

RCOP



11/12

13. JAHRGANG 89

das österreichische modellflugmagazin

Da schautst!



FINDEISEN ist der Modellbaukaiser in Wien.

Was wir alles auf Lager haben ...
was wir für Preise haben ...
und wieviel Wissen und Sachverstand wir in die Beratung unserer Kunden investieren ...
da hilft nix, das müssen Sie sich selbst anschauen.

Da schautst!

1160 Wien, Herbststraße 63;
Tel. 0222/492 40 80

**MODELLBAUCENTER
FINDEISEN**

Mo.-Fr. 9.00-18.00 Uhr; Samstag 9.00-12.00 Uhr

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.

ALLEN MEINEN KUNDEN WÜNSCHEN WIR FROHE FESTTAGE

OFFIZIELLES ORGAN
DER SEKTION MODELLFLUG
IM ÖSTERREICHISCHEN AERO CLUB

INHALT 11/12 - 1989

Edwin Krill - Redaktionsbericht	1
Dr. Georg Breiner - INFO des Bundessektionsleiters	3
MITTEILUNGEN DER BUNDESFACHREFERENTEN :	
F1E - Selbstgest. Hangflug - OSR Felix Schobel	4
SPORTLEREHRUNG durch die Bundesministerin	5
STAATSMEISTERSCHAFTEN	
F2D - Combat	6
WELTMEISTERSCHAFTEN	
F3C-Hubschrauber in Chesapeake/USA - MF E. Bäck	7
F3B-RC-Segler - aus der Sicht des WM-Zweiten	12
OFFENE INT. FAI - WETTBEWERBE	
8. Benelux Meeting in Amay - F3E - Ing. Meisinger	16
25. Cup der Republik in Zagreb - BFR Ing. Reitterer	18
NATIONALE WETTBEWERBE	
Nat. Elektroflug Meeting F3E in Feldkirchen/Krtn.	20
Bockflieger Pokalfliegen in RC IV/mod.	21
Wiener RC IV Landesmeisterschaft	21
NÖ Landesmeisterschaft in RC/SL	22
NÖ Landesmeisterschaft in F1E	22
3. Jauntalpokalfliegen in RC III + F3A	23
WEITERE WETTBEWERBSAKTIVITÄTEN	
8. Zanonka Pokal - RC-Nurflügler	24
Alpines Segelfliegen auf der Gerlitze/Krtn.	25
10. Graupner Bodensee-Cup in Seml Scale	26
ASKÖ Bundeslehrgang und Bundesmeistersch. RC-Hang	28
20. UHU Jugend Wanderpokal in Schärding	30
MODELLFLUGLITERATUR	32
BUNDESKURSE IM MODELLFLUGAUSBILDUNGS- ZENTRUM SPITZERBERG	
CO ₂ -TANK - Gedanken von K. Jörg Hammerschmidt	44
PITCH AKTUELL	
HUNER - MECHANIK	47
ROTORBLÄTTER von HP Fiberfoam	48
TEST's für HOBBYFLIEGER	
EZ - SPORTSMAN 25 H	49
WIE SCHAUT ES MIT DER WERTUNG AUS ?	
Eine interessante Betrachtung von Peter Tollerian	51

Im Mittelteil zum Herausnehmen und zum Sammeln die weiteren Seiten S 11 - S 14 (diesmal aus Platzmangel nur 4 Seiten. Die Anfrage hierzu wird immer größer !)

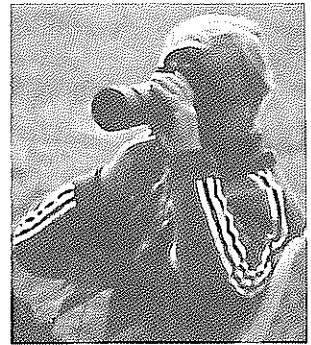
UNSER HEUTIGES TITELFOTO: Ein vorbildlicher Start eines F2D - Combat - Modells bei der Staatsmeisterschaft auf dem ÖMV - Landesverbandsplatz Wien in Bockfließ/NÖ

IMPRESSUM: Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österr. Aero Club, Sektion MODELLFLUG. Für den Inhalt verantwortlich Chefredakteur OSR Edwin Krill und die Autoren der gekennzeichneten Beiträge. Ständige Mitarbeiter BSL Dr. Georg Breiner, die Bundesfachreferenten und Landessektionsleiter, alle 1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12. Redaktionsadresse: Redaktion prop, 3425 Langenlebarbn, Julius Raab Straße 10. Telefon = auch FAX 02272 / 2972. Druck: Buch- und Offsetdruckerei Josef Haberditzl Ges.m.b.H., 1150 Wien, Sturzgasse 40.

Liebe Modellflugfreunde !

6. Dezember 1989

Genau ein Monat nach dem Erscheinen von prop 9/10 - können wir mit dem letzten prop in diesem Jahr, 11/12 - 1989 herauskommen. Es war ein turbulentes Jahr für die Redaktion. Aber meine ständige Aufforderung zur Mitarbeit scheint nun



Früchte zu tragen, und ich hoffe, daß es im neuen Jahr 1990 mit dem Erscheinungstermin besser klappt. Es ginge ja alles viel leichter, wenn der Redaktionsschluß - für die erste Nummer 1990 der 15. 01. 1990 - eingehalten würde. Beiträge, die erst knapp vor Redaktionsschluß oder gar später in der Redaktion eintrudeln, haben wenig Chance, für die Folgenummer berücksichtigt zu werden.

Bedauerlich war heuer, daß wir einige interessante Wettbewerbsberichte nicht erhalten haben: WM Freiflug und WM F3A und F3D ! Wer schreibt wohl darüber ? Von der F3B - Staatsmeisterschaft ist auch noch kein Bericht eingelangt. Wohl wurde vor einigen Tagen (und nach Redaktionsschluß) bei unserer Modellflugsekretärin vom FR F3B angefragt, ob ein Bericht für die nächste Nummer noch angenommen würde (zuständig ist immer noch die Redaktion!). Na ja, jeder wie er kann und will ! Ich war in der abgelaufenen Saison bei vielen Wettbewerben und habe mich immer wieder über den Einsatz und das Können unserer Spitzensportler gefreut. Was mir allerdings zu denken gibt, ist der Umstand, daß wir zwar viele gute Leute haben, die aber allesamt nicht bereit zu sein scheinen, ihr Wissen und Können an die breite Masse der Mitglieder (es sind über 5000!) weiterzugeben.

Das ist mir unlängst wieder in den Sinn gekommen, als ich den Artikel von Peter Tollerian schrieb: "Wie schaut es mit der Wartung aus ?" Ein bestimmt recht lehrreicher und aufschlußreicher Artikel. Für den erfahrenen Spitzenflieger sicherlich ein alter Hut. Ob aber auch für die vielen anderen Modellflieger ? Vergeßt doch bitte nicht, was für Euch selbstverständlich ist, ist es für die breite Masse noch lange nicht ! Müssen wir alles erst immer aus ausländischen Zeitungen erfahren ? Glaubt mir, es würden Euch sicher viele dankbar sein, wenn Ihr Euer großes Wissen, Können und Eure Erfahrung in unserer Zeitung mitteilen würdet.

Ein Weihnachtswunsch von mir, stellvertretend sicher für viele andere: arbeitet 1990 als Fachberater für prop ! Jeder Artikel ist willkommen ! Wir brauchen Euch, so wie Ihr uns braucht !

Ja, und mit dieser Bitte wollen wir das heurige, so erfolgreiche Jahr, abschließen.

Ich gratuliere allen unseren tüchtigen Sportlern zu ihren Erfolgen bei den diversen WMs, EMs, Staatsmeisterschaften und anderen Wettbewerben und danke allen Wettbewerbsveranstaltern für ihre Arbeit, denn ohne sie könnten keine Wettbewerbe durchgeführt werden.

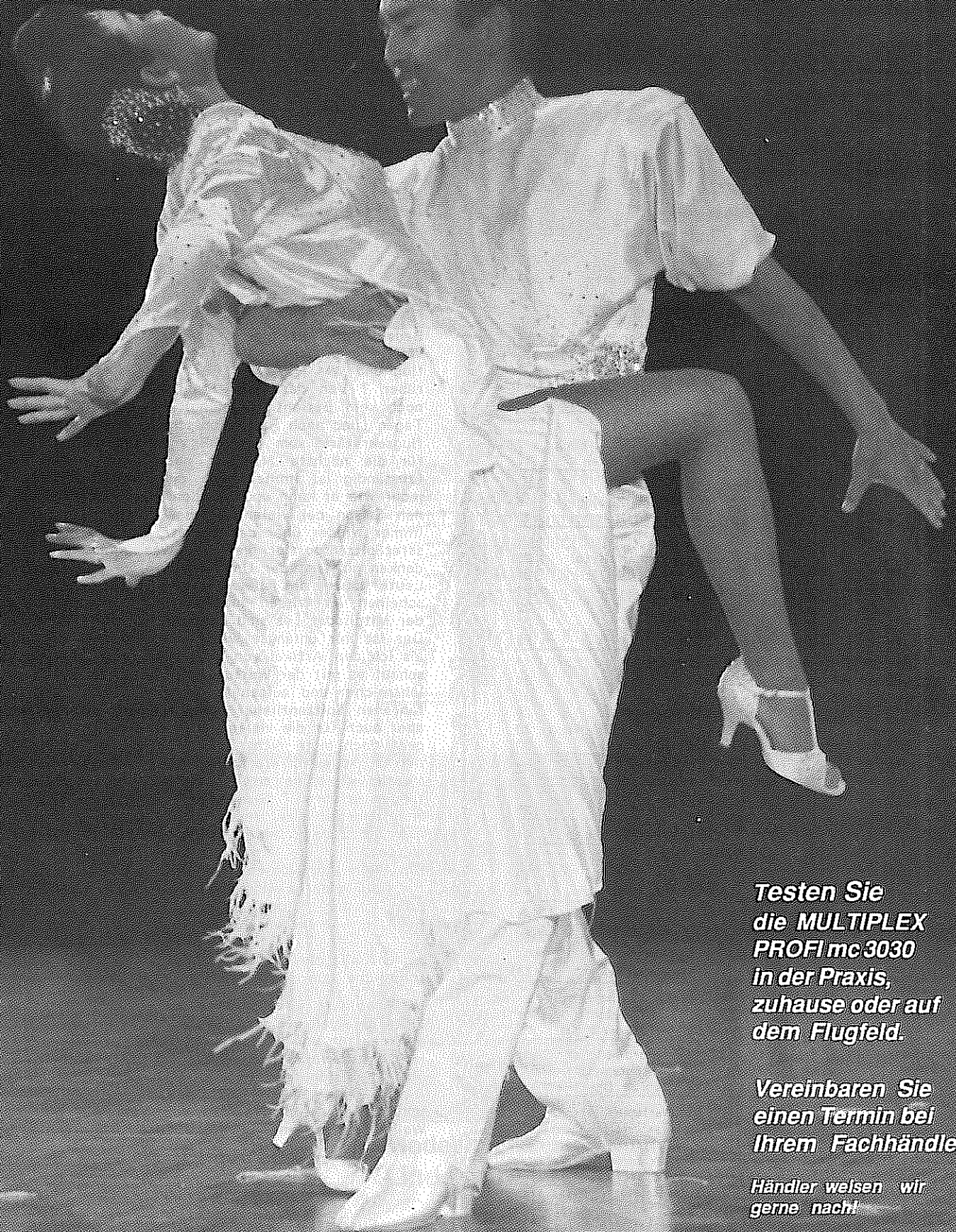
Ich wünsche allen Lesern von prop ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein frohes und erfolgreiches Jahr 1990 !

Mit herzlichen Modellfliegergrüßen

Euer

Edwin Krill

Aufforderung zum Tanz

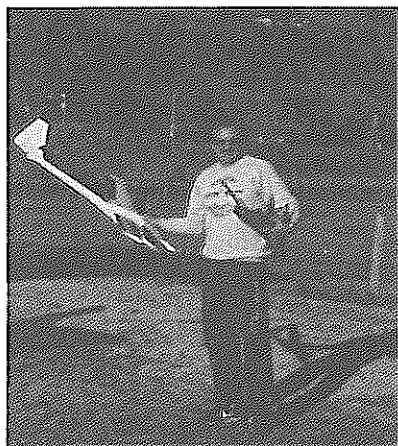


*Testen Sie
die MULTIPLEX
PROFI mc 3030
in der Praxis,
zu Hause oder auf
dem Flughafen.*

*Vereinbaren Sie
einen Termin bei
Ihrem Fachhändler!*

*Händler wäsen wir
gerne nach!*

BSL-INFO



Liebe Fliegerfreunde!

Das Jahr 1989 neigt sich dem Ende zu. Es war geprägt nicht nur von sportlichen Erfolgen, sondern auch von etlichen Mißtönen von Verhaltensweisen mancher Modellflieger. Es ist mir vollkommen klar, daß man nicht alle Flieger schlagartig zufriedenstellen kann. Nach harten Bandagen mit der Versicherung ist eine doch weitgehende Verbesserung für Sie eingetreten, daß Sie auf 5 Millionen Schilling pauschal versichert sind und der Selbstbehalt zunächst auf einen Zeitraum von einem Jahr gestrichen wurde. Es gibt aber bereits jetzt schon einige unter Euch, die meinen, daß die 5 Millionen zu wenig sind! Vergleicht man jedoch die alte Versicherung mit der neuen, so kann man feststellen,

daß Sie nunmehr wesentlich besser versichert sind als in der Vergangenheit. Ich werde mich sehr wohl bemühen, in der nächsten Zeit diese pauschale Deckungssumme zu erhöhen. Es ist aber nicht möglich und dies gebe ich zu bedenken, daß man von heute auf morgen alles umkrepeln oder erneuern kann. Ich habe die Funktion als Bundessektionsleiter nicht übernommen, um mich von vorne und hinten feiern zu lassen! Ich will für Euch alle arbeiten! Wo sind konstruktive Vorschläge geblieben? Kritisieren ist sehr einfach und billig, vor allem dann wenn diese Kritik anonym erfolgt. Daher ersuche ich erneut, wendet Euch mit Verbesserungsvorschlägen an mich und steckt nicht den Kopf in den Sand oder schimpft über den Aero Club. Ich hoffe abschließend, daß meine Worte nicht ohne Reaktion von Eurer Seite bleiben und wünsche allen ein Frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Fliegerjahr 1990

Euer

Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner

Die nächsten Sprechstunden des Bundessektionsleiters können telefonisch unter 0222/5051028/77 DW im Sekretariat erfragt werden.

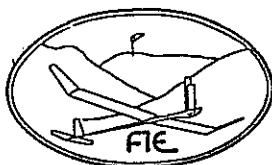


EIN FROHES WEIHNACHTSFEST
UND FÜR DAS NEUE JAHR ALLES GUTE,
VERBUNDEN MIT DEM DANK FÜR IHR VERTRAUEN
UND DEM WUNSCH AUF WEITERE ANGENEHME ZUSAMMENARBEIT



SCRIPTURA BÜROSERVICE

1050 Wien, Markgraf-Rüdiger-Straße 4
Telefon 95 12 23, 95 12 24



OSR Felix Schobel BFR F1E Hangflug



F 1 E - JAHRES-ENDWERTUNG 1988 / 89

=====

(14 mögliche Wettbewerbe der Jahre 1988 und 1989 im In- und Ausland wurden zur Endwertung herangezogen, wobei von jedem F1E-Flieger die fünf persönlich besten Ergebnisse für die Schlussreihung gewertet wurden.)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
SCHOBEL Felix, sen.	334	288	128	485	420	388	291	388	378	398	477	428	170	430	...	2.240 (2.122*) Pkt.
LINTNER Karl	500	311	147	493	388	233	288	283	348	280	409	388	400	428	...	2.230 (1.952*) "
AUST Karl	481	384	---	449	478	---	384	---	424	332	492	454	327	448	...	2.354 (2.172*) "
SCHNECK Rupert	443	425	---	487	341	---	228	---	278	408	500	---	282	437	...	2.292 (1.906*) "
HEISS Norbert	439	308	---	488	287	208	223	---	120	243	400	395	070	321	...	2.043 (1.582*) "
SCHOBEL Felix, jun.	449	277	---	414	241	274	398	---	328	084	431	310	432	282	...	2.124 (1.899*) "
DÖTZL Alfred	351	208	---	453	307	---	300	---	228	373	327	288	128	382	...	1.826 (1.677*) "
HUBER Edmund	208	413	318	---	274	304	---	401	278	---	282	348	330	468	...	1.960 (1.217*) "
KOCH Fritz	---	477	---	---	444	---	---	---	---	---	471	---	106	---	...	1.498 "
SALZER Klaus	475	445	---	---	---	388	330	---	427	408	406	500	---	---	...	2.253 (2.121*) "
REITTERER Ernst	416	332	---	---	---	---	332	---	373	228	500	---	---	415	...	2.036 (1.848*) "
MANG Fritz	---	---	---	---	---	---	416	---	409	500	486	388	288	496	...	2.307 (2.307*) "

*= Zwischenwertung 1989/90 bei Wertung der 5 pers. besten Bewerbe im Jahr 1989 !

LEGENDE :

- 1 = Heri-Kargl-Cup 1988
- 2 = EC-Austria 1988
- 3 = Arosa-Alpencup 1988
- 4 = CSSR-Europacup 1988
- 5 = NÖ-CUP/Ost 1988
- 6 = 1. Weltcupbew. 1989
- 7 = SIM 1989
- 8 = 2. Weltcupbew. 1989
- 9 = Freundschaftscup 1989
- 10 = Heri-Kargl-Cup 1989
- 11 = 3. Weltcupbew. 1989
- 12 = 4. Weltcupbew. 1989
- 13 = NÖ-CUP/Ost 1989
- 14 = Haunsbergpokal 1989

ENDSTAND:

1. AUST Karl	MBC-VOGELWEIDE/Mödling, NÖ	2.354 Pkt.
2. MANG Fritz	ÖMV-KAGRAN/Wien	2.307 "
3. SCHNECK Rupert	ESV-St. Pölten, NÖ	2.292 "
4. SALZER Klaus	MFC-Wr. Neustadt, NÖ	2.253 "
5. SCHOBEL Felix, sen.	UMSC-KOLIBRI/Ogra, NÖ	2.240 "
6. LINTNER Karl	UMSC-KOLIBRI/OGRA, NÖ	2.230 "
7. SCHOBEL Felix, jun.	UMSC-KOLIBRI/OGRA, NÖ	2.121 "
8. HEISS Norbert	UMSC-KOLIBRI/OGRA, NÖ	2.043 "
9. REITTERER Ernst	LSV-Salzburg	2.036 "
10. HUBER Edmund	MFC-Salzburg	1.960 "

Bei der Bundessektionssitzung werden für die F1E-Europameisterschaften 1990 in der Schweiz folgende Vertreter Österreichs beantragt:

Mannschaftsführer: Felix Schobel, sen., Einzelstarter: Europameister Klaus Salzer, Nationalmannschaft: Karl Aust, Fritz Mang, Rupert Schneck; Helfer: Karl Lintner.

Zwischenstand 1989:

1. Fritz MANG.....	2.307 Pkt.	6. Rupert SCHNECK.....	1.906 Pkt.
2. Karl AUST.....	2.172 "	7. Felix SCHOBEL, jun.....	1.899 "
3. Felix SCHOBEL, sen.....	2.122 "	8. Edmund HUBER.....	1.851 "
4. Klaus SALZER.....	2.121 "	9. Ernst REITTERER.....	1.848 "
5. Karl LINTNER.....	1.952 "	10. Alfred DÖTZL.....	1.677 "



SPORTLEREHRUNG

durch Frau Unterrichtsministerin
Dr. Hilde Havlicek



Alfons PLANGGER, Mannschaftsdritter F1A-WM.
Reinhard TRUPPE, Mannschaftsdritter F1A-WM.
Wilhelm KAMP, Mannschaftsdritter F1A-WM.
Karl AUST, Mannschaftsdritter F1E-WM.
Karl LINTNER, Mannschaftsdritter F1E-WM.
Wolfgang BAIER, Mannschaftsdritter F1E-WM.

Verstärkt wurde dieses Aufgebot durch zwei Salzburger Modellflieger, die bei der gleichzeitig stattgefundenen Salzburger Sportlererhebung zum, Zug kamen:
Josef BRENNSTEINER, WM-Zehnter in Klasse F3C.
Ernst REITTERER, Worldcupdritter im Freiflug

Für den 11. November 1989 wurden vom Unterrichtsministerium 71 österreichische Welt- und Europameister zur Ehrung der besten Sportler unseres Landes nach Salzburg eingeladen.

Erfreulich für den Österreichischen Aero.Club war dabei die Tatsache, daß allein 15 dieser zu Ehrenden Mitglieder des ÖAeC waren. Ebenso erfreulich für die Sektion Modellflug die Tatsache, daß 12 Modellflieger im Jahre 1989 den Weg aufs WM- oder EM-Stockel geschafft haben.

Es waren dies:

Hanno PRETTNER, Weltmeister in der Klasse F3A, bei der Ehrung aus Krankheitsgründen durch seinen Vater vertreten.

Peter HOFFMANN, Mannschaftsweltmeister F3B und Silbermedaillengewinner WM F3B.

Karl WASNER jun., Mannschaftsweltmeister in Klasse F3B.

Fritz HAUPT, Mannschaftsweltmeister in Klasse F3B, bei der Ehrung nicht anwesend.

Karl F. WASNER, Mannschaftsweltmeister in Klasse F3B.

Klaus W. SALZER, Weltmeister in Klasse F1E, Mannschaftsdritter F1A-WM und Worldcupgewinner F1E.

Wie immer in Salzburg wurde die Modellflugmannschaft von LSL Johann Niederwimmer begleitet und "fotografisch" betreut.

Die Ehrung fand diesmal in der neuerbauten naturwissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg statt und wurde durch öster-

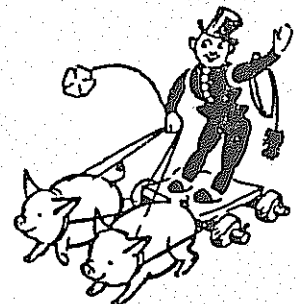
reichs Unterrichtsministerin, Dr. Hilde Havlicek, im Beisein einer Reihe von Ehrengästen vorgenommen.

Nach der letztjährigen Ehrung in Wien wurde die Rückkehr nach Salzburg allgemein als sehr positiv aufgenommen, denn die Anfahrtswege sind bei diesem Treffpunkt doch gerechter verteilt.

Karl F. WASNER

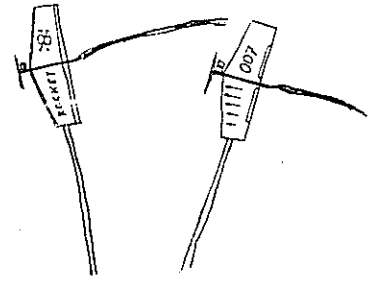


Frohe Weihnachten
und ein
erfolgreiches neues Jahr
wünscht
Redaktion prop





Staatsmeisterschaft Klasse F2D



Am 8. Oktober 1989 fand auf dem Landesverbandsflugplatz des ÖMV-Wien in Bockfließ die letzte Staatsmeisterschaft des Jahres in der Klasse F2D (Fuchsjagd) statt.

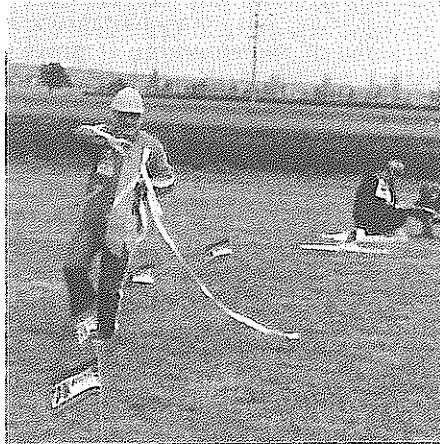
Die Klasse Fuchsjagd oder Combat wie sie auch genannt wird, ist sehr publikumswirksam. Auch bei dieser Staatsmeisterschaft gab es Kämpfe, welche die Zuschauer "vom Hocker riß!"

Für diejenigen Leser, die sich unter dieser Klasse noch nicht viel vorstellen können, möchte ich eine kleine Beschreibung bringen.

Zwei Combat-Modelle fliegen gleichzeitig im Kreis, jedes von einem Piloten gesteuert. Wegen der öfter vorkommenden Zusammenstöße der Modelle während des Fluges, werden sie ganz einfach gebaut, wie man auf unserer Titelseite sehen kann. Jedes ist mit einem 2,5 cm³ Motor versehen und wird mittels zweier Stahlleinen von je 15,92 m vom Piloten gesteuert. Jedes Modell zieht an einer 2,5 m Schnur ein 3 m langes und 3 cm breites Krepppapierband nach. Der Wettkampf besteht nun darin, daß jeder Pilot mit seinem Modell versucht, den Streifen seines Gegners möglichst oft abzuschneiden.



Ein Bilderbuchstart



Ein abgestürztes Modell muß innerhalb der Rahmenzeit ausgetauscht werden

Das alles geschieht natürlich während des Kreisfluges, und daß es da recht oft die tollsten Kapriolen zu sehen gibt, kann sich jeder vorstellen, denn der Pilot des gerade angegriffenen Modells versucht natürlich, den Attacken des Angreifers auszuweichen. Nicht gerade selten gibt es dabei Zusammenstöße, sodaß die Modelle mehr oder weniger beschädigt landen müssen oder auch abstürzen. Nun heißt es, die Modelle wieder flugbereit zu machen oder sogar auszutauschen. Und das ist der Moment, bei dem es auf einen guten Mechaniker (= Helfer) ankommt.

Das alles spielt sich in einem Zeitraum von 4 Minuten ab, und es ist sicherlich verständlich, daß dabei große Hektik herrscht.

Der Wettkampf wird nach dem KO-System geflogen und jeder Schnitt und jede Sekunde Flugdauer bringt Punkte.

Bei der Staatsmeisterschaft herrschte bestes Flugwetter und das nach vorheriger Schlechtwetterperiode.

Wegen der Schwierigkeit der Klasse und des relativ hohen Materialaufwandes (jeder Pilot hat mindestens 5 Modelle einsatzbereit), waren nur 7 Nennungen erfolgt, davon 5 Wiener und je ein Nieder-



Rudi Königshofer wirft seinen Motor an



Die Funktionäre unter sich

österreicher und Tiroler. Wie schon erwähnt, gab es viele schöne und spannende Wettkämpfe zu sehen. In einem rasanten Finale zwischen dem regierenden Staatsmeister Rudi Königshofer und seinem Klubkollegen Werner Kraus, siegte schließlich der routiniertere Staatsmeister.

Den Wettbewerb leitete Dr. Thomas Loebenstein, und Startleiter war Franz Wenczel.

- eka -



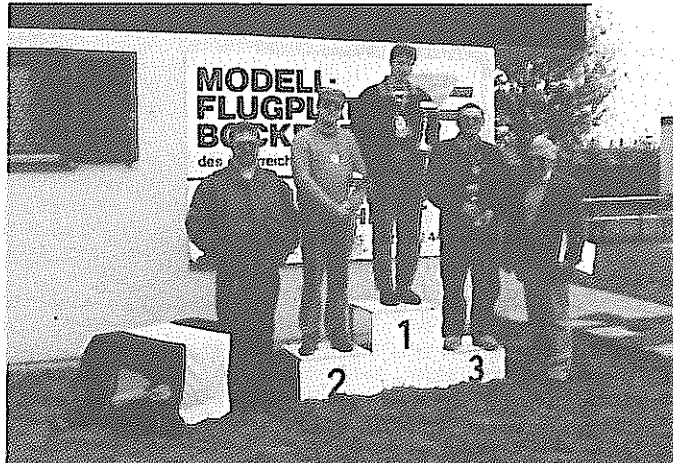
Das Reservemodell muß genau so bereit sein wie das Einsatzmodell

DIE ERGEBNISSE +

1. und Staatsmeister	Königshofer Rudolf	ÖMV Wien	4 Siege
2. Kraus Werner	-"-	-"-	3 Siege
3. Ecker Franz	-"-	-"-	2 Siege
4. Ivancsich Franz	-"-	-"-	1 Sieg
	Wenczel Walter	-"-	1 Sieg
6. Kofler Helmut	MFC Wörgl	0 Siege	
7. Grabner Thomas	MBC Enzesf.	"	



Viele Modelle sind für einen Wettkampf erforderlich



Am Siegespodest: 1. Königshofer, 2. Kraus, 3. Ecker
Links davon WL Dr. Loebenstein, rechts, LSL Grillmeier



FAI-WELTMEISTERSCHAFTEN F3C HUBSCHRAUBER

Von Mannschaftsführer Erwin Bäck

Vom 26. August bis 3. Sep. 1989 wurden im Rahmen der AEROLYMPICS II in Chesapeake/USA die

3. WELTMEISTERSCHAFTEN für Modellhubschrauber

ausgetragen. Chesapeake liegt etwa 300 km südlich von Washington, in der Nähe des großen NAVY-Stützpunktes Norfolk.

Die ersten AEROLYMPICS wurden übrigens 1974 in Lakehurst, ebenfalls in den USA, in den Kategorien Saalflug, Fesselflug und RC-Scale ausgetragen. Diesmal sollten die Besten der Welt in F3A (Motorkunstflug), F3C (Hubschrauber) und F3D (Pylon Racing) im sportlichen Wettstreit gefunden werden.

Die österreichische Helicopter-mannschaft war diesmal größer als sonst ausgefallen und setzte sich

zusammen aus unserem F3C-Aus-hängeschild Sepp Brennsteiner aus Salzburg und Harald Bingel aus Wien, der endlich den Sprung in das Nationalteam geschafft hatte.

Sepp Brennsteiner war nach seinem 3. Platz bei der letzten WM in Bern und seinem dritten Sieg en suite beim Europacup in Nizza natürlich als hoher Favorit anzusehen.

Als Helfer bereicherten unser Team Stefan Fink, ein F3A-Bundesligapilot aus der BRD und Josef Jöbstl aus der Steiermark, der für Harald Bingel den Helfer machte. Leider konnte BFR Ing. Dittmayer aus persönlichen Gründen nicht mitreisen; so mußte ich kurzfristig als Mannschaftsführer einspringen. Meine Stelle als Helfer für Sepp Brennsteiner nahm Stefan Fink ein.

Da wir mit einigen Tagen Anpassungszeit in den USA rechneten, hatten wir beschlossen, bereits eine Woche vor Beginn der WM anzureisen. So reisten Sepp Brennsteiner mit Helfer und mir mit dem Auto und Harald Bingel mit Helfer mit dem Flugzeug nach Frankfurt, wo wir dann gemeinsam mit den anderen österreichischen WM-Teilnehmern am Montag, dem 21. August, um 14,15 Uhr, nach Washington abflogen. Nach einem ruhigen, angenehmen Flug mit Cockpitbesichtigung kamen wir um 22,30 Uhr MEZ bzw. 16,30 Uhr OZ in Washington an. Dort erwarteten uns 30° C und 80% Luftfeuchtigkeit. Wir lernten sehr bald die Klimaanlagen in den Autos und Gebäuden zu schätzen. Nachdem wir die re-

servierten Leihwagen abgeholt hatten, traten wir die etwa 200 Meilen lange Fahrt nach Chesapeake an. Wir kamen am Dienstag, dem 22. August, um etwa 10 Uhr vormittag an und meldeten uns beim WM-Headquarter. Dort bekamen wir unser Quartier, ein recht nettes Motel zugewiesen. Das Wetter war wieder wie am Vortag; über 30° C mit hoher Luftfeuchtigkeit.

Nachdem wir alles in den Zimmern verstaut hatten, galt es die Trainingsplätze auszukundschaften. Wie wir erfahren hatten, lag der Trainingsplatz für die Hubschrauber ganz in der Nähe, nur etwa 2 Minuten mit dem Auto. Wie sich später herausstellte, war dies ein Platz des ansässigen Modellflugvereines, der nur für Hubschrauber (!) reserviert war und den WM-Teilnehmern zur Verfügung gestellt wurde. Interessant war die Lage des Platzes: praktisch noch im Ort in einem Park gelegen; groß genug, um auch mehreren Piloten Trainingsmöglichkeit zu bieten. So etwas wäre in Europa kaum denkbar, wir müssen froh sein, wenn wir unsere Modelle irgendwo in der Steppe (? Red.) starten dürfen. Das ist halt Amerika!

Das nächste Problem war der Sprit. Harald Bingel hatte schon zu Hause beschlossen, den amerikanischen Sprit zu verwenden; Sepp Brennteiner hatte, vorsichtig wie er ist, schon Wochen vorher seinen eigenen Sprit nach Amerika bringen lassen. Nur war dieser leider noch nicht da! Er hätte von einem Bekannten mit dem Auto von New York nach Chesapeake um 12 Uhr mittag zu uns gebracht werden sollen, doch es kam vorerst niemand. Um 14 Uhr entschloß sich Sepp, den einheimischen Sprit zu versuchen. Nun gab es dafür eine wunderbare Einrichtung: die Firma Jim Morgan aus Alabama hatte sich bereit erklärt, alle Piloten der WM unentgeltlich mit Sprit zu versorgen. Nicht nur das, Mr. Morgan saß höchstpersönlich mit seinem Vizepräsidenten Fred die ganze Trainingswoche in der glühenden Hitze am Flugplatz neben hunderten Gallonen von Sprit, um auf Piloten zu warten, die seinen Sprit verwenden wollten. Und fast alle taten es. Der Sprit ist in den Staaten unter dem Namen "Cool Power" und "Omega" sehr bekannt und beliebt und vor allem auch speziell an das extrema Klima im Süden angepaßt. Trotzdem mischten die beiden sofort Sondermixturen, falls es jemand wollte. Harald Bingel zum Beispiel, bekam eine spezielle Mischung mit weniger

Nitro. Nochmals herzlichen Dank an Jim und Fred von uns allen. Noch jemandem soll an dieser Stelle gedankt werden, und zwar Herrn Axel Gauss aus Chesapeake. Er, der als gebürtiger Wiener vor sieben Jahren aus beruflichen Gründen mit seiner Frau in die USA ausgewandert war und sich in Chesapeake niedergelassen hatte, unterstützte uns tatkräftig, wenn es irgendwelche kleine Probleme gab, und wenn es nur darum ging, zu erfahren, wo das nächste Modellbaugeschäft wäre. Er ist Mitglied des dortigen Hubschraubervereines und selbst begeisterter Helipilot.



Sepp in Aktion

Nun galt es, am Nachmittag die ersten Testflüge zu absolvieren. Das zweite Problem, das uns außer dem Sprit noch Sorgen machte, waren die Frequenzen. In den USA wird, im Gegensatz zu uns, auf 72 Mhz geflogen. Dafür mußten von den meisten Piloten erst spezielle Empfänger und Quarze besorgt werden. Diese konnten jedoch zum Großteil aus Zeitgründen von uns nicht mehr richtig getestet werden. Auf der anderen Seite war es jedem freigestellt, auf 35 Mhz zu fliegen, es konnte jedoch vom Veranstalter keine Garantie dafür abgegeben werden, ob es zu Störungen käme oder nicht. Nach einigen Versuchen auf 35 Mhz mit kleineren Störungen, die es jedoch auch gelegentlich zu Hause gibt, beschloß Sepp Brennteiner einen Versuch mit dem 72 Mhz Empfänger zu machen.

Interessanterweise waren hier bereits Störungen in einigen Metern Entfernung bei den Schwebefiguren zu bemerken. Bei den Flugfiguren passierte es dann: am obersten Punkt des Loopings setzte der Empfänger total aus. Totalschaden! Zum Glück war es die Reservemaschine und nicht eine der beiden Wettbewerbsmodelle. Danach war es mit den Versuchen auf 72 Mhz vorbei. Sepp und Harald flogen bei-

de auf den altgewohnten Frequenzen, wie fast alle übrigen Piloten. Außer den beiden Holländern, wo alle drei Piloten mit großen Problemen zu kämpfen hatten, kam es eigentlich zu keinen nennenswerten Störungen mehr.

Am Abend bekam Harald Bingel dann noch Probleme mit seiner zweiten Maschine, wobei es aussah, als ob der computergesteuerte Drehzahlregler nicht richtig funktionieren würde. Später stellte sich jedoch heraus, daß der Motor mit dem Sprit noch nicht zurechtkam. Mit einer speziellen Mischung von Jim Morgan konnte jedoch auch dies behoben werden.

An den nächsten Tagen fuhr Sepp Brennteiner mit seinem Helfer bereits immer sehr früh zum Trainingsplatz, um ungestört trainieren zu können. Harald Bingel trainierte im Laufe des Tages, wenn Platz vorhanden war. Am Mittwoch, dem 23. August, war das Wetter noch immer sehr heiß, erst in der Nacht zu Donnerstag gab es ein Gewitter mit darauffolgender Abkühlung. Nach und nach kamen nun auch die anderen Piloten aus aller Herren Länder an.

Im Laufe der Trainingswoche stellte sich heraus, daß die meisten Piloten mit argen Motorproblemen zu kämpfen hatten. Es gab nur wenige Ausnahmen, wie zum Beispiel das japanische Team. Alle, waren natürlich gespannt, wie das Team aus dem Land der aufgehenden Sonne wohl diesmal aussehen würde. Bei den letzten Weltmeisterschaften waren die Japaner mit großem Aufwand angetreten; und genauso sollte es auch diesmal wieder sein.

Drei neue Piloten, zwei erst 18 und 20 Jahre alt, wobei natürlich die Besten ausgesucht worden waren. Jeder Pilot mit eigenem Helfer und von allen vertretenen Firmen, egal ob Hubschrauber- oder Anlagenhersteller, ein eigener Spezialist. Die Piloten brauchten weder die Maschinen noch die Anlagen selbst einzustellen. (Quo vadis Modellsport! Anm. d. Red.). Die ganze Truppe wurde vom altbewährten Mannschaftsführer Shin Abe zusammengehalten, wobei die Disziplin des Teams bewundernswert war.

Den Sprit hatten sie natürlich auch mit, wobei wir über den überaus hohen Nitroanteil von 40% staunten. Den ganzen Trainingszeitraum über waren bei diesem Team keinerlei Probleme zu bemerken. Die Flugleistungen im Training waren gut, jedoch nicht so, daß man sie gleich haushoch favorisieren hätte

Fortsetzung Seite 10

Das erfolgreiche Modulsystem in Europa

Dazu das größte Modulprogramm für vielseitige Nachrüstung

FM 6014
8-/18-Kanal FM-Grundset,
8 Optionsplätze.
Für das 27-, 35- und 40-MHz-Band

FM 414
8-/14-Kanal FM-Grundset,
5 Optionsplätze.
Für das 27-, 35- und 40-MHz-Band

FM 4014
8-/14-Kanal FM-Grundset,
5 Optionsplätze.
Für das 27-, 35- und 40-MHz-Band

FM 314
8-/14-Kanal FM-Grundset,
2 Optionsplätze für Spezialmodule.
Für das 27-, 35- und 40-MHz-Band

Ausführlich beschrieben im
GRAUPNER Hauptkatalog FS
und Neuheitenprospekt N 89

Die Abbildung zeigt die Sender-Grundgeräte
ausgebaut mit Funktionsmodulen.

JOHANNES GRAUPNER · D-7312 KIRCHHEIM-TECK

GRAUPNER

Fortsetzung von Seite 8

können. Man mußte also auf den Wettbewerb warten. Die Hausherren, also das amerikanische Team, waren die ganzen Trainings-tage über nicht zu sehen, da sie sich irgendwo in der Umgebung einen eigenen Platz organisiert hatten. Bis am Samstag, dem letzten freien Trainingstag, hatten alle Piloten ihre Maschinen einsatzbereit.

Am Abend gab es das erste Teammanagermeeting und eine nette Empfangsparty im Holiday Inn. Beim Meeting wurden alle F3C-Figuren nochmals besprochen und speziell auf die Neuerungen hingewiesen. Es wurden auch die Punkterichter vorgestellt: Roth - D, Hadorn - CH, Pignot - F, Harris - USA und Sugaki - Japan. Leider war kein Österreicher dabei. (Zum wiederholten Mal: Die Punkterichter werden vom Veranstalter vorgeschlagen und von der CIAM bestätigt! Anm. d. Red.).

DAS OFFIZIELLE TRAINING

Am Sonntag stand das offizielle Training am Plan, und wir hatten Gelegenheit, das erste Mal den Originalplatz zu begutachten. Das "Fentress Naval Auxiliary Landing Field", so die Originalbezeichnung des Wettbewerbsortes, stellte sich als Trainingsflugplatz der Navy heraus, auf dem die Flugzeugträgermaschinen ihre Schulungsflüge durchführen. Im Zentrum des Platzes befand sich eine 2,5 km lange Rollbahn, umgeben von weitläufigen, ebenen Wiesenflächen, die schließlich von den anschließenden Wäldern begrenzt wurden. Platz war also für alle in Hülle und Fülle. Die Wettbewerbsplätze der einzelnen Kategorien waren so weit auseinandergelegt worden, daß sich niemand gegenseitig stören konnte; auch die Regelung der Frequenzen untereinander war sehr gut organisiert.

Wenn es Probleme gab, waren die betroffenen Piloten meist selbst schuld. Unsere beiden Piloten waren schon am Vormittag für das offizielle Training eingeteilt. Sepp und Harald konnten einen guten Trainingsflug absolvieren. Es wehte ein leichter Wind, der jedoch immer aus der selben Richtung kam. Einige Piloten verzichteten auf die Trainingsmöglichkeit.

Am Nachmittag sahen wir uns das Training der F3A-Piloten an, wo ja Hanno Prettnner seinen Titel wieder einmal verteidigen mußte.

Beginn der Weltmeisterschaft

Nun wurde es ernst; der erste Durchgang begann.

Harald Bingel hatte den ersten Schreck schon am Vorabend wegstecken müssen. Bei der Verlosung der Startnummern war auf ihn die Nummer 1 gefallen. Ein sehr unliebtter Startplatz, egal in welcher Sportart. Das sollte sich auch bestätigen. Obwohl er beherzt gegen den stärker gewordenen Wind ankämpfte und eine passable Leistung bot, blieben seine Punkte im Keller.

Nun mußten aber auch die japanischen und amerikanischen Piloten die Katze aus dem Sack lassen. Und bei den Japanern bewahrheitete sich, was viele, vermutet hatten, sie hatten beim Training noch lange nicht alles gezeigt. Der Wind schien ihnen überhaupt nichts auszumachen, die Maschinen zogen wie auf Schienen durch die Schwebefiguren. Wie wir später erfuhren, fliegen sie zu Hause fast immer bei starkem Wind. Bei den Flugfiguren entwickelten ihre Helis beim Anflug durch die vorhandene hohe Leistung und die strömungsgünstigen Rumpfe eine sehr hohe Vorwärtsgeschwindigkeit, sodaß sie äußerst große bzw. hohe Figuren fliegen

konnten. Alle waren von ihren Flügen beeindruckt, und die Punkte lagen entsprechend hoch. Die amerikanischen Piloten flogen auch recht gut, jedoch nicht zu vergleichen mit den Japanern. Eher eine Enttäuschung war der regierende Weltmeister Curtis Youngblood aus den USA. Anscheinend war durch das Schaufliegen, wo er derzeit sicherlich Weltspitze ist, doch ein wenig Exaktheit der Flugfiguren verlorengegangen, viele hatten es aber auch erwartet.

Erst als 37. kam Sepp Brennteiner an die Reihe, und alles wartete noch einmal gespannt. Wie gewohnt flog er einen guten Durchgang, nur war es ihm nicht gelungen, die Flugfiguren ganz genau in die Mitte des Feldes zum plazieren und auf das letzten zwei Punkterichter anscheinend sehr großen Wert. Trotzdem reichte es für den vierten Platz nach den drei japanischen Piloten. Nach ihm lagen auf den Plätzen 5-10 Depigny-F, Daepfen-CH, Dooiey-USA, Heim-D, Rocci-1 und Grabner-CH. Harald Bingel landete im ersten Durchgang auf Platz 26.

Am nächsten Tag wurde der zweite Durchgang ausgetragen. Sepp hatte diesmal die Startnummer 27, Harald die Nummer 33. Es war ein Durchgang mit relativ starkem, jedoch gleichmäßigem Wind, und beide konnten sich punktemäßig verbessern. In der Plazierung sah es leider nicht so gut aus. Sepp rutschte sogar auf den neunten Platz zurück; wir konnten uns das nicht erklären. Die Japaner flogen wieder sehr stark; die Amerikaner etwas besser als am Vortag, jedoch begannen bei ihnen interessanterweise die Punkte anzuziehen. Besonders bemerkbar war dies bei Curtis Youngblood. Nun soll es ja so etwas wie einen Weltmeisterbonus geben, den man



Harry der Hub - Schrauber



Das japanische Team

jedoch nach einem schlechten ersten Durchgang normalerweise verspielt hat. Stark verbessern konnten sich Grabner - CH, Youngblood - USA, Gorham - USA und Mount - GB.

Beim dritten Durchgang wurde es natürlich ernst, da sich erfahrungsgemäß schon die Gesamtplatzierung abzeichnen mußte. Das Wetter war wieder sehr schön und heiß, der Wind war etwas schwächer geworden. Diesmal mußte Sepp Brennstener als 17. und Harald Bingel als 23. starten. Sepp flog einen guten Durchgang, verlor jedoch durch die Windeinflüsse 5 Punkte gegenüber dem 2. Durchgang. Dadurch fiel er leider um einen Punkt auf Platz 10 zurück. Wer den Ehrgeiz unseres Sepp kennt, kann sich vorstellen, wie er sich darüber ärgerte. Irgendetwas mußte den Punkterichtern an seinen Figuren nicht passen, denn er war auf keinen Fall schlechter geflogen als einige, die vor ihm plaziert waren. Wir sollten es am nächsten Tag erfahren.

Harald Bingel flog einen guten Durchgang und hatte dann das Pech, daß sein Motor bei der Figur "Autorotation" nicht abstellte; das bedeutete Wertung 0 für diese Figur. Trotzdem bekam er nur um 6 Punkte weniger als am Vortag. Durch dieses Mißgeschick fiel Harald leider auf Platz 30 zurück.

Inzwischen hatte sich Europameister Daniel Graber auf den 3. Platz, hinter die beiden Japaner Dobashi und Sensui, nach vorne geschoben und damit das japanische Spitzentrio gesprengt. Damit zeichnete sich ein äußerst spannendes Finale ab. Vom 5. bis zum 10. Platz lagen nun folgende Piloten: Youngblood, Heim, Gorham, Mount, Dooley und Sepp Brennstener. Überraschenderweise bekamen wir an diesem Tag noch prominenten Besuch aus dem fernen Österreich: Bundessektionsleiter Dr. Breiner war gekommen, um sich persönlich über den Stand der Dinge zu informieren.

Am Donnerstag, dem 31. August und letztem Wettbewerbstag, stand der vierte und letzte Durchgang auf dem Programm. Sehr große Verschiebungen waren nicht zu erwarten. Alle waren gespannt, ob der Schweizer Graber seinen dritten Platz behalten würde. Am Morgen nach dem Frühstück trafen wir zufällig einen der Offiziellen der Veranstaltung, und Sepp meinte ihm gegenüber, er könne eigentlich keine groben Fehler an seinen Figuren erkennen und trotzdem läge er relativ weit hinten. Da bekam er den dezenten Hinweis, daß er

eventuell auf seinen Standplatz bei den Flugfiguren achten solle. Nun hatte sich Sepp im Laufe des heurigen Jahres angewöhnt, bei den Flugfiguren nicht genau vor dem Flugfeld zu stehen, sondern etwas abseits davon, um das Modell besser beobachten zu können. Es gibt bei den Flugfiguren keine Regel, die besagt, wo man zu stehen hat. Nun, Sepp befolgte den Rat und bekam auf Anhieb um ganze 14,5 Punkte mehr als am Vortag, obwohl er dort sicherlich nicht um soviel schlechter geflogen war. Tja, wenn wir das schon am ersten Tag

gewußt hätten! Harald Bingel wollte noch einmal alles auf eine Karte setzen, dann machte ihm jedoch sein Motor noch einmal einen Strich durch die Rechnung. Den ganzen Durchgang hörte es sich an, als ob er jetzt und jetzt absterben würde. Dadurch nervös gemacht, flog Harald das Looping auch noch verkehrt, also mit dem Wind, an. Trotzdem gelang es ihm, in diesem Durchgang sein bestes Ergebnis zu erfliegen, und er schob sich dadurch wieder auf den 26. Platz vor. Für so viele Pannen sicherlich kein schlechtes Ergebnis. Durch einen relativ guten Flug und durch ein sehr hohes Punkteergebnis war es dem regierenden Weltmeister Youngblood gelungen, auf den dritten Platz vorzustoßen und Daniel Graber zu verdrängen. Doch dieser hatte seinen letzten Durchgang noch vor sich und war nicht gewillt, seinen dritten Platz kampflos jemand anderem zu überlassen. Aber gerade er mußte zum Pechvogel der Weltmeisterschaft werden. Als er an den Start ging, hatte sich alles am Wettbewerbsfeld versammelt. Man hörte es förmlich knistern vor Spannung. Als letzter Europäer hatte er die Chance, einen Platz auf dem Stockerl zu ergattern.

Aus der Traum ...

Er begann seine Schwebefiguren mit gewohnter Routine, als der Hubschrauber plötzlich begann, seltsame Geräusche von sich zu geben. Es war mäuschenstill am Platz geworden. Hielt die Maschine durch oder nicht. Doch als er zur ersten Flugfigur anfliegen wollte, gab es einen Knall, und der Motor drehte leer durch. Wie sich später herausstellte, war das Hauptzahnrad gebrochen. Viele bedauerten den Piloten, dieses Pech hatte er sich nicht verdient. Aber das haben diese Dinger so an sich; im dümmsten Moment, und wenn man sich am sichersten fühlt, bricht ganz sicher irgendwas (der Autor dieses Berichtes hat auch bereits 5 Jahre

Wettbewerbs Erfahrung mit Helis hinter sich und spricht aus Erfahrung). Dies war eigentlich die letzte große Entscheidung, denn wie erwartet, hatte sich an der Spitze nicht mehr viel verschoben. Unser Sepp war natürlich mit dem Ergebnis nicht zufrieden; doch was ihn nicht umbringt, macht ihn nur härter. Er plante nach dem letzten Durchgang bereits für die Revanche in zwei Jahren in Mailand, wo die AEROLYMPICS III stattfinden sollen. Auch Harald Bingel wurde durch sein Ergebnis ermutigt und wird beim nächsten Mal sicherlich wieder dabei sein.

Am nächsten Tag war Ruhetag, den wir für verschiedene Besichtigungen benützten.

GROSSES SCHAUFLIEGEN

Samstag, den 2. September, gab es um 11 Uhr ein großes Schaufliegen, bei dem vor allem Curtis Youngblood mit seinen unglaublichen Figuren brillierte. Doch auch Mike Mas aus den USA, der als Erster 1979 mit dem Modellheli einen Rückenflug zustandebrachte, und der ehemalige Weltmeister aus Japan, Taya, zeigten bewundernswerte Kunststücke mit ihren Modellen. Nicht zu vergessen auch einige europäische Piloten, wie z.B. der Deutsche Heim, der in der Formation und auch einzeln die heutige Leistungsfähigkeit der Modellhelis und ihr Können zeigte.

DIE SIEGEREHRUNG

Um 13 Uhr stand die Siegerehrung am Programm, die sehr feierlich über die Bühne ging. Am Abend fand im Holiday Inn ein sehr schönes Bankett mit über 600 (!) Personen statt, wo noch einmal alle Preisträger geehrt wurden.

Im Großen und Ganzen betrachtet war die Weltmeisterschaft sicherlich ein Erfolg, und ich möchte allen, die daran mitgewirkt haben, nochmals für die gute Zusammenarbeit danken. Ich hoffe auch, daß wieder einige neue Erkenntnisse gesammelt werden konnten, die bei der nächsten EM oder WM positiv angewandt werden können.

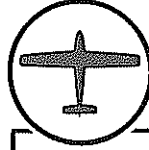
DIE ERGEBNISSE:

1. Yukihiro Dobashi	JA	691,0 Punkte
2. Kazuyuki Sensui	JA	688,5 "
3. Curtis Youngblood	N	646,5 "
4. Shizuo Ishikawa	JA	641,0 "
5. Robert Gorham	N	630,5 "
10. Josef Brennstener	A	609,0 "
26. Harald Bingel	A	481,0 "
41 Teilnehmer		





Der neue Weltmeister



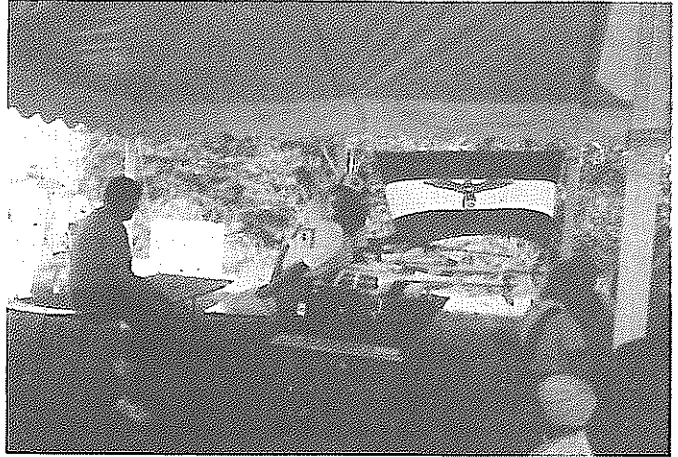
modellservice center süd

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



Kurz vor dem Start

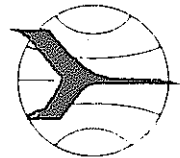


Das österreichische Nest



CHAMPIONNAT DU MONDE DE F3B

11/20 AOUT 1989 - AERODROME DE MELUN-VILLAROCHE



Die WM aus

der Sicht des alten und neuen

Vizeweltmeisters

Peter Hoffmann

Dienstag, 8.8.89

Also - 1 große Fläche, 2 kleine, 3 Höhenruder,, Reparaturkiste, Umlenkrollen, Regenkiste, Akku, Seile,, Aeroclub-Anzug, Sender, Winde,, wären eventuell auch noch die 3 Rümpfe von Vorteil? - Eigentlich schon! Klappe zu-Türen zu. Walter Fiel, mein Helfer, sitzt zweite Reihe, leider nicht fußfrei. Die erste Etappe ist nur kurz - 30 Minuten bis zum Westbahnhof. Dort treffen wir auch Fritz Haupt, Franz Lang und Wolfgang Zach, die wie wir Mitglieder des MFC Wr. Neustadt sind und der Nationalmannschaft angehören. 2205: Wir fahren Richtung Feldkirch. Null Liter Benzin - Null Kilometer - nur

der Fahrer schläft (noch) nicht. Angenehm - dieser Autoreisezug.

Mittwoch, 9.8.89

745, Feldkirch-Feldkirch. Nach 20 km Autofahrt erreichen wir unseren Mannschaftsführer Karl Wasner und seinen Sohn Charly, der als Pilot dabei ist. Runde 700 Autokilometer haben wir noch bis Melun abzuspulen. 1830 Melun-Evry bei hochsommerlichem Wetter.

Donnerstag, 10.8.89

Wir sehen uns am Flugplatz um - Francis Casaux, als Chef der Organisation, zeigt uns das Fluggelände: Lehmiger Ackerboden, vom Mäh-drescher zerfurcht und nachgemäht - bei uns nennt man das Stoppelfeld. Im Umkreis nichts als die große Ebene, in einigem Abstand 2 Hangars, 2 Asphaltpisten - Airport Melun - Villaroche eben.

Den Nachmittag füllt für Franz, Walter und mich ein Ausflug nach Paris aus.

Freitag, 10.8.89

Die Teams sind vollzählig eingetroffen. Die Israelis kämpfen noch verzweifelt um Ihre Modellkisten, die nach der Flugreise nicht mehr aufgetaucht sind und borgen sich schließlich Modelle und Fernsteuerungen bei anderen Piloten aus. Nachmittags fliegt Fritz sein neuestes Modell ein. Als einzige Möglichkeit findet sich ein Stoppelfeld! Die Proteste der Teammanager gegen das Fluggelände werden vom Wettbewerbsleiter zurückgewiesen.

Samstag, 11.8.89

Nachdem Argentinien heuer nicht dabei ist, muß AUTRICHE um 930 mit der Modell- und Windenabnahme beginnen. 10 Mann des Veranstalters

messen, wägen und wickeln - nach 30 Minuten sind wir "durch".

Ich baue noch die Stecker für die Ladegeräte um - bis zur EG scheint es wohl noch weit zu sein ?!

1700 - Eröffnung:

Alle 19 Nationalhymnen werden gespielt - zum Trost bittet der Flugplatzkommandant anschließend zum Eröffnungsbuffet.

Sonntag, 12.8.89

Nullrunde - eigentlich: Windenfahrtauglichkeitsprüfung

Ich probiere Target, jenen Modelltyp, den ich schon bei der WM 1987 in Achmer flog, allerdings 350 Gramm leichter als damals. Die Trimmungen stimmen, im Speed ist das Wetter mäßig - der angestrebte Platz im Mittelfeld dieser Versuchsrunde ist gesichert.

Montag, 13.8.89

In meinem Terminkalender steht: 100%..... wir werden sehen. Die Eröffnung als Startnummer 1 gelingt recht gut:

Zeit: 360 sec und 95 Landepunkte
Strecke: 12 Stück im Totalsauer (11 Schlott, 11 Givone)

Speed: 20,5 - wie erwartet

Reinhard Liese, der regierende Weltmeister, relativiert (nicht nur) meine Speedzeit: lockere 17,5 Sekunden ergeben für mich ein Minus von 150 Punkten auf die 3000 möglichen. Trotzdem habe ich mein Ziel erreicht, ich bin Durchgangsvierter.

Eindrucksvoll: Reinhard mit 130 Punkten vor dem Nächsten.

Dienstag, 14.8.89

Wir fliegen die gestern begonnene 2. Runde fertig. Der Wind bläst nach wie vor eher kräftig, das dünne 1,3er Seil ist an seiner Grenze - aber Ausgangshöhe geht eben vor. Nicht nur bei mir läuft alles nach Plan - auch bei Nic Wright gefällt diese Runde: 85 Punkte vor Joris ten Holt und 100 vor mir: Reinhard fliegt seinen schwächsten Speed mit 21,4 Sekunden.

Aus dem Gegeneinander wird ein Miteinander: Weder Nic noch ich kommen im Streckenflug der Runde 3 über die 12 Strecken hinaus. Eigentlich wollte ich ihm doch etwas abnehmen.....? Aber es kommt noch dicker:

Meinen Zeitflug verlande ich ausreichend: Mit 8m Abstand zum Punkt ist heute kein Blumentopf mehr zu gewinnen.

Mittwoch, 15.8.89

Speed am Morgen bringt Kummer und Sorgen - diesmal wirklich ausgiebig: Beim Refly lande ich mein Modell mit gekonntem Bremsschleuderer in der Windzone. Das ist eine bei dieser WM erfundene Sicherheitszone hinter den Winden, in der nicht gelandet werden soll; es sei denn, man möchte sein Durchgangsergebnis um 100 Punkte reduzieren.

Damit fehlen mir in dieser Runde etwa 250 Punkte. Endlich habe ich den Streichdurchgang geschafft oder? Da kommt Sie endlich daher, die lange Angesagte, die von mir sehnhchst Erhoffte: tiefschwarz ist Sie, türmt sich hoch auf und tobt so richtig los - die Gewitterfront ist da!

Francis meldet sich in üblicher Manier über den Lautsprecher: "This is your

Contest Director! The Speed Task is cancelled!" So gut hat unser Wettbewerbsleiter noch nie geklungen. Doch noch wartet die Jury am grünen Tisch, um über meinen Punkteabzug zu entscheiden; alles läuft besser als befürchtet: auch die Strafpunkte des wegen Regens abgebrochenen Durchgangs werden annulliert (Argument: Auch das Überfliegen der Sicherheitslinie wäre ein Vergehen gegen die Sicherheit und würde im Falle eines Abbruchs nicht auf das Ergebnis angerechnet werden können.)

Angesichts des unsteten Wetters (Regen/ Wind) entschließt sich die Jury, die 3. Runde nicht wie vorgeschrieben zu beenden, sondern der Gruppenwertung wegen mit den Streckenflügen der 4. Runde fortzusetzen. Eine ungewohnte Situation, aber wieso nicht einmal anders ?

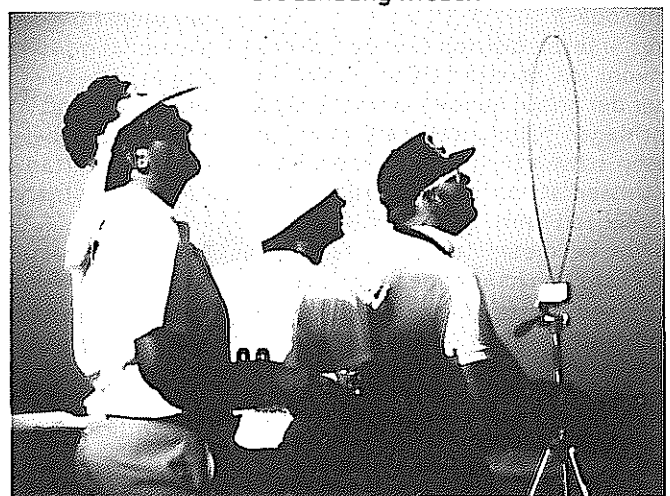
Bei dem zwischenzeitlich ruhigen Wetter macht das Streckenfliegen keine wesentlichen Probleme - 16 bei absolut toter Luft genügen, zumal sich zwei Konkurrenten durch Kollision ihrer Modelle gegenseitig einen Refly sichern.

Nachdem ich es in Runde 3 nicht geschafft hatte, Nic ein paar Strecken abzunehmen, darf jetzt Charly sein Glück versuchen. Alles läuft wie am Schnürchen, Charly hat sich schon 2 Strecken Vorsprung - vielleicht sogar 3 - herausgearbeitet; aber es will trotz allem nicht sein. Mit dem Glück des Tüchtigen versagt bei Nic die Signalanlage auf seiner vorletzten Strecke - was bleibt ist ein Refly gegen einen Japaner und einen Norweger.

Konzentrierter als in der vergangenen Runde gehe ich an den Zeitflug heran: Das Fliegen, wie hier üblich, kein Problem - diesmal funktioniert auch die Landung wieder.



Windencheck vor dem letzten Durchgang



Das amerikanische Team an der Arbeit im Streckenflug

Donnerstag, 16.8.89

Zwei Speedflüge sind noch ausständig - zum Glück ist das Wetter besser und der Speedflug der Runde 3 wird gestartet.

Mit 19,6 bin ich zufrieden - aber meine Zeitfluglandung von gestern verhindert eine wunschgemäße Platzierung in diesem Durchgang - nur 7. Platz Nic hat alles im Griff.

Wie ging's eigentlich meinen Teamkollegen?

Charly mit 3 Durchgängen über 2800 Punkten knapp hinter mir.

Fritz Haupt schon etwas weiter zurück, aber doch zwei 2700er dabei.

Auch wenn wir als Team voranliegen: Addiert und (vielleicht) gestrichen wird erst am Samstag.

Speed, 4. Runde:

Hochstart wie gewohnt, Höhe etwas zweifelhaft. Charly (als "Einsager" für den Speedflug) steht neben mir. Wir entschließen uns, den Start zu nehmen und ich fliege ein: Das durch nichts zu beschreibende Gefühl, daß das Modell in Schaumgummi statt Luft fliegt, stellt sich noch vor der ersten B-Wende ein. Nichts geht weiter - quälend langsam kriecht Target von einer Wende zur anderen - 22,5 Sekunden - auch ohne Uhr eine Ewigkeit.

Reinhard trägt noch das Seine (18,2 Sekunden) dazu bei, diese Runde als Streichdurchgang abzuhaken.

Zum Auftakt der Runde 5 gibt's Streckenflug. Bis zu meinem Auftritt in Gruppe 11 ist noch etwas Zeit. Fritz eröffnet in Gruppe 1 und gewinnt souverän. Reinhard wird eine Gruppe vor mir 19 zu 14 Strecken "versägt" - das gibt wohl seinen Streichdurchgang, oder?

Aber - jetzt bin ich wieder dran. Obwohl ich Martin Schlott schon in einer der ersten Runden einmal knapp geschlagen habe - was weiß man bei diesen schwierigen thermischen Verhältnissen schon ganz genau?! Die Rahmenzeit läuft. Alles wartet, auch Martin. Bei diesen Temperaturen wird der Eisstoß nicht kommen - ich starte. Wolfgang (unser Thermikeinsager in den Strecken- und Zeitflügen) einigt sich mit mir auf die linke Seite des Parcours. Es sieht zwar rundum nicht vertrauenserweckend aus, aber vielleicht findet sich etwas über der stillgelegten Runway? Nach den ersten 3 stark wegversetzenden

Strecken ist "etwas" los in der Luft. Das anfangs gleichmäßig starke Sinken weicht einem sporadischen Steigen, das ich mit den Wölbklappen immer wieder mitzunehmen versuche. Nach etwa einer Minute ist der Spuk (vermutlich der allerletzte Rest einer Ablösung) wieder vorbei - jetzt erst versuchen meine im letzten (Rahmenzeit-) Moment gestarteten Konkurrenten "meinen" Bart auszunutzen. Der ist endgültig in die höheren Regionen entschwunden. Mit etwas atypisch hoher Streckendifferenz (19:10) vor Martin lande ich mein Modell weit drüben, auf halber Strecke zu den Hangars.

Auf den abendlichen Zeitflug folgt die schon zur Gewohnheit gewordene Fahrt ins Centre d'Administration (25 km) zum Abendessen - wie überhaupt die Verpflegung sehr (fast zu) gut war. Anschließend die letzten 3 km zum Hotel in Evry - Duschen - Schlafen.

Freitag, 17.8.89

5³⁰ Wecken - Frühstück ab 6 Uhr - 6³⁰ Abfahrt zum Flugplatz - 27 km durch die Ebene. Während die Helfer die Winden aufbauen, baue ich meine Modelle zusammen und überprüfe nochmals die zwei Robbe-Anlagen. Bis 7³⁰ müssen die beiden Sender abgegeben sein.

Der Speedflug beschließt die Runde 5. Nic und ich liefern die gleiche Zeit - 20,2 - aber Charly unterbietet uns mit 18,5 deutlich.

Schon um 10 Uhr reihen sich die ersten Cumuli am tiefblauen Himmel auf - entsprechend wechselhaft wird das Wetter für den Streckenflug ausfallen. Gleich nach dem Start steige ich in die Blase ein - sie läßt sich die vollen 4 Minuten nutzen-macht 22 Strecken. Meine Gegner kommen wie erhofft etwas zu spät und verlieren so zwischen 3 und 7 Strecken auf mich. Auf Wunsch des Veranstalters bleibt uns für Samstag noch der letzte Flug für jeden Teilnehmer. - der Speedflug.

Beim Abendessen gibt's die letzten Ergebnislisten - ich denke, daß in der folgenden Nacht kaum ein Taschenrechner unbenutzt bleiben wird.

Kurz und gut:

Nic ist Weltmeister

Ich brauche einen Speedflug der maximal

a) ca. 2 Sekunden schlechter als Joris'

b) ca. 3 Sekunden schlechter als Charlies oder

c) ca. 4,5 Sekunden schlechter als Reinhard's

sein darf, um den zweiten Platz zu halten.

In der Teamwertung liegen wir voran; wenn alle halbwegs fliegen, ist der Sieg leicht zu schaffen.

Samstag, 18.8.89

Heute ist also der Tag, an dem auf die Treppchen geklettert werden darf - aber nur 3 von 56 Teilnehmern und nur 3 Teams von 19.

Durchgangsbeginn heute erst um 10 Uhr. Nach einer Woche Tagwache um 5³⁰ kollere ich schon gegen 6³⁰ aus dem Bett. Das Wetter sieht - zum Glück - weniger wild als gestern aus - Südwind hat die gestern sehr hohe Labilität verblasen.

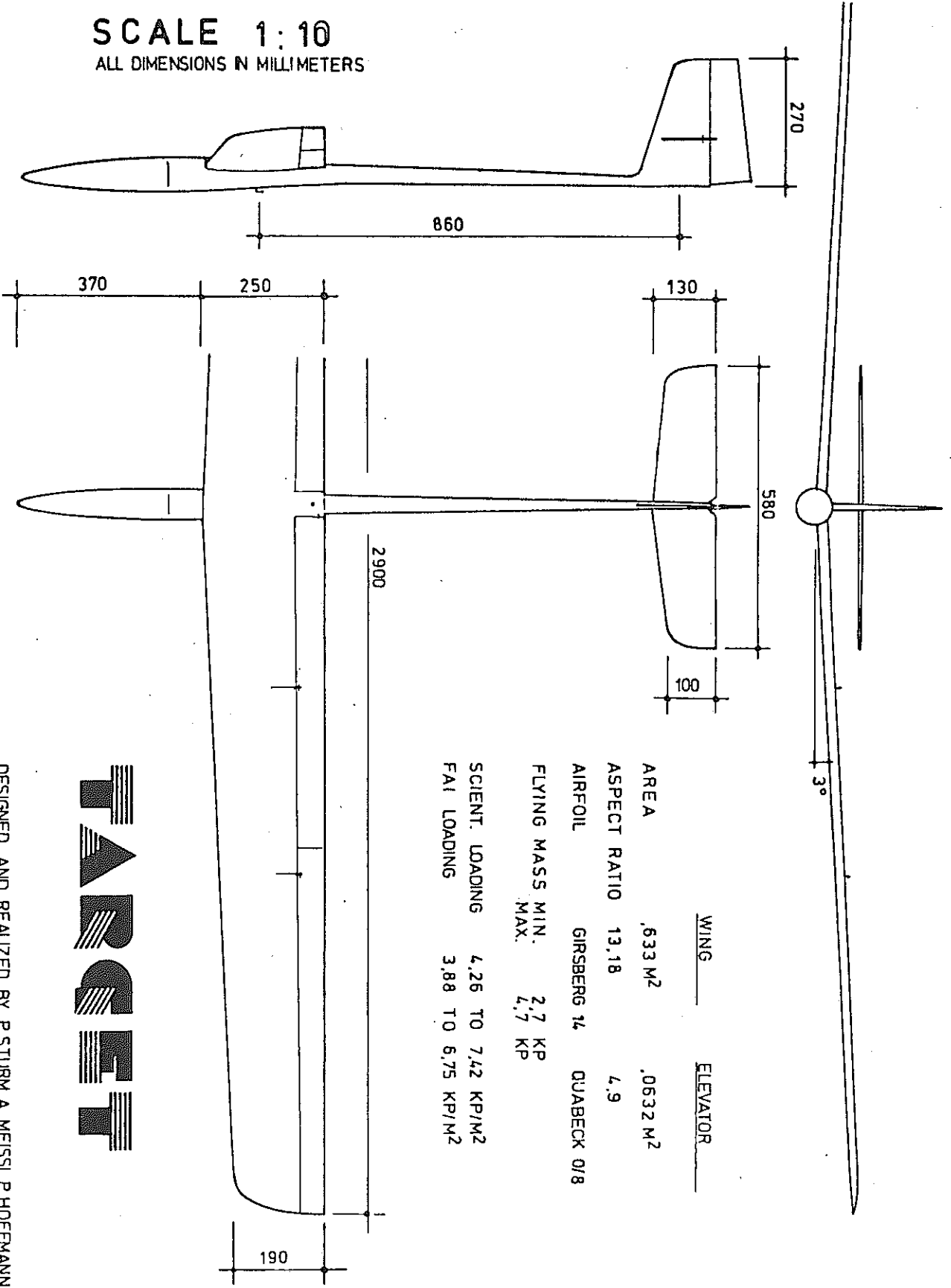
Ein letztes Mal gehts auf den Sturzacker hinaus, der Windengriff braucht eigentlich schon seit Mitte der Woche eine neue Halterung - aber noch hält er. Wir fliegen wieder die etwas eigenartige Ostrichtung. Nic erreicht 19,6 Sekunden, bei mäßigem Wetter reicht es bei mir zu 20,9 Sekunden - mäßig eben. Joris stellt 20,0 hin - das reicht nicht. Reinhard bleibt mit 19,2 ebenso ungefährlich - so ist klar, daß auch in der Einzelwertung mindestens 1 Österreicher am Stockerl stehen wird.

Jetzt liegt alles an Charly. Ein Superflug unter 18 Sekunden könnte ihn noch auf Platz zwei bringen, knapp unter 19 Sekunden auf den dritten Platz. Charly ist der letzte Pilot in der Startreihenfolge. - Schon sind wir in der Vorbereitungszeit: Walter, Franz und ich bauen die Winde auf, während Charly mit unserem Mannschaftsführer das Modell checkt und sich auf den Flug vorbereitet. Der Start sieht gut aus. Nach dem Einfahren des Seils stürme ich zu Charly, um ihm die Flugrichtung zu diktieren. Schon der Einflug stimmt - mit 19,6 Sekunden fällt die Zeit aber unerwartet hoch aus.

Aus - Spannung vorbei.

Wir sind Mannschaftsweltmeister; ich bin Vizeweltmeister. Noch einmal rackern sich vor allem die Helfer, kaum Piloten mit den Winden durch die Gräben 300 Meter bis zu den Zelten hinüber. Walter und ich

SCALE 1:10
ALL DIMENSIONS IN MILLIMETERS



	WING	ELEVATOR
AREA	.633 M ²	.0632 M ²
ASPECT RATIO	13.18	4.9
AIRFOIL	GIRSBURG 14	DUABECK 0/8
FLYING MASS MIN.	2.7 KP	
MAX.	4.7 KP	
SCIENT. LOADING	4.26 TO 7.42 KP/M ²	
FAI LOADING	3.88 TO 6.75 KP/M ²	

TARJET

DESIGNED AND REALIZED BY P. STURN, A. MEISL, P. HOFFMANN
ALL RIGHTS RESERVED
DRAWN BY HOFFMANN '87

beladen das Auto für die Heimreise. Ein letztes Mal wuchten wir die ca. 60 kg schwere Winde samt Batterie ins Auto. Die ersten Photographen urgieren ihr Recht auf ein Foto des Mannschaftsweltmeisters und Vizeweltmeisters - irgendwo hat jemand schon eine inoffizielle Ergebnisliste aufgetrieben.

16⁰⁰ Uhr - Siegerehrung:

Nic steht links von mir, ganz links klettert Joris gerade auf das Podest - nach den zahllosen Ansprachen war ja kaum noch damit zu rechnen.

Bereits mit Silber geschmückt geht's in die zweite Runde:

Mannschaftsweltmeister: AUTRICHE, Holland als Vize und die BRD an enttäuschender dritter Stelle.

Das abschließende Bankett steigt in Paris - auf der Seine. Leider ist das Ausflugschiff eigentlich eine schwimmende Klimakammer, außerdem ist es kaum möglich, sich einigermaßen mit den Kollegen zu unterhalten; erst nach 3 Stunden dürfen wir wieder ins Warme hinaus. -

Sonntag, 19.8.89

Allgemeine Verabschiedung, Fritz urlaubt hier weiter. Unser Autoreisezug will am Abend in Feldkirchen erreicht werden. - Er wird.

Montag, 20.8.89

740, Wien West:

Die letzten Teammitglieder trennen sich; Franz, Wolfgang und Walter (unsere 3 Helfer) fahren nach Wr. Neustadt, ich direkt ins Büro - wie üblich bedeckt Arbeit den Tisch - eine wesentliche Aufgabe aber bleibt bis zum nächsten Nachmittag liegen: die Wiederholung des Erfolgs von 1987 muß gefeiert werden mit Sekt aus Frankreich!

Bemerkungen:

überraschend:

- der große Vorsprung des neuen Weltmeisters
- daß die Absolutwerte (Strecken-zahlen, Speedzeiten) gegenüber der alten, starken Winde nur unwesentlich schlechter wurden

enttäuschend:

- das Abschneiden des schweizer Tarantula-Teams als 6. der Mannschaftswertung

erstaunlich:

- kaum ein Modell gab im Hochstart "den Geist" auf
- daß Reinhard Liese auch bei Windstille noch mit einem 1,6 mm Seil startete

erwähnenswert:

- die gute Verpflegung
- die sehr gute Organisation (je 1 Chef für Zeit, Strecke und Speed)

wie gewohnt:

- die schlechten Bodenverhältnisse bei WM's

beeindruckend:

- die Zelthallen, die einige Nationen aufbauten

in Erinnerung bleibt:

- Der Satz: "This is your contest-director. I have decided to ! - Okay??", der am Beginn jeder Startrichtungsänderung stand.

zur Nachahmung dringendst empfohlen:

- Die Anzeige der bereits geflogenen Strecken während des Streckenfluges.

Neben der Unterstützung durch den österreichischen Aeroclub wurde der Erfolg erst durch den ideellen und materiellen Einsatz der folgenden Nationalmannschaftsmitglieder möglich:

Walter Fiel

Karl Wasner

Friedrich Haupt

Karl F. Wasner

Peter Hoffmann

Wolfgang Zach

Franz Lang

Ich bedanke mich beim MFC Wr. Neustadt, sowie bei allen Privatpersonen und Firmen, die durch Ihre Unterstützung zum erzielten Ergebnis beigetragen haben.

Peter Hoffmann



OFFENE INT. FAI-WETTBEWERBE

8. BENELUX MEETING in Amay
vorletzter Teilwettbewerb
zum Europacup F3E
2./3. September 1989

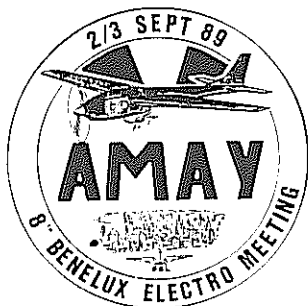
von Ing. Peter Meisinger

Freitag, der 1. September war großer Anreisetag. Nach 9,5 Stunden Autofahrt erreichten wir das kleine malerische Städtchen AMAY. Das Fluggelände liegt in unmittelbarer Nähe eines Atomkraftwerkes (Strom in jeder Menge!!), welches in der Nacht gespenstisch beleuchtet ist. Nach hektischem Aufstellen der Zelte wurde sofort trainiert, um den Platz kennenzulernen. Dabei mußten wir feststellen, daß unsere Modelle einfach nicht mehr flogen! Es folgte ein Strömungsabriß dem anderen. Nach 2 Flügen war diese "Ur.art" geklärt. Amay liegt nahe

am Meeresspiegel, d.h., die Luft ist hier viel dichter als bei uns. Erschwerend war die Tatsache, daß es "saukalt" war (nicht fachliche Wetterbeschreibung des Autors, aber wahr!). Dadurch ist die Luft nochmals dichter.

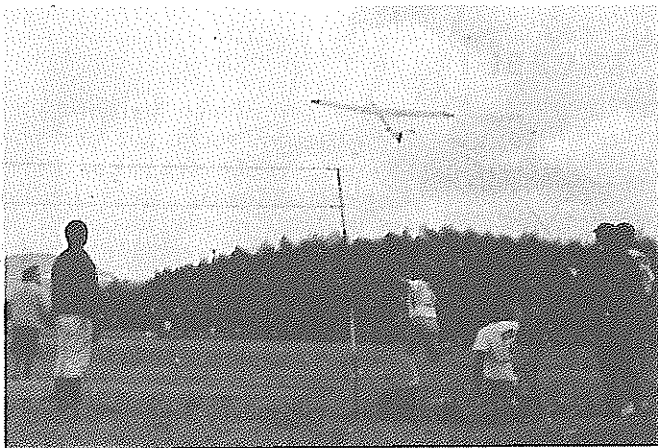
In dieser Trainingsphase wurden daher die Ruderausschläge langsam bis zu 20% reduziert. Zum Glück besitzt die GRAUPNER MC 18 mit dem ULTRA SOFT MODUL genügend Modellspeicher. Dadurch sind solche Änderungen problemlos möglich, ohne die Grundeinstellung zu verstellen (Graupner sei Dank!).

Der Bewerb selbst war spannend wie immer. Es ist, bemerkenswert, wie um jeden einzelnen Punkt gekämpft wird. Der kleinste Fehler, und man verliert gleich 3 oder 4 Plätze (manchmal auch mehr). Nur Franz Weißgerber (D) ist momentan schwer zu schlagen. Seine intensive Trainingsarbeit und Mithilfe

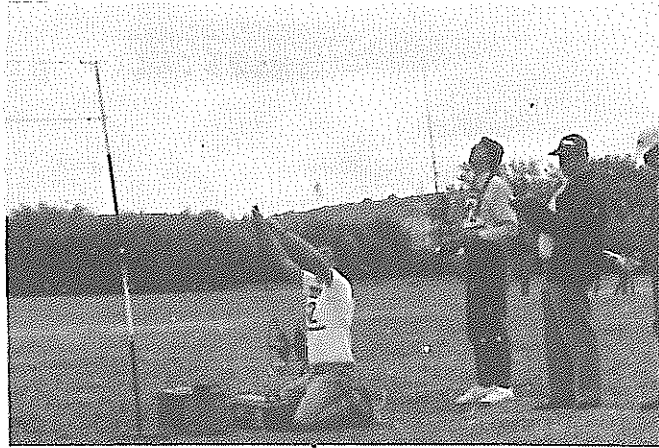


Amay/Belgien, Austragungsort der 1. Europameisterschaft in F3E, ruft, wir kommen! Keiner scheute die lange Anreise, und alle sind gekommen (33 Piloten aus Deutschland, Belgien, Holland, Schweiz, England und Österreich).

Aus Österreich traten 5 Piloten die weite Reise an: Rudolf Freudenthaller (UMFC Freistadt), Michael Geringer (ÖMV - Feldkirchen), Kurt Hainzel (UMFC Freistadt), Peter Meisinger (ASKÖ Linz) und Konrad Neu (UMFC-Meggenhofen).



Start von Geringers "MAKRO", Motor HP 355/40/6
27 Sanyo 900mA, Regler Kirsch, Luftschaube Geringer



Geringer mit voller Konzentration "in der Strecke"
Meisinger sagt an

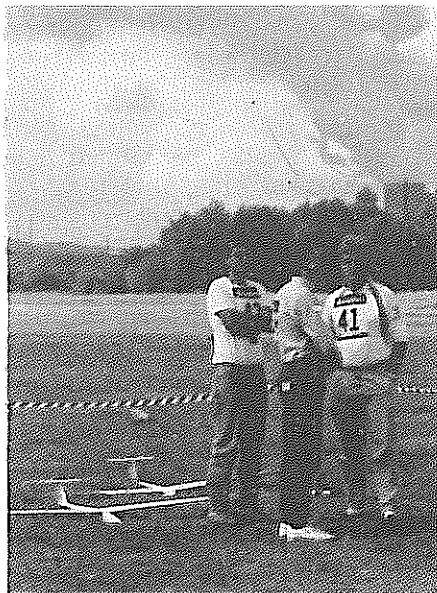
des von ihm gegründeten ARIANE-Teams, macht einen solchen Erfolg möglich. F3E ist mittlerweile ein Mannschaftssport geworden. Diese Gruppe beweist das sehr eindrucksvoll.

Aber nicht nur die Segelflugklassen wurden geflogen. Da die Platzprobleme für Kunstflug immer größer werden (Österreich ist noch etwas verschont davon), wird der Elektro-Kunstflug immer populärer. Geflogen wurde das internationale Kunstflugprogramm. Norbert Hübner, der "alte" Elektroflughaudeggen (alt im Sinne von Erfahrung!), gewann alle 3 Durchgänge mit drei wirklichen Präzisionsflügen. Er fliegt einen Schulterdecker mit 1,7m Spannweite. Der Antrieb besteht aus einem 75er Geistmotor mit 24 Zellen und einer 120er Freudenthaler KlappLuftschaube.

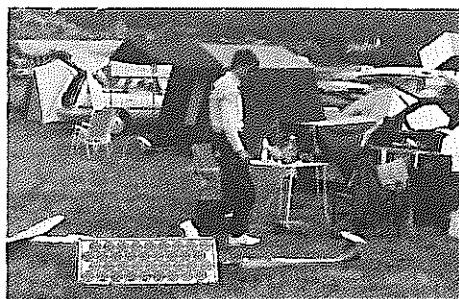
Anschließend an den 3. Durchgang wurde die Siegerehrung durchgeführt. Durch den reich gedeckten Gabentisch und Spenden von diversen Firmen, konnte fast jeder Teilnehmer einen Preis mit nach Hause nehmen.

Wegen der weiten Heimreise fuhren wir erst am Montagmorgen ab. Daher konnte die Flugkameradschaft wie in guten alten Zeiten gepflegt werden.

Es war ein netter Ausklang der Saison bei einem gut organisierten Wettbewerb.



Letzte Besprechung der Flugtaktik (Meisinger, Geringer, Hainzl). Im Hintergrund das AKW von Amay



Lagerblick im Pilotenlager



Trotz des kalten Wetters waren alle in guter Stimmung. Geringer (OE), Hübner (D) und Lüdi (CH)

Sepp Pfisterer ein Achtziger!

BERICHTIGUNG !

Zu diesen von mir verfaßten Glückwunscheilen ließ mich der LV-Präsident von Niederösterreich, Herr Professor Werner Ledl, durch die Modellflugsekretärin mitteilen, daß nicht Sepp Pfisterer die Wettbewerbsleitung bei den Freiflugweltmeisterschaften machte, sondern er!

Der Ordnung halber stelle ich Ihnen den damaligen Ausschreibungen richtig:

WM 1963:

Wettbewerbsleitung: Werner Ledl
Sportleitung: Sepp Pfisterer

WM 1969:

Wettbewerbsltg. Sepp Pfisterer
und LSL Felix Schobel

WM 1973:

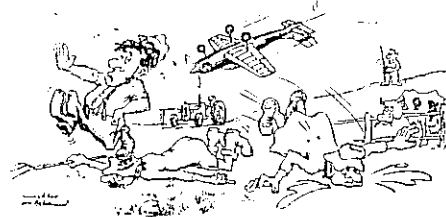
Wettbewerbsl. Dir. Felix Schobel
Sportleiter Sepp Pfisterer.

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich, war nur Sepp Pfisterer bei allen 3 WM's in der Wettbewerbsleitung tätig.

Für den Fehler, Herrn Prof. Ledl für 1963 nicht als Wettbewerbsleiter erwähnt zu haben, entschuldige ich mich in aller Form! - aber schließlich ging's ja um Sepp's Achtziger! Und so soll es auch bleiben

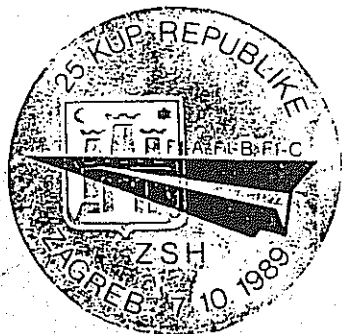
Edwin Krill

*Schonungslos RC - gehetzt,
Sollt man Landwirte, org. einsetzt
Sollt es Dich um Sender noch so freuen,
erstens wirst Du tief bereuen.



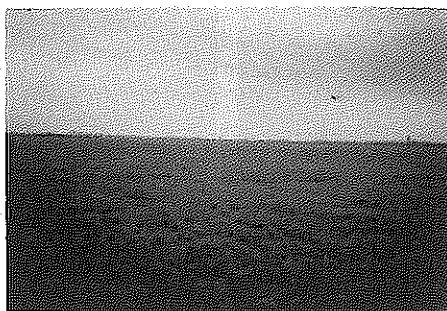
DIE ERGEBNISSE in der Seglerklasse :

1. Weiögerber Franz	D	1339 Punkte
2. Hübner Norbert	D	1326 "
3. Freudenthaler Rudolf	A	1310 "
6. Geringer Michael	A	1263 "
10. Hainzl Kurt		1254 "
11. Maisinger Peter	A	1251 "
18. Neu Konrad	A	1168 "
32 Teilnehmer		



25. CUP DER REPUBLIK in Zagreb

BFR Ing. Ernst Reitterer



Die Weite des Militärflugplatzes Zagreb - Lucko ist alljährlich Treffpunkt der Modellflieger zum CUP REPUBLIKE

gefährlich wurden. Der Platz liegt etwas außerhalb der Stadt, in Lucko, und ist ein Militärflugplatz auf dem auch Segelflieger beheimatet sind.

Der Veranstalter bemühte sich redlich, einen Wettbewerb ohne Hektik, mit Mittagspause und gemeinsamen Essen in der Flugplatzkantine, über die Bühne zu bringen. Leider begann es ab dem 5. DG in Strömen zu regnen. Der Wettbewerb mußte daher, abgesehen von den 3 Stechfliegern in F1A und F1C, nach dem 5. DG abgebrochen werden.

Gott sei Dank gestatten es die neuen Regeln der CIAM ab 1.1.89, daß diese Veranstaltung als Int. FAI-Wettbewerb anerkannt wird, wenn statt der 7 vorgesehenen nur 5 DG geflogen wurden.

Unsere Teilnehmer hielten sich in allen Klassen recht gut und konnten mit der Spitzengruppe absolut mithalten. Obwohl uns ein Platz am Stockerl verwehrt blieb, brachten wir doch wertvolle Prozentpunkte mit nach Hause. Inoffiziell konnten wir sogar jeweils den 2. Platz in F1A und F1B in der Mannschaftswertung belegen.

So war Zagreb eine Reise wert, und nächstes Jahr gibt es, trotz einiger "Unkrufe" wegen der hohen Nenngebühr, ein Wiedersehen!

DIE ERGEBNISSE :

Klasse F1A - 53 Teilnehmer

1. Gobo Massim.	Monfalc.	900+200 s
2. Brussolo Vitt.	-"	900+184 s
3. Banjac Nenad	Zapresic	900+141 s
8. Piber Dietm.	Salzburg	878 s
	Grüneis Manfr.	St.Pölten 878 s
10. Zavodsky Alex	-"	876 s
23. Plangger Al.	SV Eternit	828 s
44. Kamp Wilhelm	SU Schärd.	611 s

Klasse F1B - 26 Teilnehmer

1. Jusufbasic K.	Visoko	930 Sek.
2. Gialanella M.	Monfalcone	925 "
3. Kusterie Mario	- " -	920 "
6. Reitterer E.	Salzburg	894 "
10. Pold Helmuth	Fürstenfeld	870 "
16. Greimel Ver.	St.Pölten	695 "

Klasse F1C - 16 Teilnehmer

1. Jenzecovic K.	Ptuj	960+123 s
2. Venuti Giorgio	Monfalcone	960+ 25 s
3. Mihalic Vlado	Sisak	957 s
6. Truppe Reinh.	Feldkirchen	920 s

Mit 10 Freifliegern aus Österreich als Teilnehmer beim 25. KUP REPUBLIKE 1989 in Zagreb am 7. Oktober 1989 waren wir recht gut vertreten.

Es starteten in F1A: Manfred Grüneis, Alexander Zavodsky (beide ÖMV-St.Pölten) Helmut Fuß (UMFC-Neuhofen), Dietmar Piber (LSV-Salzburg und Wilhelm Kamp (UF-Schärding).

In F1B: Verena Greimel (ÖMV-St.Pölten), Ernst Reitterer (LSV Salzburg) und Helmut Pold (SFC-Fürstenfeld).

In F1C: Reinhard Truppe (ÖMV-Feldkirchen/Krtn.).

Es waren nur 5 Nationen am Start, etwas wenig für einen internationalen Wettbewerb, der noch dazu das "Fest des Vierteljahrhunderts" seines Bestehens feierte. Offenbar ist manchem Teilnehmer die Nenngebühr, wenn auch incl. Unterkunft und Verpflegung mit US\$ 80,- doch zu viel!

Der Flugplatz ist groß genug, wenn auch umrahmt von hohen Maisfeldern, die uns bei der herrschenden Wetterlage und einem leichten "Lüfterl" in keiner Weise



Reinhard Truppe mit Helfer Erwin Pacher beim Einregulieren seines F1C-Motors



Die Startlinie in F1A. Mit 53 Teilnehmern ist sie nicht gerade ausgezeichnet besetzt



webra Helimotoren

passend für alle
Hubschraubermodelle



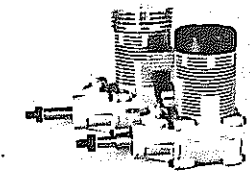
Racing 61
Best. Nr. 1030 RCH ABC

Speed 61 F
Best. Nr. 1024 RCH

Speed 28
Best. Nr. 1029 RCH

Speed 50
Best. Nr. 1025 RCH

Löfferrad für Speed 61



Sondermotoren mit
hubschrauberspezifischen
Kurbelwellen

NÄHERE
INFORMATIONEN IM
WEBRA
HAUPTKATALOG
Sie erhalten den
Katalog bei Ihrem
Fachhändler

Webra Modellbau GmbH Industriestraße 1 D-8588 Weidenberg
Webra Modellmotoren GmbH & Co. KG Eichenstraße 572 A-2551 Enzesfeld

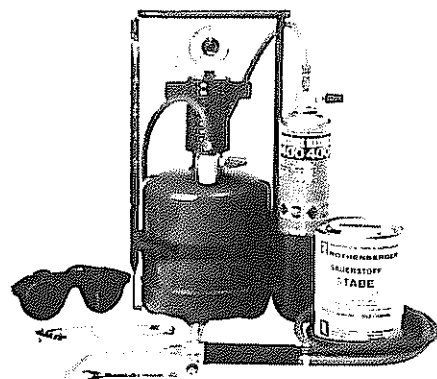
ROXIMAT 40L!

Schweißen und löten
mit Sauerstoffstäbe!

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

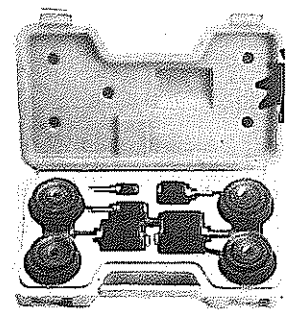
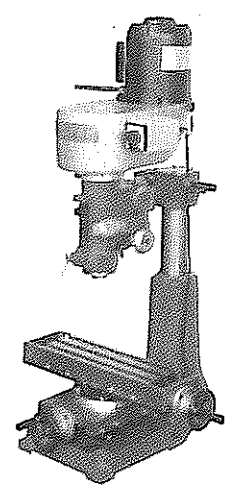
Komplette Anlage inkl.
Mikrobrenner, nur **S 2.750,-**

1 Dose
Brennstäbe, nur **S 258,-**

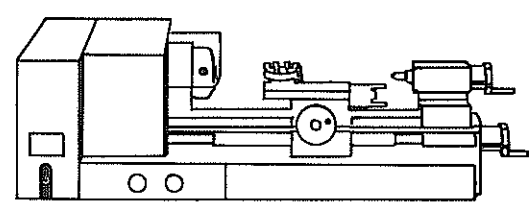


Bohr- und Fräsmaschine
mit schwenkb. Fräskopf,
5 Geschwindigkeiten,
Aufnahme MK3, nur
S 18.900,-

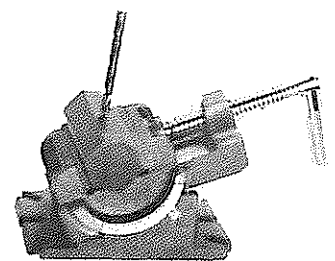
Automatischer Vorschub
mit elektronischer
Regelung, nur
S 5.780,-



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



Präzisionsdrehbank —
„HOBBYMAT“ zum Aktionspreis!
Grundmaschine inkl. automat. Vorschub
und Spannfutter!
Nur **S 10.990,-**



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

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



NATIONALE WETTBEWERBE

NAT. ELEKTROFLUGMEETING in Feldkirchen/Kärnten

Manfred Maurer

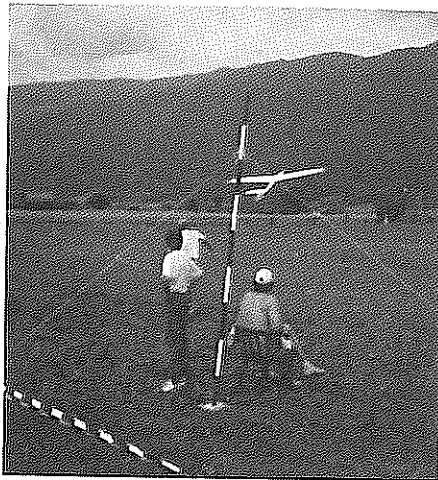
Elektroflugexperten der Klassen F3E und F3E-FAI trafen sich am Modellflugplatz Feldkirchen zu einem nationalen Kräftenessen.

So mancher kam mit einem Eigenbaumodell und mit einem, in vielen Werkstattstunden verbesserten Motor, sowie mit vielfach gemessenen und gewogenen Batterien.

Bemerkbar machten sich diese Feinheiten vor allem bei den genannten Spitzenfliegern. Leider ist von den anderen Teilnehmern so mancher verhungert (leere Batterien) und mußte einen Punkteverlust wegen einer Außenlandung hinnehmen.

Im Vergleich zu den Staatsmeisterschaften im Vorjahr, gab es diesmal an beiden Wettbewerbstagen ein Traumwetter, und alle Teilnehmer waren mit den Bedingungen zufrieden.

Sehr gut haben sich auch wieder die neuen Regeln bewährt (z.B. mindestens zweimaliger Steigflug in der FAI-Klasse), sodaß es zu keinen Materialüberforderungen und in der Folge zu Abstürzen kam. Es hat sich auch gezeigt, daß ein gut eingespieltes Team



Start bei der Wendemarke

(Pilot und Helfer) schon fast einen halben Sieg bedeutet, denn bei so manchen Teams wurden die Wenden zu weiträumig angefliegen, oder es kam zu Streichungen von Strecken, weil die Wendemarken mit laufendem Motor (ob aus falschem Timing oder mit Absicht?) überfliegen wurden.

In der Nacht von Samstag auf Sonntag zeigte es sich bei einem gemütlichen Beisammensein jedoch wieder einmal, daß die Elektroflieger zwar harte Einzelkämpfer, aber doch wieder eine verschworene Gruppe sind, deren Anhängerschar von Jahr zu Jahr größer wird.

Vereinsobmann Manfred Maurer hob bei der Siegerehrung das besondere Interesse der Modellbaugruppe Feldkirchen am Elektroflug hervor und betonte, daß die Durchführung von Elektroflugwettbewerben ein fixer Bestandteil der umfangreichen Vereinstätigkeit bleiben wird.

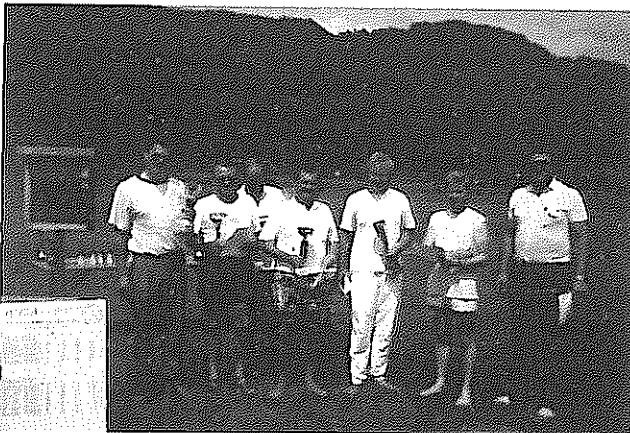
ERGEBNISSE

Klasse F3E-FAI - 17 Teilnehmer

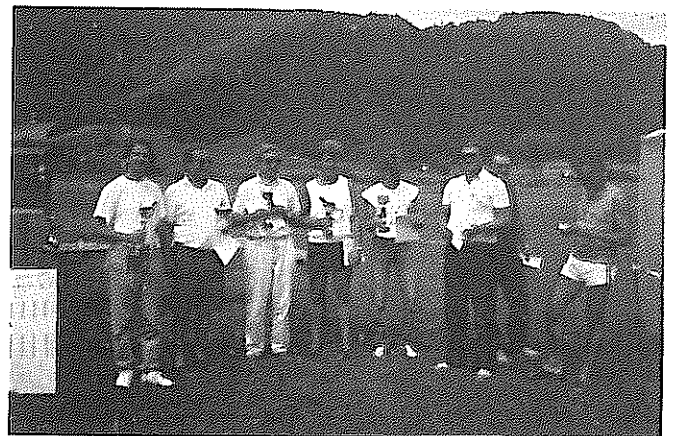
1. Geringer Michael MBG Feldk. 1359 P.
2. Preszelmayer M. ÖMV Reblaus 1288 P.
Safarik Konstant. MBC Bregenz 1288 P.
4. Hainzl Kurt UMFC Freist. 1280 P.
5. Safarik Dieter MBC Bregenz 1279 P.

Klasse F3E-10 Zellen - 12 Teilnehmer

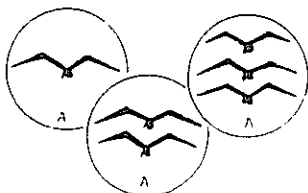
1. Aigelsreiter H. UMFC-Freist. 1162 P.
2. Brditschka Ralf -"- 1151 P.
3. Schiffer Gott. MFC Grashüp. 1098 P.
4. Neu Konrad UMFC Meggenh. 1081 P.
5. Steiner Gerhard FMC Mürzz. 1074 P.



Die Sieger in der Klasse F3E-10 Zellen: V.l.: Schiffer, Neu, Brditschka, Aigelsreiter, Steiner und Obmann Maurer



F3E - Sieger: V.l.: Geringer, Preszelmayer, Safarik K., Hainzl, Safarik D.



Fliegt die
LEISTUNGSPRÜFUNGEN des ÖAeC !



BOCKFLIESSER POKALFLIEGEN Klasse RC IV modifiziert



Ursprünglich war man der Meinung, daß die Klasse RC IV/mod. von vielen RC IV - Fliegern freudig angenommen würde, da die nationale Klasse RC IV für viele angeblich nicht mehr attraktiv genug wäre. Einige Wettbewerbe wurden nach diesem modifizierten Modus bereits geflogen, aber die Beteiligung war nie besonders groß. Auch zu dem am 17. September 89 durchgeführten Wettbewerb waren nur 8 Wettbewerber gekommen. Davon waren vom MFC Silbergrube (dem Erfinder der neuen Regel) lediglich 5 und dem austragenden Verein, dem ÖMV Wien gar nur 3 gekommen.

Der Wettbewerb war eine Sache der Niederösterreicher, die die



Die Sieger - v.l.: 2. Aigner, 1. Hönig, 2. Thomas Hofbauer

ersten fünf Plätze en Suite belegten. Georg Hönig führte überlegen vom 1. Durchgang an und konnte einen sicheren Sieg erfliegen.

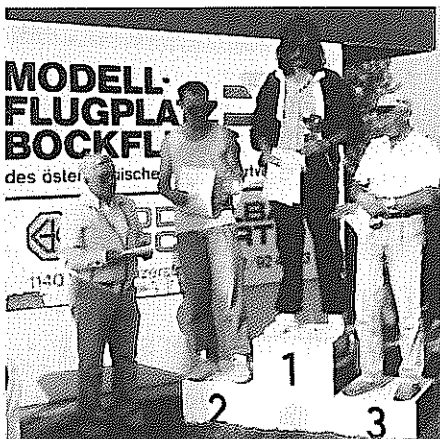
Erfreulich war die Tatsache, daß der junge Thomas Hofbauer mit seinem Clubkollegen Peter Aigner den 2. Platz belegte. Erfreulich deshalb, weil Thomas noch vor zwei Jahren im MAZ am Spitzberg das Modellfliegen erlernte; und heute ist er schon ein tüchtiger Wettbewerbspilot.

DIE ERGEBNISSE

1. Hönig Georg	MFC Silbergrube	1675 P
2. Aigner Peter	-"-	1401 P
	Hofbauer Th.	-"-
		1401 P
8 Teilnehmer		

WIENER RC IV - LANDESMEISTERSCHAFT

Anschließend an den RC IV/mod. Wettbewerb wurde die Wiener Landesmeisterschaft in RC IV durchgeführt. Auch hier war die Teilnehmerzahl äußerst dürftig. Man bedenke, aus der großen Millionenstadt mit großen Modellflugvereinen kamen lediglich acht (!) Teilnehmer zur Landesmeisterschaft und die waren von einem Verein, dem ÖMV - Wien. Wie bei vorhergegangenem Wettbewerb war das Wetter sehr schön -



Siegerfoto der LM - v.l.: LSL Grillmeier, 2. Lueger, 1. Krstic, 3. Birke

ein herrliches Segelwetter - und es gab dementsprechend gute Leistungen. Sämtliche Modelle wurden mittels Flugzeugschlepp auf Höhe gebracht.

-eka-

DIE ERGEBNISSE

1. und Landesmeister	
Krstic Miroslav	1547 Punkte
2. Lueger Peter	1492 "
3. Birke Alfred	1328 "
8 Teilnehmer - alle ÖMV - Wien	

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**

NÖ LANDESMEISTERSCHAFT Klasse RC/SL

Am 19./20. August 1989 fand in Kirchschiag in der Buckligen Welt die 2. NÖ Landesmeisterschaft in der Klasse RC/SL statt. Zum zweiten Mal wurde die LM in dieser "jungen" Klasse in Kirchschiag ausgetragen. Um diese Klasse sportlich weiter aufzuwerten, wurde eine Gästeklasse geschaffen, an der Piloten aus der Steiermark, Burgenland und Wien teilnahmen. Insgesamt griffen 11 Gespanne in das Geschehen ein, wobei sich das steirische Team Beichler/Hubmann vom Start weg klar behaupten konnte, gefolgt von dem NÖ Landesmeister-Team Aigner/Hönig, dem Brüderteam Schober/Schober und den Hausherrn Vollnhofer/Beiglböck aus Kirchschiag.

Die heurigen NÖ Landesmeisterschaften wurden über 2 Tage anberaumt. Am Samstag, dem 19. August 1989 wurde nach heftigen Regenfällen der 1. Durchgang geflogen. Am Sonntag ebenfalls nach nächtlichem starken Regen die beiden restlichen Durchgänge, wobei am Sonntag echtes Kaiserwetter herrschte.

Am Sonntag, dem 15. Oktober 1989, wurde bei recht stürmischem Wetter, Wind WSW, der NÖ-CUP/Ost mit den LM NÖ 1989 pünktlich eröffnet.

Die schon fast irregulären Windverhältnisse (9 bis 13 m/s) erschwerten den 12 Teilnehmern aus 3 Bundesländern in der Nähe Obergrafendorfs das Fliegen, und es gehörte schon eine Portion Glück dazu, um erfolgreich zu sein. Obwohl sich Felix Schobel jun. (Kolibri) mit 3 Max nach dem 3. DG vom übrigen Feld etwas abgesetzt hatte, waren mit je 2 Max Lintner (Kolibri) und Aust (Vogelweide) knapp auf seinen Fersen. Im 4. DG erflogen die 3 nur unter 50%-Punkte, wurden aber trotz einiger Max-Flüge nicht eingeholt.

Die Spannung erreichte im 5. DG ihren Höhepunkt, als Lintner sich vorerst mit einem Max an die Spitze setzte und Schobel bei äußerst schwierigen Windverhält-

Rudolf Pichler



Die Sieger in der Gästeklasse - v.l.: Schober/Schober, Beichler/Hubmann, Hermanke/Birke



Wettbewerbsstimmung



F1E-Niederöstr. Cup/Ost NÖ-Landesmeisterschaft

Wolfgang Baier



Schobel Felix jun. beim Start im letzten Durchgang



Als Ehrengäste bzw. als Gastpiloten konnte der LSL Wolfgang Schlager sowie der BFR Dr. Wolfgang Schober begrüßt werden, die mit der Veranstaltung sichtlich zufrieden waren. Zur vollsten Zufriedenheit bewährt hat sich auch die intensive Punkterichterausbildung der Klasse RC/SL, welche in diesem Jahr betrieben wurde. 5 Punkterichter konnten diesmal ohne Schwierigkeiten aus Wien bzw. NÖ herangezogen werden. Den Punkterichtern sei auf diesem Weg nochmals für ihre Mithilfe gedankt.

DIE ERGEBNISSE MIT GÄSTEN:

1. Beichler/Hubmann MBC Köflach 2490 P
 2. Aigner/Hönig MFC Silbergr. 2247 P
 3. Schober/Schober ÖMV Reblaus 2206 P
- 11 Teams haben teilgenommen

LANDESMEISTERWERTUNG

1. Aigner/Hönig MFC Silbergr. 2247 P
 2. Vollnhofer/Beiglböck Kirchschiag 2043 P
 3. Brenner/Ohrfandl MFC Weinz. 1971 P
- 5 Teams haben an der LM teilgenommen

nissen bis zum Schluß des Durchganges wartete und dann noch ein "kriminelles" Max erzielte. Er eroberte seinen vom 1. DG errungenen Spitzenplatz zurück und wurde Sieger.

Die Siegerehrung führte in Abwesenheit des LSL NÖ Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier in Baumgarten durch, wobei er den Doppelerfolg des UMSC-Kolibri anerkennend hervorhob.

ERGEBNISSE NÖ-CUP/OST

1. Schobel F. jun. UMSC Kolibri 432 Pkte.
 2. Lintner Karl -" 400 "
 3. Huber Edmund ÖMV Sbg. 330 "
- (12 Teilnehmer)

ERGEBNISSE LM NÖ

1. Schobel F. jun. UMSC Kolibri 432 Pkte.
 2. Lintner Karl -" 400 "
 3. Aust Karl MBC Vogelw. 327 "
- 9 NÖ Teilnehmer wurden aus der Cup-Liste herausgewertet).



3. JAUNTALPOKALFLIEGEN RC III + F3A - 1989

Insgesamt vier Entscheidungen fielen am 16. und 17. September beim 3. Jauntalpokalfliegen des MFC Kühnsdorf, in den Klassen RC III und F3A. Neben den Wertungen des Pokalfliegens wurde die Kärntner Landesmeisterschaft in der Klasse RC III und erstmalig auch eine Kombinationswertung RC III/F3A, zum Gedenken an den Gründungsobmann des MFC Kühnsdorf, DI. Gustav Zikulnik, ausgetragen. Tiefblauer Septemberhimmel und spätsommerliche Temperaturen waren ideale Randbedingungen dieser Veranstaltung.

KLASSE RC III

Traditionell bildete der RC III-Wettbewerb am Samstag den Auftakt, wobei sich trotz einiger Absagen 11 Teilnehmer den Punkterichtern zur Bewertung stellten. Von Anfang an stellte Alfred Trettenbrein seine Anwartschaft auf den 1. Platz klar. Mit einem ausgezeichneten Flug setzte er sich gleich im 1. DG überlegen an die Spitze. Dahinter erwartungsgemäß Thomas Voitleitner aus Enns, vor Otto Vallant, Thomas Sidler und Gerald Zikulnik, knapp gefolgt von Klaus Pagitz und Johann Schmid.

Im 2. Durchgang konnten sich Trettenbrein und Voitleitner von den Verfolgern weiter absetzen, während von Platz drei bis Platz acht noch alles offen war.

Im 3. Durchgang konnten Trettenbrein und Voitleitner den Vorsprung auf die Verfolger weiter ausbauen. Trettenbrein siegte schließlich das dritte Mal in Folge mit 1628 Punkten vor Voitleitner (1567) und Vallant (1485). Dahinter folgten Sidler (1480), Zikulnik (1399) und Pagitz (1391). Trettenbrein gewann damit auch die Kärntner Landesmeisterschaft vor Zikulnik und Pagitz. Anschließend an den Bewerb gab es wieder Freibier sowie eine Grillparty, die sich bis Mitternacht erstreckte.

KLASSE F3A

Zum F3A-Wettbewerb am Sonntag fanden sich 8 Teilnehmer ein. Auch diesmal dominierten wie zu erwarten war die Spitzenflieger des RC III Bewerbs. Nachdem Voitleitner Probleme mit seiner Fernsteuerung hatte, war der Weg für

Alfred Trettenbrein zu einem überlegenen Sieg frei. Er gewann alle 3 Durchgänge und holte sich damit den F3A Pokal mit 2885 Punkten überlegen vor Sidler (2575) Pagnitz (2551), Zikulnik (2522) und Scherling (2412).

Damit war auch klar, daß Trettenbrein die Kombinationswertung gewann. Hier schaffte Thomas Sidler den 2. Platz vor Thomas Voitleitner.

Abschließend unseren Dank an die Punkterichter für ihre ausgezeichnete Arbeit und auch den Piloten dafür, daß sie die zum Teil weite Anreise in Kauf genommen haben, um dabei zu sein. Wir hoffen, daß wir beim 4. Jauntalpokalfliegen 1990 auch diejenigen Piloten begrüßen können, die heuer verhindert waren.

-eka-

Franz Rainer



Die
Wettbewerbs-
teilnehmer
in der
Klasse RC III



Die Sieger in Klasse RC III von links:
3. Vallant, 1. Trettenbrein, 2. Voitleitner



Klassensieger F3A von links:
3. Pagitz, 2. Sidler, 1. Trettenbrein

Weitere Wettbewerbsaktivitäten

8. ZANONIA POKAL des MBC VOGELWEIDE MÖDLING

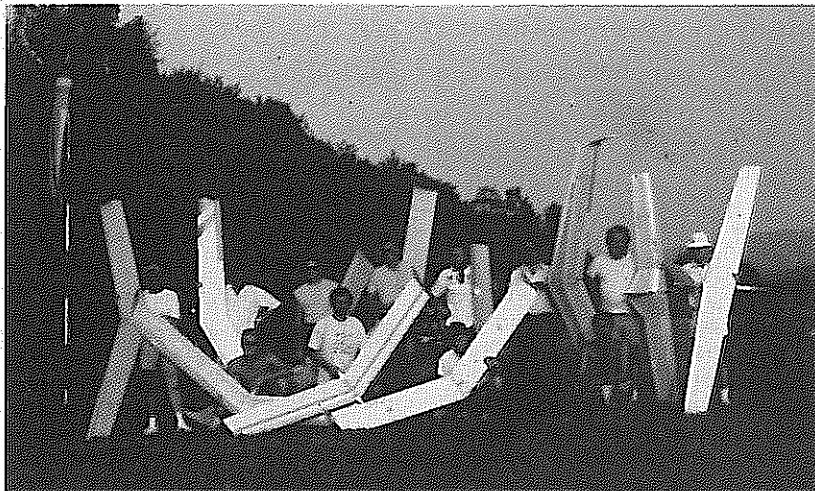
Der vom MBC Vogelweide Mödling bereits zum 8. Mal veranstaltete Nurflügelwettbewerb war traditionellerweise für Mitte August am Flugplatz West in Wiener Neustadt ausgeschrieben (siehe auch prop 5/6 - 1989).

Ausgeschriebener Wettbewerbstag war der 19. August 1989. Wie schon in den Jahren zuvor begann der Wettbewerb um 6,00 Uhr mit dem SUNRISEFLIEGEN. Diesem Wettbewerb, bei dem die Aufgabenstellung dahingehend lautet, nach einem Hochstart so lange als möglich in der Luft zu bleiben, stellten sich zehn Starter. Das SUNRISEFLIEGEN wird in möglichst "lockerer" Form abgewickelt, nach dem Motto "hole dir das Hochstartseil, organisiere Dir einen Zeitnehmer und starte, wann immer es dir recht ist". Für jeden Teilnehmer sind drei Wertungsflüge vorgesehen. Die vom Bewerber beste erfolgene Zeit wird gewertet.

ERGEBNISSE des SUNRISEFLIEGENS

1. Curt Weller MBC Vogelw. 5'15"
2. R. Werner Versmold 4'48"
3. Rudi Wichte -"- 4'38"
- 10 Teilnehmer.

Um 10 Uhr begann der Bewerb um den ZANONIAPOKAL mit dem ersten Durchgang, zu dem 21 Teilnehmer antraten. Gegen Mittag mußte dieser Durchgang wegen starken Regens abgebrochen werden. Nachdem sich für Samstag keine Wetterbesserung abzeichnete wurde der Wettbewerb abgebrochen, um am Sonntag, 20. August neu gestartet zu werden. Nachdem uns der Modellflugplatz am Flugfeld West nur für Samstag reserviert war, wurde der Hauptbewerb auf das Fluggelände Dornbacher Höhe des MBC Vogelweide, in der Gemeinde Wienerwald, verlegt. Hier fanden sich dann am Sonntag doch noch 17 Teilnehmer ein (va. die österr. Teilnehmer hatten sich nur einen Tag für den Wettbewerb reserviert), um bei Schönwetter - Wind SO, ca. 5 m/s - mit teilweiser zerrissener Thermik den Wettbewerb fortzusetzen. Als Wettbewerbsaufgabe waren 2 Durchgänge, bestehend aus einem Zeitfliegen



Teilnehmer am Zanoniapokal

und einem Streckenfliegen nach Windenhochstart, vorgesehen. Er konnte auf dem schwierig zu befliegendem Gelände zur Zufriedenheit aller Teilnehmer in kameradschaftlicher Form, wie unter den "Nurflüglern" üblich, abgewickelt werden.

ERGEBNIS ZANONIAPOKAL :

1. Winkelmann Michael D 3162 P
2. H.J. Unverferth D 3152 P
3. H.J. Unverferth D 3124 P

Die Österreicher belegten :

12. F. Koch, 13. R. Schweißgut, 15. R. Pribil.

Es starteten 17. Teilnehmer.

Wo ist nun der 17. Teilnehmer gereiht? Wie üblich wird immer ein Pilot mit einem Normalmodell mit-gewertet. Diese Aufgabe übernahm unser Vorstandsmitglied Michael Mann, welcher in der Gesamtwertung am 8. Platz aufscheinen würde.

Der sehr schöne Wettbewerbstag klang nach einem Speedfliegen mit einem gemütlichen Beisammensein am Flugplatz aus, bei dem die gemachten Erfahrungen bei Gegrilltem und entsprechenden Stärkungen aufgearbeitet wurden.

Sehr erfreulich ist das Echo für diesen Wettbewerb in den bundesdeutschen Gauen. Die Deutschen Nurflügler nehmen einen Weg von etwa 1000 km aus Norddeutschland in Kauf und verbinden diesen Bewerb offensichtlich mit einem Ur-

laub in unserem schönen Niederösterreich. Für präsumtive österreichische Teilnehmer fällt sicher der traditionelle Austragungstermin wegen der Urlaubszeit eher ungünstig. Trotzdem fand sich Robert Schweißgut aus dem fernen Lechtal bei unserem Bewerb ein.

MBC Vogelweide Mödling



SUCHANZEIGE !
SUCHE DRINGEND BAUPLAN
 von PIPER PA 38 Tomahawk
 von HEGI MODELLMAU !

Johann MACHO

Telefon: 0222 / 37 44 48

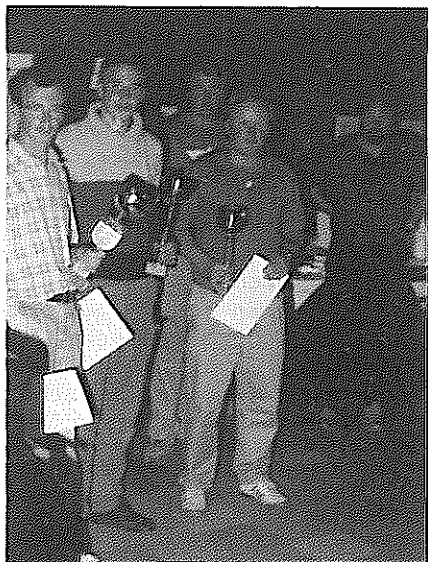


ALPINES SEGELFLIEGEN auf der Gerlitze/Krtn.

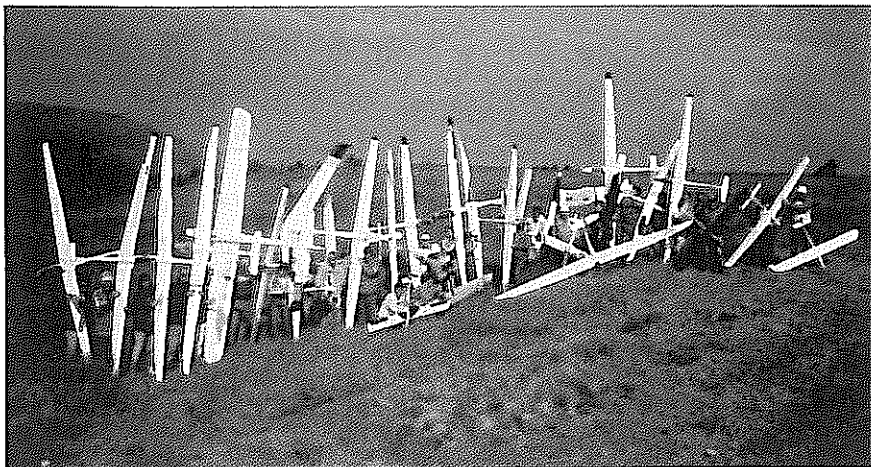
Manfred Maurer

Immer größerer Beliebtheit unter den Alpinseglern erfreut sich der nun bereits zum 6. Mal von der Modellbaugruppe Feldkirchen durchgeführte Wettbewerb.

Gab es im Vorjahr teilweise Wind- und Thermikprobleme; so blies heuer der Wind den Teilnehmern bei herrlichem Wetter so richtig um die Ohren, und jeder Pilot muß sein Können voll ausspielen.



Sieger Großsegler v.l.n.r.:
1. Wegerer R., 2. Seufert M. beide BRD,
Obmann Maurer, 3. Dr. Fleischhacker,
Feichter Reinhold



Die Wettbewerber mit ihren Großseglern

Gestartet wurde in zwei Klassen: bis 3,5 m Spannweite und über 3,5 m Spannweite.

Die Modelle mußten innerhalb von 4 Minuten zwei etwa 500 m voneinander entfernte Wendemarken jeweils einmal überfliegen und dann möglichst genau zur Zeit gelandet werden. Für die Landung gab es Zusatzpunkte, je nachdem ob das Modell im kleinen oder großen Feld liegen blieb.

Die Siegerehrung im Alpengasthof Pacheiner rundete einen schönen kameradschaftlichen Wettbewerb ab. Vereinsobmann Manfred Maurer überreichte den Siegerpiloten Pokale und Urkunden.

Voller Spannung verlief die anschließende Verlosung von zahlreichen Sachpreisen, für deren Bereitstellung hiemit allen Firmen und Privatpersonen nochmals gedankt wird.

Die Modellbaugruppe dankt nochmals allen Piloten für die Teilnahme und hofft, 1990 wieder viele Freunde des ALPINEN SEGELFLUGES auf der weit über unsere Grenzen hinaus bekannten Gerlitze begrüßen zu können.

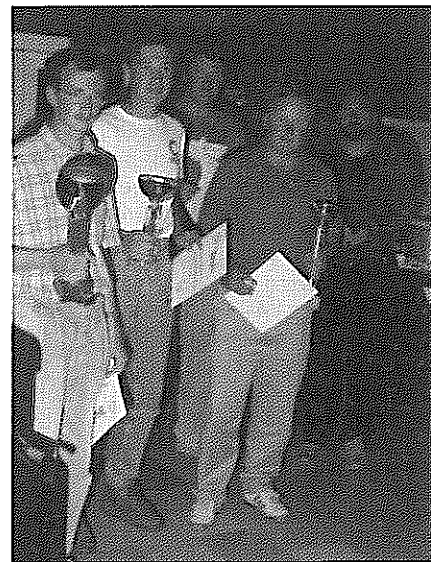
DIE ERGEBNISSE

Klasse unter 3,5 m - 31 Teilnehmer

1. Wegerer Reinhard Neumarkt/D 922 P
2. Molzbichler Josef SG Spittal 915 P
3. Fleischhacker H. KFC Klagenf. 913 P

Klasse über 3,5 m - 23 Teilnehmer

1. Wegerer Reinhard Neumarkt/D 1130 P
2. Seufert Michael Möningerbg./D 1112 P
3. Fleischhacker H. KFC Klagenf. 1109 P



Sieger bis 3,5 m Spannweite v.l.n.r.:
1. Wegerer R., 2. Molzbichler J.,
Obmann Maurer, Feichter R.



Start eines Großseglers



Wettbewerbsidyll





10. GRAUPNER BODENSEE-CUP Semi Scale Wasserflug in Hagnau

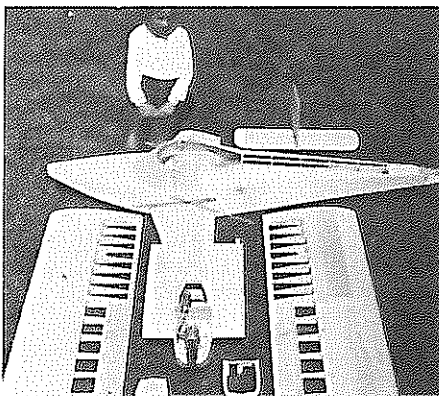
Von Walter Margreiter

1922 zur Schulung und zum Sport auf einigen deutschen und internationalen Wasserflugzentren im Einsatz.

Der Nachbaumaßstab wurde von mir 1:3,7 gewählt, (so bekam ich das Ding noch in mein Auto) und hatte bei einer Spannweite von 2,65 m und einem 20 cm³ OS-4-Taktmotor ein Abfluggewicht von 11,2 kg, was einer Flächenbelastung von ca. 80 g/dm² entsprach.

Nach einer herrlichen Fahrt über Bregenz, Friedrichshafen nach Hagnau, bin ich am 16. September 1989 gegen 9 Uhr im dortigen Strandbad angekommen, habe sofort mein Flugboot für die Baubewertung klar gemacht, die von 9 bis 13 Uhr dauerte und bei der 16 Teilnehmer zu bewerten waren. Nach dem 2. Platz in der Baubewertung hatte ich als einziger Teilnehmer der Alpenrepublik natürlich schon einen inneren Auftrieb und stellte mich am Nachmittag zum 1. Flugdurchgang den Punkterichtern und vor allem meinen Nerven. Die Maschine lag so originaltreu in der Luft, und nach dem Pflicht- und Wahlprogramm sowie dem Gesamteindruck, war ich mit den Punkten der Baubewertung relativ gut im Rennen!

Nach einem sehr netten, gemeinsamen Abendessen, das im Startgeld von DM 30,- eingeschlossen war, und einer etwas weingeschwängerten und deshalb auch gut durchschlafenen Nacht im Auto, waren am Sonntag noch der 2. und 3. Durchgang zu fliegen.



Libelle II im Rohbau. Motor 20 cm³ OS 45
Gewicht 9,5 kg

WASSERFLUG! Ist das für die gebirgsgewohnten Österreicher überhaupt interessant? Nun, als begeisterter Wassersportler - obwohl in Bludenz aufgewachsen und näher am wintersportlichen Arlberg als am Bodensee - hat es mich schon vor vielen Jahren zum Wasserflug hingezogen. Als ich im Herbst, genauer gesagt am 3. Wochenende im September des Jahres 1981 anlässlich einer wunderschönen Bodenseerundfahrt, die mich mit meiner Familie justament so gegen Mittag nach Hagnau führte, rein "zufällig" ein Modellflugzeug mit Schwimmern in Strandbadnähe in der Luft sah, war das für mein weiteres Wasserfluginteresse von entscheidender Bedeutung! Damals beschloß ich, in diese nasse Sparte des Modellfluges einzutreten, und so bin ich denn auch seit 1985 bei diesem 2-tägigen Wettbewerb immer dabei.

Geflogen wird in 2 Klassen und zwar in der 4-Takter Kunstflugklasse und in der Semi-Scale Klasse. Letztere ist, außer dem vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Gewichtslimit von 20 kg, keiner weiteren Beschränkung unterworfen. Bedingung ist allerdings, daß das Originalvorbild des Modells tatsächlich auf einmal gebaut und geflogen worden ist. Geflogen werden 3 Durchgänge, von denen die beiden besten zur Baubewertung hinzugezählt werden.

Da die Heimat der weltbekanntesten Ganzmetall-Dornier Land- und Wasserflugzeuge Friedrichshafen am Bodensee war und teilweise heute noch zutrifft, war es für mich klar, eine DORNIER zu bauen! Da ich im Deutschen Museum in München eine LIBELLE II im bestens restaurierten Zustand sah und einen 36-iger Film in meinem Fotoapparat hatte, war das Modell-Schicksal meines Traum-Wasserflugbootes in kurzer Zeit auf Zelluloid gebannt. Die Libelle II war eine Weiterentwicklung der 3-sitzigen LIBELLE und stand ab

Das Wetter war anfänglich noch kühl und neblig - was mir besonders im 2. Durchgang mit meiner silbergrauen Maschine einige Sichtprobleme brachte, klarte aber gegen 11 Uhr schlagartig auf, und ab Mittag herrschte bei herrlich windstillen, warmen Verhältnissen eine Superstimmung, sowohl unter den 16 Semi-Scale-Fliegern als auch unter den 15 Kunstflugteilnehmern.

Der 3. Durchgang hat dann auch entsprechend gute Flüge bei allen Piloten gebracht, und das Ergebnis wurde natürlich mit immer mehr Spannung erwartet.

Schließlich haben gute Nerven (!?) und die Gesamtbeurteilung sowohl des Ab- und Anwasserns als auch der originalgetreuen Flüge des Modells dieses historischen, 1922 erbauten und am Bodensee beheimateten Dornier-Sportflugbootes einen eindeutig klaren Vorsprung von 119 Punkten gegenüber dem Zweitplatzierten und routinierten Wasserflieger Wolfgang Roth auf seiner TIGER MOTH SEAPLANE von Toni Clark, gebracht.

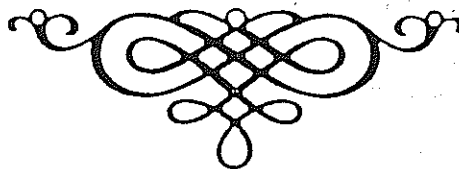
Nach viel Pech mit meiner LIBELLE II in den vergangenen Jahren (1986 und 1987 jeweils Absturz mit beträchtlichem Schaden, 1988 Motorausfälle und Übersschlag bei starkem Seitenwind beim Start im April 1989 in Bregenz!), habe ich diesen Herbst als einziger österreichischer Teilnehmer natürlich mit großer Freude und Zufriedenheit im Herzen den 1. Preis mit nach Österreich genommen.

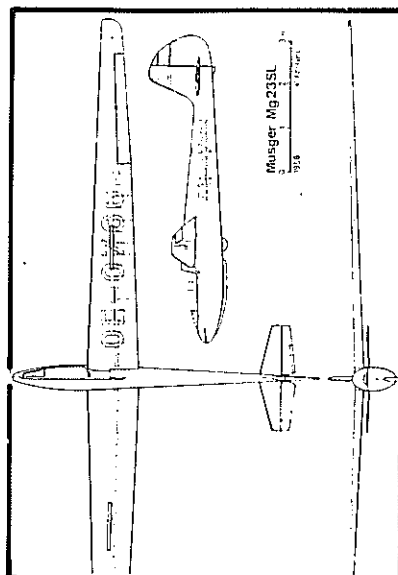
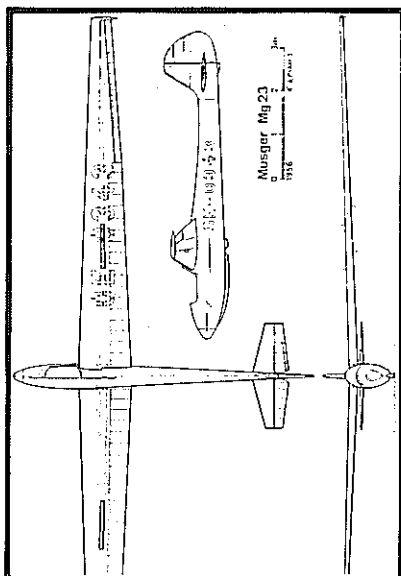
Dieser internat. Wasserflugwettbewerb wird von der Firma Graupner großzügig gesponsert, und der durchführende Verein, die Modellfluggruppe Markdorf, hat wiederum hervorragend gearbeitet.

Was mich persönlich - außer dem Flair des Wasserfliegens - am meiste anspricht, ist die unkompliziert herzliche Kameradschaft unter den Teilnehmern und Funktionären, der ohne Hektik ablaufende 2-tägige Wettbewerb und die gastliche Aufnahme in Hagnau, das eingebettet in Weinbergen zwischen Meersburg und Friedrichshafen am landschaftlich wunderschönen Bodenseeufer liegt.

	Mg 9	Mg 9a	Blatt	ASP- MG 9 Archiv Nr
Rippen 1:1 (6a, 7, 5d, 6d)	x		-	013
Rippen 1:1 (10d, 11, 12)	x		-	014
Rumpf - Straakplan Spanten 1 - 8	x		-	015
Spanten und Sitze zur Mg 9	x		-	016
Seitenleitwerk und Querruderbetätigung	x		-	017
Höhenleitwerk zum Leistungs - Doppelsitzer Mg 9	x		-	018
Seitenruderantrieb bei Spant 2 und 3 beim (vorderen) Führersitz	x		-	019
Beschläge zum Leistungs - Doppelsitzer Mg 9	x		-	020
Knüppelsteuerung zum Leistungsdoppelsitzer Mg 9	x		-	021
Tragdeckstiele zum Leistungs - Doppelsitzer	x		-	022
Hauptholmbeschläge zum Leistungs - Doppelsitzer	x		-	023
Rumpf - Straakplan Spante 8 - 10	x		-	024
Straakplan zum Leistungs - Doppelsitzer	x		-	025
Rippen 1:1 (8, 9)	x		-	026
Rippen 1:1 (1d, 2d, 3, 4)	x		-	027
Tragflügel - Übersicht u. Holme	x		1	028
Straakplan zum Tragdeck des zweiseitigen Leistungssegelflugzeuges			2	029
Teile zum Tragdeck	x		3	030
Beschläge zum Tragdeck des zweiseitigen Leistungssegelflugzeuges	x		4	031
Deckblatt zu Z.Nr. 4				032
Flügel u. Rumpfanschluss - Beschläge / Zusatzzeichnung	x		4a	033
Rumpf Übersicht	x		5	034
Straakplan zum Höhen- u. Seitenleitwerk	x		6	035
Beschläge zum Tragdeck - Höhen u. Seitenleitwerk	x		8	036
Knüppelsteuerung und Rumpfanschlussbeschläge	x		9	037
Knüppelsteuerung zum Doppelsitzer Mg 9a	x		9a	038
Rumpfspantenumrisse	x		10	039
Rumpfspanten	x		11	040
Radeinbau und Sitze	x		12	041
Strebenanschlußbeschläge am Rumpf	x		14	042
Strebenanschlußbeschläge am Rumpf Zusatzzeichnung zu Bl. Nr. 14	x		14a	043
Ringkupplung u. Starthaken - Einbau, Kufe mit Gummiringen u. Deckel f. d. Handlöcher am Flügel und Rumpf	x		15	044
Profilrohrstreben zum 2 sitzigen Leistungssegel- flugzeug	x		16	045
Pedale f.d. Seitenruderbetätigung	x		17	046
Baldachin, Führerhaube u. Deckel, Fallschirm- kasten u. Instrumente - Einbau	x		18	047
Verbindungsbleche und Montageschlüssel	x		19	048
Rumpf - Straakplan			10	049
Doppelsitziges Leistungssegelflugzeug Baumuster Mg 9a	x		-	050
(Seitenruder)			-	051
Strebenanschluß am Hauptholm	x		-	052

Berechnungen, Beschreibung usw. 38 A4



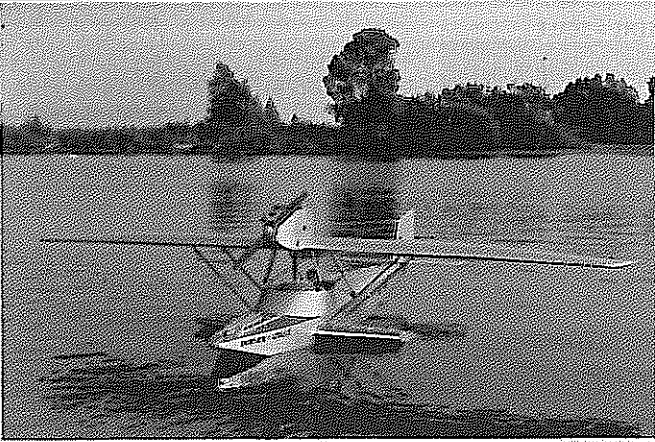


Musger Mg 23 / Mg 23 SL

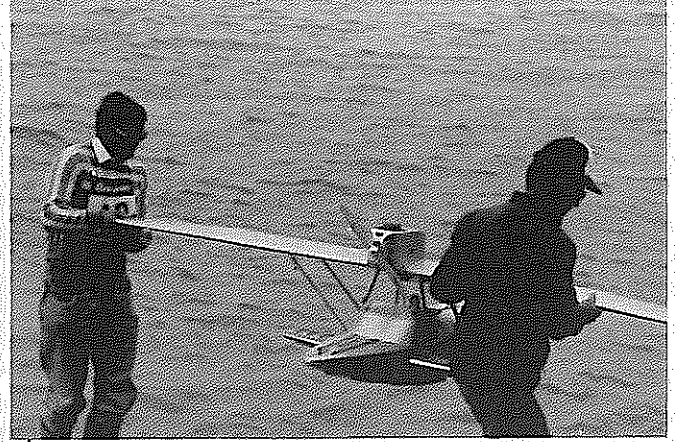
Musger	Mg 23	Mg 23SL	
Einsitzige Leistungssegelflugszeuge, gebaut 1955—1966. Besatzung: 1 Pilot			
Abmessungen: Spannweite: Länge: Höhe: Flügelfläche: Gewichte: Rüstgewicht: Max. Zuladung: Max. Fluggewicht: Höchstgewicht der nichttragen. Teile: Flächenbelastung:	16,40	16,25	m
	7,11	7,22	m
	1,36	1,53	m
	14,207	14,207	m ²
	240	240	kg
	120	120	kg
	360	360	kg
	217	217	kg
	25,3	25,3	kg/m ²
Leistungen: Beste Gleitzahl: Beste Sinkgeschw.:	ca. 34 b. 80 km/h 0,60 bei 67 km/h	ca. 34 b. 80 km/h 0,60 bei 67 km/h	
Zugelassen für: Windenschlepp bis: Flugzeugschlepp bis: Gleitflug bei böigem Wetter bis: Gleitflug bei ruhigem Wetter bis:	80	95	km/h
	130	130	km/h
	160	130	km/h
	200	220	km/h
Für Blind- und Wolkenflug zugelassen, nicht für Kunstflug Nicht geeignet für Anfängerschulung V-Form: 2°30' (Holmunterkante) Pfeilform: +90 mm (Holmvorderkante) Flügelstreckung: 18,54 Profile: Skelettlinie Göppingen Gö 549 um 9% abgeflacht, darüber Fleisch von NACA 63-015.			

Zeichnungsverzeichnis des Segelflugzeuges Mg 23 und Mg 23 SL	Mg 23	Mg 23SL	Blatt	ASP-
				Mg23
Einseitiges Leistungssegelflugzeug			1	001
Übersicht (Trailer)			1	002
Tragflügel (ab W.Nr. 5 gültig)	x		2	003
Rahem u. Einzelteile (Trailer)			2	004
Tragfläche (gilt f. W.Nr. 2 - 4)	x		2a	005
Tragflügel		x	2a	006
01 - 44 Hauptholm	x		3	007
Achsauflagen (Trailer)			3	008
Hauptholm		x	3a	009
Stegrippen f. Hauptholm	x		4	010
Verschiedene Einzelteile f.d. Rahmen (Trailer)			4	011
Nasen - Hilfsholm u. Hilfsgurt	x		5	012
Verschiedene Einzelteile f. d. Rahen (Trailer)			5	013
Querruderholme	x		6	014
Verschiedene Einzelteile (Trailer)			6	015
Holmanschlußbeschlag (Obergurt)	x		7	016
Holmanschlußbeschlag f. Untergurt	x		8	017
Nasenholmanschluß u. Anschlußbolzen	x		9	018
Profil - Straak	x		10	019
Profil - Straak		x	10a	020
Querrudernasenrippen Flächenrippen 1 u. 2 (ab W2)	x		11	021
Flächenrippen 1 u. 2	x		11	022
Flächenrippen	x		12	023
Flächenrippen		x	12a	024
Flächenrippen	x		13	025
Flächenrippen		x	13a	026
Rippe 30 u. 32 (Endteil)	x		14	027
Flächenrippen Bremskastenholme		x	14a	028
Teile v. Flächenrippen 25, 49 u. 64	x		15	029
Holmanschlußbeschlag z. Obergurt - links (ab W.Nr.3) Ersetzt durch BL 16 a	x		16	030
Li-Holmanschlußbeschlag z. Obergurt Ersatz f. Blatt 16	x		16a	031
Holmanschlußbeschlag zum Obergurt rechts (ab W.Nr.3)	x		17	032
Hauptholmanschluß vollständig (ab W.Nr.3)	x		18	033
Diagonale zum Holmanschluß mit Einbau (ab W.Nr.3)	x		19	034
Verschiedene Flächeneinzelteile		x	19a	035
Querruder rechts	x		20	036
Querruderantrieb Einzelteile	x		20	037
Querruder		x	20a	038
Querruder Einzelteile	x		21	039
Montage vom Querruderumlenkhebel u Bremschwinge	x		22	040
Querruderantrieb	x		22	041
Querruderantrieb bei Rippe 48 (rechte Seite)		x	22a	042
Teile z. Querruderantrieb	x		23	043
Querruder - Beschlüge Trimm - Handhebel	x		24	044
Einzelteile für den Querruderantrieb		x	24a	045
Bremsklappe mit Einbau	x		25	046
Beschläge f. Bremsklappe Bremsklappenrippen	x		26	047
Teile zum Querruderantrieb im Rumpf (ab W2)	x		27	048
Querruderhebel mit Lagerbock	x		28	049
Querruder u. Bremsklappenantrieb u. Lagerung bei der Holmbrücke im Rumpf (ab W2)	x		28	050

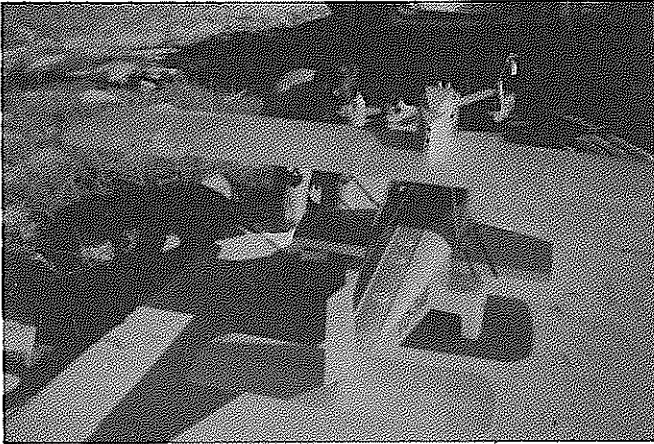
	Mg 23	Mg 23SL	Blatt	ASP- MG 23 ArchivNr
Teile f. Querr.-Antrieb		x	28a	051
Flächenende	x		30	052
Randbogen		x	30a	053
Querr. - Lager bei R.57, u. R 39 m. Qu.-Umlenk.		x	31a	054
Queruderantrieb m. Pendelstützen f. Stoßstange (ab W.Nr.2)	x		32	055
Einzelteile f. d. Querruderantrieb		x	32a	056
Einzelteile f. Querruderantrieb	x		33	057
Stoßstangen zum Querruderantrieb in d. Flächen (ab W.Nr. 2)	x		33	058
Einzelteile Bremse			34	059
Bremsklappeneinbau	x		36	060
Bremsklappenhebel mit Lagerung	x		37	061
Bremsklappenantrieb	x		38	062
Bremsklappenantrieb		x	38a	063
Teile zum Bremsklappenantrieb (ab W2)	x		39	064
Einzelteile f. d. Bremsklappenantrieb		x	39a	065
Teile zum Bremsklappenantrieb	x		40	066
Steuerknüppel	x		41	067
Stoßstangen z. Höhenruder	x		42	068
Höhenruder - Antriebshebel vorne	x		43	069
Höhenruder - Antriebshebel hinten (nur f.W.Nr.1 gültig)	x		44	070
Höhenruderantriebshebel mit Ausgleichsgewicht und Gesamtanordnung (ab W2)	x		45	071
Höhenruderhebel		x	46	072
Rumpf - Vorderteil (Übersicht)			50	073
Rumpfschwanz mit Seitenflosse und Seitenruder	x		51	074
Sporn Beschläge Trimm - Handhebel	x		51a	075
Rumpfspante 1,2 u. 3	x		53	076
Rumpfspante 4 u. 5	x		54	077
Rumpfspante 6, 7 u. 7a	x		55	078
Rumpfspante 8 und 9	x		56	079
Rumpfspante 10 u. 11 (ab W2)	x		57	080
Rumpfspante 12 u. 13	x		58	081
Rumpfspante 14,15, 16, 17, 18, u. 19	x		59	082
Rumpfspante 21, 22, 23, 24 u. 20	x		60	083
Spant 25 u. 26	x		61	084
Seitenruder		x	61b	085
Radkasten Bremsseileinbau	x		62	086
Einzelteile Laufrad	x		63	087
Einzelteile Laufrad	x		63a	088
Radbremse		x	63b	089
Kielverstärkung	x		64	090
Kufe und Kufeneinbau	x		64a	091
Laufrad - Einbau	x		65	092
Laufrad - Einbau	x		65	093
Bugkupplungslagerung Einbau u. Betätigung	x		67	094
Verschiedene Kupplungsbeschläge		x	68a	095
Versch. Kuppl. Beschläge	x		68a	096
Kupplungs u. Haubenbeschläge	x		69	097
Rumpf Vorderteil (ab W2)	x		70	098
Holmbrücke	x		72	099



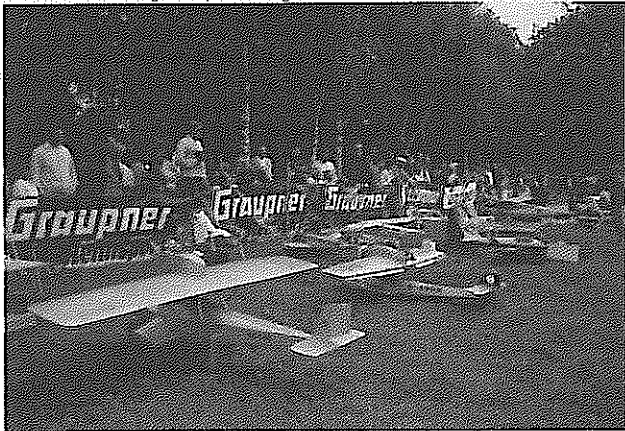
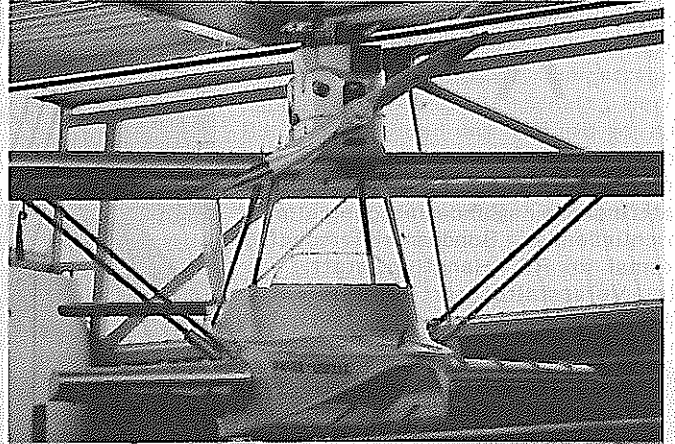
Original oder Modell ?



Die Lösung !



Meine nach Originalplänen gebaute Libelle, im Maßstab 1:3,7



Modellparade



Bearer von Richard Geissler, 3m, 14 kg, Motor ZG 62 !



.. Im Vordergrund: Meine Libelle II Bj. 1922
Mitte: Dornier DO 18 L, Bj. 1930
Hinten: Dornier Seastar Bj. 1985



DIE ERGEBNISSE : SEMI - SCALE

1. Margreiter Walter	OE	1614 Punkte
2. Roth Wolfgang	D	1495 "
3. Rohwedder Wulf	D	1441 "
16 Teilnehmer		

Klasse Viertakt Kunstflug

1. Kröger Michael	D	698 Punkte
2. Roth Wolfgang	D	660 "
3. Wagner Hans	D	633 "
15 Teilnehmer		

Einige Worte noch zum Semi-Scale Flugprogramm:

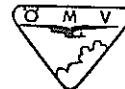
Es sind in Hagenau 7 Pflicht- und 4 Wahlfiguren (aus 15 möglichen) pro Durchgang im Programm, die für beide Tage im voraus schon fixiert werden und möglichst

genau wie das Originalflugzeug vorgefliegen werden müssen. Nach jedem Flug wird der Gesamteindruck zusätzlich noch mit einem Koeffizienten von 10 gewertet, der natürlich sehr entscheidend für die Gesamtpunkteanzahl ist.



ASKÖ BUNDESLEHRGANG und BUNDESMEISTERSCHAFTEN

RC/H2 + F3F



In der Zeit vom 30. Juli bis 5. August 1989 fand der alljährlich stattfindende Bundeslehrgang mit abschließender Bundesmeisterschaft, diesmal im RC-Hangflug, statt.

Als Veranstaltungsort wurde das Gebiet der Sommeralm/Teichalm bei Weiz in der Steiermark gewählt. Der Bereich Teichalm-Sommeralm umfaßt das größte bewirtschaftete Almgebiet Europas und ist durch die vielen Möglichkeiten besonders gut für den RC-Hangflug geeignet.

Da es in diesem Gebiet neben würziger und ozonreicher Luft und sehr viel Wald unbegrenzte Möglichkeiten zu Spaziergängen und Almwanderungen gibt, war die Nennungszahl enorm. Genau 100 Personen waren gekommen, mit Kind und Kegel und - Modellen. Allein 63 Modellflieger nahmen offiziell an diesem Lehrgang und den abschließend erfolgten ASKÖ-Bundesmeisterschaften teil. Der Großteil war im Gasthof Bauernhofer untergebracht, doch mußte wegen der großen Teilnehmerzahl auch auf andere Quartiere ausgewichen werden.

Da mit der Almgemeinschaft ein Benützungsabkommen getroffen wurde, konnten wir praktisch alle Almen in den verschiedenen Windrichtungen benützen. Trotzdem hatten wir manchmal Schwierigkeiten mit



Unser Hauptquartier - Bauernhofer

dem Fliegen, da das Wetter gerade in dieser Woche nicht besonders gut war; Kälte und Regen wechselten einander ab. In unserem Hauptquartier, dem Gasthof Bauernhofer, stand uns ein großer Saal als Werkstatt und Depot für die vielen Modelle zur Verfügung, und wenn das Wetter wieder einmal besonders mies war, wurde eben in der Werkstätte fleißig gearbeitet und natürlich auch fachgesimpelt und viele Erfahrungen ausgetauscht und auch musiziert. So kamen denn auch alle gut und froh gelaunt über die "Schlechtwetter-Runden". Da einige Teilnehmer Videobänder mitgebracht hatten (in Sachen Modellflug, versteht sich ...), konnte praktisch zu jeder Zeit Interessantes über Modellflug gesehen werden.

Der Sinn des Lehrganges bestand darin, daß durch das Fliegen und lange Zusammensein, sehr wertvolle Informationen ausgetauscht werden konnten, und so manche Tricks und Erfahrungen am Modell und beim Fliegen wurden den Lehrgangsteilnehmern bekannt.

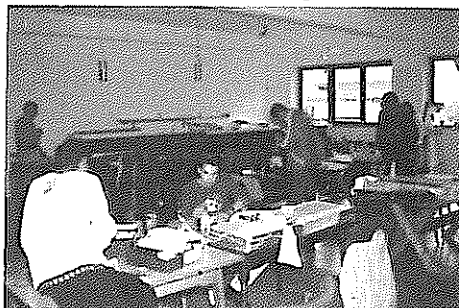
Die Zusammenarbeit mit den Bauern der Almgemeinschaft war ausgezeichnet, und es gab sogar die Möglichkeit, auf einer Almhütte Urwüchsige Speisen und Getränke zu konsumieren. Herz, was willst du noch mehr!

Bei den vielen Übungs- und Trainingsflügen konnten viele Modellflugprüfungen abgenommen werden.

Zum Lehrgangsausklang wurden die ASKÖ-Bundesmeisterschaften ausgetragen. Geflogen wurden die Klassen RC/H2, F3F und eine Kombination beider Klassen, sowie eine Jugendklasse, ähnlich RC/H2.

Die meisten, nämlich genau 40 Piloten, starteten in der Klasse RC/H2. ASKÖ-Bundesmeister wurde mit dem Maximum von 2000 Punkten Alfred Birke vom ÖMV-Wien. 1841 Punkte erreichte sein Klubkollege Peter Lüger, und mit 1800 Punkten belegte der Steierer Gottfried Schiffer den 3. Platz.

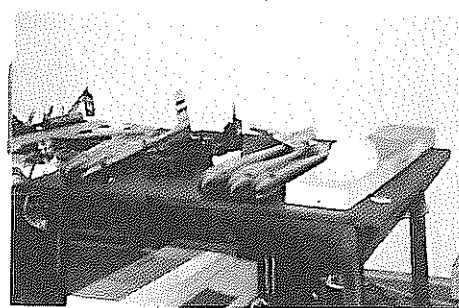
In der Länderwertung schafften es wieder die Wiener; sie erreichten



Stimmungsbild in der Werkstätte



Gelegentlich wurde auch in der Werkstätte musiziert



Werkstatt-Idyll

5562 Punkte vor den Steirern, die es auf 4897 Punkte brachten und den Burgenländern, die 3453 Punkte in der Mannschaft erreichten.

Die Klasse F3F war hingegen eine Angelegenheit der Steirer. Wie nicht anders zu erwarten, wurde Franz Prasch vom ASV Puch mit dem Punktemaximum von 2000 ASKÖ-Bundesmeister, gefolgt von seinem Klubkollegen Karl Harkam, der 1875 Punkte erzielte. Dritter wurde der NÖ Leopold Wiebogen vom ÖMV-St.Pölten, der es auf 1707 Punkte brachte. In der Länderwertung hatten die Steirer mit 5382 Punkten "die Nase vorn". Es folgten Niederösterreich mit 3746 und Wien mit 3053 Punkten.

Alfred BIRKE wurde Kombinations-sieger!

In der Kombinationswertung RC/H2 + F3F schlug wieder Alfred Birke zu; er erzielte 3267 Kombinationspunkte. Zweiter wurde Gottfried Schiffer vom MFC Grashüpfer-Andritz, er erreichte 3151 Punkte, und an 3. Stelle landete Leopold Wiebogen mit 2984 Kombipunkten. In der Jugendklasse war leider in der Ausschreibung ein Alterslimit von 16 Jahren vorgesehen, und so fielen die 17- und 18-jährigen nicht mehr in diese Klasse. Nur noch 6 blieben jetzt übrig, die in dieser Klasse starten konnten. Aber sie haben sich tapfer geschlagen!

1. und ASKÖ-Jugendmeister wurde mit dem Maximum von 2000 Punkten Peter Koppensteiner, ÖMV Silbergrube, NÖ.

2. wurde Harald Gamperl, ÖMV-Wien mit 1331 Punkten vor dem 3. Thomas Rainer, ÖMV-Lienz; er erreichte 1326 Punkte.

Am Abend des 4. August fand im Gasthof Bauernhofer ein Heimatabend statt, in dessen Rahmen wir die Siegerehrung der Bundesmeisterschaften durchführten. Anwesend waren neben den 100 Modellfliegern mit Anhang, die Gäste aus der Umgebung, viele Einheimische und dem Bürgermeister und dem Fremdenverkehrsdirektor Häusler, dem wir den Heimatabend zu verdanken hatten, und der auch einen schönen Pokal stiftete.

Die Siegerehrung wurde von mir, gemeinsam mit ONF-Robert Grillmeier und dem Organisationsleiter Wilhelm Zehethofer vorgenommen.

Es gab viele schöne Pokale für die Sieger in der Einzel- und Mannschaftswertung und die obligatorischen ASKÖ-Bundesmeistermedaillen.

Das Programm des Heimatabends bestand aus den verschiedensten mu-



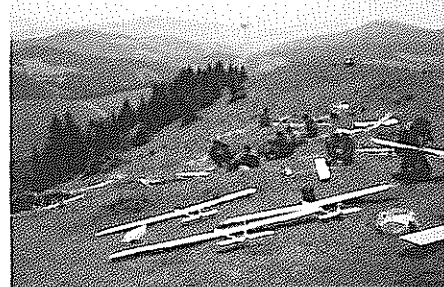
Während des Flugbetriebes



Startvorbereitungen beim Gipfelkreuz



Der Aufstieg macht müde



Ruheplatz im Gelände ...



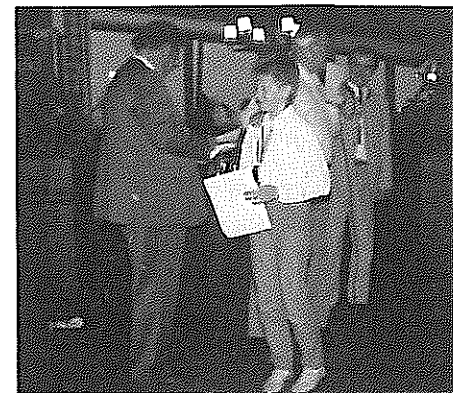
Bei der Senderausgabe

sikalischen Darbietungen, Solis und Chorgesang, und es spielte eine ganz ausgezeichnete 3-Mann Kapelle aus der heimischen Bevölkerung. Diese Kapelle würde es verdienen, weit über die Grenzen hinaus die Menschen zu unterhalten! Die Stimmung war toll, und es wurde recht viel getanzt und ...und ... Die "letzten Mohikaner", namens Modellflieger, verließen erst gegen 4 Uhr früh die gastliche Stätte.

Es war für uns ASKÖ-Modellflieger eine sehr schöne Gesamtveranstaltung an die jeder gerne zurückdenken wird.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals allen danken, die am Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben: Der Almgemeinschaft, Herrn Bauernhofer, der uns half wo es nur ging, dem Fremdenverkehrsdirektor Häusler, allen Sportfunktionären und vor allem dem Organisationsleiter Wilhelm Zehethofer.

Edwin Krill
ASKÖ-Bundesfachwart
ÖMV Bundesobmann



Der Jugendliche Thomas Rainer erhält aus den Händen von OL Wilhelm Zehethofer den Ehrenpreis. Rechts daneben BO Edwin Krill und Fremdenverkehrsdirektor Häusler



Der Gesamtsieger in der Kombination bei einem Ehrentänzchen mit seiner Gattin





20. UHU - WANDERPOKAL JUGENDWETTBEWERB



Günter Ebeleseder

UHU JUGENDWETTBEWERB, was ist das eigentlich? So fragen wahrscheinlich viele. Zum 20-jährigen Jubiläum unseres Vereines wollen wir kurz erklären, worum es dabei geht.

Zugelassen sind Kinder und Jugendliche von 4 bis zum vollendeten 14. Lebensjahr. Als Flugmodelle sind zugelassen: "Der kleine UHU" gebaut nach einem Plan oder Baukasten in Rippen oder Standardbauweise; sein österreichischer Bruder der "Standard AI" von Kirchert, sowie andere Freiflugmodelle, die nach einem Plan oder Baukasten gebaut werden, sofern sie in konventioneller Holz-Balsa-Bauweise, Papier- oder Folienbespannt, erstellt werden.

Demnach müßte der Bewerb AI-Jugendwettbewerb heißen. Aus Tradition wird aber der Name UHU-Wettbewerb beibehalten, da in den ersten Jahren ausschließlich mit UHU's geflogen wurde.

Es dürfen mehrere Kinder mit demselben Modell starten. Wenn jemand irreparablen Bruch macht, kann er sich für den nächsten Durchgang ein Modell ausleihen und damit weiterfliegen.

Die Modelle werden mit einer 18

Meter langen Hochstartschnur hochgestartet. Die Leine wird vom Veranstalter hochgestartet. Gezählt werden die Sekunden, die das Modell nach dem Ausklinken in der Luft verbringt. 10 Sekunden und weniger gelten als Fehlstart. Das Maximum ist mit 60, Sekunden festgelegt. Diese Zeit ist nur mit einem guten Modell und einem "Bart vom Dienst" zu erreichen. Die Flugzeit aller 3 Durchgänge wird zusammengezählt. Um den Rückholmannschaften die Arbeit zu erleichtern, soll jedes Modell eine Kurvensteuerung besitzen. Ein Zeitschalter zur Betätigung einer Thermikbremse ist wünschenswert.

Die Siegerehrung ist bei Kindern ein heikles Problem. Es werden die Kinder vom Erstplatzierten an aufgerufen und dürfen sich von einem großen Tisch jenen Preis aussuchen, der ihnen am meisten zusagt.

Diese Methode wird in der Regel von den Kleinen akzeptiert. Heuer, zu unserem Jubiläum, starteten 9 Buben und 7 Mädchen bei schönem Wetter und Windstille. Dies bereitete aber den Kleinsten Probleme, da sie kaum schnell genug laufen konnten, um die Modelle in die Luft zu bringen. Das Alter

der Kinder war von 4 1/2 bis 14 Jahre.

Im 1. Durchgang schafften die meisten Flugzeiten zwischen 20 und 30 Sekunden. Im 2. Durchgang setzte sich der 10-jährige Klaus Mayer aus Andorf mit einem 57 s-Flug an die Spitze. Ein guter 3. Durchgang sicherte ihm den Sieg. 2. wurde die erst 6 Jahre junge Brigitte Parzer, die schon im letzten Jahr beachtenswerte Flüge gezeigt hatte. Die zweite des Vorjahres, Sandra Oberrather, belegte in diesem Jahr den 3. Platz. Ihre Schwester Elke, die Vorjahrsiegerin, hatte heuer kein Glück und mußte sich mit dem 7. Platz zufrieden geben.

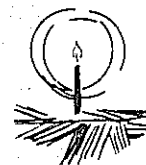
Falls vielleicht auch andere Vereine durch diesen Artikel Geschmack an einem Jugendwettbewerb, jenseits von Großmodell, Computerfernsteuerung und Hi-Tec bekommen haben, sind die Schärfdinger jederzeit bereit, Ihre Erfahrungen weiterzugeben. Schließlich ist Jugendarbeit für einen Verein möglicherweise lebensnotwendig. Bei dem heutigen Angebot an Freizeitvergnügen kann man eigentlich nicht früh genug beginnen, für unser Hobby zu werben.

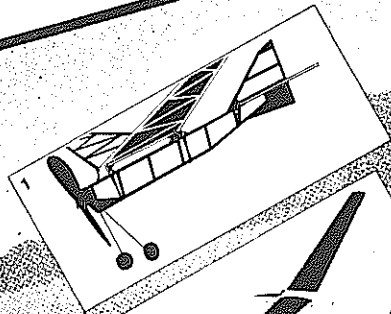


Die Schar der Teilnehmer am Jugendwettbewerb

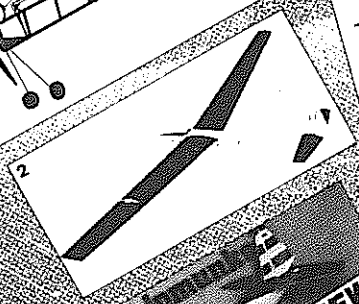


Sektionsleiter Karl Späth bei der Siegerehrung





1 Pinto Spw. 485
Gummimotormodell **36.-**



2 Gull Spw. 1800
RC-Modell-Segler **390.-**

3 Topaz 2
3-M-Segler in Holzbauweise **1190.-**



3 Super Chipmunk 25
Fix- und Fertigmodell Spw. 1308
um sagenhafte **1690.-**



Sky Hunter Spw. 1400
Fix- und Fertigmodell **1498.-**

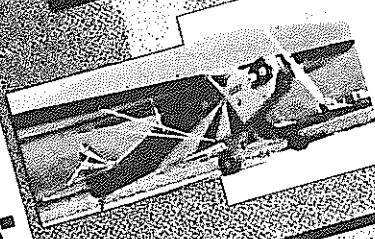
Das Anfängermodell:
Star Fisch Spw. 2100 **998.-**

Julia Spw. 2420
Anfangersugler **699.-**
Set mit KIT **1398.-**

Gull Set Spw. 1800
— Star-Fertigmotoring
— Titan-Servos **1998.-**

Piper Cup 3 Spw. 2700
Holzbausatz **2850.-**

Webra-Regler Speed 100
um sagenhafte **599.-**



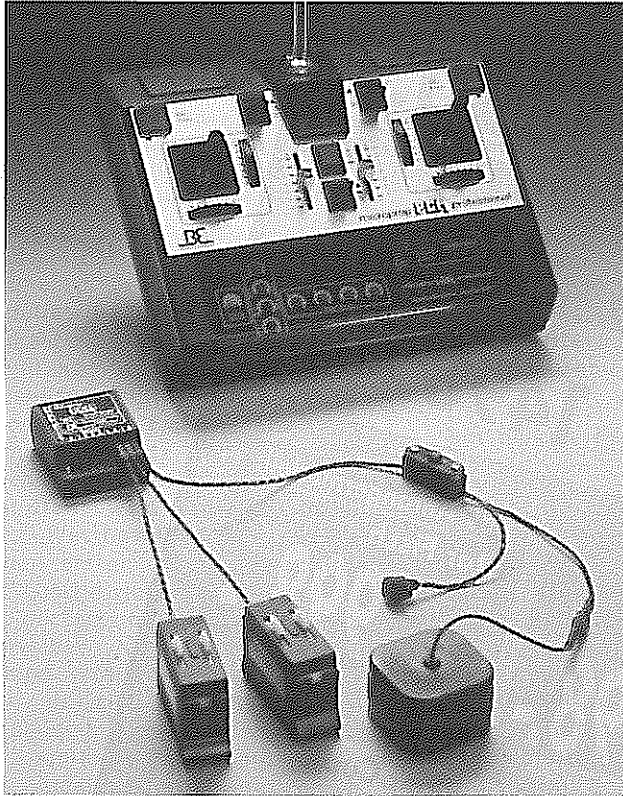
Warum wir so billig sind:
• kein Aufwand • kein Verkaufspalast • keine Dekorationen • Großmengeneinkauf • Waggonanlieferung • Service direkt von der Industrie oder von Vertragswerkstätten • Selbstabholung • Zustellung durch die Post • Barzahler in Millionenhöhe bei der Industrie • knappe Kalkulation.
DAS SIND EINIGE GRÜNDE, WARUM WIR SO PREISATTRAKTIV FÜR SIE SIND!

IMPORT — EXPORT — **VERSAND**

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

8530 DEUTSCHLANDSBERG — HAUPTPLATZ 9
TELEFON (0 34 62) 25 41 19
Montag bis Freitag von 10 bis 12.30 Uhr, 14.30 bis 18 Uhr.
Samstag von 8 bis 11 Uhr.

microprop microprop microprop



Microprop-PCM-Fernlenksysteme...

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

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

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

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

—Erhältlich im österreichischen Modellbaufachhandel.

BRAND-ELEKTRONIK
Handelsgesellschaft m.b.H.

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

MODELLFLUG LITERATUR

Franz Perseke

DAS SEGELFLUGMODELL Teil 3

128 Seiten, Europaformat, 77 Strichzeichnungen. Best.-Nr. 179, Preis ca. ÖS 160,- Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820, D-7730 Villingen-Schwenningen.

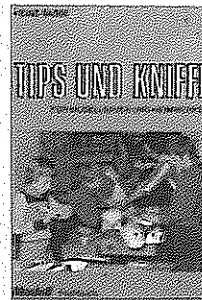


Aufbauend auf Band 1 und 2 wird hier die Optimierung eines RC-Segelflugmodells in bezug auf Rumpf, Flächen, Steuerorgane, Schwerpunkt und EWD beschrieben, also die gesamte Problematik der Aerodynamischen Modelloptimierung. Ausgehend vom Thema Flügelprofil-Auftriebsbeiwert, Widerstandsbeiwert, Re-Zahl - über die Turbulenz der Profilleistung, setzt Franz Perseke die Optimierungsziele und Prioritäten. An einigen theoretischen Optimierungsbeispielen mit Trapezflächen an 2,5 m-Modellen bis zum 4,0 m-Modell zeigt der Autor die Komplexität der Materie auf.

Gerade die fortschreitende Entwicklung auf dem Gebiet des Modellsegelfluges hat in den letzten Jahren mehr und mehr erkennen lassen, daß eine empirische Entwicklung von Hochleistungs-Segelflugmodellen immer schwieriger wird. Aus diesem Grund wurde dieses Werk geschaffen.

Heinz Sasse

TIPS UND KNIFE



96 Seiten. Format A 5, 56 Abb., Bst.-Nr. 104, Preis ca. ÖS 110,-. Neckar-Verlag GmbH, Postfach 1820, D-7730 Villingen-Schwenningen.

Wer den Einstieg in eine bastlerische Tätigkeit erwägt, erhält von Heinz Sasse nicht nur wichtige Tips mit auf den Weg, die über den Modellbauerhorizont weit hinaus gehen, hier wird auch auf die diverse Problematik der Heimwerkerpraxis eingegangen.

Auf den ersten Blick ganz profane Dinge, wie beispielsweise die richtige Handhabung von Lötgerät und Werkstoff, das richtige Schleifen eines Bohrers oder gar das Selbstanfertigen einer Klemmhülse sind ansonsten nur in Fachbüchern für metallverarbeitende Berufe zu finden.

Ausführlich werden die verschiedensten anfallenden Arbeiten beschrieben und mittels leichtverständlicher Zeichnungen erklärt. Welcher Bastler hat beispielsweise noch nie vor dem Problem gestanden, sich eine Feder biegen zu müssen, weil er keinen passenden Teil bekommen konnte? Auch hier zeigt Sasse, wie's gemacht wird.

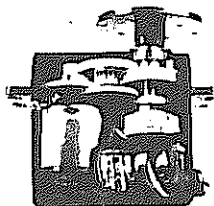
Wer in seiner Freizeit eine bastlerische Tätigkeit ausübt, kommt an diesem Werk nicht vorbei, dabei ist es auch für den Modellbauer, der hin und wieder etwas mit Metall zu tun bekommt, unentbehrlich.

-nv-

STAR-SERVOS:

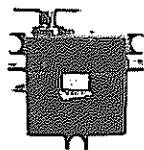
MODELLBAU
LINDINGHARTZ
4591 MOLLN
07584/33180

b) Unsere STAR-Servos mit Ganzmetallgetrieben Angeboten werden derzeit viele Servos mit sogenannten „Metalgehäusen“ diese haben jedoch in vielen Fällen Abtriebszahnäder aus Kunststoff, dagegen sind bei unseren STAR-Servos sämtliche Zahnäder aus Metall (siehe Foto unten)!



MINI-STAR? (Abb. 3 und Schnittbild oben), Kugellageretes Kritzservo Poti mit Glach-Schleifer 30 Gramm, 34 x 16,5 x 33 mm, 3,1 cmkp bei 0,16 sec. je 45

Preis: 498,-



MICRO-STAR (Abb. 5 und Foto oben) Kugellageretes Microservo mit Befestigungen für stehende und liegende Montage, optimal als Flachservo. Technik wie SPEED-STAR, 20 Gramm, 28,5 x 13 x 28,5 mm, Stellkraft 1,8 cmkp bei 0,16 sec.

Preis: 648,-

Unverbindliche Preisempfehlungen Lieferbar für alle gängigen Anlagen, 6 Monate Garantie!



Unverschämt



VS-650 Speed (Abb. 1) sehr schnelles Mini-Servo mit Hybridelektronik, 26 Gramm, 31,5 x 16 x 30 mm, Stellkraft 2,2 cmkp bei 0,11 sec. je 45°-Aussschlag
Preis 399,-

VS-800 (Abb. 2) schnelles Mini-Servo auch für RC-Car, 30 Gramm, 37 x 18 x 32 mm, Stellkraft 2,4 cmkp bei 0,12 sec

AKTION: 299,-

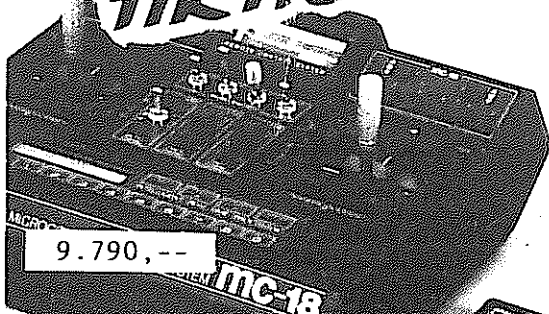
günstiges Preis-Leistungsverhältnis in unseren beiden Servoklassen:

a) Die preisgünstigen VS-Servos mit kugellageretem Abtrieb, Indirect-Drive, und Poti mit Glach-Schleifer.

VS-200 (Abb. 4) kräftiges Standardservo in seiner neuesten Ausführung mit kugellageretem Abtrieb, 48 Gramm, 40,5 x 20 x 41 mm, Stellkraft 3,4 cmkp bei 0,12 sec

MIT KUGELLAGER 199,-

Aktion



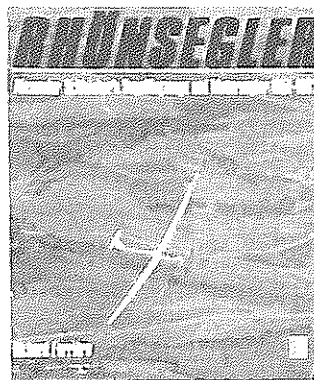
9.790,-,-

MC 18
Set:
Sender MC18
30-Speicher
Empfänger MC18
Quarzpaar n.W.

MODELLFLUG LITERATUR

Richard Ferriere

RHÖNSEGLER
Alexander Schleicher's
Segelflugzeuge und
Motorsegler 1981-1987



188 Seiten, 195 s/w und 55 farbige Abbildungen. Preis ca. ÖS 550,-, Motor-Buch-Verl. Stuttgart

Eine wertvolle Bereicherung in der Bibliothek jedes Modellbauers ist sicher dieses Buch.

Richard Ferriere stellt hier das wohl älteste Werk vor. An sich erstaunlich, daß ein Franzose sich der Geschichte dieses berühmten deutschen Herstellers und Konstrukteur

In der deutschen Fassung des vorliegenden Titels wurde auch noch ein Abschnitt der Geschichte vor 1951 aufgenommen. Nach unserer Meinung zwar sehr knapp gehalten aber mit sehr gutem Bild- und Datenmaterial ausgestattet.

Übrigens Bildmaterial. In Zusammenarbeit mit Peter Sellinger hat es der Autor verstanden, uns Modellfliegern hier eine Fülle von ganz ausgezeichneten Fotos zur Verfügung zu stellen. Wer sich nun ein wenig mit vorbildähnlichen Nachbauten beschäftigt, wird daran seine helle Freude haben. Für uns wertvolle Dreiseitenansichten, Maßtabellen und Profiltafeln ergänzen die sehr interessanten Texte.

Peter Tollerian

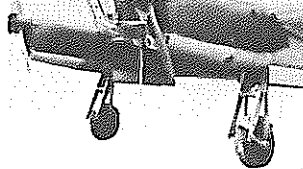
Wolfgang Wagner

KURT TANK
Konstrukteur und Testpilot bei
Focke-Wulf



272 Seiten, 130 Fotos, 76 Zeichnungen und Skizzen, Tabellen.

Gebunden ca. ÖS 450,-



Der Verlag Bernard & Gröfe hat sich vorgenommen, die Geschichte der deutschen Luftfahrt in einem ca. 20 Bände umfassenden Zyklus

zu dokumentieren. Viele Bände sind bereits erschienen, darunter der o.a. Titel. Um es vorweg zu sagen, eine bemerkenswerte Dokumentation über ein bedeutendes Herstellerwerk und einen noch bedeutenderen Konstrukteur und hervorragenden Flieger. Kurt Tank begann seine Laufbahn bei Rohrbach (Flugboote), nach einem kurzen Zwischenspiel bei Messerschmitt kam er dann gleich zu Focke-Wulf. Dort gelangen ihm eine ganze Reihe von z.T. bahnbrechenden Konstruktionen. Erinnern wir uns an den "Stieglitz", den FW 56-Stöber, die FW 57, oder an den Nahauflklärer FW 189 als Doppelrumpfkonstruktion. Seine erfolgreichste Konstruktion war wohl die FW 190.

Fortsetzung Seite 34

MODELLFLUG LITERATUR

Fortsetzung von Seite 33

Prof. Kurt Tank war aber nicht nur der geistige Vater einer Unzahl von Konstruktionen und Entwicklungen, er hat auch alle seine Konstruktionen selber geflogen, ja bei sehr vielen Baumustern selber die Erprobung vorgenommen.

Das vorliegende Buch besitzt auch für Modellbauer einen hohen Wert. Wolfgang Wagner, selber ein Flieger mit viel Erfahrung und Fachjournalist mit einem hohen Fachwissen, stellt den Semi-Scale oder Scale-Modellbauer viel Datenmaterial, Zeichnungen und ganz hervorragendes Bildmaterial zur Verfügung.

-pt-

FLUG - REVUE KALENDER 1990

Man kann ihn bereits als festen Bestandteil betrachten, den großformatigen Bildkalender aus dem Motor - Buch - Verlag Stuttgart.

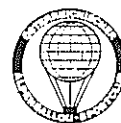
Allein schon das Titelbild fasziniert uns, eine Ju 52 genau über der "Gorch Fock", dem deutschen Segelschiff im Hamburger Hafen. Oder die Aufnahme des "Tornados" über dem Wattenmeer.

Für die Liebhaber des Segelflugsports kommt diese Sparte etwas zu kurz, doch eine herrliche Aufnahme einer ASK 21 im Rückenflug entschädigt einigermaßen.

Wieder ein gelungener Kalender, so recht zum Auflockern einer grauen Büroatmosphäre, mit 12 großformatigen Farbfotos 38 x 38 cm zu einem Preis von ca. ÖS 256,-

Der Kalender ist bereits im Fachhandel erhältlich.

-pt-

**ÖSTEREICHISCHER
ALPENBALLONSPORTCLUB
SALZBURG**
**ACHTUNG MODELL - BALLONFAHRER !**

Unser Club verfügt über einen 3000 m³ Ballon, der vom Material her zwar noch im guten Zustand ist, von den technischen Anforderungen her jedoch den heutigen Bedürfnissen nicht mehr entspricht.

Wir könnten uns vorstellen, daß der Ballon für eine Modellbaugruppe als Materialquelle für Ballonstoff gute Dienste leisten könnte.

Eventuelle Interessenten bitten wir, mit uns Kontakt aufzunehmen.

KONTAKTADRESSE : 5033 Salzburg, Postfach 200
Telefon : 0662 / 24915 DW 11



webra KRAFTSTOFF

WEBRA „SPRIT“ DER MARKENKRAFTSTOFF MIT STETS GLEICHBLEIBENDER GÜTE. VOM MOTORENHERSTELLER 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

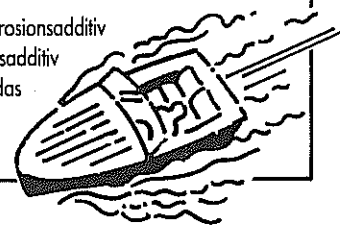
DER „BESONDERE“ KRAFTSTOFF
Webra Sprit „T4“ speziell für 4-Takt-Motoren wird auch gerne bei 2-Takt-Motoren eingesetzt, wo's manchmal heiß hergeht z. B. im Hubschrauber

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

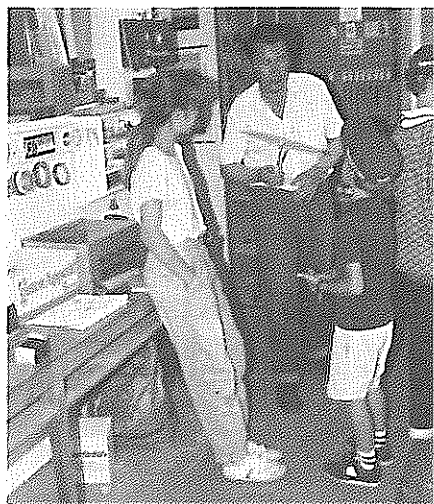




Unsere Modellfluglehrgänge am Spitzerberg erfreuen sich weiterhin großer Beliebtheit. In der abgelaufenen Saison wurden in unserem Ausbildungszentrum über die ganzen Schulferien hinweg Modellfluglehrgänge durchgeführt. Alle Lehrgänge waren ausgezeichnet besucht, und es war ein Erfolg sowohl in baulicher als auch in fliegerischer Hinsicht, und es wurden bei allen Lehrgängen viele A-, B- und auch C-Prüfungen geflogen. Für die Saison 1990 sind wieder viele Lehrgänge für Anfänger aber auch für Fortgeschrittene vorgesehen.

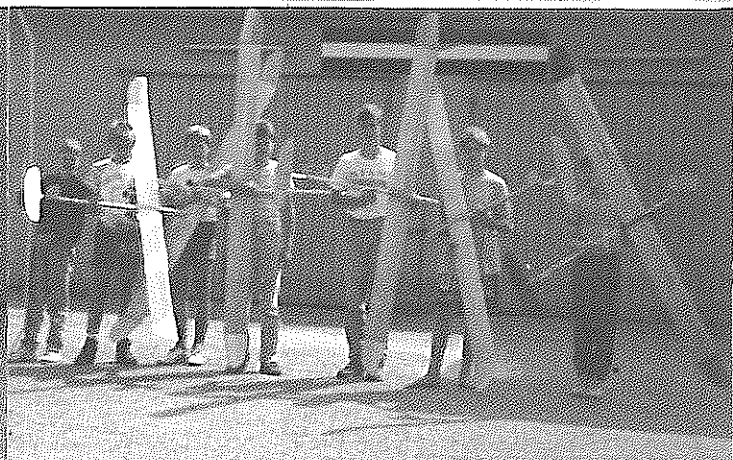
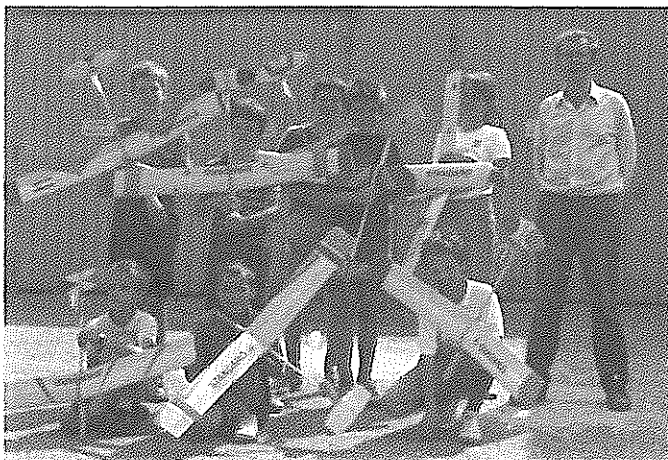
Edwin Krill

Vom ersten Lehrgang der abgelaufenen Saison, dem CO₂-Lehrgang, haben wir bereits berichtet. Nachdem der CO₂-Flug, langsam aber sicher, immer mehr Freunde findet - das zeigte die große Beteiligung beim anschließenden Wettbewerb - wird auch 1990 wieder ein CO₂-Treffen, der 4. CO₂-Lehrgang mit anschließendem Wettbewerb durchgeführt. Interessenten **ACHTUNG!** Termin vormerken: 4. CO₂-Treffen 24.-27. Mai 1990!



Vom 2.-8. Juli 1989 fand ein Einsteiger- und Aufbaulehrgang statt. Dieser Lehrgang war wieder für Jugendliche bis 14 Jahre offen, und sie mußten nicht unbedingt Mitglieder des ÖAeC sein. Dazu wollten wir sie erst werben. Der Lehrgang war mit 16 Teilnehmern voll ausgelastet. Die "blutigsten" Anfänger bauten erst das Gleitflugmodell Mücke, mit dem anschließend gleich ein Wettbewerb durchgeführt wurde, und danach wurde der Kleinsegler Standard AI gebaut. Die bereits Fortgeschrittenen bauten den Standard F1A-Segler. Jugendreferent Karl Benes baute mit den Anfängern AI-Segler und Gustav Brabec mit den Fortgeschrittenen den F1A-Segler. Die Standard-Bauweise eignet sich besonders für Jugendliche und Einsteiger, und es ist mit den Jugendlichen damit ein recht guter Bau- und ganz besonders Flug-erfolg zu erzielen.

Bilder aus der Werkstätte links und rechts
Links unten die Anfänger mit den AI-Modellen. Rechts Die Großen mit den F1A-Seglern

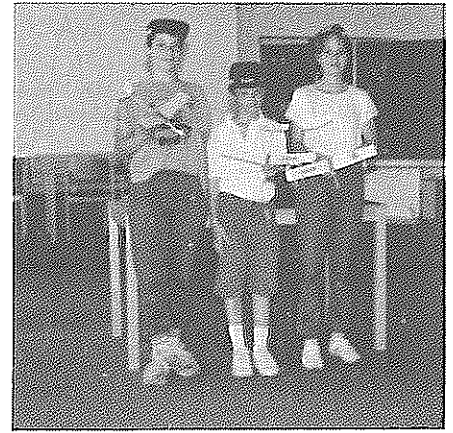




Links - Beide Gruppen zusammen

Rechts - Die Sieger beim Mücken-Wettbewerb - unten rechts die Wettbewerbsteilnehmer

Links außen und in der Mitte - Bau der F1A-Segler

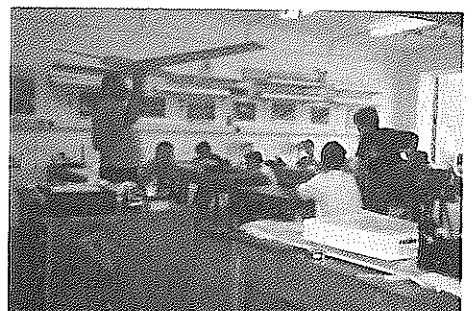
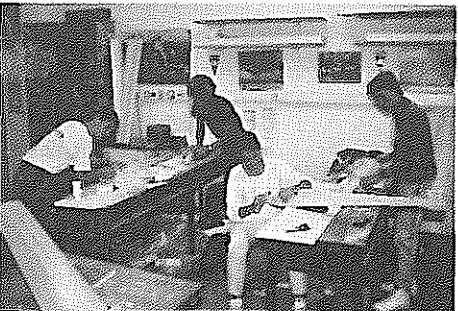
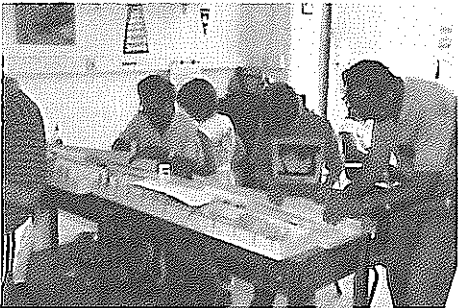
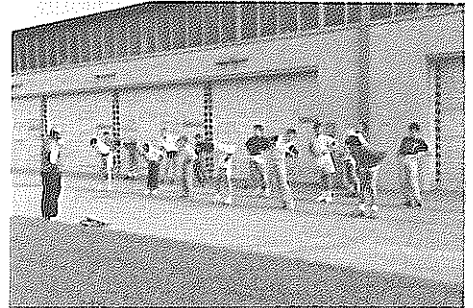


LANDESLEHRGÄNGE für NIEDER-ÖSTERREICH

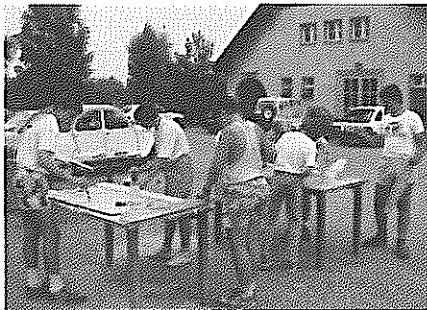
Vom 9.-15. und 16.-22. Juli 1989 waren zwei Lehrgänge als Landeslehrgänge für Niederösterreich vorgesehen.

Trotz intensivster Werbung bei den niederösterreichischen Vereinen durch den Landessektionsleiter und mehreren Rundschreiben an die Vereinsobmänner haben sich nicht genügend Teilnehmer gemeldet, so daß der 2. ausgeschriebene Lehrgang abgesagt werden mußte.

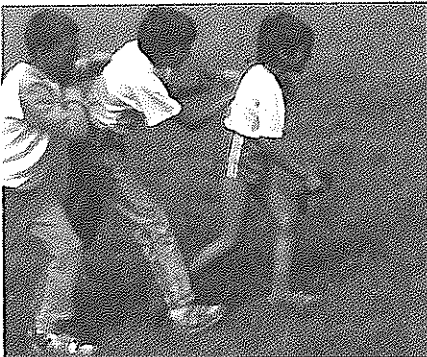
Gefleitet wurde der Lehrgang von Landessektionsleiter Wolfgang Schlager, dem zwei Lehrer vom Union Modellfliegerclub Waidhofen helfend zur Seite standen. Der LSL führte auch den theoretischen Unterricht durch. Erstmals wurde auch mit den Jugendlichen Frühsport durchgeführt. Ein Besuch in der Privatwerft am Flughafen in Schwechat lockerten den Flug- und Baubetrieb etwas auf.



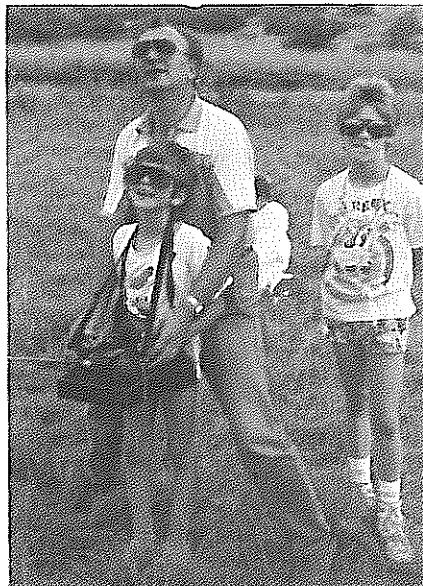
- ←←← Werkstättenbetrieb ...
- ←←← Frühsport am Morgen ... →→→
- ←←← Beim Unterricht →→→
- ←←← Zusammenstellen der Modelle →→→



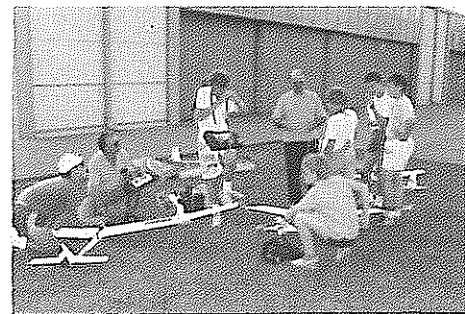
Lackieren der Modelle



Seilrückholer



Auch den Kleinsten wird geholfen. Sie haben oft die teuersten Fernsteuerungen. Warum eigentlich ?



Letzte Besprechungen vor dem Flugbetrieb



Während des Flugbetriebes



Besonders tüchtig war der MFC-Bergfalke aus Tenneck in Salzburg, die komplett einen Lehrgang belegten.

Der Gruppenleiter Günther Hochbrugger nahm persönlich am Lehrgang teil - und hier sein Bericht:

Vom 23. bis 29. Juli 1989 waren 17 Mitglieder unserer Modellbaugruppe zu Gast in der Bundessportschule Spitzerberg. Um den Jugendlichen die Lehrgangsteilnahme leichter zu ermöglichen, wurde sie von der ASKÖ subventioniert und hatte daher lediglich eine Lehrgangsgebühr von S 1100,- zu bezahlen. Dafür erhielten sie 6 Tage Vollpension und einen kompletten Baukasten des großen "AIRFISH". Außerdem übernahm für jeden Teilnehmer unser Club, der MFC-BERGFALKE-Hallein, die Fahrtkosten in der Höhe von S 300,-, wofür sich alle Teilnehmer nochmals herzlich bedanken.

Der Mannschaftstransport erfolgte per Eisenbahn, alles bestens vorbereitet von der ÖBB. In Bad Deutsch Altenburg angekommen, wurden wir per Auto vom Bahnhof abgeholt und in die 4 km weit entfernte Bundessportschule gebracht. Dort angekommen, begrüßte uns der Leiter des MAZ, Edwin Krill und die beiden Lehrer OSR Alfred Turezek und Karl Hofmüller, beide ebenfalls aus Salzburg.

Der MFC Bergfalke belegte einen Lehrgang allein

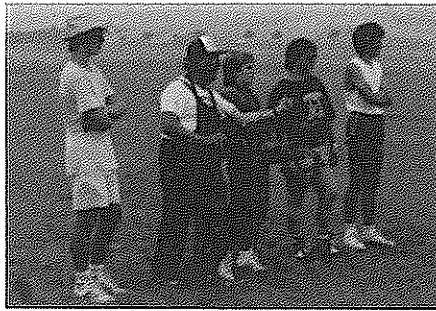
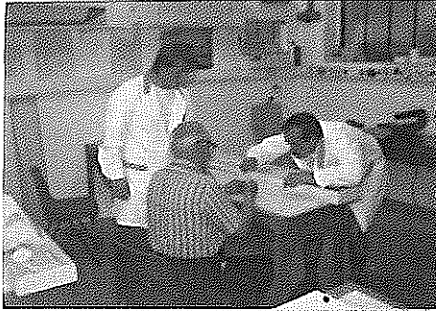


Die Salzburger Gruppe kurz nach ihrer Ankunft mit den Lehrgangsmaschinen

Den Transfer vom Bahnhof zur Bundessportschule führte die Firma Kirchert durch.

Die Unterbringung der Lehrgangsteilnehmer erfolgte in 6-Bettzimmern. Diese waren sehr groß, sauber und sehr nett eingerichtet. Auch die Verpflegung sowie die Betreuung durch das Schulpersonal war ausgezeichnet. Nachdem die Unterkunft bezogen war, konnten wir das Modellflug-Ausbildungszentrum besichtigen, in dem die Teilnehmer nun den größten Teil vom Tage dort zum Bau ihres Segelflugmodells "AIRFISH" verbringen werden. Wegen der hohen Teilnehmerzahl - zu erwähnen aus einem Bundesland und einem Ort - mußten zwei Gruppen gebildet werden.

Der Tag begann um 6,30 Uhr mit dem Frühsport, geleitet von mir, danach ging's zum Frühstück. In der Werkstatt erfolgte die Platzeinteilung und Gruppenaufteilung. Ich selbst unterstützte hauptsächlich die jüngeren Teilnehmer ab 10 Jahre beim Bau ihrer Modelle. Also teilte mich der Lehrgangsleiter als zusätzlichen Baulehrer ein. Der weitere Tagesverlauf wurde dann so festgelegt, daß eine Gruppe am Vormittag in der Werkstatt war und die andere Gruppe Flugbetrieb hatte. Am Fluggelände selbst sowie am Modellflugfeld mußte natürlich größte Disziplin



Nochmals in der Werkstätte

Beim Unterricht im Freien

Am Gelände beim Flugbetrieb und
rechts unten - die Lehrgangsteilnehmer
mit ihren selbstgebauten
Flugmodellen



herrschen, da neben uns ja der Schulbetrieb der Großflieger durchgeführt wurde.

Unser Fluglehrer Alfred Tureczek gab sich alle Mühe, mittels des Lehrgangsmodells und einer Lehrer - Schüler RC-Anlage den meist Anfängern das Fliegen beizubringen.

Nur durch gemeinsame Zusammenarbeit zwischen den Lehrgangsteilnehmern und Lehrern konnte das Lehrgangziel erreicht werden, sodaß alle Modelle sauber und richtig gebaut wurden. Außerdem hatten auch noch alle Lehrgangs-

teilnehmer die Möglichkeit, beim Lehrgangsleiter und dem Fluglehrer die Modellflugprüfungen A-, B- und C abzulegen. Helmut Guggenbichler jun. flog noch am letzten Tag seine C-Prüfung mit wunderbaren Flügen.

Nach Abschluß der geflogenen Prüfungen überreichte noch am Absisetag der Lehrgangsleiter Edwin Krill jedem von uns eine Teilnehmerurkunde und das entsprechende Prüfungsabzeichen.

Hier nochmals herzlichen Dank an den Lehrgangsleiter und den beiden Lehrern Tureczek und Hofmüller

für ihre Bemühungen und ihren Einsatz während des gesamten Kursverlaufes.

Abschließend möchten wir uns beim gesamten Schulpersonal, an der Spitze Schulleiter Erwin Gindl, den Großfluglehrern, dem Kanzleipersonal und vor allem aber beim Küchenpersonal recht herzlich bedanken für ihre Arbeit, Betreuung sowie ihrem Entgegenkommen der gesamten Gruppe aus Tenneck.

Günther Hochbrugger
Leiter d. Modellbaugruppe Tenneck



Der nachfolgende Bericht ist von Ing. Alfred Prax, der begeisterter Teilnehmer an diesem Lehrgang war.

Wieder einmal hat unser Freund und Alt-BSL Edwin Krill, "sein Gespür für Notwendiges erkannt!" Wenn es auch diverse Literatur und Firmenangebote gibt, so ist das für E-Einsteiger oft ein "spanisches Dorf."

Einen Helmut Kirsch als Lehrgangsleiter und Rudi Freudenthaler als Vorflieger (beide Weltmeister) muß man erst einmal zur Verfügung haben!

Das hat auch das Ergebnis dieses Lehrganges gezeigt.

Junge und ältere Teilnehmer bekamen während der Modellherstellung in lockerer Form jede Frage beantwortet beziehungsweise wurden folgende Themen ausführlich behandelt:

Vom 30. Juli bis 5. August 1989 fand erstmalig für alle Altersstufen ein

ELEKTROFLUG-EINSTEIGER-LEHRGANG statt.

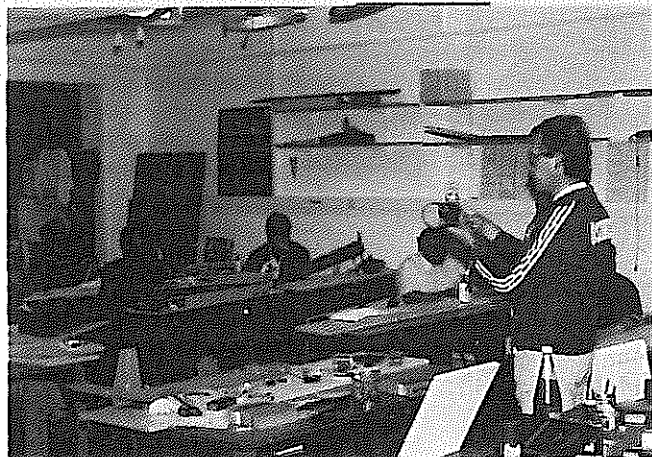
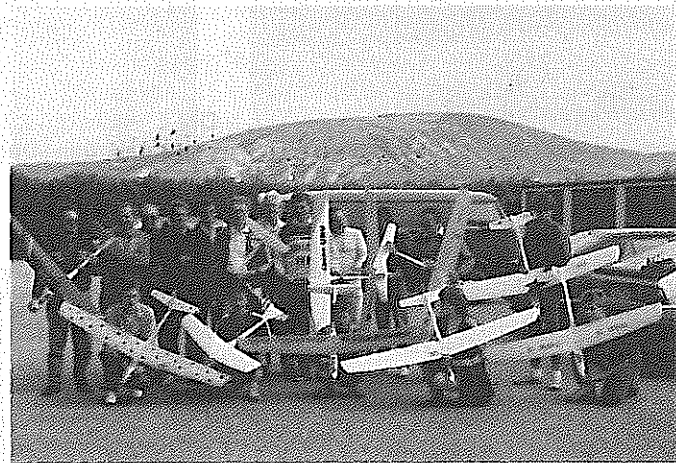
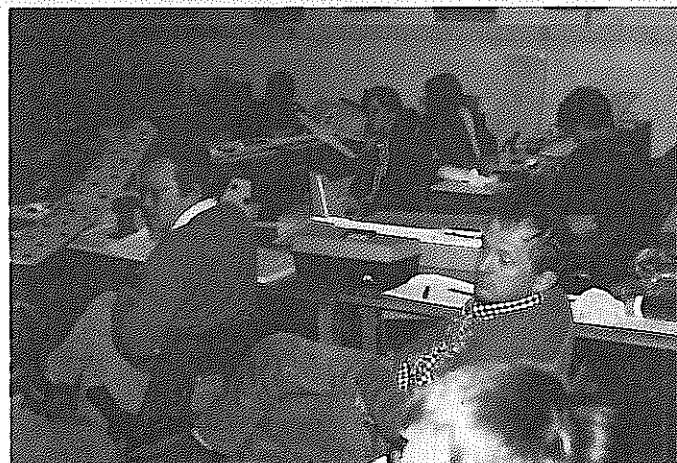
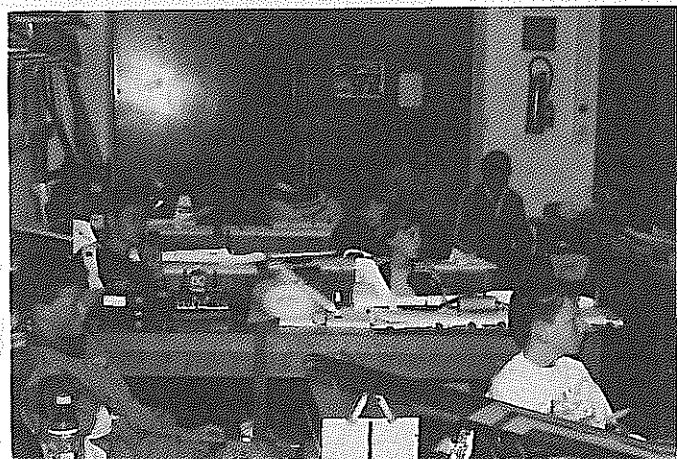
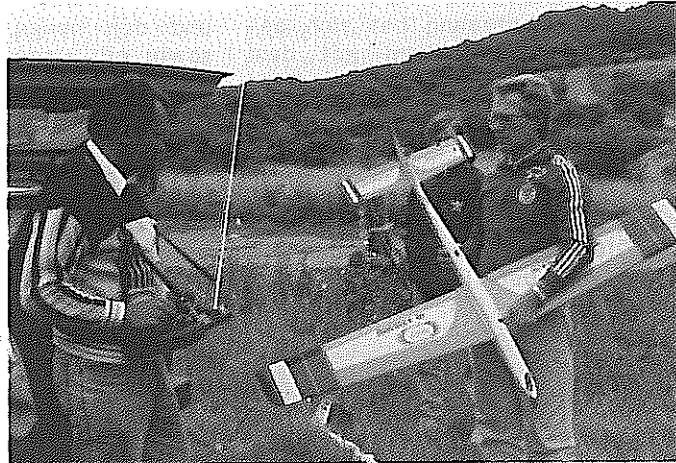
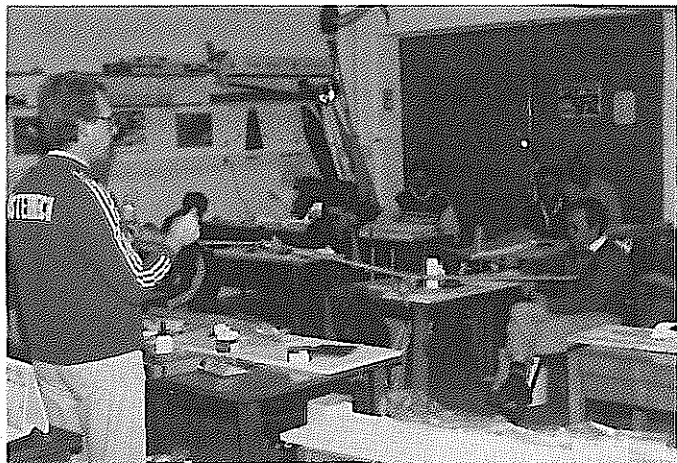


BFR Helmut Kirsch, alles in einem: Lehrgangsleiter, Baulehrer, Theorie- und Fluglehrer - vom Fach her: zweimaliger Mannschaftsweltmeister

1. Entstörung
2. Motoren
3. Stromquellen
4. Ladung
5. Pflege und Prüfung von Akkus
6. Normalladung - Schnellladung
7. Meßgeräte und Meßtechnik

Helmut Kirsch schreibt:

Als Lehrgangsmodell haben wir den **ELEKTRO-UHU** der Firma **GRAUPNER** ausgewählt. Nicht nur wegen der bekannt guten Qualität sondern auch deshalb, weil Graupner ein komplettes und abgestimmtes Zubehör wie Motor, Luftschrauben, Schalter usw. liefert. Der Bau des Modells stellte für keinen der 20 Teilnehmer größere Probleme dar. Nach dem zweiten Tag waren daher auch schon die meisten Modelle einmal in der Luft. Für die etwas "Langsameren" war das eine gute Motivation, ihr Modell schnell fertigzubringen.



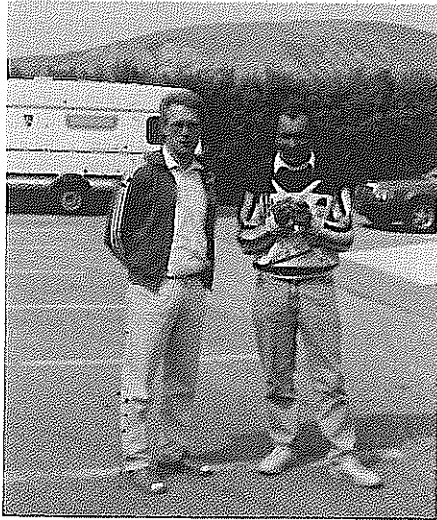
Links von oben nach unten :
 BFR Helmut Kirsch beim Vortrag
 Hoffnungsvolle "E-Jugend"
 Ältere Jahrgänge
 Helmut Kirsch erklärt das "Entladen"

Rechts von oben nach unten :
 "Zwei die es wissen !"
 Impression Spitzerberg - "elektrisch ..." - der zweimalige
 Weltmeister Rudolf Freudenthaler
 Die Jungen und alten friedlich vereint



Bei diesem Lehrgang hat sich gezeigt, daß unsere Wahl mit dem E-UHU fliegt auf Anhieb, wenn man sich an die Angaben im Bauplan hält, ausgesprochen gutmütig. Trotzdem würde ich das Modell keinem reinen Anfänger empfehlen.

Am Dienstag führte uns Herr Peter Billeß von der Fa. WEBRA den neuen WEBRA E-Motor 15/7



Zwei Weltmeister:
BFR Helmut Kirsch (Mannschaft),
Rudolf Freudenthaler (Einzel-
und Mannschaftswertung) - rechts

und den neuen Micro Empfänger sowie ein Ladegerät bis 7 Zellen mit Abschaltautomatik vor. Speziell die Leistungs- und der Wirkungsgrad des Motors haben mich dazu verleiten lassen, auch einen 7 Zellen-Segler zu bauen (Testbericht folgt!).

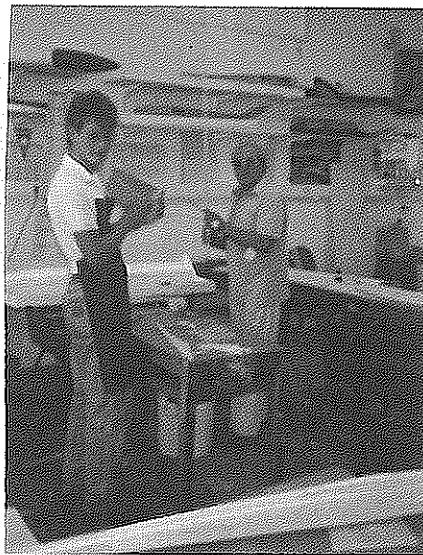
Leider passierte am letzten Lehrgangstag ein tragischer Unfall. Der Teilnehmer Gerhard Engelbrecht fiel, während er sein Modell steuerte, bewußtlos um und starb noch auf dem Transport ins Krankenhaus.

Ing. Prax berichtet weiter: Trotz des schlechten Wetters ging es dann aber ans Fliegen. Mit Unterstützung des Lehrgangleiters wurde gecheckt und geflogen. Diese kleinen Flitzer mit 1700 mm Spannweite und einem "Kampfgewicht" von eineinhalb Kilo bei 6 bis 7 Zellen waren in kurzer Zeit an der Sichtgrenze.

Ohne Thermik, aber mit Unterstützung der kleinen, ostseitigen Bodenwelle, wurden Zeiten bis zu 40 Minuten erflogen und dies bei einem großen Geschwindigkeitsbereich. Nur die Nerven der Piloten verhinderten längere Flugzeiten.



Die nächsten beiden Lehrgänge gehörten den Oberösterreichern

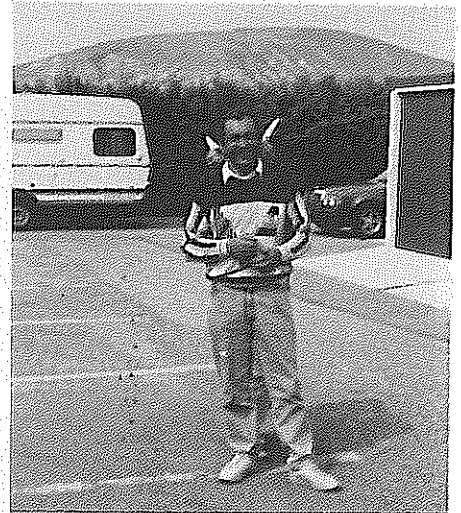


Die Landessektion OÖ hat sich die Teilnahme etwas kosten lassen und finanzierte einen Teil des Aufwandes. Der LV OÖ trägt die Kosten für den Treibstoff der Busse, zahlt je Lehrgang die Aufenthaltskosten und das Taschengeld für einen

Für alle Teilnehmer war das sicherlich der Beginn eines "neuen Fluggefühls." Keine aufwendigen Vorbereitungen wie bei normalem Motorflug, reine Hände, keine Geruchs- und Lärmbelastigungen.

"Einfach Modell, Sender und ein Reservepak nehmen und abends, nach des Tages Streß - zwei Flüge hinterm Haus als schöner Tagesabschluß - vor dem Abendessen!" So einfach ist das!

Ing. A. Prax



"Spaß muß sein" - Wer steckt wohl dahinter (Helmut?)

Wie schon im Vorjahr, belegten auch heuer wieder die Oberösterreich 2 bzw. 3 Lehrgänge, ausschließlich mit Modellfliegern aus ihrem Bundesland.

Unter der Leitung des LSL Ing. Viktor Wöger wurden die Lehrgänge erfolgreich durchgeführt. Hier sein Bericht:

LANDESSEKTION OÖ AKTIV.!

- 2 x RC-Einsteigerlehrgang
- 1 x RC-Hangfluglehrgang
- 6. bis 19. August 1989

Wenn man davon absieht, welche großen organisatorischen und sonstigen Vorbereitungen notwendig sind, um Lehrgänge zu gestalten, begann der 3. OÖ-Lehrgang für RC-Einsteiger am 6. August für 17 Teilnehmer an den verschiedenen Treffpunkten, wo die von der Landessektion bereitgestellten Busse warteten. Teilnehmer voller Erwartungen und energiegeladene, begleitet von vielen guten Wünschen, Ermahnungen und Küssen, machten sich auf den Weg zum MAZ-Spitzerberg.

zusätzlichen Lehrer (2 Lehrer und den Lehrgangleiter pro Kurs zahlt die Bundessektion) und stellt für die Einsteiger vier flugfertige Airfishes und einen Motorfish als zusätzliche Schulmaschinen zur Verfügung.

So ausgerüstet und je Lehrgang auf zwei Werkstätten- und zwei Fluglehrer gestützt, ist es selbstverständlich, daß nach dem Beziehen der Quartiere im MAZ, nach dem Kennenlernen von Lehrern und Teilnehmern, nach einer Flugvorbereitung durch die Lehrer, schon am Abend des Anreisetages der erste Unterricht stattfand. Der in der Folge in zwei Gruppen geteilte Lehrgang erfuhr vom ersten Tag an das Bau- und Flugerebnis. Innerhalb einer Woche wurden mehr als 400 Hochstarts mit zwei Leinen gemacht, und in der Werkstätte entstanden 17 Airfishes, ausgewogen, vermessen und eingeflogen. Der Tag begann um 7 Uhr und endete mit sunset.

Der 4. OÖ-RC-Einsteigerkurs vom 13. bis 19. August wurde nach den gleichen Richtlinien und Regeln abgewickelt. Diesmal hatten wir Gäste aus Wien und Umgebung dabei. Es war ein gemischter Kurs mit Jugendlichen und Senioren. Es gab keine Probleme. Die Teilnehmer waren auf gleiche Interessen mit gleichen Rechten und denselben Zielen eingestimmt. Es war eine wunderbare Gemeinschaft. Parallel zu den 15 RC-Einsteigern wurde gleichzeitig der Pilotenlehrgang für Hangflieger mit 8 Teilnehmern geführt. Mit dem für die Hangflieger abgestellten Bus erreichten sie das Hangfluggelände am Hundsheimkogel und am Spitzerberg. Sie flogen buchstäblich die ganze Woche lang. Diese Gruppe hatte einen ausgezeichneten und verständnisvollen Lehrer, Kam. Haunschild aus Micheldorf,

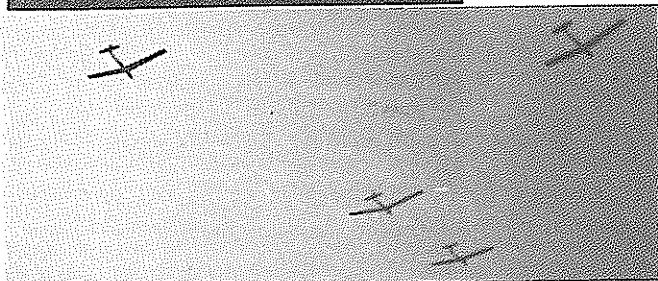
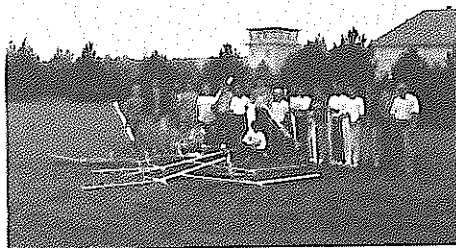
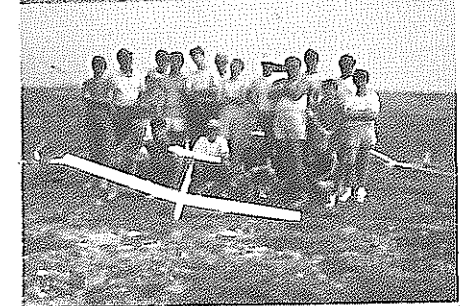
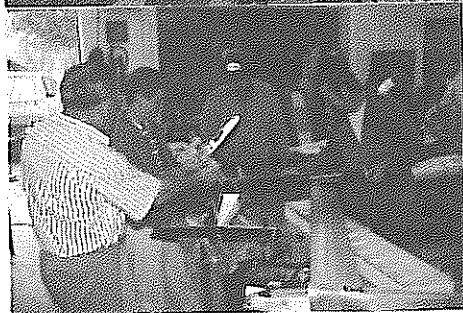
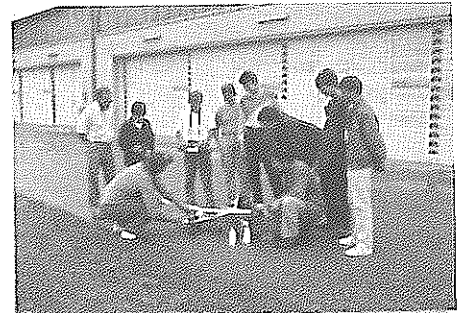
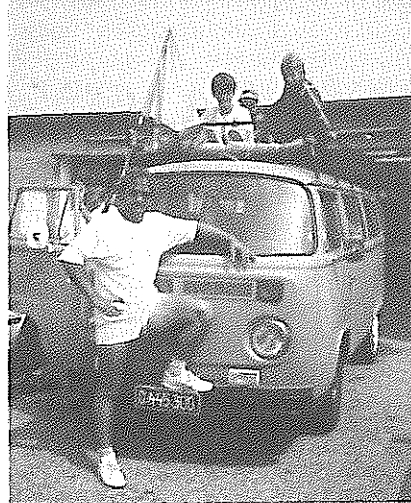
welcher mit Herz und vollem Einsatz dabei war. In diesem Zusammenhang sind die unvergeßlichen Stunden gegen sunset am Spitzerberg zu nennen, wo RC-Einsteiger und die Teilnehmer des Hangfluglehrganges gemeinsam flogen. Gesteuert von Jugendlichen und Senioren, waren ständig bis zu 15 Flugmodelle in der Luft. Ein Ereignis, bei welchem viele Zuschauer Fluglehrer und Schüler der Bundessportschule Spitzerberg anwesend waren. Als Lehrgangsleiter dieser drei Kurse bin ich meinen Helfern zu großem Dank verpflichtet. Sie opferten eine Woche ihrer Freizeit, um ihr Können und ihr Wissen im Rahmen eines Bundeslehrganges weiterzugeben. Ihre einmalige Einstellung ihrem Sport und ihrer Aufgabe gegenüber brachte ihnen das volle Vertrauen der Lehrgangs-

teilnehmer ein und dazu noch in einem Ausmaß, wie es nur im MAZ - SPITZERBERG möglich ist.

Ich fühle mich verpflichtet, ihre Namen zu nennen, die uns dieses einmalige Erlebnis vermittelt haben. Fluglehrer: HL Josef Enzenebner, Molln, Thomas Haunschild, Micheldorf, Alexander Koppler, Steyr, Willibald Redtenbacher, Thomasroith, Robert Zeller, Ottsdorf. Baulehrere: Herbert Kellner, Wien, Stefan Pendl, Windischgarsten, HOL Martin Wolfsgruber, Viechtwang.

Allen Lehrern und Teilnehmern der drei Lehrgänge und dem gesamten Personal der Bundessportschule sage ich ein herzliches Dankeschön und auf Wiedersehen im Sommer 1990.

Ing. Viktor Wöger, LSL OÖ



Oben: Vor der Fahrt zum Hundsheimkogel

Links von oben nach unten:

- * Baulehrer Herbert Kellner in Aktion
- * Lehrgangsleiter LSL Ing. Wögerer mit seinem Mitarbeiterstab
- * Die Lehrgangsteilnehmer mit ihren Modellen

Rechts von oben nach unten:

- * Will er oder will er nicht?
- * Die Hangfluggruppe fertig zur Abfahrt
- * Gruppenbild am Hundsheimkogel

Nach diesen OÖ - Lehrgängen fand vom 23. bis 27. August 1989 das Int. Antik-Modell-Freundschaftsfliegen statt.

Wie wir hörten soll diese Veranstaltung ein voller Erfolg gewesen sein, an der Modellflieger aus der BRD, Italien, Ungarn und Österreich teilgenommen haben.

Leider erhielten wir bis heute keinen Bericht von der Veranstaltung.

* * *

Als letzter Lehrgang und 10. Veranstaltung im MAZ - Spitzerberg wurde ein

**Lehrer Fortbildungslehrgang
"Einführung i.d. Flugmodellbau"**
durchgeführt.

Der Lehrgang fand vom 27.08. bis 01.09. statt und wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Unterricht, Kultur und Sport (BMUKS) durchgeführt. Ziel des Lehrganges war die Einführung von Lehrern in den lt. Lehrplan vorgeschriebenen Flugmodellbau.

Im Lehrplan der AHS-Unterstufe heißt es da:

"Teilziele der praktischen und theoretischen Auseinandersetzung:

Gewinnen von Einsichten in die Probleme des Fliegens durch Planen, Darstellen (Werksskizze, Werkzeichnung), Bauen und Erproben von einfachen Modellen und Erkennen des Zusammenhanges von Formgebung und Funktion.

Begriffe: Gleiten, Fliegen (Stabilisierung, Schwerpunkt und Trimmen) allenfalls Fachausdrücke aus dem Flugwesen."

In Hinblick auf diese Lehrplanfestlegungen habe ich bereits vor längerer Zeit eine Broschüre:

"Das Bauen von Flugmodellen in Theorie und Praxis" zusammengestellt, welche den Lehrern, die sich bisher noch nicht mit dem Modellflug beschäftigten, als Arbeitsunterlage und Behelf dienen soll.

Auch habe ich bereits mehrere 4-Stunden Kurse für Lehrer an Wiener AHS-Schulen abgehalten.

Aber außer für eine theoretische Einführung und gerade noch dem Bau eines kleinen Wurfgleiters reichte die Zeit nicht.

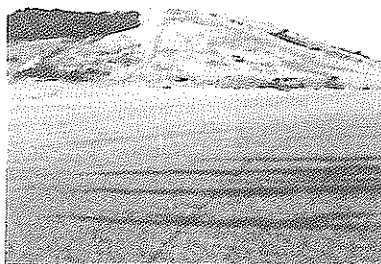
So kam die Bereitschaft des BMUKS, einen Lehrgang im MAZ durchzuführen, gerade richtig und passend, und es haben sich als Teilnehmer zu diesem "Versuchslehrgang" 2 Damen und 11 Herren gemeldet, junge Mittelschullehrer



und 2 Berufsschullehrer.

Um es gleich vorweg zu sagen: Alle Lehrgangsteilnehmer waren mit einer Begeisterung und Wissbegierigkeit bei der Sache, die beispielhaft war. Anhand der vorhin erwähnten Broschüre wurden 5 kleine Gleiter gebaut und die "Mücke" als größerer Gleiter und als Wettbewerbsmodell besonders sorgfältig hergestellt. Es wurden nicht nur die Modelle selbst gebaut sondern auch eine große Anzahl Vorrichtungen für den späteren Unterricht angefertigt. Nach einem Kleinsegler nach Wahl wurde abschließend der A1-Standardsegler gebaut. Jeder Lehrgangsteilnehmer hat insgesamt mindestens 8 Modelle gebaut. Die Modelle durch Bemalen und Bekleben verschönert und sodann sorgfältig ausgewogen und eingeflogen. Hierbei zeigte es sich, daß das Einfiegen garnicht so einfach ist, auch bei kleineren Modellen, und besonderer Geduld und Schulung bedarf. Zwischendurch wurde an einem regnerischen Vormittag die AUA-Werft in Schwechat besucht, wo wir an einer für alle sehr interessanten Führung teilnehmen konnten.

Leider war das Wetter zum Lehrgangsende nicht sehr gut, sodaß



längere Flugübungen nicht mehr möglich waren.

Auf alle Fälle aber hat es allen sehr gut gefallen, und ich selber war von den jungen Kolleginnen und Kollegen ob ihres Einsatzes sehr begeistert.

Fachinspektor Dr. Otte aus Wien war die längste Zeit während des Lehrganges anwesend, und auch FI Mag. Friedrichs aus NÖ war am Sonntag gekommen. Beide Herren konnten sich von der geleisteten Arbeit selbst überzeugen und fanden die Art des Lehrganges sehr gut.

Die Lehrgangsteilnehmer hegten den Wunsch nach einem Erweiterungs- bzw. Fortgeschrittenen-Lehrgang im nächsten Jahr.

Diesem Wunsch wurde inzwischen Rechnung getragen und vom BMUKS im Rahmen der Gesamtösterreichischen Lehrerfortbildung für Sommerseminare 1990 zwei Modellflug-Lehrgänge ausgeschrieben:

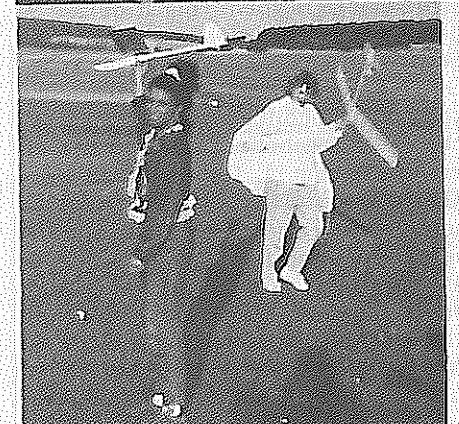
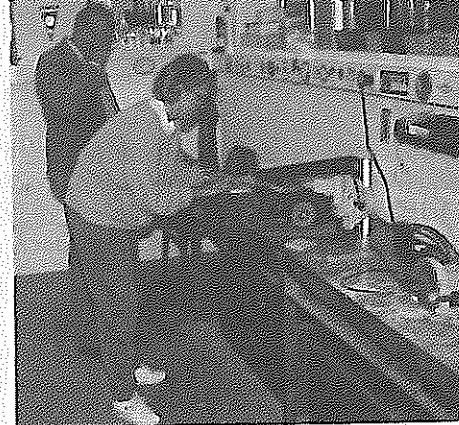
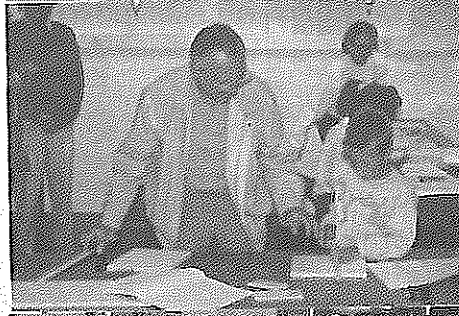
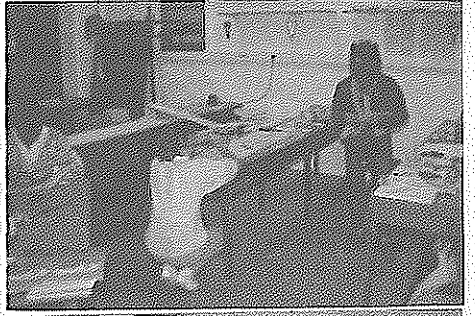
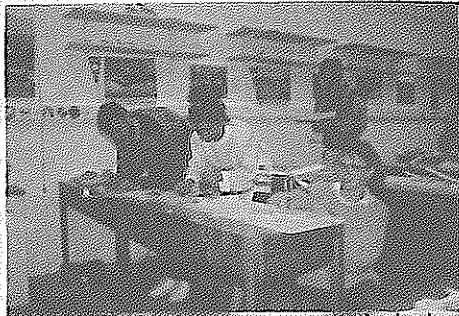
1. 09. bis 15. Juli - Einführungslehrgang i.d. Flugmodellbau,
2. 27. bis 31. August - Flugmodellbaulehrgang für Fortgeschrittene.

Ich hoffe, daß sich zu diesen beiden Lehrgängen wieder genügend interessierte Lehrer aller Schulgattungen melden und würde mich freuen, sie im MAZ am Spitzerberg begrüßen zu können.

Den Teilnehmern am letzten Lehrgang aber möchte ich für ihre kameradschaftliche Zusammenarbeit herzlich danken. Ihr werdet mit Euren Schülern sicherlich gut zurechtkommen. Es war ein Vergnügen, mit Euch zusammenzuarbeiten!

Edwin Krill

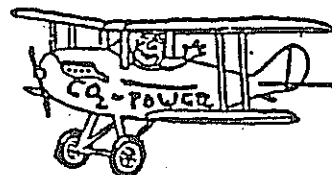
* * *





Klaus Jörg Hammerschmidt
Kochen BRD

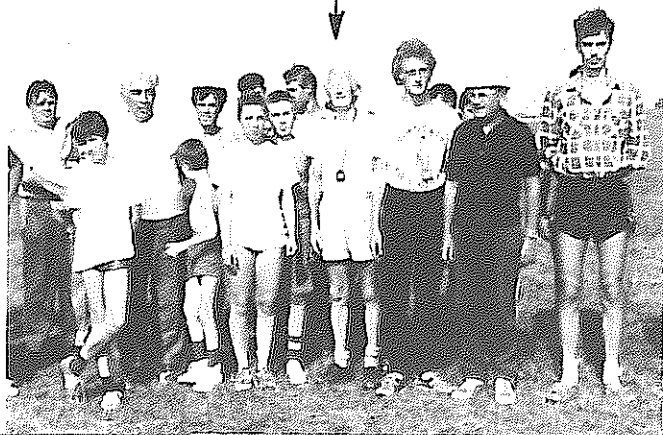
CO₂



Tank-Gedanken ...



Johann MACHO im Kreise
seiner ungarischen Mo-
dellflugfreunde.
(foto: G. Benedek)



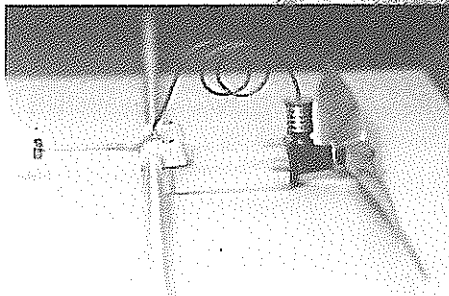
Am 28. Oktober 1989 flog der Wiener Johann Macho als erster Österreicher bei einem Wettbewerb in der Klasse CO₂ die Maximalflugzeit von 600 Sekunden. Dazu soll an dieser Stelle recht herzlich gratuliert werden!

Doch nicht nur er war bei der diesjährigen Budapester Meisterschaft so hervorragend, sondern von den insgesamt 134 Starts bei den Senioren wurde 79 Mal (= 59%) die Maximalzeit erreicht. Bei dem im Juni durchgeführten internat. Wettbewerb in Dömösöd gab es von 158 Starts 80 Mal das Maximum (50%) und im Herbst während der Meisterschaft des Komitats Pest betrug das Ergebnis der Mäxe ca. 55 Prozent.

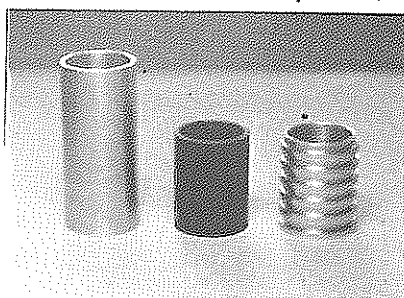
Durch diese Ergebnisse kam es zu einer Reihe von Stechflügen ... und das brachte die Ungarn um G. Benedek auf die Idee, die MODELA-Regeln möglicherweise zu ändern.

Sie dachten hier nicht an die Begrenzung des minimalen Fluggewichtes. (Das würde den Modellbau erleichtern, denn Flugzeuge mit niedrigem Gewicht und trotzdem großer Festigkeit zu bauen, das beherrschen nicht viele. Außerdem erfordert ein schweres Flugzeug eine größere Drehzahl, und das führt zu einer kürzeren Motorlaufzeit - auch wird das Gleitverhalten schlechter und die Flugzeit geringer). Sie wollten auch keine Verlängerung der Maximalflugdauer. (Hierdurch würde es nur zu weiteren Problemen bei der Verfolgung der kleinen Modelle durch die Zeitnehmer kommen).

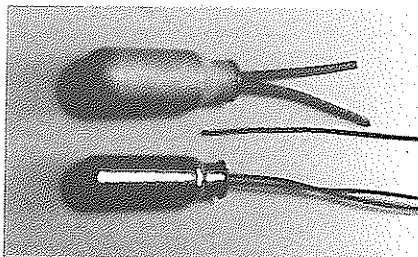
Vielmehr kamen sie auf die Idee, die Tankkapazität zu verringern. Vorgesprochen wurde, anstelle des 5 cm³ großen MODELA-Tanks nur welche mit 3 cm³ Inhalt zu verwenden. Da normalerweise bei



Kraftstoffbehälter in Rohrform



Möglichkeiten der Tankgestaltung



Die Originaltanks von MODELA und TELCO gegebener Drehzahl die Laufdauer des Motors von der vorhandenen CO₂-Menge abhängt, käme es dadurch zu einer Verkürzung der Antriebsphase.

Verwenden ließen sich anstelle der Original-Kraftstoffbehälter die von TELCO oder SHARK, doch dann muß an den Leitungen gelötet werden.

Um überall mit den gleichen Modellen fliegen zu können, wäre natürlich ein Austausch der verschiedenen Typen günstiger. So benötigen sie die gleichen Anschlußgewinde von M9 x 0,5. (Dieses Gewinde ist bei uns zwar nicht sehr gebräuchlich, die erforderlichen Gewindebohrer sollen aber zu erwerben sein!). Damit es zu keinen Trimmproblemen kommt, müssen beide Varianten gleich schwer sein. Die sich ergebende Materialeinsparung könnte man verwenden, - um den Tank dicker zu machen (dann ist mehr gespeicherte Wärme möglich), - um die Oberfläche mit Rippen zu versehen (so ließe sich der Wärmeaustausch mit der Umwelt einfacher gestalten) - oder eine Wasserkammer zu installieren (dann könnte ganz problemlos bei Minusgraden geflogen werden).

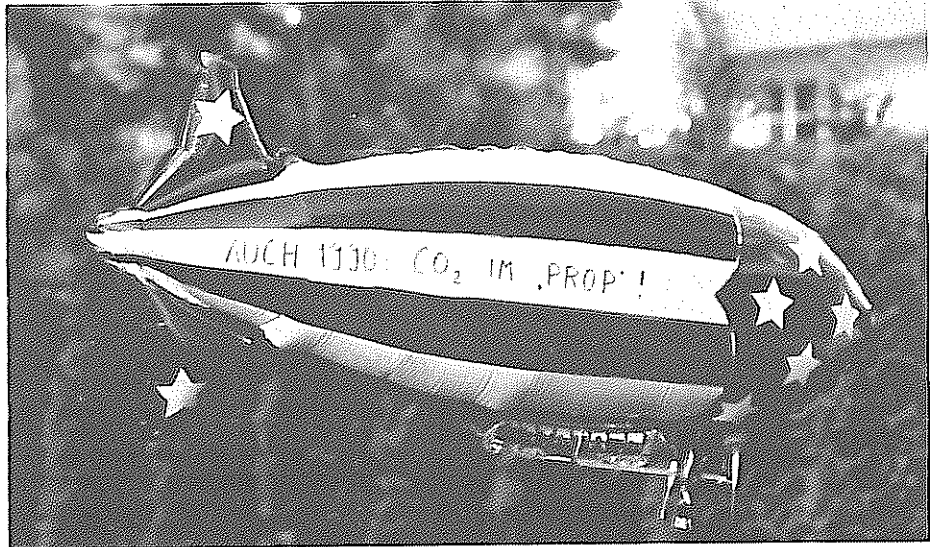
Auch besteht die Möglichkeit, den nur 3 cm³ großen Kraftstofftank ganz anders zu konstruieren: als dünnes Rohr! Hierzu gibt es bereits eine Reihe von Erfahrungen.

Es ist also wieder einmal soweit, daß weitere Forschungen auf dem CO₂-Sektor beginnen können.

Bleibt nur zu fragen, ob es dadurch

nicht zu einer Spezialisierung der Spitzenflieger kommt und die anderen den Anschluß noch schwerer erreichen. Wir sollten uns zuerst auf das Ziel konzentrieren, mit dem Original-Motor die 2 Minuten-Grenze zu erreichen - dann können wir weitersehen!

Im Jahr 1990 soll es in prop weitere **INFORMATIONEN** zum **CO₂-MODELLFLUG** geben - das ist auf dem Ballon zu lesen. Außerdem findet zum vierten Mal am Spitzerberg der entsprechende Lehrgang statt und der **2. CO₂-Wettbewerb mit internationaler Beteiligung** ist auch fest vorgesehen. Der Bau- und Trainingslehrgang ist wieder für Anfänger und Fortgeschrittene offen. Nachdem in der Vergangenheit die "Stargäste" György Benedek (Ungarn) und Antonin Alfery (CSSR) zu den Treffen kamen, erwarten wir nun eine weitere Persönlichkeit des CO₂-Modellfluges. Im Zusammenhang mit dem Wettbewerb soll hier nur soviel verraten werden, daß wir intensiv an einer Vergrö-



ßerung der Teilnehmer- und Herkunftsländerzahl arbeiten.

Als **TERMIN** für den Lehrgang steht bereits der **24. bis 27. Mai 1990** fest. das **WETTFLIEGEN** findet am **26./27. Mai 1990** statt. Eine Ausschreibung wird z.Zt. erstellt und kann demnächst bei der Redaktion angefordert werden.. und wer sonstige Fragen hat, der mel-

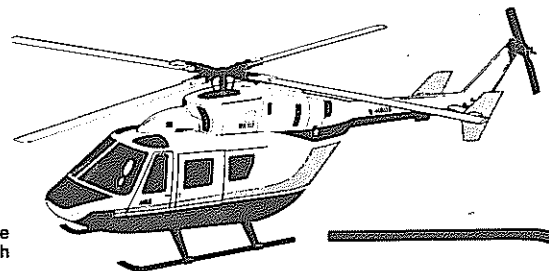
de sich bitte über die Redaktion bei mir.

Viel Erfolg (in allen Modellflugklassen) und alles Gute für 1990 wünscht

Klaus Jörg Hammerschmidt

* * *

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 0222/492 40 80

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 0222/492 40 80

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

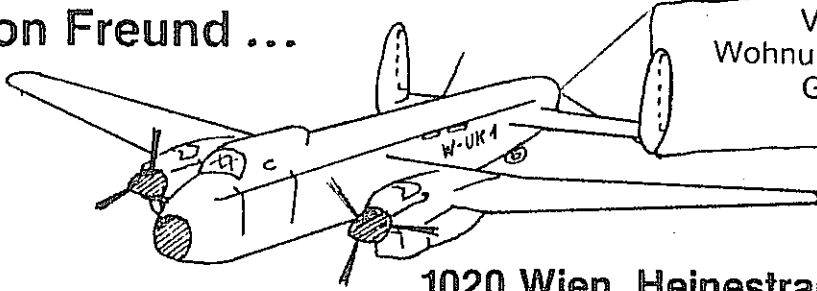
Auerspergstraße 56
5021 Salzburg
Telefon 0662/76 4 32

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

Peter WUK GesmbH.

Beh. konz. Immobilien

Von Freund ...

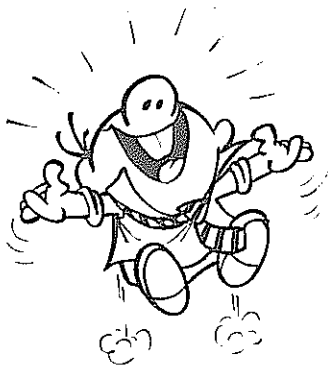


Von und für Modellflieger...
Wohnungen, Gartenhäuser, Bungalows,
Grundstücke, Ferienhäuser

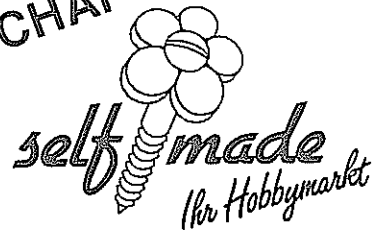
... zu Freund

1020 Wien, Heinestraße 1

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

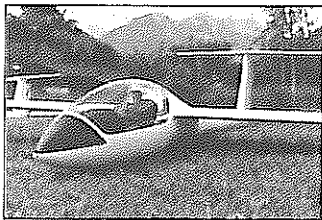


HURRA!!
ENDLICH GIBT'S EIN ECHTES
MODELLBAUFACHGESCHÄFT
IN SALZBURG

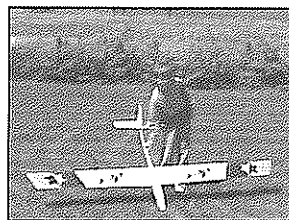


self made · Bastelwaren Vertriebsgesellschaft m.b.H.
Salzburg · Auerspergstraße 56 · ☎ 76432

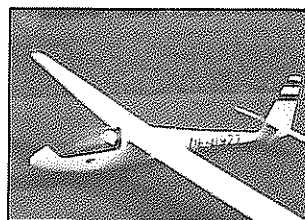
MODELLE, BEI DENEN ALLES STIMMT! Urteilen Sie selbst!



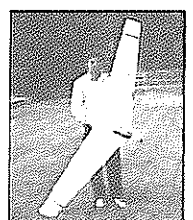
Diamant



Shark



ASW 15 b



Me 163 Segler

Diamant 4,2 m, S 4.500,—; ASW 15 b, 4 m, S 4.400,—; Pilatus B4, 3,2 m, S 3.600,—; Me 163 Segler, 2,2 m, S 2.250,—; Shark, 2,2 m, S 2.000,—
Alle diese Modelle mit Epoxyrumpf, Flächen mit fertig verschliffenen Nasenleisten und Randbögen, fertigen Höhenrudern usw; Diamant, ASW und Pilatus zusätzlich noch mit fertig eingebauten MPX-Landeklappen. Noch weitere Motor- und Segelflugmodelle bei

MODELLBAU G. KOCH 6600 Reutte, Wängle-Winkl 7, Telefon 05672/37 0 63 ab 16.00 Uhr

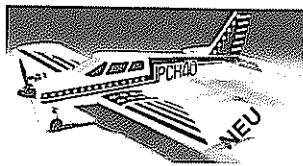
MODELL - IMPORT

A. Redtenbacher A-4905 Thomasroith 69 07676/6161

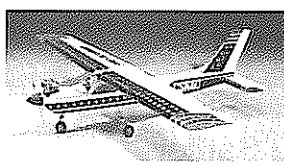


ÖSTEREICH

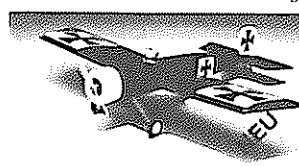
... heute kaufen, morgen fliegen mit JAMARA FERTIGMODELLEN fix fertig bespannt - 1a Finish



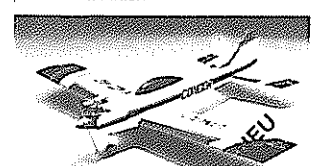
PIPER-CHEROKEE
Spannweite 1300 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm



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

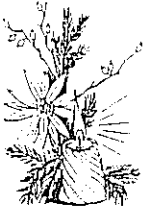


CONDOR 25, 40
Spannweite 1290 mm
Motor 3-6 ccm
Spannweite 1400 mm
Motor 6-8 ccm

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

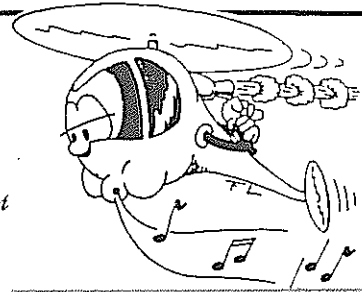
Neu: Katalog '89 S 40 anfordern mit über 135 Flugmodellen, Motoren und Zubehör. - Neu: Farbprospekt FLUGFERTIGMODELLE gegen S 7 anfordern

Im guten Fachhandel



Pitch - aktuell

von Dr. Georg Breinet



Huner - Mechanik

Im Frühjahr 1989 wurde in Nürnberg das erste Mal die exklusive Heimmechanik des Schweizers Hunziker vorgestellt. Der neugierige Heli-Freund schluckte zweimal. Einmal wegen des Aussehens und ein zweitesmal wegen des Preises. Nun dazu sei gesagt, daß diese spezielle Tuningmechanik nicht nur einen entsprechenden Preis, sondern auch viel technisches Know-How und eine superbe Qualität bietet.

Zunächst einmal einige Basisinformationen über dieses "Juwel". Sämtliche Aluteile sind aus hochfestem Aluminium "AC 100" goldfarben eloxiert. Dies steigert nicht nur die Oberflächengüte und die Optik, sondern schließt auch Knackimpulse aus.

Alle Aluteile werden von einer eigenen Spezialmaschine gefräst. Nicht nur die Kegelräder für den Winkelantrieb, auch das Hauptgetrieberad und das Zahnrad der Kupplungsglocke sind schrägverzahnt, was nicht nur die Laufruhe sondern sicherlich auch die Lebensdauer erhöht. Durch ein eigenes Feingewinde kann das Zahnspiel des Winkelantriebes auf das genaueste justiert werden. Alle Umlenkhebel dieser Mechanik sind mit 2 Kugellagern ausgestattet und alle verwendeten Kugellager bestehen aus gehärtetem Stahl. Der Nickkompensator gleitet in einem Perma-Gleitlager auf der Hauptrotorwelle und ist darüberhinaus durch ein eigenes Kugellager, welches am rechten Seitenteil in einer Ausfräsung geführt wird, gegen Verdrehen gesichert.

Die Taumelscheibe ist ebenfalls ein Schmankerl. Sie ist absolut spielfrei, mit speziellen Gelenklager und mit aus Stahl gehärteten Kugellagern ausgerüstet. Die Taumelscheibenführung war ursprünglich ebenfalls aus Alu gefertigt. Nachdem aber Knackimpulse aufgetreten sind, wurde sie durch eine Vario-Kunststoffführung ersetzt (laut Herstellerangabe wird in Bälde eine eigene Kunststoffführung erzeugt werden). Das Heckgetriebe, ein Bestandteil der gelieferten Mechanik, hat eine Alugehäuse. Auch hier können die schrägverzahnten Kegelräder genauestens eingestellt werden (Gewindeführung und Kontermutter). Umlenkhebel für die Heckrotoraussteuerung, Blatthalter und Kugellager, Steuerhülse und Steuerbrücke sowie die Heckrotornarbe sind

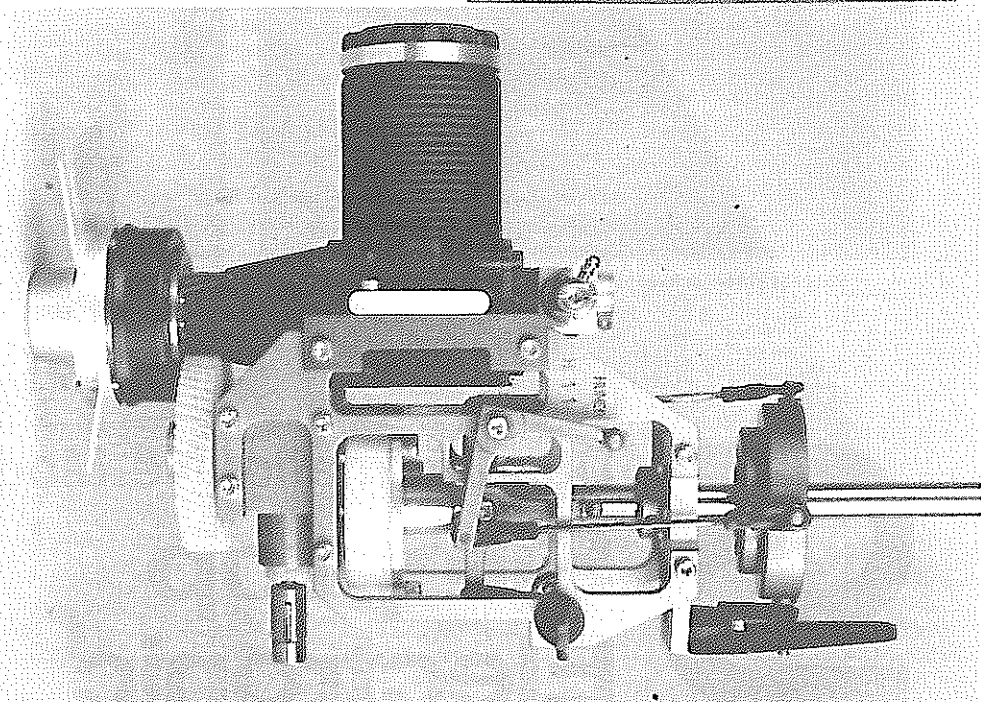
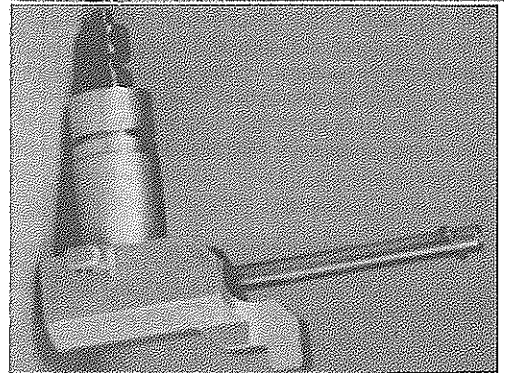
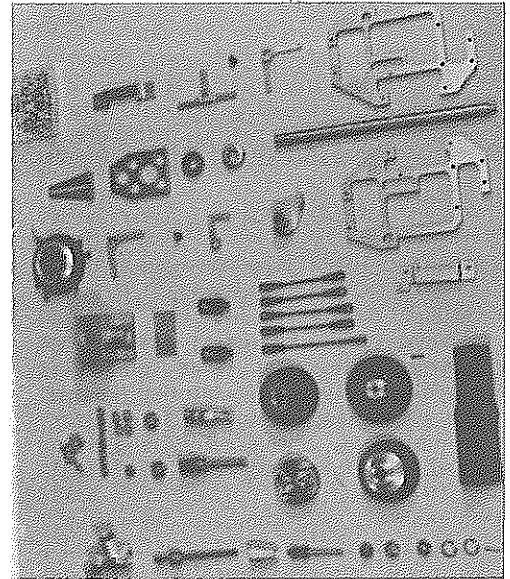
nicht im Lieferumfang enthalten. Man kann hier Heimteile oder Komponenten von Vario verwenden. Dies gilt auch für den Hauptrotorkopf, Pitch-Kompensator oder Taumelscheibenmitnehmer. Auch diese Teile gehören nicht zur "Huner-Grundausrüstung".

Die Montageanleitung ist etwas sparsam ausgefallen. Obwohl die Huner-Mechanik vormontiert ist, vermißt man die Montageanleitungen anderer Hersteller wo mit Bild und Schrift gearbeitet wird.

Zusammenfassend wird festgehalten, daß die Huner-Mechanik aus der Schweiz ein wirkliches Qualitätserzeugnis ist und sicherlich etliche Liebhaber finden wird. Sie ist nicht nur rein optisch ein Schmuckstück, sondern bietet auch viele technische Innovationen. Extra Tuningteile sind wirklich nicht mehr notwendig, außer bei Teilen des Heckrotors bzw. des Hauptrotorkopfes, die ja nicht mitgeliefert werden. Der Preis erscheint vielleicht etwas hoch, aber Qualität hat nun eben ihren Preis.

Die letzte Info: in Österreich gibt es einen eigenen Generalvertreter für die Huner-Mechanik, die Firma Lukschitz aus Jennersdorf im Burgenland.

Ladenrichtpreis: S 10.752,-
(Bausatz komplett mit Heckgetriebe)



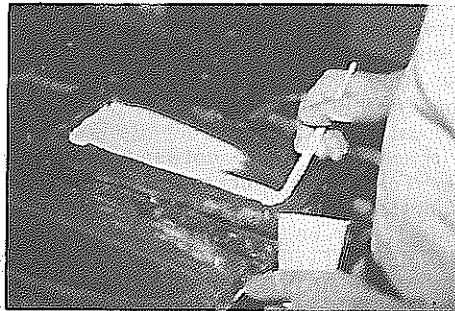
Rotorblätter von



Die in Zell am See ansässige Firma HP-Fiberfoam erzeugt seit dem Jahre 1988 Haupt- und Heckrotorblätter aus Kunststoff. Die Produkte wurden seit einiger Zeit von namhaften Herstellern in das Programm aufgenommen und seit dem Frühjahr 1989 auch angeboten (Robbe-Schlüter), Miniature Aircraft - X-Cell).

An der Entwicklung und der dafür notwendigen Testung war unser F3C-Aushängeschild Sepp Brennstener maßgeblich beteiligt. Seit wenigen Wochen gingen auch die ersten Hauptrotorblätter für die Heim-Mechanik in Produktion, sodaß nunmehr rechts- und linksdrehende Helikoptersysteme beliefert werden können. Die Fertigung selbst ist richtig professionell, was ich selbst bei einem Besuch feststellen konnte. Die Erzeugung erfolgt in freundlicher Atmosphäre unter Erfüllung und Berücksichtigung aller für die Kunststoffverarbeitung notwendige Maßnahmen zum Schutz der damit Arbeitenden. Nicht nur die Erzeugung wird mit größter Sorgfalt durchgeführt, auch die Sicherheit für den Heli-Piloten und seine Umgebung wird nicht außer Acht zulassen. So sind die Hauptrotorblätter bis zu einer Zug-Ausreißkraft bis 680 kg max. getestet worden. Titanaleinlagen plus Glaslaminat plus Glaswingverstärkungen machen dies möglich. Dies

bedeutet, daß abgesehen von der ausgezeichneten Oberflächengüte auch die erforderliche Portion an Sicherheit für den Endverbrauch gewährleistet wird. Darüberhinaus wird unter der Leitung des sehr engagierten Firmenchefs Herr Porkert ständig weiterentwickelt und erprobt, was für die nächste Zukunft noch einige aus Zell am See für den Helipiloten erwarten läßt. Der derzeitige Output an Hauptrotorblätter beträgt 600 Paar im Moment und wird sich sicherlich in der nächsten Zeit beträchtlich erhöhen. Die Blätter können sofort montiert werden, da Gewicht und Schwerpunkt bereits stimmen. Für mich jedenfalls was es sehr erfreulich feststellen zu können, daß nunmehr auch ein österr. Firma am internationalen Heli-Zubehör-Markt kräftig mitmischet.



Sorgfältigste Arbeit ist die Voraussetzung für Qualitätsrotorblätter

Heckrotorblätter

X-Cell (ebenfalls für Heim-Mechanik verwendbar)

Schlüter Champion
 Scout 60
 Magic

Hauptrotorblätter

X-Cell 60
Scout 60
Champion
Magic
für Heim-Mechanik zur Zeit in Fertigung

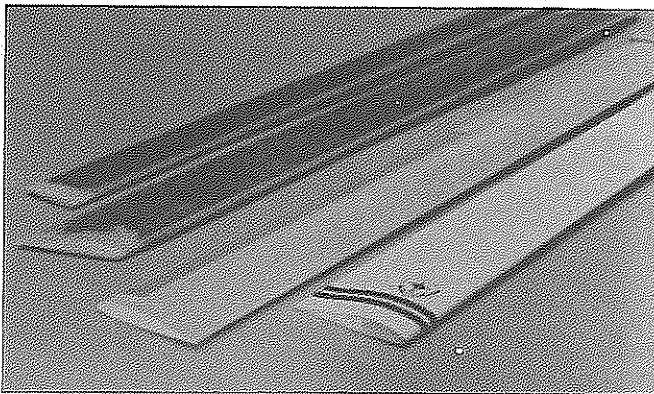
Konstruktion Heckrotorblätter
UV-beständige Epoxycelcoat, Verstärkung:

E-Glasgewebe + hochwertigen Epoxydharz; Extraverstärkung bei der Bohrung; Epoxyschaum + 2-fach Titanaleinlage!

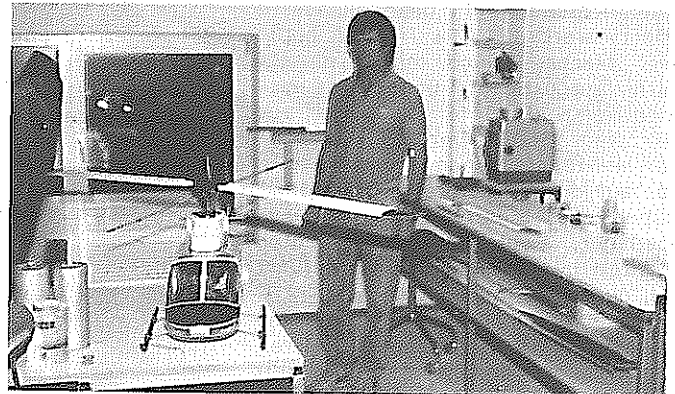
Grundfarbe weiß mit orangen Spitzen.

Konstruktion Hauptrotorblätter:

UV-beständiger Epoxycelcoat, Verstärkung; Diagonal E-Glasgewebe + hochwertiges Epoxydharz; Extraverstärkung im Bereich der Bohrungen; E-Glas bänder + Epoxyschaum + Roofmate + 2-fach Titanaleinlage bei der Bohrung; Grundfarbe weiß mit orangefärbigen Blattspitzen.



Rotorblätter schwerpunktkorrigiert, Holz + GFK



Der Chef



S

Das internationale Modellbauprogramm

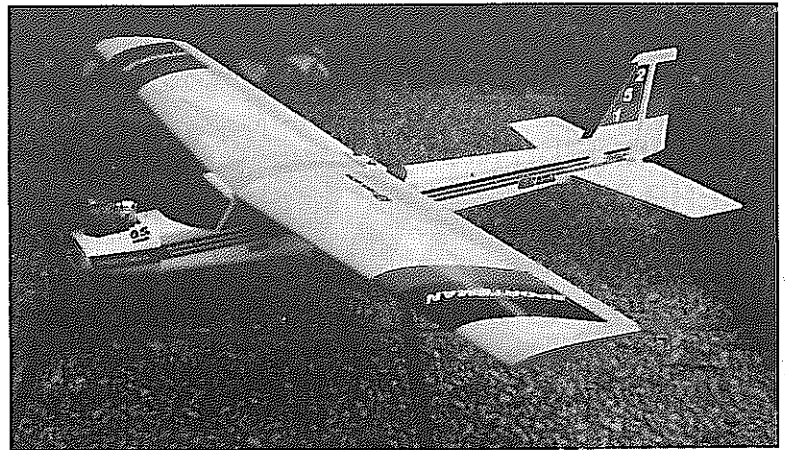
Simprop Electronic

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



TEST'S
für den
Hobbypiloten

EZ-Sportsman 25H



Das EZ Sportsman-Modell ist ein echter Querrudertrainer mit betont unkritischem und gutmütigen Flugverhalten. Das Modell ist in der ja schon bekannten EZ-Bautechnik fast-fertig hergestellt und benötigt nur wenige Stunden bis zum take-off. Insgesamt sind es nur acht Bauschritte:

1. Anleimen der Würzelrippen, Herstellen der Flächenverbinder, Verkleben der Flächenhälften und Anbringen der oberen und unteren Abdeckung
2. Einbau des Servoschachtes in die Flächen, Montage des Servos und der Anlenkungen
3. Einbau der Flächenbefestigung im Rumpf; Bohrungen für die Schrauben in der Fläche
4. Einleimen der Sperrholzauf- lage für das Leitwerk, Verkleben des Höhenleitwerks mit dem Rumpf, Anbringen der unteren Kunststoffab- deckung

5. Einbau der Seitenflosse und der oberen Abdeckung, Montage des Seitenruders
6. Montage des Fahrwerks
7. Montage vom Motor und Tank
8. Einbau der Fernsteuerung und der Anlenkungsteile für Höhe, Seite, Anlenkung der Bugfahrwerkes und der Motordrossel

Fazit: ein einfach fertig zu stellendes Fast-Fertig-Modell in bekannter EZ-Qualität. Ein gemütlicher Querrudertrainer, der auch sehr transportfreundlich ist.

Man kann sehr häufig mit Sekundenkleber arbeiten. Dies trifft vor allem bei allen Kunststoffabdeckungen zu. Hier gilt es mit größter Sorgfalt vorzugehen, ansonsten scheußliche Flecken auf der schon fertigen Oberfläche das Resultat sein können.

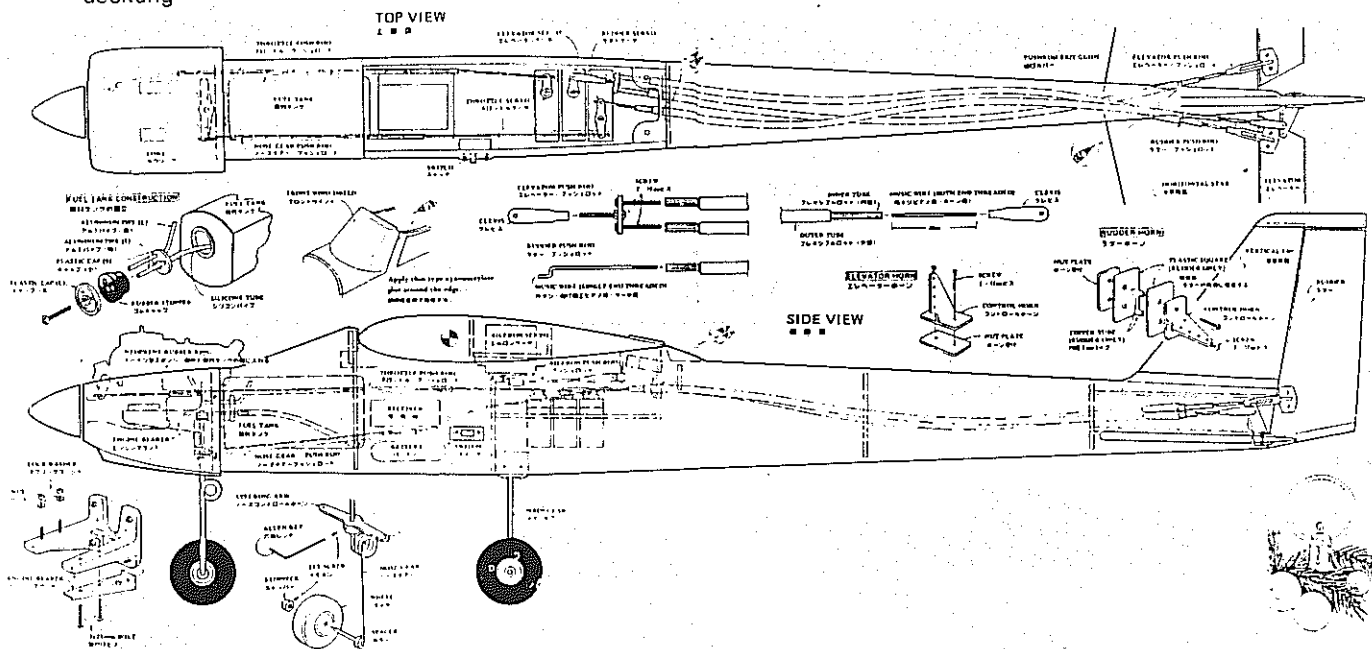
Fliegerisch bereitet das Flugmodell überhaupt keine Schwierigkeiten und kann auch aus der Hand gestartet werden. Wichtig ist, daß die angegebenen Ruderausschläge beachtet werden!

TECHNISCHE DATEN:

Spannweite:	1350 mm
Länge:	970 mm
Fluggewicht:	1750 g
Motor:	3,5-4,5 cm ³ (im Testmodell wurde ein OS 26 Viertakt eingebaut)
Fernsteuerung:	Seite, Höhe, Querruder, Motordrossel

Ladenrichtpreis S 2.390,-

Dr. Georg Breiner



webra - AUSTRIA

AUS VERTRIEBSTECHNISCHEN GRÜNDEN
HABEN WIR UNS ENTSCLOSSEN DAS
PROGRAMM VON »MINIATURE-
AIRCRAFT-USA« IN
ÖSTERREICH NICHT
MEHR ZU
FÜHREN.

X-CELL HELICOPTER

IHR
NEUER
PARTNER IM
GENERALVERTRIEB
FÜR ÖSTERREICH:

H. LUKSCHITZ IMPORT-EXPORT
RAXERSTR. 6, 8380 JENNERSDORF
TELEFON: 03154-381, FAX: 03154-8757, TX 17609

HELICOPTER-CENTER

MODELLBAU M. HOLZMANN GOLDGASSE 14
5020 Salzburg

VARIO-STREICH **ROBBE** **WEBRA** **OS** **OPS** **HEIM**

N SYSTEM MW: GFK-HAUPT- UND HECKROTORBLÄTTER, ALU-TAUMELSCHIBEN, LONGRANGER VON X-CELL (u. SCHLÜTER) **N**

E **FUTABA** RADIO CONTROLLSYSTEMS **E**

U RÜMPFE VON HEIM: AGUSTA 109A, JETRANGER, BELL UH 1 D, HUGHES 500 D **U**
FACHHÄNDLER BITTE INFO ANFORDERN!

FACHKUNDIGES PERSONAL · ERSATZTEILVERSAND · TELEFON 0662/84 22 59

FURNIERE — HARZ — GEWEBE

PZL-WILGA — JODELROBIN DR 400

beide 280 mm Spannweite

TELEFON 06412/78 37

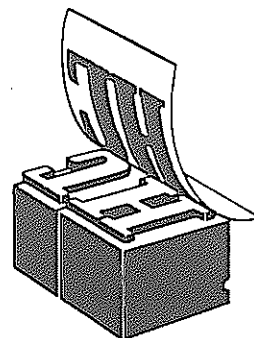
B U C H - U N D
O F F S E T D R U C K E R E I

Josef Haberditzl

GESELLSCHAFT M.B.H.

92 23 95

STURZGASSE 40
A-1150 WIEN XV





Wie schaut es mit der Wartung aus?

Von Peter Tollerian

Die Flugsaison ist vorbei, viele von uns ziehen sich zur "Bausaison" zurück. Längst ausgetüftelte Vorhaben werden in Angriff genommen, doch wird vielfach vergessen, daß unsere RC-Anlagen, Akkus und vielleicht auch die Modelle einer Wartung bedürfen.

Sorglosigkeit = zukünftige Störquelle

Es ist oft erschreckend anzusehen, in welchem erbärmlichen Zustand sich manche RC-Anlagen, Kabelverbindungen und auch Akkus befinden. Nach der Flugsaison werden diese Sachen einfach weggestellt und zu Beginn der neuen Saison kurz einmal aufgeladen und schon gehts wieder los. Wenn dann Störungen auftreten braucht man sich nicht zu wundern. Unser Auto geben wir ja auch regelmäßig zum Service, das ist ganz selbstverständlich; warum nicht bei unseren hochwertigen Anlagen?

Was kann hier empfohlen werden?

RC - ANLAGEN

Dem Herzstück zu unserem schönen Hobby sollten wir besonderes Augenmerk schenken. Die Anlage ist unter Umständen einmal feucht geworden, auch irgendwo gegengeschlagen ist sie, der Empfänger hat manche harte Landung ertragen müssen oder gar einen Absturz. Wissen wir ob z.B. die Quarze noch einwandfrei sind? Wissen wir, ob die Abstimmung Sender-Empfänger nicht gelitten hat? Mit un-

seren Möglichkeiten können wir dies nicht schlüssig kontrollieren. Es ist daher ratsam, die komplette RC-Anlage zu den einschlägigen Servicediensten einzusenden. Da kann man dann z.B. in Punkto Quarze so seine Überraschungen erleben.

Das Service kostet nicht viel (von notwendigen Reparaturen abgesehen), aber wir haben dann die Gewißheit, daß alles o.k. ist.

Besondere Sorgfalt sollten wir auch den

Kabelverbindungen, Steckern und Schaltern

angedeihen lassen. Zu leicht stellt sich hier eine Fehlerquelle ein, die später Ursache für einen Modellverlust sein kann.

Überprüfen wir daher sorgfältig alle Lötstellen und Stecker. Man ist dabei immer wieder überrascht, was da so alles auftaucht. Ein Kabel das nur mehr an ein paar Litzen hängt, ein Stecker, der schon ganz schwarz korrodiert ist. Da braucht man sich dann nicht zu wundern, wenn keine elektrische Energie mehr transportiert werden kann. Da hilft nur eines: raus mit dem alten Zeug und Ersatz mit einwandfreiem Gerät! Hier wäre sparen vollkommen falsch am Platz.

Nur ein Beispiel dafür.

Wir haben probiert, als Steckverbindung AKKU-Empfänger die ANP-Stecker zu verwenden. Das

funktionierte gerade eine Saison, dann waren die Stecker ausgeleiert und korrodiert. Die haben wir alle rausgeschmissen und durch Flachstecker und Buchsen mit vergoldeten Kontakten ersetzt.

AKKU-Packs - eine heimtückische Fehlerquelle!

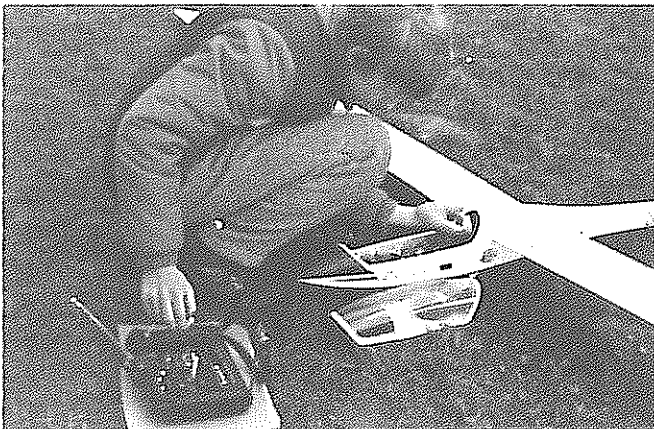
Ohne diese Dinger geht halt bei uns im RC-Modellbau leider überhaupt nichts. Daher ist hier besonderes Mißtrauen angebracht. Es gibt zu viele Fehlermöglichkeiten die sich einschleichen können. Da sind einmal defekt gewordene Verbindungen der Lötflähen, Litzen in denen der "Kupferwurm" drinnen ist. Von ausgedienten Zellen ganz zu schweigen.

Was ist hier zu tun?

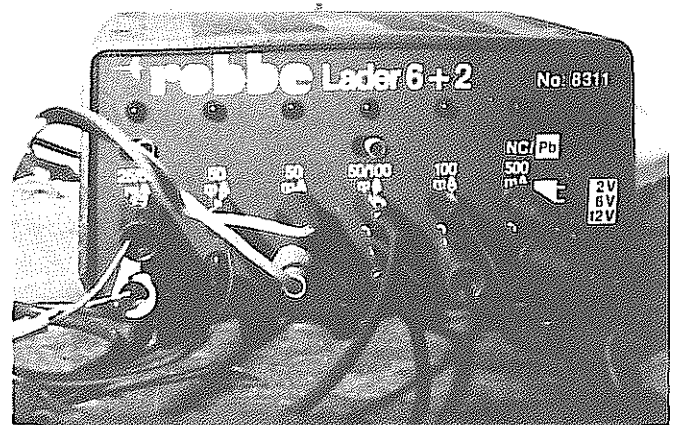
Ummantelungen weg - Kontrolle der Einzelteile ist notwendig!

Die meisten Fehlerquellen stecken unter dem schönen Strumpfschlauch, der unser Pack einhüllt. Also ohne Scheu den Strumpfschlauch aufschneiden, und nun kontrollieren wir sehr sorgfältig

- sind alle Lötungen noch fest?
- sind Verbindungen korrodiert?
- wie schaut es mit den Kabelverbindungen aus, sind die Anschlußlötungen einwandfrei, ist das Kabel einwandfrei?
- die Speichermöglichkeit der einzelnen Zellen, was nützt es, wenn 3 oder 4 Zellen einwandfrei arbeiten, die 4. oder 5. aber defekt ist. Wir fallen runter.



Wer war schon immer so gewissenhaft und hat seinen Sender nie ins feuchte Gras gelegt? Sehr schnell kann es hier zu möglichen Fehlerquellen kommen.



Für die Sicherheit unserer Modelle gehört auch ein gut geladener Akku, dies ist nicht ohne ein gutes Ladegerät möglich. Wir verwenden u.a. seit vielen Jahren den Robbe Lader 6+2.



Akkupacks auseinandernehmen, oder wenn nötig gleich neue Packs anfertigen. Mit dem Ulitester und dem Kapatest 2 selektieren wir die Zellen aus, überprüfen sie gleichzeitig und löten sie erst dann zu neuen Packs zusammen.

Wir können aus eigener Erfahrung sagen, daß man da immer wieder seine Überraschungen erlebt. Wertvolle Hilfe bei der bei uns laufenden Überprüfung unserer Akkus leisten uns der Graupner Multitester und das bereits in prop beschriebene Kapatest 2.

Wie schaut es mit den Servos aus?

Auch eine mögliche Störquelle. Oft hört man, daß die Ursache für einen Absturz ein defektes Servo war. Das muß einen Grund haben, denn so ohne weiters gibt kein Servo den Dienst auf.

Zwei Ursachen sind hier vorrangig anzuführen:

Durchschliffene Kontaktbahnen der Potis bei älteren, schon lang gedienten Servos, und dann eben die Zahnräder, die nach starken Belastungen den Dienst quittieren.

Punkt zwei können wir selber auf den Gund gehen, wenn wir die Servos unter Belastung langsam von

einem Vollausschlag zum anderen fahren. Da eckt oder knackt es vielleicht. Ein untrügliches Zeichen dafür, daß das Getriebe einer Reparatur bedarf. Bei den Potis müssen wir uns aber meist der Servicedienste bedienen, auch noch billiger als einen Ausfall zu riskieren.

Gönnen wir also unseren elektronischen und elektrischen Anlagenteilen auch das notwendige Maß an Pflege, wir haben dann sicher ein wesentlich besseres Gefühl beim Betrieb unserer Modelle, denn wer verliert schon gerne ein Modell?

SERVICE - DIENSTE FÜR RC - ANLAGEN

GRAUPNER, MULTIPLEX, SIMPROP

Heinz Haberle Electronic
Seppengutweg 11, 4030 Linz,
Tel.: 0732 - 307118

Wir expandieren und suchen zum baldmöglichsten Termin:

Modellbau-Fachverkäufer oder
Modellbauer zur Fachausbildung.

Bitte rufen Sie
Tel. 60 20 971
von 10-14 Uhr,
Frau Sattler.



Das Fachgeschäft mit den vielen Vorteilen

ROBBE - Anlagen

Ing. Helmut Umgeher
Canongasse 3, 4020 Linz
Tel.: 0732 - 676738

WEBRA - Anlagen

Webra-Modellmotoren
Eichengasse 572, 2551 Enzesfeld
Tel.: 02256 - 81122

BRAND - Anlagen

Brand Electronic Handels GmbH
Harpfstraße 7/14, 5020 Salzburg
Tel.: 0662 - 79550

Die Überprüfung von einem Sender und einem Empfänger, einschließlich der Quarze kostet nach unseren Recherchen rund ÖS 300,-. Der Arbeitsumfang umfaßt die Überprüfung der Anlagenteile, Abgleichung, Quarztest. Bei Spitzenanlagen mit PCM-DS-Empfängern kann sich der Preis geringfügig erhöhen.


ÖS 300,- dürften wohl im Hinblick auf die Betriebssicherheit ein mehr als fairer Preis sein!



*Melde Dich 1990 zu unseren
ÖAeC - Bundeslehrgängen!*



Für jeden etwas: Modellbaufirmen mit breitem Sortiment

 self made · Bastelwaren
Vertriebsgesellschaft m. b. H.
A-5021 Salzburg · Averspergstraße 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 02256/3188

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
A-3390 Melk
Prandtauerstraße 9
Modellbau Wagner Melk
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 03382/52 6 17

Modellbau Überlacker Hans Peter
A-7000 Eisenstadt,
Gustinus-Ambrosi-Weg 24—26
Modellbau Simacek Sepp
A-4400 Steyr, Sierninger Straße 4—6
Modellbau Postl
8234 Rohrbach/Lafnitz, Tel. 03338/24 2 66

IHR SPEZIALIST
IM - PINZGAU -
ROBBE, Schlüter,
Webra, Graupner,
KDH, Kavan,
Avio usw.

S-P-I-E-L
M-O-D-E-L-L-B-A-U
Scholz
BAHNHOFSTRASSE 13
ZELL AM SEE
TELEFON 0 65 42 / 26 06
TELEFAX 0 65 42 / 26 13

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

ORACOVER®
- Die neue Technologie für Ihre Modellbespannung -

KAVAN

RC-Hubschrauber + Modellbauzubehör


EZ
SPORTS AVIATION


Fast-Fertig-Modelle

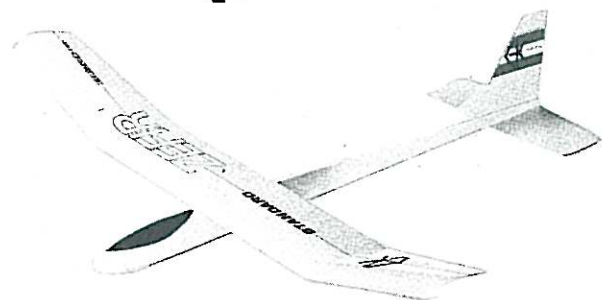
PILOT

Modellbaukästen + Zubehör


RPM
IT'S ABOUT TIME!

Elektro-
Motore
Zubehör


Mit  Standard-Modellen



vom Minigleiter zum RC-Modell

G. Kirchert  **modellbau wien**
A-1140 Wien, Linzerstraße 65
Tel.: 0222/92 44 63
(Ecke Beckmangasse)

Grafik: Atelier Schwab 95 12 21

Gummimotor- modelle



PILATUS PORTER

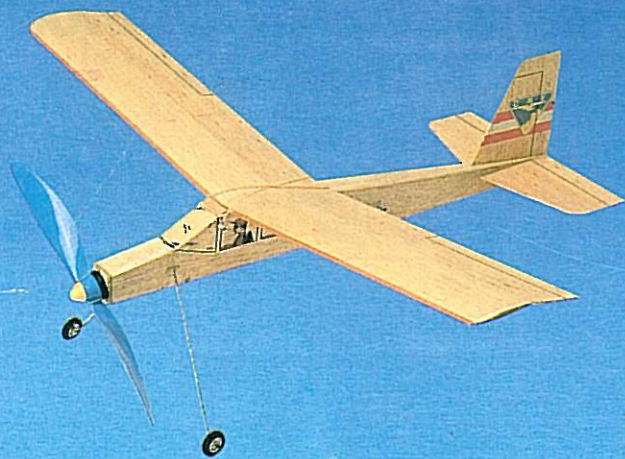
Spannweite 460 mm
Rumpflänge 350 mm
GK 406 Werkstoffpackung mit Plan

**SAAL-FLUGMODELL
WH 012**

Spannweite 350 mm
Rumpflänge 520 mm
TH-Klasse — 350 mm, Anfängermodell
für den Betrieb in Turnhallen.
GK 607 Bauplan mit
ausführlicher Anleitung
GK 707 Werkstoffpackung

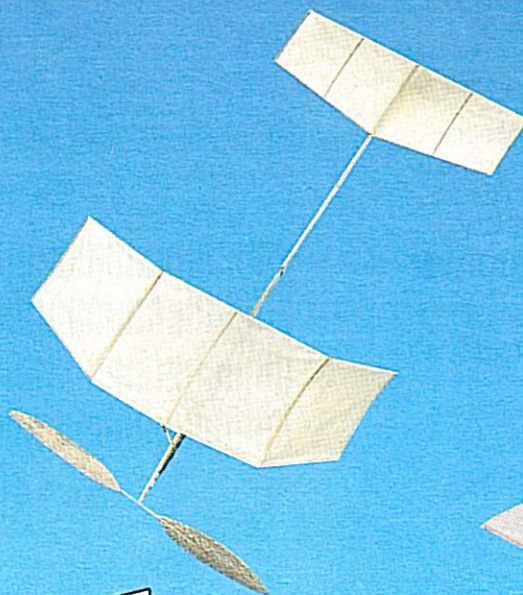
BIENE

Spannweite 240 mm
Rumpflänge 250 mm
Ein Zimmerflugmodell für Zuhause.
GK 405 Werkstoffpackung mit Plan

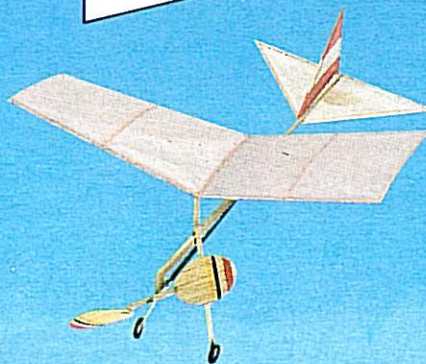


GELSE

Spannweite 600 mm
Rumpflänge 500 mm
Gummimotormodell in original
Standardbauweise
GK 630 Bauplan
GK 730 Werkstoffpackung
zu Bauplan GK 630



Zum Streichen aller GK Modelle
verwenden Sie am besten GK
PORENFÜLLER.



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

G. Kirchert



modellbau
wien