufenabfederung u. Pufferbefestigung		X	X		73	095
Beschläge zur Sporenkufe						
Sporenkufe-Abfederung, Beschläge u. Einbau		X	X		74	096
Rumpfbeblankung		X	X		75	097
Haube 1	X	X	X		76	098
Haube 2		X	X		77	099
Haubenverschluß u. Schaniere	X	X	X		78	100
Seitenruder		X	X		80	101
Seitenruder - Rippenumriße u. Diagonalen	X				81	102
Seitenruderpedalt z. Sitz 1 u. 2	X				82	103
Verstellpedale (Entwurf)	X	X	X		82	104
Fußsteuer f.d. Sitz 2	X				83	105
Teile z. den Verstellpedalen	X				84	106
Teile z. Seitenruderbetätigung		X	X		85	107
Seitenruderantrieb		X	X		86	108
Sitz 2 mit Sitzhinterteil u. Abdeckblech m. Einbau	X				87	109
Betätigung f. die Ausklinkvorrichtung		X	X		88	110
Rumpf-Flügelstumeübergang Rumpfmittelstück zusammenbau		X	X		89	111
Boden bei Sitz 1 u. Sitz 2 und Fußbodenabdeckung bei Sitz 2	X				90	112
Rückwand zum Fallschirmkasten						
Rumpfaussteifung bei den Sitzen		X	X		93	113
Rad - Bremsbetätigung	X				92	114
Gurt u. Fallschirm - Beschläge Bolzen-Laschen		X	X		94	115
Rippenumriße z. Höhenleitwerk		X	X		100	116
Höhenfloße		X	X		101	117
Höhenruder		X	X		102	118

	Mg 19	Mg 19 a	Mg 19 b	Mg 19 c	Blatt	ASP- Mg 19 Archiv Nr.
Rippen zum Höhenruder	X	X			103	119
Trimmruder	X	X			104	120
Trimmruderantrieb in der Höhenfloße und Rumpf	X	X			105	121
Höhenruderantrieb	X	X			106	122
Beschläge zum Trimmruder	X	X			107	123
Schubgestänge z. Trimmruderbetätigung	X	X			108	124
Trimmruderbetätigung vollständig u. Schema	X	X			109	125
Bugkappe mit Spant 1 a u. Einbau mit Beschlägen	X	X			120	126
Spaltverkleidung Rumpf - Fläche - oben / mit Montagedeckel	X	X			122	127
Spaltverkleidung unter Rumpf - Fläche	X				123	128
Spaltverkleidung zw Höhen u Seitenfloße	X				124	129
Seltenruderbetätigung im II. Sitz		X	X		130	130
Hänge - Pedale im II. Sitz / Teile und Einbau		X	X		131	131
Lagerung f. d. Abstützhebel f. d. Hängepedale im Sitz II		X	X		132	132
Abstützhebel u. Doppelrollenbock f. d. Seilführung im II. Sitz		X	X		133	133
Mg 19 " Steinadler " - Änderung Pedale II. Sitz						134
Mg 19 " Steinadler " - Änderung Pedale II. Sitz						135
Außenkontur für Führerhaubenrippe Mg 19	X					136
Führerhaube 1:5 / Plexiglashaube für Sitz 1	X					139
Drucklager z. Stauerwerk Mg 19						
Trimmhebel - kompl. Mg 19 u. Einzelteile hierzu	X					137
Flügelumriß Mg 19	X					138

Berechnung, Stückliste usw. 235 A4





Musger Mg 12 / Mg 12a

Musger Mg 12 »OE-Primus«
Einsitziges Schul- und Übungsegelflugzeug, gebaut 1937.

Technische Beschreibung:

Rumpf: Einsitziges Schulsegelflugzeug in Hochdeckerbauweise, Ganzholzaufbau, mit sechseckigem Querschnitt, unter dem Rumpf kräftiger durchgehender Kiel, am Rücken aufgesetzter Baldachin, der als Tragflächenmittelsstück dient. Der Rumpf ist am Bug und am Heck beplankt, sonst stoffbespannt. Der Pilot sitzt unter der Tragfläche.
Tragflächen: Zweiholmige Holzkonstruktion, Flächen 5° gefleilt, leichte V-Stellung. Nase und Flächenenden beplankt, sonst stoffbespannt. Zum Rumpf hin durch geschwälzte Profilrohrstreben abgestrebt, zum Rumpflende hin vom hinteren Strebeknotenpunkt verspannt. Flächenkanten parallel, Enden abgerundet.

Leitwerk: Normalleitwerk, Höhenflosse dreieckig, nach unten zu einlach abgestützt. Nase beplankt, sonst stoffbespannt. Ruder gedämpft und bespannt. Seitenleitwerk mit kleiner beplankter Klafflosse, Ruder aerodynamisch ausgeglichen und stoffbespannt. Landekufe durch Gummipuffer gedämpft.

Technische Daten:

Besatzung: 1 Pilot/Flugschüler

Abmessungen:	Spannweite: 12,00 m	Flächentiefe: 1,30 m
	Länge: 5,40 m	Rippenabstand: 0,25 m
	Höhe: 1,80 m	Größe Rumpfbreite: 0,59 m
	Flügelfläche: 14,0 m ²	Höhenleitwerkspannw.: 2,75 m
Gewichte:	Leergewicht: 115 kg	Max. Fluggewicht: 205 kg
	Max. Zuladung: 90 kg	Flächenbelastung: 14,6 kg/m ²
Leistungen:	Normalgeschwindigkeit: 50 km/h	Gleitzahl: ca. 1:15
	Sinkgeschwindigkeit: ca. 1 m/s	

Flächenfleilung: 5°

Flächenstreckung: 10,6

12-fache Sicherheit im A-Fall

Musger Mg 12a
Einsitziges Schul- und Übungsegelflugzeug, gebaut 1937—1938.

Technische Beschreibung:

Rumpf: gegenüber dem Prototyp Verlängerung um 19 cm auf 5,59 m, zur Gänze sperrholzbeplankt, Sitz durch großen bis zur Bugspitze reichenden Deckel abgedeckt, dadurch Einsteig wesentlich erleichtert, sonst gleich wie Mg 12.

Tragflächen: Konstruktion wie beim Prototyp, Querruder um 50 cm verkürzt, Spannweite um 15 cm verringert, Streben aus Profilholz, Querruderbetätigung durch Stoßstangen. Leitwerk: Höhenflosse freitragend, Spannweite um 60 cm vergrößert, sonst wie bei der Mg 12.

Technische Daten:

Besatzung: 1 Pilot/Flugschüler

Abmessungen:	Spannweite: 11,85 m	Flächentiefe: 1,30 m
	Länge: 5,59 m	Größe Rumpfbreite: 0,56 m
	Höhe: 1,80 m	Höhenleitwerkspannw.: 2,81 m
	Flügelfläche: 14,0 m ²	
Gewichte:	Leergewicht: 137 kg	Max. Fluggewicht: 220 kg
	Max. Zuladung: 83 kg	Flächenbelastung: 15,71 kg/m ²
Leistungen:	Vnormal: 40—60 km/h	Gleitzahl: ca. 1:15
	Sinkgeschwindigkeit: ca. 1 m/s	

Flächenfleilung: 5°

Flächenstreckung: 10

Zeichungsverzeichnis des Segelflugzeuges Mg 12 und Mg 12 a	Mg 12		Blatt	ASP-Mg 12 ArchivNr
	Mg 12	Mg 12a		
Übergangs-Schulflugzeug (C-Maschine) (Entwurf)	x		-	001
Schulflugzeug (Maschine) Übersichtsskizze	x		-	002
Straaakplan zur C-Maschine	x		1	003
Tragdeck - Übersicht und Holme	x		2	004
Tragdeck - Übersicht und Holme		x	2	005
Statische Berechnung der Tragfläche		x	3	006
Rippen zum Tragdeck der C-Maschine		x	3	007
Rippen zum Tragdeck der C-Maschine		x	3	008
Beschläge zum Tragdeck	x		4	009
Beschläge zum Tragdeck		x	4	010
Beschläge zum Tragdeck		x	4	011

ACHTUNG : EINE TERMINVERSCHIEBUNG !**FREIFLIEGER BITTE VORMERKEN :**

Terminverschiebung Nationaler Freiflug - Advent-
pokal 1989 in der Klasse F1B

Über allgemeinen Wunsch wird die Klasse F1B - Gummimotorflugmodelle schon am Samstag, 25. November ab 12,00 Uhr geflogen.- Dabei wird auch die Salzburger Landesmeisterschaft herausgewertet. Es entfällt dadurch der im Modellflug-Terminkalender unter Landesmeisterschaften vorgesehene LM-Termin für F1B am 5. November.

Am Sonntag, 26. November 1989, ab 9,30 Uhr wird termingemäß F1A + F1A/J - Segelflugmodelle geflogen.

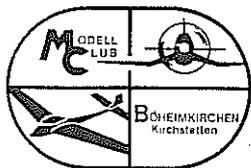
Die Ausschreibung ergeht rechtzeitig an alle Freiflugvereine. Auf zahlreiche Teilnahme hofft heute schon

Euer BFR Ernst Reitterer

Weil's so lustig ist :

Anlässlich des Krone-Modellflugwettbewerbes erhielt die Firma Kirchert folgende lustige Postkarte :

*Ich heiße Roman und bitte um
3 Fliegen auch für meinem
Bruder Stefan und Reiner die
Mutti bezahlt es.*



Der Modellclub Böhheimkirchen bittet uns, folgende Diebstahlsmeldung zu veröffentlichen :

EINBRUCH in unsere Clubhütte

Bei einem Einbruch in unsere Clubhütte wurde unter anderen Gegenständen auch eine Hochstartwinde von der Type

"THERMOSCHLEPP" mit einem Stihl 064 Motorsägemotor gestohlen. Der Wert der Winde beträgt S 27.000,-. Vielleicht fällt die Winde irgendwo auf.

Kontaktadresse: Hr. Furtmüller, Tel. 02743 / 225503.

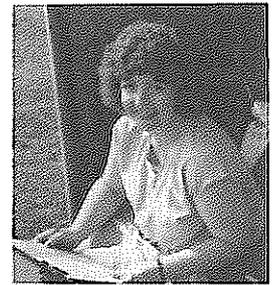
EIN AUFRUF ZUR MITARBEIT :

John C. Fredriksen ist dabei, ein Buch zu schreiben unter dem Titel Flugfähige Kriegsmotormodellflugzeuge: Ein Internationaler Führer zu Plänen und Ausrüstungen. Er spricht damit die Weltmodellgemeinde für Auskünfte zu Namen und Anschriften von Lieferanten und Vertretern von Modellen und Modellplänen. Jegliche Beitragende werden in dem Buch dankbar bestätigt werden.

Bitte wenden Sie sich an : John C. Fredriksen, 69 Flamingo Dr., Warwick, R.I. 02886, USA.

**Die Ecke für
Modellfliegerfrauen !**

Hallo, liebe Modellfliegerfrauen und Freundinnen !



Ich möchte mich bei Ihnen vorstellen.

Ich heiße Ilse Moser und bin die Frau eines "besessenen Modellfliegers".

Ich mag das "PROP" und möchte darum die Gelegenheit beim Schopf packen und das "PROP" auch ein kleinwenig zur Zeitung für uns Modellfliegerfrauen machen.

Eine Spalte im "PROP" wäre für uns reserviert ! Liebe Modellfliegerfrauen und Freundinnen, greifen Sie zur Feder, sagen Sie offen Ihre Meinung zum Hobby unserer Männer.. Schreiben Sie Ideen, Erfahrungen, Fragen oder auch Beschwerden zum Thema "Modellflug und Familie", denn manchmal haben wir Modellfliegerfrauen es wirklich nicht leicht.

Im Winter verkriechen sich unsere Männer in ihren Werkstätten und im Frühling, kaum ist das Wetter gut, beginnt die Flugsaison. Versuchen wir unsere Erfahrungen auszutauschen, um viele Anregungen zu erhalten, wie wir mit unseren "Modellfliegern" recht glücklich sein können.

Ihre Ilse Moser

Niederrottang 104/2/7
4901 Ottwang

HELICOPTERCENTER — SALZBURG

M. HOLZMANN

VARIO — STREICH — TUNINGTEAM

ROBBE HEIM SCHLÜTER

WEBRA — ROSSI

9FK — ROTORBLÄTTER + RÜMPFE

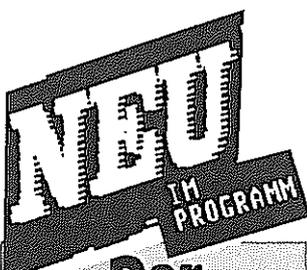
ERSATZTEILVERSAND

A-5020 SALZBURG, GOLDGASSE 14

B. RESIDENZPLATZ

TELEFON 0662/84 22 59, abends 39 6 37

EZ - SUPRA - FLY "UNLIMITED" mit SUPER TIGRE 75, Resonanzrohr, Einziehfahrwerk, allen (Webra) Servos, mit WEBRA 35 MHz - Empfänger, SOFORT FLUGBEREIT und NEUWERTIG um FP S 6.000,- abzugeben.
Telefon : 0222 30 74 57, abends.



**Der
Vorsprung
für Ihren
Modell-
Motor!**

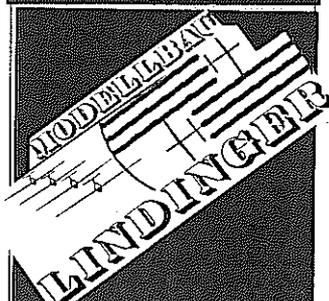
**UK-Aero
synth**

**Selbstmischender
Schmierstoff
für Modellmotoren**

- vollsynthetisch
 - rückstandslose
Verbrennung
 - optimaler
Korrosionsschutz
 - reduzierter Verbrauch
 - keine Verklebungen
 - optimale Motorleistung
 - umweltfreundlich
- Rezeptur
patentiert!

**1L 125.-
5L 590.-**

**Tägl. Post-
Versand**



4591 MOLLN OÖ
TEL: 07584/33182

MODELLFLUG LITERATUR

Ralph Müller

RC - KUNSTFLUGMODELLE
(mit 88'er Programm)

96 Seiten, Europaformat, 102 Abbildungen (teilw. farbig).
Best.Nr. 166, Preis ca. S 160,-
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820,
D-7730 Villingen-Schwenningen.



Dieses Modell-Fachbuch, dessen Inhalt sich mit dem Modell-Kunstflug befaßt, spricht alle Themen dieses Problemkreises an und gehört in die Bibliothek jedes Modell-Kunstfliegers. Der Autor Ralph Müller, ein international erfahrener Kunstflugpilot, vermittelt leicht verständlich und flüssig geschriebenes Wissen über nun fast zwei Jahrzehnte angesammeltes Wissen.

Breiter Raum wird den baulichen Voraussetzungen sowie dem Einfliegen und dem Austrimmen gewidmet. In diesen Kapiteln werden auch oft gemachte Fehler aufgezeigt und wird deren Vermeidung erläutert. Ausführlich werden die Möglichkeiten erklärt, ein Kunstflugmodell durch exaktes Trimmen auf optimale Flugeigenschaften zu bringen.

Bereits beim Bau des Modells entscheidet sich, ob man ein exakt fliegendes Wettbewerbsmodell oder eine "Flugprothese" erstellt. Anhand zweier konkreter Beispiele, einmal an einem sogenannten Rohbaufertigmodell und an einem komplett aus Holz aufgebauten RC-Liefdecker werden die baulichen Maßnahmen und Grundvoraussetzungen für ein exakt fliegendes Modell abgehandelt.

-nv-

Ralph Müller

**F3A - neues Programm
neue Modelle - neue Technik**

64 Seiten, Europaformat, 69 Abbildungen.
Best.Nr. 144, Preis ca. S 96,-
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820,
D-7730 Villingen-Schwenningen.

Ralph Müller

F3A Neues Programm
Neue Modelle
Neue Technik



Ergänzend zu dem vorher beschriebenen Standardwerk hat der Autor auf 64 Seiten mit zahlreichen Abbildungen die komplexe Materie F3A nach dem neuen Programm abgehandelt.

Zwei Modellkonstruktionen sind in dem Buch enthalten, hierfür sind im Neckar-Verlag Baupläne im Maßstab 1:1 erhältlich. Breiter Raum wird der Konstruktion bzw. Motorisierung eines nunmehr optimierten F3A-Modells gewidmet. Der Einsatz von Langhuber-Motoren hat sich bereits international bewährt. Über die Abstimmung Resonanzrohr-Luftschraube-Modell wird dem Leser ein kompaktes Wissen vermittelt.

-nv-



Am 7. Juni 1989 erreichte uns die traurige Nachricht vom plötzlichen Ableben unseres im 61. Lebensjahr stehenden Modellflugkameraden

Ing. Richard BERTHAL

Wir waren alle tief erschüttert. Mit dem Tod von Richard

Berthal verlor unser Verein einen Kameraden, sowie auch ein Gründungsmitglied unseres Vereines, der uns zu jeder Zeit mit Rat und Tat zur Seite stand. Richard war seit unserem ersten Inviertler-Wanderpokalfliegen in allen Klassen als Wettbewerbsleiter den Modellfliegern bestens bekannt.

Wir wissen, daß hinter seiner Arbeit, hinter den zahllosen Diensten, die er für unseren Verein und den Modellflug geleistet hat, es immer sein Wunsch war, es zum Wohle aller zu tun.

Richard Berthal war in jeder Hinsicht ein treuer und verlässlicher Fliegerkamerad und Mitarbeiter.

Wir verneigen uns in Dankbarkeit, auch vor seiner Gattin Dagmar, die auch stets mitarbeitete und alles mitmachte.

Wir werden Richard immer in würdiger Erinnerung behalten!

Karl Späth
Sektionsleiter

MODELLFLUG LITERATUR

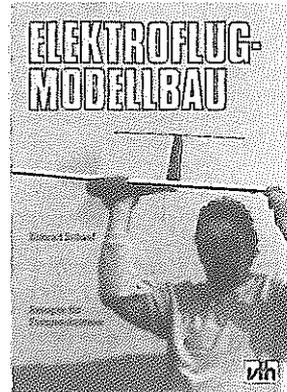
Konrad Schaeff

ELEKTROFLUG - MODELLBAU

120 Seiten, ca. 123 Abbildungen, Format 16,4 x 23 cm.

Best.Nr.: FB 2022, ISBN 3-88180-022-0. Preis ca. S 200,-

Verlag für Technik und Handwerk GmbH, Postfach 1128, D-7570 Baden-Baden.



In diesem Buch werden verschiedene Elektroflugmodelle vorgestellt. Dabei spart der Autor nicht an Hinweisen zur baulichen Ausführung, die selbstverständlich besonders auf die Belange des Elektrofliegers bezogen sind.

Im wesentlichen geht es um die Ausrüstung der Modelle mit Motor, Akku und Luftschraube. So erhält der Leser ganz konkrete Vorschläge. Variationen in der Ausrüstung zeigen Alternativen und Möglichkeiten für eigene Versuche.

Die Palette reicht von einfachen Seglern über Nurflügel bis zum Großsegler, Sport- und Funmodell. Alle wurden vom Autor ausführlich erprobt und geflogen. Das Kapitel über die vorbildähnlichen Modelle steuerte Ludwig Retzenbach bei.

Daneben gibt es einige allgemeine Hinweise über Akkus, Motoren, Ladegeräte und das Laden sowie Schalter und Regler.

-vth-



webra KRAFTSTOFF

WEBRA „SPRIT“ DER MARKENKRAFTSTOFF MIT STETS GLEICHBLEIBENDER GÜTE. VOM MOTOREN-HERSTELLER NACH SEINEN JAHRZEHNTELANGEN ERFahrungen SELBST GEMISCHT MIT EINZELKOMPONENTEN HÖCHSTER QUALITÄT.

DER „MODERNE“ KRAFTSTOFF

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

DER „KLASSISCHE“ KRAFTSTOFF

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

DER „BESONDERE“ KRAFTSTOFF

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

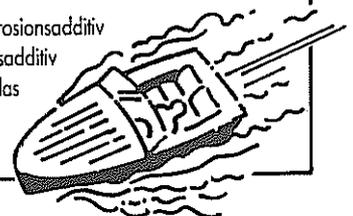
Webra Sprit „25“ der High-Speed Kraftstoff für mehr Power

ZUM SELBERMIXEN

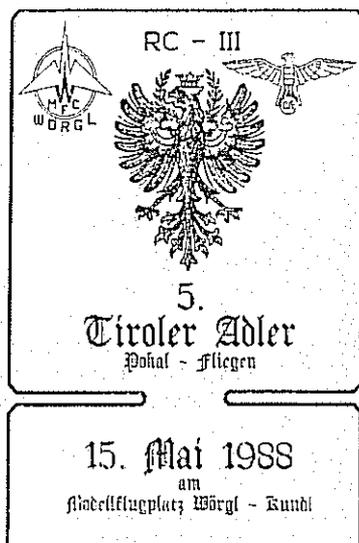
Webra Inhibitor das Antikorrosionsadditiv

Webra Comsol das Leistungsadditiv

Webra Model Aircraft Oel das Hochleistungsöl auf synthetischer Basis



NATIONALE VERANSTALTUNGEN



Hermann Lerchenberger

Am 15. Mai 1989 trafen sich auf dem Modellflugplatz Wörgl 22 Modellpiloten, um an diesem Wettbewerb teilzunehmen. Es ging um den **TIROLER ADLER** in RC III. Die Modellflieger bewiesen gute Moral, denn nach 23 Voranmeldungen kamen dann auch 22 Piloten aus fünf Bundesländern. Wenn man sich das Maschinenmaterial ansah, meinte man, es könnte sich nur um einen F3A - Wettbewerb handeln. Dementsprechend war dann auch das fliegerische Niveau, hatte doch der 20. im Endergebnis noch über 75% der Punkte des Siegers.

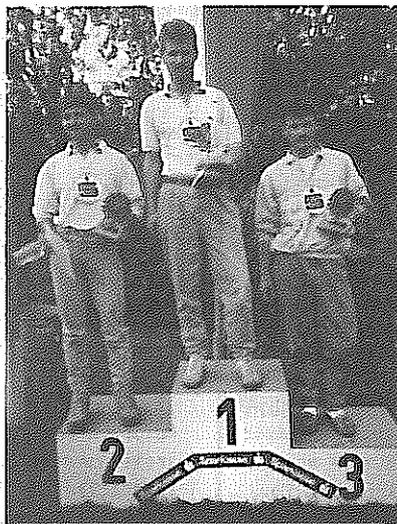
Ihre Vormachtstellung in dieser Klasse zeigten dabei auch die drei Piloten Voitleitner, Trettenbrein und Weichaus, die dann auch in dieser Reihenfolge die Siegerliste anführten.

Neuer Tiroler Landesmeister in RC III wurde der Lienzer Fritz Dietrich vor Robert Huber und Herbert Dietrich.

Der Wettbewerb verlief sehr fair und bei bester Kameradschaft.

Dank den Punkterichtern und dem gesamten Helferteam, sowie den Damen in der Kantine.

Ergebnisse 6. Tiroler Adler :



- | | | |
|-----------------------|----|-------------|
| 1. Voitleitner Thomas | ÖÖ | 1523 Punkte |
| 2. Trettenbrein Alfr. | K | 1477 " |
| 3. Weichaus Wolfgang | ÖÖ | 1464 " |
| 22 Teilnehmer | | |



Tiroler Landesmeisterschaften RC III :

- | | | |
|---------------------|-----------|------------|
| 1. Dietrich Fritz | ÖMV Lienz | 1380 Pkte. |
| 2. Huber Robert | ÖMV Lienz | 1328 " |
| 3. Dietrich Herbert | ÖMV Lienz | 1225 " |
| 8 Teilnehmer | | |



ÖMV - POKALFLIEGEN 1989
in der Klasse RC III

Der Landesmodellflugplatz des ÖMV - Wien im niederösterreichischen Bockfließ entwickelt sich immer mehr zum begehrten Wettbewerbsflugplatz. Das wirkt sich natürlich positiv auf die Mitgliederzahl aus, denn dort, wo sich etwas tut, dorthin kommen die Leute.

Am 4. Juni, 1989 fand nun dort das **ÖMV - POKALFLIEGEN** in der Klasse RC III

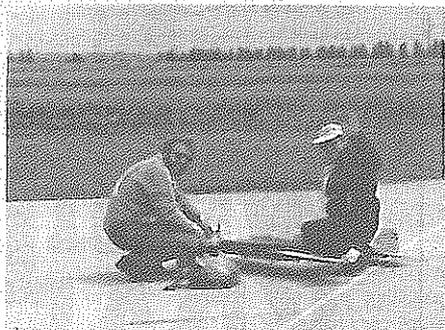
statt.

Nach langer Zeit hatte ich wieder einmal die Möglichkeit, bei einem Wettbewerb als Wettbewerbsleiter mitzuarbeiten, hatte ich doch früher die meisten nationalen und internat. Wettbewerbe geleitet.

Und es "schmeckte" mir wieder ! 13 Teilnehmer waren gekommen, um an diesem Wettbewerb mitzumachen.

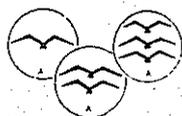
Je 4 Piloten aus Niederösterreich, und dem Burgenland, 3 aus Wien, (viel mehr gibt es z.Zt. dort leider nicht)und je ein Pilot aus Niederösterreich und der Steiermark.

Mit den Punkterichtern ging's auch o.k., sie kamen aus Wien, NÖ und aus dem Burgenland.

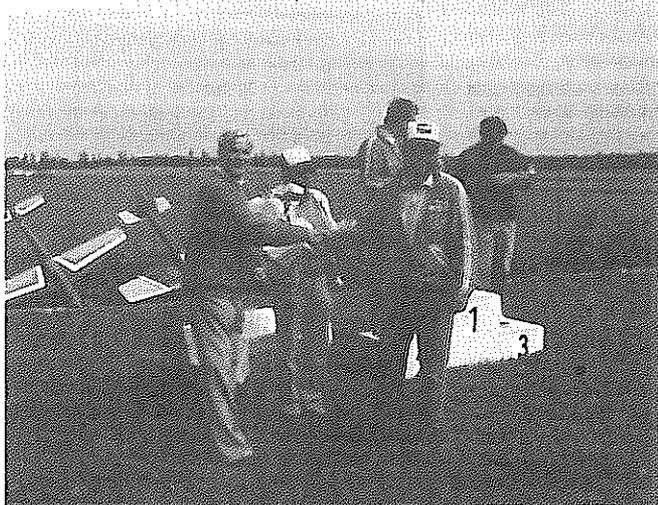


Fertig zum Start ...

E. Filgas und J. Stoiber



Fliegt die
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !



Dem Sieger wird gratuliert: Krill, Grillmeier, Erich Filgas



Es siegten: 1. E. Filgas, 2. H. Danksagmüller, 3. E. Durst

Was ich bei Wettbewerben noch kaum erlebte, war der Umstand, daß alle gemeldeten Teilnehmer schon eine Stunde vor Wettbewerbsbeginn anwesend waren. Na, wo gibt's denn sowas noch ?

Erich Filgas nützte den Platzvorteil und setzte sich sofort an die Spitze, arg bedrängt von den beiden Niederösterreichern Ernst Durst und Josef Stoiber, der ob seines oft "Bockfließengagements" fast schon den Platzvorteil nützen kann.

Im 2. Durchgang drehte Filgas auf und auch sein Clubkollege Helmut Danksagmüller. Ernst Durst blieb dran.

Im 3. Durchgang ging's dann besonders heiß her, und das Endresultat lautete dann :

1. Erich Filgas ÖMV Wien 1521
2. H.Danksagmüller -"- 1497
3. Ernst Durst UMFC W/I 1487

Unseren "Pickerl-Joe" hat es auf den 4. Platz verweht.

Die Siegerehrung erfolgte kurz nach Beendigung des 3. Durchganges bei schönem und sonnigem Wetter. Diesmal konnte ich mich dann als Wettbewerbsleiter in gemeinsamer "Arbeit" mit meinem Freund Robert Grillmeier an der Pokalvergebung beteiligen. Teilnehmer und Funktionäre erhielten,

wie es in Bockfließ üblich ist, als kleines Souvenir je 2 Aperitivgläser mit dem ÖMV-Vereinsabzeichen versehen.

Besonderer Dank sei allen Funktionären gesagt und den Frauen in der Kantine. Sie haben uns bestens gepflegt.

Wetter gut - Punkterichter gut - Verpflegung ausgezeichnet - Stimmung bestens = Zufriedenheit bei allen. Mensch, was willst Du noch mehr ?

Edwin Krill



20. INNVIERTLER WANDERPOKALFLIEGEN in RC III und F3 A

Günter Ebeleseder

20 Jahre INNVIERTLER WANDERPOKAL das muß doch gefeiert werden. Da die sportliche Note doch im Vordergrund stehen sollte, wurde schon bei der Jahreshauptversammlung im Februar beschlossen, eine Kombinationswertung in RC III und F3 A durchzuführen. Lange wurde getüftelt, wie man das wohl anstellen sollte, damit gleiche Chancen für die Piloten beider Klassen bestehen. Schließlich einigte man sich auf folgen-

den Modus: 100% der erreichbaren Punkte je Klasse (2100 in RC III bzw. 3840 in F3 A, wenn man 2 von 3 Durchgängen wertet) bringen 1000 Kombinationspunkte je Klasse.

Die auf ganze Promille vom Maximum gerundeten Werte beider Klassen zusammengezählt, ergeben die Kombinationspunkte.

Außerdem sollte es ein Erinnerungsgeschenk für jeden Teilnehmer geben.

Alles war gerüstet und bestens vorbereitet unter der Leitung von Karl und Resi Späth, als drei Tage vor dem Wettbewerb die Nachricht kam, daß der langjährige Wettbewerbsleiter Ing. Richard Berthal, der auch diesmal wieder den Wettbewerb leiten sollte, im 61 Lebensjahr plötzlich verstorben war. Der 2. Mann mit Erfahrung als Wettbewerbsleiter war bis Samstag abends unterwegs.

Freitag reisten die ersten Teilnehmer an. Als Alt-BSL Edwin Krill, der in der Jury tätig sein sollte, von der Misere hörte, erklärte er sich sofort bereit, den Wettbewerb zu leiten. Dafür sei ihm an dieser Stelle herzlich gedankt.

KLASSE RC III

Am Samstag war das Wetter wunderbar. 16 Teilnehmer aus 6 Bundesländern und Bayern traten an. Die weiteste Anreise hatten 2 Osttiroler. Einer hatte am Vorabend noch sein Modell in der Luft zerlegt, und so blieb noch einer zum Bewerb.

Im ersten Durchgang machte eine steife Brise aus Ost manchen Piloten das Fliegen schwer. Trettenbrein setzte sich an die Spitze, gefolgt von Hölzl, Danksagmüller und Weichaus. Wobei betont wer-



den muß, daß zwischen dem 2. und 10. Platz lediglich 54 Punkte lagen.

Zu Mittag wurden alle bekannt vorbildlich mit Speis und Trank versorgt. Der Wind hatte sich gelegt, und die Sonne zeigte ihre Stärke. Bei guter Thermik, welche die Motorpiloten angeblich nicht übermäßig schätzen, ging es in den 2. Durchgang. Ohne nennenswerten Wind waren die Leistungen deutlich besser. Die Reihenfolge an der Spitze blieb gleich. Bis auf Voithleitner, der sich vom 9. auf den 3. Platz vorschob. Die Positionskämpfe im Mittelfeld waren, wie erwartet, hart.

Im 3. Durchgang änderte sich vorne nichts mehr. Trettenbrein siegte mit Vorsprung vor Hölzl und Voithleitner.



Die Sieger der Klasse RC III v.l.:
Hölller, Trettenbrein, Danksagmüller

KLASSE F3 A

Am Abend wurde noch fast ein Durchgang geflogen

Da gerade bei einem Jubiläum bekanntlich das Feiern nicht zu kurz kommen darf, hatte Alt-BSL Krill, der den Wettbewerb mit Wiener Schmääh und Humor leitete, immer wieder auf den gemütlichen Teil hingewiesen, der mit dem Abendessen (was sonst ?) begann. Aus Salzburg war ein bereits vielen Piloten bekannter Alleinunterhalter angereist. Die Stimmung war bestens. Thomas Pfnür (wer sonst? Red.) aus Passau leitete einen Kurs im Biertrinken für die Teilnehmer aus dem Wiener Raum. Natürlich fehlte auch Hochprozentiges aus dem Innviertel nicht.

Um 22 Uhr wurde ein Sonnwendfeuer angezündet, und Karl Späth zeigte, daß sein "Wum" (fliegende Scheibe) auch bei Nacht fliegt. Und weiter ging es mit Musik, Tanz und guter Unterhaltung.

Laut Chronik, soll der letzte Mohikaner um 4 Uhr - morgens, versteht sich - die Stätte des

Vergnügens verlassen haben. Es soll auch Piloten gegeben haben, die nie zuvor in ihrem Leben so wenig Blut im Vergleich zum Alkohol in den Adern hatten.

Am Sonntag ging es weiter. Es wehte Westwind, und das besagte, daß das Wetter schlecht wird.

Alles war ruhig und so mancher von den Nachwehen gezeichnet.

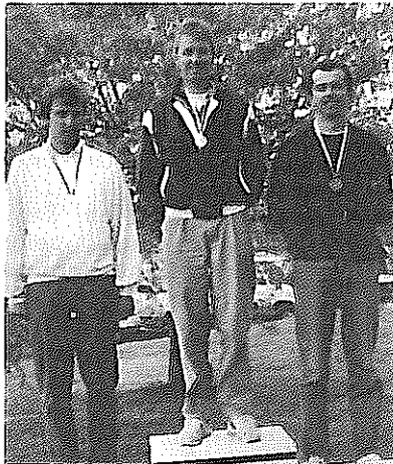
Den 1. Durchgang entschied Kronlachner für sich, gefolgt von Trettenbrein, Berger und Höller.

Im 2. Durchgang änderte sich nichts an der Spitze. Der Westwind wurde stärker. Aufgrund der selektiven Wetterverhältnisse waren die Leistungen nicht so dicht, und die Punkteunterschiede wurden von Durchgang zu Durchgang größer. Nach der nötigen Stärkung zu Mittag ging es ins Finale.

Der Himmel wurde immer finsterner. Die letzten 3 Starter flogen schon im Regen, der langsam an Stärke zunahm.

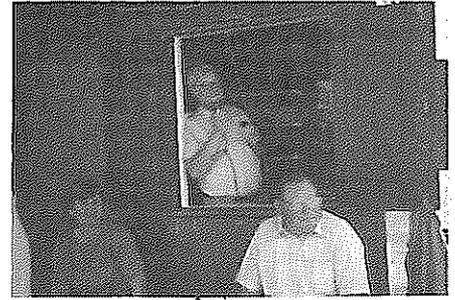
Die Landesmeisterschaft wurde aus dem Bewerb herausgewertet, dabei zeigten die Meggenhofner wieder ihre Überlegenheit.

Die Kombination gewann Trettenbrein vor Hölzl und Danksagmüller. Es gab eine große Siegerehrung: RC III, F3 A, Kombination und die OÖ Landesmeisterschaft. Eine wahre Flut von Pokalen und Sachpreisen! Außerdem erhielt jeder Teilnehmer ein T-Shirt als Jubiläumspräsident.



Die Sieger der OÖ Landesmeisterschaft:
v.l.: Berger, Kronlachner und Höller

Mit dem Vorsatz, im nächsten Jahr wieder dabei zu sein, ging es nach Hause.



Der Alt-BSL diesmal als Wettbewerbsleiter



Der Sohn von Obmann Späth versorgte alle mit Würstel und Steaks vom Grill



Am Abend ging es gar lustig her

Die Ergebnisse :

Klasse RC III

1. Trettenbrein Alfr.	MFC St.Paul	1488
2. Hölzl Hermann	SFU Schärd.	1426
3. Voithleitner Th.	ASKÖ Enns	1373
16 Teilnehmer		

Klasse F3 A

1. Kronlachner Heinz	UMFC Megg.	2929
2. Trettenbrein Alf.	MFC St.Paul	2605
3. Berger Leopold	UMFC Megg.	2592
14 Teilnehmer		

Kombination RC III - F3 A

1. Trettenbrein Alfr.	MFC St.Paul	1387
2. Hölzl Hermann	SFU Schärd.	1325
3. Danksagmüller H.	ÖMV Wien	1276
10 Kombiwertungen		

OÖ Landesmeisterschaften

Klasse F3 A

1. Kronlachner Heinz	2929
2. Berger Leopold	2592
3. Höller Franz	2560
alle UMFC Meggenhofen.	
5 Teilnehmer	

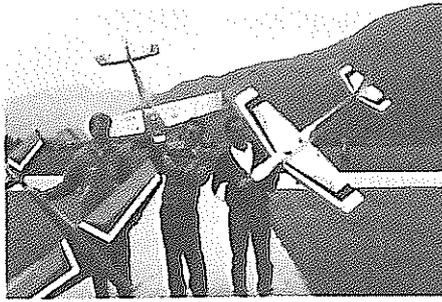


2. ROSENTAL - POKAL in St. Johann im Rosental

Ing. Manfred Dworak

Am 17. Juni fand zum 2. Mal der ROSENTAL POKAL in der Klasse F3 A statt.

Ausgetragen wurde der Wettbewerb unter der hervorragenden Organisation von Mag. Gert Steinthaler, dem Obmann des ÖMV Klagenfurt. Als Wettbewerbsort stand wieder der wunderschöne Modellflugplatz in St. Johann im Rosental zur Verfügung. Heuer war der Wettbewerb als NWI (Nat. Wettbewerb mit internat. Beteiligung) ausgeschrieben worden, und es stellten sich trotz zahlreicher Absagen österr. Stammpflieger, 14 Teilnehmer der Konkurrenz. Besonders gefreut hat uns die Teilnahme unseres österr. Weltmeisters, Hanno Prettnner und des Meisters der CSSR, Volf Vilem.



Die Sieger des nat. Wettbewerbes



Die Sieger der Landesmeisterschaft

In gewohnt geordneter Weise führte BFR Wolfgang Schlager das Starterfeld durch die 3 Durchgänge. Auch für das leibliche Wohl der Jury, Punkterichter, Wettbewerbsleitung und Teilnehmer wurde wieder durch die Damen der Kantine zur Zufriedenheit aller gesorgt.

Als besondere Attraktion flogen in der Mittagspause die Drachenflieger vom nahegelegenen Singerberg und landeten auf unserem Modellflugplatz.

Mit ausgewertet wurde auch die Kärntner Landesmeisterschaft F3A.

Am Ende des Wettbewerbes stand folgendes Ergebnis fest:

1. Prettnner Hanno	ÖMV Klfg.	2106
2. Danksagmüller H.	ÖMV Wien	1753
3. Dworak Manfred	ÖMV Klfg.	1710
14 Teilnehmer		

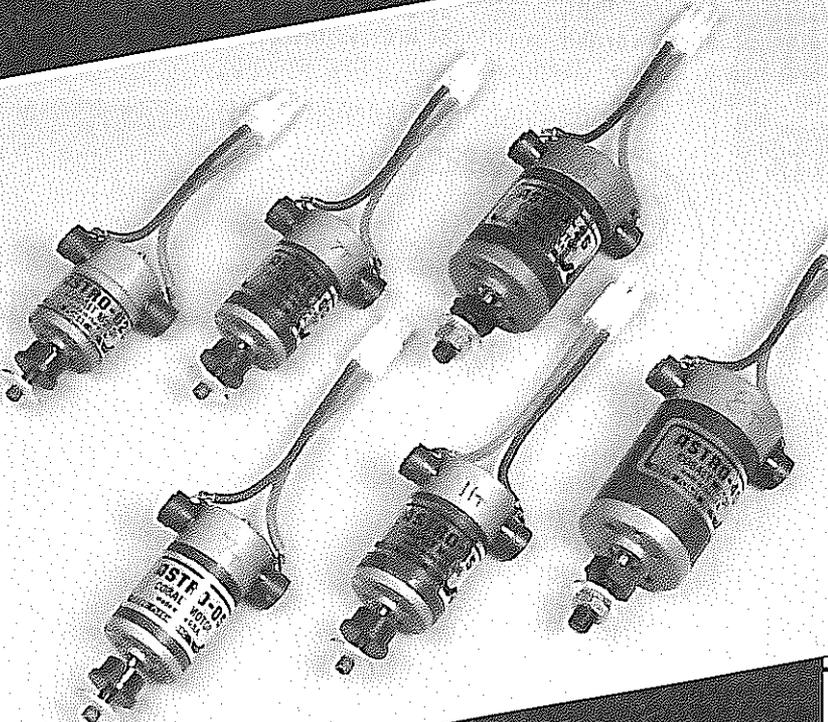
Kärntner Landesmeisterschaft F3 A

1. Prettnner Hanno	ÖMV Klfg.	2106
2. Dworak Manfred	ÖMV Klft.	1753
3. Trettenbrein Alfr.	MSG St.Paul	1710
7 Teilnehmer		



ASTRO

Cobalt-Samarium Motoren
...leise Kraftpakete



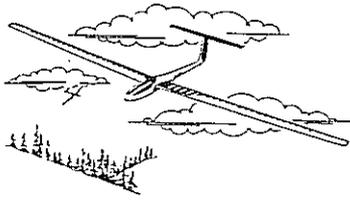
Die Anker sind dynamisch gewuchtet und beidseitig kugellagert.
Die Motoren sind eingelaufen.

Silber-Graphitbürsten und hochpräzise Vollmetallgehäuse garantieren exakten Lauf und geringe Funkenstörungen.

Ganzmetall-Getriebe (für den Einsatz in Seglern) mit 2 Kugellagern, äußerst robust, kompakt, leicht und reibungsarm.

MULTIPLYX

modelltechnik gmbh



NATIONALER
RC-HANGFLUG-TOURNEE -
BEWERB um den
ASVÖ - KARALMPOKAL 1989

Ing. Ernst Reitterer

Der LSV, Modellfluggruppe Abtenau, als durchführender Verein, veranstaltete zusammen mit dem ÖAeC, LV Salzburg, am Sonntag, 9. Juli 1989 auf der Karalm bei Abtenau den RC-Hangflug-Tourneebewerb Nr. 3 des Jahres 1989 mit der Salzburger RC-Hangflug Landesmeisterschaft.

Der Wettergott war offenbar böse auf uns, denn der zunächst angesetzte Termin am 4. Juni und auch der Ausweichtermin am 11. Juni konnte infolge Regens und Gewitters nicht genützt werden. Am Ausweichtermin kamen wir bis zur Startnummer 12, dann kam der Regen und hörte an diesem Tag nicht mehr auf. Erst beim 3. Anlauf klappte es, wenn auch mit Bauchweh, denn als die letzten Teilnehmer noch ihre Nennung abgegeben haben und die Startkarten verteilt wurden, begann es zu regnen. Gott sei Dank hörte der Regen bald auf, und mit kleiner Verspätung konnte der Bewerb beginnen, sodaß die insgesamt 55 Teilnehmer, darunter 2 Damen, 9 Jugendliche, aber auch Teilnehmer aus OÖ und NÖ und zwei Gäste aus Bayern, voll auf ihre Rechnung kamen. Zwischendurch tröpfelte es zwar wieder, und zum Ende des

3. Durchganges begann es stärker zu regnen. Trotzdem konnte der Wettbewerb ohne Unterbrechung zu Ende geflogen werden. Wenigstens war es nicht so heiß, und die wenigen Abschnitte reichten gerade aus, um uns vom Regen zu trocknen.

Aufwind gab es jedoch genug, man mußte ihn nur nützen, denn gestartet wurde ganz oben, unterhalb der Karalm-Bergstation, für manche ein mühsamer Anstieg. Das entscheidende Kriterium blieb der Punktegewinn bei der Landung. Es kristallisierte sich ein Kopf an Kopf-Rennen zwischen dem gerade vor 14 Tagen hier in Abtenau frisch gebackenem Österr. Meister dieser Klasse, Matthias Wass und Peter Göllner bzw. Fredi Schider heraus.

Schließlich entschied ein einziger Punkt über den Sieg, der dann an Matthias Wass ging, vor Göllner und Schider.

Ebenso der Sieg in der Mannschaftswertung mit Kössner, Simon Promok und Buchegger blieb in Abtenau. Den Jugendtitel erreichte der sympathische Abtenauer Jochen Nagelschmidt.

Viele fleissige Hände waren notwendig, um das gute Gelingen dieser Veranstaltung zu sichern, an der Spitze wieder die Mitglieder der MFG Abtenau und 3 Damen, die stellvertretend für alle, an dieser Stelle genannt werden sollen: Barbara Wass, Sylvia Gsenger und Gudrun Kössner.

Vielen Dank auch dem Wirt von der Jausenstation Kohlhof, der uns das benötigte Material und Getränke nun schon zum 3. Mal mit seinem Traktor zur Startstelle brachte, und nicht zu vergessen die Wirtin, sie stiftete als Trostpreis, diesmal für die weitgereisten Modellflieger aus St. Pölten, vorzüglichen Speck und einen selbstgebackenen Laib Brot. LSL Johann Niederwimmer nahm zusammen mit dem Organisationsleiter Ernst Reitterer, mit netten und treffenden Worten die Siegerehrung - auch für die LM-Wertung - mit schönen Pokalen und LB-Plaketten vor.

Alle Teilnehmer waren sich einig: 1990 gibt es auf der Karalm ein Wiedersehen!

Die Ergebnisse :

EINZELWERTUNG 44 Teilnehmer

- | | | |
|------------------|--------------|---------|
| 1. Wass Matthias | LSV Abtenau | 1965 P. |
| 2. Göllner Peter | MFC Bergfal. | 1964 P. |
| 3. Schider Fredi | MFC Bergf. | 1956 P. |

Gästeklasse:

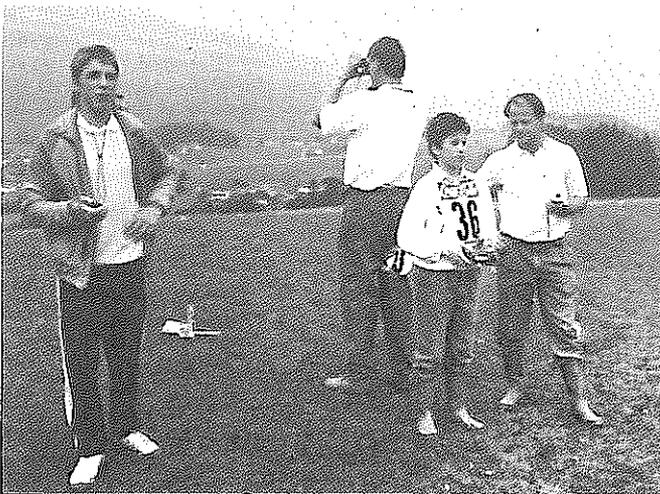
- | | | |
|--------------------|---|---------|
| Hager Martin | D | 1756 P. |
| Ellwanger Heribert | D | 1620 P. |

Jugendwertung - 9 Teilnehmer

- | | | |
|--------------------|--------------|---------|
| 1. Nagelschmidt J. | LSV Abtenau | 1887 P. |
| 2. Sturm Thomas | MFC Bergfal. | 1874 P. |
| 3. Galler Roland | LSV Abtenau | 1839 P. |

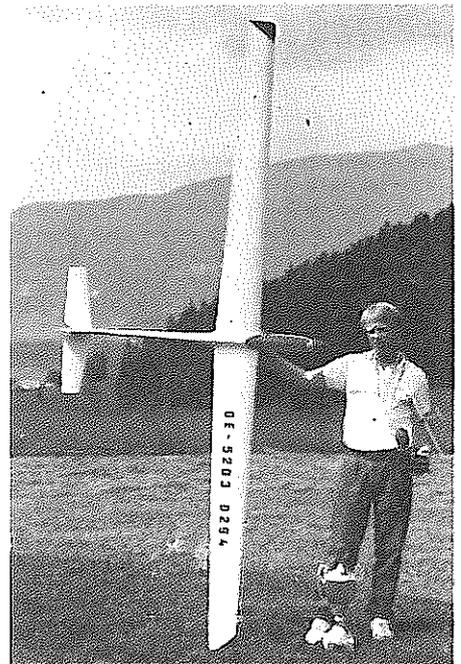
Mannschaftswertung - 14 Mannschaftsw.

- | | |
|--------------------|--------------|
| 1. LSV Abtenau II | 5.823 Punkte |
| 2. LSV Abtenau I | 5.814 Punkte |
| 3. MFC Bergfalke I | 5.794 Punkte |



Den Jugendtitel holte sich auch ein Abtenauer, nämlich der sympathische Jochen Nagelschmidt ◀

Das Rennen gewann der Staatsmeister Matthias Was vom LSV Abtenau ▷



GEITNER-GFK-MODELLBAU

Voll-GfK-Segelflugmodelle für höchste Ansprüche

Wir bieten perfekte GfK-Technik zu fairen Preisen!
Der Erfolg gibt uns recht – und Ihnen bleibt mehr Zeit zum Fliegen! Vom rasanten Hangflitzer über den formschönen Hochleistungssegler bis zum eleganten Großsegler – wir haben für jeden Geschmack etwas dabei!

Aus unserem Lieferprogramm:

- PILATUS B 4:** Großsegler der Superlative – M 1:4, Spw. 3,75 m, stark in der Thermik, unübertroffen am Hang, uneingeschränkt kunstflugtauglich!
- SPEED ASTIR:** Allroundmodell, semi-scale, M 1:4,75, Spw. 3,2 m, für leistungsstarkes Fliegen in der Ebene und am Hang
- KARO AS:** Das meistgeflogene GfK-Modell der Welt – Spw. 2,1 m, Profil E 180 mod, schneller Hangsegler mit excellenten Flugleistungen!
- OPAL:** Das vielfach bewährte Modell – elegantes, zeitloses Styling, absolut unkritisches Flugverhalten, überragende Flugleistungen. Jetzt in überarbeiteter Form und in 2 Versionen lieferbar:
– OPAL royal: Profil E 205, Spw. 2,8 m, Streckung 14
– OPAL competition: Profil RG 14, Spw. 3,5 m, Streckung 21
- STARLIGHT:** Die klassische F3B-Kampfmachine, international erfolgreich, Spw. 2,9 m, Profil RG 14 A, Quado Flaps, auch als Hangversion (ohne Wölbklappen, mit Störklappen) lieferbar!
- STARFIRE VARIO:** Der neue F3B-Kampfmigo für die Normwinde – dreiteiliger Flügel, fünf verschiedene Rümpfe zur Auswahl, Profil RG 14, Spw. 2,6 – 2,8 m, T- oder Kreuzzellwerk, ab sofort lieferbar!

GEITNER-GFK-MODELLBAU: Qualität und Leistung überzeugen!

Ausführliche Produktinformationen gegen DM 5,- bzw. OS 50,- (Marken oder Schein)

Alleinvertreib Bundesrepublik
Rudi Breier-Flugmodellbau
D-7407 Rottenburg-S., In den Wehrgarten 14
Telefon 07457/4727

Vertrieb Österreich, Schweiz:
Geitner-GfK-Modellbau
A-8911 Admont 54
Telefon 036 13/3406

Technische Beratung:
Wolfgang Zach, Flugschule Puchberg
2801 Katzelsdorf, Pürnergasse 5, Tel. 02622/78 36 83

Achtung! — Richtigstellung!

Im Heft 5/6, Seite 46, wurde eine falsche Telefon-Nummer gedruckt:

AIRCRAFT — G. LANDMANN Modelltechnik
4451 GARSTEN, Telefon 07252/24 6 80



Katalog '89

mit allen Neuheiten,
über 300 Seiten.

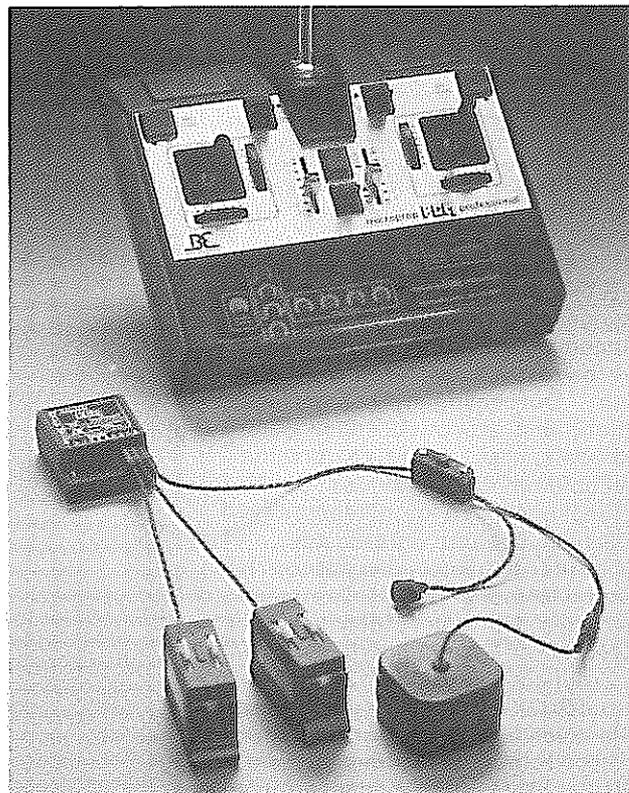
Erhältlich im Fachhandel
oder direkt von

„aero-naut“-Modellbau
Postfach 1145

D-7410 Reutlingen 1
gegen Voreinsendung
von DM 16,-

(einschl. DM 3,- Porto)
in Briefmarken,
vom Ausland DM 18,-
mit intern. Postcoupons.

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 Kassettens 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

NAT. WETTBEWERB F4C
Steirische Landesmeisterschaft
Europäische Freundschafts-
fliegen in der Klasse Semi Scale
bis 7 kg und bis 20 kg

Karl Sand

Die Bewerbe wurden am 15./16. Juli 1989 vom Union Modellflugclub Sparkasse - Gnas auf dem Modellflugplatz in Dietersdorf am Gnasbach durchgeführt.

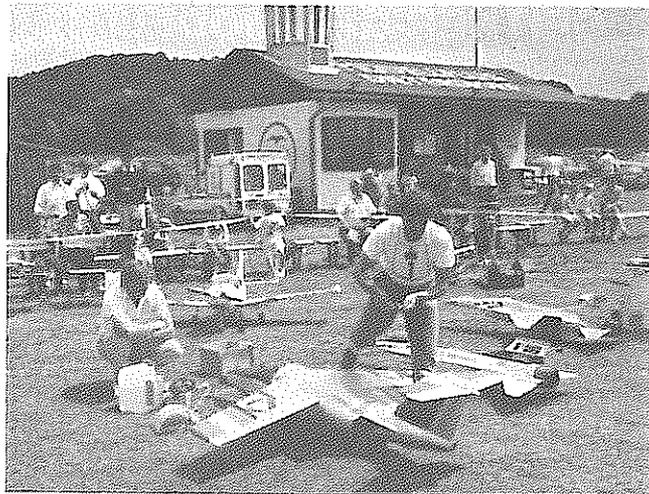
Trotz herrlichem Sommerwetter und bester Organisation stellten sich leider nur 14 Starter den Punkterichtern. Unser schön gelegener Modellflugplatz, der seit heuer mit Tower und fix montierter elektronischer Zeitnehmung ausgerüstet ist, bietet für solche Bewerbe ja die besten Voraussetzungen. Auf Grund der geringen Teilnehmerzahl konnte der Wettbewerb zeitlich spielend mit drei vollen Durchgängen geflogen werden, und es blieb noch genügend Zeit, das zahlreich erscheinene Publikum während der Baubewertung und nach dem Wettbewerb mit Schauflügen zu unterhalten.

Ein gutes Schauflugprogramm ist meiner Meinung nach überhaupt, neben den für den Laien weniger interessanten Wertungsflügen, für die Zuschauer die Hauptattraktion. Ich möchte mich daher an dieser Stelle auch bei allen Schaufliegern der Gastclubs und des eigenen Clubs recht herzlich bedanken. Da an beiden Tagen tausende Zuschauer die Veranstaltung besuchten, haben wir sicherlich zur Popularisierung des Modellflugsportes beigetragen.

Wir bemühen uns besonders die "Königsklasse" des Modellfluges, die Naturgetreuen, in Österreich weiter zu forcieren. Es wäre schön, wenn neben den Niederösterreichern und Steirern auch Freunde aus anderen Bundesländern an unseren Veranstaltungen teilnehmen würden.

Mit dem Europäischen Freundschaftsfliegen haben wir einen Versuch gestartet, mit dem benachbarten Ausland Kontakte zu verstärken. Die Jugoslawischen Gäste, die diesmal nur zum Schnuppern bei uns waren, wollen wir im September bei ihrem Wettbewerb in Osijek besuchen. Wer daran ebenfalls Interesse hat, möge mit uns Kontakt aufnehmen. Unser Staatsmeister Hermann Michelić konnte im letzten Augenblick seine neue SAAB 105 Ö so-

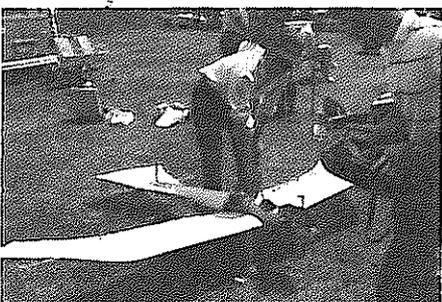
Die SAAB 105 Ö von Staatsmeister Hermann Michelić wird startklar gemacht



Die F 16 von Bernhard Klausner, MFC - Leoben auf dem "Prüfstand"



Im Vordergrund die Siegermaschine von Jürgen Tüchler und die Leobener Gruppe mit Fachreferenten Eberhard



Die wunderschöne ETRICH TAUBE von Metzger, MFC Leoben

weit fertigstellen, daß er am Wettbewerb wenigstens "halbfertig" teilnehmen konnte. Durch die enorme Entwicklungsarbeit, die für die Herstellung der beiden Impellertriebwerke erforderlich

war und dadurch notwendige Vergrößerung der Maschine, die dabei trotzdem unter dem Gewichtslimit von 7 kg blieb, konnte er etliche Details nicht mehr fertigstellen. Dadurch konnte er auch hinter dem Sieger, Jürgen Tüchler aus Leoben "nur" den 2. Platz belegen.

Leider wurden unsere Bemühungen von unseren "Chefs" in Wien wenig unterstützt. Die Veranstaltung wurde lediglich vom Steirischen Landessektionsleiter, ORR Mag. Helmut Krasser, besucht. Die ONF war vertreten durch Ing. Gottfried Schiffer, der auch als Punkterichter fungierte.

Diesmal hoffen wir, daß wir die Bürokratie überwunden haben und unser Wettbewerb anerkannt wird. Für die Zukunft hoffen wir, daß sich immer mehr Modellflieger der sicherlich aufwendigen Klasse der Naturgetreuen zuwenden und viele den Einstieg in die wesentlich einfachere SEMI SCALE - Klasse versuchen. Wir werden uns jedenfalls bemühen, durch lukrative Wettbewerbe dieser Entwicklung Vorschub zu leisten.

Die Ergebnisse :

Nationaler Wettbewerb Klasse F4C

1. Tüchler Jürgen	MFC Leoben	4217,1
2. Michelić Herm.	UMFC Gnas	3543,1
3. Klausner Bern.	MFC Leoben	2938,5
7 Teilnehmer		

Europ. Freundschaftsfliegen Semi Scale
bis 7 kg

1. Cmyral Peter	UMFC Graz	3260,2
2. Metzger ?	MFC Leoben	2920,6
3. Riegner Heinr.	HSV Bg.Kst.	725,5

Semi Scale bis 20 kg

1. Borm Kurt	MSC Condor	4173,8
2. Borm Heiko	MSC Kondor	4116,2
3. Ferk Bruno	UMFC Graz	3932,0
4. Url Werner	UMFC Gnas	3494,7

NATIONALER HANGFLUGWETTBEWERB Klasse RC/H Programm 2

Klaus Gappmaier

Mit dem Wetter hatten wir im Gegensatz zu manch vorangegangenen Wettbewerben Glück. Nach anfänglich bedecktem Himmel am Morgen klarte es gegen Mittag auf. Es war allerdings sehr schwül und dunstig.

Um 12 Uhr jedoch, als der Wettbewerb starten sollte, blies der Wind aus der absolut falschen Richtung.

Wir mußten uns schließlich bis ca. 14,00 Uhr gedulden, ehe der Wind in eine für uns günstige Richtung drehte. Die Wartezeit wurde zur Verpflegung aus unserer Grill- und Getränkestation benutzt. Letztere wurde regelrecht geplündert. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an unsere Damen.

WETTBEWERBSBEGINN

Der erste Durchgang wurde mit zwei Minuten Sollflugzeit gestartet. Während des Durchganges wurden die Wetterbedingungen immer besser, sodaß im 2. und 3. Durchgang mit der regulären Flugzeit von drei Minuten geflogen werden konnte.

Die geforderten Zeiten konnten zwar nicht mühelos, aber mit Gespür und sauberem Flugstil doch von fast allen erfliegen werden.

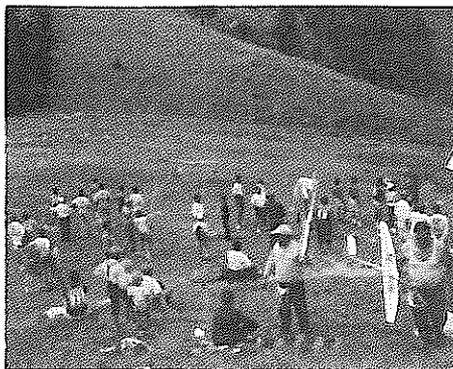
Einer der Hauptfavoriten, Matthias Wass, setzte sich gleich im ersten Durchgang an die Spitze, gefolgt von Karl Stöllinger und dem Autor dieses Berichtes.

Im 2. Durchgang wurde der 1000er von Gerhard Eisl geflogen, sodaß nun alles wieder offen war.

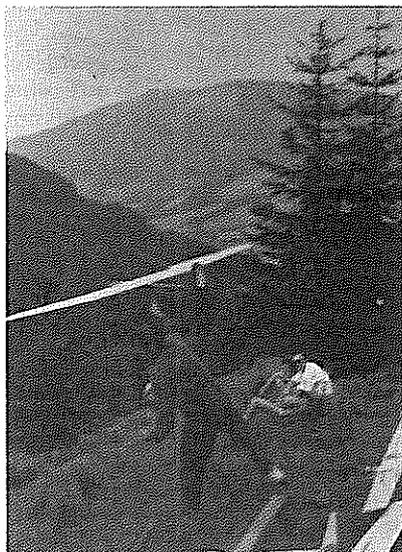
Die ersten Plätze wurden erst mit den letzten Teilnehmern im dritten Durchgang entschieden, sodaß der Bewerb bis zum Schluß sehr spannend blieb.

Letzten Endes setzte sich Wass vor Eisl und mir durch.

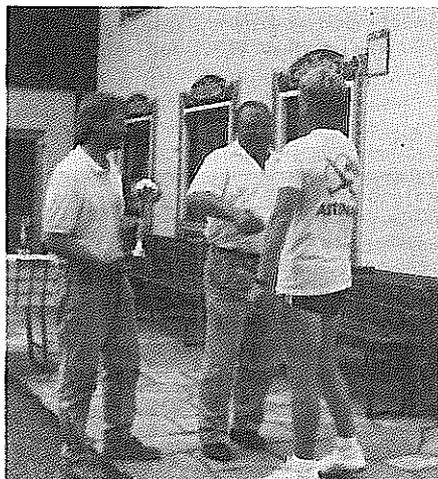
Der Wettbewerb war, wie die vorangegangenen auch, durch eine hohe Leistungsdichte gekennzeichnet.



Es herrschte reges Wettbewerbstreiben



An der Startstelle ...



1. Platz, wieder Matthias Wass.
Es gratulieren LSL Niederwimmer
und Obmann Peter Göllner



Ein Airfish wird gestartet

Auffallend war, daß praktisch alle Teilnehmer einen sehr sauberen Landestil praktizierten und damit hervorragende Leistungen erbrachten. Der Sieger erflieg mit einer Bilderbuchlandung einen Traumtausender, nämlich 150 Lande- und 180 Zeitpunkte.

Die von mancher Seite so favorisierten "Freistillandungen", wo alles außer Totalschaden oder Einrammen bis zum Steckenbleiben erlaubt ist, bringen offensichtlich außer hohem Materialrisiko nichts.

Zum Schluß nochmals herzlichen Dank an alle, die mitgeholfen haben, diesen Wettbewerb so reibungslos ablaufen zu lassen.

Die Ergebnisse

Einzelwertung - 39 Teilnehmer

1. Wass Matthias LSV Abtenau 2000 P.
2. Eisl Gerhard MFC Bergfal. 1978 P
3. Gappmaier Klaus MFC Bergfal. 1954 P
4. Brandstätter E. MFC Bergfal. 1952 P
5. Stöllinger K. MFC Salzburg 1936 P

Mannschaftswertung - 11 Mannschaften

1. Bergfalke I 5839 Punkte
2. LSV Abtenau I 5766 Punkte
3. MFC Bergfalke II 5681 Punkte

prop richtig lesen – heißt immer informiert sein!

Modellfliegerclub
Wörgl

10. Tiroler Großseglerwettbewerb
um den
Sparkassen Wanderpokal

Wettbewerb für Ferngesteuerte
Großseglermodelle ab einer
Spannweite von 4 Metern oder einer
Gesamtlänge von mindestens 1,50 m
(Berechnungswert nach Lehrsatz)

Modellflugplatz Wörgl - Kundl
am Samstag den 13. Mai 1989 - 9 Uhr

Wettbewerbsschlichtung:
Siegfried Götterer
Kronberg
6323 Bad Mergentzen

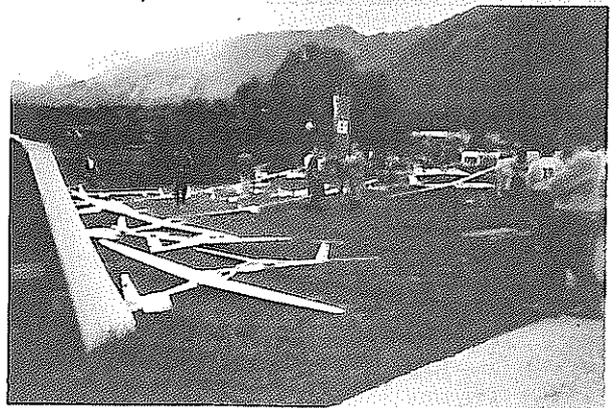
Gewinnentscheidungs-
kommission:
Eckhard Wieser
Austrotop 23
6324 Wörgl

GROSSEGLERWETTBEWERB in Wörgl

Hermann Lerchenberger

Für den Pfingstsonntag, 13. Mai, war zum 10. Mal der Wettbewerb zum Großsegeln angesagt. 29 Teilnehmer hatten sich vorangemeldet. 28 sind dann auch gekommen (Super!). 7 Schweizer, 7 aus der BRD und 14 Tiroler stellten sich den Punkterichtern. Es sah jedoch zur vorgesehenen Beginnzeit nicht danach aus, als könne man den Wettbewerb durchführen, denn es regnete und regnete. Man dachte schon ans Verschieben auf den Pfingstmontag (Sonntag war ja Muttertag, und da macht man keinen Wettbewerb) und alle waren bereit, wieder zu kommen. Aber der liebe Gott hatte ein Einsehen

Der Maschinenpark ...



und stellte bis 10 Uhr alle Wasserhähne ab, und es wurde auf gut Glück der Wettbewerb gestartet. Geflogen werden Segler mit einer Spannweite ab 4 m oder 90 dm² Flächeninhalt. Gestartet wurde mit der vereinseigenen Motorwinde. Gewertet werden Hochstart - Verfahrenskurve - Dreieck - horizontale Acht - Landeanflug und Landung. Das Niveau war diesmal sehr hoch, hatten doch nach zwei Durchgängen noch 8 Piloten Siegerchancen. Es wurde dann aber ein Triple-Sieg der Tiroler. Trotzdem, während des ganzen Wettbewerbes war eine tolle Kameradschaft und allerbeste Stimmung.

Großer Dank gebührt den fünf Punkterichtern, dem Wettbewerbsleiter, dem Windenfahrer und nicht zuletzt den beiden Damen Ingrid und Anni, die für das leibliche Wohl aller Teilnehmer sorgten.

Kurzum, es war ein voller Erfolg.

Die Ergebnisse

- | | | |
|---------------------|-----------|--------|
| 1. Klingenschmid B. | MBG Hall | 1971 P |
| 2. Wieser Ekkehard | MFC Wörgl | 1966 P |
| 3. Ehrenstrasser W. | MFC Wörgl | 1962 P |
| 28 Teilnehmer | | |



ÜBER 20.000 SACHEN, DIE SPASS MACHEN. FREUNDLICHKEIT INKLUSIVE.



Setinhalt

1 Sender Profi mc 3030, 9-Kanal mit 4 Funktionsschaltern, Universal-Einsteller, Sender-Akku 1700 mAh und Reserve-Akkusystem.

- 1 Sender HF-Modul
- 1 Empfänger UNI 9 bzw. DS 9 oder PCM-DS
- 2 Profi BB Servos
- 1 Empfänger-Akku 1200 mAh, flach
- 1 Quarzpaar
- 1 Schalterkabel
- 1 Satz Ladekabel
- 1 Satz Zubehör

Weitere Sets auf Anfrage!



Spiel + Freizeit
SEIGERT

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

WIR LASSEN MIT UNS SPIELEN.



Helmut Fuss

Vom 25. - 27. August 1989 fand in Sezimova Usti/CSSR das alle 3 Jahre international ausgetragene Südböhmische Pokalfliegen statt. Dieses Jahr zählte er auch erstmals zum WELTCUP für Freiflugmodelle der Klassen F1A,B,C.

In der Klasse F1A, von der ich berichte, waren 110 Teilnehmer aus 15 Nationen am Start. Die Organisation des Wettbewerbes war perfekt, so gab es z.B. sogar warmes Mittagessen am Wettbewerbsgelände, welches in Militär-LKWs, die als Speisewagen hergerichtet waren, serviert wurde.

ZUm Wettbewerb zog eine Schlechtwetterfront auf, welche aber den Wettbewerb nur wenig beeinflusste. In der Klasse F1A waren 3 Österreicher am Start: Klaus Salzer, Dietmar Piber und ich. Als besonders selektiv war bei diesem Wettbewerb der 3. Durchgang gedacht; Startzeit zwischen 19,10 und 20,20 Uhr mit einer Durchgangszeit von 4 Minuten. Da aber, bedingt durch die Stechflüge der Klassen F1B und F1C, die Startzeit für den 1. Durchgang bereits um 15 Minuten verschoben werden mußte und durch die starke Bewölkung die Dunkelheit früher hereinbrach, wurden am 1. Wettbewerbstag nur 2 Durchgänge geflogen.

Am nächsten Morgen lag Nebel über dem Fluggelände. Dadurch konnte der 3. Durchgang erst um 8,45 Uhr gestartet werden, Durchgangszeit 4 Minuten. Dies bereitete aber um diese Zeit den wenigsten Teilnehmern Probleme, so daß nach dem 3. Durchgang noch über 30 Teilnehmer die volle Zeit geflogen hatten. Aus diesem Grund beschloß die int. Jury, daß alle Teilnehmer, die noch "voll" waren, für den 4. und 5. Durchgang eine Maximalflugzeit von 4 Minuten als vorgezogenes Stechen. Dies wurde jedoch in Folge witterungsbedingter Einflüsse, speziell im 7. Durchgang, wo sehr viele Teilnehmer noch einen Absauffer hinnehmen mußten, zunichte gemacht, daher scheinen die Werte auch nicht in der Ergebnisliste auf.

Südböhmischer Freiflug-Cup

Nun zu den Leistungen der österr. Teilnehmer:

Dietmar konnte diesmal nicht seine Form vom letzten Wettbewerb ausspielen. So gab er etwas entmutigt nach dem 6. Durchgang auf. Auch Klaus Salzer konnte diesmal nicht seine üblichen guten Leistungen erbringen. Ein ungewolltes Ausklinken seines Modells im 2. Durchgang mit anschließendem 44 Sekunden Flug warfen ihn an aussichtslose Position, er hatte somit nicht einmal mehr die Gelegenheit, die 90%-Marke zu erreichen. Trotzdem flog er weiter, alles "voll" fliegend bis zum letzten Durchgang, wo er mit 74 Sekunden einen bösen Absauffer hinnehmen mußte. Zu meiner eigenen Leistung wäre zu sagen, daß ich die ersten 6 Durchgänge relativ problemlos voll flog, leider aber das Glück im 7. Durchgang zu Ende war. Beim Start ging bei meinem Modell, bedingt durch den nun herrschenden stärkeren Wind und auch durch eigenes, zu starkes Anziehen an der Leine, der Haken auf, ich konnte nun keinen Kreisschlepp mehr durchführen. Da das Ende des Platzes relativ nahe war, mußte ich die erstbeste vermutete Thermik nehmen und ausklinken. Dieser Flug endete leider schon nach 102 Sekunden. Dies reichte zu einer Gesamtflugzeit von 1242 Sekunden bzw. 94% der Siegerzeit. Insgesamt 5 Teilnehmer erreichten die Maximalflugzeit von 1320 Sekunden und trugen das anschließende Stechen aus, welches mit einem tschechischen Sieg endete.

Von der Klasse F1B berichtet

BFR Ernst Reitterer

In der Klasse F1B war aus Österreich nur Ernst Reitterer am Start, in F1C nahm kein Österreicher teil.

Die beiden Antriebsklassen wurden am Samstag, 25.08. geflogen. Der 1. Durchgang begann schon um 7,00 Uhr, bei regnerischem, jedoch windschwachem Wetter. Die Tagestemperatur hielt sich knapp unter 20° C. Das Max im 1. Durchgang wurde für die Klasse F1B mit 240" festgesetzt. 20 Teilnehmer von 54 F1B schafften die geforderten Flugzeiten, darunter auch problemlos Reitterer. Im 3. Durchgang mußte Reitterer

den aufgezogenen Gummi ablaufen lassen, weil die Wartezeit auf den Start schon zu lange dauerte, dabei passierte das Mißgeschick, daß die Luftschraube am Finger anschlug und ein Blatt zerbrach. Das Ersatzmodell flog dann nur noch 156", damit war der Traum von einem eventuellen Stechen vorbei. Eine Reparatur an den Luftschraubenblättern erlaubte einen neuerlichen Einsatz im 4. Durchgang. Obwohl in einer sicheren Thermikblase steigend, stand der Motor infolge eines technischen Gebrechens nach kaum 20 Sekunden. 103 Sekunden war die magere Ausbeute, damit war es endgültig vorbei mit einem Spitzenplatz. Schließlich blieben doch nur 5 Flieger, die ins Stechen kamen, welches der Russe Stefancuk problemlos vor dem bekannten Westdeutschen Bernd Silz und Frantisek Rado aus der CSSR gewann.

Reitterer konnte mit 1219 Punkten und dem 21. Platz wertvolle 92% der Siegerzeit unter Dach und Fach bringen.

Der Wettbewerb wurde mit einem Bankett beendet. Die ersten 5 Wettkämpfer jeder Klasse erhielten wertvolle Bleikristallpokale, und bei anschließendem Tanz und Musik fand die Veranstaltung einen beschwingten Ausklang.

DIE ERGEBNISSE

Klasse F1A - 110 Teilnehmer

1. Bucko Miroslav	CS	1320+240 s
2. Preuss Manfred	DDR	1320+136 s
3. Ireger Ivan	?	1320+100 s
13. Fuss Helmut	A	1242 s
75. Salzer Klaus	A	1078 s
102. Piber Dietmar	A	995 s

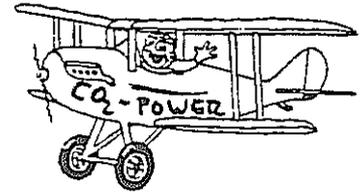
Klasse F1B - 48 Teilnehmer

1. Stefancuk St.	UDSSR	1320+536 s
2. Silz Bernd	D	1320+503 s
3. Rado Frantisek	CS	1320+300 s
21. Reitterer Ernst	A	1219 s

Klasse F1C - 36 Teilnehmer

1. Czervinski Roman	PL	1380+780 s
2. Ochman Jan	PL	1380+776 s
3. Thomas Manfred	DDR	1380+742 s

3. CO₂ Treffen am Spitzerberg



Klaus Jörg Hammerschmidt

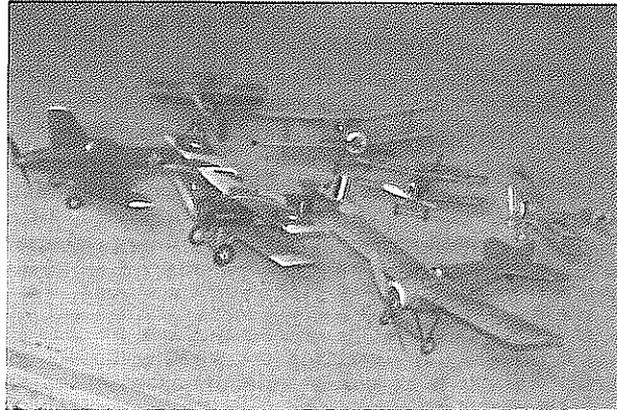
Vor einem Jahr hatten wir uns vorgenommen, auch 1989 wieder ein CO₂-Treffen durchzuführen. Um die Teilnehmerzahl gegenüber vorheriger Veranstaltungen zu vergrößern, erfolgten persönliche "Werbegespräche" und erschienen im prop eine ganze Reihe von Anreizen. Wenn ich aber Werbechef in einem Industriebetrieb wäre und keine besseren Ergebnisse vorweisen könnte, dann hätte man mich bestimmt entlassen - den "nur" Veteranen aus Wien und der Steiermark (Macho, Czerny, Kirchert jun. und Jantscher) sowie zwei Neulinge aus Wien und Oberösterreich (Herr Schuster und LSL von OÖ, Ing. Wöger) erschienen.

Zwei weitere Interessenten waren dienstlich oder gesundheitlich verhindert, und so etwas wirkt sich prozentual gleich katastrophal aus. Nachdem ich jedoch kurz über die Zahl der F1C-Flieger von Österreich nachdachte, war ich moralisch wieder aufgerüstet, und es konnte losgehen!

Während der drei Tage am Spitzerberghaben wir zuerst das Modell DEPRON gebaut. Die Herstellung bereitete keinerlei Schwierigkeiten. Es zeigte sich bei der Fliegerei mit dem DEPRON, daß dieses (im prop 9/10-1988 beschrieben) zwar sehr gut steigt, der Übergang zum Gleitflug bedeutet aber eine ganze Menge Einflugarbeit..... und erst am Ende des Wettbewerbes war diese bei den meisten Flugzeugen erreicht!

Weiterhin konnte in diesem Jahr ein Preßluftmodell JONATHAN erfolgreich vorgestellt werden. Erfolgreich bedeutet hierbei, daß das Flugzeug bei weniger als der erlaubten Füllung recht gute Steig- und Gleitflüge vollführte und beim letzten Start zur Freude vieler Zuschauer auf dem Dach des Wohnbereiches der Sportschule landete.

Und noch etwas Fliegbares gab es zu sehen: der weltweit beste CO₂-Scale-Modellbauer und -flieger, Antonin Alfery aus der CSSR, war zu uns gekommen und stellte



Antonin Alfery aus der CSSR brachte eine Reihe von wunderschönen Scale-Modellen mit
◁

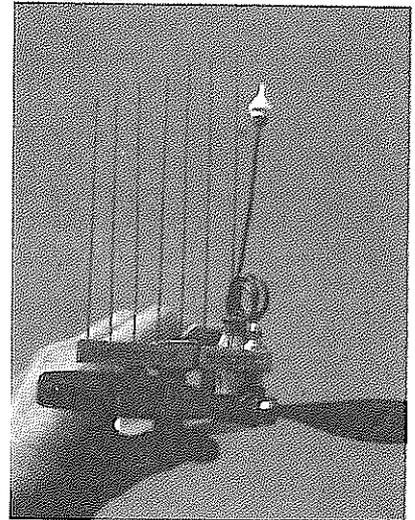
Einfach aber gut - György Benedek aus Ungarn zeigte einen einfachen Resonanzmesser ▽

eine ganze Reihe seiner wunderschönen Arbeiten am Boden und in der Luft vor. Ein Flugzeug flog sogar weiter als der Platz reichte und wurde erst nach längerer gemeinsamen Suche in einem Getreidefeld wiedergefunden. Und wer es bisher noch nicht geglaubt hatte: er zeigte uns auch ein CO₂-RC-Scale-Modell - das gibt es also wirklich!

Als weitere Neuigkeit konnte der sowjetische CO₂-Motor DPO3 am Spitzerberg vorgestellt werden.

Dieser hatte recht viele Gemeinsamkeiten mit dem 0,27 MODELA und überraschte uns durch ein gutes Laufverhalten. Norbert Jantscher dürfte sicherlich der erste Modellflieger außerhalb der sozialistischen Länder sein, der damit ein Flugzeug in die Luft beförderte!

Dann kam György Benedek aus Ungarn aus Budapest angereist, und er hatte natürlich ebenfalls etwas zum Anschauen im Gepäck: er baute Resonanz-Drehzahlmesser, die aus einer Wäscheklammer und Stahldrähten bestehen und die während der Messung am Zylinder zu befestigen sind. Das ist eine alte, aber dafür sehr billige und genau genug Methode, die ohne Batterien funktioniert ... und sogar bei Kunstlicht! Auch auf dem Gebiet des Tankens wurde etwas Neues gezeigt: Gerold Kirchert brachte einen Koffer mit, in dem mehrere CO₂-Flaschen mit maximal 164 Gramm Gas sowie einige Ventile waren. Das



alles stammte von der Firma CO-PLAN und kostet etwa öS 5000,-. Die damit durchgeführten Füllversuche verliefen aber nicht dem Preis entsprechend. So werden wir wohl bei den 8 Gramm Kapseln bleiben, die (besonders wenn sie für nur etwa 3 Forint pro Stück in Ungarn gekauft werden) ein billigeres Fliegen ermöglichen. Aber bitte werft die Kapseln aus Ungarn nicht weg, sondern tauscht sie gegen neue um - dann kostet Euch der Kraftstoff fast nichts mehr!

Als letztes kann noch berichtet werden, daß wir in leere Kapseln hineingesehen haben. Warum?

Aus England kam die Nachricht, daß in CO₂-Kapseln Rostentwicklungen beobachtet worden sind. Diese Rostteilchen sollen dann in die Füllgeräte sowie in die Motoren gelangt sein und dort an den Ventilen Schäden verursacht haben. Die Nachforschungen zeigten, daß

Das Fachgeschäft mit den vielen Vorteilen



Zum Beispiel: Die VIP- Kundenkarte

Bevorzugter Rep.-
Service, Erstinforma-
tion bei Sonder-
angeboten und
Neuerscheinungen.
Kostenlose Be-
nützung unserer
E-RC-Car-Rennbahn

**Jahresrückvergütung
von 3%**



Leibnizgasse 46
Gesellschaft 1100 Wien
m.b.H. ☎ 0222/60 20 970

Gutschein für eine VIP-Kundenkarte

Name: _____
Anschrift: _____

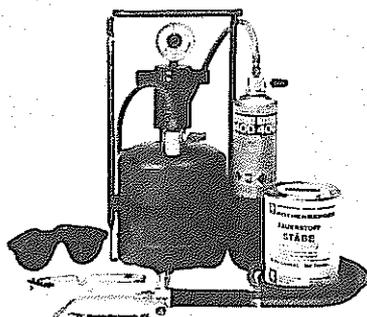
ROXIMAT 40L!

Schweißen und löten
mit Sauerstoffstäbe!

Brenndauer mit einem Satz
(8 Stück)
3 Stunden und 20 Minuten!

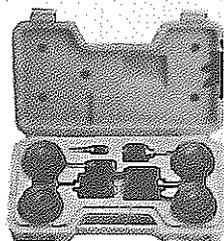
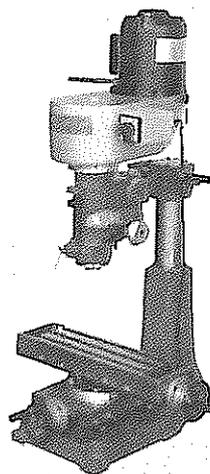
Komplette Anlage inkl.
Mikrobrenner, nur **S 2.750,-**

1 Dose
Brennstäbe, nur **S 258,-**



Bohr- und Fräsmaschine
mit schwenkb. Fräskopf,
5 Geschwindigkeiten,
Aufnahme MK3, nur
S 18.900,-

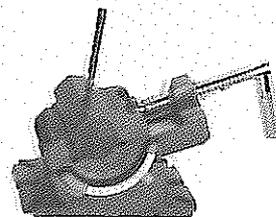
Automatischer Vorschub
mit elektronischer
Regelung, nur
S 5.780,-



Rundscheifset für Bohrmaschinen
25teilig, im Koffer!
Nur **S 348,-**

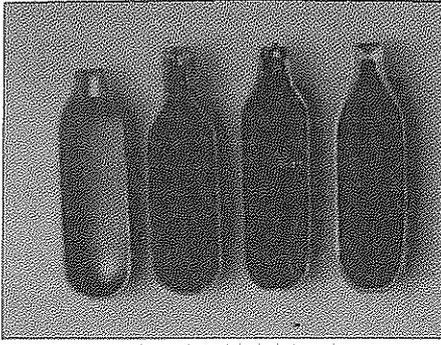


Akkubohrmaschine
mit 2 Geschwindigkeiten, Links-
Rechtslauf, 10 mm Spannfutter,
mit Ladegerät! Nur **S 680,-**



Maschinenschraubstock
mit Winkelverstellung,
mit Gradeinteilung! Nur **S 378,-**

HOBBYTECHNIK — Ried i. I., Thurnerstraße 16, Telefon 07752/26 67



es eine Oxydbildung an ungarischen und tschechoslowakischen Wiederfüllkapseln gab, an den Wegwerfkapseln von ISI (Österreich) und HEIMSYPHON (BRD), war davon nichts zu bemerken, obwohl die letztgenannten schon mehrere Jahre alt waren. Da aber die von uns verwendeten MODELA-Füllgeräte über einen eingebauten Filter verfügen, dürfte es keine Probleme mit möglichen Rostpartikeln geben.

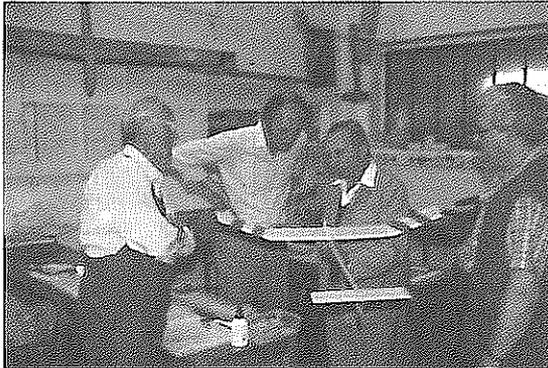


00-LSI Ing. Wöger war ein sehr aufmerksamer Lehrgangsteilne

Dafür wurde ein anderes Problem ganz deutlich sichtbar: wir fliegen nicht genug mit unseren Modellen und beherrschen sie deshalb zu wenig! Jeder der am Spitzerberg

anwesenden Kursteilnehmer wußte genau, was wann wo passiert und wie bei Fehlern reagiert werden muß... zumindest war alles theoretisch bekannt. Es fehlte, wie sich am Wettbewerb zeigte, aber an der notwendigen Routine. Deshalb empfehle ich ganz eindringlich, sich auch außerhalb der jährlichen Treffen noch einige Male zum Fliegen zu verabreden und wie (wie zum Teil schon geschehen) an Wettbewerben im Ausland teilzunehmen.

Wenn ich mir mit etwas zeitlichem Abstand das 3. CO₂-Treffen noch einmal durch den Kopf gehen lasse, dann kann ich sagen: "Der Boden in Österreich ist zwar nicht so fruchtbar wie in Ungarn und der CSSR, doch mit etwas Geduld kriegen wir gemeinsam auch hier die CO₂-Pflanze zum Wachsen. Wir müssen nur weitermachen!" Dazu wünsche ich viel Erfolg!



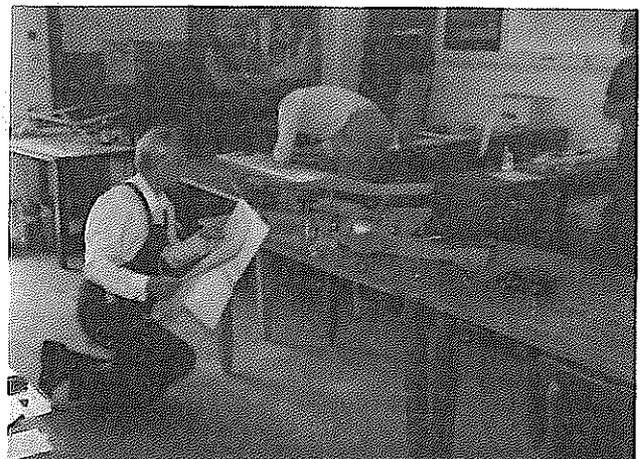
Herr Benedek erklärt hier wichtige Details des CO₂-Fluges, bzw. des Motors



Klaus Jörg Hammerschmidt zeigt das Modell Jonathan mit Preßluftmotor vor



Die Lehrgangsteilnehmer



Johann Macho studiert aufmerksam die Modelle des Tschechen Alfery

Im Schaufenster

zusammengestellt von Dr. Georg Breiner



WEBRA - ÖSTERREICH kann nur einen großen Teil seiner Neuheiten von 1989 ausliefern!

ELEKTROMOTOR WEBRA 15-7

Bestell Nr. 7001

Hochleistungsmotor mit Samarium-Cobalt Magneten für Flugmodelle und Rennboote.

Robust aufgebauter Hochleistungsmotor mit den stärksten derzeit erhältlichen Samarium-Cobalt Magneten ausgerüstet.

Vibrationsfreies wirkungsvolles Laufverhalten durch dynamisch gewuchten Anker, welcher mit einer gehärteten 5 mm Stahlwelle in zwei Kugellagern gelagert ist. Die Stromzuführung erfolgt über Silbergraphit-Bürsten mit äußerst geringem Widerstand.

Dieses Konstruktionskonzept ausgeführt in bewährter Präzisionstechnik bewirkt einen überdurchschnittlich hohen Wirkungsgrad bei gleichzeitig hoher Leistung.

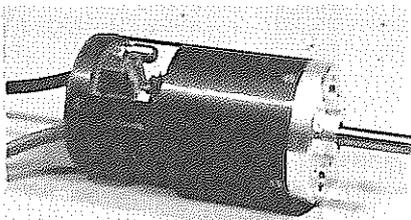
Alle wesentlichen Teile sind austauschbar.

Der **Webra 15-7** ist für Direktantrieb ausgelegt und kann auch auf Grund seiner Abmessungen an Stelle eines Mabuchi 540 (550), ohne Änderungen am Modell, eingesetzt werden.

Technische Daten:

Außendurchmesser:	36 mm
Länge ohne Welle:	68,5 mm
Wellenlänge:	18 mm
Wellendurchmesser:	5 mm
Gewicht einschl. Anschlußkabel:	230 g
Lagerung:	2-fach Kugelgelagert
Windungszahl:	7
Nennspannung:	8V
Betriebsspannung:	6V - 10V (6 - 8 Zellen)
Leerlaufdrehzahl:	16.000 U/min.
Stromaufnahme bei max. Wirkungsgrad:	22 A
Wirkungsgrad:	über 70 %

Ladenrichtpreis \$ 1925,-



ELEKTRONISCHER DREHZAHL-REGLER HT 1802

mit EMK-Bremse

Bestell Nr. 20.402

Dieser Mini-Drehzahlregler mit MOS-FETS ist für Betriebsspannungen von 6V - 10V (6 - 8 Zellen) ausgelegt. Eine dynamische Bremse sorgt für sicheren Motorstopp. Der Einsatz der MOS-FET Schaltung verringert die Verlustbildung auf ein Minimum (Einschaltwiderstand 0,01 Ohm).

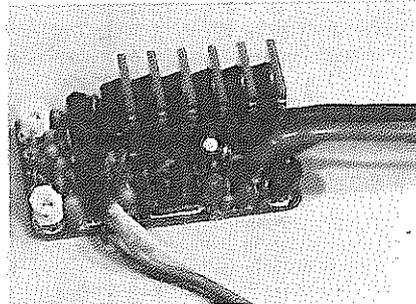
Auf Grund der Miniaturausführung ist der HT1802 Drehzahlregler besonders für Flug-, Schiff- und Automodelle mit geringem Platzangebot geeignet.

Über 2 Einstellregler ist eine Abstimmung auf alle gängigen Fernsteuerimpulszeiten möglich.

Technische Daten:

Betriebsspannung:	6V - 10V (6 - 8 Zellen)
Dauerbelastung:	60 A
Max. Belastung:	120 A (0,5 sek)
Abmessung:	42 x 21 x 17 mm
Gewicht:	36 g

Ladenrichtpreis \$ 850,-



ELEKTRONISCHER DREHZAHL-REGLER HT 1802

SERVO „HIGH SPEED“ Bestell Nr. 20.313

Ein Profi-Servo mit extremer Stellgeschwindigkeit, präziser Stellgenauigkeit und hoher Stellkraft, wie es Wettbewerbspiloten in ihren Hubschraubermodellen oder Kunstflugmodellen gerne einsetzen.

Die hohe Zuverlässigkeit in den extremsten Flugsituationen wird gewährleistet durch eine perfekte Technik wie

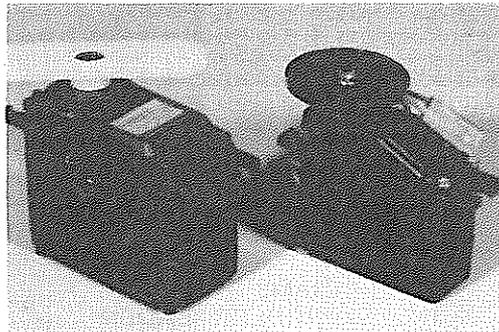
- selektierter Glockenankermotor
- präzises Metall-Kunststoffgetriebe
- Indirekt-Drive-System
- doppelte Kugellagerung
- Spritzwasser geschützt

Einsatzgebiet: Hubschrauber, Motorflug, Segelflug, RC-Car, Schiffsmodelle

Technische Daten:

Stellkraft kp/cm:	3,0
Stellzeit ca/sec:	0,17
Stellgenauigkeit % ca.:	+/- 0,3
Drehweg mit Trimmung in Grade:	100
Maße mm:	39 x 20 x 37
Stromaufnahme in mA ca.:	600
Gewicht ca. g:	50
Kugellager:	2
Motor:	Glockenanker

Ladenrichtpreis \$ 1243,-



SERVO „MINI HS 100“ Bestell Nr. 20.303

Ein kompaktes Miniservo für hohe Ansprüche, eignet sich besonders als Tragflächenservo.

Das präzise Kunststoffgetriebe und der verwendete Qualitätsmotor bewirken eine ausgezeichnete Stellkraft. Ein Hybrid-Verstärker sorgt für hohe Auflösung und Stellgenauigkeit.

Einsatzgebiet: Segelflug, Motorflug, RC-Car, Schiffsmodelle



SERVO „MINI HS 100“

Technische Daten:

Stellkraft:	1,7
Stellzeit ca/sec.:	0,2
Stellgenauigkeit % ca.:	+/- 0,5
Drehweg mit Trimmung in Grade:	90
Maße mm:	34 x 32 x 14
Stromaufnahme in mA ca.:	500
Gewicht ca. g:	23
Verstärker:	Hybrid

Ladenrichtpreis \$ 470,-

WEBRA MICRO S 4-FMSI/FM EMPFÄNGER

In Hochleistungs-Segelflugmodellen besonders aber bei Elektroflugmodellen ist das Platzangebot für die Empfangsanlage sehr gering, dabei kann der **Micro S** Empfänger Abhilfe schaffen. Auch in den kleinsten Kunstflugmodellen oder bei den Raketenmodellen findet dieser Empfänger immer noch ausreichend Platz. Mit seinen Abmessungen von 52 x 32 x 12 mm und dem Gewicht von 19 g bietet deshalb dieser Sub-Miniatur-Empfänger den Enthusiasten unter den Modellbauern neue Möglichkeiten ihr Flugmodell noch leistungsfähiger zu machen.

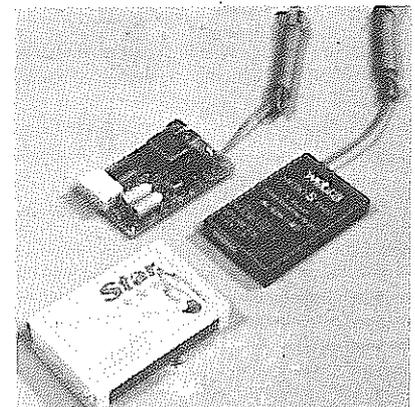
An Bauteilen kommen nur hochwertige elektrische Komponenten zum Einsatz, welche auf GFK-Printplatten unter Verwendung modernster SMD Technologie verarbeitet werden.

Die **FMSI**-Ausführung des Empfängers sieht die Original Webra-Steckverbindung vor. Bei der **FM**-Ausführung liegt ein Adapterstecker bei über welchen die verschiedensten Servoverbindungen selbst hergestellt werden können.

Technische Daten:

Übertragungssystem:	FMSI oder FM
Hochfrequenz:	35/40 MHz 32/41 MHz (Exportfrequenz)
Kanalraster:	10 KHz
Betriebsspannung:	4,5 - 6,5V
Stromaufnahme:	10 mA
Zwischenfrequenz:	455 KHz
Temperaturbereich:	-20° bis +50° C
Eingangsempfindlichkeit:	2 Microvolt
Antennenlänge:	100 cm
Kanalzahl:	4
Maße:	52 x 32 x 12 mm
Gewicht:	19 g

Ladenrichtpreis \$ 665,-



webra Helimotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle

Speed 28
Best. Nr. 1029 RCH

Racing 61
Best. Nr. 1030 RCH ABC

Speed 50
Best. Nr. 1025 RCH

Speed 61 F
Best. Nr. 1024 RCH

Lüfterrad für Speed 61

Sondermotoren mit
Hubschrauberspezifischen
Kurbelwellen

NAHERE
INFORMATIONEN IM
WEBRA
HAUPTKATALOG
Sie erhalten den
Katalog bei Ihrem
Fachhändler.

Webra Modellbau GmbH Industrie
Webra Modellmotoren GmbH & Co.

D-8588 Weidenberg
Postfach 572 A-2551 Erzesfeld

SIMPROP ELECTRONIC

MOSFET Taktregler E-90

Brandneu!

Der E-Regler in SMD-Technik! EMK-Bremse ist ebenso vorhanden wie eine sogenannte Soft-Regelung, die bewirkt, daß der Elektromotor besonders schonend auf seine höchste Leistung gebracht wird.

Technische Daten:

Länge 61 mm Gewicht 46 g
Breite 33 mm (m. Verkabelung)
Höhe 11 mm Zelle 6-14
Spannung 7,2 - 16,8 V
Taktfrequenz 2,2 KHz
Zellen 6-14

Ladenrichtpreis ca. S 1000,- (erhältlich mit Simprop/Webra - Graupner - Robbe - und Multiplex - Anschlußstecker).

MODELLBAU LINDINGER

Ein dicker Katalog über die von MODELLBAU LINDINGER in Molln/Oberösterreich vertriebenen Produkte flatterte der Redaktion ins Haus. Eine interessante Lektüre um S 30,-

SOMMERAUER ELEKTROFLUG

Drehzahlregler und Schalter!

Die neuen vollelektronischen Drehzahlregler und Schalter sind in moderner SMD-Bauweise hergestellt, daher sehr klein und extrem leicht.

Die Regler werden in nachstehenden Leistungen angeboten:

6-14 Ni CD Zellen 20 A S 998,-
6-24 -"- 30 A S 1498,-
6-30 -"- 50 A S 2198,-
6-30 -"- 75 A S 2698,-

Elektronische Schalter werden für 30 A S 498,- und 45 A S 598,- angeboten.

Gesehen bei MB-Findeisen GmbH, 1160 Wien, Herbststraße 63.

AUS ABRAHAM'S FLIEGER-TRÖDLER-LADEN

1 Stück Shuttle (neuer Rotorkopf) mit Webra 28-Helimotor, neuwertig, komplett S 4.500,-

1 Stück Pilatus B4 von Aeronaut, 3000 mm Spannweite, Einziehfahrwerk, Querruder, Motoraufsatz, neu S 3.000,-

1 Stück ASW 22b von Graupner, ca. 2500 mm Spannweite, Enddrehleisten-Störklappen, Motoraufsatz mit OS-MAX 1,8 cm³, neuwertig S 3.000,-

1 Stück Julia von Rödel, 2600 mm Spannweite, als Motorsegler mit 1,5 cm³ Webra. S 2.000,-

1 Stück Byran "Skyhawk A4" Impellermaschine, rohbaufertig mit elektrischem E2F von Giezendanner, Webra 80 Fan-Motor S 10.000,-

1 Stück Barnstormer-Anfänger-motormaschine, 1500 mm Spannweite, rohbaufertig S 600,-

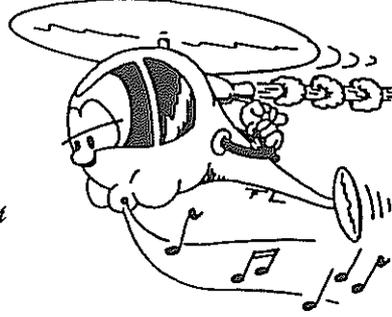
1 Stück Motorspatz, 4200 mm Spannweite, Flächen bügelfertig mit eingebauten Störklappen, HLW rohbaufertig, GFK-Rumpf, Kabinenhaube, Plan S 4.000,-

Anfragen an die Modellflugsekretärin
Tel.: 0222/505 10 28/77

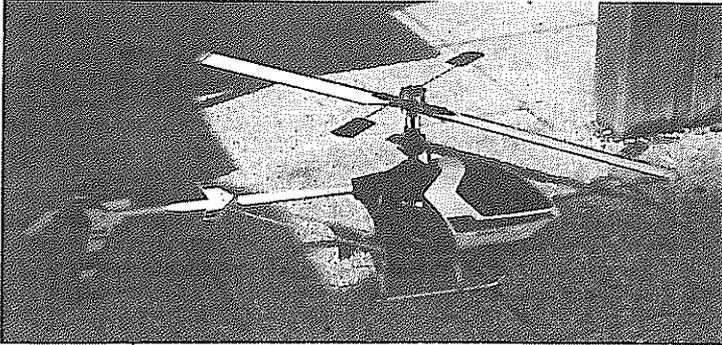


Pitch-aktuell

von Dr. Georg Breinot



SUPER SHUTTLE von Graupner



Die Kleinhubschrauber Shuttle und Super Shuttle der japanischen Firma Hirobo werden seit der Nürnbergermesse 1989 von Graupner vertrieben. Bevor ich auf den Super Shuttle näher eingehe, möchte ich die beiden kleinen Helis vorstellen, um die wesentlichen Unterschiede aufzuzeigen:

Shuttle

Rotorkopf-Wippe Gleitlager
Pitch-Kompensator Gleitlager
Kunststoff-Landegestell
Roll-Umlenkhebel, Nick-Mischhebel
und Kollektiv-Pitchhebel gleitgelagert
Kabinenhaube grün
Höhen- und Seitenflosse grün

Super Shuttle

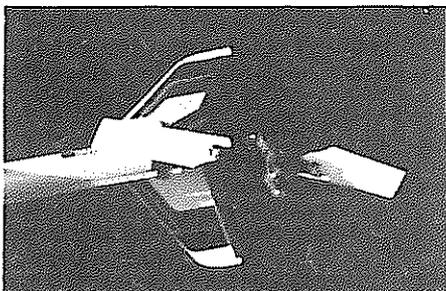
Rotorkopf-Wippe Kugellager
Pitch-Kompensator Kugellager
Aluminium-Landegestell
Roll-Umlenkhebel, Nick-Mischhebel
und Kollektiv-Pitchhebel kugelgelagert
OS MAX 32F-HX Motor mit Seilzugstarter
2 Heckstreben aus Aluminium
Kabinenhaube weiß
Höhen- und Seitenflosse weiß

Nun zum Super Shuttle! Der Heli wird fast fertig montiert geliefert und besteht aus insgesamt 10 verpackten Baugruppen:

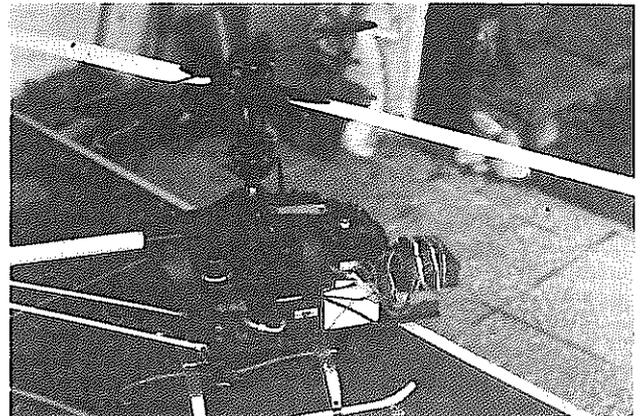
1. montierte Hauptmechanik (Seitenplatten aus Kohle- und Glasfaser verstärktem Kunststoff) mit montiertem Heckrohr aus Aluminium, Heckrotor (angetrieben durch einen Zahnriemen), Höhen- und Seitenflosse sowie Kabinenhaube.
2. fertig montiertes Landegestell aus sehr stabiler Aluminium
3. Hauptrotorblätter
4. montierter Hauptrotorkopf (auch hier werden Kohle- und glasfaserverstärkte Kunststoffteile verwendet)
5. Heckauslegerstützen
6. Werkzeugsatz (Kerzenschlüssel, Imbusschraubenschlüssel, Schraubendreher)
7. Befestigungsteile, Kleinteile, Anlenkteile
8. Dekorbogen, doppelseitiges Klebeband, Betriebshandbuch
9. Motoreinbauteile, Schalldämpfer
10. Motor mit Landegestell-Montageplatte

Der Zusammenbau ist aufgrund der sehr guten Montageanleitung keine Hexerei und umfaßt folgende Bauschritte:

1. Motor mit Gebläserad, Riemenscheibe und Kupplung (aus Kunststoff) versehen, Motor auf Lagerblock schrauben und zwischen die Seitenplatten einbauen; Seilzugstarter-Gegenlager anschrauben
2. Montageplatte für das Landegestell an die Seitenplatten schrauben und das Alu-Kufen-gestell montieren. Das Kufen-gestell wird normalerweise mit Blechschrauben befestigt, da zwei Bohrungen dafür zu groß geraten waren, nahm ich zwei Imbusschrauben M3 mit Mutter
3. Montage des Rotorkopfes, das heißt, daß der schon fertig montierte Rotorkopf auf die Hauptrotorwelle aufgeschoben und mit einer M3 Imbusschraube befestigt wird. Anbringen der Gestänge-Anlenkteile
4. Einbau der Servos (ich verwendete die Graupner 4041 er Servos, die haargenau in die Ausnehmungen passen).
5. Einbau von Empfänger, Akku und Schalter
6. Einbau eines Kreisels und das wars!



Hauptrotor
und
Heckrotor



Sehr genau werden die Anlenkungen des Roll-, Nick-, Drossel-, Pitch- und Heckservos beschrieben und dies in Wort und Bild. Dabei muß man sich unbedingt Zeit nehmen und diesen Arbeitsschritt sorgsamst durchführen. Auch der "Experte" soll hier nicht einfach drüber lesen und die Einstellanweisungen beachten.

Recht lieb steht der fertige Super Shuttle dann auf der Werkbank. Ein letzter Trockencheck (auch auf diesen geht das Betriebshandbuch ein, wie auf die ersten Flugschritte) und hinaus in den Garten. Aufgetankt, Anlage ein, Kontrolle und die erste Frage stellte sich: wie starte ich am geschicktesten den Seilzugstarter? Ich verwendete folgende

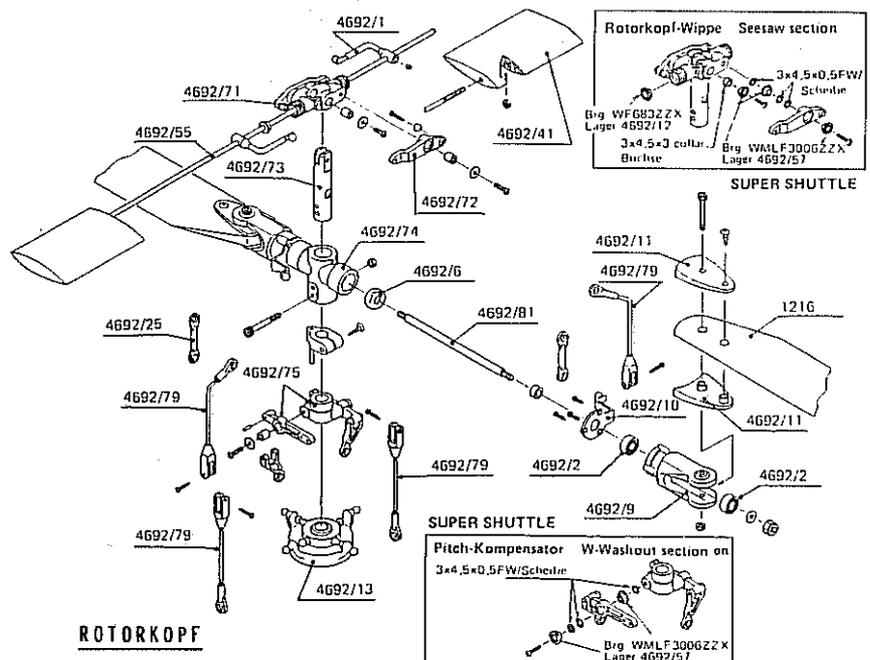
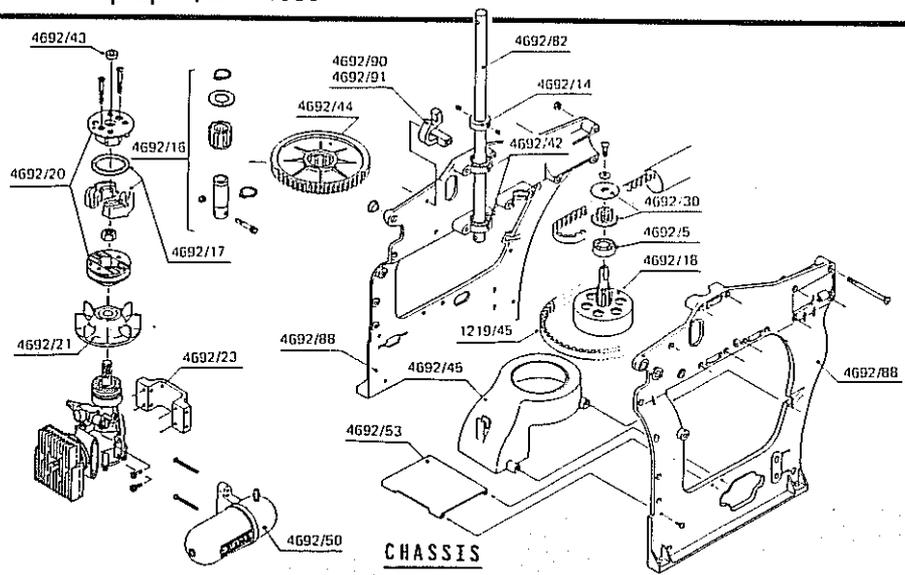
"Technik": die rechte Hand hält den Rotorkopf, das rechte Knie "drückt" auf einen Teil der Kufe und die linke Hand zieht kurz am Starter (ziehen bitte und nicht reißen!). Nachdem ein paar Mal trocken, also ohne Kerzenanschluß gezogen wurde, Kerzenanschluß dran und der Motor sprang an. Der Schalldämpfer ist nicht gerade sehr leise und gibt einen recht röhelnden Ton von sich. Nun gut, etwas Gas hinein und der Blattspurlauf wurde kontrolliert. Nach einigen Korrekturen stimmte er. Nach dem üblichen Einlaufprozeduren ging es ans Fliegen. Der Super-Shuttle ist absolut keine giftige Nudel, er reagiert sehr folgsam auf die Steuerbefehle. Aufpassen muß man unbedingt, daß er nicht zu weit wegfliegt, denn dann hat man, bedingt durch die Größe des Modells, echte Schwierigkeiten die Fluglage zu erkennen.

Fassen wir zusammen!

Zunächst das Allgemeine: ein Modellhubschrauber der kleinen Klasse, der in kürzester Zeit startklar ist, der sehr gut fliegt und leicht verstaut werden kann. Praktisch der Seilzugstarter, der auf Anlaßbatterie und Starter verzichteten läßt, der aber eine eigene "Starttechnik" erfordert (nur üben notwendig!).

Ein wenig ins Detail:

Das Flugverhalten kann als anfängertauglich bezeichnet werden. Weite Rundflüge sind aber unbedingt zu vermeiden, da man mit größter Wahrscheinlichkeit die Fluglage fast nicht mehr erkennen kann. Die Qualität aller verwendeten Teile kann als sehr gut bezeichnet werden und die Seitenplatten sind sicherlich "crash-resistant" (hoffentlich muß ich hier nicht testen). Ausgezeichnet das Montage- und Betriebshandbuch, welches vor allem genauestens auf die Einstellarbeiten eingeht und dem Anfänger fest unter die Arme greift. Von der Firma Graupner wird es in



Bäude auch einen Jet-Ranger-Rumpf (aus ABS und GFK) geben, der sicherlich nicht nur die Optik des Super Shuttle, sondern auch die Erkennbarkeit auf größere Entfernungen verbessern wird. Als weitere Optionen sind eine Metallkupplung, schwerpunktoptimierte Hauptrotorblätter (Rotor 1240 mm) in Verbindung mit einem längerem Heckrohr und längerem Zahnriemen erhältlich.

X-Cell-Info

Die X-Cell-Center in Österreich (West-Holzmann-Salzburg und Ost-Lukschitz-Jennersdorf) haben ihren "Betrieb" aufgenommen. Alle Ersatzteile sind nicht nur prompt lieferbar, auch die allenfalls erforderliche Beratung ist eine Selbstverständlichkeit.

Letzte Insiderinformation: Tuningteile für den X-Cell-60 sollen in das Programm aufgenommen werden!

TECHNISCHE DATEN:

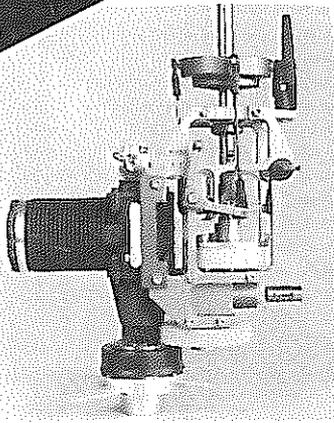
Länge (ohne Rotor):	ca. 1000 mm
Gesamtlänge:	ca. 1250 mm
Höhe:	ca. 415 mm
Breite (ohne Rotor):	ca. 220 mm
Hauptrotor	ca. 1100 mm
Heckrotor	ca. 210 mm
Fluggewicht:	2750 g
Motor:	DS MAX 32 F-HX (5,23 cm ³) bereits mitgeliefert im Bausatz

Ladenrichtpreis ca. S 8.500,-



*** EXKLUSIV-VERTRIEB FÜR ÖSTERREICH ***

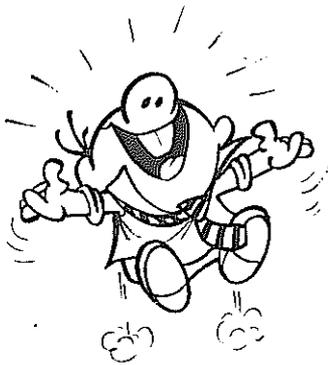
NEU



- * Huner Heli-Mechanik
- * Huner Schalldämpfer-Systeme
- * Hobby-Technik Produkte

FACHHÄNDLER bitte EK-Liste anfordern!

H. LUKSCHITZ, Industrievertretungen
Import-Export
Raxerstr. 6, 8380 JENNERSDORF
Tel.: 03154-381, Fax: 03154-8757, Telex: 17609 lh ind



HURRA!!
ENDLICH GIBT'S EIN ECHTES
MODELLBAUFACHGESCHÄFT
IN SALZBURG

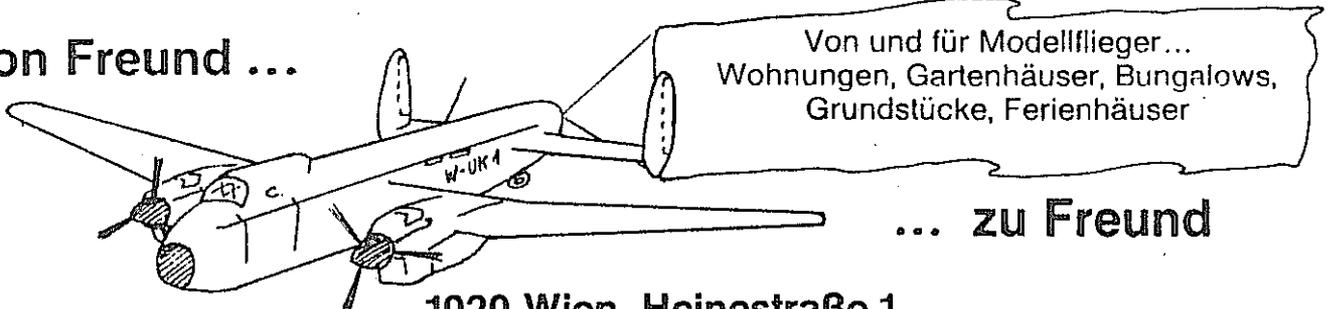
self made
für Hobbymarket

self made · Bastelwaren Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Salzburg · Auerspergstraße 56 · ☎ 76432

Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

Von Freund ...



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

... zu Freund

1020 Wien, Heinestraße 1

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

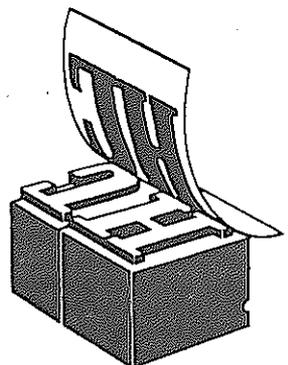
B U C H - U N D
O F F S E T D R U C K E R E I

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

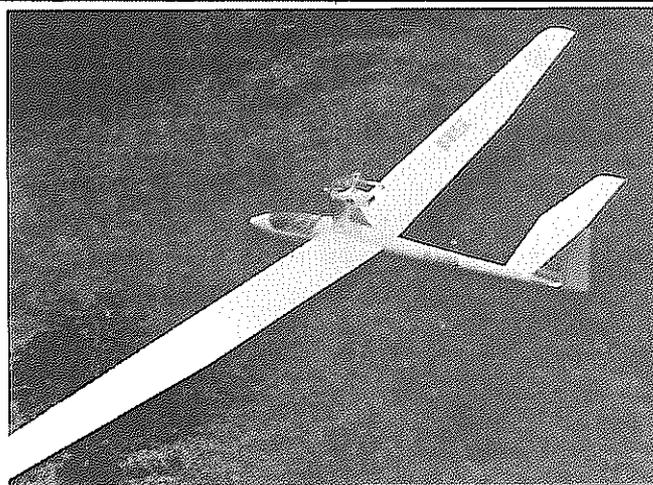
92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV





TEST'S
für den
Hobbypiloten



ASW 22 B 270 von Graupner

Dr. Georg Breiner

Dieses Segelflugmodell ist ein vorbild-ähnlicher Nachbau der ASW 22 B. Es wird hier ein modifiziertes Eppler-Profil verwendet, welches in Verbindung mit der doch recht geringen Flächenbelastung sehr gute Flugeigenschaften bringt, doch dazu später. Der Schnellbaukasten beinhaltet den schon bekannten Perfekt-Fertigrumpf mit montierten Kunststoffteilen, eine paßgenau formgefräste Kabinenhaube; Balsa-Leichtflügel mit Ausfräsungen für die Enddrehleisten-Landeklappen; profilgefräste Nasenleisten; bedruckte und gestanzte Brettchen aus Sperrholz, ein ABS-Cockpit, Kleinteile, Dekorbogen und Bauanleitung. Nicht vergessen werden darf das aus Vollbalsa schon profilgefräste Leitwerk (Seitenruder, Pendel-Höhenleitwerk). Die Bauanleitung mit einer sehr genauen Explosionszeichnung gibt die einzelnen Schritte vor und der Modellbauer sollte sich auch daran halten. Zum Bau konkret:

Rumpf:

- *) Einkleben der Kunststoff-Servohalterung in das Servobrett
- *) Einbau der Servos
- *) Seitenruder- und Höhenrudergestänge montieren und im Rumpf einbauen
- *) Einschieben der vorgebogenen Flächenbefestigungsstifte
- *) Abstützdübel in den Rumpf stecken und verkleben (verhindert bei Crashes ein zusammendrücken des Rumpfes - wichtig, daher nicht weglassen)

Seitenruder:

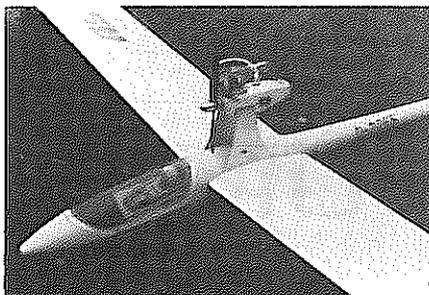
- *) Einbau der Scharniere
- *) Anpassen des Ruderhornes

Höhenleitwerk:

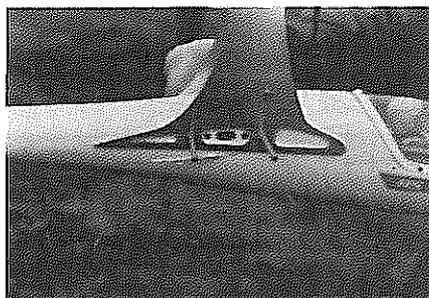
- *) Kanten verschleifen und runden
- *) Anpassen der Höhenleitwerksbefestigung bestehend aus Druckplatte, Arretierung und Nylon-schraube

Kabinenhaube:

- *) Anpassen des Cockpits
- *) Pilot zusammenbauen (nur das Köpfchen)
- *) Lackieren
- *) Haubenbefestigung anpassen und montieren



Kabine und Motoraufsatz

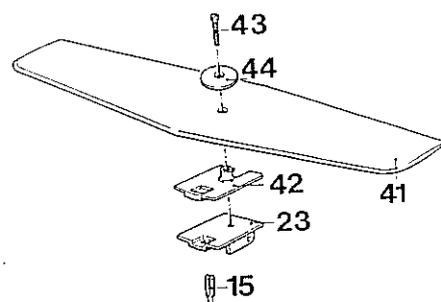


Ein Blick auf die Anlenkung

Flächen:

- *) Abschrägung im Bereich der Randbögen durchführen
- *) Nasenleisten und Randbögen ankleben und profilgerecht verschleifen
- *) Landeklappen aus den Flächenhälften heraustrennen, verkasten und "Mechanismus" einbauen

Tja, soweit der Bauaufwand. Nach dem Bügeln mit weißer Folie und Applizierung des schönen Dekorbogens war das Modell fertig. Als Starthilfe wurde der Motoraufsatz von Graupner



HLW - Befestigung

und ein gut eingelaufener 1,8 cm³ OS-Zweitakter verwendet. Die ASW 22 B 270 fliegt astrein! Sie ist nicht giftig, verhält sich sehr brav, hat einen ausgezeichneten Gleitwinkel und kann auch von einem Anfänger derpackt werden. Die Landeklappen wirken sehr gut, sollen aber unbedingt in größerer Höhe ausprobiert werden, ansonsten ein unfreiwilliges Touch and go (= Aufklatschen des Rumpfes am Boden mit anschließendem Hochspringen vom Boden) die Folge sein kann. Der Vogel hat ein recht ansprechendes Flugbild und sticht doch irgendwie aufgrund seines vorbildgetreuen Aussehens aus dem umfangreichen Angebot der Zweiachssegler hervor. Fazit: ein qualitativ sehr guter Bausatz und ein sehr gut fliegendes Segelflugmodell, welches auch recht hübsch aussieht!

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	ca. 2680 mm
Länge über alles:	ca. 1170 mm
Profil:	E 195 mod.
Gesamtflächeninhalt:	48,5 dm ²
Fluggewicht:	1700 g
Fernsteuerung:	Seite, Höhe, Landeklappen

Ladenrichtpreis ca. S 2.800,-

ASIAGO MK 2

von AVIO-MODELLI

Dr. Georg Breiner

Den anfängerfreundlichen Segler Asiago aus Italien gibt es seit kurzer Zeit auch in einer Fast-Fertig-Ausführung. Der Montagekit hat drinnen: den Duraflex-Rumpf, styrobeplante Flächenhälften mit aufgeklebter Nasenleiste (formgefräst, jedoch noch nicht fertig verschliffen), Seitenruder und Höhenleitwerkshälften als fertige ABS-Schalenteile mit Versteifungsrippen, fertige Kabinenhaube; alle Anlenkungsteile zum größten Teil aus Kunststoff gefertigt; bedruckte Selbstklebefolie, schon zugeschnitten für die Flächenhälften sowie eine farbige Bau- und Finishanleitung in italienischer Sprache. Unter Assistenz eines nicht sprachkundigen aber doch ein bißchen fortgeschrittenen Modellbauers kann in wenigen Stunden ein hübscher Segler entstehen. Damit dem geneigten Leser eine Information über den tatsächlichen Bauaufwand gegeben werden kann, sollen die einzelnen Bauabschnitte kurz beschrieben werden:

Einkleben der Servohalterung-Montage des Pendels für das Höhenleitwerk-Flächenbefestigungseinbau im Rumpf (Flachstahl)-Einkleben der Wurzelsrippen und der Balsaversteifung in den Höhenleitwerkshälften-Anbau des Seitenruders (mit eingeklebten Ruderhorn - Versteifungen) - Einbau der Kabinenbefestigung - Verschleifen der Nasenleisten - Überziehen der Flächenhälften mit den Selbstklebefolien und Ankleben der ABS-Randbögen sowie Einbau der RC-Anlenkung und der Servos. Zum Überziehen mit

der Folie: hier hatte ich, eingedenk der Aufbringung von Selbstklebefolien auf Rotorblättern ein wenig Bauchweh. Es klappte aber dank der genauen Bauanleitung (ich kann ein wenig italienisch) hervorragend. Das erstaunliche Ergebnis: aus dem Karton fertig (= flugfertig) in knappen 2 Stunden! Der Motoraufsatz, von der gleichen Firma, wurde als Aufstiegshilfe mit einem 1,8 cm³ Super Tigre Motor verwendet (alle Bohrungen dafür sind schon fix und fertig im Rumpf angebracht).

Der Asiago fliegt mehr als gutmütig und kann als reiner Anfängersegler eingesetzt werden. Er ist auch gegenüber dem unerfahrenen Piloten sehr großzügig und unheimlich eigenstabil.

Abschlußbemerkung: ein billiges, aber doch sehr formschönes Anfängersegelflugmodell mit einem enormen Vorfertigungsgrad. Gewaltig eigenstabil fliegend und sehr einfach zu steuern!

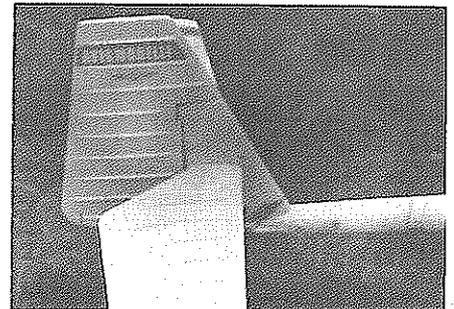
Letzte Info: es gibt bereits eine deutsche Bauanleitung und es ist nicht mehr notwendig italienisch zu

lernen! Desweiteren wird dieses Modell auch in einer komplett fertigen Version (alle Einbauten komplett, Flächen bespannt) in kurzer Zeit auf den Markt kommen.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	ca. 2450 mm
Länge:	ca. 1255 mm
Fluggewicht:	1850 g
Fernsteuerung:	Seite, Höhe

Ladenrichtpreis ca. S 1.900,-



Das ABS - Schalenleitwerk

ALLES FÜR DEN ELEKTRO - FLUG !

BAUSÄTZE : Robbe, Graupner, Aeronaut, Kyosho etc
MOTORE : Keller, Robbe, Graupner, Webra, Astro, Magnum, Kyosho etc
REGLER : Robbe, Graupner, Webra, Aeronaut

Für Profis: SOMMERAUER - REGLER bis 75 A

Postversand sämtlicher Modellbauartikel !

MODELLBAUCENTER
MB FINDEISEN

1160 WIEN

Herbststrasse 63

Tel.: 0222 / 492 40 80

SPEEDER E

von Robbe

Oswald Jahn

Der Elektroflug wird zusehend populärer. Leistungsfähige Triebwerke, superkleine aber starke Regler und immer stärkere Akkus machen den E-Flug immer mehr zu einer leisen und sauberen Alternative zum Verbrennungsmotor-RC-Flug.

Robbe bringt mit dem Speeder-E ein Modell, das den Einstieg in den Elektroflug sehr kostengünstig ermöglicht. Der Baukasten enthält alle zum Bau benötigten Kleinteile, einschließlich dem Zubehör für den RC-Einbau. Für die Auswahl des E-Motors liegt eine Vorschlagsliste in der Bauanleitung bei.

Ich habe als Antrieb einen Motor der Firma Astro gewählt. Mit dem in der Liste erwähnten Mabucchi 540 S fliegt das Modell sicher ganz passabel, doch ich wollte das Flugverhalten des Modells mehr an seinem Namen anpassen. Der Aufbau des Speeder-E erfolgt in konventioneller Balsabauweise. Alle Teile sind vorgestanzt und im Bauplan durch eine Identifikationszeichnung gekennzeichnet. Jeder Bauabschnitt wird genauestens beschrieben. Man fängt einfach mit Punkt eins und Bauteil Nr. 1 an. Mit dem Anziehen der letzten in der Anleitung erwähnten Schraube liegt der Speeder-E einsatzfertig nach ca. 20 Std. Bauzeit am Tisch. Der im Plan angegebene Schwerpunkt stimmt ganz genau und nur der Experte wird ihn vielleicht um 2 bis 3 mm zurückverlegen. Viele werden der Höhenruderservohalterung wenig Vertrauen schenken. Allen Unkenrufen zum Trotz - sie hält! Das Servo wird nämlich mit den Gummistüben in zwei vorgestanzte Schlitze, einer ist im linken Rumpfspant

und einer auf einem Hilfsspant, gesteckt und mit einem Gummiring gesichert. Ebenso wird das Querruder nicht in einem Schacht in der Fläche sondern auf zwei Sperrholzungen, die auf die Wurzelrippen geleimt sind, befestigt. Eine sehr leichte aber doch stabile Lösung.

Aufgerüstet mit zwei Servos, Regler und Akkus wiegt das Modell 1145 g. Für mich sehr erstaunlich, da wenige Modelle das in der Anleitung angegebene Gewicht erreichen oder sogar unterschreiten. Für den Speeder-E ist dieser Wert sehr erfreulich, da jedes Gramm weniger die Flugleistung erhöht. Das Auswiegen und Einfliegen wird ebenfalls in der Bauanleitung genau beschrieben. Mit dem Astro Motor und einem guten Regler entwickelt der Speeder eine erstaunliche Geschwindigkeit. Jeder ist gewohnt, die Geschwindigkeit nach dem Lärm des Modells zu beurteilen. Mit dem Speeder-E, der nicht mehr Lärm als der Ventilator eines Autos macht, wird man jedoch eines besseren belehrt. Weiters fällt auf, daß er keine Tendenz zum Abschmieren zeigt und im überzogenen Flugzustand nur leicht die Nase nach unten nimmt, um Fahrt aufzuholen.



«FOKKER E.V. DVIII»

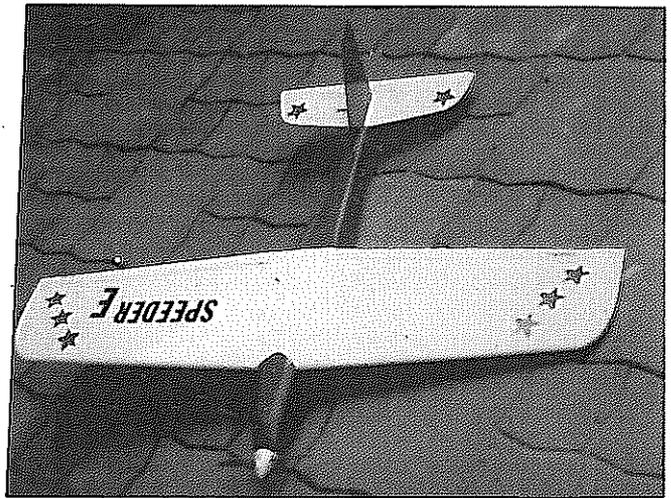
von Graupner

Peter Tollerian

Anthony Fokker ist Holländer, und trotzdem ist er in der Geschichte der Deutschen Fliegerei ein fester Bestandteil. Sehr we-

sentliche Konstruktionen in der Entwicklung der Fliegerei im ersten Weltkrieg und auch danach tragen seine Handschrift.

Denken wir nur an den "Roten Baron", jener berühmter Dreidecker, mit dem Richthofen berühmt wurde. Zu Ende des ersten Weltkrieges kam dann die Fokker



Der Firma Robbe ist mit dem Speeder-E wieder ein sehr gutes Modell gelungen, das dem Allroundflieger einen kostengünstigen Einstieg in den Elektroflug bietet. Aber auch für den Experten ist der Speeder-E durch seine ausgezeichnete Flugleistung sicherlich ein ernst zu nehmendes Modell.

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	ca. 1100 mm
Rumpflänge:	870 mm
Gesamtflächeninhalt:	28,9 dm ²
Fluggewicht:	ca. 1200 g (Werksangabe)
Gesamtflächenbelast.:	ca. 41,5 g

Ladenrichtpreis ca. S 1.080,-



Querruderservo - Einbau

D VII heraus, um den immer überlegener werdenden englischen Maschinen Paroli zu bieten. In der Fachliteratur wird die D VIII kurz so beschrieben: Außerordentliche Wendigkeit, Triebwerk ein 11 PS Oberursel Rotationskolbenmotor. Bewaffnung zwei Spandau MG. Geschwindigkeit 205 km/h, Steigleistung in 10,45 Minuten auf 4000 Meter.

NACHBAU VON GRAUPNER - EIN KOFFERRAUMMODELL

1988 kam nun Graupner mit einem sehr schönen Nachbau heraus, der jeden Betrachter sofort für sich einnahm.

Hier kurz die Kenndaten des Modells:

Spannweite 1050 mm (also im Maßstab von ca. 1:8), Rumpflänge 740 mm, motorisierbar ab 1,75 cm³ Zweitakter, also ein echtes Kofferraummodell für das vergnügliche Fliegen, steuerbar über zwei Achsen.

DER MODELLAUFBAU

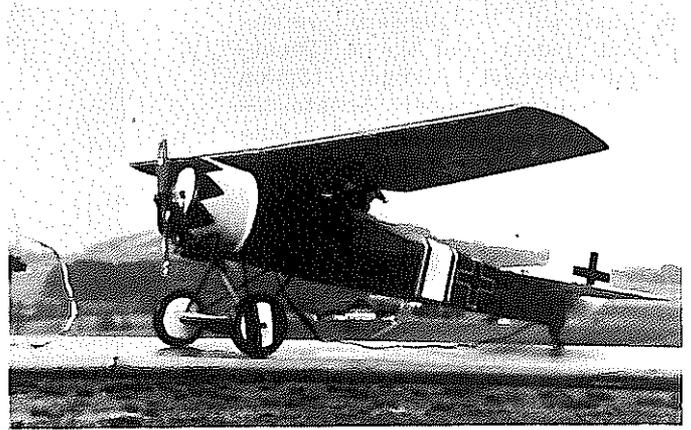
Da gibt es eigentlich nicht sehr viel zu berichten. Der Bausatz ist ganz in Holzbauweise gehalten, die Motorhaube ist aus ABS-Material. Die Bauweise ist einfach und auch in der Bauanleitung so beschrieben, daß der nicht routinierte Erbauer gut damit zurechtkommt. Als Kleber genügen hier UHU-Weißbleim und zur Verbindung der Metall- und Kunststoffteile UHU-SCHNELLFEST. Als Bespannmaterial haben wir die Graupner Ecotex-Folie gewählt und dann entsprechend dem Vorbild einen Tarnanstrich mit Revell-Farben aufgebracht. Das geht sehr leicht und gibt dem Modell ein sehr gutes Aussehen. Der Erbauer kann hier zwischen

Für wenig Geld erhält man aus dem Bausatz von Graupner ein sehr schönes Modell. Auch die Leistungen sind gut. Also viel Spaß für's Geld!

3 verschiedenen Tarnanstrichen wählen, er wird auf jedenfall ein sehr schönes - man möchte fast sagen "liebes" - Modell bekommen.

MOTORISIERUNG

Auf Grund der immer mehr werdenden Lärmprobleme haben wir uns entschlossen, den bewährten "Hirtenberger" 3,5 cm³ Viertakter zu installieren. Eine gute Wahl, wie sich herausstellte. Zum einen braucht man bei diesem Motor kein Trimmblei mehr, zum anderen hat der Motor so viel Leistung, daß man meist mit gedrosseltem Motor fliegen kann. Zudem ist der "Sound" des kleineren Viertaktters "sehr echt" und leise. Der einzige Nachteil den man in Kauf nehmen muß ist



der, daß Viertakter bei hängendem Einbau eine sehr sorgfältige Kerzenwahl und Einstellung erfordern. Wir verwenden eine "Rossi" oder "Webra 4" Kerze mit Erfolg.

FLUGERPROBUNG

Null Problemo, kann man sagen. Das Modell ist auch für einen etwas gereifteren Beginner leicht zu fliegen, auch einfacher Kunstflug ist möglich. Wir erfreuen uns immer an dem sehr schönen Flugbild dieses Oldis. Wir glauben, daß dies auch die Ansicht von Graupner war, hier etwas für das Auge zu bieten und dazu noch ansprechende Flugleistungen für das vergnügliche Herumfliegen. Das ist sicher gelungen. Übrigens: das Modell macht sich auch sehr gut in meinem Büro.



GRUNAU BABY II von Krick

Peter Tollerian

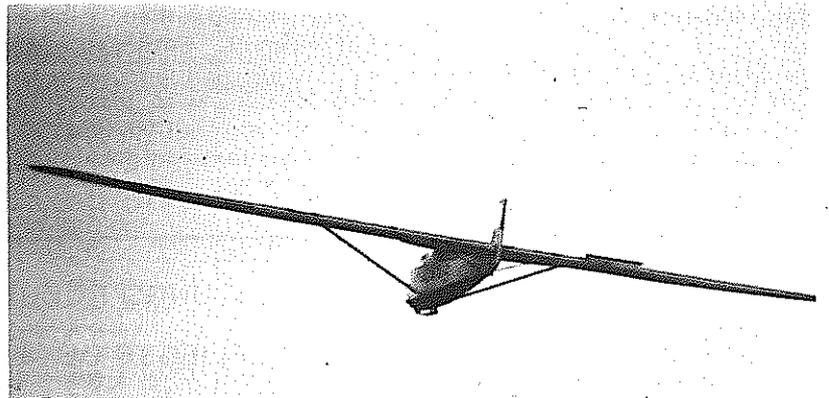
Der Klassiker unter den "Oldis" schlechthin ist sicher das "Grunau Baby II". In einer Stückzahl die je nach Literaturquelle zwischen 8.000 und 15.000 Stück in aller Welt schwankt. Edmund Schneider schätzte die gebaute Zahl selber auf rund 12.000.

Und hier sind wir gleich bei der GEBURTSGESCHICHTE DES GRUNAU BABY II.

Vielfach wird heute noch Wolf Hirth als Konstrukteur angesehen. Es ist aber ganz eindeutig bewiesen, daß alleine Edmund Schneider und sein Konstrukteur Emil Rolle die Schöpfer des Baby II waren. Die Witwe von Wolf Hirth hat dies selber in einem Brief an Peter Riedl betont. In Band 2 von

"Erlebte Röhngeschichte" schreibt Peter Riedl u.a.: "Im Winter 1930 hatte Schneider das Grunau Baby I als verkleinerte Ausführung seiner Grunau- "Stanavo" gebaut. Es

wurde vom Fluglehrer Paul Steinig eingeflogen, eine kleine Serie wurde an Vereine verkauft. Sechs Grunau Baby I erschienen auf der Meldeliste der "1921er Röhn."



Ein herrliches Modell, das hier entstanden ist. Bereits am Boden vermittelt dieses Modell echten "OLDI-LOOK"

Im gleichen Wettbewerb verunglückte jedoch der junge Segelflieger Herbert Rüdiger tödlich auf Schneiders neuem "Senator" - Muster, vermutlich durch eine Schwäche in der Flächenaufhängung am Rumpf. Schneider erkannte, daß er in Zukunft einen Statiker als Mitarbeiter heranziehen mußte. Er fand diesen in dem jungen Breslauer Segelflieger und Ingenieur Emil Rolle. So entstand das Grunau Baby II in seiner heute bekannten Form.

Bevor wir auf den Bau und unsere Flugerfahrungen zu sprechen kommen, ein Blick auf die wichtigsten Daten von Vorbild und Modell:

Spannweite: 13,57 m beim Vorbild, 3,392 m beim Modell, also ein Maßstab von 1 : 4.

Länge: 6,09 m, beim Modell also 1,522 m.

Gewicht: 154 kg, unser Modell brachte es mit 2 Akkus auf rund 2.400 g.

Gemischt ist nur Quer mit Seite, Servos für Querruder und Klappen jeweils in den Flächen. Stromversorgung über 2 x 1,2 Ah - Pack von High - Amp - super.

ERSTFLUG und ERFAHRUNGEN

Der Erstflug eines solchen Modells ist immer besonders aufregend. Schon alleine wegen des investierten Arbeitsaufwandes will man nur ja nichts riskieren, also Einflug nur bei Sonntagswetter.

Wie immer bei uns, der Erstflug im F-Schlepp. Am Sender steht wieder mein Sohn Alexander.

Es geht alles klar, das Gespann kommt gut auf Höhe. Jetzt bereits erkennen wir, welch herrliches Flugbild unser Baby bietet, da wird Luftfahrtgeschichte lebendig.

Wenn man bei so einem Modell zum ersten Mal die Sonne durch die Bespannung blitzen sieht, dann ist das Modellbauerglück vollkommen.

Solche Modelle sind dazu da, wirklichkeitsgetreu, ruhig und weiträumig geflogen zu werden, da entwickeln sie den ganzen Charm.



Eine ungewöhnliche Perspektive. Unser Baby kurz vor der Landung. Es läßt sich bereits erahnen, wie perfekt das Flugbild wirkt.

Für Kunstflugspäbchen war ja auch das Vorbild nicht zugelassen.

Inzwischen hat unser Grunau Baby eine ganze Menge an sehr schönen und auch langen Flügen auf unserem herrlichen Platz hinter sich, und wir sind immer wieder begeistert über dieses schöne Flugbild dieses Evergreens. Da ist die lange Bauzeit sehr schnell vergessen, und man freut sich immer wieder von neuem, wenn man das Baby da oben kreisen sieht.

Doch nun gleich zum Bau unseres "BABY II".

KLASSISCHE HOLZBAUWEISE:

Dem etwas erfahrenen Modellbauer wird bereits klar sein, woher der Baukasten kommt, aus dem wir unser Modell aufgebaut haben. Richtig, von KRICK. Wir konnten ja in prop bereits einige Modelle von Krick vorstellen, denken wir an den "Rhönbussard" oder an den "SG 38".

Um es gleich vorweg zu sagen, das ist kein Baukasten für Anfänger. Ein gewisses Maß an Bau Erfahrung ist unbedingt Voraussetzung. Doch auch wir haben z.B. beim Rumpfaufbau einmal tief Luft geholt. Entgegen der sonst bei Krick üblichen Bauweise in Halbschalen, wird hier der Rumpf auf einem Hellinggerüst vor dem Baubrett aufgebaut. Dies ist

ein an sich uraltes Verfahren, doch braucht man da "zum Anhalten" der Längsgurte ein hilfreiches Geschöpf. Doch es funktioniert, man erhält ein sehr steifes Gerüst

SORGFÄLTIGE FINISHARBEITEN

Oldis verlangen nach einem sehr sorgfältigen Finish. Denn nur wenn man auch hier genau nach Vorbild vorgeht, bekommt man jenes Erscheinungsbild, das eben den Oldi ausmacht. Also Bespannung nur dort, wo keine Beplankung vorhanden ist. Wir haben hier auf die bewährte Robbe - Solartex in Farbe "antik" zurückgegriffen. Mit einem Überstand von ca. 7-8 mm wurde die Folie auf die Beplankungsteile aufgebügelt, alle anderen Beplankungsteile bleiben "natur". Erst jetzt konnten die beplankten Teile mit Porenfüller behandelt werden, natürlich auch geschliffen. Nach dem Abdecken der Folienränder, wurden alle Beplankungsteile mit klarem Kunststofflack lackiert und dann nochmals mit 1000 er Naßschleifpapier überschleift. Ergibt eine prima Oberfläche im echten Oldi - Look.

RC - EINBAU und ENERGIEVERSORGUNG

In unserem Grunau Baby werkt wieder die Multiplex Royal MC.



MODELLFLUG - LEISTUNGSPRÜFUNGEN

KENNST DU SIE ? FLIEGST DU SIE SCHON ?

ABC

GAMMA von Robbe

Ein schnelles Flugvergnügen !

Peter Tollerian

Abgesehen davon, daß sich die E-Antriebe immer mehr durchsetzen und alle namhaften Hersteller eine umfangreiche Palette von Modellen mit dieser Antriebsart anbieten, kann man auch einen Trend für "fast fertige Modelle" feststellen.

Zwar werden die im Balsastaub ergrauten Modellbauer verächtlich die Nase hochziehen, denn für sie kommt nun einmal "das Bauen" vor "dem Fliegen".

Doch wer auf dem Küchentisch oder noch schlimmer im Wohnzimmer bauen muß, der wird für diese Art des Angebots der Modellbauindustrie dankbar sein. Der häusliche Frieden scheint gerettet. Die Philosophie der Hersteller scheint mit Erfolg auf diesen sicher nicht kleinen Kreis von Interessenten abgestimmt, sicher ein Weg, neue Anhänger für unseren Sport zu gewinnen.

Doch nun gleich zum Modell:

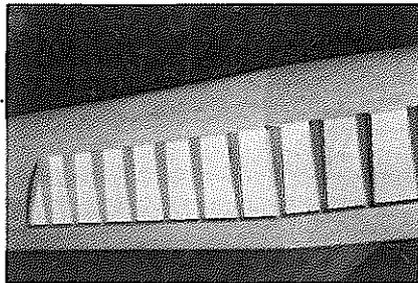
Spannweite 2000 mm
Rumpflänge 980 mm

E-Antrieb durch Direktantrieb mittels eines preiswerten Mabuchi 540 S und einer Robbe Luftschraube 7 x 4".

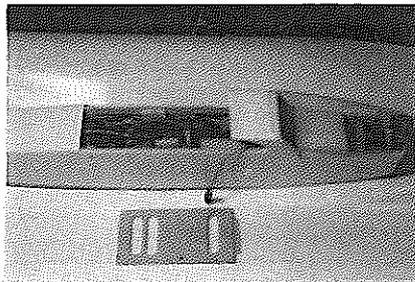
FAST ALLES IST . FIX UND FERTIG GEBAUT !

Der Rumpf, die Leitwerke und natürlich die Flächen sind fertig gebaut und verschliffen. Es ist bei dem günstigen Preis kein Wunder, daß die Bauanleitung den Rat gibt, die Verklebungen nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls nachzukleben. Bei uns waren Nacharbeiten nur im geringen Maß im Bereich der Flächenbeplankung notwendig. Es bleibt also nur über, die Teile zu bespannen, Höhen- und Seitenleitwerk zu verkleben, sowie die RC-Anlage und den Antrieb einzubauen.

Dazu noch einige Anmerkungen: Die Leitwerke sollen ruhig voll verspannt werden, die Klebeflächen zum Verkleben der Teile werden mit einem Filzschreiber markiert, um genau dort die Folie wieder zu entfernen, geht viel besser.



Auch die Flächen sind fertig gebaut und müssen nur mehr bespannt werden.



Das gleiche gilt für den Rumpf, ebenfalls nur noch Besspannarbeiten notwendig. Viel Platz für den Einbau der Elektronik, bei uns bestehend aus einem Uniswitch-Schalter 8295, zwei Servos, einem kleinen Empfängerakku. Vorne gut zu sehen der 540-S Motor. Die Befestigung ist einfach aber wirkungsvoll. Bei der Montage des Luftschraubenmitnehmers ist auf wichtigen Lauf zu achten.

Als Krieger schlagen wir einen Weißleim vor, der die Teile doch besser miteinander verklebt. Einbau der Servos. Diese nach Bauanleitung im oberen Schacht senkrecht einsetzen. Will man nun im unteren Schacht für die Aufnahme des Akkus aber einen Pack mit 7 Zellen unterbringen, so reicht der Platz nicht. Abhilfe sehr einfach: Man baue die Servos im oberen Schacht liegend ein. Geht prima!

Bauanleitung gut gemacht !

Die Bauanleitung kommt mit den sehr guten Montagezeichnungen und dem klaren Text dem Anfänger sehr entgegen. Vermißt haben wir eigentlich nur einen Hinweis auf die richtige Ausrichtung des Antriebmotors in Bezug auf Sturz oder Zug.

Problemloses Flugvergnügen !

Der "GAMMA" hat uns von Anfang an Spaß gemacht. Hier haben wir es mit einem sehr gutmütigen Modell zu tun, so richtig ausgelegt für den unerfahrenen Modellflieger, der beim "Werken am Sender noch mitdenken muß". Der GAMMA fliegt sehr eigenstabil, der Antrieb reicht aus, um mit einer Akku-Füllung 2 bis 3 Steigflüge zu absolvieren. Sicher, das Steigvermögen ist bestimmt nicht zu berauschend, doch für diese Klasse mehr als ausreichend.

Ruhig aber stetig läßt sich mit dem GAMMA eine erstaunliche Ausgangshöhe erreichen. Wir werden das Modell noch mit einer der neuen Klappflugschrauben von Robbe ausrüsten, denn wir sind der Meinung, daß sich hier noch eine Verbesserung der Steig- und auch der Segeleigenschaften erreichen läßt.

Voraussetzung für das ungetrübte E-Flugvergnügen sind natürlich gute und gut gewartete Akkus. Wir verwenden hier wieder die "Red-Amp"-Zellen von Panasonic.

Erfahrungen und Eindrücke !

Für "raumbeengte" Modellbauer ist die Fertigbauweise ein Segen, für die Einsteiger, die ein Erfolgserlebnis brauchen, auch. Und für den Lernprozeß beim Werken am Knüppel ist der GAMMA auch sehr gut geeignet, denn er verzeiht unheimlich viel.

Nicht zu übersehen, daß der "Strom-Quirrler" überall einzusetzen ist, also auch beim Familienausflug überall mitgenommen werden kann. Eine freie Wiese findet sich bald, und dann steht dem Flugvergnügen nichts mehr im Wege.



ALPHA von Multiplex

Wolfgang Grill
Hangfluggruppe Dax Lueg

Der "ALPHA" von der Firma Multiplex ist ein bewährtes Thermik-RC-Segelflugmodell.

DER BAU

Dank des Fertigrumpfes und der vorgefertigten Holzteile, kann das Modell in relativ kurzer Zeit zusammgebaut werden. Als "abstieghilfe" bei starker Thermik und zur Unterstützung bei Ziel-landungen habe ich Störklappen in die Tragflächen eingebaut.

DER RUMPF

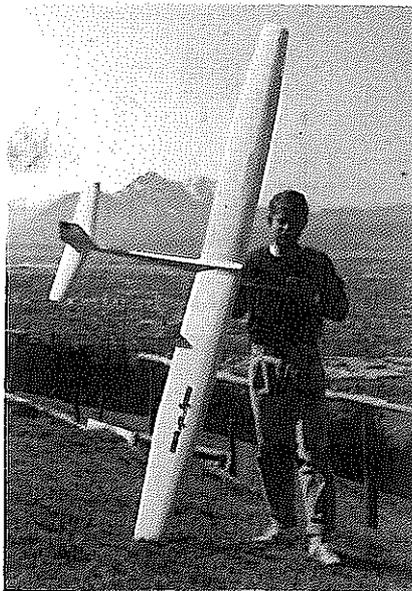
Der Rumpf des Modells ist aus glasverstärktem Kunststoff gefertigt. An der glatten Oberfläche des Rumpfes können sich noch Reste des Trennmittels aus der Negativform befinden. Damit ein Farbanstrich an der Oberfläche haften kann, muß der Rumpf mit Schleifpapier der Körnung 400 angeschliffen werden. Dadurch wird das Trennmittel entfernt und die Oberfläche aufgeraut. Eine lästige und aufwendige Arbeit.

DIE LEITWERKE

Die Höhenleitwerke bestehen aus Balsarippen und einer 1 mm starken Beplankung. Diese ist aber viel zu dünn. Genauso ist es beim Seitenruder. Hier wurde am falschen Platz gespart.

DER TRAGFLÜGEL

Diese sind in Rippenbauweise und sehr aufwendig zu bauen. Man muß sehr genau arbeiten, um keine Verzüge zu bekommen. Die Flächen werden teilbeplankt. Die Nasenleisten bestehen leider nur aus Balsaholz. Das ist sicher ein Nachteil bei härteren Landungen, die bei mir öfters vorkommen. Beim Störklappeneinbau müssen die Bohrungen zur Durchführung der Bowdenzugaußenrohre gebohrt werden. Um die erforderliche Schränkung zu bekommen, wird die Endleiste des Innenflügels 6 mm hoch unterstützt. Die Tragflügel wurden von mir mit weißer Oracover-Folie bespannt.



Der Autor mit seinem Modell

DER ERSTFLUG

Das Flugmodell "ALPHA" besitzt aufgrund seiner sorgfältigen Konstruktion und ständigen Weiterentwicklung hervorragende Flugeigenschaften. Der große Geschwindigkeitsbereich des Flugmodells macht es zu einem Allroundmodell für Thermik und Hangflug.

ZUSAMMENFASSUNG

Der "ALPHA" ist ein echtes Allroundmodell mit sehr guten Langsamflugeigenschaften, dadurch auch besonders für Einsteiger in den Modellflugsport geeignet. Mit dem Modell sollte man sehr sorgfältig umgehen, da es nicht besonders viel aushält. Das ist sicher auf die Rippenkonstruktion der Tragflächen zurückzuführen. Auch der Anschaffungspreis ist hoch. Der "ALPHA" besitzt im Grunde die gleichen Flugeigenschaften wie der "AIRFISH"

Technische Daten :

Spannweite :	2800 mm
Rumpflänge:	1200 mm
Flächeninhalt:	53 dm ²
Fluggewicht:	ca. 1300 g

Peter Gällner

DER ZAUBERLEHRLING

Festgeschnallt an seinem Sender
steht der Bub am Bergeshang,
krampfhaft fest hält er den Knüppel.
vor dem Start ist ihm schon bang.
Von der Stirne heiß,
rinnt ihm schon der Schweiß.
Alle Heiligen tät er loben,
wär er nicht so weit heroben.

Wohlthätig ist der Flügel Macht,
wenn sie der Mensch bezähmt, bewacht.
Doch furchtbar wird so ein Stück Holz,
wenn's sich besinnt auf seinen Stolz.
Verläßt die vorbestimmte Bahn -
ziellos rast's in seinen Wahn.
Wehe, wenn sie losgelassen,
reißend ohne Widerstand,
durch turbulente Thermikblasen
geht's dahin ins Unbekannt,
denn zwei rechte Flügel hassen
eines Neulings Unverstand.

Kennt ihr's, in der Sonne gleißt es ?
Prima Startplatz heißt es.
Fällt der Berg dann je zu Tal,
beginnt auch schon des Ärmsten Qual.
Viel zu früh und ohne Zügel
gleitet das Ding jetzt weg vom Hügel.
Und es gleiten eine Weile
noch zusammen alle Teile.

Schnell und schneller, immer weiter
entfernt es sich von seinem Leiter.
Alles flimmert, fliedert, fackelt,
jeder Baum im Wege wackelt.
Und schon sieht man Unheil nah'n,
denn gerade in der Bahn,
direkt vor der Flächen Lauf
tut ein Hindernis sich auf.

Kurve !
Doch mißglückt sie kläglich !
Ziehen !
Gleich ganz unmöglich !
Christiania - Herr des Lebens,
alles, alles ist vergebens !

Wunschlos, hirnlos, plan- und traumlos
geht es auf den nächsten Baum los.
Vor den Augen noch ein Schimmer,
beide Flügel sind in Trümmer !

Hört ihr's wimmern hoch vom Hang ?
Hoffnungslos und weh und bang
wird der Mensch der Götterstärke,
traurig schaut er seine Werke.
Einen Blick noch nach dem Grabe
sendet er nach seiner Habe,
zählt behutsam alle Rippen,
beißt verbissen in die Lippen.
Dort das Leitwerk, hier der Tank,
alles find't sich, Gott sei Dank.
Und mit einer kleinen Taschen
kann er jetzt nach Hause Matschen.

Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment



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

MODELLBAU, FLUG — SCHIFF — AUTO



RÖBER

Laxenburger Str. 12
1100 Wien 62 15 45

HAAS
RC MODEL SHOP



Wiesengasse 2, A-2544 Leobersdorf, Telefon 02256/31 88

ERNST SPORER

MODELLBAU-FACHGESCHÄFT
6020 Innsbruck, Kiebachgasse 2
Telefon 05222/23 1 56

MODELLBAU

Ing. Karl Koroschetz
Im Pörschacherhof
A-9210 Pörschach/WS
Telefon 04272/23 35

HELICOPTER-VERSAND

FOTO-HEINZ

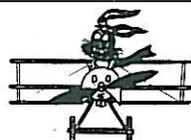
6391 Fieberbrunn/Tirol
Telefon 05354/63 61 oder 69 68
Graupner-Heim-Robbe
Ersatzteil-Schnellversand

MARO-MODELLBAU

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

MODELLBAU
HAAS

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



FLUG — SCHIFF — AUTO

M W M

Modellbau Wagner Melk

A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Tel. 02752/24 32

Impeller-Service Hobby Sommer

Ignaz-Harrer-Straße 13
5020 Salzburg, Telefon 06222/34 3 47

MODELLBAU

PETER FEIX

Bismarckstraße 3
A-8280 Fürstenfeld
Telefon 03382/26 17

Modellbau Überlacker Hans Peter

A-7000 Eisenstadt,
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26

Modellbau Simacek Sepp
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4—6

Modellbau Post
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66

IHR SPEZIALIST
IM - PINZGAU -

ROBBE, Schlüter,
Webra, Graupner,
KDH, Kavan,
Avio usw.



ORACOVER®

- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör

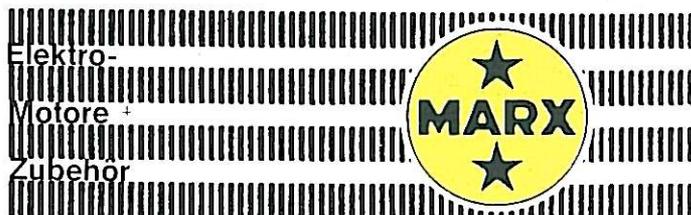


Fast-Fertig-Modelle

PILOT

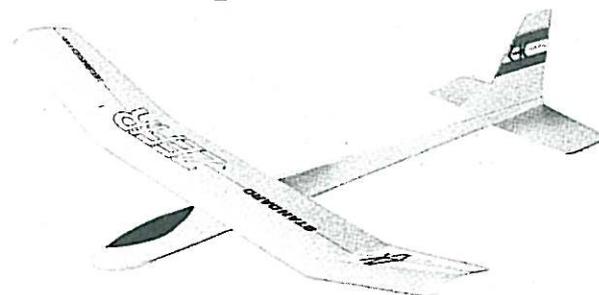
Modellbaukästen + Zubehör

RPM
IT'S ABOUT TIME!



Elektro-
Motore
Zubehör

Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

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

G. Kirchert



modellbau
wien

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

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

KLEINER KURIER

Spannweite 900 mm
Rumpflänge 570 mm
In original offener Standard-Bauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan
GK 705 Werkstoffpackung
GK 805 Baukasten



GK Baukästen mit 8 als erster Bestellnummer sind im Karton, komplett mit Bauplan und Klebstoff.
GK Werkstoffpackungen mit 7 als erster Nummer sind in Nyloonsackerl ohne Bauplan verpackt.

Segelflugmodelle

STORCH

Spannweite 900 mm
Rumpflänge 580 mm
Segelflugmodell, papierbespannt, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

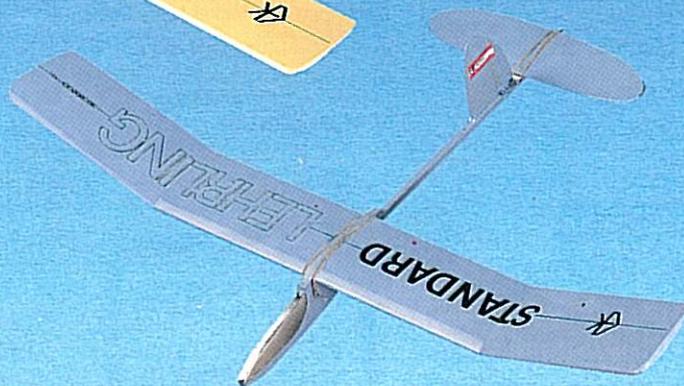
GK 606 Bauplan
GK 706 Werkstoffpackung ohne Bespannpapier
GK 806 Baukasten, komplett, mit vorgedrucktem Balsaholz und Sperrholzteilen, Bespannpapier, Klebstoff.



LEHRLING

Spannweite 900 mm
Rumpflänge 570 mm
In original Standard-Vollbauweise, mit Kurvensteuerung und Thermikbremse.

GK 60405 Bauplan
GK 704 Werkstoffpackung
GK 804 Baukasten



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

G. Kirchert



modellbau
wien