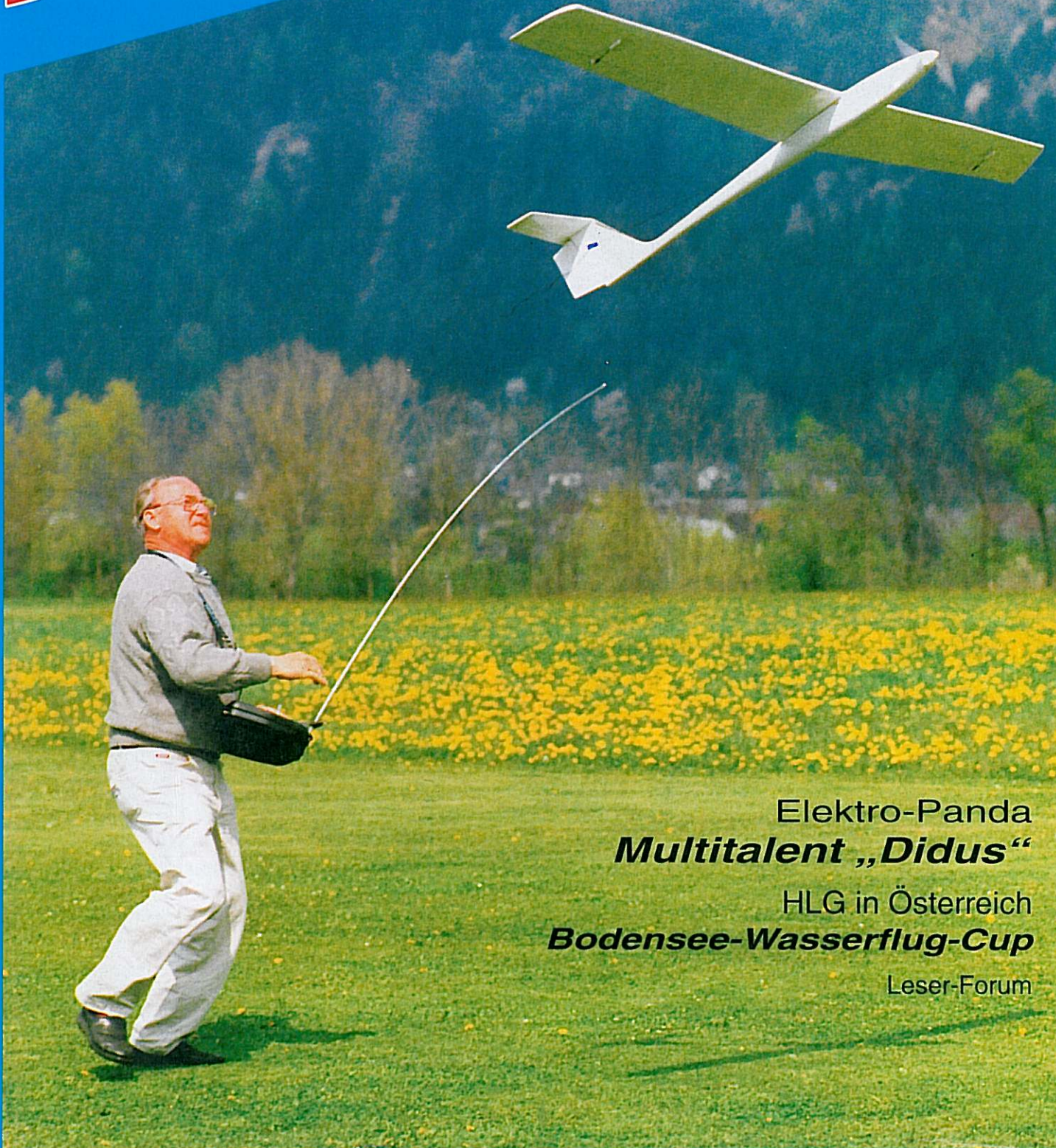


18. JAHRGANG

1/94

PRCOP



Elektro-Panda
Multitalent „Didus“

HLG in Österreich
Bodensee-Wasserflug-Cup

Leser-Forum

Leichtwind-, Hang- und Elektrosegler in einem

Didur

Ein kofferraumfreundlicher
Allroundsegler, der mittels
aufschnallbarem
Motorpylon
im Hand-
umdrehen
zum
E-Segler
wird.

Kein Umbauen,
kein Nachjustieren
des Schwerpunkts nötig!



Spannweite: 1770 mm

Rumpflänge: 1050 mm

Gewicht: 600 g

Flächenbelastung: 21 g/dm²

E-Segler: 940 g

Gewicht: 32,8 kg/dm²

Flächenbelastung: 7 Zellen 500 mAh

Fordern Sie den kostenfreien *EHB*-Versandkatalog an,
44 Modelle vom Wurfgleiter bis zur Scale-Maschine!

Direktversand durch *EHB-Models*, Ing. Ernst. H. Buchenhain, Lager und Versand: 2214 Auersthal/NÖ, Weingartenstraße 47,
Tel. (0043)02288/2116 - Erhältlich auch im Fachhandel

Das Österreichische Modellflugmagazin

Offizielles Organ der Sektion Modellflug im Österreichischen Aero Club

prop 1/1994

Liebe Leser!

INHALT

Die Bundesfachreferenten berichten Seiten 4-9

Multiplex-Pandaelektrisch
Der Kleine ist auch mit E-Antrieb ein Volltreffer
Seite 10

Leichtwindsegler *Didus*
Ein Allrounder, der mit einem Elektroaufsatz in Minuten-schnelle elektrifiziert werden kann.
Seite 12

E-Segler Röber *Twiii*
Ein 4 M-Segler mit 24 Zellen-Akku
Seite 15

Schleudersegler im Vormarsch. Ein Linzer und ein Grazer haben sich die HLG-Klasse vorgeknöpft und präsentieren hier ihre Eigenentwicklungen
Seite 16

Quicklebendiger *Fun-Flyer*
Ein Spaßmodell zum Herumfliegen am Himmel
Seite 20

Neue MSO-Regeln Seite 23

MAZ-Lehrgänge 94 Seite 31

Wasserflug-Bodensee-Cup
Eine sehenswerte Veranstaltung mit wunderschönen Scale-Modellen
Seite 34

Oktoberpokal Finkenstein
Treffen der Freiflieger und der Gummimotormodelle
Seite 36

Großsegler mit 7 Zellen
Eine bemerkenswerte Salzburger Landesmeisterschaft, bei der beachtliche Flugleistungen erzielt wurden, obwohl 7 Zellen-Akkus mehr als für Kleinsegler sind.
Seite 36

Wurfgleiter-Wettbewerb
Die Teilnehmer waren Jugendliche zwischen 5 und 10 Jahren, mit Feuereifer bei der Sache
Seite 38

Staatsmeisterschaft der RC-Segler
Seite 42

CO₂-Tätigkeiten: Seite 44/46

Leser-Forum Seite 48

Suche & Biete Seite 49

Redaktionsschluß Heft 2/94: 7. März 1994

Unser Titelfoto: Der Elektroflug greift immer mehr um sich, über das Angebot an guten Modellen hat es keine Not, auch die Motorleistungen werden immer besser. Ohne große Vorbereitung ist ein Segler sofort einsatzbereit, es braucht nicht einmal eines Modellflugplatzes, ein kleines Stückchen Wiese als Landefeld tut es auch.

IMPRESSUM

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Heinz Steiner, Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Peter Tollerian, Ing. Manfred Lex und die Bundesfachreferenten, alle 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12.
Redaktionsadresse: Redaktion *prop*, 2102 Bisamberg, Setzgasse 21
Telefon = Telefax 02262/62362
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
Telefon 0222/505 10 28 DW 77, Telefax: 0222/505 79 23
Druck: Satz-Repro-Zentrum, 2100 Korneuburg

Ein neues Modellflugjahr liegt vor uns, das fliegerisch wieder so schöne Erfolge bringen möge, wie es im vergangenen Jahr der Fall war. Auch *prop* befaßte sich mit der zu Jahresbeginn allgemein üblichen Tätigkeit des Fassens guter Vorsätze, als da wären pünktliches Erscheinen der Hefte, ausführlichere Berichterstattung über Wettbewerbe und rechtzeitige Anlieferung der Beiträge. Die übliche Gepflogenheit, erst einmal das Erscheinen des Heftes abzuwarten und dann erst zur Feder zu greifen, ist der Hauptgrund für Verzögerungen in der Erscheinungsweise. Sehr förderlich wäre eine vorherige telefonische Vereinbarung, wobei gleich über einige Details der Berichterstattung gesprochen werden könnte. Und bitte immer eine Telefonnummer angeben, die Adresse des Autors ist völlig uninteressant, es sei denn, er besitzt kein Telefon

Die Nummer 1/94 erscheint wieder einmal etwas verzögert, der Grund liegt am späten Zustandekommen des Wettbewerbskalenders, der unbedingt bis Ende Februar bei den Mitgliedern aufliegen muß. Der Abstand zu den ersten Veranstaltungen würde sonst zu knapp ausfallen.

Während diese Nummer in Druck ging, lief in Nürnberg die alljährliche Spielwarenmesse ab. *Prop* war diesmal doppelt besetzt anwesend, ein großer Bericht folgt demnach im nächsten Heft. Wie immer fehlte es an Sensationen, doch eine Verfeinerung der Produkte war nicht zu übersehen.

Den Mitarbeitern und Berichterstattern sei für ihre Arbeit im vergangenen Jahr besonders gedankt, die Hoffnung bleibt, daß sie sich 1994 noch mehr zu Wort melden. Platz für sie ist immer da!

Herzlichst Ihr

Heinz Steiner

Österreichischer Aero Club

Bundessektion Modellflug

Liebe Fliegerfreunde!

Das Jahr 1994 hat für uns Modellflieger mit einem Paukenschlag begonnen. Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1994 wurde mit Bundesgesetzblatt 898/93 vom 28. Dezember 1993 der ominöse § 129 des Luftfahrtgesetzes aus dem Jahre 1957 dahin geändert, daß das Gewichtslimit von 5 kg auf 20 kg angehoben und die Geschwindigkeitseinschränkung von 30 km/h gestrichen wurde. Ein jahrzehntelanger "Kampf" ist nunmehr zu Ende gegangen.

Wenn wir nun Modelle bis zu 20 kg fliegen dürfen, so muß natürlich von Euch Piloten unisono auf die Sicherheit geachtet werden, denn ein Unfall mit Personenschaden würde eine verheerende Wirkung haben. Baut daher mit besonderer Sorgfalt Eure Großmodelle, achtet auf Doppelstromversorgung, verwendet keine billigen Servos, checkt vor jedem Flug alles genau durch und fliegt vor allem verantwortungsbewußt!!!

Heuer werden wiederum zahlreiche Europa- und Weltmeisterschaften beschickt werden und unsere Wünsche werden unsere Nationalmannschaften in den Klassen F3A, F3B, F3C, F5, F1E, Frei- und Fesselflug begleiten.

Auch bei uns im Lande werden viele Veranstaltungen (Österreichische Meisterschaften, Staatsmeisterschaften, internationale und nationale Bewerbe sowie zahlreiche Flugtage) heuer durchgeführt werden, wobei ich rege Teilnahme nicht nur für den Veranstalter hoffe.

Ich wünsche allen Modellfliegern viel Freude für die neue Flugsaison, wie immer unter dem Motto "flieg sicher"!

Euer Bundessektionsteiler
Dr. Georg Breiner

Wettbewerbe bis Ende März 94

Nationale Wettbewerbe und NWI:

20. 2.	F1D/TH	Wörgl	
12. 3.	F1B	Finkenstein	Hierspricht
13. 3.	F1A, F1A/J	Finkenstein	die ONFI
13. 3.	F1E	Obergrafendorf	
19. 3.	F1B	Fürstenfeld	
26. 3.	F1B	Steinbach-Nußdorf	

Landesmeisterschaften:

20. 2.	F1D/TH	Wörgl
27. 3.	F1A	Steinbach-Nußdorf
27. 3.	F1E	Obergrafendorf

Andere Veranstaltungen:

13. 2.	ÖMV-Eisfliegen des ÖMV-Radenthein in Feld am See
4. 3. - 6. 3.	Ausstellung des MFC-Alpenvorland in St. Pölten
12. 3. - 13. 3.	Ausstellung des MFC-Klassen in Kössen
13. 3.	Schaufliegen des ÖMV-Radenthein in Feld am See
26. 3. - 27. 3.	Ausstellung des MFC-Böheimkirchen in Böheimkirchen
2. 4. - 4. 4.	Ausstellung des MFC-Böheimkirchen in Böheimkirchen

Bundesfachreferat RC-IV und RC-SL

Das Wichtigste aus der Bundessektionssitzung

Die Bundessektionssitzung hat getagt, im folgenden nun (30. 11. 1993) im Telegammstil das Wichtigste von dieser Bundessektionssitzung. Für Wettbewerbsflieger und Punkterichter befinden sich im Anhang ausführliche Kommentare.

Wettbewerbstermine

- Österreichische Meisterschaft 1994 in der Klasse RC-IV am 24. und 25. September 1994 in Kraiwiesen/Salzburg
- Österreich Pokal 1994 in der Klasse RC-SL (5 Teilwettbewerbe):

- 1) Niederösterreich 11. und 12. Juni 1994 in Kirchschlag
- 2) Steiermark 25. und 26. Juni 1994 in Zwaring
- 3) Kärnten 16. und 17. Juli 1994 in Feistritz/Gail
- 4) Tirol 6. und 7. August 1994 in Wörgl
- 5) Oberösterreich 3. und 4. September 1994 in Linz (gleichzeitig Schlußwettbewerb)

Im Augenblick kann nur das Wochenende angegeben werden, an dem die Teilwettbewerbe durchgeführt werden. Ob der Veranstalter den Wettbewerb nur am Samstag oder nur am Sonntag oder an beiden Tagen durchführen möchte, ist dem Terminkalender und den entsprechenden Wettbewerbsausschreibungen zu entnehmen.

Punkterichterlehrgang 1994

Für die Bundesländer Kärnten und Steiermark wird ein kombinierter Punkterichterlehrgang für die Klassen RC-SL und RC-IV am 26. März 1994 in Thon bei Klagenfurt durchgeführt. Selbstverständlich können auch Interessenten aus anderen Bundeslän-

dem teilnehmen, wenn sie längere Anfahrtswege in Kauf nehmen.

Klasse RC-SL / Änderung der MSO:

- Die Promillewertung soll ersatzlos gestrichen werden.
- In der MSO der Klasse RC-SL soll die Figur 15.15.8.2. Landeanflug Motormaschine folgendermaßen abgeändert werden: Der stetige Sinkflug der Motormaschine beginnt nicht erst im Endanflug sondern schon mit dem Beginn der ersten Kurve.

Neuwahl des Bundesfachreferenten der Klassen RC-IV/RC-SL

Da seit der letzten Wahl des Bundesfachreferenten drei Jahre verstrichen sind, wurde eine Neuwahl laut den Statuten fällig. Bundesfachreferent Wolfgang Schober wurde bei der Bundesfachausschußsitzung von den 7 anwesenden Landesfachreferenten einstimmig für eine weitere Funktionsperiode von 3 Jahren wiedergewählt.

Statuten des Österreich-Pokals 1994

Der Österreich Pokal RC-SL wird in 5 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern durchgeführt, wobei pro Bundesland nur ein Wettbewerb zugelassen ist. Der Bundesfachausschuß wählt bei seiner alljährlichen Zusammenkunft nach einem Rotationsprinzip die einzelnen Bundesländer aus. Die Vergabe der Teilwettbewerbe innerhalb des Bundeslandes obliegt dem Landesfachreferenten in Absprache mit dem zugehörigen Landessektionsteiler. Maximal drei Wettbewerbsergebnisse eines

Schleppteams werden zur Endwertung herangezogen, das heißt, bei 5 geflogenen Teilwettbewerben gibt es 2 Streichresultate. Sollten in einer Saison nur 4 Teilwettbewerbe durchgeführt werden, so ist nur mehr ein Streichresultat möglich, während bei nur 3 ausgetragenen Teilwettbewerben alle 3 gewertet werden.

Werden in einem Jahr weniger als 3 Teilwettbewerbe durchgeführt, so fällt der Österreich Pokal in dieser Saison überhaupt aus.

Werden von einem Schleppteam nur 1 oder 2 Teilwettbewerbe bestritten, so gelangt die Mannschaft ebenfalls in die Endwertung.

Um mit mehreren Ergebnissen in die Endwertung einzugehen, darf das Schleppteam seine Zusammensetzung während der laufenden Saison nicht ändern.

Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem, und zwar gilt vom 1. bis zum 15. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 15 bis 1. Sollte in der Endwertung bei den 3 erstplatzierten Teams Punk-

tegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Summe der erreichten Punktezahlen aus den 3 gewerteten Teilwettbewerben.

Die Schlußveranstaltung sollte nach Möglichkeit alljährlich in einem anderen Bundesland stattfinden. Bei dieser Gelegenheit überreicht der Bundesfachreferent RC-SL den Gewinnern des Österreich Pokal den Wanderpreis, der ein Jahr im Besitz der Sieger verbleibt. Danach wird er wieder neu vergeben. Beginnend mit der Saison 1994 tritt folgende Zusatzregelung in Kraft: Gewinnt ein Team gleicher Zusammensetzung den Österreich Pokal zweimal hintereinander oder dreimal insgesamt, so geht der Wanderpreis in den Besitz der Sieger über. Vor der Saison 1994 erreichte Siege sind von dieser Regelung nicht betroffen. Außerdem erhalten die drei erstplatzierten Teams Pokalspenden, die in ihrem Besitz verbleiben. Diese Ehrenpreise sind vom Veranstalter des Schlußwettbewerbes zur Verfügung zu stellen.

Die Veranstalter der Teilwettbewerbe werden aufge-

fordert, diese jeweils am Samstag anzusetzen, um den Sonntag als eventuellen Ausweichtermin nutzen zu können. Weiters sind zur Bewertung immer 5 Punkterichter einzusetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flugfigur streichen zu können (siehe MSO). Um den Heimvorteil etwas zu mildern, dürfen auch nur 2 Punkterichter vom veranstaltenden Bundesland stammen, während die 3 anderen Punkterichter aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssen.

Kommentar zur Abschaffung der Promillewertung in der Klasse RC-SL

Um Witterungseinflüsse, die während eines Wettbewerbstages auftreten können,

gegen) die Promillewertung beschlossen. Ich mußte dann entgegen meiner Überzeugung diese Änderung bei der Bundessektion beantragen, diese wurde dann abgesegnet und mit der Saison 1993 eingeführt.

In der Saison 1993 kam es dann zu folgenden Vorkommnissen, die in der Bundesfachausschußsitzung 1993 diskutiert wurden: Bei der Niederösterreichischen Landesmeisterschaft startete das führende und drückend überlegene Team im dritten Durchgang nicht mehr, um den Vereinskollegen einen 1000er zukommen zu lassen. Auf Grund dieser Aktion konnte das bis dahin an zweiter Stelle liegende Team auf den dritten Rang verwiesen werden.

Im Zuge der Diskussion

Modellbau — Technik

HARDT

A-2500 Baden, Rudolf-Zöllnerstr. 43, Tel. 02252/86 1 76



zu mildern, wurde im Jahre 1992 in der Bundesfachausschußsitzung RC-SL mit 6 zu 2 Stimmen (ich stimmte da-

konnten noch weitere Schwächen der Promillewertung aufgedeckt werden:

o Beim Österreich Pokal in

Neue Modellsportordnung (MSO) der Klasse RC-IV im Punkt 15.15.8.2

15.15.8.2. Landeanflug (Motormaschine) K = 5

Ankündigung: "Lande-anflug mit einer 180-Grad-Kurve...Jetzt" oder "Lande-anflug mit zwei 90-Grad-Kurven....Jetzt"

Die Landerichtung ist frei wählbar. Der Landeanflug beginnt genau auf Höhe des Landefeldmittels mit dem Kommando "Jetzt". Das Modell fliegt dann im Horizontalflug parallel zur Piste mindestens bis in Höhe des Pistenendes geradeaus und vollführt entweder I) eine 180-Grad-Kurve, die genau auf der Pistenlängsachse endet oder

II) es wird eine 90-Grad-Kurve geflogen. Danach erfolgt ein deutlich sichtbarer Geradeausflug, an den anschließend die zweite 90-Grad-Kurve folgt. Diese soll ebenfalls genau auf der Pistenlängsachse beendet werden.

Ab dem Beginn des Kurvenfluges (Beginn der 180-Grad-Kurve oder Beginn der ersten 90-Grad-Kurve) muß sich das Modell in einem stetigen Sinkflug befinden, der erst mit dem Abfangen des Modells kurz vor der Landung beendet wird. Der Endanflug muß von der letzten Kurve an geradlinig sein und mindestens die halbe Pistenlänge betragen. Kurz vor dem Aufsetzen soll das Modell abgefangen werden, um dann in der Folge mit möglichst geringer Fahrt aufsetzen zu können.

Bewertungsgrundlagen:

- a) Die Figur beginnt nicht in Höhe des Landefeldmittels.
- b) Der erste Geradeausflug entgegen der Landerichtung und parallel zur Piste ist nicht geradlinig, ist nicht horizontal und ist zu kurz.

Zu I) c) Die 180-Grad-Kurve hat keinen konstanten Radius.

d) Die Schräglage in der Kurve ist größer als 45-Grad.

Zu II) e) Bei den beiden 90-Grad-Kurven wird jeweils kein rechter Winkel geflogen.

f) Die beiden 90-Grad-Kurven sind nicht gleich groß.

g) Die Kurvenschräglage ist größer als 45-Grad.

h) Der Geradeausflug zwischen den beiden 90-Grad-Kurven

wird nur angedeutet (Fehlen des Geradeausfluges siehe Punkt m).

i) Vom Beginn des Kurvenfluges bis zum Abfangen sinkt das Modell nicht stetig und gleichmäßig.

j) Der Endanflug ist nicht geradlinig und nicht auf Pistenlängsachse.

k) Das Modell wird knapp über dem Boden nicht abgefangen.

l) Das Modell fliegt insgesamt unruhig; die Tragflächen heben und senken sich.

m) Die Wertung Null(0) wird vergeben, wenn

) das Modell im Endanflug mehr als 45-Grad von der Landerichtung abweicht

) der Endanflug kürzer ist als die halbe Pistenlänge

) statt der angesagten 180-Grad-Kurve zwei 90-Grad-Kurven geflogen werden oder umgekehrt.

) das Modell Objekte oder Personen berührt.

Linz wurde die ÖÖ-Landesmeisterschaft aus der Gesamtwertung erstellt. Da nun die Promillepunkte neu vergeben wurden - andere Teams bekamen nun ja den 1000er - ergaben sich auch entsprechende Rangverschiebungen in der Landesmeisterschaftswertung.

o Fliegt ein Team im ersten und zweiten Durchgang einen 1000er, so ist die Spannung im Wettbewerb vorbei, da der Sieger ja feststeht.

o Auch gibt es Vorkommnisse, wo ein Team nach Punkten an der zweiten Stelle liegt, und nach der Promillewertung muß es sich dann mit einem 7. Platz begnügen.

o Das Promillesystem ist aufgrund oben genannter Gründe für Wettbewerber und Zuseher schwer durchschaubar.

Obwohl die Vorteile des Promillesystems unbestreitbar sind, gibt es natürlich auch Nachteile bzw. kann durch Mißbrauch der Wettbewerbspiloten dieser Vorteil ins Gegenteil verwandelt werden.

Auf Antrag von Landesfachreferent Georg Hönig (NÖ) kam es dann zur Abstimmung über die Promillewertung, die mit 6 zu 1 für die Abschaffung mit Beginn der Saison 1994 ausging. Dieser Beschluß wurde von der Bundessektion bestätigt und ist daher ab 1.1.1994 gültig.

Neue MSO der Klasse RC-IV im Punkt 15.15.8.2.

(Gültig ab 1.1.1994)

Landesfachreferent Josef Fleischhacker stellt den Antrag, daß der Landeanflug der Motormaschine folgendermaßen abgeändert werden sollte: "Der stetige Sinkflug der Motormaschine im Landeanflug beginnt schon in der ersten Kurve." Diese Änderung wurde einstimmig von allen Landesfachreferenten beschlossen. Folgender Wortlaut wurde vereinbart (Änderungen unterstrichen): Siehe Kasten auf Seite 5.

Wolfgang Schober



Europa Star Cup - Rückblick auf 1993

12 Scale-Wettbewerbe mit 27 Piloten aus ganz Europa

Der Europa Star Cup wurde zur Hebung der internationalen Aktivitäten in den Scaleklassen vom Deutschen Modellflugverband (DMFV) ins Leben gerufen und hat inzwischen sehr viele Freunde gefunden. Das Besondere an diesem Bewerb ist, daß alle Ausprägungsmodi von Scale-Wettbewerben zugelassen sind, also auch Wettbewerbe nach den FAI-Regeln oder nach nationalen Bestimmungen, wie bei uns in Österreich unsere Semi Scale-Klasse und die große Scale-Klasse bis 20 kg Gewicht (Prozentwertung). Weiters ist erwähnenswert, daß jeder Teilnehmer der an der in der Cup-Wertung geführt werden möchte, neben einem Obolus von 30.- DM, die Auflage erfüllen muß, daß er an einer Veranstaltung im Inland und zwei Wettbewerben im Ausland teilnehmen muß. Die Anmeldung zur Teilnahme an der Cup-Wertung ist an jedem Teilwettbewerb möglich.

Heuer wurden in unserem Land zwei Wettbewerbe im Rahmen dieses Cups ausgetragen, jedoch nicht in

Verbindung mit einem Wettbewerb im Rahmen des Aero Clubs.

Für Vereine, die sich mit dem Gedanken an der Ausrichtung eines derartigen Wettbewerbes tragen, sei gesagt, daß dies nach den MSO-Regeln sehr wohl möglich ist, nämlich dann, wenn im Rahmen dieses Wettbewerbes eine Vereinswertung durchgeführt wird. In diesem Fall dürfen auch Modellflieger ohne Sportlizenz teilnehmen. Klar ist in solchen Fällen, daß in den offiziellen Wertungen für die internationalen oder die nationalen Klassen, nur Piloten mit FAI-Sportlizenzen aufscheinen dürfen! Die AeC-Wertung hat Vorrang vor der Vereinswertung. Die Vereinsmeisterschaft kann selbstverständlich alle Teilnehmer umfassen und dies ist die Ergebnisliste für den Europa Star Cup.

Doch nun zum eigentlichen Rückblick über das Jahr 1993:

Insgesamt beteiligten sich 27 Piloten aus ganz Europa (Deutschland, England, Holland, Schweiz und Österreich) an den 12 Teil-

Fortsetzung Seite 7



Erika Krill †

An ihrem 68. Geburtstag knapp vor Weihnachten ging die Gattin unseres Alt-Bundessektionsleiters Edwin Krill von uns. Ein herber Verlust für alle, die sie kannten: Eine lebenswerte Frau, die ein Leben lang an der Seite ihres Mannes stand, und sich mit ihm intensivst der Modellfliegerei widmete. Eine Stütze, die Edwin Krill in die Lage versetzte, seine vielseitigen Aufgaben als Bundessektionsleiter zu erfüllen. Sie nahm an Wettbewerben als eine immerwährende freundliche Helferin teil und sie war auch unermüdete Mitarbeiterin unserer Zeitschrift, sozusagen die letzte Instanz, wenn es um druckfehlerfreie Seiten ging. Erika Krill wird uns allen sehr fehlen.



Fotos: Deutsch

wettbewerben des Cups. An den einzelnen Wettbewerben wurden in Summe 110 Piloten (aus weiteren europäischen Staaten) bewertet. Diese Zahlen sind für diese Modellflugsparte sehr hoch, es spiegelt sich darin das Interesse der Modellflieger an diesen Veranstaltungen.

Den österreichischen Piloten möchte ich meine Anerkennung für ihre

Teilnahme aussprechen, denn die Konkurrenz ist groß und die Anreisen zu den einzelnen Wettbewerben war oft sehr anstrengend und auch dementsprechend kräfte-raubend.

Im Jahr 1994 wird aller Voraussicht nach wieder ein ESC-Teilwettbewerb in Österreich stattfinden. Es ist zu hoffen, daß sich die Piloten wieder so zahlreich einfinden.



Linke Seite: Sieger Gunnar Moser mit seiner perfekt gebauten Mosquito.
Oben links: Die Heinkel He 219 von Wolfgang Weber, daneben die Sopwith Pup des Engländers Mike Reeves.

Hannes Deutsch

Die Sieger von 1993:

1. Gunnar Moser, D.H.- Mosquito, D.
2. Wolfgang Weber, He 219 Uhu, D.
3. Mick Reeves, Sopwith Pup, GB.

BBS Modelltechnik

AUTO - FLUG - SCHIFFSMODELLE - FERNSTEUERUNGEN

B. Bösenbacher
Steinbäuergasse 34
A-1120 Wien
Tel. (0722) 813 16 81

U.S. Air Core

Das Programm der
"Unzerstörbaren"

the Classic 40™

Spannweite: 1625 mm
Rumpflänge: 1041 mm
Flügelfläche: 45,4 dm²
Fluggewicht: 2,60 kg
Flächenbelastung: 57 g/dm²
Motoren: ab 6,5 ccm 2Takt
ab 8 ccm 4Takt

Das Einsteiger-Modell
öS 1.798,-

Modell "Classic 40" ist wie alle "Unzerstörbaren" von U.S. Air Core eine fast nicht kaputt zu kriegende Konstruktion! Siehe Bericht in der Zeitschrift "prop" Heft 5/93. Für Detailfragen bitten wir um Anruf!

Dieses Modell wie auch andere Modelle aus dem U.S. Air Core-Programm ist bis auf Motor und Funkfernsteuerung zusammengebaut lieferbar!
Baupreis exklusive Kleber und Zubehör: öS 800,-

Liebe Modellflugfreunde!

Mit den besten Wünschen für das bevorstehende Modellflugjahr möchte ich noch einen Rückblick auf das vergangene Jahr werfen und die Highlights aus der Fesselflugperspektive zusammenfassen.

Fesselflug-Europameisterschaft 93 in Pecs

Trotz des bekannt schlechten Preis/Leistungsverhältnis beider Durchführung von FAI-Wettbewerben in den ehemaligen Ostblockstaaten, waren Teilnehmerzahl und Leistungsniveau absolut einer Europameisterschaft würdig. Die Vorherrschaft der Teilnehmer aus den "Oststaaten" in den einzelnen Disziplinen war nicht mehr so erdrückend wie in den letzten Jahren, was der Breitenwirkung dieser Modellflugsparte sicher gut tut. Die Ergebnisse der österreichischen Teilnehmer waren zufriedenstellend, wobei die Leistung von F. Wenzel, der nur knapp das Finale verfehlte und die des neuformierten Teams Nitsche-Nitsche besonders hervorzuheben sind.

a. F2A-Geschwindigkeit (29 Teilnehmer)	b. F2B-Kunstflug (50 Teilnehmer)	Punkte
1. G. Billon/F 298 km/h	1. A. Kolesnyikov/Ukr	6027
2. P. Halman/UK 296 km/h	2. A. Morotz/H	5964
3. S. Scsekallin/Rus 295 km/h kein österreichischer Teilnehmer	3. S. Klychkov/Rus	5866
	19. F. Wenzel/A	
	37. E. Weinmann/A	
c. F2C-Teamreasing (39 Teams)		
1. Shabashov-Ivanov/Rus	6:52,20 min	
2. Titov-Jugov/Rus	6:59,60 min	
3. Makaov-Csajka(Ukr)	199 Runden	
12. Fischer-Straniak/A		
19. Nitsche-Nitsche/A		
d. F2D-Fuchsjagd (39 Teilnehmer)		
1. M. Whillance/UK	7 Siege	
2. B. Faizov/Rus	6 Siege	
3. J. James/UK	6 Siege	
20. R. Königshofer/A		
30. G. Staffel/A		
Internationale Wettbewerbe (beste Platzierung)		
F2C:		
1. Platz Fischer Straniak/A in Hradec Kraoive/CS		
1. Platz Fischer-Straniak/A in Lugo/I		
1. Platz Nitsche-Nitsche in Sebnitz/D		
1. Platz Nitsche-Nitsche/A in Gyula/H		
F2D:		
2. Platz G. Staffel/A in Tannheim/D		
F2B:		
3. Platz E. Weinmann/A in Breitenbach/CH		
4. Platz W. Wewinseisen/A in Breitenbach/CH		

3. Offizieller österreichischer Rekord in F2C über 100 Runden in 3:14,5 min.

Geflogen von Fischer-Straniak in Lugo/Italien, was zu dem Zeitpunkt inoffiziell Weltrekord bedeutete. (siehe auch in prop 6/93).

Nun schnell noch einen Blick auf das bevorstehende Modellflugjahr 1994 für das nun die Regeln des neu herausgegebenen *Sporting Code 1993* gilt, die ebenso in die MSO aufgenommen wurden. Beide erhältlich beim Österreichischen Aero Club, Sektion Modellflug nach Anfrage.

In diesem Zusammenhang wurden auch mit Beschluß der Bundessektions-Sitzung am 27./28. November 1993 die Qualifikationsbedingungen 12.11.2.2. der MSO gültig ab Jänner 1994 ergänzt und auf das derzeitige Leistungsniveau angepaßt (siehe Kasten auf dieser Seite) Gleichzeitig wurden auch die Teilnehmer der Nationalmannschaft für die Weltmeisterschaft 1994 in Shanghai/China nominiert:

- F2A: keine
- F2B: Weinmann/Weinseisen
- F2C: Fischer-Straniak und Nitsche-Nitsche
- F2D: Königshofer, Staffel

Walter Reinisch

F2-Qualifikationsmodus ab Jänner 1994 für MSO

In Abstimmung mit den Landesfachreferenten Wenzel (NO), Ivancsich (Wien) und Weinseisen (Tirol) ist folgender Qualifikationsmodus - gültig ab 1. Jänner 1994 - in die Modellsportordnung (MSO) aufzunehmen:

12.11.2.2. Fesselflug:

a. Klasse F2A-Geschwindigkeitsflug

Die Anwärter für den Nationalkader müssen an zwei internationalen Wettbewerben pro Jahr teilnehmen und dabei 90 Prozent der Durchschnittsgeschwindigkeit der drei Erstplatzierten erreichen, mindestens jedoch 270 km/h.

b. Klasse F2B-Kunstflug

Die Anwärter für den Nationalkader müssen an zwei internationalen Wettbewerben pro Jahr teilnehmen und dabei 90 Prozent der durchschnittlichen Punktezahl der drei Erstplatzierten erreichen.

c. Klasse F2C-Mannschaftsrennen

Die Anwärter für den Nationalkader müssen an zwei internationalen Wettbewerben pro Jahr teilnehmen und dabei 90 Prozent der durchschnittlichen Leistung (= 110 Prozent der durchschnittlichen Zeiten) in den jeweiligen Vor-/Semifinalläufen (100 Runden) erreichen, mindestens jedoch 3 Minuten 45 Sekunden.

d. Klasse F2D-Fuchsjagd

Die Anwärter für den Nationalkader müssen an zwei internationalen Wettbewerben oder Wettbewerben mit internationaler Beteiligung teilnehmen und dabei in Summe 50 Prozent der Gesamtanzahl von Siegen der jeweiligen Erstplatzierten (Abrunden bei ungerader Anzahl von Siegen erlaubt) erreichen.

Punkterichter-Lehrgang

F3A und RC-III

16. und 17. April 1994

Ort:

ÖMV-Modellflugplatz, Bockfließ/NÖ

Beginn: 15 Uhr

Anmeldungen an den Österreichischen Aero Club

Frl. Lieb, Tel. 505 10 28
DW 77

Die neuesten Scale-Splitter

Wer sich qualifizieren will und wo er das kann!

Der Jahreswechsel ist vorbei und man schaut guten Mutes in die kommende Scale-Saison.

Diese Gelegenheit möchte ich dafür nützen und gleich die mir derzeit bekannten vorläufigen Termine von Scalewettbewerben in Österreich und im Ausland, bekanntgeben.

Die folgenden Wettbewerbe können auch als Qualifikationswettbewerbe für eine (vielleicht) 1995 zur Durchführung gelangende Europameisterschaft bzw. die nächste Weltmeisterschaft verwendet werden.

Es dürfte allein schon mit den unten angeführten Wettbewerben das Herz manches Scale-Enthusiasten höher schlagen, wenn er die vielen Wettbewerbe sieht, an denen man heuer teilnehmen könnte. (Bitte *prop*-Termin kalender beachten und die Termine vergleichen!)

Zu den Niederösterreichern möchte ich sagen, daß es erfreulich ist, wenn sich ein weiterer Verein, nämlich Waidhofen/Thaya, sich über eine Scale-Veranstaltung

wagt. Es ist nicht ganz so schwierig, wie es den Anschein hat! Vielen Dankschon im Voraus für Eure Bemühungen und ich hoffe, daß sehr viele Niederösterreicher den Weg mit ihren Modellen zu Euch finden werden.

Aus gegebenem Anlaß möchte ich mir zum Thema Qualifikation jedoch erlauben darauf hinzuweisen, daß es für Europa- und Weltmeisterschafts-Kandidaten unumgänglich notwendig ist, vor einem EM- oder WM-Termin, einen Wettbewerb mehr zu besuchen; - wenn man hier zu knapp kalkuliert, reicht es vielleicht nicht zu einer ordnungsgemäßen Qualifikation.

Es ist bedauerlich, daß auf diese Weise ein sehr guter Mann aus der Steiermark nicht an der WM teilnehmen kann. Seine Enttäuschung ist groß und verständlich und ich bedauere es sehr, doch die Modellsportordnung ist für alle Modellflieger bindend.

Meine Sorge geht bei diesem Punkt allerdings noch einen Schritt weiter und ich hoffe, daß aus dieser nicht

zustande gekommenen Qualifikation, Auswirkungen resultieren, die der Scaleklasse abträglich sind oder in den persönlichen Bereich abgleiten.

In einem Schreiben werde ich von dem unglücklichen Piloten auf viele "Probleme" in der Steiermark hingewiesen, ohne daß sie genannt werden - schade, man hätte sie vielleicht schon lösen können. Ich hoffe nur, daß es nicht seine Probleme alleine sind.

Wenn jemand einer spartenbezogenen Hilfe bedarf, möge er sich unter Nennung der Probleme einmal konkret an mich wenden; wenn die Auskunft und die Erledigung nicht paßt, dann kann die Bundessektion damit befaßt werden und nicht umgekehrt! Wer also Fragen hat, der kann mich telefonisch erreichen oder mittels Fax unter der Nummer 02262/5378.

Eindringlich möchte ich darauf hinweisen, daß alle Weltmeisterschafts-Interessenten sich bitte das Regelwerk, also einmal die Modellsportordnung (MSO) und darüber hinaus auch den Sporting Code in der gültigen Fassung (also die Ausgabe 1993, grün) hernehmen und es genauestens lernen! mögen.

Darüber hinaus ist *prop* zu lesen und die dort beinhaltenen, von mir übersetzten, neuerlichen Regeländerungen, zu studieren. Nur wer sich ernsthaft und eingehend, - so eingehend und genau wie er sein Modell baut, - mit den Regeln auseinandersetzt, kann und wird Höchstleistungen erbringen; auf's "Augenzudrücken" anderer sollte man sich nicht verlassen.

Wenn jemand eine am letztgültigen Stand befindliche Ausgabe der FAI/MSO-Scale-Regeln haben möchte, dem kann ich sie nach Zusendung eines Kostenbeitrages von öS 50,- zuschicken.

Noch etwas: Alle Auslandsstarts müssen der Bundessektion spätestens eine Woche vor dem Termin bekanntgegeben werden (siehe MSO 12.11.1). Außerdem muß ich alle Piloten ersuchen, daß sie mir von den besuchten Auslands Wettbewerben eine Kopie der Ergebnisliste zukommen lassen müssen, da ich sonst den Bewerb nicht für die Qualifikation heranziehen und auswerten kann. Bei den Inlandsbewerben bekomme ich die Liste über die Bundessektion.

Zum Abschluß wünsche ich allen Scale-Piloten eine erholsame, bruchfreie und erfolgreiche Saison 1994.

Hannes Deutsch

Wettbewerbe in Österreich:

Anfang Juni? Nationaler Wettbewerb F4C, ...? Gnas, ST
 So. 12. Juni NÖ-Landesmeisterschaft Semi Scale Waidhofen/Th
 9.-10. Juli Nationaler Wettbewerb F4C, ...? Thon-Klagenf, K
 15.-17. Juli Internat. Wettbew., ESC Semiscale 20kg Gnas, ST

Internationale Wettbewerbe aus dem FAI-Kalender:

2.-3. Juli 3. Int. Scale Cup F4C/20 (*) San Marino
 13.-21. Aug. Weltmeisterschaft F4C Deelen, NL

*) F4C/20-Bewerbe sind nicht für EM-/WM-Qualifikation anrechenbar.

Internationale Wettbewerbe für EM-/WM-Qualifikation für das Jahr 1994:

7.-8. Mai Internat. Wettbew. F4C, F4C/20 RAF Manston, GB
 11.-12. Juni Internat. Wettbew., ESC F4C, Semiscale Havelberg, D
 18.-19. Juni Internat. Wettbew., ESC F4C, F4C/20 Csestochowa, PL
 25.-26. Juni Internat. Wettbew., ESC F4C, F4C/20 MI Boleslav, CS
 30.-31. Juli Internat. Wettbew., ESC F4C, F4C/20 Goosedale, GB
 5.-7. Aug. Internat. Wettbew., ESC F4C, F4C/20 Woodvale, GB
 27.-28. Aug. Internat. Wettbew., ESC F4C, Semiscale Karlovy Vary, CS

Bewerbe, die auch als Qualifikationswettbewerbe anerkannt werden, sind:

??? Münchner Kindl F4C, Semiscale München, D
 ??? Hausen a. Albis F4C Hausen a.A., CH

Punkterichter-Kurs Scale-Klassen

Am 16./17. April findet wieder ein Punkterichterkurs für die Scale-Klassen F4C, RC-SC (Semi Scale) und RC - SCALE (Big Scale bis 20 kg Modellgewicht) statt. Der Kurs wird diesmal auch für Wettbewerbsflieger offen durchgeführt, sodaß auch für diesen Interessentenkreis das Regelwerk überschaubar gemacht wird.

Im Zuge des Kurses werden auch die für die Baubewertung wichtigen Punkte besprochen. Weiters sind praktische Übungen bei der

Bewertung der Modelle im Flug vorgesehen. Die Teilnehmer werden eingeladen, Modelle und Bauunterlagen zur Bewertung mitzubringen.

Gleichzeitig findet die Jahrestagung des Fachausschusses Scale statt. Anmeldungen an: Hannes Deutsch, Bergstraße 8, 2102 Hagenbrunn, Tel/Fax: 02262/5378. Anmeldeschluß ist der 14. März. Nach der Anmeldung erhält jeder Teilnehmer ein Regelwerk (öS 50,-) zugesandt. Die Regeln müssen vor dem Kurs gelesen werden.

Elektro-Panda von Multiplex

Der Kleine ist auch elektrisch ein Volltreffer

Mit sechs oder sieben Zellen ist das Modell ausreichend motorisiert

In unserem Modellflugmagazin "prop" werden auch Modelle vorgestellt, die in ganz besonderer Weise für den Neuling in der ferngesteuerten Fliegerei geeignet sind. Der Panda von Multiplex nimmt hier sicher einen hohen Stellenwert ein. Mit der reinen Seglerversion hat sich das Blatt vor nicht allzu langer Zeit eingehend beschäftigt. Nun gibt es eine elektrifizierte Ausführung, Grund genug zu prüfen, wie sich diese Version bewährt.

Planunterlagen und Bauanleitung sind derart ausführlich gehalten, daß es eigentlich reichen müßte, auch einen "Erstbau" in Angriff zu nehmen und ihn zu einem Erfolg werden zu lassen. Trotzdem einige Anmerkungen dazu.

Als Kleber für den ganz in Holzbauweise gehaltenen Aufbau des Modells wird Weißleim und für die paar Verbindungen von Metall mit Holz ein Zweikomponentenklebervorgeschlagen. Im vorliegenden Fall wurde UHU-Weißleim und als Verbinder Metall/Holz der sehr gute UHU-schnellfest verwendet.

Zum Aufbau der Elektroversion des Panda wäre folgendes zu sagen: Im Katalog ist kein Hinweis darauf zu finden, daß in dem sehr kleinen Rumpf durch das Zurückversetzen der beiden Servos - es muß ja Raum für Motor, Motorschalter und Antriebsakku geschaffen werden - nur mehr kleine, schmälere Servos Platz finden. Die preiswerten Multiplex-Servos PS 51 passen da hervorragend. Zudem ist nach gemachten Erfahrungen davon abzura-ten, die Gabelköpfe an die

Bowdenzugrohre anzukleben oder zu quetschen. Eine elegantere Lösung ist, auf die Servohebel Durchführungen aufzuschrauben und die Züge mit den dazu vorgesehenen Klemmschrauben zu fixieren. Das erleichtert die Einstellarbeiten für die Ruder ungemein.

Das wäre aber wirklich alles, was zum Bau des Modells noch anzumerken ist. Ein interessanter Abschnitt ist natürlich die Motorisierung des Panda. Die Kombination zwischen dem kleinen, fast putzigen Permax 400-E-Motor mit der ebenfalls sehr zierlich wirkenden Klappflugschraube 6x3" und dem Antriebsakku (6 Zellen zu 700 mAh) kann als vollkommen geglückt bezeichnet werden. Der Einbau der Antriebseinheit zusammen mit dem Motorschalter Multiswitch 45 (der vorgesehene, einfachere Schalter Multiswitch 20 war zu damaligen Zeitpunkt nicht lieferbar) macht ebenfalls keine Probleme. Eine sehr instruktive Zeichnung über die Einbauten in der E-Version beseitigt alle Unklarheiten im vorhinein.

Gestyllt werden kann der Panda nach eigenem Gutdünken. Im vorliegenden Fall wurde auf die bewährte Oracover-Bügel folie zurückgegriffen. Der Rumpf in Gelb, Leitwerk und Flächen in rot. Der Tupfen ist dann noch der mitgelieferte Dekorsatz

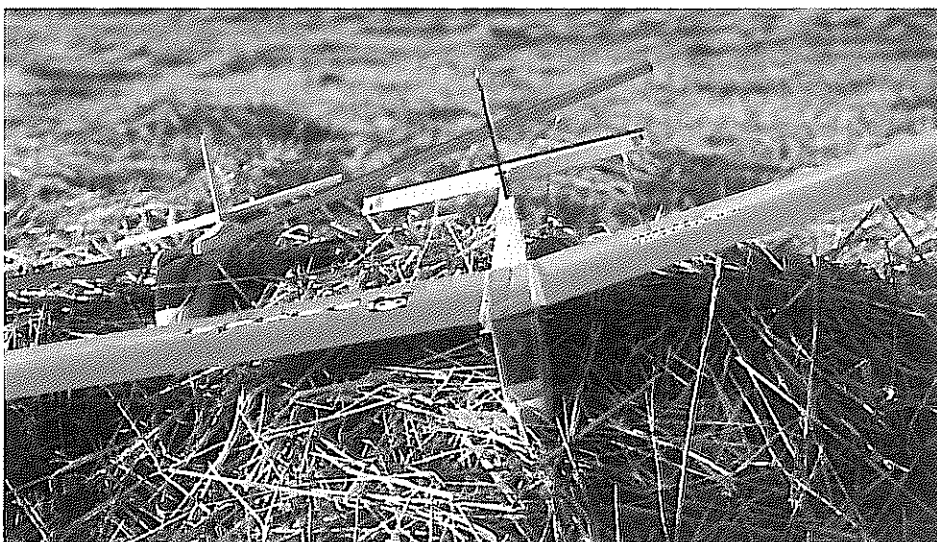
Was zeigt der E-Panda nun im praktischen Betrieb? Hält er sein Versprechen, besonders für junge und noch unerfahrene Modellflieger geeignet zu sein? Diese Frage ist mit einem eindeutigen Ja zu beantworten.

Wie in der Seglerversion benimmt sich der elektrifizierte Panda genau so fromm. Vorausgesetzt natürlich, daß der Schwerpunkt genau eingehalten und vor allem die Ruderwege nicht zu groß eingestellt wurden. Das mag so ein kleines Modell überhaupt nicht.

Empfohlen können hier die Werte von je 18 mm für das Seitenruder, für die Höhe ist ein Weg von 7 mm vollkommen ausreichen, für "tief" genügen 4 mm.

Mit der vorgesehenen Antriebsvariante mit 6 Zellen zu je 700 mAh ist ein gemütlicher Steigflug möglich. Klar, es geht nicht hinauf wie bei Modellen mit 16 oder mehr Zellen, das soll es auch nicht. Dazu ist der Panda nicht ausgelegt.

Auch in der Steigphase ist



Der Elektro-Panda ist genau so gutmütig und leicht zu fliegen wie die reine Seglerversion. Empfehlenswert für Einsteiger, die auf Hangfliegen und Gummiseilstart nicht so scharf sind.

Fotos: Tollerian

die Geschwindigkeit immerso, daß auch der absolute Neuling mit der Steuerei gut zu recht kommt. Am besten ist es, man läßt den Panda möglichst alleine fliegen.

In weiträumigen Kreisen kommt man auch mit 6 Zellen erstaunlich schnell auf eine beachtliche Höhe. Genau so wie sein Bruder in der Seglerversion benimmt sich auch der elektrifizierte Panda sehr fromm und unproblematisch. Die Geschwindigkeit ist zwar durch das zusätzliche Gewicht der E-Komponenten etwas höher, aber immer noch sehr, sehr gut beherrschbar.

Über eines muß man sich aber klar sein: Der Panda ist genauso wie andere Modelle dieser Gewichts- und Größenordnung nichts für Starkwind. Kann auch nicht sein, also bei zuviel an Wind lieber nicht starten.

Mit dem 6-Zellen Antriebsakku sind 2 bis 3 Steigflüge allemal drinnen. Zusammen mit der Zeit die Höhen "abzusegeln", kommen da ganz beachtliche Flugzeiten zusammen. Wer es dann noch lebhafter haben will, der kann immer noch auf einen 7zelliger Antriebsakku zurückgreifen. Das wird dann schon munterer, die Steigleistung

sind natürlich besser, die Motorlaufzeit aber nicht mehr so lang. Die Segeleigenschaften erweisen sich als gleich, der Gewichtsunterschied zwischen 6 und 7 Zellen ist so minimal, daß er nicht ins Gewicht fällt.

Nach den gemischten Erfahrungen und auch Beobachtungen mit ganz jungen Modellfliegern, denen der E-Panda in die Hand gegeben wurde, kann mit gutem Grund gesagt werden, daß auch die Elektroversion des Panda ein Volltreffer ist.

Leicht zu bauen, leicht zu fliegen, leicht zu transportieren und zudem im Preis samt

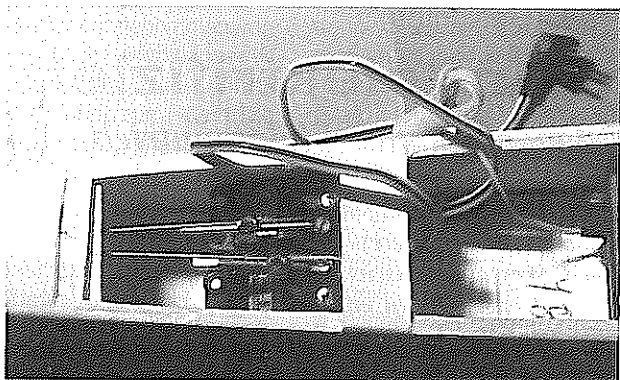
Auch der Einbau des Antriebes ist einfach, da ausreichend Platz im Rumpf vorhanden ist.

Technische Daten

Spannweite:	1350 mm
Länge:	850 mm
Steuerung:	Höhe, Seite und Motorschalter
Motor:	Multiplex-Permax 400
Klappluftschaube	6x3"
Antriebsakku:	6 Zellen 700mAh oder 7 Zellen 700mAh
Gewichte:	
Rumpf:	442 g
Fläche:	156 g
Akku:	142 und 146 g
Summe	744 g

den E-Teilen erstaunlich günstig. Aber nicht nur Neulingen kann der E-Panda Spaß machen. Auch arrivierte Modellflieger können sich dem Charme dieses kleinen putzigen Panda-Fliegerbärchen nicht entziehen.

Peter Tollerian



Erreichte Motorlaufzeiten und Stromaufnahme

Nach einer Motorlaufzeit	mit 6 Zellen	mit 7 Zellen
Anfangsstrom	11,4 A	14,3 A
nach 30 Sekunden	9,5 A	11,2 A
nach 60 Sekunden	9,3 A	11,2 A
nach 90 Sekunden	8,9 A	9,1 A
nach 120 Sekunden	8,7 A	6,9 A
nach 150 Sekunden	8,2 A	5,2 A
nach 240 Sekunden	5,4 A	4,8 A



Inhaber: H. Meritz
Kollergasse 6
1030 Wien
Tel. 0222/73 67 314

Täglich Postversand

Öffnungszeiten: Mo-Di-Do 9-18 Uhr, Fr 9-14 Uhr, Mi und Sa geschlossen.

Fernsteuerungen
Empfänger
Servos
Fahrtregler

Ladegeräte
RC-Autos
RC-Elektronik
Webra-Service

Modellbauelektronik Servicecenter Wien

Reparaturservice für alle elektronischen Modellbauartikel

Kurze Reparaturdauer - Gratskostenvoranschlag - Reparaturgarantie - Günstige Reparaturpreise



Zum Beispiel: Komplettabgleichung FM-Sender & Empfänger, Akku- & Schalterkabelkontrolle, Impulsabgleich, Potentiometer-Test, Reinigen von Kontakten & Gehäusen, Temperatur und Dauertest

Mit Reparaturbericht & Reparaturgarantie nur öS 440,- excl. MWST!

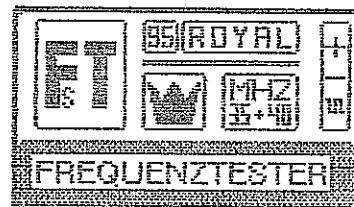
Neu! SILICON-GEL

Die Lebensversicherung Ihrer Knüppelpotentiometer. Keine Verschmutzung, kein Abrieb, keine Oxydationen. Bessere Kontaktierung des Schleifers, dadurch ruckfreies Arbeiten der Servos. Geringster Verschleiß, hohe Lebenserwartung für alle FS-Sender. Preis pro Potentiometer: **öS 180,- excl. MWST.**

Neu! Frequenztester FT 95s

Beim FT-95s handelt es sich um einen hochempfindlichen Verstärker, der über eine freie Kanalbuchse am Empfänger Störsender aller Art hörbar macht.

öS 590,- inkl. MWST

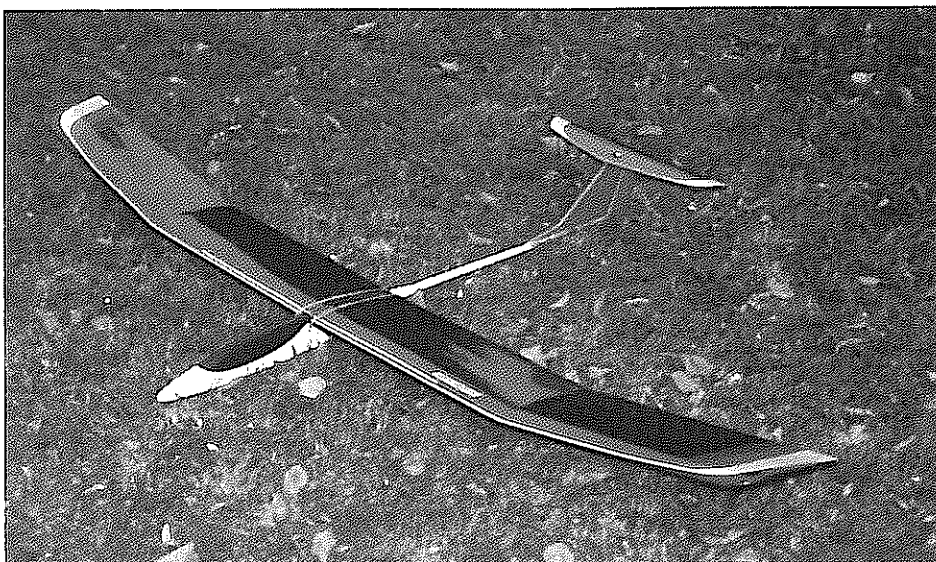


Neu! Umbau von Webra FMSI- auf FM-Empfänger

Besitzer von Webra-Fernsteueranlagen können ihre Anlage nun umbauen lassen: Der FMSI-Empfänger wird auf einen FM-Empfänger umgestellt. Sowohl die FMSI-Quarze als auch die FM-Quarze können dabei verwendet werden. Das Stecksystem bleibt unverändert. Auch Frequenzänderungen von 40 MHz auf 35 MHz und umgekehrt sind möglich.

Der Didus, hier in "Superluxusausführung" mit schwarzer Fläche, auf dem sich goldfarbene Streifen und farblich aufgeputzte Flächenenden besonders gut ausnehmen. Die Normalausführung besitzt weiß bebügelte Oberflächen.

Styroporkern und Balsabeplankung machen den Flügel sehr verwindungssteif, ein Eppler E 205-ähnliches Profil sorgt für großen Geschwindigkeitsbereich. Auch bei einigem Wind kann das Modell noch geflogen werden.



Fertig-Leichtwindsegler Didus, ein Modell mit "zwei Gesichtern"

In ganzen zwei Minuten "elektrifiziert"

Der aufsetzbare Pylon enthält den gesamten Elektroantrieb

Nach dem eleganten Modell Fönix von Jan Rumreich folgt nun ein weiteres, stilistisch ebenso gelungenes Modell, der zweiachsgesteuerte (Seite/Höhe) Leichtwindsegler Didus von Petr Sander (1770 mm Spannweite, 590 g Fluggewicht und 20,6 g/dm Flächenbelastung). Das genaue Gegenteil von einem Primitiv-Segler. Abgesehen von der guten Qualität dieses am besten mit Fertig-Konstruktion zu bezeichnenden Seglers (alles ist verschliffen und bebügelt, nur die Servos sind noch einzubauen) fällt an dem Modell auch die technische Konzeption auf: Ein GfK-Rumpf bestehend aus Boot und Angelruten-Leitwerksträger, T-Leitwerk und ein Flügel mit Styroporkern und Balsabeplankung.

Allein der Flügel löst Wohlgefallen aus: Sehr sauber verschliffen und makellos bebügelt, der Rumpf hingegen zeigt sich von einer Robustheit, als könne ihm niemals etwas Böses zustoßen. Die Tragfläche mit Dreifachknick ist geteilt und ergibt mit dem

Nicht nur aus den USA, auch aus der ehemaligen Tschechoslowakei kommen nun vermehrt interessante Modelle nach Österreich. Was aber jenseits des großen Teichs aus fundierten Unternehmen mit gut entwickeltem merkantilen Hinterland importiert wird, entsteht in unserem Nachbarland noch in einer Art Heimarbeit. Technisch und handwerklich einwandfrei und erstaunlich hochstehend, in Stückzahlen und organisatorischer Hinsicht aber noch hinter dem zurück, was man im Westen gewöhnt ist. Es darf jedoch erwartet werden, daß sich das binnen kurzer Zeit bessern wird.

1050 mm langen Rumpf überaus kompakte Transportmaße.

Der Didus besitzt so kompakte Ausmaße, daß er sozusagen "auf Verdacht" automatisch im Automobil mitgeführt werden kann. Er wird in einer massiven Schachtel (112 x 27 x 16 cm) geliefert, die gleichzeitig als Transportbehälter verwendet werden kann. Da hinein passen nicht nur Rumpf, Höhenleitwerk und Tragflächen, auch der Motorpylon findet noch Platz.

Der Rumpf

Hier liegt eine Konstruktion vor, die nicht nur extrem hohe Belastungen übersteht, son-

dern aufgrund der Flächenauflage experimentierfreudigen Modellfliegern die Chance bietet, den Didus auch mit anderen Tragflächen auf die Reise zu schicken.

Neben der serienmäßigen Tragfläche wurde eine Rippenfläche mit 2 m Spannweite, geradem Mittelteil und Ohren, eine papierbeschichtete 2-m-Styroporfläche (Profil RAF 32) und ein Styroporflügel mit 2,5 m Spannweite (Profil Clark Y) auf den Rumpf geschnallt und einfach geflogen. Sofern die Profiltiefe auf maximal 200 mm beschränkt bleibt, haben solche Eigenbauflächen durchaus Platz, es braucht weder der Schwerpunkt neu festgelegt

werden, noch der Flächeninhalt des Höhenruders verändert zu werden. Den ausgewogensten Flugstil zeigte dabei die Kombination mit dem 2,5 m-Flügel.

Soweit also die universelle Verwendung dieses Modells. Eine höchst einfache wie auch sichere Methode entdeckt man an der Haube: Vorne ein anlaminertes Rundholzstäbchen, das in eine Ausnehmung im Rumpf paßt, hinten ein Klettverschluß. Eine absolut sichere Sache, die nur weiter empfohlen werden kann.

Die Befestigung des Höhenruders erfolgt mit einer Nylonschraube, gegen Verdrehen wird es durch zwei kleine Stifte gesichert. Die Verbindung Seitenleitwerk-Höhenruder ist also starr, was aber wegen der hohen Position des Höhenleitwerks keine Probleme aufwirft. Auch bei schweren Landungen, bei denen das Modell mit einer Flächenspitze zuerst den Boden berührt, passiert nichts, zumal die ganze Baugruppe Seitenleitwerk/Höhenleitwerk eine gewisse Elastizität be-



Der Didus mit Motoraufsatz. Die darin befindlichen "Massen" sind so angeordnet, daß es zu keiner Verlagerung des Schwerpunktes kommt. Beachtlich der nach oben gerichtete Sturz der Propellerachse. Dadurch wird ein Auf-die-Nase-gehen beim Einschalten des Motors verhindert.

Technische Daten

Spannweite	1770 mm
Länge	1050 mm
Flächeninhalt	28,6 dm
Fläche HLW	3,9 dm
Gewicht Rumpf	136 g
Gewicht Segler	600 g
Gewicht E-Segler	940 g
Flächenbelastungen:	
Segler	21,0 g/dm
E-Segler	32,8 g/dm

Motor: Speed 400
 Flugakku: 7 Zellen 500 mAh
 Motorlaufzeit: 5-7 Minuten
 Preis: öS 1.585,-
 Motoraufsatz: öS 1.540,-
 mit Regler: öS 1.835,-

sitzt und regelrecht federt.

Für den Transport im Kofferraum braucht das Höhenruder nicht abgenommen werden. 1,05 m Gesamtlänge des Rumpfes samt Ruder geht in jeden Kofferraum hinein. Die Demontage gestaltet sich im Falle eines Falles ganz einfach: Schraube herausdrehen und Höhenruder vom Steuerzug abziehen. Auf einen Gabelkopf wird hier verzichtet, der Stahldraht ist an seinem hinteren Ende um 90 Grad abgebogen und steckt einfach im Loch des Ruderhorns.

Nicht ganz so präzise zeigt sich der Sitz der Tragfläche. Sie liegt auf einer ebenen Fläche des Rumpfes auf und wird durch Gummibänder festgehalten. Und weil der Rumpf schmal ist, fiel auch die Auflagefläche nicht sonderlich breit aus. Das Festschnallen der Tragfläche sollte daher mit strammen Gummibändern erfolgen.

Unterhalb der Flügelvorderkante befindet sich der obligate Dübel, auf den hinteren hingegen konnte verzichtet werden. Zur Flächenmontage schiebt man den oder die Gummiringe zuerst auf den Rumpf nach hinten, legt die Fläche auf und spannt die Gummis dann nach vorne über den Dübel. Ein hinterer Dübel hätte den an dieser Stelle schon sehr schmalen Rumpf nur unnötig geschwächt.

Das hat auch sein Gutes:

weder bei der Demontage noch durch starkes Verdrehen der Fläche bei harten Landungen kann einem der oder die Gummiringe davonspringen. Die obligate Suche im Gras unterbleibt demnach.

Somit ist das ganze recht elastisch miteinander verbunden. Was bei harten Landungen von Vorteil ist, läßt in Sachen exakte Position des Flügels auf dem Rumpf zu wünschen übrig: Beim kraftvollen Werfen des Modells muß damit gerechnet werden, daß sich die Fläche eine Spur nach hinten verschiebt, womit natürlich der Schwerpunkt nicht mehr genau stimmt. Abhilfe schafft ein kleiner Anschlag aus 3 mm Sperrholz, der mit Hilfe einer kleinen Blechschraube (beides liegt dem Baukasten bei) an passender Stelle festgemacht wird, womit die Fläche eisern in ihrer Position bleibt. Es genügt dazu ein Loch vom Durchmesser des

Schraubenkernes zu bohren, die Wandstärke des Rumpfes ist an dieser Stelle stark genug, es braucht nichts unterlegt zu werden.

Auf dem Rumpf aufliegende geteilte Flächen haben den Geburtsfehler, daß sie bei jeder noch so sanften Landung ein wenig auseinandertriften. Man muß sie für den nächsten Start wieder zusammenschieben. Auch passiert es gelegentlich, daß bei einem kraftvollen Wurf die Halbflächen vorne auseinandergehen, was aerodynamisch auch nicht förderlich ist. Der Spaltverlust wie bei seilich angesteckten Flächen entfällt zwar, doch die Pfeilform des Flügels ändert sich eine Spur.

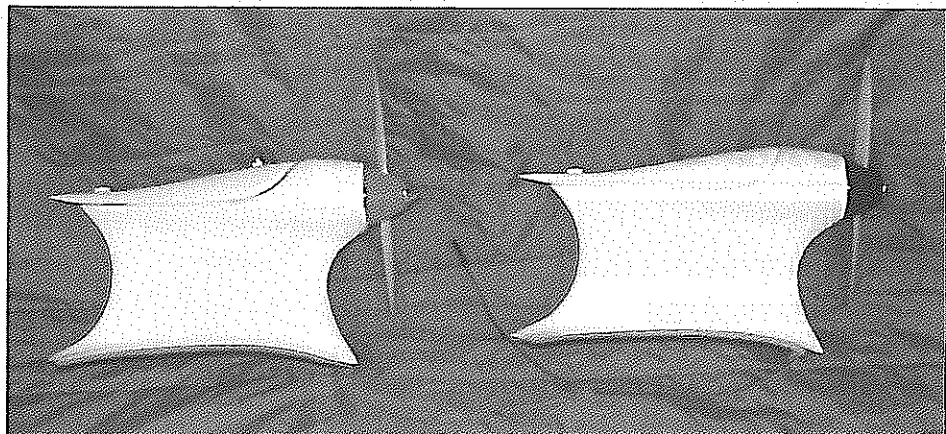
Gut dagegen anzukämpfen ist mit einem simplen Stück Klebeband (liegt dem Baukasten bei), das an der Vorder- und Hinterkante des Flügels (am besten quer zur Flugrichtung) angebracht wird. Wer genügend Trans-

portkapazität im Auto hat, kann die Flächenhälften überhaupt zusammenkleben. Die Wurzelrippen haben exakt die Schräge der mittleren V-Form, sodaß das klaglos paßt.

Der Einbau der Fernsteueranlage macht keine Schwierigkeiten. Der Rumpf ist vorne zwar schmal, aber lang und hoch genug, um zwei kleine Servos hintereinander unterzubringen. Davor ist Platz genug für den Empfänger.

Der kleine Micro-Empfänger von Webra paßt wie angegossen hinein, etwas größere Geräte müssen hochkant gestellt werden. In der Rumpfspitze hält dann ein 225 mAh-Akku Einzug. Insgesamt bringt die RC-Anlage 120 g ins Haus, womit sich ein Fluggewicht von 590 bis 600 Gramm einstellt. Das bedeu-

Die zwei Ausführungen des Motoraufsatzes: links mit dem einstellbaren Zeitschalter, rechts mit dem elektronischen Flugregler.



tet rund 21 g/dm Flächenbelastung, für einen Leichtwindsegler gerade das richtige.

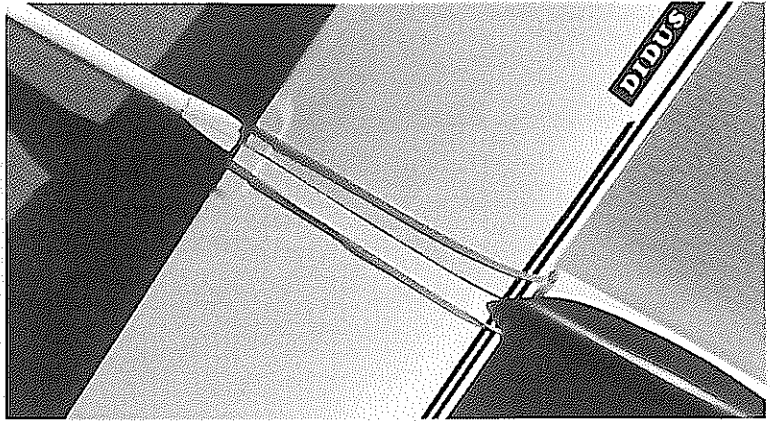
Der E-Antrieb

Die "Elektrifizierung" des *Didus* beschreitet nicht den allgemein üblichen Weg der abgesägten Rumpfschnauze mit dahinterliegenden Motor. Hier entschloß sich Konstrukteur *Sandera* zu einem Aufsatzmotor, der zwar etwas mehr Luftwiderstand verursacht als ein im Rumpf sitzender Antrieb, doch dafür bietet er den großen Vorteil, zwei Segler in einem zu haben. Einen Leichtwind- und einen Elektrosegler. Der Umbau von einem zum anderen geschieht binnen Minuten und ganz ohne Werkzeug.

Der Fuß des Motorpylons wird einfach von den gleichen Gummibändern gehalten, die auch die Fläche fixieren. Das sieht im ersten Moment vielleicht nach filigran und primitiv aus, funktioniert aber bestens. Der Motor sitzt fest auf der Fläche und bleibt selbst bei etwas härteren Landungen auf seinem Platz. Nur bei einem ordentlichen Crash fliegt er davon, ohne beschädigt zu werden.

Zwei Versionen dieses Antriebes werden angeboten: eine mit einstellbaren Laufzeiten des Motors und eine mit eingebautem Flugregler. Im ersteren Fall besteht keine

Die einfache, aber Flügel schonende Befestigung der Tragfläche auf dem Rumpf: Die altbewährten Gummiringe. Sperrholzauflage zum Schutz der Hinterkante, für den einwandfreien Sitz des Flügels wird ein kleiner Anschlag am Rumpf montiert.



elektrische Verbindung zur RC-Anlage, dafür gibt es kein Wiedereinschalten des Motors, im zweiten Fall muß der Motor mit dem Empfänger verbunden werden. Der Vorteil dieser Art: das Modell kann zu weiteren Steigflügen aktiviert oder auch mit "Halbgas" aus einer leicht abgesoffenen Situation noch auf den Platz hereingezogen werden.

Der Motoraufsatz fällt durch eine kompakte, strömungsmäßig gut geformte Einheit auf. In dem Fuß des Pylons sitzt neben Motor und Flugregler ein 7zelliger Flugakku. Von der Kapazität mit 500 mAh her kein Riese, weil wenig Platz vorhanden und auch gewichtsmäßig überlegt vorgegangen werden mußte. Der komplette Motoraufsatz kommt auf 340 g, wodurch sich die Flächenbelastung bei nunmehr 940 g Gesamtgewicht auf 32,8 g/dm erhöht. Trotz der eher bescheide-

nen Kapazität des kleinen Akkus ergeben sich dennoch "Vollgas"-Laufzeiten von gut 5 Minuten. Wer es versteht, bei günstiger Wind- oder Thermiklage mit der Drehzahl etwas herunter zu gehen, kann mit mehr Motorlaufzeit rechnen.

Nicht wundern darf es, wenn der Motorsturz offensichtlich falsch eingestellt wurde. Statt einige Grade nach unten (bezogen auf die Rumpflängsachse), sind es einige Grade nach oben. Plausibel, wenn eingerechnet wird, daß die Zugkraft ja weit oberhalb des Gesamtschwerpunktes angreift und damit eine Drehung des Modells in Richtung "auf die Nase" ergeben würde.

Tatsächlich stellen sich keine störenden Reaktionen beim Ein- und Ausschalten des Motors ein. Es braucht nicht mit dem Höhenruder ausgeglichen werden. Der

Motoraufsatz mit Drehzahlregler muß an den Empfänger angeschlossen werden. Dabei empfiehlt es sich, in diese Leitung eine Steckverbindung einzubauen, durch die beim "Abwurf" des Motors die Verbindung so getrennt wird, daß weder am Empfänger, noch am Regler heftig gezerrt wird. Das tut keinem von beiden gut.

Fast wäre es übergangen worden: Die Stromversorgung des Empfängers erfolgt *nicht* durch den Antriebsakku, sondern durch den 225 mAh-Akku in der Rumpfnase. Anderenfalls wäre dieser ja überflüssig und die Lage des Schwerpunktes falsch, ein rascher Wechsel vom Segler zum E-Segler unmöglich. Und gerade das ist die große Stärke des *Didus*.

Heinz Steiner

ES KOMMT AUF DIE SEKUNDE AN

DICK - MITTEL - DÜNN - FLÜSSIG +
AKTIVATOR-SPRAY

UNÜBERTROFFEN AN PREIS-LEISTUNGSVERHÄLTNIS UND QUALITÄT



AUF DIESES LOGO!



KOMMT ES AN!

SUPER-GLUE

EXKLUSIV
EIN SPITZENPRODUKT
DER RÖGA-TECHNIK!
4470 Enns
Tel. 0 72 23/64 40

Lieferung nur über den Fachhandel!

Elektro-Segler Twin III Röbers

Beim Kurbeln besser als manch F3B-Segler Der Aufbau war in nur zwei Wochen erledigt

Im Sommer vergangenen Jahres begab ich mich in Begleitung meiner Töchter zu meinem Fachhändler. Beim Durchsehen der Regale fiel mein Blick auf eine einfache braune Schachtel mit einer handgeschriebenen Aufschrift "Twin III Röbers". Ich ließ sie mir herunterreichen und war nach Besichtigung des Inhaltes hellauf begeistert. Ein Rumpf der in Form und Verarbeitung als traumhaft zu bezeichnen ist, Styropor-Furnierflächen mit angeklebter und fertig verschliffener Nasenleiste und Wurzelrippe. Ebenso vorgefertigt Höhenleitwerk und Seitenruder. Kabinenhaube mit Rahmen und Rundstahlflächenbefestigung runden das Bild dieses Bausatzes ab. Auch meine Kinder waren von diesem schönen Modell begeistert und so wurde der 4 m-Elektrosegler gekauft.

Aufgrund der hohen Vorfertigung konnte ich schon nach nur zwei Wochen den Jungfernflug durchführen.

Nach den üblichen Korrekturen an Schwerpunkt und Einstellwinkeldifferenz (letztere liegt bei 1,2 Grad) konnte ich Flugleistungen erleben, die ich bisher nicht gekannt habe.

Gleitflug und Steigleistung waren beeindruckend und beim Kurbeln im Aufwind stieg der Twin höher als mancher F3B-Segler. Das verwendete Profil Eppler E 203 stellt für ein Modell dieser Größe und Gewicht (5500 g) erste Wahl dar. Mehr als ausreichend bemessen auch die mechanische Festigkeit, die im Kunstflug oftmals gefordert wurde.

Der Durchzug des Modells ist enorm und kommt am besten beim Looping zur Geltung, wobei der Durchmesser der Größen erreicht, die man sehen muß, eine Angabe nach Metern würde doch niemand glauben. Kurz und gut, ich konnte die Begeisterung, die dieses Modell in mir weckte, nicht beschreiben.

Leider war dieses Jahr kein ausgesprochen gutes Flug-

jahr, bedingt durch lange Südwindphasen und Flaute, wodurch mein Twin nicht jene Flugstunden am Himmel war, die ich mir gewünscht hätte. So reifte in mir der Gedanke, ihn elektrisch zu betreiben. Da ich schon eine ASW 22B Vario als Elektrosegler hatte und daher drei Akku-Packs zu je 12 Zellen vorhanden waren, entschloß ich mich, den Twin mit 24 Zellen zu versorgen. Nachdem ich auch meine Familie davon überzeugen konnte ("Du schneidest diesem schönen Segler nicht die Nase ab!"), ging es an die Wahl des Motors.

Diese gestaltete sich als nicht zu schwierig, da mein Fachhändler zu dieser Zeit und für diese Modellgröße nur einen Keller 50/10 auf Lager hatte. Ich erntete zwar skeptische Blicke, als ich sagte, was damit in die Luft befördert werden soll. Da bekanntlich probieren über studieren geht, wurde er gekauft. Als passende Klapplatte stellte sich eine Graupner 25/15

Technische Daten

Spannweite	4000 mm
Gewicht	6800 g
Flächenbelastung	90 g/dm
Motor	Keller KE 50/10
Luftschraube	Graupner 25/16
Akku	24 Zellen 1400 mAh
Stromaufnahme	34 A
Regler	STW 50 A

heraus, die eine Stromaufnahme von 35 A verursacht.

Da standen wir nun am Flugplatz, Gummiseil ausgelegt und 6800 g Abfluggewicht lagen vor uns. Ein Fliegerkollege hielt den Twin am Seitenruder zurück und nach erfolgtem Rudercheck stieg die Spannung in uns und so entspannten wir wenigstens das Gummiseil.

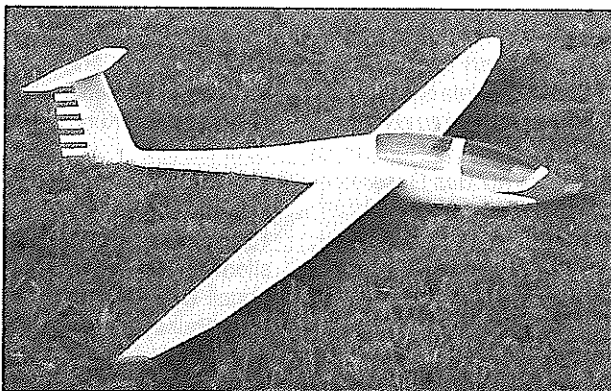
Der Twin schoß hinaus und ich setzte die Überfahrt durch leichtes Ziehen in Höhe um. Dann hieß es Motorschalter ein und was ich da sah, überstieg meine Erwartungen um Längen. Die Steigleistung war mehr als ausreichend, und, sobald man sich das Gewicht dieses Seglers in Erinnerung ruft, auch sehr beeindruckend.

Nach Erreichen von 150 Metern Höhe wurde der Antrieb abgeschaltet und motorlos gesegelt. Das Mehrgewicht gegenüber dem reinen Segler ohne die schweren Zutaten von Motor und Akku wirkte sich subjektiv nicht negativ, sondern positiv auf die Flugeigenschaften aus. Der Gleitflug wurde geringfügig schneller, das Modell lag ruhig und satt in der Luft.

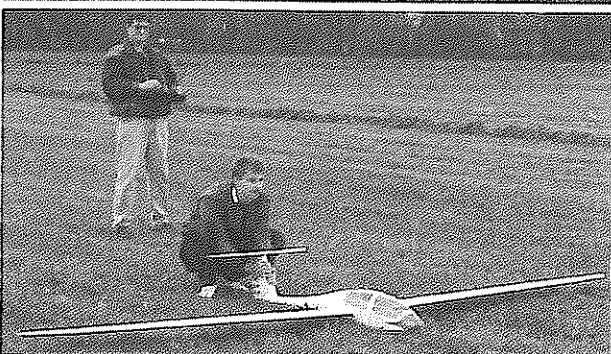
Der Durchzug wurde noch einmal erhöht und vermittelte ein Flugerlebnis, das einem nicht alle Tage geboten wird.

Ich möchte dies als Fliegen in seiner schönsten Form bezeichnen und hoffe, daß dieser Bericht auch andere Modellflugkollegen darin bestärkt, den vielleicht schon gefaßten Entschluß, einen Großsegler elektrisch zu betreiben, in die Tat umsetzen.

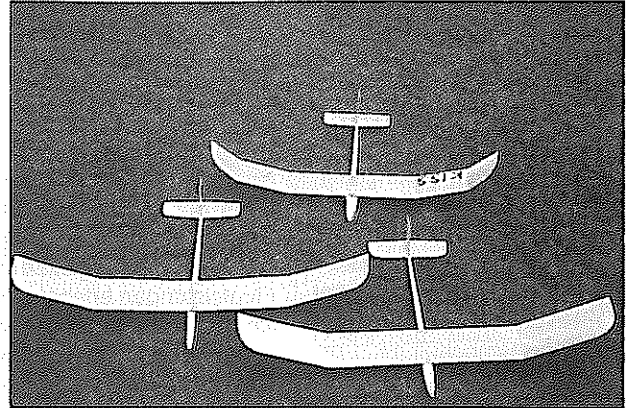
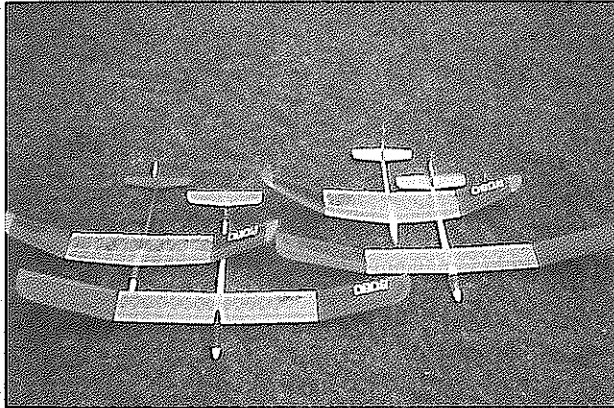
Andreas Strutzenberger



Keine Scheu sollte man bei Großseglern mit elektrischen Antrieben haben. Auch eine 4 m-Superorchidee wie die Twin III läßt sich damit prächtig fliegen. Die 1,3 kg Zusatzgewicht (E-Motor und 24 Zellen) wirken sich kaum negativ aus. Das Modell wird etwas schneller und liegt noch satter in der Luft. Nur den Start aus der Hand kann man sich bei 8,5 kg Gesamtgewicht abschminken. Der Gummiseilstart für die ersten zig Meter ist nicht zu umgehen.



Fotos: Strutzenberger



Schleudersegler machen auch bei uns von sich reden

Die HLG-Entwicklungen des Linzers Werner Stark

Hand Launch Glider, zu deutsch Wurfgleiter, Schleudersegler oder auch Schweißgeier genannt, kommen aus den USA und verbreiten sich zunehmend auch in Europa. Es gibt schon eine ziemliches Angebot an Baukästen, doch auch Modellbauer wie der Linzer Werner Stark, der sich eingehend mit Eigenkonstruktionen befaßte und damit auch Wettbewerbe bestritt, mischen hier tatkräftig mit..

Für die Hand Launch Glider (HLG)-Wettbewerbssaison 1993 - der erste österreichische Bewerb fand am 13. November 1993 in Judenburg statt - habe ich insgesamt 6 Exemplare meiner Eigenkonstruktion *Bobo* gebaut und geflogen. Es handelt sich um vier Varianten mit unterschiedlichen Spannweiten bei unverändertem Rumpf: *Bobo Smal* mit 1200 mm Spannweite, *Bobo Classic* mit 1150 mm, *Bobo Medium* mit 1360 mm und *Bobo Large* mit 1500 mm. Der Name stammt übrigens von unserem Kater, der sich zu den unpassendsten Zeiten auf meinem Baubrett niederläßt...

Die Modelle sind allesamt sehr leicht gebaut, das Fluggewicht (ohne Zuladung) liegt zwischen 230 und 300 Gramm. Zum Vergleich handelsübliche Wurfgleitermodelle: Benny 390 g, Tercel 300 g, Disco 360 g, Ariel 380 Gramm. Die Bauzeit je Modell beträgt ca. 15 Stunden.

Materialien

Leicht und fest heißt die Devise bei HLG. Dementspre-

chend kommt der Materialauswahl große Bedeutung zu. Ein altes Sprichwort sagt: Gutes Balsa kauft man nicht wenn man es braucht, sondern wenn man es bekommt. Lieber ein um 1 mm stärkeres Material wählen. Ohne Schleifen geht es ohnehin nicht. Eine Briefwaage sollte daher immer dabei sein.

Als 3 mm Hart-Material verwende ich Pappel-Sperrholz. Mit Ausnahme von Tragflächenauflage, Holmverstärkung und Ohren-Knick (5-Min. Epoxi) verwende ich ausschließlich Sekundenkleber. Vor allem um die Bauzeit (Trockenzeit) zu reduzieren.

RC-Anlage

Als RC-Einsteiger verwende ich die einfachen (preisgünstigen) 2-Kanal Anlagen der Type ATTACK (40 Mhz). Auch der für RC-Cars gedachte Pistolen-Sender ist bestens geeignet. Die Verwendung der weitverbreiteten V-Leitwerke ist damit nicht sinnvoll möglich (für einen mechanischen Mixer ist zu wenig Platz). Andererseits sind moderne Bauchsender

für Training und Wettbewerbe mit der Regel: Pilot und Werfer in einer Person ist eher ein Nachteil.

Bei den Servos sollte man allerdings nicht sparen und Micro-Servos der 20-Gramm Klasse verwenden.

Rumpf

Der Rumpf ist in klassischer Kastenbauweise aufgebaut. Bis zur Tragflächenmitte in Sperrholz/Kiefer, dann in Balsa. Die pylonartige Flächenauflage erlaubt die Verwendung verschiedener Profiltiefen sowie das genaue Einstellen der Einstellwinkeldifferenz (2 bis 2,5 Grad).

Um den optimalen Schwerpunktbereich von ca. 35 % der Flächentiefe ohne Trimmblei in der Nase zu erreichen, baue ich meine Rumpfe im Hinblick auf das Gesamtgewicht in 2 Varianten:

1. Servos hintereinander, 110 mAh Akku (30 g, Betriebsdauer ca. 20 Min) Aussenhaut aus 1 mm Material

2. Servos nebeneinander, 250 mAh Akku (50g, Betriebsdauer ca. 150 Min) Aussenhaut aus 1,5 mm Material

Als erstes sollte man die geplanten Einbauten (Akku, Servos, Empfänger) genau vermessen und die Servoanordnung (nebeneinander/hintereinander) festlegen um die Dimensionierung der Spanten A - D festzulegen.

Dabei sollte auch ein leichter Ein-Ausbau, die Kabelfüh-

rung und ein Quarzwechsel berücksichtigt werden.

Ein Schalter ist nicht erforderlich. Die Kabinenhaut ist nach vorne abziehbar, um die Steckverbindung der Stromversorgung bedienen zu können. Bei Servoanordnung hintereinander wird die Rumpfbreite durch den Empfänger bestimmt. Ein Entfernen des Kunststoffgehäuses bringt einige Millimeter. Im Plan ist die Variante "nebeneinander" mit Robbe/Futaba S143 Servo dargestellt.

In jedem Fall werden als erstes die Spanten auf den vorerst rechteckigen Sperrholz-Rumpfboden geklebt. Dann erst die Längsurten (3x3 Kiefer) einleimen, um einen natürlichen Kurvenverlauf zu erreichen.

Der Leitwerksträger verjüngt sich von ca 25 x 25 auf 15 x 15 mm. 2 Stege sind vor allem bei 1 mm Balsa von Vorteil. Der Wechsel von Kiefer zu Balsagurten erfolgt bei Spant D. Die Schäftung der Beplankung erfolgt hinter dem Fingerloch, wobei die Balsa-Faserung auf Ober- und Unterseite quer verlaufen soll. Mit Ausnahme des Hauptspantes C (3 mm starkes Flugzeugsperrholz) sind alle weiteren Spanten und sonstige 3 mm Teile aus Pappel-Sperrholz (PSPH).

Oberflächenbehandlung:

Bei Aussenhaut 1,5 mm: entweder komplett mit (leich-

Linkes Bild: Vorne zwei Segler Bobo Large mit Gfk-Rumpf, dahinter 2 Bobo Classic. Rechtes Bild: 3 Prototypen der KIS-Serie.

ter) Bügelfolie bespannen oder Anstrich mit 1 x Porenfüller und 2 x wasserlöslichem Fußboden-Versiegelungslack. Bei Aussenhaut 1 mm: Bespannung mit dünnem Japanpapier und 2 x Spannlack Anstrich. Fertiggewicht inklusive Bowdenzüge ohne Leitwerke und Einbauten: Rumpf mit 1,5 mm Aussenhaut: 50g, Rumpf mit 1 mm Aussenhaut: 40 g.

Höhen/Seitenleitwerk

Eine Gitterbauweise sieht zwar schön aus, bringt aber außer Bauaufwand nichts. Ich verwende 3 oder 4 mm Balsabretter und Ruderhörner aus 1 mm Sperrholz. Klebestreifen als Scharniere.

Als Oberflächenbehandlung ist alles oder nichts erlaubt, solange das Fertiggewicht 20 g nicht übersteigt. Das fertige Kreuzleitwerk wird mit 2 Tropfen Sekundenkleber am Rumpf befestigt. Bei extremer Belastung bricht es zwar weg (der Rumpf bleibt

ganz), kann aber auch im Wettbewerb nachgeleimt werden bzw. durch Varianten (z.B. mit tragendem Profil aus 5 mm Balsa) ersetzt werden.

Tragfläche

Als Profil verwende ich eines, das in den 60-er Jahren bei Vollbalsa-Wurfgleitern üblich war und durch den Knick bei 30 % Flächentiefe und den geraden Verlauf der Profiloberseite von hier bis zur Hinterkante charakterisiert ist, nicht sosehr aufgrund (nicht vorhandener) theoretischer Kennwerte, sondern wegen der mir gewählten einfachen Tragflächen-Bauweise:

Nasenleiste (Balsa 8 x 8), durchgehender Hauptholm (4 oder 5 mm Balsa) und Endleiste (Balsa 3 x 20 oder 4 x 30) werden auf das Baubrett geheftet und die Rippen aus 1,5 oder 2 mm Balsastreifen individuell abgelängt und mit Sekundenkleber eingesetzt. Die Ohren-Knickrippen und die Randbögen bestehen aus 2 Lagen 8 x 8 Leisten. Die beiden Mittelrippen sowie die Auflagen sind aus 3 mm Pappsperrholz.

Die Befestigung am Rumpf erfolgt durch einen 4 mm Bu-

chendübel und einer 4 mm Kunststoffschraube.

Das nachträgliche Schleifen der Profilkontur erlaubt viele Varianten bezüglich Dicke, Nasenradius und Wölbung. Ohne Verwendung von Schleifschablonen ist das Endergebnis allerdings weitgehend dem Zufall überlassen.

Zu Beginn habe ich die Möglichkeit, elliptische Grundrisse ohne Mehraufwand bauen zu können, aus ästhetischen Gründen genutzt (siehe Bobo-Classic, bzw. "Aufwind 11/93"). Inzwischen bin ich bei rechteckigen Grundrissen gelandet, um möglichst keine tragende Fläche zu verschenken.

Als Bespannung verwende ich leichte Transparent-Bügelfolie, nicht zuletzt um ca. 3 mm Schrängung in die Ohren "einzuföhnen".

Fertiggewichte der Tragflächen:

- Bobo-Classic 80 g
- Bobo-Small 90 g
- Bobo-Medium 100 g
- Bobo-Large 110 g

Bei den Wettbewerben habe ich vorwiegend den BOBO-Classic eingesetzt, da

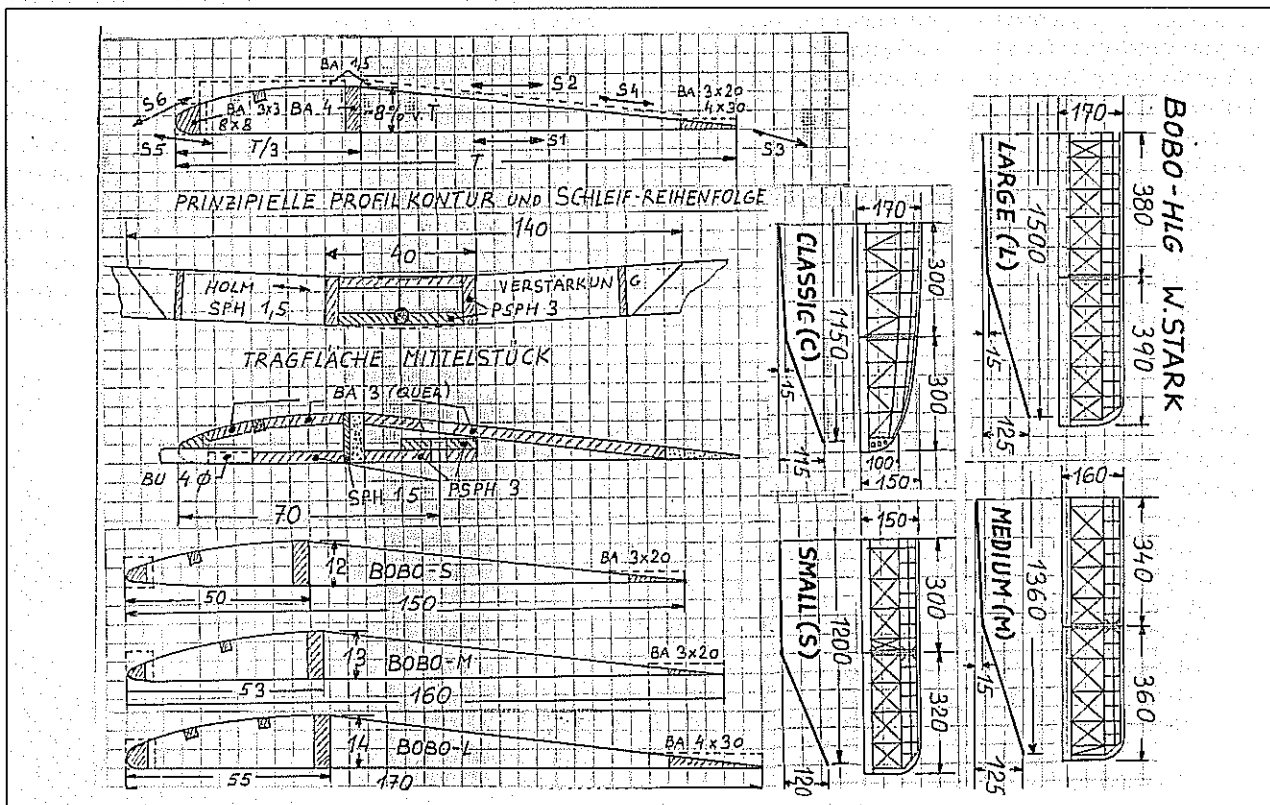
ich damit die meisten Trainingsflüge absolviert hatte. Die beste Leistung bei ruhiger, neutraler Wetterlage, bringt Bobo-Large (testweise mit einem GFK-Rumpf des Lora-Teams aus Stuttgart).

Für die Saison 1994 werde ich versuchen, mich vor allem fliegerisch zu verbessern. Für die Bobos erhoffe ich mir von Experten Tips, wo aerodynamisch noch etwas zu holen ist.

Parallel dazu entwickle ich ein Anfänger HLG-Modell vor allem für Jugendliche (mit dem Arbeitstitel KIS (Keep It Simple). Das übliche zweite S (steht für stupid) habe ich weggelassen, da ich bereits einiges an Hirnschmalz investiert habe.

Tragfläche in modifizierter Jedelsky Bauweise. Der Leitwerkträger besteht aus einer 15 x 20 mm Vollbalsa-Leiste. Die ersten 3 Prototypen fliegen bereits vielversprechend. Bevor das Modell (vermutlich mit dem Namen HLG-Fish) als Bausatz auf den Markt kommt, möchte ich ein paar Wettbewerbs-Teilaufgaben damit bestreiten.

Werner Stark



Steirische "HLG-Infektion"

Vom "Schmissy" bis zum "Bimini IV"

Bimini III auch am winterlichen Himmel der Steiermark erfolgreich, wie das Foto zeigt. Der Schleudersegler mit 1,49 m Spannweite und 14,6 g/dm Flächenbelastung ist wie die anderen Konstruktionen von Michael Bene mit einem sehr schlanken 7,5 %-Dicke-Profil ausgestattet. Mit 14,6 g/dm Flächenbelastung genügen schon Andeutungen von Aufwinden, um oben zu bleiben. "Hangsegeln" an Baumzeilen sind durchaus möglich.

Die Saison 1991 verlief noch beschwerdefrei: Wettbewerbsbedingungen und bescheidene Erfolge in den vertrauten Klassen F3F (Wendemarken-Schnellflug) und RCH2 (Zeitflug mit Ziellandung), gelegentliches Clubfliegen beim Höchwirt - aber da waren schon Berichte über die neuen Klassen in England und den USA. Und im Verein war Bodo mit seiner *Mücke* (1,8 m Spannweite, Querruder und ca. 20 g/dm Flächenbelastung) auf unserem kleinräumigen Gelände beim Ziellanden nicht zu schlagen. Die ersten Tercel-Modelle tauchten auf und wurden in den Pausen beim Hangsetzen auf den Almen mitleidig als labiles Ungeziefer ohne Gleitwinkel und Penetration belächelt.

Im Urlaub reiste noch wie in den Vorjahren mein Modell *Schmissy* mit, ein V-Leitwerks-Ur-Schleudersegler (aus 1981) mit messerscharfem Vollbalsaflügel, Spannweite 188 cm, glasgewebeschichtete und nass geschliffene.

Die HLG-Infektion mag so, fast unbemerkt, schon lange

zurückliegen - kein Wunder, gehört der Verfasser doch als Rippenbau-Spezialist mit Leichtwindseglerpraxis und Freiflugerinnerungen einer gefährdeten Gruppe an - aber ernsthafte Symptome stellten sich erste 1992 ein: Ich baute meinen ersten 1,5 m-Flieger *Micke* gleich in zwei Versionen. Einmal als Querrudersegler mit 4 Servos und dann basierend auf dem gleichen V-Leitwerksrumpf einen formell korrekten Schleudersegler mit nur 2 Servos und zweigeteilter, dreifach geknickter Tragfläche. Dazu auch gleich eine kompakte,

leichte Transportbox, passend für die Handgepäckablage im Bus, Charterflugzeug oder Zeug. Für das Modellfliegen in "nicht erschlossenen" Berg- und Küstenrevieren war nun das richtige Werkzeug zur Hand. Die *Micke* bewährte sich als stabiles und handliches Freizeitmodell.

Mit Beginn des Jahres 1993 hatten die immer häufigeren Anregungen aus Fachzeitschriften - auch Werner Starks Apell in prop 5/92 - meinen Zustand kritisch gemacht: Der Wunsch nach Leistungsvergleich und Erfahrungsaustausch mit anderen HLG-Betroffenen ließen sich nicht länger unterdrücken. Im Frühjahr 1993 entstand, angeregt durch Heinz Eders *Tricep*, ein neues HLG-Modell: *Bimini I* (1,5 m Spannweite, Rippenflügel, 17,4 g/dm Flächenbelastung), etwas leichter als der gewichtige Erstling *Mike*, aber immer noch mit üppigen Festigkeitsreserven, die ich vom Hangflug gewohnt war.

Im Monat April ist der Wettbewerbskalender noch leer - ich habe mich kurz entschlossen mit meinen beiden Naiven Prototypen für den HLG-Wettbewerb in Ützen 93 angemeldet und dort als einzigen Landsmann Werner Stark aus Linz nun auch persönlich

kennen gelernt. Er hatte mir ein Jahr HLG-Erfahrungen voraus und war mit einer eindrucksvollen Armada von Modellen angereist: Zarte, ausgereifte Extremflieger, halb so leicht wie meine "Kisten", mit weit überlegenen Starthöhen, aber auch empfindlich.

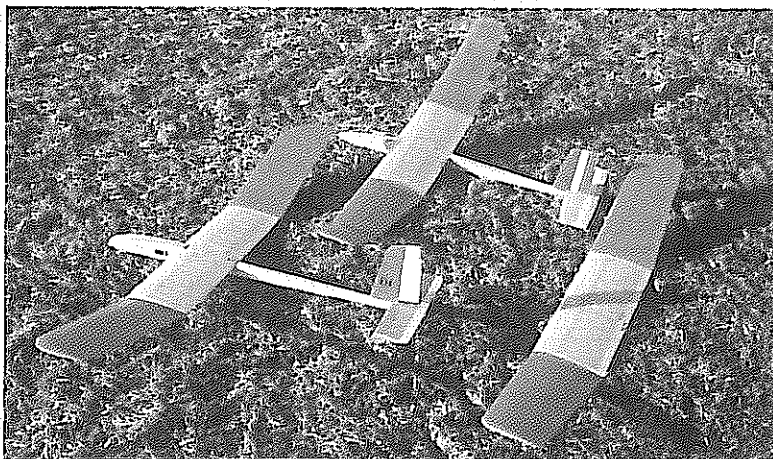
Nun, wir haben tapfer mit den "Nordlichtern" und unseren eigenen Gebrechen gerungen (mein *Bimini I* war erst am Vorabend der Abreise fertig geworden, hatte eine Spannackschicht zu wenig auf der Seide und in der damaligen Fassung zu wenig V-Form für enges Wenden). Wir haben dort aber beide gewonnen - an Erfahrung!

Seit dasmals beschäftige ich mich im Modellflug überwiegend mit Schleuderseglern, habe das einschlägige Buch von Heinz Eder nachgeholt und auch entsprechende Anregungen aus den Nachbarklassen aufgenommen.

So sind weitere HLG-Modelle entstanden, in kleinen Schritten wurde Gewicht gespart, ohne Festigkeit zu verschenken. Die schwäbische Gruppe um Rainer Lotz, die Werner Stark und ich bei folgenden Wettbewerben in Deutschland beobachten konnten, aber auch andere

Die Schleudersegler Bimini I, II und III (von rechts nach links). Die drei Modelle unterscheiden sich nur in den Tragflächen, die Rümpfe sind bis auf kleine Details identisch.

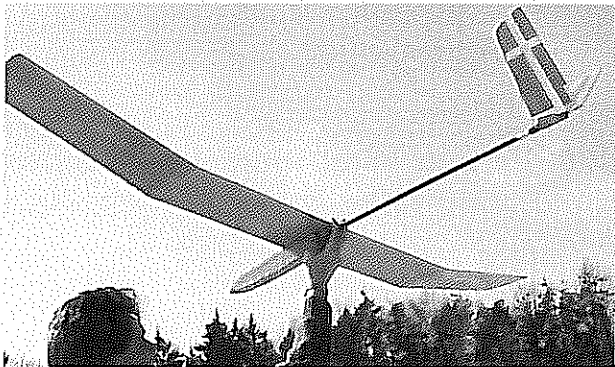
Fotos: Bene



deutsche HLG-Wettbewerbsflieger waren in der vergangenen Saison (noch?) nicht zu biegen. Es gibt Piloten mit überlegenen Werferqualitäten und hervorragendem taktischen und fliegerischen Können, aber die Ziele für 1994 sind gesteckt: Belegung der innerösterreichischen HLG-Szene durch beherrschende Verbreitung des HLG-Fiebers und Bemühen um Anschluß

an die europäische Spitzenklasse (außer Deutschland sind natürlich auch die Briten, Tschechen, Schweizer und Belenluxis zu beachten) durch systematische Verbesserung der konstruktiven und fliegerischen Mittel. Mein eigener Forderungskatalog hat sich aus meiner Modell-Evolutionsreihe 92/93 wie folgt entwickelt.

Michael Bene



Schleudersegler "Schmissy" mit einem Jedelsky-Flügel ausgestattet. Abweichend neben leichtestem Balsamaterial der Wegfall der Stützrippen, die infolge von GfK-Beschichtung auf Ober- und Unterseite überflüssig geworden sind.

HLG-Konstruktionsprinzipien und -ziele

Spannweite: Ausnutzung der maximalen Vorgabe von 150 cm, gewählte Flächentiefe bestimmt Gesamtfläche.

Gewicht: Leicht bauen! Massenkonzentration zum Schwerpunkt, Ballast-Zuladung vorsehen!

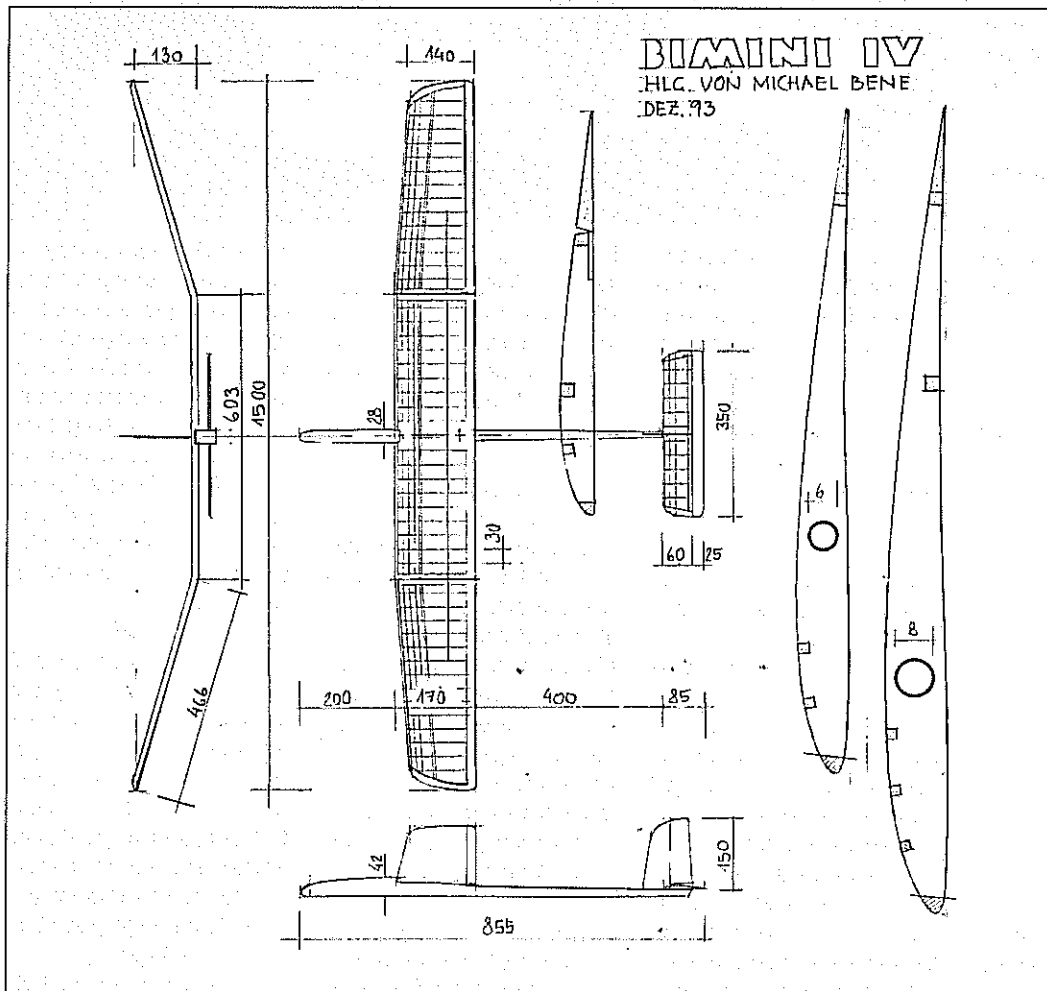
Tragflächen: Profilkompromiß ähnlich F3B - der Schleuder- oder Katapultstart erfordert Speedtauglichkeit. Nach Erreichen der Scheitelhöhe zählen Sinkgeschwindigkeit und Streckenleistung (bei Rückkehr zum Landefeld). Profildicke 7-9%, Wölbung 2-4%, kleine Nasenradien, scharfe Endleisten und widerstandsarme Randbögen. Sparsame Reduktion der Profiltiefe nach außen. Biege- und Torsionssteifigkeit, mehrfache V-Form für Wendigkeit und Kreisflugeigenschaften.

Rumpf: Minimale Stirnfläche und Gesamtoberfläche, Steifigkeit, Griffhilfe für Wurfstart (Fingerloch, Fingermulde bei Endleiste, Rumpfabsatz, seitliche Schleifpapierauflage), möglichst langer Leitwerkshebelarm (mindestens ein Viertel der Spannweite für die Distanz von Tragflächen-Endleiste bis Höhenleitwerk-Nasenleiste).

Leitwerk: Möglichst leicht, Flächeninhalt nicht unter 12% des Tragflächeninhaltes, mittragendes Profil, keine Pendelruder!

Fernsteuerung: Gesamte Anlage möglichst vor Nasenleiste der Fläche, Quarzzugänglichkeit wegen Frequenzkonflikten bei Wettbewerbsgruppen beachten. Anlenkungen spielfrei, justierbar, robust. Zuverlässiger Ein- und Ausschalter. Handsender, Arbeitsteilung zwischen Wurf- bzw. Fanghand einerseits und Steuerhand andererseits.

Mein HLG-Motto: Schneller, höher, leichter! (in Abwandlung des olympischen "vitus, altius, fortius")



Modell Bimini IV mit dreigeteilter Tragfläche, Cfk-Rohrholm, Nase Profil-Kiefernleiste, Endleiste Balsa Cfk-verstärkt, Rippen Balsa 1,5 mm, Rippenabstand 30 mm, Bespannung Seide 15 g/m, Profil 7,5% Dicke, Wölbung 3% Dickenrücklage 25%, Flächeninhalt 23,9 dm², Gewicht ca 150 g. Rumpf aus 1,5 und 2,0 mm Balsa, Balsa-Eckleisten 3x3 mm, Belag Glasgewebe/Seide, verstellbarer Hochstarthaken. Tragendes Höhenleitwerk, Fläche 2,9 dm², Gewicht ca 10g Seitenleitwerk Balsa 3 mm, Leitwerksbespannung Seide. RC-Anlage: Akku 160 mAh, ca. 38 g, Servos 2 x 16 g, Empfänger ca. 18 g, Anlenkungen Stahldraht 0,6 mm. Gesamtfläche ca. 26,8 dm², Gesamtgewicht ca. 360 g, G/F ca. 13,5 g/dm²

40 cm Flächentiefe bei nur 1,20 m Spannweite und 7 cm dickem Profil, das ist der spaßige Fun Flyer zum Herumtollen in der Luft.

Immer mehr Modellfliegern ist Fun-Fly ein Begriff. Schon während des Fluges erkennt der Zuschauer an der seltsamen Geometrie, daß es sich hier um kein gewöhnliches Modell handelt. Spätestens beim Beobachten der Flugcharakteristik wird es zum Blickfang, denn man sieht normalerweise nicht oft, wie ein Modell vier Rollen in der Sekunde dreht oder extrem enge Loopings zieht.

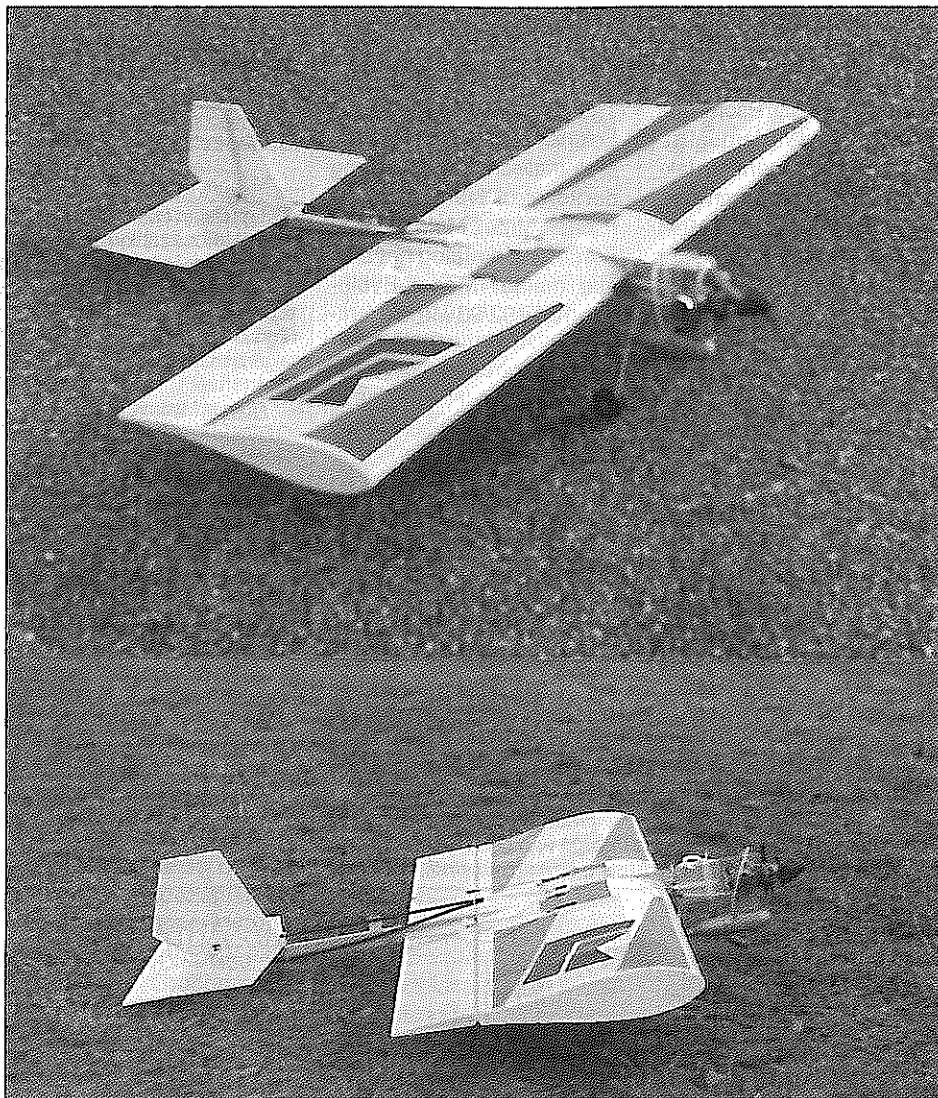
Modelle dieser Art werden in Amerika für Wettbewerbe eingesetzt, bei denen es darum geht, ein paar Figuren so schnell wie möglich zu fliegen. Ein Teil dieser Wettbewerbe nennt sich *Hoops*. Dem Piloten wird die Aufgabe gestellt, nach dem Start eine Rolle und drei Loops zu fliegen. Das Ganze wird vom Start bis zur Landung gestoppt. Es gibt "schnelle Finger", die das in neuneinhalb Sekunden schaffen.

Selbstverständlich gelingt eine so kurze Zeit nur mit eigens dafür geschaffenen Modellen, die Fun-Fly Modelle genannt werden. Sie besitzen eine durchschnittliche Spannweite von 1,2 m, was bei einer auffallend großen Flächentiefe zu einem Verhältnis 3:1 führt. Das ergibt eine ungewöhnlich aussehende Tragfläche. Durch die beachtliche Flächentiefe von 40 cm mißt die dickste Stelle des Profils (NACA 0018 ist eine gute Wahl) etwa 7 cm.

Eines dieser Art Modelle ist das Modell *Drop* von Peter Adolfs Flugmodelle, das in fünf verschiedenen Größen rohbaufertig geliefert wird. Ich wählte eines mit 1,2 m Spannweite aus.

Der Rumpf

Im Prinzip besteht er aus einem zusammengesetzten Holzstab in einem Stück. Er ist 14 mm stark und vorne aus Hartholz, um den vibrieren-



den Motor aushalten zu können. Im Gegensatz zu anderen Fun-Flyern hat der Drop eine lange Nase, was bewirkt, daß der Schwerpunkt nicht zu weit hinten liegt. Das Zweibeinwerk montierte ich so, daß es senkrecht steht, um die Räder so nahe wie möglich auf die Höhe der Flügelnase zu bringen. Damit wird das unangenehme "Eindrehen" beim Rollen am Boden verhindert.

So wie das Fahrwerk einfach angeschraubt wird, so einfach wird auch der 150 ccm große Tank mit Hosengummi auf den Rumpf geschnallt. Erstaunlicherweise hält dies besser, als ich dachte. Aufmerksam gemacht werden muß auf das Problem des schäumenden Tankinhaltes, hervorgerufen durch die Vibrationen des Motors., was

Luftbläschen in der Spritzzufuhr zur Folge haben kann. Glücklicherweise hält sich die Intensität dieses Effektes in Grenzen. Bei Modellen mit kurzer Schnauze liegt der Tank sogar nahezu direkt am Motor auf.

Zur Befestigung des Motors werden wie gewohnt vier Löcher ins Holz gebohrt, die bei mir leider total schief und schlecht plaziert wurden. Es stellte sich heraus, daß durch diese Schlamperei kein Motorsturz vorhanden war. Zuerst sah ich das tragisch, doch meine Sorge war umsonst, denn dieses Modell braucht einfach keinen Motorsturz. Der Motorzug hingegen wird durch Unterlegen von Beilagscheiben eingestellt und von mir erfahrungsgemäß lieber etwas größer gewählt.

Mit einem Sporn und den

beiden Bowdenzugrohrhalten für das Leitwerk, die ich aus Sperrholz zuschnitt, ist der Rumpf fertiggestellt. Bevor aber alles an den Rumpf montiert wird, schiebt man ihn von vorne in die Tragfläche hinein und klebt ihn mit Leim fest. Erst nach dem Lackieren des Rumpfes mit Spannlack wurde mit der oben beschriebenen Fertigstellung begonnen.

Die Tragfläche

Sie wird in Rippenbauweise gefertigt und besitzt ausnahmsweise einmal keine Nasenleiste. Die Rundung der Flügelvorderkante ist so groß, daß man die 2 mm starke Balsabeplankung leicht herumbiegen kann. Weiters hat die Fläche einen Haupt- und einen Nebenholm, die 12 cm auseinander liegen.

Da das Modell einen Stab-

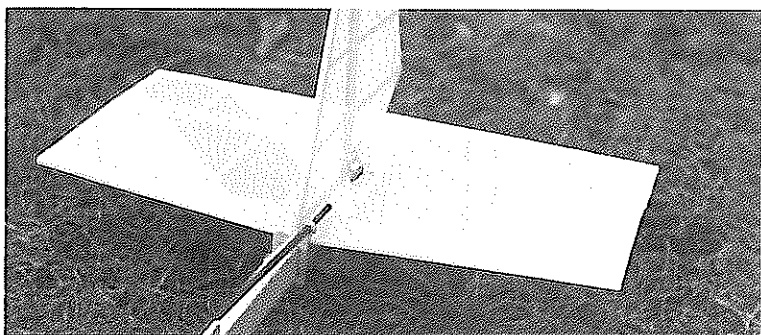
Quicklebendiger Fun-Flyer

Modell mit seltsamer Geometrie

Fast nur Tragfläche, aber dennoch munter wie kaum eine andere Konstruktion



Der Zweck heiligt die Mittel: Frei im Stabrumpf sitzender Motor, dahinter der mit Hosengummi aufgeschnallte Treibstofftank. Sehr primitiv, aber höchst brauchbar und verlässlich.



Fotos: Braun

Nicht viel anders geht es im hinteren Teil des Rumpfes zu: Die Steuerzüge für Seiten- und Höhenleitwerk werden außerhalb des Rumpfes verlegt.

rumpf besitzt, muß die gesamte Fernsteuerung in der Fläche Plazu finden. Das ist aber bei einer Dicke von 7 cm kein Problem, eine Mini-Anlage ist nicht erforderlich. In den äußeren beiden der vier Fächer wurden die Querruderservos eingebaut. Sie wurden wie alle anderen auf den beiden 5x5 mm Weichholzleisten, die sich schon in der Fläche befinden, angeschraubt.

Im rechten inneren Fach sind Drossel- und Höhenruderservo zu Hause, während sich im linken inneren das Seitenruderservo, sowie Schalter und - für mich das wichtigste - die Spannungs-Led-Kontrolle befinden. Letzteres ist das einzige Fach mit Deckel, um an Schalter und Akkukabel heranzukommen. Alle übrigen Fächer sind mit selbstklebender Folie überdeckt. Da für Empfänger und Akku kein Platz übrig blieb, mußte ich gezwungenermaßen in die Fläche "hinausbauen". Ich klebte rechts und

links ein 10 cm breites und 7 mm starkes Balsabrett auf Haupt und Nebenholm, um auf diesen beiden die fehlenden Teile der Fernsteuerung zu montieren. Mit dieser Lösung ist bei bereits bebügelter Fläche kein Zugriff mehr zu Empfänger und Akku möglich. Es bot sich weiters an, die Antenne in die Fläche zu verlegen und sie am Randbogen außen gespannt zu halten.

Letztendlich brachte das Modell 1,7 kg Fluggewicht auf die Waage. Bei einer Flächenbelastung von 35 g/dm kamen bei mir keine Bedenken auf, ob der Drop fliegt oder nicht. Immerhin ist der Motor kein geringerer als ein ASP 40, der mit dem Modell sicher gut auskommen wird. Nach dem Einlaufen des Triebwerkes stand dem Erstflug nichts im Wege.

Airborne

Es war bewölkt und ziemlich neblig, doch das braucht einen Fun-Flieger nicht zu stören. Ein leichter Wind

strich über die Piste. An der Laufkultur des noch jungen Triebwerkes war zu bemerken, daß die ABC-Laufgarnitur noch nicht ganz in Form war. Dennoch kämpfte der Zylinder mit all seiner Trägheit, über den oberen Totpunkt zu kommen, damit er nicht wie bei seinen ersten Bewegungen verklemmt und stecken bleibt. Nun gab es kein Hinauszögern, denn der Motortuckerte weiter im Leerlauf dahin.

Nun schob ich den Gasknüppel langsam nach vorne, wie ein erleichtertes Aufatmen erhöhte sich die Drehzahl. Als ich bemerkte, daß der Drop keine Tendenz zum Eindrehen und wilden Schleudern zeigte, gab ich entschlossen Vollgas. Ein leichtes Ziehen am Höhenruder und die Maschine erhob sich in die Lüfte.

Heute ist mein ASP 40 kein "Säugling" mehr. Seine Potenz zeigt er, indem er das Modell aus 5 m Höhe senkrecht bis an die Sichtgrenze

steigen läßt. Er hat auch bei wenig Gas noch die Kraft, den Drop auf Höhe zu halten. Für einen Looping braucht weder Fahrt aufgeholt, noch zusätzlich Gas gegeben zu werden. Man zieht einfach voll am Höhenruder und fliegt einen engen, aber sehr gut aussehenden Loop.

Das gleiche gilt für die riesigen Querruderklappen, deren Ausschlag größer als 35 Grad ist. Damit rollt der Drop nicht mehr, sondern rotiert förmlich. Mit einem Querruderausschlag von nur 10 bis 15 Grad stellt sich ein äußerst gemütliches Fliegen ein. Ich empfehle daher, den Ausschlag beim Erstflug auf 15 Grad zu verkleinern, was einer Rollgeschwindigkeit eines üblichen Modells entspricht.

Ebenso reicht auch ein 3,5 ccm-Motor zum Fliegen, ohne daß auf Kunstflug verzichtet werden muß. Mit dem 150 ccm-Tank kann man bis zu 8 Minuten in der Luft bleiben. Bei starkem Wind kann mit ziemlich hoher Geschwindigkeit retour geflogen werden, böiges Wetter könnte bei der Landung gefährlich werden, weshalb man sehr schnell anfliegen sollte. Bei manchen Landungen glaubte ich hingegen, einen Hubschrauber zu fliegen.

Herrscht nur wenig Wind, ist eines der schönsten Manöver wohl die Landung selbst. Der niedrigen Flächenbelastung ist es nämlich zu verdanken, daß der Anflug kurz sein kann. Ihr ist es auch zu verdanken, daß der gesamte Anflug mit ungewöhnlich großem Anstellwinkel geflogen werden kann. Er wickelt sich fast wie in Zeitlupe ab. Es ist vollkommen problemlos, eine nose-up Landung zu verwirklichen und dabei genau hinter der Pistenschwelle aufzusetzen. Das Modell rollt dann keine fünf Meter mehr. Schon allein deswegen lohnt es sich, einen Fun-Flyer einsatzbereit zu haben.

Martin Braun

BBS Modell  Technik

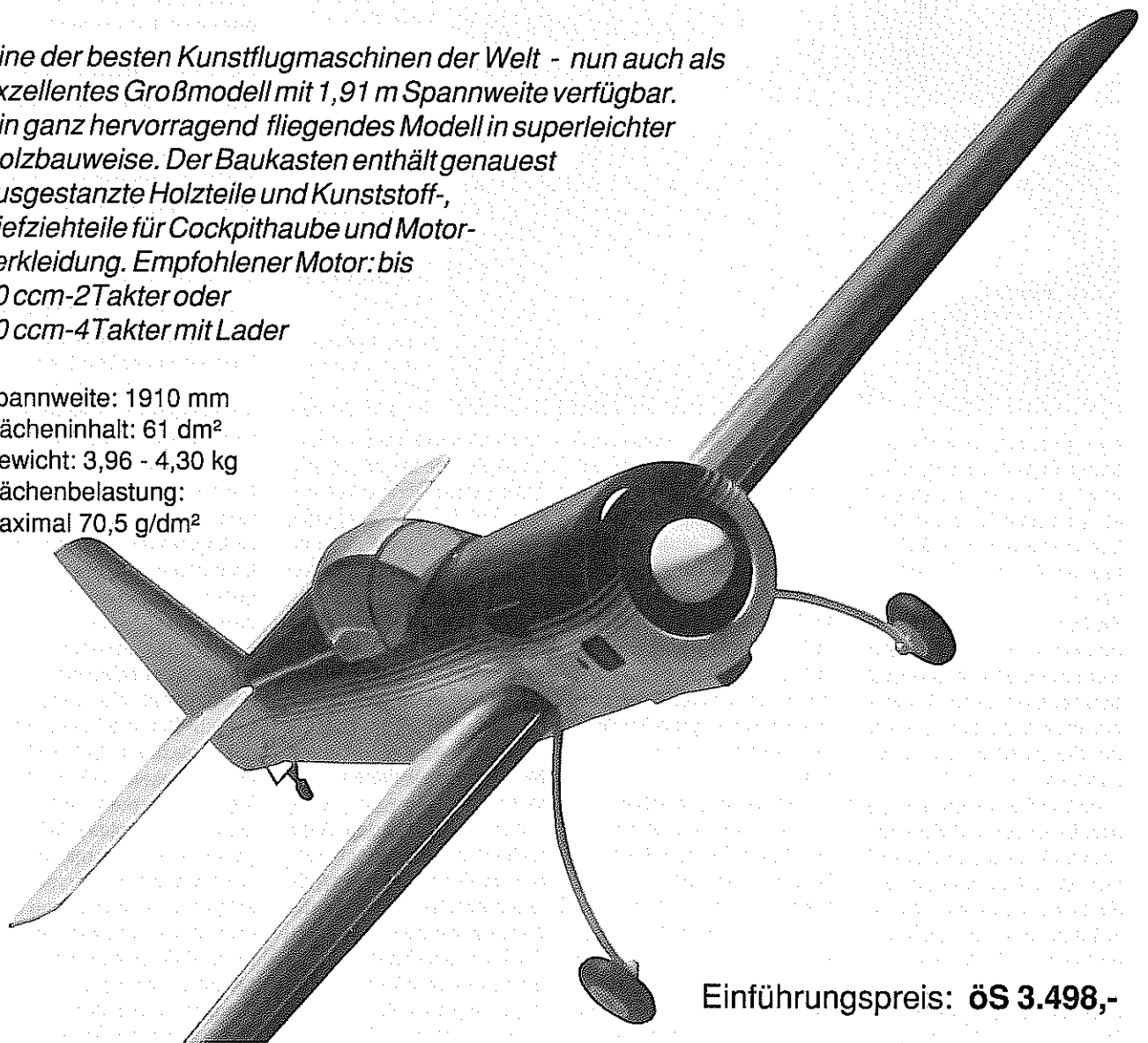
B. Bösenbacher
Steinbauergasse 34
A-1120 Wien
Tel (0777) 813 16 81

AUTO - FLUG - SCHIFFSMODELLE - FERNSTEUERUNGEN

Suchoi

Eine der besten Kunstflugmaschinen der Welt - nun auch als exzellentes Großmodell mit 1,91 m Spannweite verfügbar. Ein ganz hervorragend fliegendes Modell in superleichter Holzbauweise. Der Baukasten enthält genauest ausgestanzte Holzteile und Kunststoff-, Tiefziehteile für Cockpithaube und Motorverkleidung. Empfohlener Motor: bis 20 ccm-2Takter oder 20 ccm-4Takter mit Lader

Spannweite: 1910 mm
Flächeninhalt: 61 dm²
Gewicht: 3,96 - 4,30 kg
Flächenbelastung:
maximal 70,5 g/dm²



Einführungspreis: öS 3.498,-

Die eleganteste, bestfliegende Suchoi diesseits von Moskau
Von Carl Goldberg Models

Beziehen Sie gerne Ihr Modell über einen unpersönlichen Versandhandel?
Oder kommen sie lieber ins Fachgeschäft, wo Sie fachmännische Beratung erwartet?

TIROL

12. 3. 13. 3. Modellbauausstellung in Kössen
 1. 5. Flugtag in Lienz
 21. 5. Großegler Sparkassen-Wanderpokal Wörgl
 25. 6. RC-III „The Londoner Cup“ Kössen
 4. 9. Nachwuchsmeeting RC-P Wörgl
 26. 10. Ziellandbewerb des MBG-Hall/Thaur
 26. 10. Ziellandbewerb des MFC-Lienz
 26. 10. Ziellandbewerb des MSG-Unterland

VORARLBERG

6. 4. Frühjahrsstammtisch Koblach
 7. 4.-10. 4. Frühjahrsmesse Dornbirn
 6. 7. Sommerstammtisch Koblach
 5. 10. Herbststammtisch Koblach

STEIERMARK

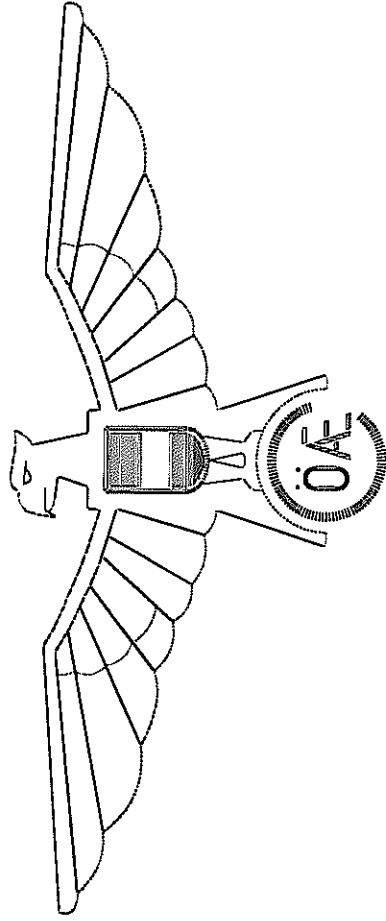
1. 5. Schaufliegen in Zwaring
 7. 5. Großegler-Wettbewerb Steirischer Panther in Zwaring
 2. 6.- 5. 6. Modellflugmeeting in Kapfenberg
 2. 7. Sonnwendfliegen des MFC-Grashüpfer Andritz in Prosdorf
 3. 7. Lesnerwand-Fliegen/Leoben
 15. 7.-17. 7. European Star-Cup Semi Scale in Dietersdorf

KÄRNTEN

13. 2. Eisfliegen am Brennsee/Feld am See
 12. 5. Antik-Fliegetreffen in Thon
 12. 6. Segelfliegetreffen/Spittal/Drau
 25. 6.-26. 6. Motorfliegetreffen in Kappel/Krapppfeld
 2. 7.- 3. 7. RC-IV offene Klasse in Friesach
 24. 7. Schaufliegen in Feistritz/Gail
 20. 8. Er und Sie Wettbewerb in Rothenthurn
 28. 8. Flugshow Groggerwiesen in Friesach
 10. 9. ÖMV-Kärnten Segelfliegetreffen St. Veit
 18. 9. RC-IV offene Klasse in Thon

BURGENLAND

28. 8. Flugtag des FMC-Seedler Neusiedl
 31. 7. Schaufliegen in Gols ab 13:30 Uhr

**TERMINKALENDER 1994****WELTMEISTERSCHAFTEN**

- | | | |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| 2. 8.-10. 8. | F1A/J,F1B/J,F1C/J, | Kiev/Ukraine |
| 13. 8.-21. 8. | F4B, F4C | Deelen/Holland |
| 20. 9.-25. 9. | F1D (Seniors/Juniors) | Slanic-Prachova/Rumänien |
| 21. 10.-28. 10. | F2A, F2B, F2C, F2D | Shanghai/China |
| 12. 11.-19. 11. | F5B, F5D/(mit Vorbehalt) | Wangaratta/Australien |

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

- | | | |
|---------------|-----------------------|-----------------|
| 16. 7.-23. 7. | F3A | Liechtenstein |
| 22. 7.-31. 7. | F3B | Rackeve/Ungarn |
| 2. 8.-10. 8. | F1A, F1B, F1C, | Kiev/Ukraine |
| 15. 9.-18. 9. | F1E (Seniors/Juniors) | Vicenza/Italien |
| 23. 9.-30. 9. | F3C | Leszno/Polen |

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE



FREIFLUG

31.12.-3.1.	F1A,B,C (WC)	Wagga/Australien
12.2.-13.2.	F1A,B,C (WC)	Toft/USA
13.3.	F1A,B,C (WC)	Pori/Finnland
19.3.-20.3.	F1A,B,C (WC)	Frozen Lake Mjosa/Norwegen
1.4.-4.4.	F1A,B,C (WC)	Canowindera/Australien
2.4.-3.4.	F1A,B,C (WC)	Salisbury Plain/England
3.4.	F1K/J, F4E (CO2)	St.Andre de l'Eure/Frankreich
29.4.	F1E	Rana u Loun/Tschechien
30.4.	F1E (WC)	Rana u Loun/Tschechien
6.5.-8.5.	F1E (WC)	Breznno/Slowakei
22.5.	F1A,B,C (WC)	Cambral/Frankreich
28.5.-29.5.	F1A,B,C (WC)	Dömsöd/Ungarn
3.6.-5.6.	F1A,B,C (WC)	Sezimovo Usti/Tschechien
10.6.-11.6.	F1A,B,C (WC)	Lucenec/Slowakei
10.6.-12.6.	F1E (WC)	Clui-Napoca/Rumänien
11.6.-12.6.	F1K	Dömsöd/Ungarn
18.6.-19.6.	F1A,B,C,G,H (WC)	Helchteren/Belgien
18.6.-19.6.	F1D, Beginner, EZB,	Orleans/Frankreich
25.6.-26.6.	F1A,B,C (WC)	Ocana/Spanien
1.7.-3.7.	F1A,B,C (WC)	Rinkaby/Schweden
2.7.-3.7.	F1A,B,C (WC)	Sintra/Portugal
8.7.-10.7.	F1G,H,J,K	Gliwice/Polen
9.7.-10.7.	F1A,B,C (WC)	Szentcs/Ungharn
30.7.-2.8.	F1A,B,C (WC)	Kiev/Ukraine
9.8.	F1E	Kamerndm/Österreich
11.8.	F1E	Kamerndm/Österreich
12.8.-14.8.	F1A,B,C (WC)	Sibiu/Rumänien
13.8.	F1E (WC)	Kamerndm/Österreich
18.8.-20.8.	F1A,B,C,G,H,J (WC)	Thouars/Frankreich
25.8.-28.8.	F1D,F1L	Flemalle/Belgien
26.8.-28.8.	F1A,B,C (WC)	Egein-Wolmisisleben/BRD
27.8.-28.8.	F1K	Spitzerberg/Österreich
2.9.-4.9.	F1A,B,C (WC)	Zülpich/BRD
9.9.-11.9.	F1A,B,C (WC)	Sazena/Tschechien
15.9.-18.9.	F1E (WC)	Vicenza/Italien
16.9.-18.9.	F1A,B,C (WC)	Järpas/Schweden
16.9.-19.9.	F1A,B,C (WC)	Carterton/Neuseeland
26.9.-27.9.	F1D	Slanic Prahova/Rumänien
8.10.-9.10.	F1A,B,C	Lost Hills/USA
14.10.-16.10.	F1E (WC)	Oberkotzau/BRD

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 94

NIEDERÖSTERREICH

4.3.-6.3.	Modellbauausstellung in St.Pölten
26.3.-27.3.	Modellbauausstellung in Böheimkirchen
2.4.-4.4.	Modellbauausstellung in Böheimkirchen
16.4.-17.4.	Modellbauausstellung in Laa/Thaya
7.5.-8.5.	Modellbauausstellung in Günselsdorf
18.6.-19.6.	Flugtag in Wr.Neustadt
26.6.	Jedermann-Elektroflugbewerb in Mistelbach
21.8.	Großseglerbewerb in Statzendorf
27.8.-28.8.	Flugtag des MSK Schwarzatal in Mollram
27.8.-28.8.	E-Flugtreffen des Dädalus St.Valentin
28.8.	Nurflügler-Bewerb des MBC-Vogelweide in Wr.Neustadt
3.9.-4.9.	F3A-X Egger-Cup, Klassen A u. B in Böheimkirchen
11.9.	Semi-Scale Großsegler-Wettbewerb in Theiß/Krems

OBERÖSTERREICH

29.5.	Schaufliegen des ASKÖ-MFC-Linz
4.6.-5.6.	2.Semi-Scale Hubschrauberbewerb Linz
18.6.	Johann Hinterlehner Gedenkfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Othmanng
2.7.	5.Int. Impeller- und Jet-Treffen in Enns/Kronau
27.8.-28.8.	3.Ikarus-Cup F3A-X
10.9.-11.9.	Flugtag und Seniorentreffen in Meggenhofen
17.9.	Hubschraubertreffen in Enns-Kronau

SALZBURG

24.4.	Elektroflugtreffen-LSV Seekirchen-Reith
30.4.-1.5.	Helikopterbewerb-Lehenriedl-Wagrain
14.5.-15.5.	Int. Modellflug-Festival am Flugplatz Zell/See
28.5.	RC-IV offene Klasse in St.Johann
11.6.	Zeit-Ziel-Fliegen Plesendorf
26.6.	4.Martin Pongruber-Gedächtnisfliegen
16.7.	RC-H2 am Dax-Luegg
16.7.	Schauflugtag Plesendorf
27.8.-28.8.	Robbe/Schlüter-Cup in Kralwiesen
27.8.-28.8.	Semi-Scale-Seglertreffen in Seekirchen-Reith
10.9.-11.9.	Schauflugtag 25 Jahre MFC-Lungau
17.9.	Großseglerwettbewerb in Hochreith
24.9.	20 Jahre LSV-St.Johann / Der Flugplatz und seine Nachbarn!
9.10.	Elektroflugtreffen-Seekirchen Reith

20.11. F1E Reltsberg nicht festgelegt
F1K nicht festgelegt

TIROL

20. 2. F1D/TH Wörgl
7. 5. RC-III Wörgl
6. 8.-7. 8. RC-SL Wörgl
13. 8-14. 8. RC-IV Wörgl
10. 9. RC-E7 Brixen i. Thale

VORARLBERG

3. 9.- 4. 9. RC-III, RC-IV Koblach
9.10. RC-E7 Koblach

STEIERMARK

7. 5. RC-IV Zwaring
21. 5.-22. 5. F4C, RC-SC, RC-Scal Dietersdorf
28. 5. RC-H2 Sommeralm
18. 6. RC-N Kalndorf
19. 6. RC-MS Kornberg
19. 6. RC-E7 Leoben
25. 6.-26. 6. F3F Stuhleck
10. 9.-11. 9. F3B Kalndorf
2.10. F5B,RC-E10 Stainz
8.10. RC-SL Feldbach
5.11.- 6.11. F1A,F1A/J,F1B Fürstenfeld

KÄRNTEN

22. 5.-23. 5. RC-H2 Klagenfurt
29. 5. RC-SL Thon/Knt
4. 6. RC-III Kühnsdorf
5. 6. RC-MS Kühnsdorf
18. 6.-19. 6. F3A Klagenfurt
18. 6.-19. 6. F3F Gerlitze
3. 7. RC-IV Friesach
26.10. F1A,F1A/J Finkenstein

15.10.-16.10. F1A,B,C,G,H,J (WC) Sacramento/USA
12.11.-13.11. F1A,B,C,G,H,J Lost Hills/USA

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE**FESSELFUG**

1. 4.- 3. 4.	F2A, F2B, F2C	Vidretes/Spanien
12. 5.-15. 5.	F2A, F2B, F2C	Kraiwiesen/Österreich
14. 5.-15. 5.	F2D	Tautenhahn/BRD
21. 5.-22. 5.	F2D	Getafe/Spanien
21. 5.-23. 5.	F2A, F2B, F2C	La Queue en Brie/Frankreich
11. 6.-12. 6.	F2A, F2B, F2C	Rouille/Frankreich
12. 6.	F2B	Valladolid/Spanien
17. 6.-19. 6.	F2A, F2C, F2D	Sebnitz/Sa./BRD
18. 6.-19. 6.	F2A, F2B, F2C, F2D	Pecs/Ungarn
2. 7.- 3. 7.	F2B, F4B	Näfels/Schweiz
8. 7.-10. 7.	F2A, F2B, F2C, F2D, F4B	Hradec Kralove/Tschechien
16. 7.-17. 7.	F2A, F2B, F2C	Piennes Landres/Frankreich
13. 8.-14. 8.	F2A, F2B, F2C	Pepinster/Belgien
27. 8.-28. 8.	F2B, F4B	Breitenbach/Schweiz
28. 8.-30.	F2A, F2C	Gyula/Ungarn
2. 9.- 3. 9.	F2A, F2B, F2C, F2D, F4B	Valladolid/Spanien
11. 9.	F2A, F2C	Lugo di Romagna/Italien
25. 11.-27. 11.	F2D	Las Palmas de Gran Canaria /Spanien

WIEN

14. 5.-15. 5.	RC-III/F3A	Bockfließ/NÖ
14. 5.-15. 5.	F3C, RC-HC/B, C	Großhofen-Markgrafneusiedl/NÖ
15. 5.	RC-MS	Rückersdorf/NÖ
27. 8.-28. 8.	F1K	Spitzerberg/NÖ
2. 10.	F3F	Braunsberg/NÖ

LANDESMESTERSCHAFTEN**NIEDERÖSTERREICH**

27. 3.	F1E	Obergratendorf
9. 4.	F1A, F1B	Wr. Neustadt
24. 4.	F3F	Kematen
12. 5.	RC-MS	Ochsenburg
11. 6.	RC-SL	Kirchschlag
12. 6.	RC-SC	Laad/Thaya
19. 6.	RC-III	Zistersdorf
3. 7.	RC-IV	Stratzendorf
16. 7.-17. 7.	RC-E10	Theib

BURGENLAND

2. 10.	RC-III	Neusiedl
16. 10.-17. 10.	RC-HC/C	Neusiedl

OBERÖSTERREICH

8. 5.	F3A	Linz
15. 5.	F3F	Schillerbach
27. 8.-28. 8.	F5B, RC-E10	Reichenenthal
3. 9.- 4. 9.	RC-SL	Linz
10. 9.	RC-IV	Schärding
1. 10.	RC-H2	Bach-Wolfshütte
30. 10.	F1A	Weng-Altheim

SALZBURG

27. 3.	F1A	Steinbach
10. 4.	RC-H2	Mauterndorf
28. 5.	RC-IV	Urteiling
18. 6.	RC-E7	Kraiwiesen
2. 7.	RC-SL	Moosharn
9. 7.	RC-H1	Abtenau
8. 10.	F3B	Koppl
9. 10.	RC-MS+Elektro	Tenneck

10. 9.-11. 9.	RC-Antik Antik-Pokal	Karl Späth, Kainzbauernweg 107, 4780 Schärding
17. 9.-18. 9.	F3F Altpernsteinpokal	Spitzerberg/NO Micheldorf/OÖ
18. 9.	RC-IV Lindwurmpokal	Herbert Oberndorfinger, Phyrnstr.23, 4560 Thon/Knt
18. 9.	RC-H2 Hangflugt.	Josef Fleischhacker, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt
24. 9.-25. 9.	F5B, RC-E10 Zenith-Pokal	Fageraim/Sbg Friedrich Mack, s.o. Mürzschlag/Stmk
1.10.	RC-H2 Hausruckpokal	Gerhard Steiner, Hauptplatz 8, 8680 Mürzschlag
2.10.	RC-III Stadtpokalfliegen	Bach-Wolfshütte/OÖ Jonny Enser, Tel. 07676/7702
2.10.	RC-H2 Hangflugt.	FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl
8.10.	RC-SL Feldbach-Pokal	Somleitendalm/Sbg Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Abtenau
8.10.- 9.10.	F3B	Feldbach/Stmk
9.10.	RC-E7 2. 7-Zellen-Cup	Elisabeth Graf, Flug. 1, 8330 Feldbach Kopp/Sbg
16.10.-17.10.	F3C Seeadlerpokal, Ö-Pokal	Dieter Safarik, Riedgasse 39, 6850 Dornbirn
16.10.-17.10.	RC-HC/B, C Seeadlerpokal	Neusiedl/Bgld FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl/See FMC Seeadler, Neusiedl/Bgld FMC-Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl/See



INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE

RADIO CONTROL

2. 4.- 4. 4.	F3A	F3I Coudes/Frankreich
22. 4.-25. 4.	F3F	Wangaratta/Australien
29. 4.- 1. 5.	F5A, F5B, F5C	Rana u Loun/Tschechien
12. 5.-15. 5.	F3D	Pfäffikon/Schweiz
21. 5.-22. 5.	F3I	Milano-Melzo/Italien
21. 5.-22. 5.	F5B	Chateaudun/Frankreich
22. 5.-23. 5.	F3A	Oberpullendorf/Österreich
9. 6.-12. 6.	F3D	Koblach/Österreich
11. 6.-12. 6.	F3A, F5A	Melnik/Tschechien
12. 6.	F3A	Reichenburg/Schweiz
18. 6.-19. 6.	F3A, F5B 10 Zellen	Zamora/Spanien
18. 6.-19. 6.	F3A	Pecs/Ungarn
25. 6.-26. 6.	F3B	Klagenfurt/Österreich
25. 6.-26. 6.	F3J	Amay/Belgien
25. 6.-26. 6.	F5B, F5B/7, F5B/10, F5D	Gron/Frankreich
25. 6.-26. 6.	F3C	Nesvacily/Tschechien
2. 7.- 3. 7.	F3A	Kraiwiesen/Österreich
2. 7.- 3. 7.	F4C-LSM	Bratislava/Slowakei
9. 7.	F3J	San Marino/Italien
6. 7.-10. 7.	F3J	Brandon, Manitoba/Kanada
9. 7.-10. 7.	F3I	Chrudim/Tschechien
13. 7.-15. 7.	F3A	Pepinster/Belgien
23. 7.-24. 7.	F3J	Brandon, Manitoba/Kanada
23. 7.-24. 7.	F3J	Walsall/England
2. 8.- 7. 8.	F3B	Martin/Slowakei
13. 8.-14. 8.	F3A	Kiskunfelegyhaza/Ungarn
19. 8.-21. 8.	F3A	Kraiwiesen-Saizburg/Österreich
20. 8.-21. 8.	F3J	St. Yrieix La Perche/Frankreich
20. 8.-21. 8.	F3I	Lesce/Slowenien
20. 8.-21. 8.	F3A	Mertzwiller/Frankreich
20. 8.-21. 8.	F3J	Krnov/Tschechien
28. 8.	F3B	Amay/Belgien
31. 8.- 4. 9.	F3A, F3C	San Marino/Italien
3. 9.- 4. 9.	F5D	Fukuyama-shi & Kasaoka-shi /Japan
8. 9.-13. 9.	F3F (Viking Race)	Karbach/BRD
17. 9.-18. 9.	F3B	Glenrothes/England
12.10.-16.10.	F3A	Maia/Portugal
11.11.-14.11.	F5A, F5D	Zamora/Spanien
		Wangaratta/Australien

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

12. 5.-15. 5.	F2A, B, C, Fesselflug-Cup	Kraiwiesen/Sbg
21. 5.-22. 5.	F5B, Pannoniacup	Oberpullendorf/Bgld
22. 5.-23. 5.	F3A 28.Int.Rheintalpokal	Koblach/Vbvg
18. 6.-19. 6.	F3A Rosentalpokal	Klagenfurt/Knt
25. 6.-26. 6.	F3C, 5.Int.Helikopter-Cup	Kraiwiesen/Sbg
9. 8.	F1E 8.Int.Freundschaft-Cup	Kammeralm/Sbg
11. 8.	F1E 22.Heri Kargl-Cup	Kammeralm/Sbg
13. 8.	F1E 5.Weitcup 1994	Kammeralm/Sbg
13. 8.-14. 8.	F3A, F5A, Igo Etrichpokal	Kraiwiesen/Sbg
27. 8.-28. 8.	F1K	Spitzerberg/NO

3. 7.	RC-IV E. Zussner-Gedenkfliegen	Friesach/Knt	Peter Dürnwirth, Stegsdorf 4, 9361 St.Salvator Kraiwiesen/Sbg
10. 7.	RC-E7 7 Zellen-Cup		Friedrich Mack, Müllnerfeld 123, 5322 Plainfeld Feistritz/Galltal/Knt
16. 7.-17. 7.	RC-SL Ö-Pokal		Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gall 134 Theiß/NO
16. 7.-17. 7.	FSB,RC-E10		Manfred Preblmeyer, Heiligensteinerstr.43, 3561 Linz/OO
23. 7.	RC-IV Linz-Pokal		Josef Buchner, Tel. 07224/7402
30. 7.-31. 7.	F3C,RC-HC/B,C Graupner-Cup	Ö-P. Bramberg/Sbg	Wörgl/T
6. 8.- 7. 8.	RC-SL Ö-Pokal		Eckehard Wieser, Augasse 28a, 6300 Wörgl Wörgl/T
13. 8.-14. 8.	RC-IV		Eckehard Wieser Augasse 28 a, 6300 Wörgl Kappel/Knt
14. 8.	RC-IV		Herrmann Kulle, Magdalenstb. 20 9064 Pischeidorf
20. 8.-21. 8.	RC-III,F3A Lauricumpokal	Enns/OO	Siegfried Huber, Tel. 07328/2853 Alpendorf/Sbg
21. 8.	RC-H2 Hangflugt.		Gottfried Peter, Mehrtlg.24, 5600 St.Johann/P, Waidhofen/Thaya/NO
27. 8., 27. 8.-28. 8.	RC-SL Grenzland-Pokal F5B, RC-E10 1.Reichenthal/OO		Kurt Hainzl, Tel. 07214/4160 Schillerbach/OO
3. 9.- 4. 9.	F3F Kremstalpokal		Franz Mittermayr, 07324/38804 Ö-Pokal Linz/OO
3. 9.- 4. 9.	RC-SL Nibelungenpokal		Josef Buchner, Tel. 07224/7402
4. 9.	RC-MS NÖ-Cup, 3.Bew		Ochsenburg/NO BSV-Voith, Pielachpromenade, 3200 St.Pölten
4. 9.	RC-E7 7 Zellen-Cup		Adnet/Sbg
10. 9.	RC-E7 Tirolpokal E7		Brixen l. Thale/T Paul Pichler, Holzham 97, 6363 Westendorf
10. 9.	RC-IV Innvierter Wanderpokal	Schöding/OO	

28. 5.-29. 5.	F5A, RC-E10, 1.E-Flugbewerb St. Valentin/NÖ	5600 St.Johann
29. 5.	RC-IV G.Hörmann Tr.	Statzendorf/NÖ
29. 5.	RC-MS NÖ-Cup, 1.Bew.	MFC Silbergrube, Schulstr.8, 3500 Mistelbach/NÖ
2. 6.	RC-IV Ikaruspokal	Enns/OÖ
2. 6.	RC-E7 Tirolpokal E7	Siegfried Huber, Tel. 07328/2853 Radfeld/T
4. 6.	RC-III Jauntalpokal	Walter Weinseisen, Hagau 244, 6230 Brixlegg
5. 6.	RC-MS Jauntalpokal	Kühnsdorf/Knt
5. 6.	RC-H2 Hangflucht.	Franz Sturm, Mökriach 9, 9141 Eberndorf
11. 6.	RC-SL Ö-Pokal	Kühnsdorf/Knt Franz Sturm, s.o. Schlenken/Sbg
11. 6.-12. 6.	RC-III, F3A Innvierler Wanderp. Schärding/OÖ	Friedrich Mack, Müllnerfeld 123, 5322 Plainfeld
12. 6.	RC-MS NÖ-Cup, 2.Bew	Kirchschlag/NÖ
18. 6.	RC-N 3.Steir. Nurflügelbewerb Kaindorf/Stmk	Ing. Rudolf Pichler, Äußerer Markt 4, 2860 Kirchschlag
18. 6.	RC-E7 7 Zellen Cup	Karl Späth, Kainzbauernweg 107, 4780 Schärding
18. 6.-19. 6.	F3F Magnesitkristalli.	Günseisdorf/NÖ
19. 6.	RC-MS Kornbergpokal	MBC Enzesfeld, Hirtenbergerstr.380
25. 6.	RC-SL Ö-Pokal	Bodo Gumpert, Fischeraustr.59/3/24, 8051 Graz
25. 6.-26. 6.	F3F 3Länder-Cup	Kraiwiesen/Sbg Friedrich Mack, Müllnerfeld 123, 5322 Plainfeld
30. 6.-3. 7.	RC-Antik Antik-Pokal	Gerlitze/Knt

STAATSMEISTERSCHAFTEN

12. 5.-15. 5.	F2B	Kraiwiesen/Sbg
4. 6.-5. 6.	F3A	St.Johann/Rosental/Knt
2. 7.	F1K, F1B	Zeitweg/Stmk
3. 7.	F1A, F1A/J	Zeitweg/Stmk
13. 8.-15. 8.	F3F	Stuhleck/Stmk

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

30. 7.-31. 7.	RC-III	Schärding/OÖ
20. 8.-21. 8.	RC-E7	Wörgl/T
20. 8.-21. 8.	RC-MS	Mistelbach/NÖ
24. 9.-25. 9.	RC-IV	Kraiwiesen/Sbg

NATIONALE WETTBEWERBE

FREIFLUG

6. 3.	F1E Freundschaftscup	Obergrafendorf/NÖ Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf
12. 3.	F1B Finkenstein-Pokal	Finkenstein/Knt Hermann Dolezal, Stiegehofstr.6,9585 Gödersdorf
19. 3.	F1B Fürstenfeldpokal	Fürstenfeld/Stmk Erich Hohenbalken, Wallstr. 20, 8280 Fürstenfeld
20. 3.	F1D/TH	Wörgl/T Walter Weinselsen, Hagau 244 6230 Brixlegg
20. 3.	F1A,F1A/J	Finkenstein/Knt Hermann Dolezal, s.o.
26. 3.	F1B Haunsberg-Pokal	Steinbach/Sbg Ernst Reitterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg
11. 9.	F1A/J 24.lnrv. Jugendfliegen	Schärding/OÖ Karl Späth, Kalnzbuenerweg 107, 4780 Schärding
22. 10.	F1B	Finkenstein/Knt Hermann Dolezal, s.o.
23. 10.	F1A,F1A/J Oktoberpokal	Finkenstein/Knt Hermann Dolezal, s.o.
26. 10.	F1E NÖ-Cup Ost	Obergrafendorf/NÖ Felix Schobel, Mariazellerstr.3, 3200 Obergrafendorf
5. 11.- 6. 11.	F1A,F1A/J,B Fürstenfeldp.	Fürstenfeld/Stmk Erich Hohenbalken, Wallstr.20, Judenburg/Stmk
12. 11.-13. 11.	F1A,F1A/J,F1B	Günther Leitner, Schützeng. 11, 8752 Hetzendorf

FESSELFLUG

5. 6.	F2B	Radfeld/T Walter Weinselsen, Hagau 244, 6230 Brixlegg
13. 8.-14. 8.	F2D 1.Phönix Combat-Pokal	Haidershofen/OÖ Günther Staffel, Pfarrhofberg 2, 3350 Stadt Haag

RADIO CONTROL

10. 4.	RC-H2 Hangflugt.	Farningberg/Sbg Christian Karner, 5580 Tamsweg
24. 4.	RC-H2 Hangflugt.	Abtenau/Sbg
30. 4.	RC-E7 Tirolpokal E7	Hall/T Hermann Muigg, Untere Lend 30, 6060 Hall/T
30. 4.- 1. 5.	F3F Donaupokal	Braunsberg/NÖ FMBC Vienna, Püslig. 3/1, 1235 Wien
1. 5.	RC-E7 7 Zellen Cup	Kraiwiesen/Sbg Friedrich Mack, Müllnerfeld 123, 5322 Plainfeld Wörgl/T
7. 5.	RC-III Tiroler Adler	Ekkehard Wieser, Augasse 28a, 6300 Wörgl
7. 5.	RC-IV Steir. Panther	Zwaring/Stmk Franz Klampf, Jägerweg 10, 8502 Lannach
7. 5.- 8. 5.	RC-III,F3A Lentia-Pokal	Linz/OÖ Josef Buchner, Tel. 07224/7402
12. 5.	RC-H2 Hangflugt.	Hochreith/Sbg Helmut Senjuk, Niederalm 110, 5081 Anif
14. 5.-15. 5.	RC-III/F3A ÖMV-Pokal	Bockflieg/NÖ ÖMV Wien, Wilhelmstr. 20/13/11, 1120 Wien
14. 5.-15. 5	F3C Ö-Pokal	Großhofen-Markgrafenstedl/NÖ
14. 5.-15. 5	RC-HC/B u. C	Großhofen-Markgrafenstedl/NÖ
15. 5.	RC-MS BBS-Pokal u. NÖ-Pokal	Rückersdorf/NÖ
15. 5.	RC-E7 Montfort-Pokal	Feldkirch/Vbvg Norbert Türtscher, Fangsweg 8, 6807 Tisis
21. 5.-22. 5.	RC-E10 Pannonia-Pokal	Oberpullendorf/Bgld Günther Tuczai, Rottwiese 15, 7350 Oberpullendorf
21. 5.-22. 5.	F4C,RC-SC, RC-Scalé	Dietersdorf/Stmk Karl Sand, Burgfried 84, 8342 Gnas
22. 5.	RC-H2	Klagenfurt/Knt
28. 5.	RC-IV	Ureiting/Sbg Gottfried Peter, Mehrlgasse 24,



(L8) Lehrgangsgebühr: Für Neueinsteiger ca S 8000,- + S 260,- Tagesvollpension. Alle anderen zahlen nur die Aufenthaltskosten und eine Lehrgangsgebühr von S 500,-.
 Voranmeldung: bis spätestens 1. August 1994 an das MAZ

W3 Nationaler Antik-Wettbewerb

Termin: 10./11. September 1994
 Teilnehmerkreis: Alle Antikmodellfreunde.
 Anmeldung bei Ing. Alfred Prax, 2325 Himberg Wiener Straße o.Nr. Tel.:02235/88528

L6 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

Termin: 15.-21. August 1994
 Teilnehmerkreis: alle Altersstufen
 Programm: Theorie und Flugpraxis in RC-Flug Gebaut wird der AIRFISH (2400 mm Spwte.)
 Lehrgangsgebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 2300,-, Erwachsene S 2800,-.(6 Tage Vollpension, AF-Baukasten und alle Hilfsmittel).
 Voranmeldung bis spätestens 15. Juni 1994 an das MAZ

L7 8. CO2-Einsteiger- und Aufbaulehrgang

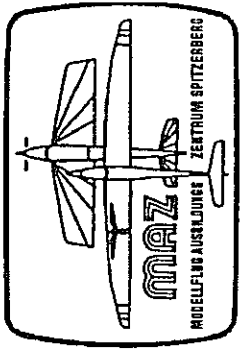
Termin: 22.-28. August 1994
 Teilnehmerkreis: alle Altersstufen.
 Programm: Anfänger bauen das bewährte CO2-Lehrgangsmodell, die anderen Teilnehmer pflegen den Erfahrungsaustausch aller Neuheiten und bereiten sich auf den anschließenden internationalen CO2-Wettbewerb vor.
 Lehrgangsgebühr: Tagespensionspreis S 260,-
 Benötigtes Material wird direkt verrechnet.
 Voranmeldung: bis spätestens 25. Juni 1994 an das MAZ.

W2 3. Internat. CO2-Wettbewerb

Termin: 27./28. August 1994.

L8 2. RC-Solarlehrgang

Termin: 29. August bis 4. September 1994
 Nach dem überaus großen Erfolg des letztjährigen SOLARLEHRGANGES wurde der Wunsch an uns herangetragen, diesen Lehrgang 1994 zu wiederholen, bzw. den bereits Solar-Fortgeschrittenen die Möglichkeit zu geben, in einem SOLARTREFFEN mit den Lehrern des Vorjahres Bruhs und Czepa Erfahrungen auszutauschen.



**AUSSCHREIBUNG
 DER MODELBAU-
 LEHRGÄNGE 1994**

Alle hier angeführten Lehrgänge werden im **MODELLFLUG-AUSBILDUNGSZENTRUM (MAZ)** in der Bundessportschule **SPITZERBERG** durchgeführt.

Nach erfolgter **VORANMELDUNG** wird dem Anmeldebogen das Lehrgangsprogramm, der offizielle Anmeldebogen sowie ein Zahlschein zugesandt.

Die **Voranmeldung** soll ehestens mit dem anhängenden Abschnitt an das Büro des MAZ, **3425 Langenleobarn, Julius Raab Straße 10** bzw. an die beim Lehrgang angegebene Adresse erfolgen.

Jeder Lehrgang ist mit 16 Teilnehmern limitiert, daher ist der Nennungsschluss unbedingt zu beachten. Eine baldige Anmeldung ist daher empfehlenswert. Die Belegung der Lehrgänge erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen!

Bei allen Lehrgängen besteht - gutes Flugwetter vorausgesetzt - die Möglichkeit, die Modellflug-Leistungsprüfungen des Österr. Aero Clubs zu fliegen.

Die Lehrgangsteilnehmer müssen Mitglieder des ÖAeC sein (ausgenommen der Kinderlehrgang L1).

Eine Neu-Mitgliedsanmeldung im MAZ ist möglich! ÖAeC-Mitglieder sind unfall- und haftpflichtversichert und erhalten kostenlos das Modellflugmagazin prop.

VORANMELDUNG

Ich möchte am Lehrgang **L** teilnehmen und ersuche, mich in die Teilnehmerliste aufzunehmen. Senden Sie mir bitte Programm und Anmeldebogen.

Name :

Adresse :

Geburtsdatum : Telefon :

Bereits Mitglied im ÖAeC ? ja nein

Zutreffendes bitte ankreuzen x

bitte wenden I

DIE EINZELNEN LEHRGÄNGE

Die angegebenen Lehrgangsggebühren sind noch nicht verbindlich. Eventuelle Preiskorrekturen vorbehalten.

W1 Antik-Freundschaftswettbewerb mit internat. Beteiligung.

Termin: 30. Juni - 3. Juli 1994
 Nähere Auskünfte und Anmeldung bei Ing. Alfred Prax, A-2325 Himberg, Wiener Straße o.Nr. Tel.: 02235/88528.

L1 Kinder-Freifluglehrgang für Anfänger und Fortgeschrittene.

Termin: 4.-10. Juli 1994
 Teilnehmerkreis: Kinder von 7-15 Jahre
 Programm: Gebaut werden Wurfgleiter, Segel- und Gumminotorflugmodelle
 Lehrgangsggebühr: S 1800,- (6 Tage Vollpension und das komplette Bau- und Hilfsmaterial.
 Vormeldung bis spätestens 1. Mai 1994 an das MAZ.

L2 RC-Airfish - Motorfluglehrgang.

Termin: 16.-24. Juli 1994
 Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppen ab 14 Jahre mit etwas Bau- und RC-Flugerfahrung.
 Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug mit einem AIRFISH mit Motoraufsatz.
 Lehrgangsggebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 3700,-, Erwachsene S 4200,-. Die Lehrgangsggebühr beinhaltet: 8 Tage Vollpension, Baukasten Airfish, Verbrennungsmotor mit Tank und Luftschraube und allen Hilfsmitteln.
 Voranmeldung bis spätestens 10. Mai 1994.

L3 RC-Querruderlehrgang

Termin: 25.-31. Juli 1994
 Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppen ab 14 Jahre.
 Programm: Erlernen des Fliegens über 3 Achsen in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
 Lehrgangsggebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 1800,-, Erwachsene S 2300,- (6 Tage Vollpension und Beistellung eventuell benötigten Kraftstoffes.
 Voranmeldung: bis spätestens 23. Mai 1994 an das MAZ.

L4 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang des ÖAeC-Landesverbandes Oberösterreich

Termin: 1.-7. August 1994
 Teilnehmerkreis: Dieser Lehrgang ist ein geschlossener Lehrgang des ÖAeC-Landesverbandes Oberösterreich
 Programm: Theorie und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIRFISH mit 2400 mm Spannweite.
 Lehrgangsggebühr: S 2300,- (6 Tage Vollpension, AF-Baukasten und alle Hilfsmittel.
 Voranmeldung: bis spätestens 30. Juni 1994 an LSL Ing. Viktor Wöger, 4560 Kirchdorf, Keplerstraße 3/6.

L5 RC-Einsteiger Bau- und Fluglehrgang in den Motorflug mit Verbrennungs- bzw. Elektromotor

Termin: 8.-14. August 1994
 Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppen ab 14 Jahre.
 Programm: Geplant ist der Bau eines Motormodelles mit Verbrennungs- oder Elektromotor. Hier ist es notwendig, das bei der

(L5) Voranmeldung angegeben wird, wofür Interesse besteht: V- oder E-Motor.

Lehrgangsggebühr: Diese kann noch nicht angegeben werden, sie richtet sich nach dem gewählten Modell und Motor. Richtpreis für Jugendliche ohne Motor ca. S 2500,- (Jugendförderung), für Erwachsene um S 500,- mehr.
 Voranmeldung bis spätestens 30. Juni 1994 an das MAZ.

Bitte nicht vergessen und unbedingt angeben wofür Interesse besteht: V oder E!

Verein..... ÖAeC-Nr.:

Ich besitze bereits eine RC-Anlage (nur bei Fernsteuerlehrgängen ankreuzen X) ja nein

Auf Wunsch sind wir Ihnen bei der Beschaffung einer RC-Anlage behilflich

.....
 Unterschrift des Bewerbers Bei Jugendlichen Unterschrift der Eltern

bitte wenden I

Datum:

Lechner Gedenkfliegen und Burgenländische Meisterschaft

Lausiges Wetter, aber dennoch schöne Flüge mit Großseglern

Leider waren nur 7 Piloten zum Start angetreten

Auf dem Modellfluggelände Siegendorffand heuer wieder die Landesmeisterschaft der Segelflugmodelle (RCIV) und das Lechner Gedenkfliegen statt. Schlechtes Wetter mit Föhnsturm war angesagt und so fand sich nur 7 Piloten aus vier Vereinen ein. Im ersten Durchgang, der um 9 Uhr gestartet wurde, setzte sich gleich Miroslav Krstic vom MFC Kreuzenstein in Front, gefolgt von Josef Haas und Dominik Welkovits, beide vom veranstaltenden Verein.

Es wurden recht gute Flüge gezeigt. In der Reihenfolge des ersten Durchganges stellten sich auch die drei Erstplatzierten. Krstic flog eine ASK 18, Spannweite 4,50 m mit Profil Ritz 3, Josef Haas flog die neue ASH 25 von Robbe mit ebenfalls 4,50 m Spannweite, Wölklappe, Quabeck-Profil und Einziehfahrwerk. Dominik Welkovits zeigt

te mit der Krause-ASW 24, vier Meter Spannweite, Profil Eppler E 211 und Einziehfahrwerk gekonnte und schöne Flüge. Die Modelle hatten allesamt ein Gewicht zwischen 3,8 und 4,9 kg.

Aus der Gesamtwertung wurde die Burgenländische Landesmeisterschaft herausgewertet. Vereinsvorstand Wolfgang Briese überreichte die Pokale und bedankte sich bei jedem Teilnehmer mit einer Flasche Burgenländer Wein.

Ergebnis Burgenländische Landesmeisterschaft:

1. Josef Haas 1839
2. Dominik Welkovits 1788
3. Wilhelm Lang 1770

Es war eine schöne Veranstaltung, leider mit dem Wermutstropfen, daß zu wenig Piloten zum Start erschienen. Wir hoffen in diesem Jahr mit mehr Beteiligung. JH.

Ergebnis des Lechner Gedenkfliegens:

- | | | |
|----------------------|---------------|------|
| 1. Miroslav Krstic | ASK 18 | 2122 |
| 2. Josef Haas | Robbe ASH 25 | 1839 |
| 3. Dominik Welkovits | Krause ASW 24 | 1788 |



Die großen Bewerbe des Jahres 1994

Weltmeisterschaften 1994:

- 2.-10. August F1A, F1B, F1C Kiew/Ukraine
- 13.-21. August Scale Models F4B, F4C, Deelen/Holland
- 3.-10. September S1B, S3A, S4B, S5C, S6A, S7, S8A Leszno/Polen
- 20.-25. September F1D Slanic-Prahova/Rumänien
- 21.-28. Oktober F2A, F2B, F2C, F2D Shanghai/China
- 12.-19. November F5D Wangaratta/Australien

Europameisterschaften 1994:

- 16.-23. Juli F3A Liechtenstein
- 22.-31. Juli F3B Rackeve/Ungarn
- 2.-10. August F1A, F1B, F1C Kiew/Ukraine
- 15.-18. September F1E Vicenza/Italien
- 23.-30. September F3C Leszno/Polen

Achtung - RC III - F3A Einsteiger Lehrgang-Ausschreibung für Motorkunstflug

Der Österreichische Aero Club veranstaltet einen Vorbereitungslehrgang für Wettbewerbseinsteiger in den Motorkunstflugklassen RC III und F3A.

Dieser Lehrgang findet vom 15. bis 17. April 1994 auf dem Modellflugplatz Bockfließ/NÖ des ÖMV-Wien statt. Als Lehrer sind Mitglieder der Österreichischen F3A-Nationalmannschaft und internationale Punkterichter vorgesehen.

Das Lehrgangsprogramm besteht aus theoretischem und praktischem Unterricht. Der Lehrgang ist nur für Mitglieder des ÖAeC vorgesehen, die einen Kunstflug-Tiefdecker beherrschen.

Zeitplan:

- 15. April 1994 ab 18 Uhr Theorie-Lehrgang
- 16. April 1994 ab 8.30 Uhr Praktischer Lehrgang
ab 19.30 Uhr Theorie-Lehrgang
- 17. April 1994 ab 8.30 bis 15.30 Uhr
Praktischer Lehrgang

Die Teilnahme an dem Lehrgang ist kostenlos, Anmelde-schluß ist der 25. März 1994.

Anmeldung und Auskünfte an die Lehrgangsführung:

Landessektionsleiter Wilhelm Zehethofer
Reinprechtsdorferstraße 7/38
1050 Wien
Tel. 1/545 25 27 ab 20 Uhr.

Modellbau Muik



1160 WIEN

Seeböckgasse 26

Telefon 0222 / 45 02 808

15. Graupner-Bodensee-Cup
im Wasserflug:

Wie immer: interessant und äußerst gelingen!

Mit 18 Teilnehmern aus 6 Nationen und einem traumhaften, fast windstillen Flugwetter während beider Tage hatte sich der 15. Graupner Bodensee-Cup im Wasserflug in der Klasse Semi-Scale am 18./19. September 1993 in Hagenau am Bodensee in jeder Hinsicht wieder von der besten Seite gezeigt und gestaltete sich wiederum zu einem herausragenden Modellfliegerischen Ereignis.

Für wahr keine leichte Aufgabe für den Autor, seine beiden Titel erneut zu verteidigen, waren doch Spitzenpiloten der Wasserflugszene wie Erich Däubler mit seiner Aerona A3, Wulf Rohwedder mit seiner Heinkel He 18 mit 5-Zylinder-Seidel-Sternmotor, Klaus Daiger, Andi Bischel, Vater und Sohn Hückl mit ihren 4 Piper J3 und PA 18, Trevor Green mit Bowers FlyBaby aus England, Jean-Claude Requet mit einer Latoecoere 298 aus Frankreich, Rolf Breitingner mit seiner altbewehrten Cessna Skylane II, Jan Hermkens aus Holland mit der aus diversen Fachzeitschriften und Teilnahmen an Europ-Star-Wettbewerben bekannten Short Sunderland Flugboot mit gewaltigen Ausmaßen und andere mit von der Partie.

Allein die Sunderland wäre schon eines Besuches wert gewesen, wo sie doch für alle Anwesenden das erstmal eine Wasserfahrt, Abwassern, Fliegen und Anwassern live erleben konnten. Der

Klang der vier (nur!) 7,5 ccm großen Zweitaktmotoren, das gewaltige Ausmaß des Rumpfes, die Spannweite von weit über 3 Meter und knappe 19 kg Abfluggewicht ließen selbst im Modell erahnen, welch überwältigenden Eindruck (vom fliegerisch-technischen Standpunkt aus) erst die originalen Flugboote hinterlassen haben müssen.

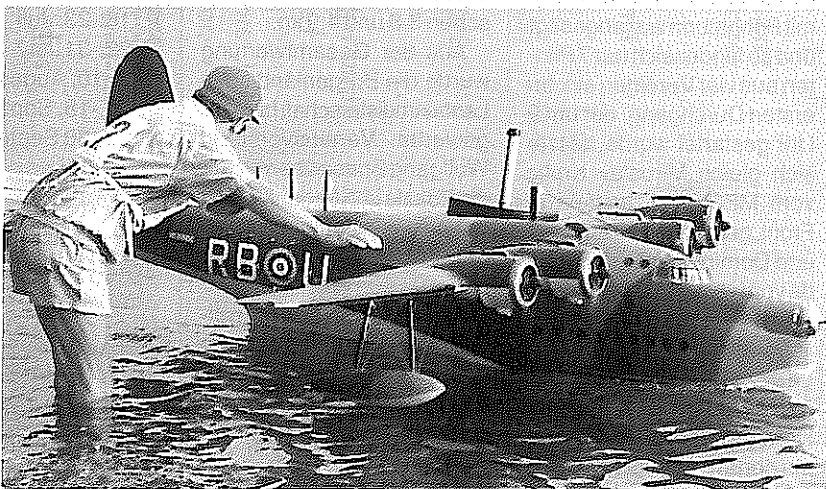
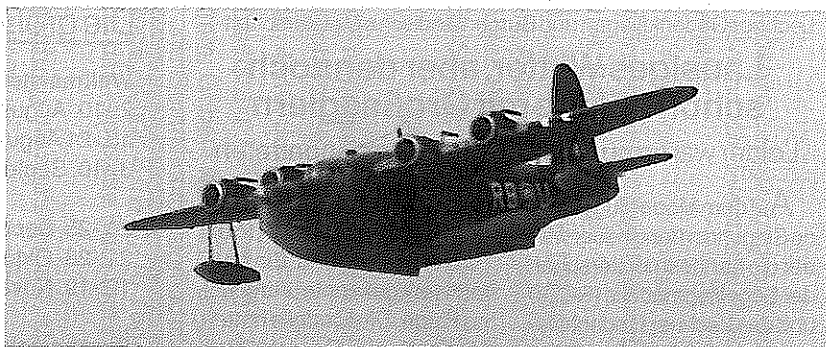
Eigentlich war es fast logisch, daß Jan Hermkens mit seinem Modell nicht nur das Interesse der Punkterichter, sondern auch das der teilnehmenden Piloten wie auch der vielen Zuschauer geweckt hat und das zeigte sich auch in der Baubewertung: Klarer Platz eins mit 797 Punkten vor meiner Libelle II mit 733 Punkten und Fritz Josef mit 685 Punkten für seinen Dornier Seastar.

Fast könnte man sagen, ein Heimvorteil für Dornier, durch die Nähe des ursprünglichen Stammwerkes in Friedrichshafen und durch die Anwesenheit von führenden Technikern und Verkaufsleuten der Firma Dornier, die seit Jah-

ren regelmäßig das Geschehen beobachten und echtes Interesse sowie Freude an der Veranstaltung zeigen, wenn zumindest noch einige der berühmten Dornier-Flugboote sich als Modell auf dem Wasser und in der Luft zeigen.

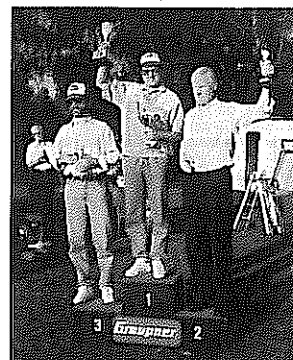
Nach sechs Stunden Baubewertung begannen am Samstag die Semi-Scaler ihren Wettbewerb erst um 15 Uhr und flogen bis zur Dämmerung um 19 Uhr. Das vorläufige Endergebnis: 1. Platz für Walter Margreiter trotz eines durch Nervosität und "kranken" Motors arg verpatzten Fluges mit mageren 8 Punkten Vorsprung vor Wulf Rohwedder.

Sonntag: Herrlicher, wenn auch kühler Morgen und öliges Wasser. Rohwedder war als erster dran - und hatte einen meisterhaften Flug. Jan Hermkens, der am Vortag Probleme mit seinen Backbordmotoren und dadurch beim Abwassern zu kämpfen hatte (Eintauchen der linken Stützwimmer und dadurch "Kursabweich-



Die Grenzen zwischen Original und Modell verwischen sich: Was sich im Anflug wie das große Vorbild ausnimmt, entpuppt sich schließlich als (allerdings großes) Modell. Jan Hermkens aus Holland hat es gebaut und geflogen.

chungen") hatte die Sunderland gut im "Knüppel" und flog ein schönes Programm, das durch den Sound der vier Motoren, den ruhigen Flug und den daraus resultierenden Gesamteindruck auch entsprechend bewertet wurde. Rolf Breitingner aus Friedrichshafen zeigte mit seiner



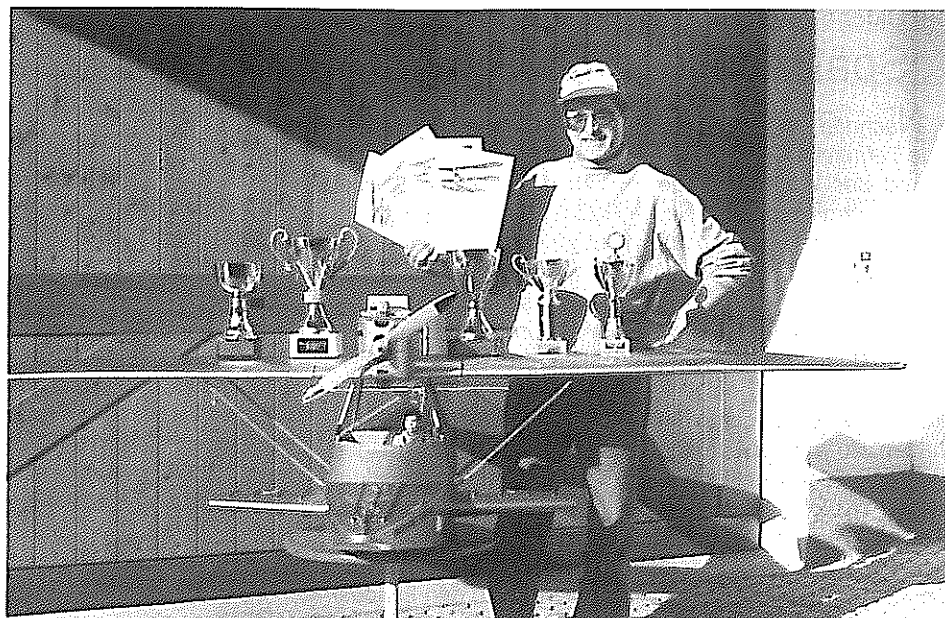
Die Sieger von Hagenau: Margreiter, Rohwedder (rechts) und Bischel (links).

wunderschönen Cessna ebenfalls äußerst naturgetreue Flüge und auch bei mir "flog" es besser als am Vortag, wenngleich mit 20 ccm OS-Surpaß nicht die volle Leistung brachte und im dritten Durchgang nochmals etwas nachließ. Grund: Ventile sollte man auch einmal wieder nachstellen!

Andreas Bischel aus Bayern flog seine Piper PA 18 wie das Original und gelangte im 2. Durchgang durch Abrutschen Margreiters auf Platz drei. Wenigstens noch ein Stockerplatz, dachte ich mir, wenn mich nicht noch der "Fliegende Holländer" verdrängt.

Also: Den Nachmittag und den 3. Durchgang abwarten. Auch in den vergangenen Jahren waren die letzten Flüge meist die besten und so war Spannung total angesagt. Alle Piloten hatten ausnahmslos ihr Bestes gegeben, es war ein echter, kameradschaftlicher Wettbewerb, der für alle Teilnehmer bis zur Siegerehrung vollkommen ungewiß blieb. Infolge der 42 (!) Wettbewerbspiloten - es waren davon ja noch 15 im Viertakt-Wasserkunstflug und 9 im erstmals durchgeführten Elektro-Wasserflug dabei - konnte eine Auswertung des 3. Durchganges nicht mehr auf der offiziell dafür vorgesehenen Anschlagtafel ausgedruckt werden.

Begonnen wurde mit der Preisverteilung traditionsge-



Fotos: Margreiter

mäß mit dem letzten, in unserem Fall mit Rang 18. Die Preise wurden verlost und so hatte der letzte die größte Auswahl und Chance, einen der wertvollen Preise zu gewinnen.

Dann kamen die Pokalränge zur Verlesung. Bis dahin wurde ich noch nicht aufgerufen und nach spannenden Warten stand fest: 3. Rang an Andi Bischel. Mein Herzklopfen wurde stärker. Der Platzsprecher begann mit den Worten: "Der zweite Platz geht an einen Piloten, der hier in Hagenau in der Semi-Scale Klasse schon zweimal das Siegerpodest erklommen hat und heuer leider nur Zweiter werden konnte." Große Pause. In meinem Kopf überschlugen sich die Gedanken, denn

sowohl für Rohwedder als auch für mich traf das zu. Dann fuhr er fort: "Der zweite Platz mit nur 21 Punkten Rückstand ergeht an Wulf Rohwedder. Somit fällt der erste Rang nun bereits zum drittenmal im Internationalen Graupner-Bodensee-Wassserflug-Cup an Walter Margreiter von der Modellbaugruppe Bludenz im Ländle Vorarlberg.

Echte Freude gepaart mit Ergriffenheit und Genugtuung für viele Mühen, Rückschläge und Opfer entluden sich bei einem sichtlich gelösten Sieger. An dieser Stelle

Walter Margreiter mit seinem siegreichen Modell, der Dornier Libelle II, Baujahr 1922. Spannweite 2,65 m, Gewicht 11,5 kg, Motor 20 ccm OS-Surpass.

möchte ich allen Beteiligten meinen für hervorragende Kameradschaft und vor allem meinen drei Clubmitgliedern, die mich in Hagenau tatkräftig und stimmungsgewaltig unterstützt haben, herzlichen Dank aussprechen.

Walter Margreiter

Name	Modell	Bau	Flug	Total
1. Walter Margreiter	Dornier Libelle II	733	1027	1760
2. Wulf Rowedder	Heinkel 18	622	1117	1739
3. Andreas Bischel	Piper PA 18	652	1022	1674
4. Jan Herkems	Short Sunderland	797	865	1662
5. Rolf Breiltinger	Cessna 182	538	1055	1593
6. Jan Hammer	Dornier Seastar	648	869	1517
7. Klaus Daiger	Piper PA 18	610	901	1511
8. Günter Hückl	Piper PA 18	617	849	1466
9. Adolf Hückl	Piper J3	607	780	1387
10. Erich Däubler	Aeronca PC 3	525	848	1373
11. Hans Jürgen Wolter	Canadair CL 215	568	767	1335
12. Josef Fritz	Dornier Seastar	685	648	1333
13. Michael Fölbach	Junkers F 13	625	581	1206
14. Pewter Au	Pilatus Porter PC6	470	661	1131
15. Jean-Claude Requet	Latecoere 298	478	565	1043
16. Norbert Ladenburger	Piper J 3	190	818	1008
17. Trevor Green	Bowers Flybaby	672	328	1000
18. Heinrich Ritze	Dornier Do 18	568	206	774

Viertakt-Kunstflug

1. Georg Thanner	708
2. Erich Däubler	706
3. Wolfgang Roth	694
4. Thomas Ott	649
5. Francois Rollier	640
6. Heinrich Spöttl	622
7. Michael Breitenmoser	595
8. Erwin Bickel	592
9. Vasco Aurino	562
10. Frank Stark	560
11. Fritz Röthlisberger	395
12. Matthias Stotz	355
13. Jean-Claude Requet	230
14. Hans Wagner	171
15. Marzio Quadri	158

Elektro-Wasserflug

1. Georg Thanner	371
2. Hans Wagner	365
3. Wolfgang Roth	320
4. Uli Nägele	318
5. Josef Hackstein	304
6. Norbert Ladenburger	280
7. Klaus Renger	274
8. Thimo Nuding	273
9. Rolf Schmid	96

18. Oktoberpokal Freiflug Finkenstein

Spät, aber dann doch noch

Nachdem der ursprüngliche Termin im Oktober aufgrund der Witterungslage verschoben werden mußte, konnte der Wettbewerb doch noch am 5. Dezember durchgeführt werden.

Der Bewerb der Gummimotormodelle (F1B) mußte abgesagt werden, da sich keine Teilnehmer gemeldet hatten. So war der Sonntag der Klasse der Segelflugmodelle (F1A) vorbehalten. Acht Teilnehmer und fünf Jugendliche stellten sich den Zeitnehmern.

Dichte Nebelschwaden lagen über dem Gelände, so daß zum vorgesehenen Zeitpunkt nicht an einen Start zu denken war. Erst gegen halb elf Uhrlichtete sich der Nebel und dem Start stand nun nichts mehr im Wege.

Völlige Windstille bis zum dritten Durchgang und fast keine Thermik stellten an die Spitzenflieger große Anforderungen. Keiner von ihnen war imstande, in den sieben Durchgängen Maxima aufzuweisen und so war die Überraschung perfekt, als bei der Endabrechnung zwei Piloten punktgleich mit 1220 Sekunden an der Spitze lagen: Dietmar Piber (Salzburg) und Helmut Fuss (UMFC Leonding) hatten um den Sieg zu kämpfen.

Währendes Pibernachlangem Kreisschleppen gelang, sein Modell in leichter Thermik auszuklinken, verpaßte Fuss den Anschluß und mußte sich mit 120 Sekunden geschlagen geben. Dietmar Piber nahm daher mit 172 Sekunden den Wanderpokal

zum zweitenmal mit nach Hause.

An dritter Stelle landete Rudolf Holzleitner (Leonding) mit nur drei Sekunden Rückstand auf Piber und Fuss. Beim Zusammenzählen der Punkte für die Landesmeisterschaft gab es die zweite Überraschung: Reinhard Truppe (Feldkirchen) und Gerald Michelitsch (Finkenstein) lagen mit 1121 Sekunden punktgleich an der Spitze. Im darauffolgenden Stechen gewann Truppe mit 173 Sekunden souverän den Landesmeistertitel, Michelitsch landete nach 128 Sekunden. Dritter wurde Erwin Pacher mit drei Sekunden Rückstand auf die Siegerzeit.

Drei Mädchen und zwei Buben kämpften in der Jugendklasse (F1A/J) an diesem Tag um den Sieg. Für die Kinder war es ziemlich schwierig, da die Schneedecke immerhin 10 cm hoch war und außerdem absolute Windstille herrschte. Es mußten viele Fehlstarts in Kauf genommen werden.

Brigitte Truppe aus Feldkirchen verteidigte unangefochten die Spitze. An den geflogenen Zeiten war der Unterschied von Modellen "neuer Technologie" zu den konventionellen Modellen, mit denen alle Finkensteiner antraten, eindeutig zu erkennen. Brigitte Truppe lag mit 157 Sekunden Vorsprung unangefochten an der Spitze, dahinter folgten die Finkensteiner Volkmar Umele, Gernot Struggl und die Schwestern Cornelia und Susanne Dolezal.

Hermann Dolezal

Landesmeisterschaft F1A:

1. Reinhard Truppe 1121 + 173
2. Gerald Michelitsch 1121 + 128
3. Erwin Pacher 1119
4. Albert Warzilek 821
5. Hermann Dolezal 683

F1A/J:

1. Brigitte Truppe 742
2. Volkmar Umele 585
3. Gernot Struggl 570
4. Cornelia Dolezal 392

5. Susanne Dolezal 359

Oktoberpokalfliegen F1A:

1. Dietmar Piber 1220 + 172
2. Helmut Fuss 1220 + 120
3. Rudolf Holzleitner 1217
4. Reinhard Truppe 1121
- Gerald Michelitsch 1121
6. Erwin Pacher 1119
7. Albert Warzilek 821
8. Hermann Dolezal 683

Salzburger E-Flug-Landesmeisterschaft 1993

Trotz ungünstigem Wetter pünktliche Abwicklung

Am 17. Oktober des Vorjahres wurde vom Verein MFC Bergfalke erstmals die Landesmeisterschaft in der Klasse Elektrosegler mit 7 Zellen-Akku (RC-E7) in Adnet ausgetragen. 17 Teilnehmer gingen um 11 Uhr an den Start. Besonders erschwerend: es war mit großflächigen Abwindfeldern zu kämpfen. Das Wetter zeigte sich nicht gerade von seiner guten Seite, der Wind drehte öfters und Nebel hüllte auch immer mehr die umliegenden Berghänge ein.

Es wurden drei Durchgänge geflogen, wobei je Durch-

gang 15 Minuten zu fliegen und anschließend in einem 30 m-Kreis eine Punktlandung zu vollbringen war.

Die mustergültig durchgeführte Veranstaltung endete nach genau drei Stunden, der Computer ließ die Teilnehmer auch nicht auf die Auswertung warten. In diesem Jahr wird am gleichen Platz wieder ein 7-Zellen-Wettbewerb veranstaltet. Es bleibt nur zu hoffen, daß das Wetter sich dann von einer besseren Seite zeigt und deshalb auch mehr Teilnehmer anreisen.

Gerhard Eisl

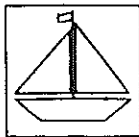
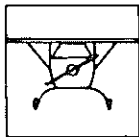
	Modell	Spannweite m	Gewicht kg	Punkte	
1.	Franz Glück	Mistral	3,20	2,1	2086
2.	Karl Stöllinger	SB 10	3,40	1,9	2078
3.	Gerhard Eisl	Mistral	3,20	2,1	2055
4.	Johann Stöllinger	Tornado	3,00	2,3	2050
5.	Josef Strobl				2023
6.	Franz Niedermaler				2000
7.	Oswald Hajek				1972
8.	Edmund Huber				1948
9.	Karl Ehrenscheidtner				1902
10.	Manfred Pointner				1895
11.	Robert Bacher				1892
12.	Josef Grömer				1889
13.	Alexander Asen				1876
14.	Hermann Grerer				1831
15.	Franz Pongruber				1827
16.	Horst Reuer				1770
17.	Klaus Gappmaier				1739

Zur Veranstaltung des 7-Zellenbewerbes des MFC Bergfalke wären noch einige interessante technische Details hinzuzufügen, die derart interessant sind, daß prop in der nächsten Ausgabe einen ausführlichen Bericht veröffentlichen wird.

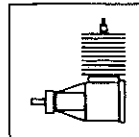
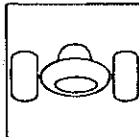
Das Gros der Elektroflieger setzt in der Regel kleine Modelle um 2 Meter Spann-

weite ein und versieht sie mit 8, 10 und mehr Zellen. In Adnet gingen aber Modelle zwischen 3,0 und 3,40 m Spannweite an den Start, obwohl die Rümpfe nur mit sieben Zellen geladen wurden.

Es handelte sich um Eigenkonstruktionen, leicht gebaut, 1,5 kg Gewicht ohne E-Antrieb, 1,9 bis 2,3 kg Abluggewicht und Profilen, die den Eppler E 387 und E 392 entsprechen. Das Siegermodell und das drittplatzierte hatten Motorpylone mit Direktantrieb, alle übrigen waren mit Getrieben ausgestattet. Die meisten Piloten flogen das 3 m-Modell Tornado. Mehr Daten gab es im Augenblick leider nicht.



modellbau
steber



A-5020 SALZBURG • Weiserstrasse 14 • Tel. 0 66 2/88 15 30

Graupner
MULTIPLEX

JARUS



Unsere Preise können
sich hören lassen!



Produkte
von über
60 Firmen!

... ruf doch mal an!

BLUE AIRLINES

krick merker

SIMPROP S ELECTRONIC

webra

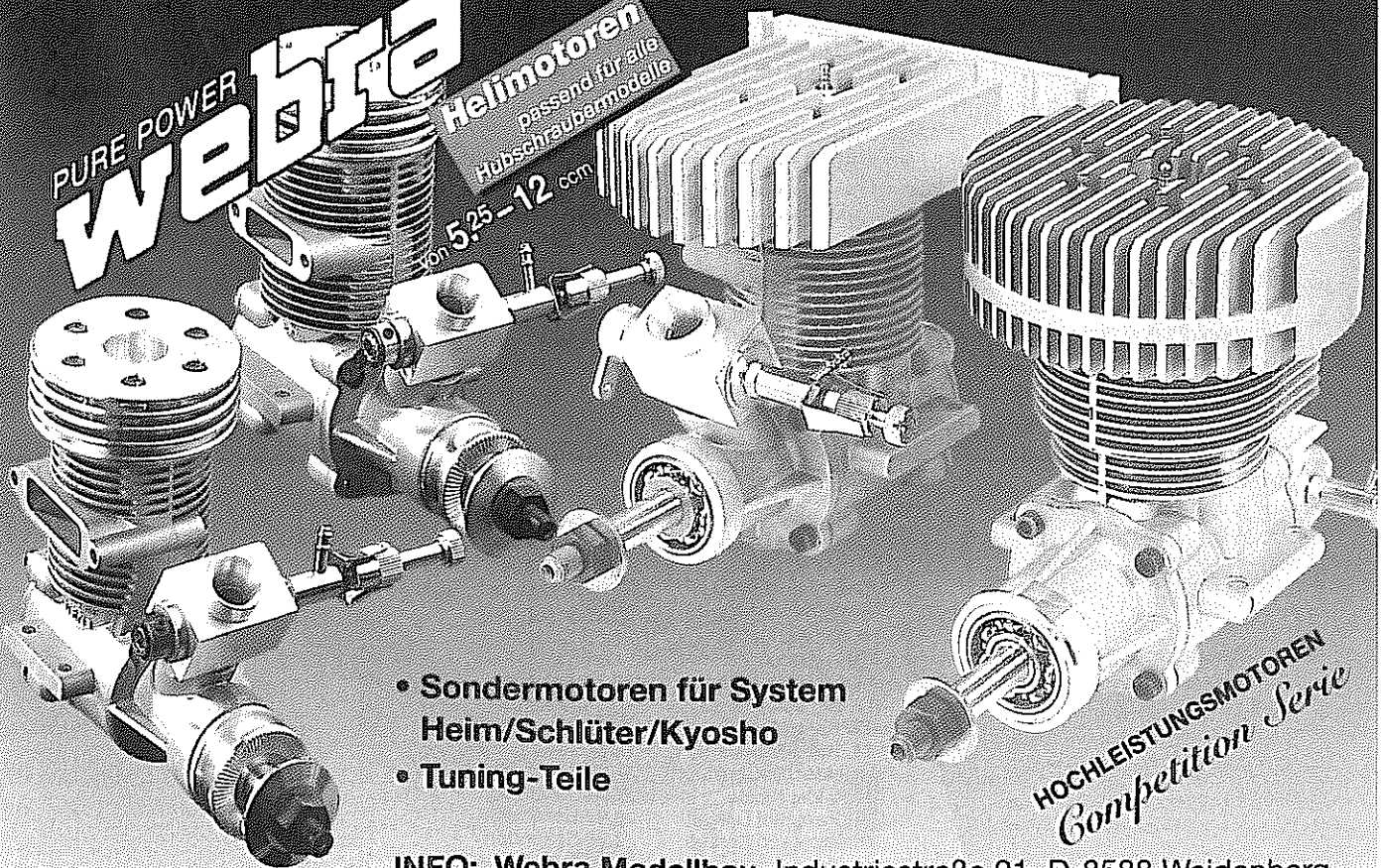
TAMIYA



robbe RÖGA-TECHNIK

PURE POWER
webra

Heilmotoren
passend für alle
Hubschraubmodelle
von 5,25 - 12 ccm



- Sondermotoren für System Heim/Schlüter/Kyosho
- Tuning-Teile

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

INFO: **Webra Modellbau**, Industriestraße 21, D-8588 Weidenberg
Webra Modellmotoren, Eichengasse 572, A-2551 Enzesfeld

Verbeugung vor dem MAZ

Das jüngste Mitglied der MFG-St.Veit, der 14-jährige Jörg Steiner, hat letzten Sommer an einem RC-Einsteigerlehrgang im Modellausbildungszentrum Spitzerberg (MAZ) teilgenommen. Nach einer Woche kam er mit einem selbstgebauten und eingeflogenen Airfish zurück. Sofort wurde das Modell bestaunt, denn es war außerordentlich sauber gebaut und farblos lackiert. Doch die Feinheiten zeigten sich erst im Detail. Nicht nur, daß alle Ruder leichtgängig installiert, und die Fernlenkanlage vorbildlich eingebaut war, es waren auch an einigen wenigen Stellen sinnvolle Verstärkungen aus dünnem Sperrholz angebracht. So wurde die Tragflächenoberseite an der Flügelwurzel verstärkt, sodaß nun die Gummiringe beim Huckepackbetrieb nicht die Endleiste einschneiden können. Auch die Ruder wurden im Bereich der Anlenkung verstärkt, um ein Ausreißen des Ruderhorns zu verhindern. Selbstverständlich war das Modell auch schon eingeflogen, und die Ruderausschläge waren optimal abgestimmt. Mit einem so vorbereiteten Modell war es für uns "alte Hasen" eine Kleinigkeit, unsere "Jüngsten" fliegerisch weiter aufzubauen. Daß ganz nebenbei der einwöchige Aufenthalt mit Gleichaltrigen am Spitzerberg für Jörg ein Erlebnis war, sei nur kurz erwähnt. Es ist nun endlich einmal an der Zeit, dem Modellausbildungszentrum (MAZ) am Spitzerberg und den dort tätigen Funktionären unsere ehrliche Anerkennung auszusprechen. Unser besonderer Dank gilt aber den "Lehrern", die mit sehr viel Sachkenntnis und Praxiserfahrung die Modelle so erbauen und einfliegen, daß der Stammverein dann ohne Probleme die Jugendarbeit weiterführen kann. W. Sch.

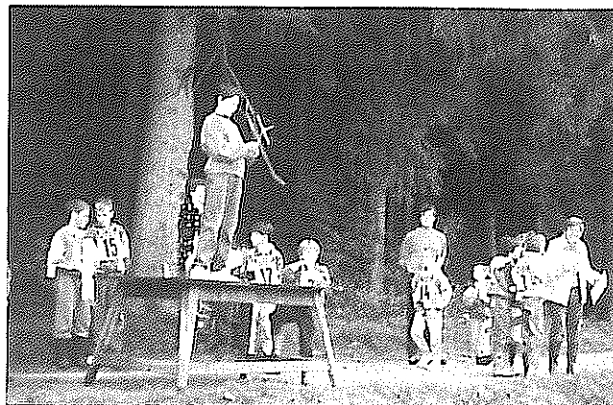


Foto: Brandfeller

Wurfgleiterwettbewerb der MFG-St.Veit

Mit großem Eifer bei der Sache

Am 4. September 1993 veranstaltete die Modellfluggruppe St.Veit zum zweiten Mal ihren Wurfgleiterwettbewerb am Modellflugplatz in Unterbergen, der unter Patronanz des ÖMV-Kärnten durchgeführt wurde. Alle 5- bis 10-jährigen Kinder aus St.Veit und Umgebung waren eingeladen, mit den von der Modellfluggruppe St.Veit zur Verfügung gestellten Wurfgleitern eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Wie in den offiziellen Wettbewerbsklassen wurden auch hier 3 Durchgänge geflogen, von denen die zwei besseren gewertet wurden. Bei bedecktem Himmel und zeitweisem Nieselregen wurde der Wettbewerb zur Freude der Kinder durchgeführt. Einmal gab es wegen eines mißglückten Fluges sogar Tränen, was aber nur beweist, mit welchem

Eifer man bei der Sache war. Der Start erfolgte von einer stabilen Plattform aus, sodaß gegenüber dem leicht abfallenden Gelände doch eine passable Startüberhöhung zustande kam. Jeder gelungene Versuch wurde von den Teilnehmern, Eltern und Zuschauern mit einem Applaus belohnt. Am Ende des dritten Durchganges ergab sich die im Kasten unten angeführte Reihung.

Bei der Siegerehrung erhielten alle Teilnehmer ein Plüschtier sowie einen Schneidebogen für ein Papierflugmodell. An die fünf Erstplatzierten wurden noch zusätzlich die Wurfgleiter und Urkunden vergeben. Nach dieser Anstrengung gab es für die jungen Piloten und Pilotinnen noch eine zünftige Jause, bevor der nun stärker werdende Regen uns end-

So hatten die Jungen abgeschnitten

1. Schober Margot	17,04 Sekunden
2. Tengg Wolfgang	15,41 Sekunden
3. Tengg Katrin	15,00 Sekunden
4. Sternath Peter	14,22 Sekunden
5. Krainer Georg	14,09 Sekunden
6. Gursch Patrick	13,06 Sekunden
7. Mertitz Jürgen	12,71 Sekunden
8. Sternath Elisabeth	12,53 Sekunden
9. Cidej Christian	11,63 Sekunden
10. Lemesch Verena	11,04 Sekunden
11. Moschik Michael	10,75 Sekunden
12. Schuster Mario	10,16 Sekunden
13. Kulle Melanie	9,98 Sekunden
14. Kulle Kristina	9,93 Sekunden
15. Moschik Christoph	9,41 Sekunden
16. Cidej Nicole	9,09 Sekunden
17. Parazutti Daniel	8,97 Sekunden
18. Lemesch Sandra	7,88 Sekunden
19. Rauter Stefan	7,18 Sekunden

Der nächste jugendliche Teilnehmer führt noch die letzten Einstellungen am Wurfgleiter durch, bevor der Start erfolgt.

gültig vom Fluggelände vertrieben. Die Mitglieder der MFG-St.Veit sind sich aber einig, daß in dieser Richtung weiter gemacht wird, und daß es 1994 sicher wieder eine Neuauflage dieser Veranstaltung geben wird. Wolfgang Schober



Erich Jedelsky - 70

Einer der ganz Großen des österreichischen Modellflugwesens hat den Siebziger erreicht, 60 Jahre davon galt ohne Unterbrechung dem Modellflug, den er in seiner ganzen Entwicklung nicht nur mitverfolgte, sondern auch mitgestaltete.

Kein "Nachbauer" bestehender Regeln, sondern ein kritischer Geist, der immer rasch hinter die Schwachstellen der gerade gebräuchlichen Regeln kam. Er experimentierte und forschte, er ging mit seinen Profilen in den Windkanal, er baute eine Unmenge von Modellen aus eigenen Überlegungen und erschuf die "Wiener Schule" des funktionellen Hochstarts.

Als Autodidakt auf dem Sektor Aerodynamik schuf er Profile geringsten Sinkens, doch sein größter Wurf war die fast weltweit verbreitete offene Standard-Bauweise, gemeinhin als "Jedelsky"-Fläche allerorts geschätzt und gebaut. Selbst große Modellbaufirmen haben diesen Flügel in ihr Programm aufgenommen. Der 70er hindert Erich Jedelsky nicht daran, weiter an neuen Zielen zu arbeiten.

Es gibt Wettbewerbe, zu denen fährt man gerne. Da gibt es Spannung, aber auch Gemütlichkeit und interessanten Modellflugsport. Hiermit meine ich die Niederösterreichische Landesmeisterschaft im Motorsegeln (RC-MS).

Die Witterung war in Ordnung, wenig Wind und die Regenfront noch sehr weit weg. Nachdem ich der erste auf dem Flugplatz Enzesfeld war, konnte ich noch rasch einige Trainingsflüge absolvieren. Nach und nach kamen meine RC-MS-Freunde, insgesamt waren es 13 Piloten.

Ab diesem Zeitpunkt kam Leben auf den Fluggelände und jederversuchte noch sein Flugmodell und sich zu optimieren. Eine gewisse Hektik herrschte auf dem Platz. Da und dort sah man nervöse, aber auch zufriedene Pilotengesichter, je nachdem, wie die Testflüge ausgefallen waren.

NÖ-Landesmeisterschaft Motorsegler 1993 Wettbewerb der Flugtaktiken Nur 2 Durchgänge wegen Schlechtwettereinbruch

Nach Pilotenbegrüßung und Wettbewerbsbesprechung begann der erste Durchgang. Schon da war zu sehen, daß das Wetter nicht gleichmäßig bleiben würde. Die renomierten Piloten Franz Wnczel, Karl Leeb und Erich Buxhofer übernahmen im ersten Durchgang die Führung. Die anderen mußten sich mit Durchschnittszeiten zufriedengeben.

Der zweite Durchgang verlief turbulent. Die herannahende Gewitterfront brachte Regen und böige Winde mit sich. Trotz dieser Wettersituation erzielten einige RC-MS-Piloten beachtliche Leistungen. Beim genaueren Betrachten der Flüge konnten recht gut die verschiedensten Flugstile und Taktiken zur Bewältigung der Wet-

tereinflüsse erkannt werden.

Einige der Piloten versuchten die erreichte Höhe mit wenig Vorwärtsgeschwindigkeit beizubehalten und die Abweichungen von der Flugbahn mit nur sehr kleinen Kursänderungen zu korrigieren. Andere wiederum versuchten, bestimmte Flugflächen und -bereiche anzufliegen, weil sie dort eine gewisse Wetterstabilität vermuteten.

Einige Leser werden erstaunt sein, daß man zum Teil unkonventionelle Flugtaktiken anwendete, aber ich weiß aus eigener Erfahrung, daß durch Bodenbeschaffenheit, Windgeschwindigkeit und Temperatur gerade in dieser Gegend interessante Wetterkonstellationen entstehen, die für einen RC-MS-

Piloten sehr interessant sind.

Leider konnte der dritte Durchgang nicht mehr gestartet werden, da der Regen bereits die hartgesotenen Piloten vom Flugplatz vertrieben hatte. Unser Erich Buxhofer erreichte mit zwei sehr guten Flügen den ersten Platz. Zweiter und Dritter wurden Robert Baumgartl und Robert Pyrek. Die weitere Reihenfolge lautete Wenczel, Marinez, Jollet, Novotny, Dunger, Leeb, Geyer, Ball, Szelpal und Weigl.

Für 1994 gibt es ein geändertes Programm, das flugtechnisch interessanter und so ausgelegt ist, daß wesentliche Elemente des Umweltbewußtseins berücksichtigt werden.

Für alle interessierten Leser und Piloten: Die NÖ.-Landesmeisterschaften der Motorsegler 1994 findet am 12. oder 15. Mai 1994 statt. Genaues Datum folgt noch.

Roland Dunger

84 Seiten
Graupner
Neuheiten '94

PILATUS B4, TRAMPER, JU 52, EXPERIENCE, FOKKER - insgesamt 22 Modelle, JR-Fernsteuersysteme, MC-ULTRA CONTEST, JET-Antrieb, ULTRA-Motoren mit ASE-System sowie aktuelles Zubehör.

mc-20
Schrittmacher mit neuer Super-Software für Profi-Piloten.

HECKGETRIEBENER RC-WETTBEWERBS-ON-ROAD-CAR MIT ZENOAH ZWEITAKTMOTOR 22,5 cm³.

MERCEDES C 180 V6 DTM

BEAT
Spannweite 1700 mm, Querrüdergesteuertes Hohlrohr-Elektromodell für 10-16 NC-Zellen.

AZIMUT ATLANTIC CHALLENGER
Länge 1220 mm, Vorbildgetreuer Nachbau für JET-Antrieb über zwei Elektromotoren.

GRAUPNER Neuheitenprospekt N94
28 Seiten Flugmodelle
12 Seiten Schiffsmodelle mit Zubehör
6 Seiten Automodelle mit Zubehör
16 Seiten Fernsteuer- und Ladetechnik
7 Seiten SPEED- und ULTRA-Motoren
13 Seiten Zubehör
Im Fachhandel erhältlich.

JOHANNES GRAUPNER
D-73220 KIRCHHEIM-TECK

K14

Die Landessektion Wien berichtet

Obmännerkonferenz des Landesverbandes Wien

Schon seit einigen Jahren treffen sich die Obmänner und Baugruppenleiter der Wiener Vereine zu regelmäßigen "Obmännerkonferenzen". Eine segensreiche Einrichtung, die schon Robert Grillmeier, dem Vorgänger des derzeitigen Landessektionsleiters ins Leben gerufen wurde.

Es gibt doch immer wieder Wichtiges, das alle Wiener Vereine gleichermaßen interessiert und das in einem persönlichen Gespräch besser weitergegeben werden kann als in jedem noch so guten Schriftstück.

Am 29. September war nun wieder so ein Treffen. Dazu auszugsweise einiges Interessante aus dem Protokoll.

Derzeit sind folgende Referate in Wien mit nachstehenden Fachreferenten besetzt:

Franz Ivancic	Fesselflug
H. Danksagmüller	F3A/RC III
Wolfgang Scheda	F3B
Harald Bingl	F3C
Karl Masopust	F3F/RC-Hang
Alfred Birke	RC IV, RC-SL
Franz Weigl	RC-MS

Durch das Engagement der Austria und vor allem deren Obmann, Kollegen Radon, erwachte die Klasse RC-MS wieder zu neuem Leben. In dieser Klasse wurde heuer wieder eine Landesmeister-

schaft veranstaltet, sie war ein voller Erfolg.

Der Wiener Landessektionsleiter Wilhelm Zehethofer möchte, daß sich auch in Wien wieder mehr Kollegen stärker mit Scale (F4C) beschäftigen und will aus diesem Grund dieses Fachreferat übernehmen. Alle Wiener Obmänner waren namens ihrer Vereine gerne einverstanden.

Aus den Mitteln, die dem Landessektionsleiter zur Verfügung stehen wurde über einen entsprechenden Antrag ein aktiver Wettbewerbspilot in der Klasse F3B beim MFC Phoenix, nämlich der junge Harald Michl mit einem namhaften Betrag unterstützt. Es soll ihm damit die Anschaffung eines B-Modells erleichtert werden, da sonst bei dem kleinsten Schaden am A-Modell jeder Wettbewerb für ihn bereits vorbei wäre.

Die Erfolge dieses Jahres berechtigen zu den schönsten Hoffnungen: Platz 6 bei der Staatsmeisterschaft und Platz 2 bei der Wiener Landesmeisterschaft in seiner Klasse.

Der Restbetrag wurde zwischen den Vereinen ÖMV und MFC-Phoenix aufgeteilt, da diese beiden Vereine die meisten jugendlichen Mitglieder aufweisen.

Modellflugplatz Markgrafneusiedl

20 Jahre MFC-Phoenix

Mitte Oktober feierte der renommierte Wiener Verein sein 20jähriges Bestandsjubiläum. Schon am Samstag den 16. Oktober hatte der Obmann zu einer Feierstunde geladen, an der auch Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner, der Landesverbandspräsident Kuchling, der Landessektionsleiter Wilhelm Zehethofer und ÖAeC-Sekretärin Beatrix Lieb teilnahmen. Dabei wurde Kollege Muik für besondere Verdienste um die allgemeine Luftfahrt mit der silbernen Ehrennadel des ÖAeC ausgezeichnet.

Am darauffolgenden Sonntag wurde ein schöner Flugtag abgehalten. Neben Darbietungen von Kollegen aus den eigenen Reihen verhalten auch noch die Freunde vom 1. MFC mit Hubschraubern und Kollege Danksagmüller mit einer Motorkunstflug-Vorführung des F3A-Programms, sowie Kollege Wuk mit seinem riesigen Doppeldeckern zu einer für die Zuschauer (darunter auch der Bürgermeister von Markgrafneusiedl und der Feuerwehr-Hauptmann) recht interessanten Schau.

Zur Geschichte des Vereins ist zu vermerken, daß am 20. Oktober 1972 unter Obmann Eduard Muik die Gründung statt fand, 1974 fand man in Markgrafneusiedl ein mehr als 7.000 Quadratmeter großes Grundstück, das rasch zum Modellflugplatz mit Clubhütte und frisch gesäten Rasen ausgebaut wurde.

Schon im ersten Jahr gab es eine Reihe von Wettkämpfen, im Jahr darauf wurde der Platz um einen Brunnen, eine Hartpiste und eine Toiletteinrichtung ergänzt. 1984 wurde der Verein von Einbrüchen schwer heimgesucht, erlitt aber durch entsprechende Versicherungsleistungen zumindest keinen finanziellen Schaden.

1991 brannte die Clubhütte infolge Brandstiftung bis auf die Grundmauern ab. Auch der Werkzeugschuppen wurde mit allem Inhalt ein Raub der Flammen. Aber wie der Vereinsname schon sagt, stieg er wie Phönix aus der Asche auch aus diesem schweren Rückschlag ohne großen Schaden wieder auf. Heute steht anstelle der abgebrannten Ruine wieder ein hübsches, helles Klubhaus, nett eingerichtet, von findigen Vereinskollegen mit Beleuchtung ausgestattet. Auch der Geräteschuppen ist, wie es sich für einen ordentlichen Modellflugplatz gehört, gut bestückt. In den kommenden Jahren soll die Brunnensanierung vorangetrieben werden, man plant ein Bewässerungssystem für die Piste, damit in heißen Sommern keine Wüste anstelle des schönen Rasens entsteht. Der Verein hat derzeit 80 Mitglieder.

Auch die sportlichen Erfolge lassen sich sehen. Was es anfangs vor allem Kollege Dittrich, der mit seinem Hubschrauber von Sieg zu Sieg eilte und letztlich den Sieg in der Staatsmeisterschaft errang, ist es jetzt die recht aktive F3B-Gruppe um Kollegen Scheda, die bei der diesjährigen Staatsmeisterschaft in dieser Klasse den Mannschaftssieg für sich buchen konnte und an der Scheda selbst den dritten Einzelrang erreichte.

Aber auch international kann diese Gruppe punkten: Beim kürzlich abgehaltenen Oktoberfest-Pokalfliegen in München erreichte Kollege Pissdenphantastischen Rang fünf unter 140 Teilnehmern aus aller Welt, bei der die Nationalmannschaften der meisten europäischen Länder vertreten waren.

Konstantin Prapotnik



Diese Fachgeschäfte führen auch alle Originalteile und Zubehör für die Modelle STAR RANGER, BELL 222h und LOCKHEED 286h.

A-1160 WIEN MB-Findelson GesmbH. Herbststraße 63 Tel.: (0222) 492 40 60	A-6130 SCHWAZ Modellbau-Ruppini Husslstraße 10 Tel.: (05242) 53 59	A-8530 DEUTSCHLANDSBERG Modellbau Schweighofer Hauptplatz 9 Tel.: (03462) 25 41 19
A-4040 LINZ-URFAHR Modellbau Buchgeher Lenia 2000, Blütenstr. 15 Tel.: (0732) 23 05 61/62	A-5391 FIEBERBRUNN/TIROL Modellbau Foto Heinz Ing. Hanz Jöbssl Dorfstraße 6 Tel.: (05346) 63 61	A-5632 DORFGASTEIN 20 Walter Freyman Flugschule und Modellbau Tel.: (06433) 240
A-6714 NÜZIDERS Nayer Helitechnik Landstraße 16 Tel.: (05552) 64 0 11	A-6840 GÖTZIS Böckle Spielwaren-Modellbau Dr.-Alfons-Heinzie-Straße 1-3 Tel.: (05523) 25 12	

40 Jahre Modellfluggruppe Weiz

Über 80 Mitglieder zwischen 10 und 80

Die Modellfluggruppe Weiz des Österreichischen Modellsportverbandes (ÖMV) feiert heuer ihr 40jähriges Bestehen und zählt damit zu den ältesten Modellfluggruppen Österreichs.

Schon Anfang der 50iger Jahre trafen sich einige begeisterte Modellflieger im Raume Weiz zur gemeinsamen Ausübung ihres Sportes. Nach mühevoller und schwieriger Arbeit gelang es Bruno Sumper 1953 die Modellfluggruppe Weiz zu gründen. In den Anfangsjahren wurden hauptsächlich Fesselflug, Motor- und Segelfreiflug ausgeübt.

Mit Einführung und allgemeiner Verbreitung der Funkfernsteuerung Anfang der 60er Jahre erfreute sich die Modellfluggruppe Weiz immer größerer Beliebtheit. Waren es am Anfang nur eine

handvoll Mitglieder, so sind es heute über 80 modellsportbegeisterte Personen im Alter zwischen 10 und 75 Jahren.

Aus diesem Anlaß veranstaltete die Gruppe in der Zeit von 2. bis 19. Dezember 1993 eine große Ausstellung unter dem Motto "40 Jahre ÖMV Modellfluggruppe Weiz" im Kulturzentrum "Weber-Haus" in Weiz.

Gezeigt wurde ein Querschnitt von einfachen bis zu technisch modernen Modellflugzeugen. Auch hat es einen Überblick über die verschiedenen Bauarten und Baumöglichkeiten gegeben. Zur Veranstaltung waren alle Interessenten und Freunde des Modellbaues und Modellsports herzlich eingeladen. Speziell der Jugend sollten Modellbau und Modellflugsport als Freizeitgestaltung näher gebracht werden.

Verkaufe **Piper Super Cub**, Maßstab 1:5, eingesetzt bei der Österreichischen Meisterschaft Semi-Scale, mit Querruder, Landeklappen, Scale-Unterlagen, sehr schönes Modell.

Anfragen an Ing. König
Tel. 04272/2205

*

Verkaufe **Elektromotor Kelter 40/10** CoSm-Magnet für 10 bis 14 Zellen mit Ersatzanker
öS 2.100,-

Verkaufe **Elektrosegler** für 10 Zellen, Spannweite 1950, beplante Balsaholzflächen, Kunststoffumpf mit E-Motor Graupner Speed 700 BB Turbo, Klappflugschraube, Querruder mit 2 Flächen servos, 35 A-Flugregler
öS 2.400,-

Heimo Stadlbauer
Heinrichstraße 9
8010 Graz
Tel. 0316/38 25 09

16. Inntal-Wanderpokalfliegen in der Klasse Großsegler (RC-IV)

Am 18. September war es wieder soweit. Nebel bedeckte den Modellflugplatz der Schärding, aber die Sonne war unweit davon schon zu sehen. Nur 9 Teilnehmer erschienen, davon 4 vom eigenen Verein. Die allgemeine RC IV-Krise ist auch hier zu spüren. Der Veranstalter hatte eine eigene Wertung für Segler unter 3.50 Meter Spannweite ausgeschrieben, um kleineren Modellen eine Chance zu geben. Ein einziger Teilnehmer meldete ein solches Modell an. Ein 2. bemerkte erst bei der Siegerehrung, daß seines auch zu den Kleinen gezählt werden müßte. (Wer liest schon Ausschreibungen?) Also damit es alle wissen: nächstes Jahrgibt es ab 6 Modellen unter 3.50 Metern eine eigene Wertung und schöne Preise für die tapferen Kleinen!

Nun zum heurigen Wettbewerb: Als sich die Sonne um 10.15 Uhr zeigte, ging es los. Windstill, ideale Bedingungen, besser gesagt viel zu schön für einen Wettbewerb. Aber wer glaubt, es war langweilig, der irrt gewaltig. Startnummer 2 lieferte den 1. Nervenzettel: in der Verfahrenskurve ging es plötzlich in Steilschrauben nach unten. Kurz vor dem Boden wurde der Flug etwas flacher und dann ab ins Maisfeld. Der Segler war

schnell gefunden, und wie durch ein Wunder kaum beschädigt. Ein Defekt in der Höhenruderanlenkung war die Ursache für den Absturz. Josef Fischer, der wackere Pilot, reparierte sofort das Modell und flog im 2. Durchgang wieder mit. Außerdem scheint es für viele Piloten bei Windstille besonders schwierig zu sein, das Landefeld zu treffen.

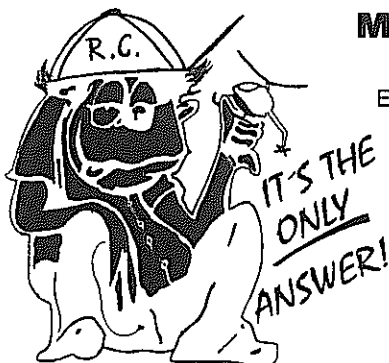
Die leicht abfallende Piste brachte auch geübte Piloten gehörig ins Schwitzen, wenn Turbulenzen durch das Flugfeld zogen und kräftig schoben oder plötzlich das Modell fallen ließen.

Der 1. Durchgang endete 2 mal Sohn vor Vater: Sidler Thomas vor Hermann gefolgt von Späth Günter vor Karl. Im 2. Durchgang wurde Späth Karl von Fellner Erwin auf Platz 5 verdrängt. Und im 3. Durchgang konnte unser Karl seinen 4. Platz wieder zurückgewinnen.

Sidler Hermann flog die beste Wertung des Tages, konnte aber seinen Sohn nicht einholen. Also blieb es 2 mal Sohn vor Vater, sprich Sidler Thomas vor Hermann dahinter Späth Günter vor Karl.

Über die guten Grillsteaks, Kuchen, etc schreibe ich diesmal nichts, dies muß man ohnehin vor Ort testen!

Günter Ebeleseder



FLUGSCHULE FREYMANN

Modellfachgeschäft – Helispezialist

Unterricht täglich nach Wunsch und Abmachung.

Einzel- oder Gruppenkurse für Anfänger oder Fortgeschrittene

mit modernsten Geräten für: Hubschrauber,

Segeln: Windenstart, Schleppflug, Hang, Elektro, Fläche.

Eigener Flugplatz, Tuningcenter, diverse Helirümpfe.

Wir reparieren und bauen für Sie auf Bestellung.

Fordern Sie unser kostenloses „Info“ an.

Flugschule Freymann

5632 Dorfgastein 20, Telefon 06433/221-1, Fax 06433/221-5,
Mobil-Telefon 0663/68 8 39



Staatsmeisterschaft der RC-Segler (F3B) auf dem Militärflugplatz Zeltweg

Veranstaltung ausgezeichnet, nur das Wetter spielte wenig mit

Austragungsort dieser überaus aufwendigen Klasse war dieses Jahr Judenburg in der Steiermark mit einem Wettbewerbsgelände, welches nichts an Wünschen offen ließ. Es war der Militärflugplatz in Zeltweg, der dem Veranstalter freundlicherweise vom österreichischen Bundesheer für die beiden Wettbewerbstage zur Verfügung gestellt wurde.

Ein erfreuliches Ereignis war die Tatsache, daß sich erstmals ein steirischer Verein für die Austragung zur Verfügung stellte, zumal gerade in diesem Bundesland sehr viele junge aufstrebende Piloten neu in dieser Klasse angefangen haben. Der Veranstalter PSK MFSG ASKÖ Judenburg, der sich in den vergangenen Jahren einen Namen in der Austragung von Freiflugwettbewerben gemacht hat, holte sich einen qualifizierten und durch nichts aus der Ruhe zu bringenden Wettbewerbsleiter - Bodo Gumpert - der bereits mehrere nationale Wettbewerbe in dieser Klasse leitete, für diese anspruchsvolle Aufgabe. Als Kopf der Organisation fungierte Ernst Heibl.

Obwohl zum selben Zeitpunkt auf dem Österreichring Motorradsrennen abgehalten wurden, konnte der Veranstalter trotzdem alle Teilnehmer in zum Teil privaten Quartieren unterbringen. Doch gelang es ihm nicht, den Teilnehmern schon am Freitag den Zutritt zum Wettbewerbsgelände für Trainingszwecke zu ermöglichen. Auch die Sportanlage des PSK MFSG erwies sich als nicht benutzbar, da am Freitag derartig schlechte Windverhältnisse herrschten, daß ein Fliegen nur mit hohem Risiko verbunden gewesen wäre. Der Militärflugplatz mit seinem großen Freigelände hätte eine beliebige Startrichtung ermöglicht.

Erster Wettbewerbstag

Wir fanden das Wettbewerbsgelände in erstklassig präparierten Zustand vor, mitten in der

riesigen Flugplatzanlage und weit genug weg von Gebäuden, nur getrübt durch längere Fußmärsche von den Autoparkplätzen zur Startlinie.

Es wurden alle Batterien technisch kontrolliert, sowie die Winden mit dem "Schreieröder"-Meßgerät gemessen. Hier zeigte sich der Veranstalter nicht ganz sattelfest, aber anderswo ist man es auch nicht bei dieser komplizierten Technik und den vielen unterschiedlichen Windenanordnungen.

Der Beginn des ersten Durchganges hat sich auch noch wegen drehenden Windes und einer daraus resultierenden Umstellung der Startwinden verschoben, sodaß erst kurz vor Mittag begonnen werden konnte. Reihenfolge der Aufgaben: Zeit - Strecke - Speed. Am Ende des ersten Durchganges führte Matthias Ebner (Tirol) vor Wolfgang Scheda (Wien) und Karl Wasner jun. (Vorarlberg).

Wegen des länger dauernden ersten Durchganges sowie dersich erst einspielenden Funktionäre, begann der zweite Durchgang schon ziemlich spät mit dem Speedflug, wobei die Winden noch einmal umgestellt werden mußten. Das feuchte Wetter führte auch zum Versagen einiger Empfangsanlagen, was zum Teil mit spektakulären Abstürzen endete.

Zweiter Wettbewerbstag

Gekennzeichnet durch starken Regen während der Nacht von Samstag auf Sonntag änderte sich an der Wettersituation auch nichts am Morgen. So blieb dem Wettbewerbsleiter nichts anderes übrig, als den zweiten Durchgang in einer Regenpause zu beginnen und mehrmals wegen stärkeren Regens zu unterbrechen. Reihenfolge der Aufgaben: Speed - Strecke - Zeit. Den zweiten Durchgang gewann wiederum Matthias Ebner nun vor Karl Wasner jun. und Wolfgang Scheda.

Es wurde noch der dritte Durchgang mit der Zeitflugaufgabe be-

gonnen, doch plötzlich einsetzender Sturm mit Regenguß verhinderte jedwede Fortsetzungsgedanken und der Bewerb wurde abgebrochen.

Nachdem diese drei Teilnehmer zwei Durchgänge lang sich die ersten drei Plätze geteilt hatten, stand am Ende logischerweise überlegen Matthias Ebner vor Karl Wasner Junior und Wolfgang Scheda als Sieger fest, was um so erfreulicher war, weil Ebner als Qualifikations-Vierter nach der Absage von Wasner Junior seine tolle Form und Berufung ins Nationalteam unter Beweis stellte.

Die beiden anderen Weltmeisterschaftsteilnehmer Aichholzer und Hoffmann konnten sich bei diesen Witterungsverhältnissen nicht durchsetzen - mit solchen war in dem heißen Land Israel (Austragungsort der WM) sowieso nicht zu rechnen.

Generell waren die Witterungsverhältnisse für die Piloten schweres Kraut, da die zerrissene Thermik nicht so leicht zu finden war und auch die verlängerte Aufgabenzeit von sieben Minuten für den Zeitflug gegenüber den letzten Jahren trug das Ihrige dazu bei. So waren dann unter den routinierteren Piloten einige weiter hinten in den Rängen zu finden als sie wollten - sie konnten die Routinebeiden nur zwei Durchgängen nicht ausspielen.

Aufgefallen sind der junge Harald Michl vom MFC Phönix Wien, der durch viel Training und von seinen Vereinskollegen profitierend auf den siebenten Platz gelandet ist.

Die Siegerehrung fand wegen des starken Regens im finsternen Bundesheerzelt statt, wobei in der Mannschaftswertung irrtümlich falsch zusammengezählt wurde und die spätere Siegermannschaft bei der ersten Verteilung leer ausging. Mannschaftsstaatsmeister wurde der MFC Phönix Wien. Auch im Namen der Bundessektion möchte ich dem austragenden Verein PSK ASKÖ

Judenburg für die Durchführung der Staatsmeisterschaft auch bei diesem widrigen Wetter danken, allen voran der Organisator Ernst Heibl mit seiner Bodenmannschaft unter den Wendemarken und hinter den Teilnehmern herlaufend sowie in der Kantine schuftend. Aber auch Danke den Helfern unserer Piloten, die meistens auch selbst Modellflieger sind und ihre Freizeit für Freundschaftsdienste opfern.
Manfred Lex

24. UHU-Wanderpokal

15 Buben und 5 Mädchen meldeten sich an. Schon vor Beginn des Wettbewerbes gab es was zu sehen: Ein Vater testete die Einstellung des Modells - es erwischte einen Bart und - die Thermikbremse war nicht aktiviert - es verschwand im Himmel und ward nicht mehr gesehen

Also starteten nur mehr 19 zum ersten Durchgang. Strahlende Sonne, aber kräftiger Ostwind brachte kurze Flugzeiten, dafür umso längere Rückholzeiten. Schließlich heißt es ohnehin Modellsport, wobei Sport zu betonen ist.

Im zweiten Durchgang wurde der Wind schwächer dafür die Thermik stärker. Schutiak Peter mit 53 Sec und Kotrba Johannes mit 51 Sec waren schon knapp am Maximum von 60 Sec (mit 18 m Leine geschleppt!).

Im dritten Durchgang war es spannend wie im Krimi. Die Väter brauchten Bier, die Mütter Zigaretten und Kaffee (die Kantine brachte Umsatz...), der Wind war noch etwas ruhiger. Hans Jürgen Koch flog das erste Maximum und wurde damit Zweiter. Peter Schutiak flog ebenfalls Maximum und wurde Sieger. Darnach dem zweiten Durchgang in Führung liegende Hannes Kotrba erwischte keinen Bart und mußte sich mit Platz drei zufriedengeben. Darauf gab es ein kleines Schaufliegen. Unter allen Anwesenden wurde eine Autorennbahn verlost. Wer der Meinung ist, nächstes Jahr, zum 25-er Jubiläum gibt es besonders schöne Preise, der könnte Recht haben, aber man macht doch nicht nur wegen der Preise mit!

Günter Ebeleseder

Vorarlberger Landesmeisterschaften '93 in den Klassen Motorflug und Segelflug

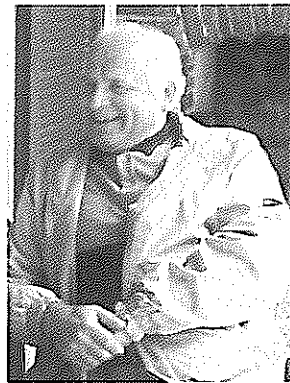
Am 4. und 5. September 1993 fanden die 28. Vorarlberger Landesmeisterschaften in den Klassen Motorflug (RC-III) und Segelflug (RC-IV) statt. Den RC-III-Bewerb konnte in souveränder Manier Karl Wasner jun. (MSFC Rheintal), für sich entscheiden. Platz zwei ging an Erich Burkhart. Platz 3 wurde vom Sieger der Jugendwertung Markus Loböck (beide MSFC Dornbirn) erkämpft. Dieser Verein stellt im Ländle sicher die meisten aktiven Mitglieder dieser Klasse.

Die Vorarlberger Seglerpiloten traten am Sonntag um 9 Uhr an den Start. Heftige Regeschauer machten ein Fliegen aller Durchgänge leider unmöglich, sodaß nur ein

einzig gültiger Start gewertet werden mußte.

Platz 1 und damit Vorarlberger Landesmeister 1993 im Modellsegelflug wurde Thomas Rhomberg (MSFC Dornbirn, Rang 2 erkämpfte sich Karl F. Wasner (MSFC Rheintal). Rang 3 erging an Dietmar Stefano, womit der letztgenannte Verein ein weiteres erfolgreiches Mitglied für sich namhaft machte.

Die Punkterichter gruppieren sich aus allen Vorarlberger Modellflugclubs. Ihnen sei für das Ausharren im Regen herzlich gedankt. Die Organisation wurde vom jüngsten Modellflugverein des Landes, dem MFG Feldkirch gemeistert.



Fritz Chalupa †

Nicht erst dieser Tage, sondern bereits Mitte Oktober 1993 verstarb einer, der sein ganzes Leben lang mit der Fliegerei beschäftigt war. Fritz Chalupa, Jahrgang 1924, der intensiv mit dem Modellflug nach dem Weltkrieg wieder aufzubauen. So war er Gründungsmitglied des Steirischen Landesverban-

des des Österreichischen Aero Clubs sowie bei Segelflug-Staatsmeisterschaften als Sportzeuge tätig. Auch war er Motororganisator des ersten Motorsegelertreffens in Gneixendorf. Trotz seiner Verwundung gegen Ende des Krieges war er wieder aktiv in Flugsport tätig.

Gesundheitliche Probleme - Herzinfarkt gegen Ende der 70er-Jahre - bremsen seine Tätigkeit. Doch trotz schwindender Jugend war er als Punkterichter im Modellflugsport als Punkterichter in den Klassen Seglerschlepp und F4C noch aktiv, bis im Jahre 1992 eine Bypassoperation diese Tätigkeit unterbrechen ließ.

Am 17. Oktober des Vorjahres ging schließlich ein Leben für die Fliegerei zu Ende. Fritz wird in unseren Flugsportgedanken einen ehrenden Platz einnehmen. *Sepp Türk*

BBS Modell Technik

B. Bösenbacher
Steinboergasse 34
A-1120 Wien
Tel (0222) 813 16 81

AUTO - FLUG - SCHIFFSMODELLE - FERNSTEUERUNGEN

FLAIR

Englische
Baukasten-Qualität

Fokker DVII - Klassiker aus dem Jahr 1918

Semi-Scale-Modell mit ausgezeichneten Flugeigenschaften

Holzbaukasten

Spannweite: 1550 mm

Motor:

6,5 bis 10 ccm 2Takt

8 bis 13 ccm 4 Takt

Steuerung:

Seite, Höhe,

Querruder,

Motor



Aufgrund ausführlicher Beschreibung und detailliertem Bauplan rasch und leicht **ÖS 1950,-** zusammen zu bauen! Vorgefertigte ABS-Motorhaube, vorgebogene Stahldrahtteile.

Freiflug-Wettbewerb Judenburg

Gemeinsam mit den CO₂-Fliegern

Mit viel Wetterglück veranstaltete die PSK-Modellsportgruppe Judenburg am 13. und 14. November ihr traditionelles Aichfeld-Pokalfliegen in Waltersdorf bei Judenburg. Durch Absprache mit F1K-Referenten Walter Hach wurde am Samstag auch ein Bewerb für CO₂-Modelle durchgeführt, wobei festgestellt wurde, daß sich beide Klassen sehr gut ergänzen.

Starteten in der Klasse für Gummimotormodelle 6 Teilnehmer, so gingen in der CO₂-Klasse 12 Bewerber an den Start. Wieschonerwähnt, war das Wett für den Freiflug wie geschaffen und so kreiste manches Gummimotormodell mit einem CO₂-Modell in der gleichen Blase.

Zwei Klassen in diesem Wettbewerb waren offenbar noch nicht genug. Auf Anregung des Landesfachwartes Gerhard Niederhofer trafen sich die Hand Launch Glider (ferngesteuerte Schleudersieger) als Vorführbewerb auf dem gleichen Platz. Hier vermischte sich der RC-Flug mit dem Freiflug. Bei welcher Wettbewerbsveranstaltung gibt es noch so etwas zu sehen?

Und es ging alles klaglos. Am Sonntag wieder das gleiche Wetterglück. So meldeten sich beim Bewerb der Segelflugmodelle (F1A) 18 Teilnehmer in der allgemeinen Klasse und 7 Teilnehmer in der Jugendklasse. Hier muß dem Finkensteiner Obmann Hermann Dolezal große Anerkennung für seine Jugendarbeit ausgesprochen werden, ohne sein Wirken könnte keine Jugendklasse ausgetragen werden. Wo ist der übrige österreichische Nachwuchs?

Bei ruhigem Wetter, der leichte Hauch von Wind drehte aus allen Richtungen, fanden die Piloten ideale Bedingungen vor und nützten sie

auch zu einem spannenden Wettbewerb. Glaubte man noch nach dem 6. Durchgang an 3 Bewerber im Stechen, so blieben nach dem 7. Durchgang doch nur zwei Piloten über. Dafür hatte dieses Ergebnis höchste Dramatik. So lieferte sich der erfahrene und oft im Nationalkader stehende Klagenfurter Erwin Pacher mit dem um viele Jahre jüngeren Oberösterreicher Rudolf Holzleitner ein sportliches Duell, das wie ein Krimi abließ und den jüngeren als Sieger sah. Dritter wurde der Vizeweltmeister Manfred Grüneiß aus St. Pölten. Welches Glück die Freiflieger mit dem Wetter hatten, bewies der nachfolgende Montag: 3 cm Schnee auf dem Fluggelände.

E. Heibl

Ergebnisse:

Segelflugmodelle (F1A)

	Punkte
1. Rudolf Holzleitner	1260
2. Erwin Pacher	1260
3. Manfred Grüneiß	1240
4. Markus Höpfler	1237
5. Vaclav Horcicka	1222
6. Helmut Fuss	1201
6. Alex Zavorsky	1201
8. Klasu Salzer	1134
9. Dietmar Piber	1132
10. Hewinz Nitsche	1121
11. Heinrich Nitsche	1086
12. Gerald Michellitsch	1025
13. Manfred Nadoiph	1007
14. Wilhelm Kamp	990
15. Reinhard Truppe	983
16. Reinhold Pacher	979
17. Marko Markmann	803
18. Hermann Dolezal	723

Gummimotormodelle

1. Harald Meusburger	1250
2. Ernst Reitterer	1234
3. Klaus Salzer	1192
4. Heinz Nitsche	1065
5. Heinrich Nitsche	1064
6. Verena Greimel	790

Segelflugmodelle/Jugend

1. Brigitte Truppe	811
2. Volkmar Umerle	590
3. Tamara Markmann	583
4. Cornelia Dolezal	561
Mario Markmann	450
6. HGernot Struggl	402
7. Stefan Flucher	344

Gesamtwertung Österreich-Pokal 1993 Klasse Seglerschlepp

Rang/Team		A	B	C	D	Gesamt
1 Beichler /Hubmann	St	15	15	15	(15)	45
2 Lenzhofer/Wölwisch	K	11	(8)	14	14	39
3 Hoi /Dürnwirth	K		4	13	13	30
4 Kocher/Santner	S	10	11	7		28
5 Sidler /Sidler	OÖ	14	13			27
6 TaggerKleinseisen	S		2	10	12	24
7 Lüger/Kristic	W	9	12			21
7 Lesky /Kötzl	St		10	11		21
9 Rudolf/Pointner	OÖ	13	5			18
10 Bruckmann /Bruckmann	K		0	6	11	17
10 Traussnig /Traussnig	St		9	8		17
12 Fritz /Fleischhacker	K		7	9		16
13 Fuchs /Übler	NÖ	6			9	15
14 Salloker /Winkler	K		1	12		13
15 Zaune/Ziss	OÖ	12				12
15 Wallner/Blüml	K		0	4	8	12
17 Friesacher/Schönege	S	8	3			11
17 Stultschnig /Kolle	K		6	5		11
19 Ungerböck/Beigelböck	NÖ		0		10	10
20 Tuczay/Lex	B	7				7
20 Weisenbr./Hemmettsb.	OÖ	7				7
22 Wippl /Rass	St	5				5
23 Goldberger/Pernath	K		0	3		3
Schober/Teng	K		14			außer Konkurrenz

A = Linz B = Thon C = Zwaring D = Oberpullendorf

Großseglerbewerb in Stanzendorf-Kuffern

MFC Silbergrube rief zum 13. mal

Der Modellfliegerclub "Silbergrube" veranstaltete am 22. August 1993 seinen 13. Großsegler-"Silbergrube-Wanderpokal". Nach ersten Sonnenstrahlen in aller Früh wurden diese vorerst von aufziehenden Wolken wieder abgeschirmt. Der aufkommende Wind und einige Regenschauer machten es notwendig, wärmere Kleidung überzuziehen.

Je näher der Startbeginn heranrückte, desto freundlicher wurde das Wetter und so konnten alle drei Durchgänge bei wunderschönen Modellflugwetter reibungslos durchgeführt werden.

Aus ersten Versuchen des MFC Silbergrube unter dem nunmehrigen Ehrenobmann Gerold Hörmann ist eine Wettbewerbsparte entstanden, die alljährlich nicht mehr aus dem Wettbewerbskalender wegzudenken ist. Modellflugfreunde mit Großseglern

sind alle Jahre wieder gern gesehene Teilnehmer an diesem Wanderpokal.

Teilnehmer aus fünf Vereinen aus Wörgl, Amstetten, Litschau, Weinzierl und vom MFC Silbergrube selbst waren angetreten. Thomas Hofbauer vom Veranstalter-Verein holte sich wieder einmal den Sieg, er wird langsam "Wanderpokal-verdächtig".

Ergebnisse

	Punkte
1. Thomas Hofbauer	2245
2. Hannes Bremner	2022
3. Georg Hönig	1954
4. Werner Ehrenstrasser	1900
5. Manfred Hofbauer	1895
6. Rudolf Ohrfahnd	1839
7. Josef Ehrenstrasser	1732
8. Arthur Bail	1702
9. Erwin Gittenberger	1517
10. Gerhard Piringner	1497
11. Alois Hinterleitner	1247
12. Thomas Kropik	1117
13. Herbert Schragl	1017

ÖSTERREICHS
NATIONALTEAM 93
VERTRAUT AUF
RÖGA-QUALITÄT

7x WELTMEISTER
ING. HANNO PRETTNER
HEINZ KRONLACHNER
ING. MANFRED DWORAK

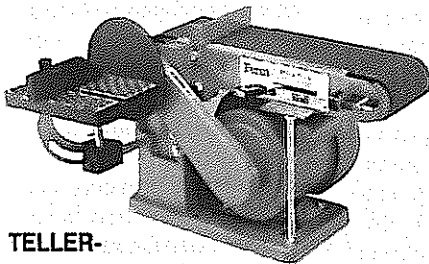
Das Beste ist



*gerade
gut genug!*



RÖGA-Champion
Ihr Weltmeister-Treibstoff

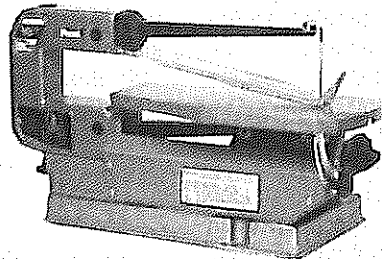


**TELLER-
BANDSCHLEIF-
MASCHINE** für alle Schleif-
arbeiten! Ideal zum
MODELLBAU! Nur 2.580,-

HOBBYTECHNIK – Ried i. L.
Thurnerstraße 16
Fax + Tel.: (0 77 52) 82 6 67

Täglich Post- und Bahnversand.

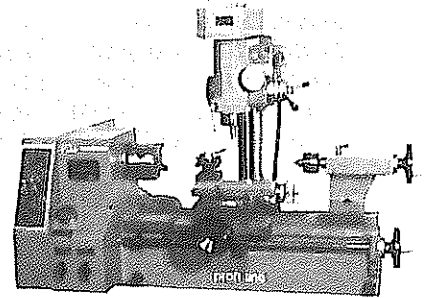
Drehmaschinen-Spannfutter ab 780,-/Große Auswahl an Drehmaschinen!



DEKUPIERSÄGE FZ-40

Präzise und stabil!
Für saubere Schnitte ohne
Nacharbeiten! Hublänge 19 mm,
Schnittleistung in Holz 50 mm,
Ausladung 400 mm, Gewicht 20 kg.
Läuft fast geräuschlos!

Nur 2.780,-



**UNIVERSAL-
BEARBEITUNGSZENTRUM!**

Präzise und stabil!
Spitzenweite 450 mm
Spitzenhöhe 140 mm
Gewicht 220 kg!

Mit Zubehör! Nur 26.900,-

KEIN PLATZ ZUM LANDEN ?

...durchstarten und zu

PETER WUK



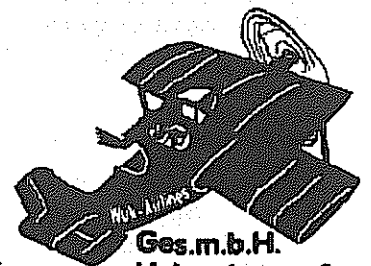
OMI

**WOHNUNGSVERMITTLUNG
IMMOBILIEN
VERWALTUNG**

HÄUSER GRUNDSTÜCKE

Der Chefpilot

Peter Wuk (0222) 214 25 42



**Ges.m.b.H.
Heinestrasse 1
1020 WIEN**

14. und 15. Mai 1994

Großes Schaufliegen in Zell am See

Der Flugplatz Zell am See ist, wohl tendenziös, in Bedrängnis geraten. Die Zeichen der Zeit sind gegen uns. Aus dieser Erkenntnis heraus gilt es Aktivitäten zu entwickeln.

Als einmal etwas außergewöhnliche PR-Aktivität will der "öffentliche Zivilflugplatz Zell am See" zwei Tage lang fast ausschließlich seinen Modellfliegerfreunden und den Aktiven auch aus allen Anliegerstaaten Österreichs zur Verfügung stehen. Der reguläre Flugbetrieb am Flugplatz ist während dieser zwei Tage weitgehend gesperrt.

Bei diesen zwei Tagen handelt es sich um den 14. und 15. Mai 1994. Die Veranstaltung ist als reines Schaufliegen gedacht. Keine Fachjury, sondern das Publikum wird die schönsten Modelle und die spektakulärsten Flüge prämiieren.

Vom Veranstalter, dem Verein der Flugplatzfreunde, werden alle aktiven Teilnehmer zu einem kleinen Alpenrundflug eingeladen. Natürlich ist auch für Verpflegung gesorgt.

Kontaktadresse: Verein der Freunde Europa Sport Region-Flugplatz, Kaprunerstraße 7, Flugplatz A-5700 Zell am See.

Frau Gertrud Schaupp beschämte die gesamte Männerriege: Sie lieferte in allen Durchgängen einschließlich zweimaligem Stechen ausschließlich Maximalzeiten von 120 Sekunden. Hier beim Start zum zweiten Stechen. Neben ihr Helfer Forst.



Judenburger CO2-Wettbewerb

Foto: Hach

Kühles Vergnügen, aber schöne Flugleistungen

Als sich unsere Gruppe am 13. November morgens in Bewegung setzte, gab es rundum Schneefall, ab Baden bis Semmering Passhöhe Schneefahrbahn und ich dachte schon an ein CO2-Treffen im Wirtshaus. Überraschenderweise war der Wetterbericht diesmal doch richtig vorhergesagt worden und nach leichtem Regen bis Zeltweg war am Wettbewerbsgelände bis auf den "tiefen" Boden alles okay.

Es hatte zu regnen aufgehört und es weht nur ein leichter Wind (bis 0,5 m/sek) und die Wolkendecke wurde erfreulicherweise immer dünner. Das angekündigte Zwischenhoch begann sich auszuwirken.

Das Gelände ist groß genug für Maximalflüge auch bei starkem Wind, liegt in der Einflugschneise des Flugplatz Zeltweg und besteht aus Viehweiden und (abgeernteten) Feldern.

Trotz der unsicheren Wetterlage waren doch 12 Getreue CO2-Flieger gekommen, um 11 Uhr konnte gestartet werden. Maximalzeit 120 Sekunden. Geflogen wurde nach F1K-Regeln mit 3 ccm-Tank, 6 Normaldurchgängen (davon 1 Streichdurchgang), Dauer der Durchgänge zwischen 30 und 40 Minuten. Parallel mit uns flogen die F1B-Flieger ihren Bewerb, deren Zeitnehmer auch uns zur Verfügung standen.

Durch das inzwischen geradezu herrliche Wetter konnten die Normaldurchgänge relativ rasch, nämlich bis halb drei Uhr abgewickelt werden. Für das Stechen haben sich 7 Teilnehmer mit je 5 "Vollen" qualifiziert. Inzwischen war die Sonne und leichter Westwind aufgekommen.

Um drei Uhr wurde das erste Stechen mit einer Motorablaufzeit von 60 Sekunden gestartet. Es gelang nur dem Ehepaar Gertrud und Werner Schaupp mit 120 Sekunden-Maximal-Flüge die zweite Stechrunde zu erreichen. Sicherlich machte die Kälte vielen CO2-Motoren Schwierigkeiten.

Zum zweiten Stechen mußte der Motor 120 Sekunden in der Hand ablaufen, erst dann erfolgte der Start zum entscheidenden Flug. Und hier hatte diesmal "Mucki" die Nase vorn: Nach gelungenem Start flog ihr Modell in schwa-

cher Thermik locker die 120 Sekunden und bremste mit laufendem Motor in ca. 30 Meter Höhe. Mit diesem herrlichen Flug war Gertrud Schaupp als erste Frau Siegerin eines CO2/F1K-Wettbewerbes geworden. Ihr Mann schaffte nach perfektem Schleuderstart "nur" 94 Sekunden Flugzeit. Die Siegerin flog mit dem Modell "WS-1/92", als Kraftquelle diente ein Motor ihres Mannes, offensichtlich sehr gut auf die doch niedrige Temperatureingestellt.

Obwohl der Röhrentank mit großer Oberfläche zum guten Funktionieren des CO2-Motors beigetragen hat? Trotz der für unsere Motoren ungünstigen Temperatur (+6°) ist zu bemerken, daß die erfliegenen Leistungen diesmal außerordentlich hoch waren! Renate Hach erreichte als Schlußlicht immerhin noch 555 Sekunden Gesamtflugzeit!

Wir freuen uns ehrlich über die Gratulationen der Piloten von F1B und HLG. Viele hatten CO2-Modelle zum erstenmal fliegen sehen und waren erstaunt über die Flugleistungen. Ebenso freuten wir uns auch, daß zahlreiche CO2-Modellflieger aus den Bundesländern "Anschluß" gefunden haben und sie beginnen, uns "auf den Pelz zurücken". Wollen wir hoffen, daß sie dieses Jahr noch zahlreicher bei CO2-Wettbewerben in Erscheinung treten. Auch gibt es neue Interessenten für den CO2-Modellflug: Heinz Fenz/Stmk und Rudolf Höbinger/NÖ, zwei ehemalige F1A-Haudegen. *Walter Hach*

Ergebnisse	Gesamtssekunden
1. Gertrud Schaupp/NÖ	840
2. Werner Schaupp/W	814
3. Ulrich Stadler/ST	705
4. Robert Forst/W	693
5. Edmund Huber/S	692
6. Josef Strobel/S	662
7. Walter Hach/W	600
8. Rainer Gaggl/W	590
9. Ulrich Behletr/S	562
10. Gerold Kirchert/W	560
11. Manfred Böhm/W	558
12. Renate Hach/NÖ	555

Allgemeiner Funktionärs- und Sportzeugen-Lehrgang !

Heuer erstmals "in Osten"! Am 16. April 1994 findet in Atzgersdorf bei Wien ein Lehrgang für Funktionäre und Sportzeugen statt. Der Lehrgang ist jedem Interessierten zugänglich und ist mit keinerlei Kosten verbunden. Ort der Veranstaltung ist: ASKÖ-Zentrum Wien, 23. Bezirk, Steinerstraße 2.

Anfragen bitte an den Österreichischen Aero Club, Sektion Modellflug zu richten. Tel: 1/505 10 28 DW 77.

erölich lieferbar

in bester Qualität

MODELLBAU



nur
1850,-

LINDINGER

ASW, MOLEN 131

TEL.: 07584-3318-0

Spannweite: 1300 mm
Gewicht: 2000 g
Motor: ab 3,5 Watt

CHAMPION-30L

Bestgestellt mit äußerst guten Allroundflugeigenschaften. Der Marschflugtriebwerkler ist auch sehr gut für den Umstieg auf Dreifach-gestruerte Modelle geeignet.

FORDERN SIE PROMPT UNSERE ANGEBOTS- UND GEBRAUCHTWARENLISTE AN! ES LOHNT!

Elektro-Modellbau Margreiter

Im Hag 23
A-6714 Nüziders

Telefon: 0 55 52/64 2 90
Fax: 0 55 52/67 6 09



GENERALVERTRETUNG ALLER BUCHER-MODELLE: PFIFF - FLITZ - SPICK - SNIF - KICK! Lieferung direkt an Modellflieger!
WIEDER PROMPT LIEFERBAR SIND UNSERE 3 FIX UND FERTIGEN; MIT ORACOVER BEBÜGELTEN ELEKTRO-SEGELFLUGZEUGE! (... die natürlich auch als normale Segler super fliegen ...!)

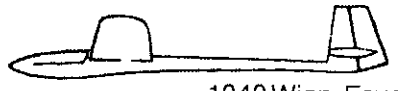
- BRAVO I mit 180 cm, und geflogen mit 7-14 Zellen (bis WEBRA 30-10!) öS 2.890,-
- BRAVO II mit 210 cm, geteilter Fläche für 7-16 Zellen (bis WEBRA 30-20!) öS 3.190,-
- ASW 24 mit 300 cm, ideal für Webra 20-10 oder andere ab 10-16 Zellen öS 4.690,-

***** BRAVO II wurde übrigens 1993 LANDESSIEGER in RC-7 E mit WEBRA 15-7 *****

Winterschlußverkauf bis 28. Februar 1994

Sensationelle Tiefpreise

koranda's
STECKENPFERD
modellbau



1040 Wien, Favoritenstraße 72, Tel. 505-1234

FLUG-, SCHIFFS-, AUTOMODELLE + DRACHENSACHEN

Vertragshändler für U.S.Air-Core, SIG, Lanier, Nor-Cal-Aero, Marutka
Aktuelle Computer-Lager + Versandpreisliste öS 50,-

Die "Schlauchkurbler"-Story

Da immer wieder neue Versionen über die Entstehung des "Schlauchkurbler" auftauchen - zuletzt wieder bei den Antik-Modellfliegern - sei einmal eingehend darauf eingegangen.

Im Frühjahr 1948 lernte ich Leopold Tlapak kennen. Er war von da an mein erster und bis 1963 mein längster Mitarbeiter. Er hat in dieser Zeit viele meiner Entwürfe gebaut. Den Anfang dieser Zusammenarbeit machte mein Entwurf des Nurflüglers "Schlauchkurbler", den Tlapak im Sommer 1949 verwirklichte, flog und zum Erfolg führte.

Als der "Schlauchkurbler" im Frühjahr 1959 bei der Firma Sperl in Wien herauskam, hatte ich von da an viel Ärger damit. Ich hatte zuvor einen gravierenden Fehler gemacht. In einem Mitteilungs-

Forum der Leser

Die in dieser neuen Kolumne abgedruckten Leserstimmen stellen ausnahmslos die Meinung der Verfasser und nicht die der Redaktion dar. Dennoch ist es interessant, welches Echo manch ein Artikel in dieser Zeitschrift hervorruft.

lungsblatt unseres Vereins vom Februar 1950 und im zu gleicher Zeit entstandenen Artikel für die März-Nummer unserer Vereinszeitschrift "Austria-Flugsport" berichtete ich vom "Schlauchkurbler" unglücklicherweise in einer Formulierung, daß jeder annehmen mußte, Tlapak sei der Autor.

Prompt hatte sich dann Tlapak auf dem Sperl-Plan als Autor ausgegeben. Auf Bitten Sperl's - die Pläne waren auch schon gedruckt - vermied ich einen Bruch mit Tlapak und ließ die Sache auf sich beruhen. Hatte doch Tlapak kurz vorher meinen Entwurf des "Storch" ebenso erfolgreich realisiert. Aber von

da an gab sich Tlapak überall als Erfinder des "Schlauchkurbler" aus.

Den wahren Sachverhalt konnte ich erstmals auf dem Sperl-Plan des "Storch" im Jänner 1951 feststellen. War aber gezwungen, später in einem eigenen Artikel über den Entwurf des "Schlauchkurbler" in "Der Modellbau" den wahren Sachverhalt nochmals darzustellen, da vorher Tlapak einen Artikel in der gleichen Zeitschrift unter "Was ich zu meinem Schlauchkurbler zu sagen hätte" veröffentlichte, in dem er sich zu Recht über Äußerungen von "Experten" ärgerte, die den "Schlauchkurbler" heruntergemacht hatten.

Auch viel später konnte ich im "Mechanikus" beim Bericht über die "Wiener Schule" (siehe "Nurflügel" 1/91, Seite 8 unter "Schlauchkurbler von 1949") die Sache richtig darstellen.

Als wir 1989 von alten Zeiten schwärmten, konnte sich Ossi Czepa noch besser als ich genau daran erinnern, wie wir drei damals windgeschützt in einem Bombentrichter unseres "Hausgeländes", des damaligen Donau Überschwemmungsgebietes saßen, wo ich Tlapak die Bauzeichnungen des "Schlauchkurbler" übergab und mit ihm den Bau besprach.

Erich Jedelsky

Was so alles geschehen kann

Es soll vorkommen, daß Wettbewerbspiloten völlig druchdrehen und ohne offizielle Benachrichtigung und Genehmigung des ÖAeC an internationalen Wettbewerben teilnehmen.

Schlimm beginnt das zu werden, wenn es sich dabei um eine Europameisterschaft handelt, der Teilnehmer nicht qualifiziert ist und seitens des nationalen Aero Klubs keine Wettbewerber zur Teilnahme an der Europameisterschaft gemeldet worden sind.

Noch schlimmer finde ich es, wenn trotzdem ein der FAI angeschlossener und mit der Durchführung der Europameisterschaft betrauter Aero Klub den o.a. "Enthusiasten" tatsächlich in die offizielle Starterliste und in die Wertung aufnimmt!

Wozu, so wird die Frage gestellt, müssen sich andere Wettbewerber qualifizieren, wenn es auch ohne diese Prozedur geht? Man kann nur hoffen, daß dem Protestschreiben des zuständigen Fachreferenten an die ONF, auch tatsächlich Taten folgen werden.

Ein Fachreferent

Ein letzter Ausweg

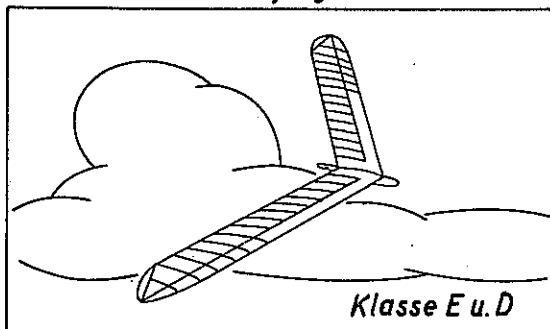
Die schleichende, aber wirkungsvolle Dezimierung von Flugmöglichkeiten für RC-Hangflieger sowie Magnetsegler drängt zur Frage der Unterscheidung zwischen Hang- und Modellflugplatz. Ersteres wird z. B. am Ötscher geboten, wo die NW-Ausrichtung verbunden mit beträchtlicher Überhöhung und Steilheit hervorragende Segelmöglichkeiten garantieren. Noch extremer, wenn auch abgelegener, präsentiert sich der Talabschluß unmittelbar östlich des Hannover Hauses (2722 m) am Ankogel, wo man besser die Hand auf dem Hut läßt.

Original Sperl-Plan des Nurflüglers "Schlauchkurbler" mit der den Tatsachen nichtentsprechenden Bemerkung "von Leopold Tlapa".

Herausgegeben von der
Modellflugentwicklungsgruppe
des „Flugring - Austria“.

ALLE RECHTE VORBEHALTEN.

3. Auflage



2. u. 3. Sieger b. Steir. Modellflugwettbewerb, Graz 1949.
1. u. 2. Sieger b. 1. Nat. Modellflugwettbewerb, Graz 1950.
Bisherige Bestzeit: 44min, ausser Sicht.

THERMIK - NURFLÜGEL

»SCHLAUCHKURBLER«

von

LEOPOLD TLAPAK

JOSEF SPERL

FLUG-, SCHIFFS- und EISENBAHNMODELLBAU
PLÄNE - WERKSTOFFE

WIEN IV150, WIEDNER HAUPTSTRASSE 66.

Leider hat in beiden Fällen die Landefläche die Abmessungen einer modernen Wiener Kleinstwohnung und so wird kaum jemand auf den Gedanken kommen, dort ein Flugmodell zu starten. Es sei denn, er will es auf sportliche Weise loswerden.

Anders auf einem Modellflugplatz mit angeschlossenem Hang. Auf einer grasbewachsenen ebenen Wiese kann ein schöner und teurer 4,9 m-Segler ohne Risiko eingeflogen werden, gleiches gilt auch für ein FIE-Modell. Langsam wird dann Starthöhe dazugegeben und nach entsprechend bruchfreiem Training erwacht dann im abnungslosesten Anfänger die Gewißheit, unaufhaltsam in die Geheimnisse der Aerodynamik einzudringen. Wieso sind dann im Land der Berge solche Modellflugmöglichkeiten spärlich oder gar nicht vorhanden?

Unmittelbar nordwestlich von Winden existierte in ferner Vergangenheit ein brauchbares Gelände, auf dem nun im Zuge des erstarkenden Umweltbewußtseins die goldene Rebe reift. Internisten und Organhändler reiben sich die Hände.

Für die Rückführung von ca. 2 Hektar dieser berauschenden Gartenlandschaft in eine schlichte grüne Wiese sollten 10 Millionen Schilling eigentlich ausreichen. Wie kann nun diese im Grunde genommen gar nicht so aufregende Summe auf halbwegs anständige Weise aufgebracht werden.

Aufgrund verschiedener Umstände ist bereits der Gedanke an öffentliche Unterstützung verwerflich. 1908 und 1925 wurde für die silbrigen Zeppelin-Luftschiffe zusammen 9 Millionen Mark gespendet, was aufgewertet einer riesigen Summe gleichkommt. Auch wenn Bevölkerungszahl und alpenländisch verminderte Begeisterungsfähigkeit berücksichtigt werden, sollte der Rest noch immer für ein

Nordwest-Wieserl im Burgenland einschließlich Simmeringer Gasometer reichen. Unserer kleinen, aber schlagkräftigen Flugzeug- und Raumfahrtindustrie würde jedes Schäufelr Publicity guttun.

Auf Kaffeehäuferln kann "Hoffnung verloren - alles verloren" gelesen werden und so sollte, gestärkt durch einen langen Dornröschenschlaf, als letzter Ausweg ein Appell an Großzügigkeit und Weitblick unserer Mitbürger erwogen werden. Das Geld kommt sicher wieder einmal zurück.

Ervin Haberl
1160 Wien

Mehr Information bitte!

Als aufmerksamer Leser unserer Zeitschrift prop, die inhaltlich doch eine Menge Veröffentlichungen enthält, die in deutschen Modellflugzeitschriften verständlicherweise fehlen müssen, fällt mir vor allem eines auf: Eine Reihe von Berichterstattungen über Wettbewerbe ist sehr wenig aussagekräftig. Es wimmelt da in erster Linie nur so von Wettbewerbs-Abkürzungen von FIA bis RC-sowieso, die ausgeschrieben gehören, damit sich auch der Nicht-Wettbewerbsmodellflieger ein Bild machen kann, warum es bei der Veranstaltung überhaupt ging. Nicht jeder hat den ganzen Wust von Abkürzungen ständig im Kopf.

Ein zweites, nicht unwesentliches Detail in der Berichterstattung fehlt fast vollständig: Mit welchen Modellen sind zumindest die drei Erstplatzierten angetreten, waren es Eigenkonstruktionen oder verbesserte Baukäste? Auch Spannweiten, Fluggewicht, Zellenanzahl bei Elektroflug-Wettbewerben und einiges andere mehr würde viele Leser interessieren. Schließlich handelt es sich hier doch eher um Spitzenmodelle als um Alltagskrücken.

Albert Strouhal
1140 Wien

Suche und Biete!

Von Modellflieger zu Modellflieger

In dieser Rubrik werden Nachfragen und Angebote an Flugmodellen, Zubehör und Ausrüstung kostenlos abgedruckt. Es wird nur gebeten, möglichst vollständige Angaben über das zur Debatte stehende Objekt zu machen, damit sich der Interessent ein richtiges Bild über das Angebot machen kann. Das gleiche gilt natürlich auch für Dinge, die gesucht werden. Gelegentlich werden solche Kleinanzeigen auch auf Textseiten veröffentlicht, etwa wenn sie in letzter Minute kommen.

Verkaufe Segler **Electro Candida**, Spannweite 3,30 - 3,60 m mit Schempp-Landeklappen, im Flügel jeweils je ein Servo für Querruder und Klappen, Flügel anstecken, fix und fertig mit Extra-Winglets. Folienfinish, oben gelb, unten grün, Hohlkehlen gelagerte Fluder überall. Ultra 1600 + Freudentaler-Spinner und CFK-Latte, Sommerauer 50 Amp-Regler, Goldstecker. 2 Servos Hoch + Seite 5007 kugelgelagert.

3 Akkus 1200/1400 Sanyo SCR Rot mit Goldstecker in Top Leistung, 14 Zellen. Das Modell ist absolut neuwertig und bruchfrei, nur noch Empfänger einbauen und fliegen (MPX).

Neupreis **öS 16.000,-**
Mein Angebot: **öS 9.000,-**
Wolfgang Müller
Spechtenhauserstr. 11
4600 Wels
Tel. 07242/41125

Verkaufe **Kyosho EP Concept**, komplett mit mehreren Garnituren Rotorblättern sowie Spitzenservos, Fahrtenregler und Autopilot preisgünstig abzugeben.

Udo Gehr
Wien 2
Tel. 0222/214 44 31 abends

Zu verkaufen:

Viertaktmotor Webra T4-80, 13 ccm Hubraum, mit Schalldämpfer, Motorträger und Luftschraube, wenig gelaufen! **öS 1.200,-**

Hubschrauber "Conception 1" von FS mit Vario/RD-Mechanik, flugfertig ausgerüstet mit Webra 61 ABCH, 5 Servos 9102, Futaba-Kreisler, Drehzahlregler, Sitar-Rotorblätter **öS 16.000,-**

Hubschrauber "Star Ranger" mit Heim-Tuning-Mechanik, flugfertig, mit Webra 61 ABCH, 5 Servos RS 700, Futaba-Kreisler, Drehzahlregler, GFK-Rotorblätter **öS 15.000,-**

Oswald Wachtler, Wien 22,
Fellnergasse 21/2
Tel. 0222/22 95 06

Verkaufe F3A Kunstflugmodell **Challenge**, Spannweite 1700 mm, Einziehfahrwerk, Motor 10 ccm Webra Long Stroke **öS 4.500,-**

Kunstflugmodell **Supra Fly**, Spannweite 2005 mm **öS 4.500,-**

RC-MS Motorsegler **Mistral** mit Motor Speedy 2 ccm mit Resonanzrohr und Servo **öS 2.000,-**

Fernsteuerung **Webra Expert FMSI 9** mit 2 Empfängern und Pull **öS 4.000,-**

Karl-Heinz Leeb
Schreinerergasse 13
3100 St. Pölten
Tel. 02742/53511

"Piper Super Cub" von Pilot, Semi-Scale, 1900 mm Spannweite, Landeklappen, Querruder, Scale-Räder, Rumpf praktisch fertig, eine Flächenhälfte fertig, die andere Flächenhälfte bügelfertig, alles mit Glosstext-Gewebefolie bespannt, vorbereitet für 10 ccm Viertaktmotor. Neu! **öS 4.000,-**

US-Baukasten **Sopwith Camel** von Proctor, ca. 1450 mm Spannweite, Doppeldecker, Querruder, Scale, Metallbeschlagteile, Leitwerk fertig, Rumpf angefangen, Vickers MGs, Maßstab 1:6 **öS 3.000,-**

US-Baukasten **Fokker DR 1** von Proctor (Richthofens Dreidecker), ca. 1450 mm Spannweite, Dreidecker, Spandau MGs, Querruder, alle Metallbeschläge, dazu passende rote Gewebefolie, Maßstab 1:6 **öS 3.500,-** ohne Gewebefolie **öS 3.000,-**

Anfragen an Fr. Lieb
0222/505 10 28-77

Zu neuen Fachbüchern!

Es gibt Fachbücher, die im wahrsten Sinn des Wortes "fachlich", manchmal zu fachlich und daher nicht für jedermann verständlich sind. Die meisten Autoren setzen ein gewisses, schon vorhandenes Fachwissen voraus, das dem Einsteiger in die sicherlich nicht mehr triviale Technik des Flugmodellbaues teilweise bis vollkommen fehlt. Für ihn ist ein "hochwissenschaftliches" Traktat mehr oder weniger "für die Katz", weil er bestenfalls nur einen Teil davon versteht oder anwenden kann. Niemand möge mitleidig lächeln, wenn Verlage Fachbücher herausbringen, die sozusagen bei Adam und Eva beginnen, einem Anfänger aber ein wertvolles Fundament verschaffen, mit dem er sofort etwas anfangen kann. Zwei solche Broschüren brachte dankenswerterweise der deutsche Neckar-Verlag heraus, in denen auch Fortgeschrittene nicht zu ihrem Schaden gelegentlich blättern können.



Helmut Draxler
Segelflugmodell und Fernsteuerung

104 Seiten, 90 Abbildungen, 2. überarbeitete Auflage, Neckar-Verlag Villingen-Schwenningen/BRD öS 155,-

Dieses Fachbuch befaßt sich ausschließlich mit den unendlich zahlreichen Möglichkeiten des Fernsteuerungseinbaues und der Ruderanlenkungen in Segelflugmodellen. Es vermeidet dabei den oft zu bemerkenden Fehler der flüchtigen Darstellung. Hier wird mit 64 (!) seitengroßen Prinzipzeichnungen dargestellt, wie die Anlenkungen für Seiten-, Höhen-Querruder und Bremsklappen einzubauen sind. Exakte Bezeichnungen aller Bauteile und großzügige Darstellung machen dieses Kapitel selbst für den blutigsten Anfänger verständlich, zumal auch mechanische Mischvorgänge für Modelle mit V-Leitwerk, Nurflügler und Deltakonstruktionen behandelt werden.

In diesem fast unentbehrlichen Nachschlagewerk werden auch ausklinkbare Schleppkupplungen gezeigt, in einem Fall ist sogar eine Werkzeichnung für den Selbstbau vorhanden.

Die Anzahl der als Zeichnung wiedergegebenen Anlenkmöglichkeiten ist so umfangreich, daß es keinen Fall gibt, der in dem Fachbuch nicht enthalten wäre. Das gilt ganz besonders für die verschiedenen Mischfunktionen für Querruder mit Seitenruder oder Querruder mit Wölbklappen (Butterfly-Mix, Quadro-Flaps) oder auch die Kombination Wölbklappen/ausklinkbarer Hochstarthaken. Damit erreicht man bei Seil- oder Windenstart die größten Höhen, ohne daß das Modell nach Freiwerden entweder überzogen wird, oder auf die Nase geht. Mit dem Ausklinken fahren die Wölbklappen automatisch in ihre Normalstellung zurück.

Ein Fachbuch mit einer derart umfangreichen Beispieldarstellung wie hier findet man nur selten. Man sollte es gewissermaßen vor dem Bau eines Seglers zur Hand nehmen, um sich im Klaren zu sein, wieviele Steuerelemente, sprich Servos man unbedingt benötigt. Daß man auch mit nur zwei Stück davon eine Querrudermaschine ausstatten kann, wissen nur die wenigsten unter den Modellfliegern.



Hermann Böck
Modellbau-Elektrik leicht gemacht

64 Seiten, 59 Abbildungen, Neckar-Verlag Villingen-Schwenningen öS 129,-

Auch dieses Büchlein fordert vom Leser überhaupt keine Fachkenntnis. Es geht anfangs auf die notwendigsten Begriffen und Zusammenhänge von Spannung, Stromstärke und Widerstand ein, klärt über die Stromquellen und ihre Verbraucher auf und nennt auch die Verbrauchswerte von Servos, Empfänger und E-Motoren.

Ein weiteres Kapitel behandelt Grundlagen und Auswahl von Elektroantrieben, Getriebe, Entstörung, Betrieb und Pflege der Motoren sowie die Frage der Fahrtregler. Nicht minder ausführlich und für jedermann verständlich sind die Abhandlungen über die Kabelverbindungen, Steckersysteme und Schalter. Schließlich wird auch noch über das richtige Löten gesprochen, um das man kaum herumkommt.

Mit Einbau und Installation setzt das Büchlein fort, wie Kabeln angeschlossen und verlegt werden, wie man die einzelnen elektronischen Bausteine in das Modell platziert, welche Farben die einzelnen Kabel haben - ein verkehrt gepoltes Anschließen zerstört in Sekundenschnelle den nicht gerade billigen Fahrtregler - und einiges mehr, das sich mit dem Grundwissen um die Elektrik im Modellbau befaßt.

Ein nicht unwichtiger Abschnitt gilt der Sicherheit, in

dem auf die größte Gefahr, nämlich der Schlamperie, hingewiesen wird. Welch verheerende Folgen die Korrosion auslösen kann, erfährt der Leser im vorletzten Kapitel.

Den Schluß bilden praktische Tipps zur Fehlersuche und Hinweise, wie mit Meßinstrumenten die wenigen, aber notwendigen Messungen vorgenommen werden.

So wird das "Elektrifizieren" der Modelle zum spielerischen Vergnügen, denn es gibt keine Unklarheiten.



Manfred Schulz
Flugmodelle fotografieren

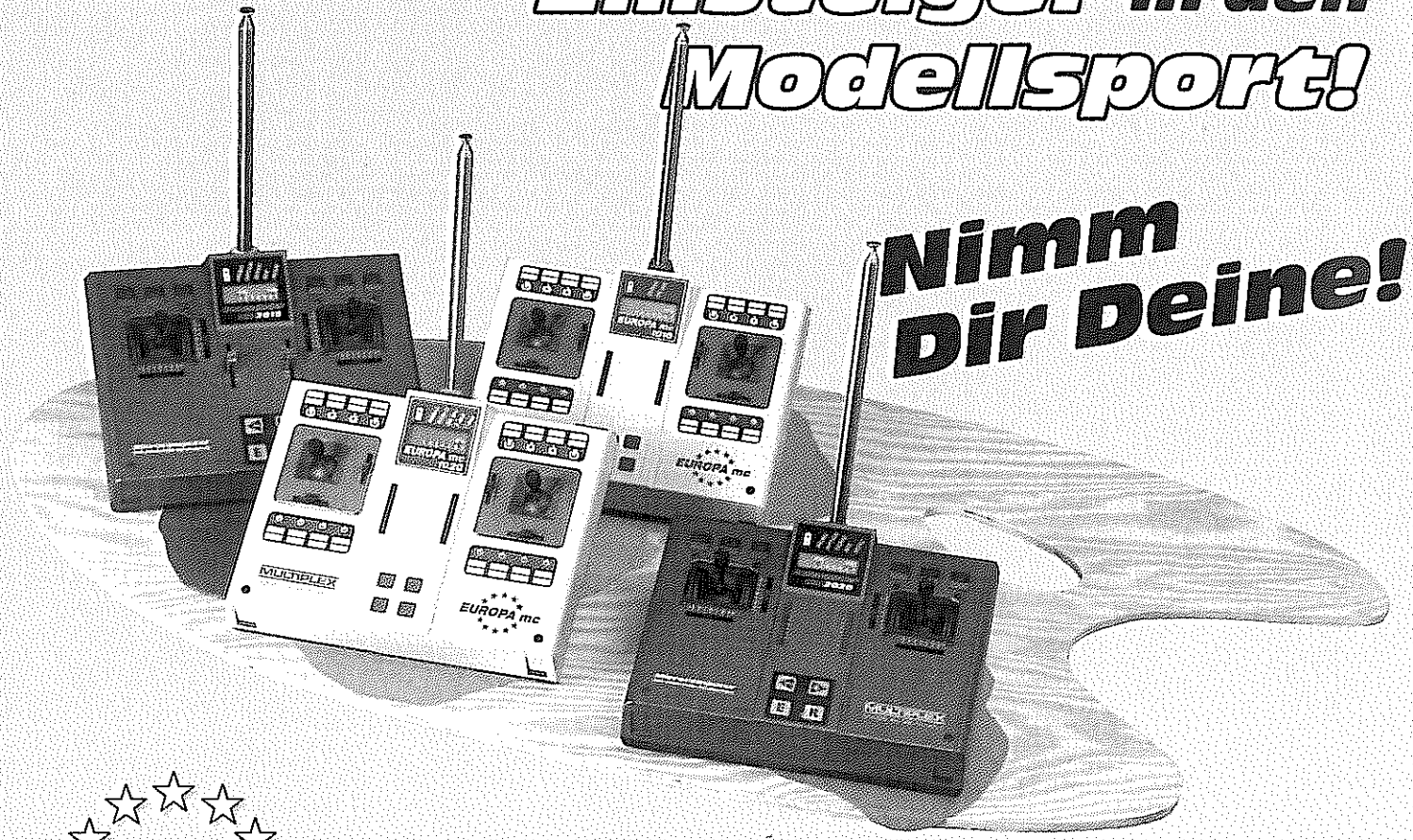
88 Seiten, 119 Abbildungen, davon 14 in Farbe, Neckar-Verlag, Villingen-Schwenningen öS 203,-

Wer ärgert sich nicht, wenn die Fotos vom neuen Modell unscharf, mit ungeeigneten, verwirrenden Hintergrund oder schlicht und ergreifend einfach mies geworden sind? Doch nicht nur das zu ändern ist das Anliegen des Autors, auch die Dokumentation, oder Werdegang während des Aufbaues eines Modells liefert oft glänzende Bildvorlagen, an denen man sich immer wieder erfreuen kann.

Das Hauptmotiv, das Modell, steht im Vordergrund, dazu auch die notwendigen Gerätschaften und Wissenswerte über Filmmaterial, Objektive und deren Brennweiten, über die richtige Ausleuchtung und nicht zuletzt über eine brauchbare Bildgestaltung. Modelle in der Luft sind oft zu weit weg oder zu schnell unterwegs. Um sie dennoch in die Kamera zu kriegen, bedarf es einiges Können.

EUROPA mc & Commander mc

...die breite Palette für
**Einsteiger in den
Modellsport!**



**Nimm
Dir Deine!**

EUROPA mc

1005 • 1010 • 1020 • nautic

Sets ab **DM 379,-** unverbindliche Preisempfehlung

Commander mc

2010 • 2020 • EUROLINE

Sets ab **DM 548,-** unverbindliche Preisempfehlung

Ausführliche Infos u.
Setzusammenstellungen
im neuen MULTIPLEX RC-Katalog
und im guten Fachgeschäft!

MULTIPLEX

Fernsteuerungen, Modelle und Zubehör
...damit Modellsport Freude macht!



MULTIPLEX Modelltechnik GmbH, Neuer Weg 15 • D-75223 Mielert
Bitte schicken Sie gegen Vorauskasse (incl. Versandkosten)
■ MULTIPLEX Hauptkatalog
DM 20,- Inland
■ MULTIPLEX RC-Katalog
DM 5,- Inland
Absender nicht
vergessen!

Zahllose internationale

Wettbewerbsfolge mit

UNI-EXPERT- Mechanik

Die Heim-
Vorteile:

- Das Leichtgewicht System mit Zweitakt-
- 10 000fach erprobte
- hohe Zuverlässigkeit
- hohe Leistungsnutzung bei Einbau des
- Optimalen Leistungsmotor
- Heckauslastung bei OS MAX 91
- Nur 4600 g Gewicht ermöglicht raschen
- Viertaktmotors OS MAX 91
- Viertakt-Befestigung Mechanik zur Wartung
- 6-Punkt-Einbau der
- Aus- und Einbau der

Graupner
Original/Heim
helicopter®



Rumpfbausatz

LOCKHEED 286 UNI

Die leichte Zelle und die aerodynamische Güte sorgen für hervorragende Kunstflugfähigkeit.
Best.-Nr. 4453

UNI-EXPERT-Mechanik

Vormontierte Mechanik mit eingebautem Zweitaktmotor 61 SF.
10 cm³ Hubraum.
Best.-Nr. 4449



Rumpfbausatz

UNI STAR 60 Trainer

Äußerst leistungsfähiger
Hubschraubertrainer.
Best.-Nr. 4451



Rumpfbausatz
JET RANGER

Besonders leistungsstarker vorbildähnlicher Kunstflughubschrauber.
Best.-Nr. 4452



Vormontierte Mechanik für
10-cm³-Zweitakt- oder
15-cm³-Viertaktmotoren.
Best.-Nr. 4450

Umbausatz »Viertakt«

Für OS MAX 91 SURPASS.
Best.-Nr. 4450.32
Dazu Filekraftkupplung
Best.-Nr. 4450.81

Ausführlich beschrieben im
Hauptkatalog FS

JOHANNES GRAUPNER
Postfach 1242, D-73220 Kirchheim-Teck