

19. JAHRGANG

2/95

RCOP



Terminkalender 1995



*Versuchsprogramm Sport-Scale
Fesselflug-Weltmeisterschaft
Neues aus Nürnberg
Klemm 35 - elektrisch
Seglerschlepp-Saison '94*

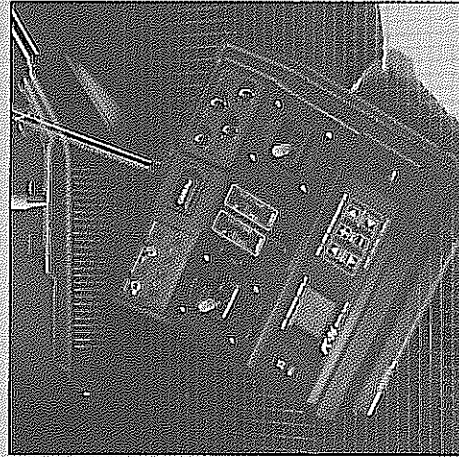
P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien

das österreichische modellflugmagazin

Das



Quartett



FC-16

Der Preiswerte Einstieg

- Übersichtliches Multi-Segment LCD-Display
- 6-fach Tastatur mit Druckpunkt
- Komfortable, leicht bedienbare Softwaremenüs für Flugmodelle und Hubschrauber
- Campac Module für 7, 25 oder 100 Modellspeicher, dadurch grenzenloser Speicherplatz
- Reichhaltiges Zubehör und vielfältige Ausbaumöglichkeiten

Neu

- Campac-Platine serienmäßig
- Liefertermin: Juli '92

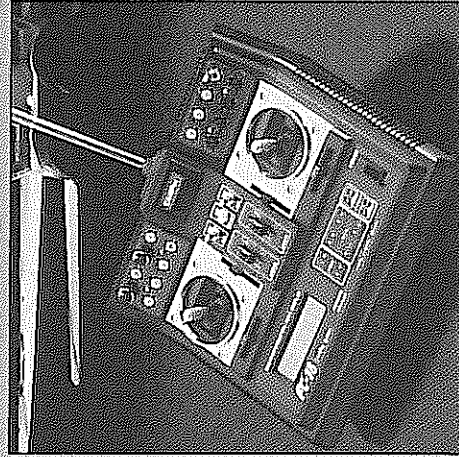
FC-18 JUNIOR

Die Ausbaufähige

- Übersichtliches LCD-Textdisplay mit Klartextinformationen
- Komfortable Softwaremenüs für alle Bereiche des Modellbaus
- 4 Flugmodellprogramme
- 5 Heliprogramme
- Preiswerte Grundausstattung, individuell ausbaufähig durch reichhaltiges Zubehör
- Campac Module für weitere 3, 12 oder 48 Modellspeicher, dadurch grenzenloser Speicherplatz

NEU

Campac-Platine jetzt serienmäßig



FC-18

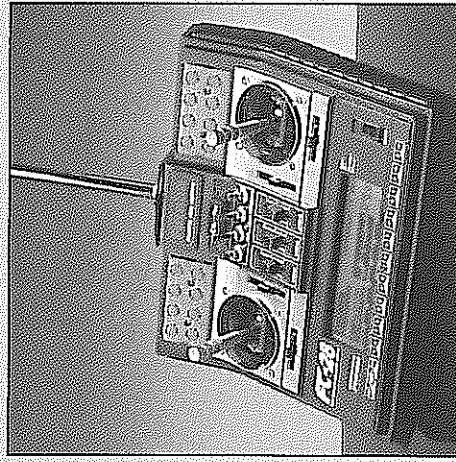
Die Vielseitige

- Übersichtliches LCD-Textdisplay mit Klartextinformationen
- Komfortable Softwaremenüs für alle Bereiche des Modellbaus
- 4 Flugmodellprogramme
- 5 Heliprogramme
- Für jeden Anwendungsbereich das richtige Setangebot
- Campac Module für weitere 3, 12 oder 48 Modellspeicher, dadurch grenzenloser Speicherplatz
- Wechselseitiges HF-Modul
- Reichhaltiges Zubehör und vielfältige Ausbaumöglichkeiten

FC-28

Hightech in Perfektion

- Einzige RC-Anlage mit Grafik-Display und Campac
- Superschmelze 1024 PCM Technik
- NEU**
- Noch größerer Bedienkomfort durch Softwareversion 2.0
- Campac Modul 4x16K mit 16 Modellspeicher pro Modul, dadurch grenzenloser Speicherplatz
- FC-28 jetzt auch als Einzeiler lieferbar
- FC-28 Club, durch die Mitgliedschaft in diesem Club sichern Sie sich wichtige Vorteile wie z. B. die Verlängerung der Garantiezeit auf 3 Jahre und vieles mehr.



robbe Futaba

Neuheitenvideo, Haupt- und Helikatalog sowie das neue F-Serien Fernsteuerprospekt bei Ihrem Fachhändler

robbe

robbe GmbH Modellsport
Postfach 1108 · 6424 Grebenhain 1

**Das
Österreichische
Modellflugmagazin**
Offizielles Organ der Sektion
Modellflug im
Österreichischen Aero Club

prop 2/95

INHALT

Liebe Leser!

Die Versicherungen des ÖAeC Seite 4	Das war Nürnberg - ein Streifzug durch die große Spielwarenmesse Seite 38
Versuchsprogramm Sport-Scale Seite 6	Die Klemm 35 in Scale und dazu elektrisch motorisiert Seite 42
Liebe Heli-Piloten , die Saison 1995 läuft an Seite 8	Einkleiner Elektroflitzer , hergestellt aus Überresten eines Großmodells Seite 44
Rückblick auf das Jahr 94 der Motorsegler Seite 11	Wo Sicherheit aufs Spiel gesetzt wird! Billige Stecker und Schalter kosteten schon manches Modell Seite 45
1. Zenit-Pokal fliegen des FMC Mürzzuschlag Seite 12	Technische Nachlese zur Saison 94 des Seglerschlepps Seite 47
CO₂-Scale-Nachbauten ein- oder mehrmotorig Seite 13	Verbesserte Thermikbremsen an CO ₂ -Modellen Seite 48
Fesselflug-Weltmeisterschaft 1994 in China Seite 16	Fun Flyer "Drop" Seite 49
Europameisterschaft F3B 1994, heiße Tage in Ungarn Seite 18	Dieter Schlüter und seine neuesten Helikopter-Konstruktionen Seite 51
Terminkalender 95, Ausschreibungen, Nennblätter Seiten 23-34	

Diesmal ist prop zum Bersten voll, trotz erweitertem Umfang auf 56 Seiten. Der Grund: 12 Seiten Terminkalender, Staatsmeisterschaftsausschreibungen, Nennblätter und MAZ-Kurstermine am Spitzerberg schränken den Platz für die Berichterstattungen doch merkbar ein. Hinzu kommen noch vier Seiten News aus Nürnberg, da mußten einige bereits gesetzte und umbrochene Artikel in die Nummer 3/95 verfrachtet werden. So unter anderem sogar Teile der Kolonne Suche & Biete. Auch der trotz Urgenz erst zu Weihnachten eingetroffene Bericht über die Europameisterschaft F3B 1994 in Ungarn mußte aus Platzgründen geteilt werden, der Schluß dieses Berichtes erscheint in der Nummer 3/95.

Das Sekretariat der Bundessektion macht darauf aufmerksam, daß es eine Reihe von Sportzeugen gibt, deren Ausweis mit Jahresende 1994 ausgelaufen ist, dieses aber offenbar noch nicht bemerkt haben. Um deren Funktion auch dieses Jahr sicher zu stellen, müßten sich die betreffenden Herren bis 31. März an die Bundessektion wenden, um die nötige Verlängerung ihres Ausweises zu erreichen. Bisher hat das nur ein einziger getan! Also bitte nicht zögern!

Der Mangel an redaktionellem Platz hat diesmal den Bericht über Neuigkeiten der Nürnberger Spielwarenmesse arg eingeschränkt, weshalb in der nächsten Nummer vor allem mit interessantem Zubehör fortgesetzt werden soll. Es ist zu hoffen, daß auch die nächste Ausgabe des prop mit 56 Seiten Umfang erscheinen kann, wie üblich, eine Frage des Anzeigenumfanges. Es sieht aber recht gut aus.

Mit diesem erfreulichen Vermerke verbleibe ich mit herzlichen Grüßen Ihr

Heinz Steiner

Reaktions- und Anzeigenschluß für prop 3/95: 18. April 1995

Unser Titelfoto: Sieht aus wie ein Vierdecker, ist es aber nicht. Es sind vier aufeinandergeschichtete Do-it Flyer der Fun-Fly Staffel des LSV Piesendorf. Eine Modellflugsparte, die immer mehr Anhänger gewinnt.
Foto: Reinhart

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. Alte 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
Redaktionsadresse: Redaktion prop, 2102 Bisamberg, Setzgasse 21
Telefon = Fax 02262/62362
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz Eugenstraße 12
Telefon 0222/505 10 28 DW 77, Telefax 0222/505 79 23
Druck: Bild-Text-Zentrum BTZ 2100 Korneuburg

Liebe Fliegerfreunde!

Die Änderung der Gliederung von "prop" hat bis jetzt ein positives Echo gefunden. "prop" ist das offizielle "Sprachrohr" der Bundessektion Modellflug und quasi unsere "Hauszeitung". Als solche wurde sie von meinem Vorgänger als Bundessektionsleiter Dir. Edwin Krill ins Leben gerufen. Was soll "prop" eigentlich? Die Zeitschrift soll informieren, über die Bundessektion, über Wettbewerbe, über Termine, über das Vereinsleben und natürlich auch zusätzlich technische Informationen über alle Bereiche des Modellfluges liefern.

Man kann nie jemanden alles 100%ig machen, das muß zwangsläufig der Herr Chefredakteur und der Aero-Club zur Kenntnis nehmen. Man kann sich nur bemühen, auf vorgebrachte Wünsche und Anregungen der Mitglieder einzugehen. Dies ist das eigentliche Hauptproblem, welches mich am meisten stört. Es wird nur "gematschkert" und kritisiert, schön brav im Kämmerlein. Den Mut, eine konstruktive Kritik vorzubringen, haben die wenigsten Mitglieder.

"prop" ist für Euch alle da und wenn Euch etwas nicht paßt, dann teilt dies gefälligst dem Chefredakteur mit. Nur so kann es möglich sein, Verbesserungen auch tatsächlich durchzuführen. "prop" lebt durch Eure Mitarbeit! Ich hoffe, daß mein Ersuchen nicht ungehört bleibt.

Die Versicherung von uns Modellfliegern ist für viele von Euch ein noch offensichtlich unbekanntes Wesen, weshalb Ihr in dieser Ausgabe wieder einmal eine Information über unsere Versicherungen bekommt.

Ich wünsche Euch viel Freude bei der Ausübung unseres Hobbys. Paßt auf und fliegt sicher!!!

Bis zum nächsten Mal Euer
Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter

Die Versicherungen des ÖAeC

Ist die Versicherung wirklich das "unbekannte Wesen"? Offensichtlich ja, denn sonst würden nicht viele Modellflieger mit großem Erstaunen reagieren, wenn sie von der Bundessektion Modellflug über unsere Versicherungen informiert werden.

Damit dieses "Versteckenspiel" endgültig aufgeklärt und alle Unklarheiten restlos beseitigt werden, sollen die entsprechenden Informationen im folgenden Beitrag abgedruckt werden.

Als Mitglied des ÖAeC habt Ihr bzw. Euer Verein folgende Versicherungen:

1. Kollektiv-Unfallversicherung ohne Flugrisiko

Der Versicherungsschutz ist gültig für alle Mitglieder der Sektion Modellflug.

o Neu eingetretene Mitglieder haben ab dem Tag der Anmeldung (Poststempel) Versicherungsschutz, wenn der Mitgliedsbeitrag innerhalb Monatsfrist einbezahlt wird.

o Mitglieder, die im Vorjahr den ÖAeC-Mitgliedsbeitrag bezahlt haben, erhalten im Folgejahr Versicherungsschutz, wenn der Beitrag des Folgejahres vor dem 31. März einbezahlt wird.

Versichert sind berufliche und außerberufliche Unfälle. Ausgenommen sind Flugunfälle, es sei denn als Fluggast (das heißt, wenn Ihr mit dem "großen Bruder" mitfliegt).

o Geltungsbereich: weltweit

o Leistungen der Versicherung: Todesfall: S 50.000,- an unterhaltspflichtige Hinterbliebene. Bei Dauerfolgen: S 120.000,-, Taggeld: S 35,- vom 15. - 365. Tag des durch den Unfall bedingten Krankenstandes.

Seit 1965 werden bei Doppelmitgliedschaft (Mitgliedschaft beim ÖAeC über 2 Vereine) im Schadensfall von der Versicherung auch die doppelten Leistungen erbracht.

Erläuterung: Diese Unfallversicherung beschränkt sich nicht nur auf die Ausübung von modellfliegerischen Aktivitäten.!

2. Modellflug-Haftpflichtversicherung

Diese ist für den aktiven Modellflieger besonders wichtig und entspricht etwa der Auto-Haftpflichtversicherung.

Die Bestimmungen über den Beginn des Versicherungsschutzes sind dieselben wie bei der Kollektiv-Unfallversicherung (siehe Punkt 1).

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die persönliche Haftpflicht sämtlicher Mitglieder der Sektion Modellflug aus dem Halten, Besitz und Betrieb von Flugmodellen ohne Düsen, Raketen oder ähnlichen Antrieben. Mitversichert ist die gesetzliche Haftpflicht aus Flügen bei jeder fliegerischen Veranstaltung im Rahmen eines öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerbes. Nicht versichert sind Schäden im Zusammenhang mit Auswirkungen der Kernenergie oder radioaktiver Verseuchung.

o Der Selbstbehalt beträgt S 0. (Neu ab 1995: Ein Selbstbehalt von S 2000,- bei Schäden, die durch Frequenz-Doppelbelegung erfolgen. Grund: Hohe Schadenshäufigkeit im Jahre 1994! Sich überzeugen, ob die eigene Frequenz frei ist, gehört zu den primitivsten Sicherheitsregeln!).

o Geltungsbereich: Europa, geographisch zu verstehen (Gebiete der ehemaligen Sowjetunion westlich des Uralgebirges und -flusses und nördlich des Kaukasus, ferner die europäische Türkei und Griechenland mit sämtlichen Inseln gehören dazu). Nicht mehr zu Europa zählen Zypern, Island, Grönland, Spitzbergen, die Kanarischen Inseln, Madeira und die Azoren.

o Leistungen der Versicherung: Die Pauschaldeckungssumme beträgt S 10.000.000,-.

Erläuterung: Nicht versichert sind Schadensereignisse, die durch Kollision von Flugmodellen entstehen. Wichtig: Wenn Kraftfahrzeuge am Modellflugplatz nicht auf den zugewiesenen Abstellräumen (Sicherheitsräume) stehen oder Sicherheitsgrenzen überfahren, besteht ebenfalls kein Versicherungsschutz. Im Klartext: Wenn jemand auf die Piste fährt, weil er zu faul zum Tragen der Startbox ist und das Fahrzeug durch ein Modell beschädigt wird, dann zahlt die Versicherung nichts.

Ein anderes Beispiel: Ein Modell fliegt seinem Piloten davon und stürzt auf ein außerhalb des Flugplatzes abgestelltes oder fahrendes Fahrzeug, dann besteht selbstverständlich Versicherungsschutz. Das gilt natürlich auch dann, wenn Ihr auf keinem Modellflugplatz fliegt (Hang etc.). Ihr seid bei der Ausübung des Modellfluges grundsätzlich bis zu 20 kg Modellfluggewicht

und egal wo geflogen wird, versichert!

Im übrigen ist jede Haftpflichtversicherung (siehe Auto) eine Zeitwertversicherung. Das heißt, daß Ihr im Schadensfall als Geschädigte den Bausatz des Modells und die zerstörten oder beschädigten technischen Einrichtungen finanziell abgegolten bekommt. Arbeitsstunden können keine verrechnet werden, da dies mehr oder weniger durch den neuen Bausatz aufgewogen wird. Natürlich werden Lacke, Klebstoffe, Dekorfolien etc. ebenfalls ersetzt!

Im Rahmen des Vertrages zwischen dem ÖAeC und der Versicherung sind neben der gesetzlichen Haftpflicht für Schäden, die aus der Haltung von Modellflugzeugen bis 20 kg Gewicht entstehen, Schadensersatzverpflichtungen des ÖAeC oder einer Landesorganisation als Veranstalter aus sämtlichen öffentlichen Veranstaltungen betreffend Modellflugzeuge wie z. B. Internationale Wettbewerbe, Österreichische Meisterschaften, Staatsmeisterschaften und Landesmeisterschaften mitversichert.

Schadensersatzansprüche an Luftfahrtgeräten (Modellflugzeugen) sowie daraus resultierende Folgeschäden, abgeleitet aus einem Fehlverhalten eines Organs des jeweiligen Veranstalters, gelten als mitversichert. Zum Beispiel: Der Verantwortliche des Senderdepots gibt versehentlich einen Sender mit gleicher Kanalbelegung aus. Der Pilot schaltet ein und ...crash! Das gilt für Veranstaltungen des ÖAeC - außer für Flugtage. Hier muß der Veranstalter eine eigene Versicherung abschließen!

3. Vereinsversicherung

Der Versicherungsschutz erstreckt sich auf die gesamte, aus der Vereinstätigkeit resultierende gesetzliche Haftpflicht, die den zur Vertretung des Vereins nach außen berufenen Personen sowie sonstigen Mitgliedern des Vereins obliegt.

Mitversichert gelten auch Schadensersatzansprüche aus dem Verein gehörigen oder von ihm gemieteten oder gepachteten Grundstücken und Räumlichkeiten

Die Versicherung erstreckt sich ferner auf die Durchführung nicht öffentlicher Luftfahrtveranstaltungen, die im Rahmen des Vereinsbetriebes - ohne Teilnahme von Zuschauern und ohne einer behördlichen Genehmigung zu unterliegen - durchgeführt werden. Für einen Flugtag muß eine eigene Versicherung abgeschlossen werden.

Schadensersatzansprüche - resultierend aus Schäden durch Luftfahrzeuge oder Luftfahrtgeräte - sind nicht Gegenstand dieser Versicherung (Verweis auf Modellflug-Haftpflichtversicherung). Leistung der Versicherung: bis zu S 300.000,- pro Personenschaden, bis zu S 1.200.000,- pro Personenereignis und bis zu S 120.000,- für Sachschäden.

Verhalten bei einem Schadensfall:

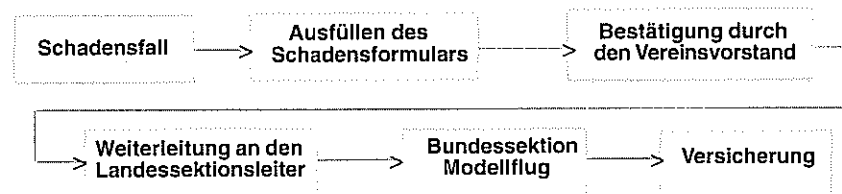
Kommt es nun leider trotzdem zu einem Schadensfall, dann ist folgendes zu beachten:

1. Kein Schaden entsteht ohne Ursache, das heißt, ein Modell stürzt nicht ohne Grund ab. Da muß ein Grund angegeben werden (Akku defekt, Steuerfehler etc.).

2. Das Schadensformular (liegt bei Eurem Obmann auf) muß entsprechend ausgefüllt, durch den Vereinsvorstand (Obmann) mit dessen Stellungnahme versehen und an den Landessektionsleiter weitergereicht werden. Dieser fügt sein Statement bei und schickt die Schadensmeldung an die Bundessektion weiter. Die Bundessektion überprüft das Formular und sendet es zur Schadensbearbeitung an die Versicherung.

Einfach, nicht? Haltet Euch bitte an diesen Ablauf. Sollte sich die Versicherung mit Euch in Verbindung setzen, dann verständigt umgehend die Bundessektion Modellflug (0222/505 10 28-77). Es besteht nämlich die Vereinbarung mit der Versicherung, daß bei Rückfragen ausschließlich die Bundessektion von ihr zu kontaktieren ist!

So einfach ist der Weg in einem Schadensfall



Was Bruder Leichtsinn unter Modellfliegern so treibt!

Durch Bemühungen von Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner sind wir versicherungsmäßig abgedeckt, was aber nicht heißen soll, daß man nun denken darf, "is eh wurscht, is eh alles versichert". So einfach ist die Sache nicht, vor allem ist es keine Zumutung, nur ein wenig Sorgfalt beim Fliegen walten zu lassen.

Ein typisches Beispiel von Sorglosigkeit: Modellflieger "Leichtsinn" kommt auf den Modellflugplatz, steigt aus dem Auto, grüßt freundlich und beginnt mit dem Zusammenbau seines Modells. Die anwesenden Kollegen haben leichtsinnigerweise auf das Aushängen der Frequenztafel verzichtet, man ist ja unter sich und kommt sich mit der Quarzbelegung nicht ins Gehege.

Und schon ist es passiert! Kollege Leichtsinn wollte nur mal eben probieren und ein schönes Modell mußte we-

gen Funkstörung daran glauben. Keinen der Anwesenden kann man in diesem Fall von Schuld freisprechen.

Eine Frequenztafel muß immer aufgehängt sein! Und trotzdem, Fall zwei: Kollege Leichtsinn hat sein Modell zusammengebaut, schert sich aber einen Teufel um die Frequenztafel. Auch nicht um die auf dem Platz bereits fliegenden Piloten mit ihren im Betrieb befindlichen Sendern. Er startet sein Modell mit Schwung von irgend einer Stelle und wieder ist es passiert: zwei Sender mit der gleichen Frequenz, das geht nicht gut.

Werfe einer den Stein, der einen Platz weiß, wo soetwas noch nicht geschehen ist. Da nützt keine Platzordnung und auch keine ständig mahnenden Worte des Clubbosses. Wie sollte es richtig vor sich gehen? Trifft der Neankömmling ein, so soll er von einem gerade "freien" Kollegen in Empfang genommen und gleich

die Quarzbelegung geklärt werden, bevor das Modell zusammengebaut wird. Der selbe Kollege informiert die bereits Aktiven, welchen Quarz (Kanal) der Neuzugang verwenden will.

Das Anbringen von Quarzfahnen an den Antennen sollte auf allen Plätzen zur Pflicht gemacht werden. Am Hang oder im Gebirge steht man oft weiter auseinander, da hilft nichts als die Begrüßungsrunde zu machen. Es hat sich auch als gut erwiesen, wenn im Clublokal eine Liste aufliegt, wer welchen Kanal benützt. Da ist es gut, wenn ein zweites Quarzpaar mitgeführt wird, um auf einen anderen Kanal auszuweichen, wenn der eigene schon besetzt ist. Anderenfalls muß gewartet werden, bis der Kollege wieder gelandet ist. Dennoch ist eine Frequenztafel und die nötige Aufmerksamkeit unerlässlich.

Peter Tollerian

Versuchsprogramm **SPORT - SCALE**

Vorbildähnliche Flugmodelle - Neues Versuchsprogramm für Einsteiger

Langsam werden die Tage länger und es ist an der Zeit die in Bau befindlichen Modelle fertigzustellen. Oft reicht die Zeit noch einen gänzlichen Neubau ins Auge zu fassen, doch man weiß nicht was und wofür.

Gerade hier möchte ich ansetzen und SIE einladen, doch einmal einen Versuch in der Modellfliegerei der vorbildähnlichen Flugmodelle zu starten.

Jedes Baukastenmodell, gleichgültig ob Holz- oder Kunststoffbauweise oder gar Fertigmodell, kann hier eingesetzt werden. Hauptsache ist, daß es Spaß macht, solch ein Modell zu fliegen.

Da man gewisse Dinge im Flugbetrieb regeln muß, so geht es auch hier nicht ohne Richtlinie, ohne Regeln. Nachdem vielfach Frust gegenüber den Regeln der „richtigen“ Scaleklassen unter uns Fliegern bestehen, habe ich mich als Bundesfachreferent bemüht, möglichst einfache Bestimmungen zu entwerfen. In kleinem

Kreis wurde die Strenge der einzelnen Punkte besprochen und schließlich kam es zu dem Rohentwurf, der nachfolgend abgedruckt ist. - Schon jetzt möchte ich alle Interessenten einladen, heuer bei einem Wettbewerb im Raum Wien, genauere Angaben folgen in der nächsten PROP-Ausgabe, mitzumachen und/oder mir ihre Ansichten über diese Regeln mitzuteilen. Ich würde mich freuen, wenn viele konstruktive Schreiben zu mir gelangen würden. Das Ziel dieser Aktion soll sein, ein leichtes Einsteigerprogramm für Piloten mit Interesse an vorbildgetreuen Flugzeugmodellen zu schaffen.

Antworten, Anfragen erbeten an: BFR F4C, Hannes Deutsch, Bergstraße 8, 2102 Hagenbrunn. Tel+Fax: 02262/5378.

Programm für Wettbewerbs-Einsteiger in die Klassen für vorbildgetreue Flugzeugmodelle.

1. Allgemeines

1.1 Das am Wettbewerb teilnehmende Modell muß vom Teilnehmer größtenteils selbst gebaut worden sein und auch selbst geflogen werden. Nur ein Modell pro Teilnehmer ist zulässig.

1.2 Modelle die in der Endwertung in einem Jahr die Plätze 1 bis 3 belegt haben, dürfen in den Folgejahren nicht mehr eingesetzt werden. Der Einsatz dieser Modelle in den Wettbewerbsklassen Semi Scale (RC-SC) oder Scale (F4C) ist möglich.

1.3 Jeder Pilot kann einen Starthelfer haben.

2. Modellspezifikationen

2.1 Das Modell muß eine maßstäbliche Verkleinerung eines Großflugzeuges sein welches auch geflogen worden ist.

2.2 Startgewicht..... max. 7kg (mit Pilotenpuppe, ohne Treibstoff)

2.3 Motoren: Zweitaktmotoren:

1-motorige Modelle max. 10 ccm

2-motorige Modelle max. 15 ccm
mehr als zwei Motoren .. max. 20 ccm

Viertaktmotoren:

1-motorige Modelle max. 20 ccm

2- oder mehr Motoren max. 40 ccm

Elektromotoren:

max. Betriebsspannung 42V, 30 Zellen
in Serie

Turbinen: nicht erlaubt!

2.4 Pilotenpuppe:

Ist beim Vorbildflugzeug der Pilot gut sichtbar, muß auch das Modell mit einer Pilotenpuppe geflogen werden.

3. Nachweise für die Richtigkeit des Nachbaues: Es werden Unterlagen benötigt, aus denen die Punktrichter die Genauigkeit und Qualität des Modellnachbaues überprüfen können.

3.1 Dreiseitenansicht, oder

3.2 ein Farbfoto, auf dem das Originalflugzeug zur Gänze sichtbar ist, oder

3.3 eine Abbildung des Modelles, welche auch vom Deckel des Baukastens stammen kann. (Zeichnung, Foto, Farbzeichnung)

3.4 Bestehen nur Unterlagen in schwarz-weißer Form, muß der Teilnehmer Farbmuster oder zuverlässige Farbbeschreibungen vorlegen.

3.5 Können keinerlei Dokumentationsunterlagen vorgelegt werden, können nur Punkte für die Bauausführung vergeben werden. (Siehe Punkt 4.3)

3.6 Der Nachbaumaßstab und die Reisesgeschwindigkeit des Originalflugzeuges ist am Nennblatt anzugeben.

4. Baubewertung:

Die Baubewertung erfolgt aus einer Entfernung von 3 Metern. Es können Noten von 0 bis 10 vergeben werden (halbe Punkte sind möglich). Die Dauer der Bewertung sollte 5 Minuten nicht wesentlich überschreiten!

4.1 K-Faktoren der Baubewertung:

Allgemeiner Eindruck (Umrißgenauigkeit)..... K = 10
Farbgebung, Markierung K = 10
Bauausführung, Aufwand K = 10

5. Flugbewertung:

Das Flugprogramm besteht aus Start und Landung und weiteren fünf frei wählbaren Flugfiguren (siehe Anhang). Es können dabei alle möglichen Flugfiguren geflogen werden, wobei zu beachten ist, daß diese Flugmanöver auch vom Originalflugzeug ausgeführt worden sind. Jede Flugfigur ist mit ihrem Namen und mit den Worten „JETZT“ und „ENDE“ den Punktrichtern laut anzusagen.

Die ausgewählten und am Wertungsbogen angeführten Flugfiguren müssen in der dort angegebenen Reihenfolge geflogen werden.

5.1 Flugzeit: Der Aufruf zum Flug erfolgt fünf Minuten vor dem Start. Der Pilot hat sich nach dem Startaufruf im dafür vorgesehenen Startvorbereitungsraum für seinen Start bereitzuhalten. Ab der Startfreigabe stehen dem Teilnehmer zwei Minuten Startzeit bis zum Abheben des Modelles zur Verfügung. Gelingt der Startversuch nicht, darf der Teilnehmer am Ende des Durchganges ein Mal den Startversuch wiederholen. Die Gesamtflugzeit beträgt höchstens 10 Minuten. Sie beginnt mit der Startfreigabe und endet mit dem Stillstand des Modelles nach dem Ausrollen. Für jeden zusätzlichen Motor verlängert sich die Startzeit bzw die Gesamtflugzeit um je eine Minute, ausgenommen bei elektirsch angetriebenen Modellen.

Bei Zeitüberschreitung werden alle ab diesem Zeitpunkt geflogenen und noch zu fliegenden Figuren mit 0 bewertet.

5.2 K-Faktoren der Flugwertung:

Start K = 10
Landung im 100 m-Landefeld
..... K = 9
außerhalb K = 6
Alle frei gewählten Figuren K = 4

6. Gesamtwertung, Punktrichter:

Die für die alle Wertungen eingesetzten drei Punktrichter müssen keine geprüften Scale-Punktrichter sein (F3A, RC-IV, RC-SL). Sie können ihre Wertungen ohne gegenseitige Absprache vergeben.

6.1 Es werden alle von den drei Punk-

terichtern für die Bau- und Flugbewertung vergebenen Punkte zusammengezählt.

6.2 Die Punktesumme für jedes Bewertungskriterium der Bau- oder Flugbewertung errechnet sich jeweils aus dem K-Faktor multipliziert mit der vom Punkterichter vergebenen Note.

6.3 Die Gesamtwertung errechnet sich aus der Punktesumme der Baubewertung und dem arithmetischen Mittel aus den zwei besten Flügen. Kommt nur ein Flug zustande wird dessen halbe Punktesumme für die Gesamtwertung herangezogen.

ANHANG:

Auswahlliste der Flugfiguren

- 1) Standardfiguren:
 - a) Start *) b) Landung *)
 - c) Geradeausflug d) Figur Acht
 - e) Sinkkreis
 - f) Rechtecklandeanflug

*) Pflichtfiguren

Die Figuren c, d, e, f können auch als Auswahlfiguren zu Punk 2) verwendet werden.

2) Figuren zur freien Auswahl:

- a) Chandelle, b) Ein-Ausfahren Fahrwerk
- c) Ein-Ausfahren Klappen
- d) Abwurf von Bomben, Tanks
- e) Turn
- f) Immelmann
- g) Looping
- h) Abschwung (rückwärts)
- i) Kubanische Acht
- j) Trudeln, 3 Umdrehungen
- k) Rolle
- l) Fallschirmabwurf
- m) Aufsetzen und Abheben
- n) Durchstarten
- o) Seitenslip li oder re
- p) 2 typspezifische Figuren
- q) Dreieckskurs
- r) Rechteckskurs
- s) Geradeausflug max. 6m Höhe
- t) Geradeausfl. ein Mot. gedr.
- u) Rollen
- v) Wingover

Neuigkeiten aus der Scale-Szene

Wer da meint, es handle sich hierbei ohnedies um den gleichen Kram wie immer, der irr! - Somit trete ich gleich den Gegenbeweis an und freue mich sehr, erstmals jene Modellflieger, welche sich mit Saalflug-Scalemodellen befassen, das sind die FAI-Klassen F4D, F4E und F4F sowie die Maketta-Klasse (CO2-Freiflug), weiters die Semi Scale Hubschrauberfreunde und nicht zuletzt die bereits sehr erfolgreichen F4J-Piloten, die Scale-Jets, in

meinem Bundesreferat begrüßen zu können.

Nachdem ich nicht in der Lage bin, für alle Scaleklassen gleichzeitig und voll arbeiten zu können, wurde von der Bundessektion die Regelung akzeptiert, daß aus jeder der obigen Sparten ein Spezialist von mir beigezogen werden kann, der die Interessen dieser Gruppe im Aeroklub-Bundesfachausschuß-Scale vertritt.

Für die Gruppe Scale-Saalflugzeuge wird Gerhard Schuster (Wien) die Interessen vertreten. Für die Semi Scale Hubschrauber wird Herr Josef Buchner (Linz) und für die Jets Herr Peter Cmyral (Graz) tätig sein.

Gemeinsam wollen wir uns bemühen die Weiterentwicklung jeder dieser Klassen voranzutreiben und den Piloten die Voraussetzungen für die erfolgreiche Ausübung ihres Hobbys zu verbessern. Am 18. Feber 95 wurden die neuen Fachwarte dem ONF-Delegierten und dem Bundessektionsleiter anlässlich einer Bundesfachausschußsitzung vorgestellt.

Und nun zu den Wettbewerbsterminen für 1995:

Gleich zu Beginn muß ich eine wichtige Korrektur bekanntgeben, nämlich die Terminberichtigung der Staatsmeisterschaft F4C in Zistersdorf. Im offiziellen Terminkalender ist dieser Irrtum bereits berichtet worden und die folgende Aufstellung enthält ebenfalls das richtige Datum.

Einen weiteren, unangenehmen Irrtum, ein Mißverständnis aus einer zurückliegenden Debatte, daß der UMFC Sparkasse GNAS keine Scale-Wettbewerbe mehr im Rahmen des ÖAeC veranstalten wird, möchte ich auch hier aufklären. Es tut mir leid, daß ich durch meine Auslegung bestimmter Gespräche, dem Verein in Gnas offensichtlich unrecht getan habe und möchte mich dafür in aller Form entschuldigen. Daß sich die Aussage aus Gnas nur auf die Durchführung der Staatsmeisterschaft 1995 bezogen hat, nehme ich umsomehr erfreut zur Kenntnis, liegt mir bekanntlich sehr daran, mehr Piloten und mehr Vereine zu Wettbewerben zu motivieren.

Zur besseren Übersicht führe ich zusätzlich zum Terminkalender die Wettbewerbstermine in den diversen Scaleklassen nochmals an:

27.-28. 5. 95 (F4J) Impeller-u. Jettreffen in Enns

27.-28. 5. 95 OPENSCALE 95, Freiflugmodelle mit Gummi-, CO2- und E-Antrieb in Brünn/Tschechien (nicht im Terminkalender enthalten)

17. 6. 95 Joh. Hinterlehner Gedenkfiegen für vorbildähnliche Modelle in Ott-

nam/Oberösterreich

23.-24. 6. 95 (F4J) Impellertreffen in Punitz

17.-18. 6. 95 Semi-Scale-Hubschrauber Wettbewerb in Linz

14.-16. 7. 95 ESC-Semi Scale in Diersdorf/Gnas/Steiermark

18.-20. 8. 95 IW F4D,F4E,F4F in Maas-tricht/Holland

19.-20. 8. 95 Staatsmeisterschaft F4C in Zistersdorf/NÖ gleichzeitig NW mit internationaler Gästeklasse RC-SC (Semi Scale) und NÖ-LM und NW mit intern.Gästeklasse RC-SCALE (Big Scale/20kg) und ESC - Steinberg (Vereinsmeisterschaft)

19.-20. 8. 95 Semi-Scale-Seglertreffen in Seekirchen/Reith/Salzburg

21.-27. 8. 95 JET-WM (F4J-Versuchsprogramm) in Erding bei München/Deutschland (nicht im Terminkalender enthalten)

9.-10. 9. 95 LM in F4C,RC-SC,RC-SCALE in Leoben/Steiermark

9.-17. 9. 95 EM in F4B, F4C und Large Scale (hiefür keine Qualifikation erforderlich) in Deblin/Polen

Ein Wettbewerb in der Einsteiger-Versuchsklasse SPORT-SCALE muß erst terminlich festgelegt werden.

Diese Aufstellung zeigt, daß sich einiges in den Scale-Klassen in Österreich tut. Sollte jemand Interesse, insbesondere an ausländischen Wettbewerben haben, kann ich gerne darüber Auskunft geben.

Einladung zum Jubiläumsfliegen mit Fliegerfest am Modellfluggelände Hartberg-Habersdorf

Der Modellfliegerclub Hartberg veranstaltet anlässlich seines 30jährigen Bestehens ein Super-Schaufliegen mit Fliegerfest.

Beginn: Samstag 24. Juni 1995 ab 13 Uhr: Trainingsmöglichkeiten, am Abend gemütliches Beisammensein im Festzelt, Ehrung der Gründungsmitglieder.

Sonntag 25. Juni 1995 ab 10 Uhr: Trainingsmöglichkeiten. 13 Uhr Beginn des Jubiläums-Schaufliegen.

Wir laden alle Modellflugfreunde herzlichst ein, mit attraktiven Flugmodellen sich an unserem Schaufliegen zu beteiligen. Rasenpiste im Ausmaß von 25 x 120 m steht zur Verfügung. Campingmöglichkeit, Zufahrt beschildert, Versicherung ist Pflicht.

Anmeldungen und Rückfragen an MFC Hartberg, Tel 03332/62023 (Fax: -/62023-4) in der Zeit von 16 - 19 Uhr.

Liebe Helipiloten!

Die heurige Saison läuft bald an

Für die Flugsaison 1995 möchte ich Euch als Erstes viel Erfolg und Freude mit unserem gemeinsamen Sport wünschen.

Höhepunkt der Saison 95 ist zweifellos die Weltmeisterschaft in Japan, **24.8- 3.9 1995**

zu der sich die Piloten

Sepp Brennsteiner

Franz Brennsteiner

Robert Schornsteiner

in der Saison 94 qualifizierten. Wie sich auch bei der Europameisterschaft 94 klar zeigte, gehört unser Nationalteam zur absoluten Spitzenklasse und ich bin sicher, daß auch in Japan eine gute Platzierung möglich sein wird.

Auch im nationalen Bereich haben wir uns viel vorgenommen und hier als erstes die Termine:

22. -23. April 1995

Punkerichterkurs F3C in Linz.

ACHTUNG !!!Bei vielen Punkterichtern ist die Lizenz bereits abgelaufen, der Besuch des Kurses ist daher Pflicht. Weiters empfehle ich diesen Kurs jedem Wettkampfpiloten und solchen, die es noch werden wollen!!!

30. April 1995

Helitreffen Wagrain

20.-21. Mai 1995

Ö-Pokal Wien 1.MHC Klassen F3C, RC-HC/B und C.

10.-11. Juni 1995

Ö-Pokal Neusiedl MFC Seeadler-Klassen F3C, RC-HC/B und C

17.-18. Juni 1995

Semi-Scale Linz ASKÖ Linz

24.-25. Juni 1995

Staatsmeisterschaften F3C

Österreichische Meisterschaften RC-HC/B und C, Kraiwiesen MFC Salzburg

8.-9. Juli 1995

Graupner-CUP Bramberg

5.-6. August 1995

ROBBE-Schlüter-Cup Wien

1. MHC

16.-17. September 1995

HELI-SPEED

1.MHC Wien

Für **September-Oktober 95** ist ein "Robbe-Heli-Ausfliegen in Dorfgastein" geplant. Abseits vom Wettbe-

werbsstreß soll ein gemütlicher, nicht all zu ernst gemeinter Bewerb, die Saison 95 abschließen. Genauer Termin wird noch geklärt. Mit Ausnahme des ROBBE-Schlüter-Cups und des Semi-Scale Bewerbes und dem Ausfliegen, zählen alle **Bewerbe zur EM-Qualifikation 1996 sowie zum Ö-Pokal 95.**

Für 1995 gelten die Programme **F3C sowie RC-HC/B und RC-HC/C laut MSO 94.**

Allfällige Programmänderungen insbesondere in der Klasse F3C sind nicht vor 1997 möglich. Bei der in Leszno stattgefundenen FAI- F3C-Subcom-Sitzung wurden einige grundlegende Änderungen vorgeschlagen, jedoch ist noch alles in Bearbeitung. Es wurde aber bereits beschlossen, daß keine "3 D"-Figuren in F3C aufgenommen werden.

Von den Amerikanern wurde vorgeschlagen, eine eigene Klasse für "3D" und Speed-Helicopter zu schaffen. Außerdem wird eine Klasse für Semiscale Helicopter bei der FAI eingeführt. Für diese Klasse ist unser bestens bekannter und international erfolgreichster Heli-Scale Spezialist **JOSEF BUCHNER** als Fachwart F4-Scale /Heli nominiert und wird mit dem Bundesfachreferenten F4-Scale Hannes Deutsch diese Klasse betreuen. Ich bin sicher, daß er diese Aufgabe bestens erfüllen wird und bitte alle Scale-Interessenten, sich an Josef Buchner zu wenden. Hier die Adresse:

Josef Buchner Schmidberg 26A-4491 Niederneukirchen. Er steht gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

(Für Heli-Scale Einsteiger gibt es ein herrliches Video bei Buchner zu erwerben !!!)

Liebe Helifreunde, da es manchmal nicht möglich ist, Euch rechtzeitig über "prop" zu informieren bzw. alle Fragen umfassend zu beantworten, ersuche ich, die Landesfachreferenten Eures Bundeslandes mehr in Anspruch zu nehmen. (Liste mit Telefonnummern und Adressen liegen bei Frau Lieb (Tel. 0222 505 10 28/ 77 DW) auf.

Selbstverständlich stehe auch ich gerne zur Verfügung. (Tel 0222 40400 / 9063 DW, FAX ---- /9069 DW).

Liebe Kunstflugpiloten!

Infolge unrichtiger Daten, die der Zeitschrift geliefert und in prop 1/95 in gutem Glauben abgedruckt wurden, treffen einige Termine der Punkterichter-Lehrgänge (F3A/RCIII) nicht zu. Hier nun die richtigen Termine:

11./12. März Eugendorf/Sbg.

8./9. April Bockfließ/NÖ.

3. Juni Koblach/Vbg.

Bitte Anmeldungen an die Bundessektion oder die jeweiligen Landessektionsleiter.

Auf Wunsch vieler Piloten und einiger Landesfachreferenten habe ich mich entschlossen, einen fünften Teilwettbewerb zur Ausscheidung für die Europameisterschaft 1996 heranzuziehen.

Für unsere F3A-Piloten nun die Termine der Wettbewerbe, die für die Festlegung der Mannschaft für die Europameisterschaft heranziehen:

1. Bewerb Bockfließ/NÖ 13./14. Mai 95

2. Bewerb Rheintalpokal 4./5. Juni 95

3. Bewerb Rosenthal/Ktn 17./18. Juni 95

4. Bewerb Lentia-Pokal/OÖ 23. Juli 95

5. Bewerb Kraiwiesen/Sbg 12./ 13. August 95

Für die Ausscheidung zum Team werden die drei besten Ergebnisse gewertet, wobei die Punkte nach dem besten Österreicher (bester Österreicher erhält unabhängig von der Gesamtplatzierung 1000 Punkte) gerechnet werden.

Ich bitte die Veranstalter dieser Wettbewerbe, dafür zu sorgen, daß eine ausgewogene Punkterichterbesetzung (pro Bundesland maximal zwei Punkterichter) gegeben ist.

7. Hirtenberger Gedenkfliegen

Diese Veranstaltung führt der ASKÖ-MFC Hausruck heuer zum achtenmal durch. Sie findet in unveränderter Form am 24 Juni 1995 statt.

*An alle RC/MS-Piloten,
Funktionäre und RC/MS
Interessierten:*

Die Wettbewerbsstermine 1995

***7. Mai: EHB-Pokal und NÖ-Cup,
LM-Wien Rückersdorf***

25. Mai: NÖ-Cup, LM-NÖ Mistelbach

2. Juli: NÖ-Cup Günselsdorf

***9. Juli: Jauntalpokal, LM-Kärnten
Kühnsdorf***

6. August: NÖ-Cup Weinzierl/Wald

***19./20. August: Bundesländermeeting
Mistelbach***

3. September: NÖ-Cup Ochsenburg

***8. Oktober: Dietersdorf-Pokal und
LM-Steiermark Dietersdorf***

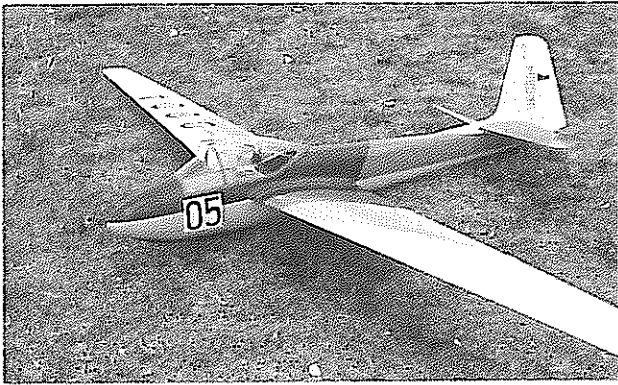


Foto: Schober

Kunstflugsegler Lunak wurde von Johann Prajka beim letztjährigen Wettbewerb durch spektakuläre Flugfiguren gesteuert.

res wurde die Baubewertung so verändert, daß man nun auch mit einem Baukastenmodell reelle Chancen auf einen der vorderen Plätze hat. Sollte Interesse bestehen, so ist eine detaillierte Ausschreibung beim Obmann der MFG-Reblaus anzufordern:

Karl Schober
Neustift 33
3562 Schönberg
Tel 02733/337

Für Anhänger von vorbildähnlichen Großseglern ist ein Besuch dieser Veranstaltung - ob als Teilnehmer oder Zuschauer - immer ein Gewinn.. Wo sieht man sonst Oldtimer-Segler ihre majestätischen Kreise ziehen oder wenn moderne Kunstflugsegler ihre atemberaubenden Figuren in den Himmel zeichnen. Theiß ist aus diesen Gründen immer eine Reise wert!

Wolfgang Schober

Semiscale-Großsegler treffen sich zum zweitenmal in Theiß

Am 18. Juni 1995 ist es wieder so weit: Die Semiscale-Großsegler werden von der MFG-Reblaus auf ihren Flugplatz nach Theiß (in der Nähe von Krems) ein-

geladen, um nun zum zweitenmal ein Treffen der Anhänger dieser Modellflugsparte im Osten Österreichs zu veranstalten.. Im Vorjahr konnten ja schon 12 Teilnehmer begrüßt werden, die bei optimalen Bedingungen ihre vorbildähnlichen Nachbauten präsentieren.

Mit den Erfahrungen des letzten Jah-

ÖSTERREICHS
NATIONALTEAM 93
VERTRAUT AUF
RÖGA-QUALITÄT

9x WELTMEISTER
ING. HANNO PRETTNER
HEINZ KRONLACHNER
ING. MANFRED DWORAK

Das Beste ist

*gerade
gut genug!*

RÖGA-Champion

Ihr Weltmeister-Treibstoff

Glocknerhofs Modellflugschule

Jeden Tag ein Erlebnis bei Freunden!

Ganz im Zeichen des neuen Fun Fly-Trends steht die heurige Modellflugsaison im Oberdrautal. Erlaubt ist was Spaß macht, Fun Fly-Kurse mit Peter Kircher sind der neueste Hit, ab 1.500 bis 5.500 Schilling, Flugsaison von April bis Ende Oktober: 1 Woche HP pro Person schon ab 3.990 Schilling, Kinder zahlen die Hälfte. Herrliche Segelflughänge, Top-Betreuung, Super-Sportangebot und viel Abwechslung für die ganze Familie. Gerne senden wir Ihnen unsere Hotel- und Flugkursunterlagen. Modellflugwoche Ende August.

Glocknerhof

☆☆☆
Ferien- und Sporthotel
Modellflugschule

KÄRNTEN

Familie Adolf Seywald
A-9771 Berg im Drautal
Kärnten - Österreich
Tel. 04712-721-0, Fax 721-168

1. RC-Nurflügel-Lehrgang

In der Woche vom 10. bis 16. Juli 1995 findet im Modellflug-Ausbildungszentrum Spitzerberg (MAZ) ein Bau-, Flug- und Theorielehrgang für ferngesteuerte Nurflügelmodelle statt. Es wird in dieser Woche ein zum Teil bereits vorgefertigtes RC-Nurflügelmodell gebaut, eingeflogen, am Hang erprobt und in der Ebene vom Seil oder mit Elektroantrieb geflogen!

Es versteht sich von selbst, daß auch die Theorie nicht zu kurz kommt. Es ist beabsichtigt, wichtige Themen wie Profile, Nurflügelarten und deren Einsatzzwecke, Vor- und Nachteile ausführlich zu besprechen und zu erläutern. Schwerpunktbestimmung, Bautechnologie, Flügelmomente, Unterschiede zu Modellen mit extremer Höhenleitwerksfunktion (die sogenannten "geschwänzte Konkurrenz") etc. werden grundlegend behandelt.

Es wird ein zum Teil vorgefertigtes Nurflügelmodell fertiggestellt (RC-Anlage, 4 Servos, Batterie etc. mitbringen!). Dauer des Bauens höchstens zwei Tage, dann wird geflogen. Siehe oben.

Am Ende dieser Woche wird jeder Teilnehmer nicht nur ein Nurflügel-Experte sein, sondern wird neben der Überzeugung, daß Nurflügelmodelle eine tolle Alternative zum sogenannten Normalmodell sind, dazu das herrliche Erlebnis einer Woche voll Spaß und fliegerischer Kameradschaft mit nach Hause nehmen.

Verantwortliche Leiter und Lehrer: Curt Weller, Franz Petzwinkler. Lehrgangsgebühr: Jugendliche bis 18 Jahre öS 1.400,-, Erwachsene öS 1.900,- für 6 Tage Vollpension. Material und Modellkosten müssen gesondert berechnet werden.

Curt Weller

Ab sofort Voranmeldung an:

Curt Weller, Schubertgasse 43, A-2340 Mödling, Tel.: 02236/41346 abends. Die Teilnehmerzahl ist mit 14 limitiert, deshalb bitte bald anmelden!

Oberdrautaler Modellflugwoche

Zum 13. Mal findet vom 19. bis 26. August die Oberdrautaler Modellflugwoche statt, an der Segel-, Motor- und Hubschraubermodelle teilnehmen können. Veranstalter ist die Modellflugschule Glocknerhof (Tel. 04712-721-0) in Berg im Drautal. Der Seglerbewerb findet auf dem Haushang Rottenstein in 1100 m Seehöhe statt, zum Hubschrauberbewerb in Berg-Anlach kommt in diesem Jahr wieder ein Elektro- und Motorflugbewerb hinzu. Und natürlich Fun Fly.

In Memoriam Stuhleck F3F Hangflugbewerb

Unser traditionelles Stuhleck-Pokalfliegen nach den Regeln der MSO ist nicht mehr! An seine Stelle tritt der Versuch, einen den provisorischen internationalen Regeln angeglichenen Bewerb, bekannt als *Wiking Rac*, durchzuführen. Wie der ambitionierte Hangflieger weiß, wird dieser Bewerb alle zwei Jahre abwechselnd in England, Schweden, Belgien usw. ausgeführt.

Dieser Bewerb ist zwar beispielgebend, doch durch deren Küstennähe und laminare Winde lassen sich diese Voraussetzungen nicht auf unsere klimatischen Verhältnisse übertragen. Daher wird man hier wieder einen Kompromiß zum Wiking Rac-Reglement anstreben müssen, der unsere Wind- und Wetterverhältnisse berücksichtigt. Ich glaube, wir Hangflieger streben alle eine Anpassung dieser Regeln an den internationalen Stand an.

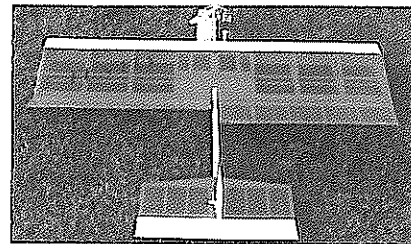
Unser Wunsch ist es, mehr internationale Piloten zu uns zu ziehen und eine objektive Abwicklung des Bewerbes zu ermöglichen. Bundes- und Landesfachreferenten streben hier eine einvernehmliche Lösung an, die 1988 zur praktischen Anwendung kommen kann, da die MSO frühestens 1997 eine Änderung erfährt. Jedoch stellt sich die Frage, ob ein Voreilen in dieser Sache angebracht ist. Ein so durchgeführter Bewerb fällt unter die Kategorie *Andere Wettbewerbe* und entspricht nicht den Richtlinien der MSO.

Der Bewerb fällt aus dem nationalen Terminkalender, verliert die Bezeichnung NWI und erhält keinen Termenschutz. Für die Sieger gibt es keine Gold C Punkte. Eine Teilnehmerzahl von bisher 50 - 70 Piloten wird man so kaum steigern.

Und nicht zuletzt sei hier erwähnt, daß man diesen Bewerb mit einer von der Landesektion finanzierten Hup- und Meßanlage betreibt. Die Frage ist, kann ein neues Reglement die Veranstaltung von Hangbewerben verbessern? Ich meine, hier werden immer noch die Wetterverhältnisse über das Gelingen entscheiden.

Liebe Freunde und Kollegen, ich hoffe auf Vernunft vor Ungeduld und Eure Solidarität für einen zukünftigen Stuhleck-Wettbewerb.

Gerhard Steiner



Typisches Fun Fly-Modell, kleine Spannweite, große Flügeltiefe, kurzer Rumpf.

Neu in Österreich:

American Fun Fly im Oberdrautal

In der Modellfliegerszene rumort es, denn Ästhetik ist out, im Trend liegen Flugakrobatik und Nervenkitzel: Aus Amerika kommt die Sparte Fun Fly, wo die jüngeren unter den Modellflugpiloten eine neue Flugtechnik entwickelten, die den in Westeuropa geübten Sport revolutionieren - mit verrückten und ausgeflipperten Flugmodellen und irren Kunstflugfiguren, die mit den bis dato bekannten Modellen nicht machbar sind. Allerdings gibt es dafür auch keine Parallelen zum Kunstflug mit bemannten Kunstflugmaschinen.

Bei den ultrawitzigen Modellflugzeugen, die kaum von Schönheit geplagt sind, geht es nicht um Ästhetik, sondern um deren absolute Flugtauglichkeit. Kennzeichen der extremen Flugobjekte sind geringe Spannweite von maximal 1300 mm und sehr große Profiltiefen, wodurch die Tragfläche die Form einer "verkleinerten Türe" annimmt. Auch das Höhenleitwerk ist rechteckig, der Rumpf kurz. Sie sehen eigentlich nicht anders aus, als die bekannten Fesselflugmodelle. Mit 6,5 ccm-Motoren sind sie meist überdimensioniert, aber dennoch gutmütig und beinahe unzerstörbar. Geeignet selbst für Einsteiger. Mit diesen Gaudifliegern kann man in der Luft Purzelbäume schlagen.

Die Kosten der Amiflieger sind jedoch vergleichsweise günstig. Baukästen gibt es schon ab 800 Schilling, fertige Modelle ab 2.500 Schilling. Dazu kommt der Motor um rund 2.000 Schilling und eine Computer-Fernsteuerung mit Mischmöglichkeiten ab 3.000 Schilling, die letztlich erst das optimale Fun Fly-Programm ermöglicht. Ein durchaus erträglicher Rahmen, wenn Super-Loops mit ein oder zwei Meter Durchmesser und andere Extremfiguren in die Luft gezaubert werden können.

Erlernen lassen sich diese Kunststücke in der Modellflugschule Glocknerhof in Berg im Drautal (Tel. 04712-721-0).

Änderungen in Reglement und Technik

Rückblick auf das Jahr 1994 der Motorsegler

Die im Vorjahr erstmals durchgeführte Reglementänderung hat sich nach einigen Modifizierungen voll bewährt. Die wesentlichen Neuerungen hier in Kurzform.

Technik:

1. Erhöhung des Hubraumes von 1 auf 2 cm³ pro kg Fluggewicht (bei 4T-Motoren von 2 auf 4 cm³)
2. Höchster Lärmpegel maximal 90 dBA/3 m Abstand bei nunmehr obligatorischer Lärmmessung.

Programm:

1. Erhöhung der Motorlaufzeit von 30 auf 50 Sec.
2. Erhöhung der Gesamtflugzeit von 6 auf 8 Min.

Die Reaktion darauf ergab bei den meisten Modellen folgende Änderungen.

MOTOREN :

Hier scheint die bisherige Monopolstellung der Firma Webra durchbrochen zu sein. Wenn auch die Typen 25 und 30 dieses Herstellers am häufigsten eingesetzt wurden, so sah man auch OS-MAX, MVVS und einige Exoten, wobei hier der Hubraum 6,5 - 7,5 ccm betrug. Auch ein heißer 10er wurde gesehen, diese Auslegung war jedoch noch nicht ausgereift.

Das Lärmlimit wurde nicht nur von allen Wettbewerbern eingehalten, sondern von den meisten sogar deutlich unterboten. 85 - 87 dBA waren die Regel, jeweils 80 aber auch 90 dBA die Ausnahme. Bei den wenigen Modellen, die am oberen Limit waren, war kein Leistungsvorsprung zu sehen. Die alte Formel Lärm = Leistung ist nun auch in dieser Klasse außer Kraft gesetzt.

Der Trend, höherer Hubraum, weniger Drehzahl, mehr Leistung führte naturge-

mäß auch zu Veränderungen bei den

MODELLEN :

Vereinzelt sah man noch Vorjahresmodelle mit neuen Motoren, hauptsächlich aber als Ersatzmaschinen. Der Trend geht eindeutig in Richtung höherer Spannweiten von 3 auf 3,5 - 4 m. Da die, wie schon erwähnt, am häufigsten verwendeten Webra-Motoren über Seitenauslaß verfügen, ist der Einbau des Resonanzrohres im Rumpf eine Tüftelei. Ansonsten gibt es keine technischen Probleme. Es existiert eine große Auswahl an Industrieprodukten, die tadellos einsetzbar sind. Der in der Szene allseits bekannte „Meister Eder“ hat sein erstklassiges MS-Spezialmodell weiterentwickelt und vergrößert. Die Zukunft wird zeigen, welche Modelle sich durchsetzen werden.

Wenig ändern wird sich in der

STRATEGIE :

Hier heißt es wie gehabt: Hoch hinauf. Die Programmzeit oben bleiben, Zeit- und Ziel-genau landen.

Etwas mehr veränderte sich die

TAKTIK :

Der Hauptvorteil der nunmehr größeren und schwereren Modelle ist der deutlich bessere Gleitwinkel. Durch ihn ist es jetzt möglich, bei trübem und kaltem Wetterlagen auch ohne Thermikanschluß die Sollzeit zu erreichen. Früher war ohne Thermikkurbelei fast nichts drin. Die Taktik lautet daher, auf Strecke gehen und perfektes Thermikfliegen. Das alles erfordert allerdings einen noch feinfühligere Flugstil als früher. Überhaupt ist jetzt das fliegerische Können sowie die Auslegung und Abstimmung des Modells viel mehr für den Erfolg entscheidend als im alten Reglement, wo der Motor zu 50

Prozent und mehr über Sieg oder Niederlage entschied. Die Handhabung der Modelle wurde insgesamt leichter und einsteigerfreundlicher.

WETTBEWERBE :

Nach anfänglicher Skepsis bei den Wettbewerbsdurchführungen zeigte sich Ende 1994 eine hohe Zufriedenheit der Veranstalter, sodaß 1995 ein neuer Verein zusätzlich zu den bekannten Veranstaltern gewonnen wurde. Ähnlich F3A und F3B wird vor dem ersten Durchgang eine technische Abnahme mit Lärmmessung und Abwaage abgehalten. Während des Bewerbes werden nur mehr stichprobenartige Nachmessungen durchgeführt.

RESÜMEE :

Bei den Vorbereitungen zur Reglementänderung waren viele Aktive und Funktionäre eingebunden, die ihre Pro- und Kontraargumente entsprechend stark vertreten haben und dann in der Erarbeitung des neuen Reglements berücksichtigt wurden.

Innovation jedoch bringt Weiterentwicklung. Ohne Weiterentwicklung: Stagnation und Rückschritt. Eine innovative Entwicklung in der heutigen Zeit muß, wie jeder zugeben wird, in Richtung Lärmreduzierung gehen. Dieses Ziel wurde voll erreicht. Darüber hinaus ist, wie weiter oben schon erwähnt, die Handhabung der Modelle einfacher.

Somit ist diese Klasse wieder für Wettbewerbseinsteiger interessant aber auch für Segelfliegerprofis eine Herausforderung. Hoffentlich nehmen nicht nur viele neue Wettstreiter diese Möglichkeiten wahr, sondern auch viele Vereine, die bisher aus Lärm-, und anderen Gründen keine MS-Bewerbe veranstalten konnten oder wollten. So könnte es in Zukunft wieder Begegnungen zwischen Nachwuchs und den „Alten Hasen“ geben, was immer seltener vorkommt, aber besonders wünschenswert und wichtig ist.

Franz Weigl.

FLUGSCHULE FREYMANN Modellfachgeschäft – Helispezialist

Unterricht täglich nach Wunsch und Abmachung.

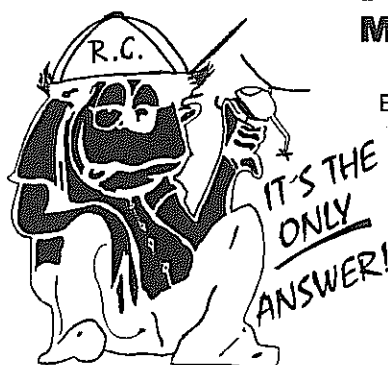
Einzel- oder Gruppenkurse für Anfänger oder Fortgeschrittene mit modernsten Geräten für: Hubschrauber, Segeln: Windenstart, Schleppflug, Hang, Elektro, Fläche. Eigener Flugplatz, Tuningcenter, diverse Helirümpfe.

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



1. Zenit-Pokal-Fliegen des 1. FMC Mürzzuschlag

Für den 24. und 25. September des Vorjahres lud der 1. FMC-Mürzzuschlag zum ersten Zenit-Pokalfliegen in den Wettbewerbsklassen F5B und RC-E10 ein.

Da den Nicht-Wettbewerbsfliegern die Bezeichnungen F5B und RC-10E wahrscheinlich nicht geläufig sein werden, soll über die beiden Programme einige Worte verloren werden. Beide Programme sind identisch, der einzige Unterschied liegt bei den Antriebsakkus: In der Klasse F5B darf das Zellengewicht der NiCd-Zellen 1,1 kg nicht überschritten werden, was 20 Zellen 1400 mAh oder 27 Zellen 1000 mAh entspricht. In der Klasse RC-E10 dürfen maximal 10 NiCd-Zellen (üblicherweise 1700 mAh bis 2000 mAh) eingesetzt werden.

Der Flug besteht aus zwei nacheinander folgenden Aufgaben: Dem Streckenflug und dem Zeitflug. Für den Streck-

stattfinden. Für die Aufgabe "Zeit" gilt praktisch das gleiche wie für die "Strecke". Der Pilot kann den Motor so oft und so lange einschalten wie er will. Dabei wird allerdings innerhalb der 300 Sekunden nur die Flugzeit berechnet, die ohne Motorantrieb erreicht wird. Der Flug hat mit einer Ziellandung im 15- oder 30 m-Kreis zu enden.

Bei schönem und warmen Herbstwetter traten in der Klasse F5B sechs und in der Klasse RC-E10 dreizehn Teilnehmer zum Wettkampf an. Neben den steirischen Teilnehmern kamen auch Wettbewerber aus Wien, Niederösterreich und sogar aus Tschechien.

Die Wettbewerbsleitung lag in den bewährten Händen von Frau Maria Schiffer. Sie wachte mit gestrengem Auge über das emsige Geschehen und hatte alles fest im Griff. Den ersten Durchgang der RC-E10-Klasse entschied der Wiener Oswald Wachtler für sich. In der Klasse F5B setzte sich Alfred Schuller an die Spitze.



Foto: Steiner

kenflug stehen 180 Sekunden, für den Zeitflug 300 Sekunden zur Verfügung. In der Aufgabe "Strecke" soll der Pilot in der vorgegebenen Zeit so oft wie möglich eine Strecke von 150 m, definiert durch die Basis A und B zurücklegen. Der Motor darf dabei so lange und sooft eingeschaltet werden, wie es der Pilot für notwendig hält.

Gezählt werden allerdings nur die Strecken, die mit eingeschaltetem Motor erreicht werden. Nach Ablauf der Zeit für die "Strecke" muß vor Aufgabe "Zeit" ein Durchflug über die Basis A

Die Teilnehmer Fuchs, Schiffer, Stadlbauer, Schuller und Steiner mit ihren Modellen.

Die weiteren Durchgänge verliefen sehr spannend, immer wieder wechselte die Führung. Jeder einzelne Wettbewerber war mit Feuereifer dabei, Zeit zum Zuschauen gab es kaum. Neben der Vorbereitung für den nächsten Flug (z. B. Akku laden) oder neben diversen Reparaturen waren die Piloten noch als Helfer für andere Starter tätig. Da etlich von ihnen in beiden Klassen flogen, war man immer vollbeschäftigt.

Der Wettbewerb wurde am Sonntag bei schönem Wetter fortgesetzt. Es gab wiederum spannende Kämpfe bei den Wendemarken, jeder versuchte durch enges Wenden so wenig wie möglich an Zeit zu verschenken. Manche meinten es jedoch zu gut und rissen ihr Flugmodell zu früh herum. Das Ausbleiben des Hubsignals deutete darauf hin, daß die gedachte Linie bei der Wendemarke nicht überflogen wurde.

Am frühen Nachmittag standen dann die Sieger der einzelnen Klassen fest. Die F5B-Klasse gewann Gerhard Steiner vom 1. FMC-Mürzzuschlag knapp vor Fuchs aus Wien und Schuller (Mürzzuschlag). Die weiteren Platzierungen waren: 4. Wachtler, 5. Safarik und 6. Damm.

Die RC-E10-Klasse entschied Alfred Schuller für sich, auf dem zweiten Platz landete Beiglböck (Kirchschlag), dritter wurde Adolf Ahr aus Leoben. Die weiteren Platzierungen:

4. Damm
5. Schiffer
6. Wachtler
7. Steiner
8. Fuchs
9. Kolb
10. Stadlbauer
11. Safarik
12. Pollak
13. Tichy.

Die Sieger erhielten neben dem Siegerpokal noch den jeweiligen Zenit-Pokal, der als Wanderpokal für ein Jahr im Besitz des Siegers bleibt. Er wurde von Kurt Planitzer eigens für die beiden Klassen aus Plexiglas geschaffen. Die farbliche Gestaltung erfolgte mittels Airbrush-Technik.

Heimo Stadlbauer

Allgemein ist in den Klassen F5B und RC-E10 zu bemerken, daß hier High-Tech-Modelle in Voll-GFK und KfK-Bauweisen eingesetzt werden. Da diese im Eigenbau schwierig herzustellen sind, greifen die Piloten meist zu Fertigmodellen.

In der Klasse F5B sind die Modelle immer kleiner und daher auch leichter geworden. Die Spannweite beträgt 1600-1800 mm. Dieser Trend wurde mit den neuen Motoren von Plettenberg 355 mit 5 Windungen, Magnetlänge 38 mm eingeleitet. Mit dieser Technik sind bis zu 30 Strecken á 150 m in 3 Minuten möglich.

Interessanterweise gehen die Piloten der 10 Zellen-Klasse den umgekehrten Weg. Hier werden die Modelle größer, Spannweite bis zu 1850 mm, Gesamtfläche 36 dm². Auch dies eine Folge des neuen Plettenberg-Motors 355, aber mit 3 Windungen, Ankerlänge 30 mm, der von 70 Prozent der Wettbewerber eingesetzt wurde. Gut bewährt hat sich auch der tschechische Mega-Motor mit 3 Windungen und 30 mm Ankerlänge.

Alfred Schuller

Eduard
Rehberger †

Der MFC-Wiener Neustadt trauert um sein langjähriges Vorstandsmitglied Eduard Rehberger, der im Dezember 94 nach langem, schweren Leiden verstorben ist. Er war begeisterter Modellflieger, der allen Mitgliedern mit Rat und Hilfe zur Verfügung stand. Wir werden Eduard Rehberger immer in guter Erinnerung behalten.

Der Vorstand

10 Jahre MFC-Condor

Es traf sich ein loser Haufen auf dem Rübentplatz zwischen Himberg und Gramatneusiedl. Zum Teil Fliegerfreunde bereits aus früheren Jahren, zum Teil Vereins- oder sonstige wilde Flieger aller Altersklassen. 1984 konnte ein 200 x 40 m großer Ackeranteil zwischen Wasenbruck und Mannersdorf/Leitha gepachtet werden, zwei Kilometer außerhalb der nächsten Ortschaft. Eine Rasenanlage machte den Acker 1985 zu einem herrlichen Flugplatz. Bald hielten wir Ziellande-Bewerbe und Schaufliegen für Kind und Kegel ab.

Am 13. Februar 1986 gründeten wir einen offiziellen Verein, den MFC-Condor. Seit damals sind wir Mitglied des Österreichischen Aero Clubs, immerhin waren wir damals schon 25 Mitglieder. Flugtage folgten, monatliche Clubabende werden gut besucht.

Nach 10 Jahren blicken wir gerne zurück. Keine Unfälle, bestes Einvernehmen mit den landwirtschaftlichen Nachbarn infolge absoluter Flugdisziplin, beste Unterstützung durch die Flugplatzgemeinde (insbesondere durch Bürgermeister Johann Strobel. Der voraussichtliche neue Bürgermeister ist Jäger!)

Bisher hatten wir drei Modellbauausstellungen mit jeweils weit über 100 ausgestellten Modellen in 16 Klassen. Nun sind wir 46 Mitglieder und es besteht keine Aufnahmesperre! Wir veranstalten einfache, streßfreie Bewerbe, bei sogenannten "Familien-Fliegen" werden wir immer von rund 80 Teilnehmern besucht. Wie es eben in einem kleinen, gemütlichen Verein so zugeht.

*Alfred Prax
Obmann*

Modellflug und Wettbewerbe mit CO₂-Motoren

Scale-Nachbauten, ein- oder mehrmotorig

Die CO₂-Motoren eignen sich besonders zum Antrieb kleiner, leichter Modelle. Das kann beim Nachbau vorbildähnlicher Modelle sehr von Nutzen sein, wenn ein relativ schwerer Elektro- oder Verbrennungsmotor nicht in Frage kommt. Mit dem CO₂-Motor sind Flugzeiten von mehreren Minuten zu erreichen. Allerdings nur dann, wenn Windstille oder ruhiges Wetter herrscht, oder man läßt das Modell in einer Halle fliegen.

Die Wettbewerbe für CO₂-Scale bestehen aus zwei Teilen: der Bauprüfung und drei Flugdurchgänge. Bei der Bauprüfung wird die Übereinstimmung des Modells mit dem mantragenden Vorbild bewertet. Hier wird auch festgelegt, wie lange das Modell auf Grund seiner Bauart im zweiten Teil des Wettbewerbes fliegen muß (Es sind auch nicht alle Vorbilder gleich gut geflogen).

Bei den drei Flugdurchgängen wird die Flugzeit gestoppt, der schlechteste Durchgang wird gestrichen. Die verbliebene Flugzeit wird dann gemeinsam mit der Bauprüfung zur Ermittlung des Endergebnisses herangezogen. Die maximal zu erreichende Flugzeit sind 100 Sekunden, die geringste Flugzeit 65 Sekunden (z.B. ein Doppeldecker mit mehreren Motoren).

Diese doppelte Bewertung bedeutet, daß ein Modell, das zwar sehr gut gebaut ist, aber nicht lange fliegt, kaum gewinnen kann. Etwas mehr Chancen hat ein Modell, das nicht so detailliert ausgeführt ist, aber in jedem Flugdurchgang Maximalzeit fliegt. Hier gilt es, eine vernünftige Balance zwischen Vorbildtreue und Flugeigenschaften zu finden.

Der Bauaufwand für die Scale-Klasse ist natürlich größer als für andere Sparten und setzt einige Liebe zum Detail voraus. Um ein vorbildähnliches Modell zu bauen, muß man schon mit einigen Wochen Arbeit rechnen.

Wettbewerbe der Klasse F1K

Bei diesen Wettbewerben geht es darum, mit dem Modell 5 Wertungsflüge von mindestens 2 Minuten zu absolvieren. Erreichen mehrere Starter diese Leistung, kommt es zum soge-

nannten Stechen: Dabei ist das Modell mit laufendem Motor eine Minute in der Hand zu halten und danach starten, wobei dann wiederum die 2 Minuten zu erreichen sind.

Die Erschwernis beim Stechen besteht darin, daß die für den Flug nutzbare Motorlaufzeit verringert wird. Es dürfen nämlich nur CO₂-Tanks in der Größe von 3 cm³ Inhalt mitgeführt werden. Die Motorlaufzeit ist proportional zur Füllmenge.

In der Saison 1994 wurden einige Wettbewerbe mit 7 Stechdurchgängen geflogen. Das stellt eine bedeutende Leistungssteigerung im Vergleich zu den früheren Jahren dar und wurde durch die Entwicklung besserer Motortypen ermöglicht.

Pro Jahr werden in Österreich und in den Nachbarländern etwa 10 Wettbewerbe durchgeführt, an denen zwischen 15 und 40 Starter und Starterinnen teilnehmen. Bei vielen Wettbewerben gibt es eine eigene Jugendklasse für den Nachwuchs.

Die Wettbewerbe setzen das Vorhandensein eines großen Fluggeländes voraus, da die Modelle je nach Windgeschwindigkeit bis zu 1,5 Kilometer entfernt landen können. Da wird man daran erinnert, daß der Modellflug ein richtiger Sport ist.

Manchmal gehen auch Modelle verloren, wenn sie vom Wind zu weit weg getrieben werden und man den Landepunkt nicht mehr beobachten kann. Der Schaden hält sich aber in Grenzen, weil vorwiegend billiges Material (Balsaholz, Papier und das in geringen Mengen) verwendet werden und die meisten Serienmotoren nicht mehr als 350 Schilling kosten. Natürlich ist es für den Erbauer schmerzhaft, sein Modell zu verlieren, deshalb ist es gut, auf den Modellen gut sichtbare Namen und Adresse und den Hinweis auf Finderlohn anzubringen. Damit wäre die Chance gegeben, das ein oder andere verlorene Modell wieder zu bekommen, vor allem, wenn der Finder überhaupt kein Modellflieger ist und an seinem Fund kaum Interesse hat. Der Finderlohn reizt ihn auf jeden Fall mehr.

Walter Hach

CO₂ Euro-Trophy Wertung 1994

Für diese Wertung werden von Jörg Hammerschmidt am Anfang jedes Jahres (seit 1990!) jene Wettbewerbe bekannt gegeben, die zur CO₂ Euro-Trophy Wertung zählen, meist 7 - 10 pro Jahr. Die drei besten Ergebnisse jedes Modellfliegers zählen für die Endwertung. Punkte gibt es für die ersten 50 Prozent der Gestarteten bei einem Wettbewerb!

Beispiel Spitzerberg:

32 Teilnehmer

16 bekommen Punkte, Rainer Gaggl als Sieger 16 Punkte - abfallend bis zum 16. Platz des Petr Safar - 1 Punkt!

Auflistung der Wettbewerbe:

CZ = Usti nad Orlici

GB = Britische Meisterschaften

H = Dömsöd, Cavalloni Cup

F = Saint Andre

A = Spitzerberg, Siegfried Swoboda-Memorial

CH = Regensdorf

H = Dömsöd, Czepel Cup

H = Dömsöd, Cavalloni Cup



Foto: W. Hach

Rainer Gaggl mit Modell "Erdbohrer", Spannweite nur 535 mm, dafür gerade 13 g schwer. Das Superleichtgewicht fliegt mit einem kleineren Motor und 3 cm³-Tank wesentlich länger, bis zu 10 Minuten. Ein klarer Vorteil gegenüber den "großen" Modellen. Von Rainer Gaggl, einem passionierten Modellbauer mit vielen Ideen ist noch manches hervorragendes Kapitel Modellflug-Konstruktionen zu erwarten.

3. Jedermann-Elektrofliegen in Mistelbach

Am Samstag den 22. April 1995 findet in Mistelbach auf dem Modellflugplatz des UMFC-Ikarus-Weinland das "3. Jedermann Elektrofliegen" statt. Am Sonntag darauf veranstaltet der Verein zum erstmalig ein Elektrofliegertreffen mit Schwerpunkt Erfahrungsaustausch und zwanglose Fliegerei, wofür jetzt schon alle Elektroflieger herzlich eingeladen sind, nach Mistelbach zu kommen. Auch Solarflieger wären hochwillkommen, denn der Verein besitzt noch keinen einzigen davon.

Der Modellflugplatz verfügt über eine Asphaltpiste 100 x 10 m und über eine Graspiste von 130 x 40 m. Auch gibt es ein großzügiges Klubgebäude, die Küche erfreut sich eines guten Rufes.

Um zeitgerechte Anmeldungen wird gebeten, da sich dann die Organisation leichter bewerkstelligen läßt. Camping am Platz ist möglich, Quartier kann besorgt werden.

Kontaktperson ist:

Gottfried Balga,

Ernstbrunnerstraße 3 A-2130 Mistelbach

Tel. 02572 - 2566-30

CO₂ - EURO-TROPHY - 1994

Teilnehmer	CZ	GB	H	PL	F	A	CH	H	Ges.														
1. Gaggl Rainer	A	(13)	0	15	0	0	16	0	14	45	24. Valcik Lubomir	CZ	1	0	0	6	0	0	0	7			
2. Stadler Ulrich	A	15	0	(1)	(9)	0	12	0	15	42	Gibbons D.	GB	0	7	0	0	0	0	0	0	7		
3. Benedek György	H	12	0	11	0	0	11	0	(10)	34	Gibbons P.	GB	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6	
4. Hach Walter	A	0	0	10	10	0	13	0	(9)	33	Radek Michna	CZ	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
5. Schaupp Werner	A	0	0	0	5	0	14	0	13	32	Gregoire Laurent	F	0	3	0	0	0	3	0	0	0	6	
6. Schuster Gerhard	A	0	0	12	0	0	15	0	0	27	Vasina Petr	CZ	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
7. Hach Renate	A	0	0	13	8	0	5	0	0	26	Grey T.	GB	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	
8. Schaupp Gertrud	A	0	0	14	3	0	8	0	0	25	Heise Werner	D	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	
Krakoczi Ferenc senfi	H	10	0	8	0	0	0	0	0	7	Ahl Franz Joachim	D	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	
*10. Gulyas Gabor	H	0	0	9	0	0	2	0	12	23	Philpott S.R.	GB	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
11. Fenz Heinz	A	11	0	4	7	0	0	0	0	22	Szandbauer Valter	H	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	
12. Harsfalvi Istvan	H	0	0	7	0	0	7	0	6	20	Ranyik Jozsef	H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	
13. Kirchert Gerold	A	7	0	5	0	0	6	0	2	18	Sianina J.	CZ	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
14. Miadek Karel	CZ	14	0	0	1	0	0	0	0	15	Behler Ulrich	A	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	
Huber Edmund	A	4	0	0	0	0	0	0	11	Weist Martin	D	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3		
16. Badovszki Laszlo	H	0	0	6	0	0	0	0	8	14	Bottyan Viktor	H	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	
17. Wöbbecking Gerhard	D	0	9	0	0	0	0	4	0	13	Brawn D.	GB	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	
*18. Andorke Andras	H	0	0	3	0	0	9	0	0	12	Schütz Peter	H	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	
*19. Peterffy Roland	H	0	0	0	0	0	10	0	0	10	Kulik Konstanty	PL	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	
20. Hammerschmidt Jörg	D	9	0	0	0	0	0	0	0	9	Gotard P.	F	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	
22. Fenz Hilde	A	2	0	0	4	0	0	0	2	8	Merkhofer N.	CH	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	
Szilagyi György	H	8	0	0	0	0	0	0	0	9	Rushby F.A.	GB	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
Ball P.A.	GB	0	8	0	0	0	0	0	0	8	Le Buzullier O.	F	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	
											Ersimen R.	CH	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	
											* Varga Peter	H	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
											* Safar Petr	CZ	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	

Mit * versehenen Teilnehmer sind in der Jugendklasse gestartet und in der Gesamtwertung mit aufgenommen.

FOKKER E III

1/4-Semi-Scale Schnellbausatz, problemloses Einstiegsmodell für 20 cm³-Viertaktmotor, gutmütige Flugeigenschaften, Spannweite 2,41 m, Gewicht ab ca. 5,5 kg, umfangreiches Zubehör, viele Fertigteile

Richtpreis nur öS 4.600,-

Besondere Flugmodelle aus eigener Fertigung MODELLBAU DOSTAL JR.

Ansprechpartner für Semi-Scale- und Scale-Freunde

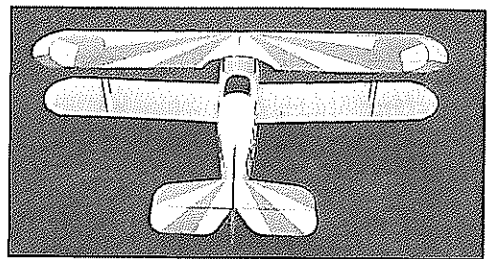
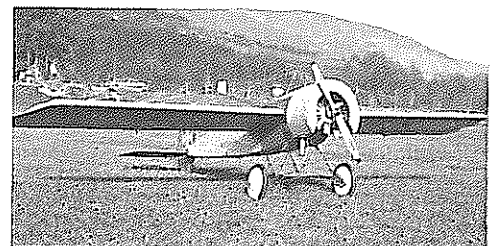
In Vorbereitung: Sopwith Snipe - 1/6 Super-Semi-Scale-Modell

Erhältlich im Fachhandel oder direkt bei: Modellbau Dostal jr., Hint. Lendstr. 22 (Lendsiedlung), A - 5730 Mittersill, Tel. 00-43/(0)6562/5413, Fax 54 135

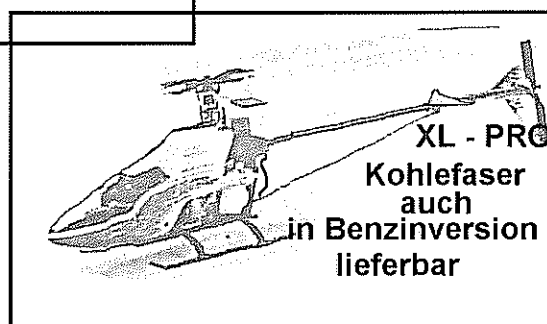
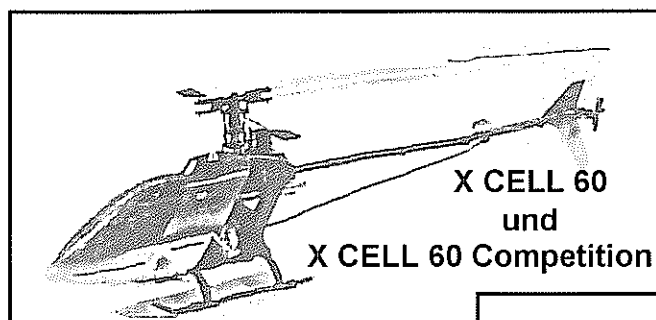
AVIA BA 122

1/4-Super-Semi-Scale-Modell im Originalmaßstab, tschechischer Kunstflug-Doppeldecker für 20 cm³ Viertaktmotor, 2,21 m Spannweite Gewicht ca. 6,4 kg, beste Flugeigenschaften, Schnellbausatz mit vielfältigem Zubehör und zahlreichen Fertigteilen

Richtpreis nur öS 4.950,-



*X CELL endlich in Österreich zu vernünftigen Preisen
erhältlich!!!*



*Ihr X CELL Spezialist und
Generalimporteur für Österreich, in der Steiermark*

Modellbau Feix

eigene Flugschule, Voranmeldungen erbeten

Bismarckstraße 3

Schulung auf X CELL 60 oder eigenem Gerät

A 8280 Fürstenfeld

Tel. 03382/52617 Fax 03382/55617

Ihr X CELL Spezialist in Vorarlberg

Modellbau Böckle

Dr. A Heinzlestraße 1-4

6840 Götzis Vlb. Austria.

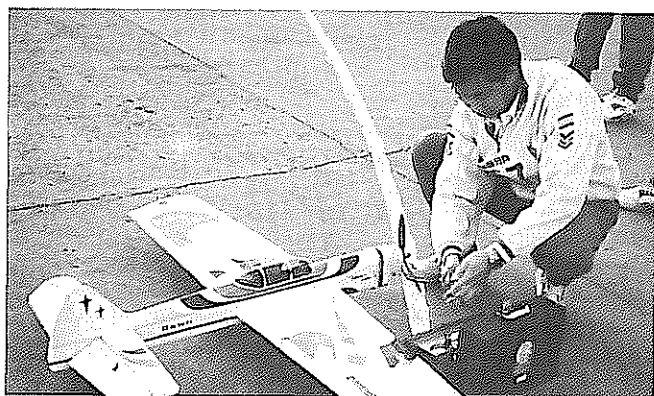
Tel. 05523/62512 Fax 05523/52037

*unser Angebot des Monats X CELL 30 und X CELL 40 zum
Wahnsinnspreis von S 7299,-*

Fesselflug-Weltmeisterschaft 1994 in Shanghai

Ein Gemeinschaftsbericht von W. Weinseisen, H. Straniak u. J. Fischer, den drei einzigen österreichischen Teilnehmern dieser Weltmeisterschaft, die für uns aus sportlicher Sicht einen neuen Weltrekord und einen großartigen 3. Platz in der Klasse F2C (Team Race) brachte.

Daß die Fesselflug-Weltmeisterschaft 1994 in Shanghai/China stattfindet, wurde bei Bekanntwerden nicht nur mit uneingeschränkter Freude aufgenommen. Zu sehr waren da Erinnerungen an Veranstaltungen, bei denen, betrachtet man das Preis-Leistungsverhältnis, ohne Wei-



Der neue Weltmeister aus China

teres von Nepp gesprochen werden kann.

Abgesehen davon, daß eine WM-Teilnahme für einen Modellflieger immer eine Herausforderung ist, war ein so fernes und eigentlich auch unbekanntes Land wie China auf der anderen Seite doch ein großer Anreiz eventuelle Probleme in Kauf zu nehmen.

In der Vorbereitungszeit schien dann auch alles etwas schleppend anzulaufen. Die einzelnen Buillettins trafen sehr spät ein, auf Rückfragen gabs keine Antwort, eine Bestätigung der Anmeldung war auch nicht zu erhalten. Da war Frau Lieb, unsere Modellflugsekretärin, ganz schön gefordert. Bei der Abreise wußten wir nicht viel mehr als daß die Weltmeisterschaft stattfindet - mehr nicht!

Der Flug mit Air China, von Frankfurt über Moskau und einer Zwischenlandung in Peking, war absolut ruhig, mit herrlicher Bodensicht und kurzweilig. Da auch die deutsche Mannschaft an Bord war, gab es einigen Gesprächsstoff. Da ließ man die abgelaufene Saison noch einmal Revue passieren, plauderten über so banale Dinge wie „nicht am Zielflughafen ankommende Modellkisten“, das soll ja gar nicht so selten vorkommen, aber noch

viel mehr beschäftigte uns der bevorstehende Saisonhöhepunkt.

Als dann, in Shanghai angekommen, an der Gepäckausgabe das Gesicht von Walter Weinseisen immer länger wurde, lag das nicht an der Müdigkeit, sondern daran, daß die Modellkiste tatsächlich nicht angekommen war!

Der uns am Flughafen erwartende Mr. Chen Quanxin, Betreuer aller deutschsprachigen Teilnehmer, nahm die Sache sofort in die Hand, sein Engagement zeigte uns, daß wir bei ihm in den besten Händen waren. Wie sich später herausstellte, stand die Modellkiste vier Tage in Peking - im Quarantänerraum für Holz und Pflanzen.

Bei der Ankunft in unserem Hotel waren wir dann vom Gebotenen doch äußerst angenehm überrascht, das war nicht schmutzig mit verstopften Klos, bandscheibenfeindlichen Duschen, kalten oder gar nicht funktionierenden Duschen und Kakerlaken am Zimmer, nein dieses Hotel war ohne Abstriche tip top, selten zuvor gab es auf einer Welt- oder Europameisterschaft eine solche Unterkunft.

In den Bulletins war für die Strecke Hotel-Fluggelände eine Fahrzeit von einer Stunde angegeben. Die einige Tage früher angereisten Schweizer erzählten, daß man dafür fast drei Stunden gebraucht hätte!!!

Großes Erstaunen am nächsten Tag - eine Polizeieskorte lotste die Busse mit Tatu und Blaulicht durch den Verkehr - Fahrzeit eine Stunde!!! Aber sogar die Fahrten zur Eröffnungsfeier oder ins Artistik-Theater waren nachher so organisiert, beinahe ein wenig peinlich, haben wir doch unzählige zum Bersten vollgestopfte Busse überholt, obwohl wir gar keine Eile hatten.

Es zeigte sich immer mehr, daß alle Skepsis im Vorfeld unnötig war, von der Unterkunft bis zum Gelände war alles

durchorganisiert und schlicht gesagt absolut weltmeisterschaftswürdig.

Würdig war auch das Wetter: 20 °C, nur vereinzelt Wolken, kein Regen, allerdings blies besonders im inoffiziellen Training zum Teil recht starker Wind der auch noch durch die anliegenden Gebäude verwirbelt wurde. Während des offiziellen Trainings und der Wertungsflüge ging die Windstärke so weit zurück, daß bei idealen Bedingungen geflogen werden konnte.

Die sehr schön gegliederte Fesselfluganlage, neben den offiziellen F2A, F2B und F2C Kreisen gab es noch zwei weitere für Trainingsflüge, sie gehören zur Militärsportschule Shanghai. Den Fuchsjägern stand ein Fußballplatz, der an das Gelände angrenzt, zur Verfügung.

Da man untertags, aufgrund des enormen Verkehrs in der Stadt, kaum die Möglichkeit hatte, für kurze Zeit zum Hotel zurückzukehren, stand in einem am WM-Gelände stehenden Wohnblock jeder Nation ein Appartement zur Verfügung - mit eigener Dusche/WC und Balkon mit Blick auf die gesamte Fesselfluganlage!

Betrachtet man den Ablauf dieser WM aus modellfliegerischer Sicht, so kann man nur feststellen, daß das Niveau in allen Klassen außerordentlich hoch liegt. Noch vor einigen Jahren wurden praktisch alle Klassen von den damaligen Sowietrussen beherrscht, jetzt aber gibt es eine Vielzahl von Nationen, die um die vorderen Plätze mitfliegen.

F2A - Geschwindigkeitsflug :

(50 Teilnehmer / 21 Nationen)

Um aufs Stockerl zu kommen sind zur Zeit mind. 300 km/h nötig. Daß kein russischer Pilot den Sprung dorthin schaffte, ist eigentlich eine kleine Sensation.

1. Halman Peter/GBR 302,7 km/h
2. Billon Gerard/FRA 302,3 km/h
3. Rachwal Tomasz/POL 300,3 km/h

Beachtlich die Leistung von G. Billon der auch im Kunstflug den Einzug ins Finale schaffte!

F2B - Kunstflug :

(64 Teilnehmer / 24 Nationen)

1. Han Xin Ping/CHN
2. Niu An Ling/CHN
3. Wang Jian Zhong/CHN
26. Weinseisen Walter AUT

Platz 1-3 für die Hausherren, das sieht etwas nach übermäßigem Heimvorteil aus, trifft aber nicht zu. Sie flogen alle drei denselben Flugstil, trotz präzise und scharf geflogener Ecken verstanden sie es, ihre Flüge mit einem ruhigen und keinesfalls hektischen Gesamteindruck zu

präsentieren. Den 4. Platz belegte der Weltmeister von 1992 Paul Walker.

Die Ränge 5, 8 und 9 belegten ebenfalls die USA, 6, 7 und 11 Japaner. Diese drei Nationen geben zur Zeit im Kunstflug eindeutig den Ton an.

Für den Tiroler Walter Weinseisen begann die WM alles andere als wünschgemäß, sein Modell blieb ja bei der Zwischenlandung in Peking hängen und traf trotz aller Bemühungen erst am Abend nach dem 1. Durchgang ein - zu allem Überfluß war es auch noch beschädigt!

Obwohl sich in unserem Mini-Team zu diesem Zeitpunkt für das Team Fischer/Straniak bereits eine Teilnahme am Finale abzeichnete und sie sich deshalb intensiv mit ihrer Vorbereitung beschäftigen mußten, war Weinseisen dennoch nicht auf sich alleine gestellt.

Die gesamte deutsche F2B Mannschaft, allen voran Joachim Schiffler, half tatkräftig mit, sodaß Weinseisen die WM doch noch mit einer Wertung beenden konnte. Bis nach Mitternacht wurden auf dem Hotelzimmer die Schäden am Modell in gemeinsamer Arbeit repariert und am nächsten Morgen trat die gesamte "Mannschaft" quasi mitten in der Nacht um 5 Uhr früh zur Fahrt mit dem ersten Transferbus an !!

So früh deshalb, weil von der Jury vor Beginn des 2. Durchgangs eine außer-tourliche Modellabnahme angesetzt wurde. Besonders erfreulich und fair war aber der Entschluß, den versäumten 1. Durchgang im Anschluß in die zweite Vorrunde nachfliegen zu dürfen.

Der letztendlich erreichte 26. Platz, nur 85 Punkte hinter den begehrten Finalplätzen, zählt um so mehr, wenn man beachtet, daß er praktisch ohne einen einzigen Trainingsflug auf der Weltmeisterschaftspiste erfolgen wurde.

Dieser für Weinseisen schließlich so erfreuliche Abschluß der WM war aus österreichischer Sicht nur der Auftakt zum größten Erfolg seit 1984, als das Team Nitsche/Kühneggger bei der WM den 3. Platz errang.

F2C - Team Racing

(36 Teams / 16 Nationen)

1. Borer H./Saccavino C./SUI 6'46"0 Min
2. Titov V./Yugov V./Russ 6'53"5 Min
3. Fischer J./Straniak H./AUT 6'59"5 Min

In dieser Klasse wurden in die Mannschaft vom MFC-Salzburg mit Pilot Fischer und Mechaniker Straniak nicht zu Unrecht große Hoffnungen gelegt. Sie gewannen 1994 drei mit den besten Teams besetzten internationale Wettbewerbe, sowie den erstmals eingeführten „Weltcup“ souverän. Beim Training präsentierten sich dann auch Akteure und

Material in verdächtiger Form.

1. Vorlauf

Nachdem schon einige Mannschaften mit sehr schnellen Zeiten um 3'20" Min ihre Anwartschaft auf einen Semifinalplatz bekundeten, setzte unser Team ein eindeutiges Zeichen! In einem von Anfang bis Ende perfekten Rennen, mit optimal eingestelltem Motor, fehlerfrei arbeitendem Mechaniker und einem an der Grenze des erlaubten fliegendem Piloten, wurden die 100 Runden (10 km) abgespult. Die Uhren blieben bei 3'14"6 Min stehen - das ist neuer Weltrekord !!!

Zu den ersten Gratulanten zählte, neben zahlreichen „Konkurrenten“ die internationale Jury und der chinesische Veranstalter.

2. Vorlauf

Da die geflogene Weltrekordzeit sicher

Nach glücklichem Weltrekord: Fischer/Straniak (Mitte) mit Jury-Mitglieder. Im Team-Racing schnitten die Österreicher mit den Plätzen 1 (Fischer/Straniak), 2 (Nitsche/Nitsche) und 21 (Haselberger/Schaller) ab.



für das Semifinale (die besten neun) gut genug war, konnte man um das gute Modell zu schonen jetzt auf das B-Modell zurückgreifen.

Trotz leichter Probleme wurde mit 3'17"1 Min wieder die schnellste Zeit des 2. Laufes, knapp gefolgt von den Russen Titov/Jugov mit 3'17"4, geflogen

1. und 2. Semifinale

Die, mit 3'22"9 Min ins Semi geflogenen, Schweizer Heiner Borer u. Cesare Saccavino machten mit einem Superlauf alles klar - mit 3'15"3 qualifizierten sie sich als Erste für das Finale.

Obwohl 3'23"7 min hinter Titov/Jugov für unser Team den dritten Durchgangspplatz bedeutete, war diese Zeit für das Finale nicht gut genug. Die sympatischen Gebrüder Metkemeijer aus Holland flogen zuerst im 2. Semi bessere 3'21"9. Daraufhin konterten unsere Burschen nochmals mit einer um gut 3 Sek schnelleren Zeit - das bedeutete dann endlich die langersehnte Finalteilnahme!

Das Finale

(200 Runden, 20 km)

Die qualifizierten Teams ließen mit ihren Super-Vorlaufzeiten ein spannendes Rennen erwarten und das wurde es

dann auch. Augenblicke nach dem Startschuß waren die drei Modelle zugleich in der Luft. Scheinbar liefen alle Motoren gleich gut und so konnte keine der Mannschaften, nachdem auch die Tankstops fehlerfrei absolviert wurden, in der ersten Hälfte des Rennens einen entscheidenden Vorsprung herausfliegen.

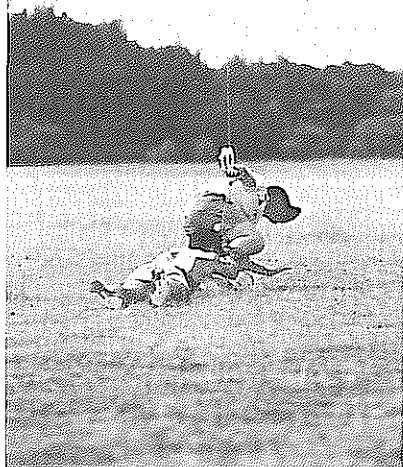
Langsam zeichnete sich dann die Sensation ab: Borer/Saccavino spulden die Runden mit der Präzision einer Schweizer Uhr ab, ohne Pilotenfehler, ohne Fehler am Boden und ein optimal eingestellter Motor, so flogen sie auf Titelverteidiger Titov/Jugov zizerweise einen Vorsprung von knappen 2 Runden und ins Ziel!

Obwohl ebenso fehlerfrei, aber mit nicht mehr 100 %ig laufendem Motor fliegend, fehlten unserem Team zum

Schluß einige Runden und so mußten sie sich mit dem 3. Platz begnügen. Bei der anschließenden technischen Kontrolle stellte sich heraus, daß das hintere Kugellager defekt war - um genau drei Rennen zu früh! Trotzdem es war ein tolles Finale und ein sehr großer Erfolg für unsere Mannschaft.

Resümee

Es war eine ausnehmend schöne Weltmeisterschaft, von der uns nicht nur die sportlichen Erfolge in Erinnerung bleiben werden. z.B.: Shanghai mit seinen 12 Mio Einwohnern, seinen 7 Mio Radfahrern und 30.000 Taxis und seinen total verstopften Straßen, dem auf „westlich“ getrimmten Bund und der dahinterliegenden typisch asiatischen Altstadt, oder den räucherstäbchenumnebelten Buddas, oder das chinesische Essen, das, obwohl wir in der ganzen Zeit in Shanghai nur neun Hunde zählten, eigentlich recht schmackhaft war, oder die unzähligen fröhlichen Kindergesichter bei der Eröffnungsfeier, oder die auf der Siegerehrung medaillentragenden Top-Models, oder, oder....



Handstart mit vollem Einsatz

Fotos: Lex

Für 1994 hatte sich die FAI einen bereits bewährten Veranstalter für die Europameisterschaft der Klasse F 3B ausgewählt: Bereits vor 2 Jahren richtete der Modellbauchub Cavalloni die Europameisterschaft in Dömsöd aus. Um eine möglichst gute Chance auf brauchbares Flugwetter zu erreichen, wählte der Veranstalter wieder die statistisch seit Jahren beste Woche im Juli (Vollmond).

So machten wir uns am Donnerstag, den 21. Juli auf die Reise nach Ungarn. Neben den Piloten Peter Hoffmann, Wolfgang Scheda und Robert Piss und deren Familien waren als Helfer Martin Kneihsl, Harald Michl, Konstantin Praprotnik und Mannschaftsführer Manfred Lex mit von der Partie.

Die riesige Ebene des Fluggeländes ist von einigen Maisfeldern im Norden, einer Bahnlinie im Osten, einer Ansiedlung im Süden sowie einem Laubwald im Westen begrenzt. Der von der Trockenheit rissige Boden ist mit verdorrtem Gras überzogen und beinhart.

Wir bauen unsere Winden neben den Deutschen und den Holländern in Richtung Norden auf. Der morgens wolkenlose Himmel überzieht sich um 13 Uhr schlagartig mit einigen Haufenwolken, die mit dem kräftigen Wind über das Land ziehen. Unsere Zeitflugversuche bringen recht brauchbare Ergebnisse, so mancher Beinahe-Absauffer deutet aber schon die zu erwartenden schnellen Wechsel in der Thermikentwicklung an.

In einem Landeanflug fällt plötzlich Roberts Ellipse II vom Himmel und schlägt etwa 300 Meter hinter unserer Startstelle auf. Eine Überprüfung der von uns für den ganzen Platz geführten Frequenzliste ergibt keinerlei Hinweise

Die Europameisterschaft F3B 1994

Heiße Tage in Ungarn, Österreicher erfolgreich

auf ein Fremdverschulden. Inzwischen hat Harald das ehemalige Flugmodell zurückgebracht. An eine Reparatur ist nicht zu denken. Nach einigen weiteren Flügen ziehen wir Richtung Hotel ab.

Montag: Ab heute gelten die erfliegenen Ergebnisse für die Europameisterschaft. Die Runde 1 wird mit dem Zeitflug eröffnet. Trotz des schwachen Windes und der noch schwach entwickelten Thermik kommen wir an das gewünschte Resultat - 7 Minuten Flugzeit und näher als einen Meter vom Landepunkt - heran. In der zweiten Aufgabe des Tages, dem Speedflug, erreicht Robert 20,15 Sekunden eine annehmbare Zeit.

Der drehende, von den thermischen Ablösungen gesteuerte Wind zwingt einige Teilnehmer zu Laufstarts, die unter den ungewohnten Einflugbedingungen in den Speedpaccours zu eher schlechten Ergebnissen führen: 22,05 für Hoffmann. Die letzte Steigerungsstufe sollten wir aber bei Wolfgang erleben: bei etwas „wackeligem“ Wetter fällt die Ellipse zweimal in etwa 20 Meter Höhe aus dem Seil. Endlich, der dritte Versuch gelingt, bis das Modell beim Ausklinken in das Seil einfädelt. Binnen Sekunden bin ich mit dem bereits aufgewickelten Teil des Seils in Richtung Umlenkrolle unterwegs, um ein Ausspannen des Seiles und damit einen programmierten Absturz zu verhindern. Wolfgang landet das Modell aus Sicherheitsgründen neben den Umlenkrollen, aber die Rahmenzeit für diese Aufgabe beträgt eben nur vier Minuten. Bis das Modell wieder zurückgebracht und ans Seil gehängt ist, ist die Zeit auch schon abgelaufen - Punkt. Aus: Null.

Eine unerfreulich kalte Dusche bei 35 Grad ohne Schatten! Andererseits sind wir nicht die einzigen, auch Klaus Kowalski aus dem Deutschen Team fabriziert einen Nuller, noch dazu mit einem Crash auf der letzten Speedstrecke.

Nach der obligaten Starttrichtungsänderung wird mit dem Speedflug der 2. Runde fortgesetzt. Wieder kommen Helfer und Laufseil zum Einsatz, in dem ungleichmässigen Wetter erreichen wir Zeiten zwischen 21 und 22 Sekunden; die Spitzenwerte liegen um die 19 Sekunden. Nach 13 heißen Stunden auf dem Flugfeld kehren wir um abends in unser Hotel zurück.

Dienstag: Es beginnt wie alle Wettbewerbstage um 6 Uhr. Wolfgang und ich erledigen den Zeitflug ohne Probleme, Robert fehlen 30 Sekunden auf die geforderten 7 Minuten Flugzeit. Bei der hier herrschenden Leistungsdichte bedeutet das mit 935 Punkten den Rang 38 (!). Ich darf als erster von uns dreien mit noch ausständigen Streckenflug fortsetzen. Smits (NL) fliegt mit 26 Strecken den 1000er, wie brechen nach dem ersten Start ab und kommen etwas später in die Blase. Alles läuft recht gut und wir „hobeln“ auf die 26 Strecken zu, bis die Rahmenzeit zum Erstaunen meines Helferteams mit dem offiziellen Signal beendet wird.

Diese Panne hebt meine Stimmung nicht gerade, hatte ich doch sicher noch die 25., wenn nicht sogar die 26. Strecke schaffen können. Aber mit 24 aus reiner Unachtsamkeit 923 Punkte. Irgendwie ist das aber ohnehin nicht „unsere“ Runde: Robert mit 778 und Wolfgang mit 815 Punkten. Die Runde 3 wird (neue Startrichtung) mit dem Streckenflug eröffnet. Gleich in der zweiten Gruppe bin ich wieder an der Reihe. Wir entschliessen uns zum Refly und bleiben mit 24 zu 14 Strecken jenseits aller Erwartungen liegen. 583 Punkte sind nun wirklich zu wenig, um vorne weiter mithalten zu können. Robert schafft seinen Tausender, Wolfgang ist mit 50 abgegebenen Punkten auch noch zufrieden.

Dieser Bericht ist wohl der späteste, der je in der Redaktion eingetroffen ist. Er schildert aber die Geschehnisse dieser Europameisterschaft so treffend, daß wir ihn doch noch veröffentlichen. Aus Platzgründen müssen wir ihn leider teilen und den Rest in der nächsten Nummer bringen.

Vor einer mächtigen Gewitterwolke wird der Zeitflug gestartet. Mit 5 Minuten und 40 Sekunden fehlen Robert diesmal 150 Punkte; der Rest läuft wie erhofft. Als der Gewittersturm so richtig lossetzt, entschließt sich die Wettbewerbsleitung doch noch zum Abbruch und lässt zwei Gruppen morgen nachfliegen.

Der **Mittwoch** beginnt, wie schon gewohnt, mit fast windstillem, wolkenlosem Wetter. Mit dem Speedflug wird die Runde 3 beendet. Alle drei Flüge brin-

Fortsetzung Seite 20

Commander mc

...Computer-Power für
Sportpiloten!

Neu!!



Die Abbildung zeigt
Sender voll ausgebaut.

Commander mc 2010 plus

Die Fernsteuerung mit dem
Plus an Modellspeichern

jetzt für 6 Modelle

Plus an Mischmöglichkeiten

- + **Hohenruder-Mix** (Momentenausgleich)
- + **Querruder/Höhenruder-Mix** (Nurflügel/Delta)
- + **Flaperon-Mix**
- + **Querruder
als Spoiler-Mix**

und das für nur

660,- DM

unverbindliche Preisempfehlung mit
Sender- und Empfängerakku

MULTIPLEX

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



MULTIPLEX Modelstechnik GmbH, Postfach 10 15, D-75023 Heiden
 Info-Brief / Computer
 MULTIPLEX
gegen 2,- DM
DM 20,-
Vorkasse
Abschlag nicht
reguliert

gen ein gutes Ergebnis mit Zeiten um die 19 Sekunden und 960 Punkten. Nic Wright, der Weltmeister von 1989 zerstört sein Modell durch eine etwas zu schnell geratene „Landung“ auf der letzten Strecke.

Die Runde 4 wird mit dem mittlerwei-

le nicht mehr rasend beliebten Streckenflug eröffnet. Mit Robert verlieren wir 15 zu 20 gegen die immer deutlicher aufkommenden Schweden, ich gebe meine schon gewohnte Strecke gegen die Schweizer ab, nichtsdestotrotz gelingt uns bei Wolfgang wieder ein glatter Tau-

sender. Der abschliessende Speedflug erlebt Robert und mich ganz vorne (991, 958 Punkte), Wolfgang kann mit seinen 875 Punkten auch noch zufrieden sein.

Fortsetzung und Schluß im nächsten Heft

Wir bieten....



einfaches bestellen

Entweder gleich telefonisch oder schriftlich per Fax bzw. mit der übersichtlichen Bestellkarte!



bequemes bezahlen

Alles auf einmal mit beiliegendem Erlagschein oder in monatlichen Raten zu besten Konditionen!



täglicher Postversand

wenn Ihre Bestellung bis 12 Uhr bei uns einlangt, wird sie noch am selben Tag zur Post gebracht- sofern das Gewünschte lagernd ist

Wir garantieren für...



beste Qualität

Unser Sortiment, zusammengestellt nach fairem Preis/ Leistungsverhältnis, wird auch Sie begeistern!



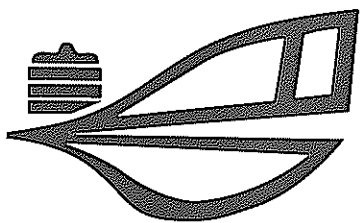
sofortige Lieferung

Lager Artikel werden noch am Tag der Bestellung zur Post gebracht, Rückstände raschest nachgeliefert!



Umtausch- und Rückgabe

Sollten Sie mit Ihrer Lieferung nicht zufrieden sein, so nehmen wir die Artikel innerhalb 8 Tagen zurück oder tauschen sie um.

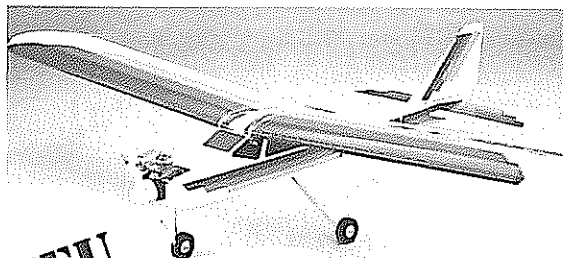


Modellbau buchgeher

4040 Linz, Blütenstr. 15

Tel.: 0 732 730 561 u. 562 Fax: 0 732 730 561

Parkgarage im LENTIA 2000 - 2 Stunden gebührenfrei!



NEU

HOBBICO SUPERSTAR .40

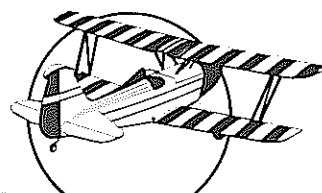
Wieder ein Fertigmodell von Hobbico. Rumpf und Fertigflächen in Holzbauweise, bereits bespannt, sowie alle Kleinteile (Spinner, Motorträger fixiert, Räder, Tank etc.).

Spannweite: 152 cm

Motor: 6,5 ccm

R/C: M., S., H., Qu.

2.190,-



AMERICAN KITS AND PLANES

american kits and planes,

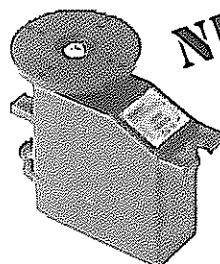
Lorenz Mandl-Gasse 50,

1160 Wien

Tel.: (0222) 49 52 772

Fax: (0222) 49 39 159

Groß- und Versandhandel



NEU

HOBBICO CS 11 Micro Servo

Eines der kleinsten und leichtesten Servos am Markt. Mit viel Kraft, daher geeignet für Hubschrauber oder beanspruchte Ruder.

Abmessungen: 28 x 12,7 x 35 mm

V: 0,15sek/@60°

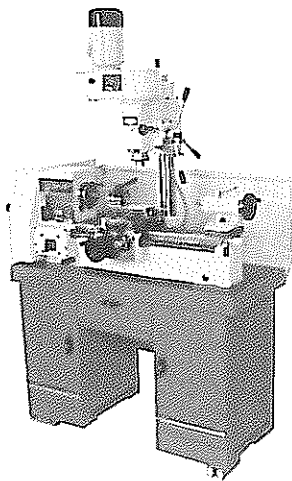
Gewicht: 17,5 g

Zug: 3,0 kg/cm

590,-

FORDERN SIE UNSEREN KOSTENLOSEN KATALOG AN! MO-FR. 9.00 BIS 20.00 UHR

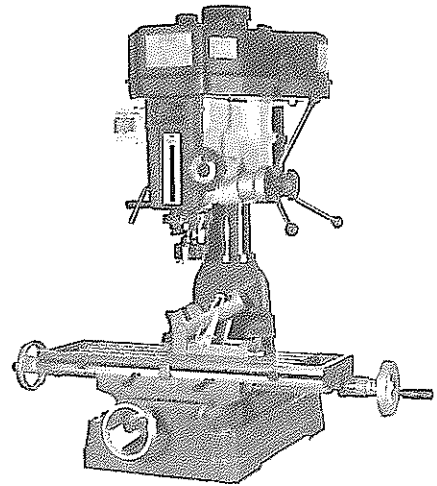
HOBBYTECHNIK



Bearbeitungszentrum BB 22-4 mit komplettem Zubehör wie folgt:

- o 2 Drehmaschinenspannfutter
- o 3-Backen- und 4-Backenfutter
- o Untergestell, Stehlünette
- o Vierfachstahlhalter
- o Rädersatz für metrisches und Zoll-gewinde/Rollkörner
- o Große Fräsplatte mit T-Nuten
- o 10-teiliges Spannangenset mit Aufnahme MK3
- o Maschinenschraubstock
- o Großer Teilapparat mit Teilscheiben
- o Spitzenweite 450 mm
- o Spitzenhöhe 115 mm

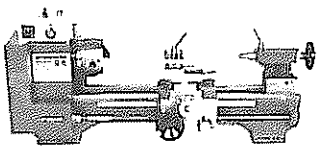
Gesamtpreis öS 36.900,-



Präzisions-Bohr-Fräsmaschine MD 30

- 32 mm Bohrleistung
- 76 mm Fräsleistung mit Messerkopf
- Pinolenvorschub über Handrad mit Noniusteilung
- Massiver, exakter Kreuztisch
- 12 Geschwindigkeiten
- Werkzeugaufnahme MK3
- Motorleistung 1,5 kW
- Tischgröße 730 x 210 mm
- Gewicht 270 kg

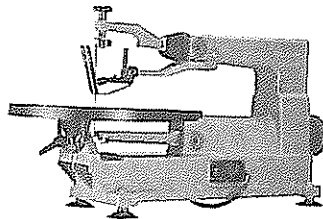
Aktionspreis öS 17.900,-



PRÄZISIONS-DREHMASCHINE IKD

- Spitzenweite 555/400 mm
- Spitzenhöhe 125 mm
- mit gehärtetem Prismenbett
- inkl. Spannfutter 125 mm.
- Vierfachstahlhalter und Rädersatz für Zoll- und metrisches Gewinde!

IKD 400 öS 13.900,-
IKD 555 öS 16.900,-



DEKUPIERSÄGE "IDEAL"

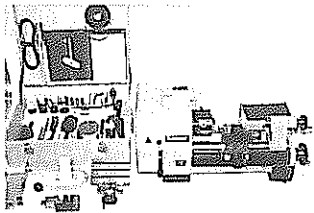
- Schleifeinrichtung und biegsamer Welle mit Bohrkopf!
- Schwenkbare Tischplatte mit Gradeinteilung! Präzise und stabil!

Nur öS 3.645,-

Hochwertige Spannangensätze mit Abziehring am Aufnahmekopf

- Alle Teile gehärtet und geschliffen!
- Alle gängigen Konusaufnahmen lieferbar!
- Lieferung im PVC-Koffer

7-teilig öS 1.990,-
15-teilig öS 3.300,-

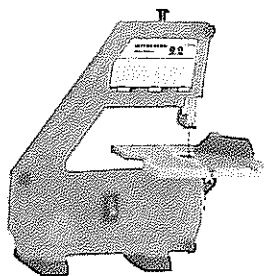


TISCHWERKZEUGMASCHINE UNIVERSAL 3

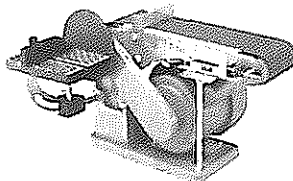
- mit 56-teiligem Zubehör!
- In echter Profiqualität!

Siehe Bericht in *prop 6/94*

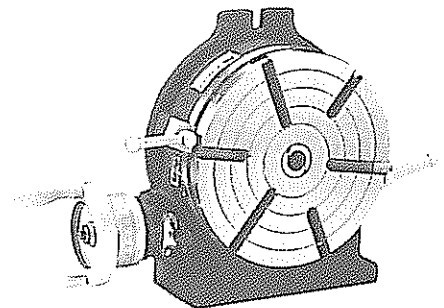
Nur öS 19.500,-



Universell einsetzbare
Hobbybandsäge für
Holz- und Kunststoff-
arbeiten, Gehäuse aus
verwindungssteifen
Aluminium
nur öS 1990,-



**TELLER-
BANDSCHLEIF-
MASCHINE** für alle
Schleifarten, ideal für den
Modellbau
nur öS 1990,-



Horizontal/Vertikal-Rundtische aus hochwertigem Mehanitguß!

- o Schnecke gehärtet und geschliffen
- o Übersetzungsverhältnis 90:1
- o Arbeitstisch mit 360 Grad-Skala
- o Teilung über skaliertes Handrad mit Nonius möglich

Tischdurchmesser 150 mm
nur öS 3.300,-

Hobbytechnik
A-4910 Ried im Innkreis
Thurnerstraße 16
Tel/Fax 07752 - 82 667

Graupner

96 Seiten

K15

Neuheiten '95

CHRISTEN HUSKY

Spannweite 2164 mm
Elektroversion für 24 bis 30 NiCd-Zellen
Verbrennerversion für Viertaktmotor
OSI MAXI FS 911 SURPASS

MOONRAKER

Länge 1470 mm, M 1:25
Megayacht für 3 JET-Antriebe mit Elektromotor



MEGA STAR

Rumpflänge 1400 mm

Extrem schlanke, schnittige Hubschrauberzelle mit hervorragenden Flugeigenschaften für UNI-EXPERT-MECHANIK

Graupner Neuheiten-Prospekt N'95

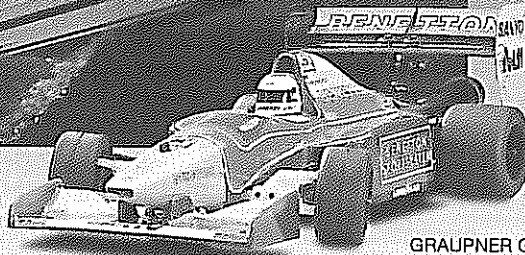
- 28 Seiten Flugmodelle, Hubschrauber
- 16 Seiten Schiffsmodelle
- 12 Seiten Automodelle
- 20 Seiten RC- und Ladetechnik
- 10 Seiten Elektro- und V-Motoren
- 8 Seiten Zubehör

Im Fachhandel erhältlich!

BENETTON FORD

M 1:8

Formel-1-RC-Car mit Selbstzugstartermotor
OS MAX 21 SE-BX ABC



GRAUPNER GmbH & Co. KG · Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim

PURE POWER
Webra

Heilmotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle
von 5,25 - 12 cm

- 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

ding bitte angeben wofür Interesse besteht.
L6V = Verbrennungsmotormodell, L6E =
Elektroflugmodell.

Die Kosten für das V-Modell betragen ca.
S 1500,-, ohne Motor, für das E-Modell ca.
S ? , ohne Motor und Akku.

L8 RC-Airfish - Motorfluglehrgang
Termin: 18. - 26. August 1995

..... hier bitte abtrennen und einsenden !

Beginn: Freitag, 18. August 1995 um 16,00 Uhr
Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppen ab 14 Jahre
mit etwas Bau und Flugerfahrung.

Programm: Bau- und Flugpraxis mit einem
AIRFISH mit Motoraufsatz.
Lehrgangsgebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S
4000,-, Erwachsene S 4500,-. Sie beinhaltet 8
Tage Vollpension, Baukasten Airfish, Verbren-
nungsmotor mit Tank und Luftschraube und alle
zum Bau erforderlichen Hilfsmittel.

L9 Modellfluglehrgang für Pädagogen
Termin: 28. August bis 1. September 1995
Dieser Lehrgang wird im Rahmen der pädagogi-
schen Weiterbildung für Lehrer durchgeführt.

Die Anmeldung muß direkt über das pädagogi-
sche Institut des Bundes, Dechant Pfeiffer
Straße 3, 2020 Hollabrunn, erfolgen.

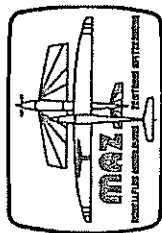
A2 Nationales Treffen der Antikmodellbauer
Termin: 7. - 10. September 1995
Teilnehmerkreis, Auskunfts und Anmeldung siehe
A1

L10 RC-Solarlehrgang
Termin: 11. - 17. September 1995
Teilnehmerkreis: Erfahrene Modellflieger, die
sich für den Solarflug interessieren. Zu diesem
Lehrgang gibt es eine eigene Ausschreibung,
die beim MAZ erhältlich ist.

**Achtung, ein wichtiger Hinweis: Die in dieser Vor-
ausschreibung angegebenen Lehrgangsge-
bühren gelten nur als Richtpreise ! Die ge-
nauen Gebühren können erst im nächsten
Jahr 1995 angegeben werden, da sich durch
den Anschluß an die EU Preisänderungen
ergeben können!**

Hier fallen

Hier fallen !



VORAUSSCHREIBUNG MODELLBAULEHRGÄNGE 1995

Alle hier angeführten Lehrgänge werden im

MODELLFLUG-AUSBILDUNGS-ZENTRUM

(MAZ) in der Bundessportschule Spitzerberg, bei Bad Deutsch
Altenburg, durchgeführt.

Nach erfolgter VORANMELDUNG wird das offizielle Lehrgangs-
programm mit Angabe der Lehrgangsgebühren und der Of-
fizielle Anmeldebogen zugesandt.

Die VORANMELDUNG soll ehestens mit dem anhängenden
Abschnitt an das Lehrgangsbüro, p.A. Gerold Kircherf., 1140
Wien, Beckmannsgasse 14, geschickt werden.

Jeder Lehrgang ist mit 14 Teilnehmern limitiert.

Da die Lehrgänge einen regen Zuspruch haben, ist eine bal-
dige Anmeldung empfehlenswert. Die Belegung der Plätze
erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen.

Bei allen Lehrgängen besteht - gutes Flugwetter vorausge-
setzt - die Möglichkeit, die Modellflugprüfungen des Österr.
Aero Clubs zu fliegen.

Aus versicherungstechnischen Gründen müssen die Lehr-
gangsteilnehmer Mitglieder des Österr. Aero Clubs sein (aus-
genommen beim Kinderlehrgang L3). Die Anmeldung kann
bei einem dem ÖAeC angeschlossenen Verein oder direkt
beim MAZ erfolgen. ÖAeC Mitglieder sind unfall- und
haftpflichtversichert und erhalten kostenlos das Modellflug-
magazin prop.

Die Ausbilder bei den Lehrgängen sind erfahrene Modellflie-
ger.

Auskünfte erteilen: Gerold Kircherf. 0222 / 982 44 63 oder der
Leiter des MAZ, Edwin Krill. 02272 / 2972

VORANMELDUNG

Ich möchte am Lehrgang L teilnehmen und ersuche, mich in die Teilneh-
merliste aufzunehmen. Senden Sie mir bitte Programm und den **Offiziellen**
Anmeldebogen.

Name :

Adresse :

Geburtsdatum :

Bereits Mitglied im ÖAeC ja nein

Zutreffendes bitte ankreuzen X

bitte wenden !

DIE EINZELNEN LEHRGÄNGE

L1 Trainingslehrgang für RC - Hangflug

Termin: 5. - 11. Juni 1995
 Beginn: Montag, 5. Juni 1995 um 15,00 Uhr
 Teilnehmerkreis: alle Teilnehmer in den RC - Klassen
 Programm: Einführung in den Hangflug
 Lehrsache: am Spitzerberg oder am ...
 Lehrsachegebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 1400,-, Erwachsene S 1900,- für 6 Tage Vollpension. Die Flugmodelle müssen mitgebracht werden.

L4

Lehrganggebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 1400,-, Erwachsene S 1900,- für 6 Tage Vollpension. Die Materialkosten müssen gesondert bezahlt werden.

L4 Kinder - Freifluglehrgang - Grundkurs

Termin: 17. - 23. Juli 1995
 Beginn: Montag, 17. Juli 1995 um 15,00 Uhr
 Teilnehmerkreis: Kinder von 7 - 12 Jahre
 Programm: Einführung in den Modellsegelflug in Theorie und Praxis. Gebaut werden Wurfgleiter, Kleinsegler und ein Wettbewerbsmodell von 125 cm Spannweite.
 Lehrganggebühr: S 1800,- (6 Tage Vollpension und das komplette Bau- und Hilfsmaterial)

A1 Internat. Treffen der Antikmodellbauer

Termin: 29. Juni bis 2. Juli 1995
 Beginn: Donnerstag, 29. Juni um 14,00 Uhr
 Teilnehmerkreis: Alle Antikmodellfreunde
 Auskunft und Anmeldung: ehestens bei: Ing. Alfred Prax, A 2325 Himberg, Wiener Straße o.Nr., Tel.: 02235 / 88528 oder Alfred Jedinger, A 3424 Zeiselmauer, Andreas Hofer Gasse 6, Tel.: 02242 / 70001

L5

RC - Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

Termin: 24. - 30. Juli 1995
 Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppen ab 12 Jahre.
 Beginn: Montag 24. Juli 1995 um 16,00 Uhr
 Programm: Bau- und Flugpraxis im RC - Flug. Gebaut wird der Airfish (2400 mm Spannweite)
 Lehrganggebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 2500,-, Erwachsene S 3000,- (6 Tage Vollpension, Af-Baukasten und alle Hilfsmittel).

L2 RC - Querruderlehrgang

Termin: 3. - 9. Juli 1995
 Beginn: Montag, 3. Juli 1995 um 15,00 Uhr
 Teilnehmerkreis: alle Altersstufen
 Programm: Erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen
 Lehrganggebühr: Jugendliche bis 18 Jahre S 1600,-, Erwachsene S 2100,- (6 Tage Vollpension und diverses Hilfsmaterial und Kraftstoffkosten).

L6

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

Termin: 31. Juli bis 6. August 1995
 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.
 Voranmeldung und nähere Auskünfte bei HOL Martin Wolfsgruber, Viechtwang 60, A-4644 Scharnstein, Tel.: 07615 / 7228, nur abends.

L3 1. RC - Nurflügelbau- und -fluglehrgang

Termin: 10. - 16. Juli 1995
 Beginn: Montag, 10. Juli 1995 um 15,00 Uhr
 Teilnehmerkreis: alle Altersstufen mit RC-Erfahrung.
 Programm: Einführung in den RC - Nurflügelflug in Theorie und Praxis.

L7

Lehrgang für Motorflug mit Verbrennungs- bzw. Elektromotoren.

Termin: 7. - 15. August 1995
 Beginn: Montag, 7. August 1995
 Teilnehmerkreis: Alle Altersgruppe ab 14 Jahre.

Programm: Es wird das Motorflugmodell Danny bzw. ein Elektroflugmodell mit Querrudern gebaut. Beim Elektroflugmodell wird besonderes Augenmerk auf das Querrudertreiben gelegt werden.
 Lehrganggebühr: diese beträgt für 8 Tage Vollpension für Jugendliche bis 18 Jahre ohne Materialkosten) S 1800,-, für Erwachsene S 2300,-. Bei der Voranmel-

hier bitte abtrennen und einsenden!

Verein ÖAeC-Nr.

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

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

.....
 Unterschrift des Bewerbers Bei Jugendlichen Unterschrift des Erziehungsberechtigten

Datum : bitte wenden!

OFFIZIELLE AUSSCHREIBUNGEN 1995 STAATSMEISTERSCHAFTEN UND ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Datum	Klasse	WB-Nr.	Austragungsort	Nennschluß
09.04.	F1E	ST1/95	Obergrafendorf/NÖ	31. März
24./05.06	F3C	ST2/95	Kraiwiesen/Sbg.	12. Juni
19./20.08.	F4C	ST3/95	Zistersdorf/NÖ	07. August
26./27.08.	F5B	ST4/95	Reichenenthal/OÖ	20. August
16./17.09.	F3B	ST5/95	Kaindorf b. Hartbg./St.	07. September
24./25.06.	HC/B,C	ÖM1,2/95	Kraiwiesen/Sbg.	12. Juni
26./27.08.	RC/SL	ÖM3/95	Feistritz/Krnt.	14. August
26./27.08.	RC-E10	ÖM4/95	Reichenenthal/OÖ	20. August
08./09.07.	RC-H2	ÖM5/95	Abtenau/Sbg.	26. Juni

Liebe Modellflugfreunde !

Wir legen Euch heute wieder die Ausschreibungen der

ÖSTERREICHISCHEN STAATSMEISTERSCHAFTEN UND DER ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN

mit einer Anzahl Nennungsblätter vor. Die beigelegten Nennungsblätter sind für beide Meisterschaften zu verwenden.

Bitte füllt sie richtig, vollständig und auch leserlich aus: Klasse, Name, Adresse und Nummer der Sportlizenz (Mitgliedsnummer = Dauerstartnummer). Bei den Fernsteuerern muß in der Zeile Frequenz auch der Kanal und ein Ersatzkanal angegeben werden.

Ich weise darauf hin, daß die Nenngeldüberweisung bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen hat. Bei Rückziehung einer Nennung bis zum Nennschluß ist keine Nenngebühr zu bezahlen. Eine eventuelle Rückziehung der Nennung muß schriftlich und termingerecht dem ÖAeC, Bundessektion Modellflug gemeldet werden !

Es ist Sache eines jeden Wettbewerbers und der Vereine, die Nennblätter zeitgerecht an den Landesaktionsleiter zu schicken, damit dieser den vorgegebenen Nennungsanschluß einhalten kann. Bitte berücksichtig, daß der LSL nicht immer auf Knopfdruck erreichbar sein kann und überzeugt Euch selber, ob alles klappt.

Viele Wettbewerbserefolge für 1995 wünscht Euch

Dr. Georg Breiner
Bundesaktionsleiter

ALLGEMEINE INFORMATIONEN FÜR DIE TEILNAHME AN STAATS- UND ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN

Veranstalter:
Teilnahmeberechtigt:

ÖAeC-Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12
Alle Mitglieder des ÖAeC mit gültiger FAI SPORTLIZENZ und Aero Club Ausweis (Zahlschein), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind. Nur österr. Staatsbürger !

ACHTUNG: Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich !

Wettbewerbsbedingungen:
Platz- u. Wettbewerbsordnung:

Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting Code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt !
Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.

Haftung:

Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haft- und unfallversichert.

Proteste:

Proteste können nur gegen eine Kaulion von ÖS 200,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattgegebenem Einspruch durch die Jury rückerstattet.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für Erwachsene ÖS 200,- incl. ÖS 10,- für den Jugendförderungsfond und für Jugendliche ÖS 20,-.
Die Nenngeldüberweisung hat bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen. Das Konto lautet auf ÖAeC, Bundessektion Modellflug bei der Bank Austria-Wien, Konto-Nr. 659 095 202, Blz. 20151.

Nennung:

Die Nennung hat unbedingt über den Landesaktionsleiter zu erfolgen und muß bis zum Nennschluß an die Bundessektion geschickt werden (daher rechtzeitige Einsendung an den LSL erforderlich !!)

Meldung:

Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden und gleichzeitig ihren Zahlungsabschnitt über die einbezahlte Nenngebühr vorzuweisen.

Preise:

Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die Staatsmeisterschale in Gold und die Zweit- und Drittplazierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplazierten der Österr. Meisterschaften die Medaillen des Bundesministeriums für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz.

Dauerstartnummer:

Die Bestimmungen sind in der MSO ersichtlich. Auf alle Fälle muß der FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden. 1. Zeile FAI-Lizenznummer = ÖAeC-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile Kennzeichen d. Modells.

Dopingkontrollen:

Bei diesen Staats- und Österr. Meisterschaften können Dopingkontrollen durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die beifliegenden Sportler verständigt. Erscheint ein gelöster Sportler nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgeschriebenen Sanktionen aus.

Änderungen in der Zeileinteilung bleiben den Veranstaltern aus organisatorischen Gründen oder wetterbedingten Einflüssen vorbehalten.

ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
SEKTION MODELLFLUG

Bundesaktionsleiter
Dr. Georg Breiner

ONF - Delegierter
Ing. Gottfried Schiffer

**Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft
in der Klasse F1E**

Veranstalter: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMSC Kolibri/Obergrafendorf
Wettbewerbsnummer: ST 1/95
Ort und Datum: Obergrafendorf/NÖ am 9. 4. 1995
Wettbewerbsleiter: BFR Wolfgang Baier
Organisationsleiter: Hans Egert
Jury: ONF-Delegierter Ing. Gottfried Schiffer
Nennung: Bis 31. 3. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 5 Durchgänge
Programm:
 9. 4. 95 08.00-08.30 Treffpunkt bei der Aral-Tankstelle am
 Ortschaftsbeginn in Ober-Grafendorf.
 09.00 Meldung, Briefing
 09.30 Beginn des Wettbewerbs
 15.00 Siegerehrung

Quartirnachweis:
 Quartirnachweise bei der Organisationsleitung: Hans Egert, Muhlhoferweg 1-5,
 1110 Wien

**Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft
in der Klasse F3C**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC-Salzburg
Wettbewerbsnummer: ST 2/95
Ort und Datum: Kraiwsen/Sbg am 24. und 25. 6. 1995
Wettbewerbsleiter: Manfred Pointner
Organisationsleiter: Oswald Hajek
Jury: Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner
Nennung: Bis 12. 6. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge
Programm:
 24. 6. 95 09.00 Anmeldung, Senderabgabe
 09.45 Begrüßung, Pilotenbesprechung
 10.00 Beginn 1. Durchgang
 20.00 Gesellschaftsabend
 25. 6. 95 08.30 Senderabgabe
 09.00 Weiterführung des Bewerbs
 15.00 Siegerehrung

Quartirnachweis:
 Vorbestellungen über den Fremdenverkehrsverband Eugendorf, 5301 Eugendorf 3,
 Tel. 06225/8424

TERMINKALENDER 1995

ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB SEKTION MODELFLUG

- Weltmeisterschaften
- Europameisterschaften
- Internationale Wettbewerbe
- Staatsmeisterschaften
- Nationale Wettbewerbe
- Landesmeisterschaften
- Andere Wettbewerbe

13. 5. - 14. 5.	RC-III/F3A ÖMV-Pokal OMV Wien, Wilhelmstr. 20/1311, 1120 Wien	Bockfließ/NÖ	1. 7.	RC-IV E. Zussner-Gedenkfliegen Peter Dürwinth, Siegsdorf 4, 9361 St Salvator	Friesach/Knt
20. 5.	RC-III Tiroler Adler Eckhard Wieser, Augasse 28a, 6100 Wörgl Tel 05112/75129	Wörgl/T	2. 7.	RC-SL Burgenstadt Friesach-Pokal Peter Dürwinth, Siegsdorf 4, 9361 St Salvator	Friesach/Knt
20. 5. - 21. 5.	RC-HC/B u. C Großhofen-Markgrafneusiedl/NÖ		2. 7.	RC-E7 7 Zellen-Cup Oswald Hajek, s.o	Kraiwiesen/Sbg
20. 5. - 21. 5.	F3C Ö-Pokal Großhofen-Markgrafneusiedl/NÖ		2. 7.	RC-MS NÖ-Cup MBC Enzesfeld, Hünenbergerstr. 180, 2551 Enzesfeld	Günselsdorf/NÖ
20. 5. - 21. 5.	FSB, RC-E10, Franz Grubbauer, Albing 6a, 4103 St Pantaleon	St. Valentin/NÖ	8. 7. - 9. 7.	F3C, RC-HC/B, C Graupner Cup Bramberg/Sbg	
25. 5.	RC-E7 7 Zellen-Cup Wilfried Müller, Unterfeldstr. 31, 5071 Wals Tel 0462/855520	Seekirchen-Reith/Sbg	9. 7.	RC-MS Jauntalpokal Franz Sium, Mokraich 9, 9141 Ebendorf	Röhnsdorf/Knt
28. 5.	RC-IV Dietersdorfpokal Franz Menschen, Burgfried 132, 8342 Gnas, Tel 03151/8378	Dietersdorf/Stmk	15. 7. - 16. 7.	FSB, RC-E10 Reblauspokal Manfred Prellmayr, Heiligensteinerstr. 43, 3561 Zobing	Theib/NÖ
28. 5.	RC-IV G. Hörmann Tr. MFC Silbergasse, Hauptstr. 73, 3503 Krems/Rehberg	Statzendorf/NÖ	22. 7. - 23. 7.	RC-III, F3A Lentia-Pokal Sister Thomas, Tel 0732/6883291	Linz/OÖ
28. 5.	RC-IV 28. Einhornpokal Josef Bickel, Schillergasse 47, 6700 Bludenz	Schlins/Vbg	6. 8.	RC-MS NÖ-Cup Ernst Kuppensteiner, Missongasse 26, 3500 Krems/D	Weinzierl/Wald/NÖ
3. 6.	RC-IV Ikaruspokal Siegfried Huber, Tel 0732/82853	Enns/OÖ	12. 8. - 13. 8.	RC-SL Ö-Pokal Schlußbewerb Eckhard Wieser, Augasse 28a, 6100 Wörgl	Wörgl/T
4. 6.	RC-H2 Hangfluge Oswald Hajek, Reithberg 78, 5301 Eugendorf	Schlenken/Sbg	19. 8.	RC-III, Lauriacumpokal Siegfried Huber, Tel 0732/82853	Enns/OÖ
10. 6.	RC-N 4 Steier. Nurflügelbewerb Dada Gumpert, Fischerstr. 59/74, 8051 Graz	Kaindorf/Stmk	19. 8. - 20. 8.	RC-MS Bundesländermeeting Manfred FuM, Heuweg 25, 2130 Mistelbach	Mistelbach/NÖ
10. 6.	RC-SL Ö-Pokal Franz Grienberger, 3811 Schönfeld 45, Tel 0284/72603	Waidhofen/Th/NÖ	19. 8. - 20. 8.	FSB Franz Grubbauer, Albing 6a, 4103 St. Pantaleon	St. Valentin/NÖ
10. 6. - 11. 6.	RC-III, F3A Innviertler Wanderp. Karl Späth, Kainzbauernweg 107, 4760 Scharding Tel 0771/237104	Schärding/OÖ	19. 8. - 20. 8.	F3C, RC-SC, RC-Scale Oto Schuch, Hirschfeldstraße 290, 2184 Hauskirchen	Zistersdorf/NÖ
10. 6. - 11. 6.	F3C Seeadlerpokal, Ö-Pokal FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	Neusiedl/Bgld	20. 8.	RC-H2 Hangflugturnee Gottfried Peter, Mehrlg 24, 5600 St Johann/P.	Alpendorf/Sbg
10. 6. - 11. 6.	RC-HC/B, C Seeadlerpokal FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	Neusiedl/Bgld	26. 8.	RC-E7 7 Zellen-Cup Franz Schlagert, s.o	Abtenau/Sbg
11. 6.	F3F Magnesiumkristallfl. Ing. Gen Kogelmeier, Neuhofstr. 19, 9545 Radentz	Gerlitze/Knt	27. 8.	RC-N Zanonina-Pokal Curt Weller, Schubengasse 41, 3340 Mödling	Wr. Neustadt/NÖ
15. 6.	RC-E7 Tirolpokal E7 Eckhard Wieser, Augasse 28a, 6100 Wörgl Tel 05112/75129	Wörgl/T	2. 9.	RC-SL Grenzland-Pokal Franz Grienberger, 3811 Schönfeld 45, Tel 0284/72603	Waidhofen/Th/NÖ
17. 6.	RC-H2 Heimo Tannerl, Unterferlach 45, 9170 Ferlach	Gerlitze/Knt	2. 9.	RC-E7 Tirolpokal E7 Walter Witting, Auckenthalersstr. 12, 6200 Jenbach Tel 05244/2203 od 2698	Weer-Brandstätte/T
17. 6. - 18. 6.	FSB, RC-E10 Manfred Maurer, Hofweg 9, 9560 Feldkirchen	Feldkirchen/Knt	2. 9. - 3. 9.	F3F Krumetallpokal Franz Krumetallpokal	Schlierbach/OÖ
17. 6. - 18. 6.	RC-E10 1. Reichenthalp. Kurt Hainzl, Tel 0721/44160	Reichenthal/OÖ	3. 9.	RC-MS NÖ-Cup USV-Vornth, Pielachpromenade, 3200 St Pöben	Ochsenburg/NÖ
24. 6.	RC-III Waidacher Cup Helmut Muzer, Hochberg 3, 6144 Walchsee Tel 05374/5510	Kössen/T	9. 9.	RC-IV Helmut Muzer, Hochberg 3, 6144 Walchsee Tel 05374/5510	Kössen/T
24. 6.	RC-SL Ö-Pokal Franz Klampf, Heuweg 10, 8502 Lannaach, Tel 03136/81923	Zwaring/Stmk	9. 9.	RC-E7 7 Zellen-Cup Oswald Hajek, s.o	Kraiwiesen/Sbg
25. 6.	RC-MS NÖ-Cup, Manfred FuM, Heuweg 25, 2130 Mistelbach	Mistelbach/NÖ	9. 9.	RC-IV Innviertler Wanderpokal Karl Späth, Kainzbauernweg 107, 4760 Scharding Tel 0771/237104	Schärding/OÖ
25. 6.	RC-E7 2. Montfort-Cup Norbert Turscher, Fangsweg 2, 6807 Tirs	Feldkirch/Vbg	9. 9. - 10. 9.	RC-Antik Antik-Pokal	Spitzerberg/NÖ
25. 6.	RC-E7 Leoben-Pokal Gerhard Fackl, Sonnenstr. 9, 8700 Leoben, Tel 01842/26524	Leoben/Stmk	10. 9.	RC-IV Lindwurmpokal Josef Flitschbacher, Oberberggasse 8, 9020 Klagenfurt	Thon/Knt
25. 6.	F3J Drei Länder-Cup Andreas Reinhardt, Schörgelgasse 22, 1010 Graz, Tel 0316/841660	Zeitweg/Stmk	16. 9. - 17. 9.	F3F Alpernetzfliegenpokal Herbert Obermaier, Rhyonitz 21, 4560 Micheldorf Tel 07582/1121	Micheldorf/OÖ
29. 6. - 2. 7.	RC-Antik Antik-Pokal	Spitzerberg/NÖ	16. 9. - 17. 9.	RC-III, F3A Marchfeldpokal Konstantin Trapnik, Engersstr. 193/323, 1020 Wien	Markgrafneusiedl/NÖ
1. 7.	RC-IV Linz-Pokal Sidler Thomas, Tel 0732/6883291	Linz/OÖ	17. 9.	RC-H2 Hangfluge Oswald Hajek, s.o	Pageralm/Sbg

16. 9.-17. 9. Helikopter-Spedition des MHC-Austria
 10. 9. Flugtag des ÖMV Wien in Bockfließ
 5. 8.-6. 8. Schläger-Helikopter-Cup; MHC-Austria

WIEN

15. 8. Flugtag des FMC-Saadler Neusiedl
 30. 8.-31. 8. Int. Modellflugtage des MHC-Aero-Gold

BURGENLAND

24. 9. ÖMV Segelfliegervereine/Spitzal/Drau
 3. 9. ÖMV-MBZ Elektrifliegervereine St. Veit
 26. 8. ÖMV-Kärnten Segelfliegervereine Feldkirchen
 16. 7. 1. Gailltaler Modellflugvereine in Feistritz/Gail
 25. 6. Motorfliegervereine in Kappel/Krapfeld
 24. 6. RC-E7 offen in Spitzal
 20. 5. RC-E7 offen in Rothenbrunn

23. 9.-24. 9. F5B, RC-E10 Zenith-Pokal Mürzzuschlag/Stmk
 Karl Jakob, Schießstattgasse 2, 8680 Mürzzuschlag; Tel. 03852/2084
 24. 9. RC-III Neusiedler-Pokalfliegen Neusiedl/Bgld
 FMC Saadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl
 24. 9. RC-H2 Hausruckpokal Bach-Wolfshütte/ÖÖ
 Haus Orner, Tel. 07672/6053
 1. 10. RC-H2 Hangflug Abtenau/Sbg
 Franz Schläger, Kehlhof 46, 3441 Abtenau
 8. 10. RC-MS Dietersdorf-Pokal Dietersdorf/Stmk
 Franz Menselein, Burgfried 132, 8342 Gnas; Tel. 07151/8378
 8. 10. F3F Hainburg-Pokal Braunsberg/NÖ
 FMDC-Vienna, Pöhlg. 3/1, 1235 Wien
 8. 10. RC-E7 3. 7-Zellen-Cup Koblach/Vbg
 Dieter Safarik, Riedgasse 39, 6850 Dornbirn

LANDESMEISTERSCHAFTEN

WIEN

7. 5. RC-MS Rückersdorf/NÖ
 2. 9.-3. 9. F1K Spitzerberg/NÖ
 16. 9.-17. 9. RC-III/F3A Markgrafneusiedl/NÖ
 8. 10. F3F Braunsberg/NÖ

NIEDERÖSTERREICH

26. 3. F1E Obergrafendorf
 22. 4. F1A Wr. Neustadt
 21. 5. RC-IV Ochsensburg
 10. 6. RC-SL Waidhofen/Th.
 11. 6. RC-III Laa/Thaya
 25. 6. RC-MS Mistelbach
 15. 7.-16. 7. RC-E10 Theib
 22. 7.-23. 7. RC-Antik Günseledorf
 19. 8.-20. 8. RC-SC Zistersdorf
 27. 8. RC-N Wr. Neustadt
 9. 9. F3A Weikersdorf
 8. 10. F3F Braunsberg

BURGENLAND

10. 6.-11. 6. RC-HC/C Neusiedl
 24. 9. RC-III Neusiedl

OBERÖSTERREICH

7. 5. F3F Schlierbach

26. 2. Hermann Dolezal, Stieghofstr. 6, 9585 Gödersdorf
 F1A, F1A/J Finkenstein/Rnt
 4. 3. F1B, F1K Fürstenfeldpokal Fürstenfeld/Stmk
 Hermann Dolezal, s.o.
 Erich Hohenbalken, Wallstr. 20, 8280 Fürstenfeld; Tel. 03182/51534
 5. 3. F1D/TH Wörgl/T
 Thomas Huber, Erlach 205B, 6200 Wieseling; Tel. 05244/61062
 26. 3. F1E Freundschaftscup Obergrafendorf/NÖ
 Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf
 1. 7. F1B, F1K Aichfeldpokal Zeitweg/Stmk
 Ernst Heibi, Antonengasse 6, 8750 Judenburg
 2. 7. F1A, F1A/J Aichfeldpokal Zeitweg/Stmk
 Ernst Heibi, Antonengasse 6, 8750 Judenburg
 10. 9. F1A/J 26. Invv. Jugendfliegen Schärding/ÖÖ
 Karl Späth, Kainbaurweg 107, 4780 Schärding; Tel. 07712/71104
 21. 10. F1B, F1K Oktoberpokal Finkenstein/Rnt
 Hermann Dolezal, s.o.
 22. 10. F1A, F1A/J Oktoberpokal Finkenstein/Rnt
 Hermann Dolezal, s.o.
 26. 10. F1E NÖ-Cup Ost Obergrafendorf/NÖ
 Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf
 4. 11. F1B, F1K Fürstenfeldp. Fürstenfeld/Stmk
 Erich Hohenbalken, Wallstr. 20, 8280 Fürstenfeld; Tel. 03182/51534
 5. 11. F1A, F1A/J. Fürstenfeld/Stmk
 Erich Hohenbalken, s.o.

FESSELFLUG

17. 6.-18. 6. F2B, FRC/Jugend Radfeld/T
 Walter Weinzeisen, Hasau 244, 6230 Drixlegg; Tel. 05338/200-2302
 17. 9. F2B, FRC Günseledorf/NÖ
 Wolfgang Dörner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf

RADIO CONTROL

9. 4. RC-H2 Hangflug Fanningberg/Sbg
 Hermann Giferer, 1580 Unternberg 4
 23. 4. RC-H2 Hangflug Abtenau/Sbg
 Franz Schläger, Kehlhof 46, 3441 Abtenau
 29. 4.-30. 4. F3F Donaupokal Braunsberg/NÖ
 FMDC Vienna, Pöhlg. 3/1, 1235 Wien
 1. 5. RC-E7 7 Zellen Cup Kralwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reithberg 78, 5301 Eugendorf
 6. 5. RC-E7 Tirolpokal E7 Hall/T
 Hermann Muigg, Untere Leud 30, 6060 Hall/T; Tel. 05223/41174
 6. 5. RC-SL Kornetburg/NÖ
 Ing. Hannes Deutch, Bergstr. 8, 2102 Hagenbrunn; Tel. 0222/2625378
 7. 5. RC-H2 Schmeralm/Stmk
 Franz Klampfl, Jägerweg 10, 8502 Lannach; Tel. 03136/81923
 7. 5. RC-H2 Hangflug Hochreith/Sbg
 Helmut Senjak, Niederrain 110, 5081 Anif
 7. 5. RC-MS EHB-Pokal u. NÖ-Cup Rückersdorf/NÖ
 Walter Raden, Löwegasse 40, 1030 Wien
 9. 5. F3A Pokalfliegen Welkersdorf/NÖ
 Erich Putschner, Davidgasse 76-80/14-4, 1030 Wien
 13. 5.-14. 5. RC-SL Nibelungenpokal Ö-Pokal Linz/ÖÖ
 Sidler Thomas, Tel. 0732/68683291

18. 2.	F1A, B, C (WC)	Porti/Finland
18. 2.-19. 2.	F1A, B, C (WC)	Lost Hills/USA
18. 3.-19. 3.	F1A, B, C (WC)	Frozen Lake Miosa/Horwegen
14. 4.-16. 4.	F1H, G	Wolmital/BRD
14. 4.-17. 4.	F1A, B, C (WC)	Canowalder/Äustralien
29. 4.	F1E	Rana near Lounny/Tschechien
29. 4.-30. 4.	F1A, F1B, F1C (WC)	Bondigo Vic./Äustralien
30. 4.	F1E (WC)	Rana near Lounny/Tschechien
5. 5.-7. 5.	F1A, B, C (WC)	Sazena/Tschechien
27. 5.-28. 5.	F1A, B, C	Dömsöd/Ungarn
2. 6.-4. 6.	F1A, B, C (WC)	Lucenec/Slovakie
4. 6.	F1A, B, C (WC)	Cambrail/Frankreich
9. 6.-11. 6.	F1A, B, C (WC)	Chrudim/Tschechien
9. 6.-11. 6.	F1E (WC)	Clui-Napoca/Rumänien
9. 6.-11. 6.	F1A, B, C (WC)	Alantaja/Portugal
16. 6.-18. 6.	F1A, B, C (WC)	Krakow/Polen
17. 6.-18. 6.	F1A, B, C (WC)	Ocana/Spanien
23. 6.-25. 6.	F1A, B, C, G, H (WC)	Heilbronn/Belgien
24. 6.-25. 6.	F1D, Beglämmer, F1D,	Orleans/Frankreich

PREIFLUG

16. 7.-22. 7.	F2A, F2B, F2C, F2D	Hradec Králove/Tschechien
21. 7.-29. 7.	F5B	Oberpullendorf/Österreich
9. 9.-17. 9.	F4B, F4C	Deblin/Polen
26. 9.-1. 10.	F1D	Slanic Prahova/Rumänien

EUROPAWEISTERSCHAFTEN

22. 7.-26. 7.	F1A, F1B, F1C,	Dömsöd/Ungarn
22. 7.-31. 7.	F1B	Brasov/Rumänien
11. 8.-16. 8.	F1D	Muncie, Indiana/USA
25. 8.-2. 9.	F1A, F1C	Kasokaka-Shi/Japan
19. 9.-24. 9.	F1E (Seniors & Juniors)	Brezno/Slovakie

WELTWEISTERSCHAFTEN

TECHNISCHE WETTBEWERBE 1995 DER SEKTION MODELLFLUG DES ÖAGC

12. 8.-13. 8.	F5B	Hannover/BRD
12. 8.-13. 8.	F5D	Ambri/Schweiz
18. 8.-20. 8.	F4D, F4E, F4F	Maastricht/Holland
19. 8.-20. 8.	F3A	Krnov/Tschechien
19. 8.-20. 8.	F3J	Herentals/Belgien
11. 9.	F3A	Valencia/Spanien
7. 10.-10. 10.	F3A, F5A, F5D	Pecs/Ungarn

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

4. 6.-5. 6.	F3A 29.Int. Rheintalpokal	Koblach/Vbg
17. 6.-18. 6.	F3A Rosentalpokal	Klagenfurt/Knt
22. 7.-23. 7.	F5B Pannoniacup	Oberpullendorf/Bgl
8. 8.	F1E 9.Int. Freundschaftscup (WC)	Kärntal/Sbg
10. 8.	F1E 23.Heri Kargl-Cup	Kärntal/Sbg
12. 8.	F1E 4.Weltcup 1995	Kärntal/Sbg
11. 8.-13. 8.	F3A, F5A Igo Etrichpokal	Kraiwiesen/Sbg
2. 9.-3. 9.	F1K	Spitzerberg/NÖ

STAATSMEISTERSCHAFTEN

9. 4.	F1E	Obergrafendorf/NÖ
24. 6.-25. 6.	F3C	Kraiwiesen/Salzburg
19. 8.-20. 8.	F4C	Zistersdorf/NÖ
18. 9.-17. 9.	F3B	Kaindorf/Stmk
26. 8.-27. 8.	F5B	Reichenthal/ÖÖ

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

24. 6.-25. 6.	RC-HC/B, C	Kraiwiesen/Sbg
8. 7.-9. 7.	RC-H2	Abtenau/Sbg
26. 8.-27. 8.	RC-E10	Reichenthal/ÖÖ
26. 8.-27. 8.	RC-SL	Feistritz/Gail/Knt

NATIONALE WETTBEWERBE

PREIFLUG

25. 2.	F1B, F1K Finkenstein-Pokal	Finkenstein/Knt
--------	----------------------------	-----------------

17. 6.-18. 6.	Stuhleckpokal/Liegen F1E-kperimental	
23. 6.-24. 6.	Impeller-Treffen des WMC Graz in Punter	
24. 6.	Sonnenfliegen des WFC-Grashüpfer Andritz in Prosdorf	
8. 7.-11. 7.	Jugend- und F1B-Lager in Kaindorf bei Hartberg	
13. 7.	RC-IV UNION-Sommerpokale in Stocking	
14. 7.-16. 7.	European Star-Cup Semi Scale in Dietersdorf	

FÄHRTEN

STEIFERMARK

4. 10.	Herbststammlich Koblach	
5. 7.	Sommerstammlich Koblach	
28. 5.	RC-IV offen in Bindenz	
5. 4.	Frühjahrsstammlich Koblach	

VORARLBERG

26. 10.	Zielanbeberb des MSO-Unterland	
26. 10.	Zielanbeberb des WFC-Lienz	
26. 10.	Zielanbeberb des MSO-Hall/Thaur	
1. 10.	Flugtag in Wörgl	
2.	Nachwuchsmeting RC-P in Wörgl	
1. 6.	Großegger Sparkassen-Wanderpokal Wörgl	
1. 5.	Flugtag in Lienz	
8. 4.-9. 4.	Elektronik-Seminar in Wörgl	
7. 1.	Dreikönigfliegen in Wörgl	

TIROL

24. 9.	RC-IV offene Klasse in St. Johann	
--------	-----------------------------------	--

13. 5.-14. 5.	RC-SL	Linz
3. 6.	RC-IV	Enns
10. 6.	RC-III	Schärding
17. 6.-18. 6.	F5B, RC-E10	Reichenthal
23. 6.	F3A	Linz
24. 9.	RC-H2	Bach-Wolfschütze
28. 10.	F1A	Weng-Altheim

SALZBURG

24. 6.-25. 6.	F3C, RC-HC/B, C	Kraiwiesen
24. 6.	RC-H1	Schlenken
2. 7.	RC-E7	Kraiwiesen
29. 7.-30. 7.	RC-SL	Piesendorf
2. 9.-3. 9.	F3B	Hallwang
17. 9.	RC-H2	Fageralm
24. 9.	RC-IV	St. Johann
11. 11.	F1A	Steinbach
18. 11.	F1K	Koppi
12. 11.	F1E	Reitsberg
25. 11.	F1B	Steinbach

TIROL

5. 3.	F1D/TH	Wörgl
15. 6.	RC-E7	Wörgl
24. 6.	RC-III	Kössen
12. 8.-13. 8.	RC-SL	Wörgl
9. 9.	RC-IV	Kössen

VORARLBERG

25. 6.	RC-E7	Koblach
2. 9.-3. 9.	RC-III, RC-IV	Koblach

STEIFERMARK

7. 5.	RC-H2	Sommeralm
28. 5.	RC-IV	Dietersdorf
28. 5.	RC-E7	Prosdorf
10. 6.	RC-N	Kaindorf
15. 6.	F3F	Stuhleck

24. 6.	RC-SL	Zwaring
9. 8.-10. 9.	F4C, RC-SC, RC-Scale	Leoben
16. 9.-17. 9.	F3B	Kaindorf
1. 10.	F5B, RC-E10	Stainz
8. 10.	RC-MS	Dietersdorf
KÄRNTEN		
28. 5.	RC-SL	Thon
11. 6.	F3F	Gerlitze
17. 6.	RC-H2	Gerlitze
17. 6.-18. 6.	F3A	Feistritz/R.
9. 7.	RC-MS	Rühnsdorf
6. 8.	RC-IV	Kappel/Krappfeld
9. 9.	RC-Großaegler	Thon
17. 9.	RC-E7	Klagenfurt
26. 10.	F1A, F1A/J	Finkenstein

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 95

MEDEROSTREICH

8. 6.- 9. 6.	Flugtag in Langenlebarn/Tag der offenen Tür
7. 4.- 9. 4.	Modellbauausstellung in Enzesfeld
23. 4.	Elektronikwettkämpfe in Mitterbach
18. 6.	Schaufliegen in St. Valentin
18. 6.	Semi-Scale Segelfluggewerbe in Theib bei Krems
20. 8.	E-Fluggewerbe des Badaus St. Valentin
20. 8.	Großseglerwettkampf in Staudenort
21. 9.	Schaufliegen in Malschoten/Thaya

OBERÖSTERREICH

27. 5.-28. 5.	6. Int. Impeller- und Jet-Treffen in Enns/Kronau
24. 6.	Johann Hirtler-Gedenktreffen (vorbildliche Modelle) in Ottmaing
17. 6.-18. 6.	1. Semi-Scale Hubseglertreffen in Enns
29. 7.-30. 7.	4. Ikarus-Cup F3A-X
16. 9.	Hubseglertreffen in Enns-Kronau
17. 9.	Flugtag in Vöcklabruck

SALZBURG

30. 4.	Helikopter in Magrain
20. 5.	Motorflugwettkampf in St. Johann
11. 6.	5. Martin Pengrubler-Gedächtnisfliegen RC-H2 am Dak-Lueg/Sbg
8. 7.- 9. 7.	Grappner-Cup Bramberg (F3C, RC-HC/B+C)
13. 7.	Schaufliegen in Piesendorf
19. 8.-20. 8.	Semi-Scale-Großseglerfliegen in Seekirchen-Reith
23. 9.	Wilhelm Müller, Unterfeld 31, 5071 Wsk, Tel 0623/33320
23. 9.	Zeit-Ziel-Fliegen in St. Johann

7. 7.- 9. 7.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Lisbon/Portugal
12. 8.-13. 8.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pepinster/Belgien
18. 8.-20. 8.	F2A, F2C (WC)	Gyula/Ungarn
26. 8.-27. 8.	F2B, F4B (WC)	Wierzawice/Polen
26. 8.-27. 8.	F2B, F4B (WC)	Breitenbach/Schweiz
10. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Lugo di Romagna/Italien
16. 9.-17. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Rouille/Frankreich
16. 10.-17. 10.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Valladolid/Spanien

RADIO CONTROL

25. 3.-26. 3.	F3C	Guang Zhou/China
14. 4.-16. 4.	F3A	Wangaratta/Australien
27. 4.-30. 4.	F3F	Rana near Louny/Tschechien
29. 4.-30. 4.	F3B	Herten/BRD
29. 4.- 1. 5.	F3A	Ota/Portugal
25. 5.-28. 5.	F5A, F5B, F5C	Pfäffikon/Schweiz
Noch festzulegen		
3. 6.- 4. 6.	F3D, F5D	Recklinghausen/BRD
3. 6.- 4. 6.	F3A	Milano-Melzo/Italien
3. 6.- 5. 6.	F3I	Romilly-sur-Seine/Frankreich
4. 6.- 5. 6.	F3A	Othee/Belgien
10. 6.-11. 6.	F3D	Koblach/Österreich
11. 6.	F3A	Melnik/Tschechien
17. 6.-18. 6.	F3A	Zamora/Spanien
24. 6.-25. 6.	F5B, F5D	Klagenfurt/Österreich
24. 6.-25. 6.	F3J	Nesvily/Tschechien
24. 6.-26. 6.	F3J	Leace/Slowenien
1. 7.- 2. 7.	F3A	Gisy-lez-Nobles/Frankreich
1. 7.- 2. 7.	F3B	Ocana/Spanien
1. 7.- 2. 7.	F3A, F5A	Amay/Belgien
1. 7.- 2. 7.	F3A	Reichenburg/Schweiz
1. 7.- 2. 7.	F3A	Bratislava/Slowakei
7. 7.- 8. 7.	F3J	Chotebor/Tschechien
8. 7.- 9. 7.	F3A	Liechtenstein
8. 7.-15. 7.	F3I	Cheval Blanc/Frankreich
15. 7.-16. 7.	F3A	Regensburg/BRD
15. 7.-16. 7.	F3J	Martin-Tomcany/Slowakei
22. 7.-23. 7.	F5B	Oberpullendorf/Österreich
22. 7.-23. 7.	F3J	Walsall Airport/England
11. 8.-13. 8.	F3A, F5A	Kralwiesen-Salzburg/Österreich

FESSELFLUG

11. 3.-12. 3.	F2D	Getate/Spanien
14. 4.-16. 4.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Vidrezes/Spanien
15. 5.-14. 5.	F2B, F2C	Madrid/Spanien
13. 5.-14. 5.	F2D	Tauernhain/BRD
26. 5.-28. 5.	F2A, F2B, F2C (WC)	Breitlenbach/Schweiz
1. 6.- 4. 6.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Kiev/Ukraine
3. 6.- 5. 6.	F2A, F2B, F2C	St. Eleanne/Frankreich
9. 6.-11. 6.	F2A, F2B, F2C (WC)	Subritz/Sa./BRD
24. 6.-25. 6.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Pecs/Ungarn
1. 7.- 2. 7.	F2B	Ocana/Spanien

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in den Klassen RC-HC/B und RC-HC/C**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC-Salzburg
Wettbewerbsnummer: ÖM 1/95 (RC-HC/B) ÖM 2/95 (RC-HC/C)
Ort und Datum: Kraiwiesen/Sbg am 24. und 25. 6. 1995
Wettbewerbsleiter: Manfred Pointner
Organisationsleiter: Oswald Hajek
Jury: Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner
Nennung: Bis 12. 6. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
3 Durchgänge
Programm:
24. 6. 95
09.00 Anmeldung, Senderabgabe
09.45 Begrüßung, Pilotenbesprechung
10.00 Beginn 1. Durchgang B+C
20.00 Gesellschaftsabend
08.30 Senderabgabe
09.00 Weiterführung der Bewerbe
15.00 Siegerehrung

Quartiernachweis:

Vorbestellung über den Fremdenverkehrsverband Eugendorf, 5301 Eugendorf 3,
Tel. 06225/8424

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in der Klasse RC-H2**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: LSV Ablenau/Sbg
Wettbewerbsnummer: ÖM 5/95
Ort und Datum: Ablenau/Sbg am 8. und 9. 7. 1995
Wettbewerbsleiter: BFR Richard Gradischng
Organisationsleiter: Dygruber Josef
Jury: BFR Ing. Ernst Reitterer
Nennung: Bis 26. 6. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO
5 Durchgänge
Programm:
Samstag 8. 7. 95
11.00 Meldung
12.00 Begrüßung und Pilotenbesprechung
13.00 Beginn des 1. Durchgangs
20.00 Gemütlicher Abend auf der Sommerleinalm
Sonntag 9. 7. 95
10.00 Senderabgabe
11.00 Fortsetzung des Wettbewerbs mit
anschließender Siegerehrung

Quartiernachweis:

Fremdenverkehrsverband Ablenau, Markt 34, 5441 Ablenau; Tel. 06243/2293

Weitere Informationen: Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Ablenau; Tel. 06243/2431
oder 28383
FAX 06243/2293-20

**Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft
in der Klasse F4C**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Zistersdorf/NÖ
Wettbewerbsnummer: ST 3/95
Ort und Datum: Zistersdorf/NÖ am 19. und 20. 8. 1995
Wettbewerbsleiter: Otto Schuch
Organisationsleiter: Walter Wittenberger
Jury: LSL Wilhelm Zehethofer
Nennung: Bis 7. 8. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge
Programm:
 Freitag, 18. 8. 95 Ab 14.00 Senderabgabe und Trainingsmöglichkeit
 Samstag, 19. 8. 95 07.00-08.00 Anmeldung, Senderabgabe,
 Startnummernausgabe
 08.00-08.15 Begrüßung
 08.15-08.30 Pilotenbesprechung
 08.30-12.00 Baubewertung
 12.00-12.30 Mittagspause
 12.30-18.00 Fortsetzung der Baubewertung und
 1. Durchgang der Flugbewertung.
 18.00 Gemütlicher Abend mit Musik
 Sonntag, 20. 8. 95 07.30-08.00 Senderabgabe
 08.00-12.00 2. Durchgang Flugbewertung
 12.00-12.30 Mittagspause
 12.30-17.00 Fortsetzung des Bewerbs
 17.00-18.00 Schaufliegen
 18.00-18.30 Siegerehrung
Quartiernachweis:
 Restaurant „Am Steinberg“, Tel. 02532/2703
 Camping am Platz möglich.
 Weitere Nachweise beim durchführenden Verein, Organisationsleitung, Tel. 0222
 7552673.
 Achtung: Einmonatige Voranmeldung notwendig!

**Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft
in der Klasse F5B**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMFS Reichenthal/OÖ
Wettbewerbsnr.: ST 4/95
Ort und Datum: Reichenthal/OÖ am 26. 8.-27. 8. 1995
Wettbewerbsleiter: Helmut Kirsch
Organisationsleiter: Walter Reindl
Jury: LSL Ing. Viktor Wöger
Nennung: Bis 20. 8. 1995 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge
Programm:
 26. 8. 95 08.00 Meldung und Senderabgabe
 10.00 Eröffnung und Pilotenbesprechung
 12.30 1. Durchgang und 2. Durchgang (wird
 abwechselnd mit RC-E10 geflogen)
 09.30 Senderabgabe
 12.00 3. Durchgang
 Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbs
Quartiernachweis:
 GH Preinlalk, Tel.07214/4001; GH Stumpner, Tel. 07214/4057;
 Camping am Platz möglich; Dusche und WC kostenfrei!

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in der Klasse RG-SL**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFG-Feistritz/Gail
Wettbewerbsnummer: ÖM 3/95
Ort und Datum: Feistritz/Gail/Kärnten am 26. und 27. 8. 1995
Wettbewerbsleiter: Franz Mußnig
Organisationsleiter: Josef Pekol
Jury: LSL Ekkehard Wieser
Nennung: Bis 14. 8. 95 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
 3 Durchgänge
Programm:
 25. 8. 95 Trainingsmöglichkeit
 26. 8. 95 07.30-08.30 Anmeldung und Senderabgabe
 08.30-09.00 Begrüßung und Pilotenbesprechung
 09.00 Beginn 1. Durchgang, anschließend
 2. Durchgang
 08.00-08.30 Senderabgabe
 09.00 Beginn 3. Durchgang
 Siegerehrung 1 Stunde nach Ende des Bewerbes

Quartiernachweis:

Quartierbestellungen Tel. 04256/3275. Unterkunftsmöglichkeiten werden den Teilnehmern zugesandt.
 Campingmöglichkeit am Platz.

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in der Klasse RC-E10**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMFS Reichenenthal/ÖÖ
Wettbewerbsnummer: ÖM 4/95
Ort und Datum: Reichenenthal/ÖÖ am 26. 8.-27. 8. 1995
Wettbewerbsleiter: Helmut Kirsch
Organisationsleiter: Walter Reindl
Jury: LSL Ing. Viktor Wöger
Nennung: Bis 20. 8. 1995 über den LSL an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
 3 Durchgänge
Programm:
 26. 8. 95 08.00 Meldung und Senderabgabe
 10.00 Eröffnung und Pilotenbesprechung
 10.30 1. Durchgang und 2. Durchgang (abwechselnd
 mit F5B)
 09.30 Senderabgabe
 10.00 3. Durchgang
 Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes

Quartiernachweis:

GH Preinfalk, Tel. 07214/4001; GH Stumpner, Tel. 07214/4057;
 Camping am Platz möglich; Dusche und WC kostenfrei

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: Akaflieg Graz

Wettbewerbsnummer: ST 5/95

Ort und Datum: Kaendorf bei Hartberg/Stmk am 16. 9.-17. 9. 1995

Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Manfred Lex

Organisationsleiter: Andreas Reinhardt

Jury: BFR Ing. Manfred Dittmayer

Nennung: Bis 7. 9. 1995 über den LSL an die Bundessektion

Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO und

Sporting Code

4 Durchgänge

Programm:

16. 9. 95 08.00 Anmeldung, Modellabnahme, Windenkontrolle,

Startnummernausgabe, Senderabgabe

09.00 Briefing, Beginn des Wettbewerbs

19.00 Grillabend am Platz

17. 9. 95 08.00 Senderabgabe und Fortsetzung des

Wettbewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des

Bewerbs

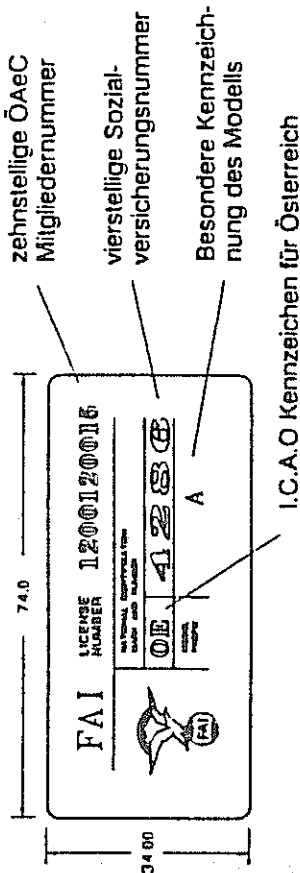
Quartiernachweis:

Adressen für Pensionen sind unter der Tel. Nr. 0316 841660 (Andreas Reinhardt) zu erfragen.

Campingmöglichkeit am Platz.

Kennzeichnung der Flugmodelle

Jedes Modell hat an passender und sichtbarer Stelle den offiziellen FAI-Aufkleber zu tragen (1x).



Auf diesem Aufkleber ist in der 1. Zeile die FAI-Lizenznummer = die 10stellige Mitgliederzahl einzutragen. In der 2. Zeile ist im ersten Feld das nationale Kennzeichen OE einzutragen und im zweiten Feld die vierstellige Sozialversicherungsnummer (nicht das Geburtsdatum). In der 3. Zeile ist die besondere Kennzeichnung des Modells einzutragen (z.B. 1, 2 etc oder A, B etc.).

1. Mitgliedsnummer
2. Sozialversicherungsnummer
3. Modellbezeichnung (Zahlen oder Buchstaben)

Das nationale Kennzeichen OE hat dann außerdem einmal in der Mindestgröße von 25 mm irgendwo gut sichtbar angebracht zu werden (Seitenleitwerk, Rumpf, etc.). Dazu kann dann noch die vierstellige Versicherungsnummer kommen. Auf alle Fälle muß dann jeder abnehmbare Teil mit der Versicherungsnummer /Schrägschrift/ besondere Modellkennzeichnung versehen werden (3284/3 oder 3284/A). Die Schriftgröße ist hier nicht vorgeschrieben!

Für die Teilnehmer von EM + WM muß noch das entsprechende "Specification Certificate" der FAI ausgefüllt zu Bauprüfung vorgelegt werden. Dieses ist vom Mannschaftsführer zu kontrollieren!

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

Eine Mannschaft setzt sich aus 3 Einzelstärtern desselben Landesverbandes zusammen! Die Teilnahme als Einzelstarter ist daher bindend!

Unterschrift / Datum

weiter an _____
Landessektionsleiter / Datum

⌘-----

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

Eine Mannschaft setzt sich aus 3 Einzelstärtern desselben Landesverbandes zusammen! Die Teilnahme als Einzelstarter ist daher bindend!

Unterschrift / Datum

weiter an _____
Landessektionsleiter / Datum

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

Mit der Nennung verpflichte ich mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten!

Unterschrift

weiter an _____
Verein / Unterschrift / Datum

⌘-----

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

Mit der Nennung verpflichte ich mich, die Ausschreibungs- und Wettbewerbsbedingungen einzuhalten!

Unterschrift

weiter an _____
Verein / Unterschrift / Datum

Landessektionsleiter / Datum

An den Landesaktionsleiter

.....

.....

.....

PLZ

An den Landesaktionsleiter

.....

.....

.....

PLZ

An den Landesaktionsleiter

.....

.....

.....

PLZ

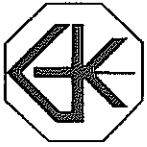
An den Landesaktionsleiter

.....

.....

.....

PLZ



Kopierservice MODELLBAU G. KIRCHERT

Montag - Freitag 8 - 12 und 14³⁰ - 18 Uhr
Samstag 8 - 12 Uhr

- o Farbkopien
- o schwarz/weiss Kopien
- o Plankopien

Für den Modellbauer

- o Automodelle
- o Flugmodelle
- o Schiffsmodelle
- o Zubehör



Linzerstr. 65
A-1140 Wien

Tel.: 0222/982 44 63
Fax: 0222/982 15 304

SIMPROP

ELECTRONIC

WENN SIE PILOT EINER SUPERORCHIDEE SEIN MÖCHTEN, DANN FLIEGEN SIE DOCH EINFACH MIT UNSEREM BRANDNEUEM SEMI-SCALE SEGLER

Überzeugend in allen Einsatzbereichen

L 33 SOLO

Extrem gute Gleit- und Steigleistungen

Hochfeste, zweiteilige Hightech-Fertigfläche und Leitwerksteile (bis auf Installation und Bespannung fertig)

DK 2971

Beeindruckende Leistungen auch mit E-Antrieb

Spannweite 3200 mm
Flächenprofil HQ-Profilstrak

2-K-weiß-lackierter GFK-Rumpf

Superschnellbausatz
Bestell-Nr. 031 006 9

Preis bitte im Fachhandel erfragen.

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach unserem neuen „L 33 SOLO“.



Simprop electronic • Walter Claas GmbH & Co.
Ostheide 5 • 33428 Harsewinkel
Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 60415

Interessiert?
 Den Simprop Prospekt
 Den aktuellen Hauptkatalog
 Schutzgebühr DM 10,-
 Schutzgebühr DM 22,-
 Die Schutzgebühr ist per Eurocheck oder in Briefmarken bei
 Bitte Adresse nicht vergessen!

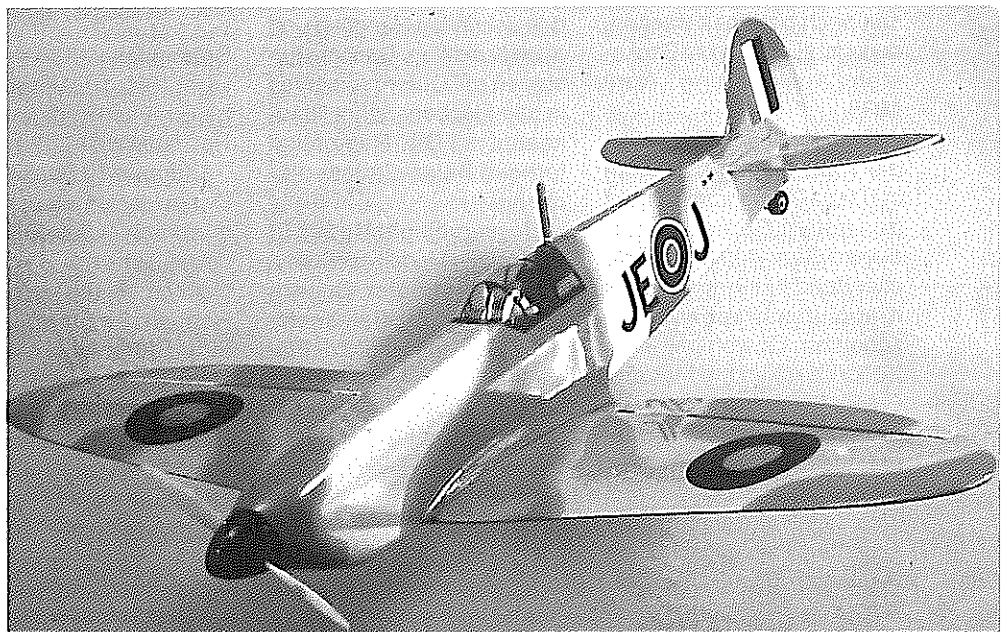
FMP-MODELLBAU

und Versand

5730 Mittersill
Gerlosstraße 18
Tel.: 06562/44 87
Fax: 06562/54 16

!! Bitte Katalog anfordern !!
(öS 25,- in Briefmarken)

Spitfire: SP 109 cm
90% flugfertig
Superpreis: öS 1.790,-



Geschäftszeiten: Mo-Fr 9.00-18.00 Uhr, Sa 9.00-12.00

Das war Nürnberg!

Nicht allzuviel anders als vor einem Jahr, aber wiederum reichlich beschickt. Auffallend die Beschränkung auf Modelle der kleineren Spannweiten und die zunehmende Ausrüstung mit Elektroantrieben. Vor allem bei Motormodellen, ein- oder mehrmotorig. Viele Verbesserungen im Detail und reichliches Zubehör waren festzustellen.

Graupner

Die meisten Neuerungen waren zweifellos auf dem großen Stand von Graupner zu sehen. Die Annahme, das eine oder andere Modell werde irgendwann oder gar nicht auf dem Markt erscheinen, wurde durch einen genau aufgestellten und sogar gedruckten "Fahrplan" widerlegt. In der Überzahl waren natürlich wiederum die zweiachs-gesteuerten Elektrosegler, allesamt der kleineren Spannweiten angehörig.

E-Star: Die Elektroausführung des HLG-Modells V-Star, mit gleicher Spannweite (1460 mm), aber breiteren und etwas längeren GfK-Rumpf zur Aufnahme eines Speed 400-Motors und 6-7 Zellen-Akku. Gewicht und Flächenbelastung steigen dadurch von 350 g (14,0 g/dm²) auf 720 g (28,8 g/dm²). Tragfläche und V-Leitwerk müssen noch bebügelt werden, sonst ist alles fertig im Baukasten. Auslieferung: April 1995.

Easy II: Dieses Elektromodell (Spannweite 1850 mm) mit Balsa-Kastenrumpf ist auf den neuen Getriebemotor Speed Gear 400 (ausführlicher Bericht in Prop 1/95) mit Klappflugschraube zugeschnitten. Obwohl mit 7-10 Zellen bestückt, wiegt das Rippenflügel-Modell nur um 800 g und verfügt über eine niedrige Flächenbelastung von 26,2 g/dm². Das ergibt gute Segel- und ausgezeichnete Steigflugeigenschaften. Da Rumpf, Flächen und Leitwerk bereits bebügelt sind, handelt es sich um ein Fertigmodell, Auslieferung: April 1995.

Club Star: Ein Zweimeter-

segler mit und ohne Elektroantrieb. Zweiachs-gesteuert, Schnellbaukasten mit GfK-Rumpf und Rippenfläche. Ebenfalls ein Einstiegersmodell, in der E-Version mit dem Speed Gear 400 (Übersetzung 4:1) ausgestattet. Flächenbelastung 30,9 g/dm², als E-Segler (mit 6-7 Zellen) allerdings 41,2 g/dm²!

Bussard: Elektrosegler ähnlich dem Club Star, ebenfalls 2 m Spannweite, GfK-Rumpf, bespannte Rippenfläche, Speed Gear 500 oder 600, 6-7 Zellen, Platz für Standardservos. Fluggewicht 1590 g, Flächenbelastung 42,1 g/dm². Auslieferung: März 1995.

EPS 2020: Eleganter E-Segler mit T-Leitwerk, GfK-Rumpf, Spannweite 2040 mm, ein Modell, das schon auf dem Markt war, nun aber mit Kunststoffrumpf geliefert wird.

Foka 4: Ein vorbildgetreues 2,2-m-Modell, konzipiert für den schnellen Hangflug und auch Kunstflug. Dreiachs-gesteuert mit Querruderservos in den Flächen. Schnellbaukasten mit GfK-Rumpf und fertigen Balsa-Styroporflächen.

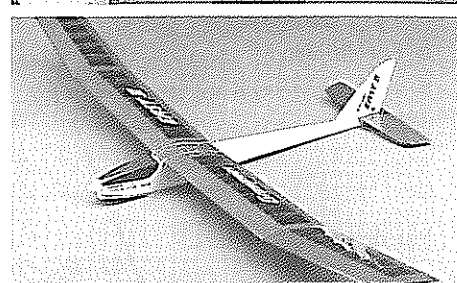
Messerschmitt Me 109 E: Ein kleines Modell mit Speed 400-Elektromotor. Spannweite 700 mm, Balsaholz-Bauweise, mit 50 g/dm² Flächenbelastung bei dieser geringen Größe sehr schnell. Das Modell ist dreiachs-gesteuert. Aus Gewichtsgründen wurde auf ein Fahrwerk verzichtet.

Piper Cub J-3: Dieses Modell ist für den kombinierten Antrieb mit Elektromotor oder Verbrenner ausgelegt. Zum Einsatz kommt ein Speed 500 BB Race Getriebemotor für 8 Zellen oder ein OSMAX 25 FP.

Elektrosegler Bussard von Graupner. Speed 500-Getriebemotor, Fläche mit Diagonalrippen, Kunststoff-rumpf, Tragetasche.



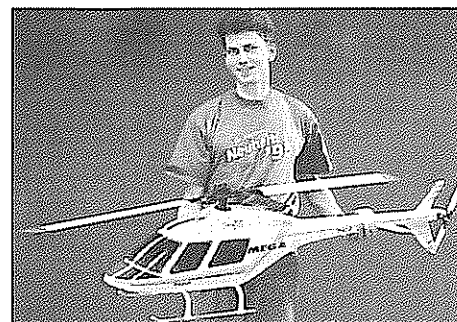
Easy II, Fertigmodell mit Speed 400-Getriebemotor und 7-10 Zellen. Das Modell ist komplett mit Folie bespannt.



Christen Husky im Maßstab 1:5, Hochdecker für Verbrenner- und Elektroantrieb, 15 cm³ 4T oder 24 bis 30 Zellen.



Helikopter Mega Star mit sehr schlankem Rumpf, kein Nachbau, sondern zweckentsprechend geformt. Rechts unten das 2,2 m-Semiscale-Modell Foka 4, ein schöner Minisegler.



Spannweite 1380 mm, Gewicht 1800 g (E-Version 1900 g). Ein Fast-Fertigmodell in Holzbauweise.

Ultimate 10 Dash 300: Ein Doppeldecker für den etwas anspruchsvolleren Modellbauer. Ein vorbildähnlicher Nachbau in fertigem Balsarohbau. Spannweite 1420 mm, Fluggewicht 4900 g, Motorisierung ab 10 cm³.

Gypsy: Ein Querruder-Fertigmodell mit 1500 mm Spannweite, fertig bebügelte Holzbauweise, sehr dickes symmetrisches Flügelprofil und leicht zu fliegen. In dem dicken Flügelprofil haben auch Standardservos für die Querruder Platz. Motorisierung 6,5 cm³ 2T oder 8 cm³ 4T.

Christen Husky: Größeres Elektro-Motormodell mit



Fotos: Graupner

2164 mm, das auch mit Verbrenner (15 cm³ 4T)) ausgerüstet werden kann. Ultra-Motoren und 12 Zellen-Akku. Die durchgehend breiten Flächen des Modells ergeben sogar gute Segel-eigenschaften. Vorgearbeitete Teile wie die mehrfach verleimten Leit-

werksumrandungen machen den Bau des Holzmodells einfacher.

Mega Star: Graupner bietet mit einem neuen Rumpfbausatz der großen Familie der "Heim-Piloten" einen schönen und aerodynamisch optimierten Helikopteran. Der Bausatz ist weitgehend vorgearbeitet, Fenster und Lüftungsöffnungen sind bereits ausgefräst. Der Rumpf verzichtet ganz auf Spanten.

Kombiniert mit der "Uni-Expert"-Mechanik bietet man das Modell mit einem wett-kampffähigen Heli für alle "Heim-Piloten" an.

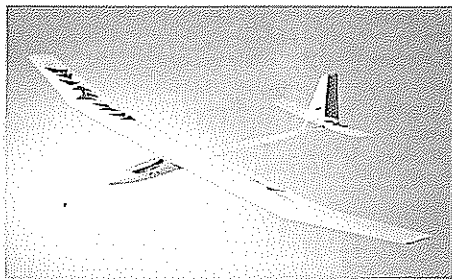
Auch auf dem Gebiet des Zubehörs (Tuning) war man nicht untätig. Für den OSMAX sind nun Edelstahlkrümmer sowohl für Heck- als auch für Seitenauslaß erhältlich.

Für einen professionellen Einsatz hat Graupner einen opto-elektronischen Autopilot AP 2000 entwickelt, mit dem Flächenflugzeuge in der Lage sind, Hindernisse im Horizontalflug zu erkennen und ihnen auszuweichen. In Tätigkeit gesetzt werden dabei Querruder und Höhenruder. Der Autopilot arbeitet mit einem Kamerteil und vier optischen Differentialsensoren, die jeweils zwei gegenüberliegende Horizontlinien vermessen.

robbe

Prisma: Ein sehr form-schöner Leistungssegler mit und ohne E-Antrieb, Spannweite 2540 mm, Epoxy-Rumpf, fertig verschliffener Rippenflügel, vierteilig, Profil Selig S 3021. Langsam fliegendes, thermikempfindliches, zweiachsgesteuertes Fast-Fertigmodell. Als E-Version mit Getriebemotor und 7 Zellen-Akku ausgestattet.

Fantic: Höchstleistungen im Miniformat für wenig Geld, das war die Vorgabe für die Entwicklung dieses Elektroseglers. Mit 24 dm² Flügel-fläche (bei 1320 mm Spannweite) und 1500 g Fluggewicht ergibt sich eine Flächenbelastung von 50 g/dm². Damit ist

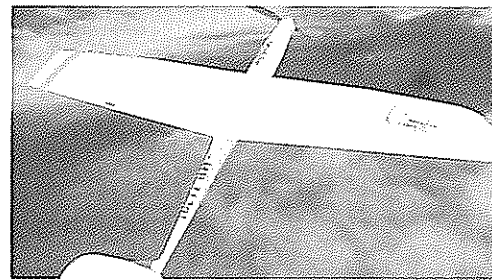


das Querrudermodell eines von der schnellen Art der Hotliner. Plura-Rumpf und Rhönflügel mit gefräster Nasenleiste und eingefrästen Querrudern bedürfen nur weniger Handgriffe. Mit 7 Zellen ist das Modell für Kunstflug ausreichend motorisiert.

Limit: Ein 1690 mm-Leistungssegler fürs Wettbewerbsfliegen. Voll-GfK-Modell mit widerstandssarmen Rumpf und T-Leitwerk, einteiligem Flügel und 10-14 Zellen-Antrieb. Für den Wettbewerbseinsatz in der Klasse F5B bis zu 27 Zellen und Getriebemotor. Hohe Formentreue und absolute Verzugsfreiheit. Profil RG 14, Fluggewicht bei 10 Zellen 1900 g, daraus resultiert eine hohe Flächenbelastung von rund 60 g/dm².

Dash 7: Dieses Semiscale-Modell des viermotorigen Kurzstrecken-Verkehrsflugzeug der Tyrolian Airlines ist eine bemerkenswerte Konstruktion: Komplett aus Styropor gebaut, in Stahlformen ausgeschäumt, daher leicht und so fest und in der Struktur so dicht, daß sich eine Oberflächenbehandlung erübrigt. Die Spannweite beträgt 1800 mm, das Fluggewicht mit vier Elektromotoren Power 400/45 und 7 bis 8 Zellen beläuft sich auf lediglich 2100 g. Flächenbelastung 45,2 dm². Das Modell wird mit und ohne Fahrwerk geliefert.

Hubschrauber: Die Erfolgsserien Futura und Moskito werden weiter fortgesetzt. Erklärtes Ziel ist, eine durchgehende Produktpalette für Einsteiger bis Profi zu bieten. Für den Einsteiger gibt es das besonders interessante Angebot des Moskito-Basic.



Oben links: robbe Leistungssegler Prisma, daneben Wettbewerbsmodell Limit, darunter Dash 7, Modell des Verkehrsflugzeugs der Tyrolian.



Fotos: robbe

Der Komplettsatz beinhaltet das Modell inklusive Motor MDS 40 mit Schalldämpfer und Kupplungsadapter. Der Preis mit ÖS 5.450,- ist ein Hit. Weiters gibt es für die Moskito-Serie auch einen sehr schönen Rumpfbausatz der Huges 300 C.

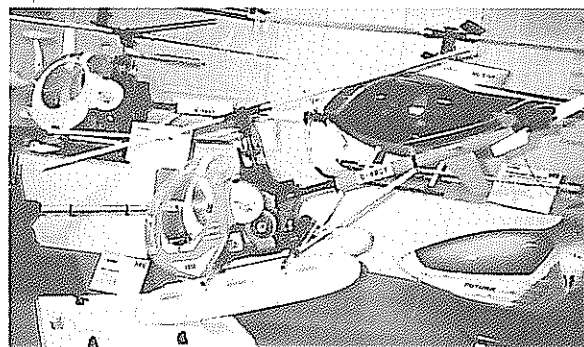
Mit diesem Rumpf ist es möglich jeden Moskito oder Moskito-Expert in einen Semi-Scale-Heli zu verwandeln. Auch Schwimmersätze werden wieder angeboten, die Anfängern gute Dienste als "Stoßfänger" leisteten.

Mit dem Futura Youngblood Signet Edition bietet Robbe/Schlüter einen Komplettbaukasten an, der dem ambitionierten Piloten einen technisch optimierten Extrem-Kunstflugheli in die Hand gibt. Mit diesem Modell ist jede 3-D-Akrobatik erlaubt. Es gibt ihn rechtsdrehend und linksdrehend. Rotordurchmesser: 1490 mm, Länge 1540 mm.

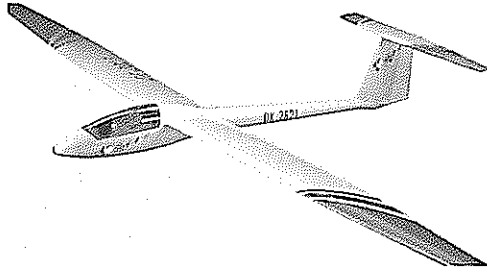
Simprop

L 33 Solo: Semiscale-Nachbau des tschechischen Leistungsseglers gleichen Namens. Eine "Superorchidee" mit 3200 mm Spannweite und 1390 mm Rumpflänge, HQ-Profilstrak und T-Leitwerk. Sowohl als reiner Segler, als auch mit E-Antrieb (Getriebemotor und 14 Zellen oder Hochleistungs-Direktantrieb und maximal 20 Zellen).

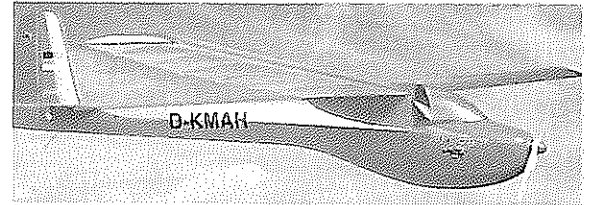
Der weiß lackierte Rumpf besteht aus GfK, die Flächen sind hochfest und formgepreßt, zweiteilig und mit einem 10 mm starken Rundstahl zusammengesteckt. Das Modell, das in keinem Detail vom großen Vorbild abweicht, soll einen großen Geschwindigkeitsbereich haben und auch kunstflugtauglich sein. Fluggewicht 3000 g (E-Version 3900 g), Flächenbelastung



Neu in der Moskito-Serie: Moskito Hughes 300 C



Links L 33 Solo, rechts der Motor-Spatz, unten der neue Sender Multiplex 4000 mit 12 Kanal-Empfänger



49,4 g/dm² (E-Version: 57,5 g/dm²). Der Baukasten mit seinen Fertigteilen garantiert minimalen Bauaufwand.

Selection: Ein Elektro-Hotliner mit Querruder, der schon mit 600er-Motoren bewegt werden kann. Zur Verfügung stehen Direktantrieb (bis zu 16 Zellen) oder Getriebemotor. Spannweite 1683 mm, Länge 945 mm, Profil RG 14., T-Leitwerk. Das bemerkenswerteste an diesem Modell ist die einteilige, formgeprägte Tragfläche, die nicht nur sehr stabil, sondern auch in der Profiligenauigkeit höchsten Ansprüchen genügt. Leistungsflüge und Kunstflug sind leicht auszuführen. Simprop verweist besonders auf das "Made in Germany".

Cygnus: Unter dieser Bezeichnung stellt Simpro/Sanwa eine neue Fernsteuerung für den Einsteiger und den fortgeschrittenen Piloten von Segel- und Motorflugzeuge vor. Das Standard Set wird mit den Original Simprop Empfänger beliefert, sodaß die bisherigen Bausteine ohne Änderung der Stecksysteme verwendet werden können.

Der Vierkanalsender kann auf 6 Kanäle ausgebaut werden, Servoreverse gibt es für alle Kanäle, fein gerasterte Trimmung für genaues Trim-

men mit vier statt zwei Potentiometern. Im Zuge des Ausbaus kann ein LCD-Display eingebaut werden, das die Zahl der Steuerbefehle und Einstellungen erweitert: Speichermöglichkeit für drei Flächen- und Hubschraubermodelle, Endausschlageinstellung für alle Kanäle, Dual Rate für Quer- und Höhenruder, Lehrer-Schülersystem, Mischmöglichkeiten verschiedener Kanäle, sodaß diese Topausführung *Cygnus MC* besonders für den Hubschrauberbetrieb geeignet ist.

Multiplex

Motor-Spatz: Ein nur bedingt vorbildähnlicher Kleinsieger von 1500 mm Spannweite und 780 mm Rumpflänge. Das vom Original abweichendste Detail ist die Tragfläche in Jedelsky-Bauweise. Doch gerade dieses System sorgt für unproblematisches, gemütliches Fliegen. Im Epoxy-Rumpf sitzt ein Permax 400-Motor, der von 7 Zellen angetrieben wird. Damit steigt der Motor-Spatz vorbildgetreu. Gesteuert wird über Seiten- und Höhenruder. Für den Direktantrieb reicht ein normaler Ein/Aus-Schalter. Auch hier der Hinweis Made in Eu-

rope. Lieferung: April/Mai 95.

ASW 27: Semiscale-Nachbau der Alexander Schleicher FAI-Rennmaschine. Aufgrund seiner kompakten Abmessungen (Spannweite 1970 mm, Länge 955 mm) und Tragflächenprofil RG 14 kein langsames Modell und daher eher für versierte Piloten als Einsteiger gedacht. Das geht auch schon aus der Zahl der Ruder hervor: Querruder, Wölbklappen, Seiten- und Höhenruder. Fertigtragflächen mit Winglets, Carbon Flächenverbinder, weiß eingefärbter Epoxy-Rumpf. Gefertigt wird das Modell in Deutschland. Lieferung in Kunststoffkoffer ab Mai 95.

Profi MC 4000: Eine neue Spitzenklasse von Multiplex, gefüllt mit modernster Technologie. Ein 16 Bit-Multiprozessor mit Reserven für weiteren Ausbau. Es stehen 12 Funktionen zur Verfügung, dazu ein Doppelsuperhet-Empfänger mit Buchsenleisten an beiden Seiten. Dennoch nicht größer als ein normaler DS-Empfänger.

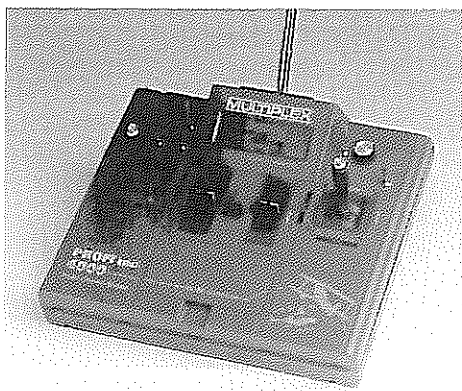
Channel-Chek (eingebauter Abhörempfänger) mit Einschaltssicherung bei belegtem oder gestörtem Kanal und Darstellung der Signalstärke aller Kanäle im Frequenzband. Weiters ist der Sender in der Lage, akustische Zeichen von sich zu geben.

Jamara

Flux: Kleines Elektro-Motorflugzeug von 139 mm Spannweite und 970 mm Rumpflänge. Holzkonstruktion mit balsabeplankter Rippenfläche, alles fix und fertig und bereits bebügel. Steuerung über drei Achsen, wobei die Querruder über die ganze Spannweite laufen. Robuste Bauart, Antrieb durch 7-8 Zellen, rascher Akkuwechsel durch eigenen Akkuschacht.

Boeing 247: Semi-Scale-Nachbau des legendären Konkurrenten zur Douglas DC 3. Das Modell mit einer Spannweite von 1400 mm und 960 mm Rumpflänge ist in der gleichen Art gebaut, wie Modell Flux: Rumpf und Rippenfläche aus Balsaholz, einteilige Tragfläche. Kabel für Servos und die beiden Motoren sind bereits installiert. Zweibein Fahrwerk mit Spornrad. Antrieb durch zwei Motoren der 400er-Klasse. Fluggewicht 1950 g, Flächenbelastung 63 g/dm².

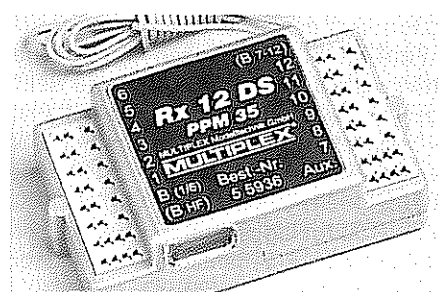
King 150: Ebenfalls ein Fertigmodell von allerdings respektablen Abmessungen: Spannweite 3800 mm, Rumpflänge 2430 mm, 15 kg Gewicht. Der abgestrebte Hochdecker, der mit 15-30 cm³ 2T oder 20-50 cm³ 4T bestückt werden soll, ist ein Arbeitstier für Segelschlepp, Bannerschlepp, Hukkepack-Transporte oder Fallschirmabwurf.

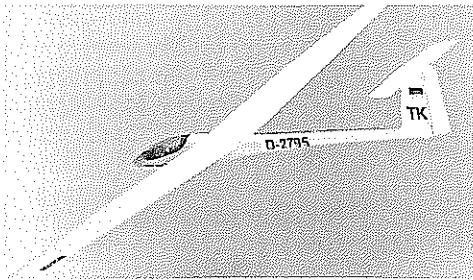


Neue Spitzenklasse von Multiplex: Prof MC 4000, der sogar über einen Channel Check (eingebauter Abhörempfänger) verfügt

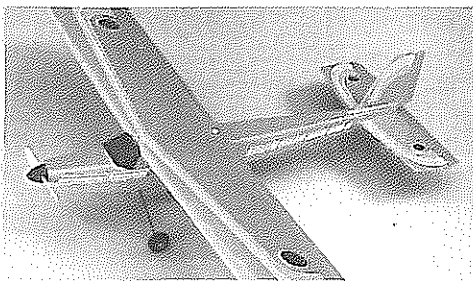
Fotos: Multiplex

Multiplex Doppelsuperhet RX 12 DS PPM mit nicht weniger als 12 Buchsen

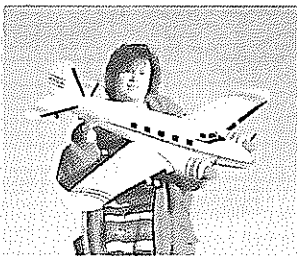




ASW 27 von Multiplex, kein Modell für Einsteiger (II),



Flux von Jamara, ein kleines Querruder-Motormodell mit Elektroantrieb. Darunter Modell Boeing 247 von Jamara.



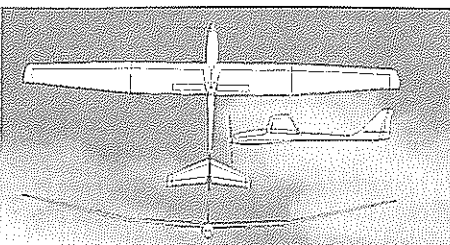
Aeronaut

Fox: Voll-GfK-Modell der Pylon-Wettbewerbsklasse, Spannweite 1040 mm, Länge 740 mm, Fluggewicht mit 7 Zellen 980 g. Flächenbelastung 60,3 g/dm². Dieser Hotliner wurde von Rudi Freudenthaler entwickelt und zeichnet sich durch einen großen Geschwindigkeitsbereich aus. Antrieb mit Johnson 6421-Motor. Das Modell ist nahezu fertig und ohne lange Vorbereitungen einsatzbereit. Lieferbar ab Juni 95.

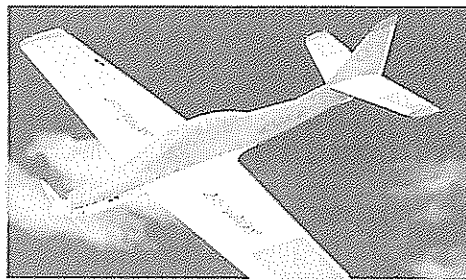
Starfly: Der größere Bruder des im Vorjahr vorgestellten Panafly 400. Er verfügt über eine Spannweite von 2500 mm, Länge 1135 mm und greift auf die guten Erfahrungen mit dem Panafly zurück. Der aerodynamische

Entwurf wurde zur Gänze übernommen. So das Profil SD 3021, die Ohren von 9,5 auf 8 Prozent Dicke gestrakt. Der Dreifachknick des Flügels garantiert völlige Eigenstabilität beim Kreisen, gutes Durchsetzvermögen bis zu Windstärken von 10 m/sec. Als Elektroantrieb dient der Johnson 6421 mit Getriebe 2,85:1 und Klappluftschraube, dazu 8 Zellen-Akkus. Ab Herbst '95 lieferbar.

Skyraider: Ein Kleinmotormodell mit 1125 m Spannweite, bei 8 Zellen 850 g Fluggewicht und 43,5 g/dm² Flächenbelastung. Um das Gewicht möglichst niedrig zu halten, wurde auf ein Fahrwerk verzichtet. Angetrieben wird der kleine Flitzer durch einen Race 400-Motor mit Getriebe 1:2,33 und starrer Luftschraube. Das dreiachsgesteuerte Modell schafft fast Schrittgeschwindigkeit, aber auch 70 km/h und ist voll kunstflugtauglich. Besonders "heiß" wird der Skyraider mit einem 10-Zellen-Akku. Motorlaufzeiten mit 700 mAh-Akkus von 8-11 min sind möglich.



Starfly von Aeronat, der größere Bruder des Panafly, Spannweite 2500 mm, ein eleganten E-Segler mit GfK-Rumpf und Rippenfläche.



Skyraider von Aeronaut. Wegen Gewichtseinsparung ohne Fahrgestell.

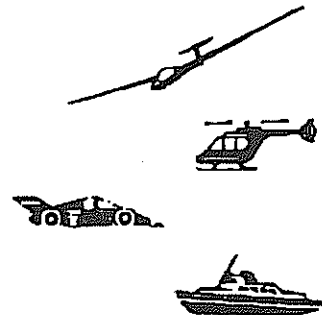
Vario 30 mc: Neu ist auch dieser Schnelllader, der dazu die Batteriekapazität mißt und als Entladegerät fungiert, wo-

bei die Energie zurück in die Autobatterie wandert. Geladen werden können 4-7 Zellen und 4-30 Zellen.



Ladegerät Vario 30 mc mit erweiterten Funktionen, Laden, Entladen, Akkupflege. Ladestrom 50 mA bis 8 A. Verpolungssicher, zwei Ausgänge.

MODELLBAU HARDT



Rudolf Zöllnerstr.43
2500 Baden
Tel.: 02252/86176

Geitner Voll-GfK-Segelflugmodelle

Ausgereifte GfK-Technologie zu fairen Preisen!

Zweckmodelle:	
KARO AS	Spw. 2,00 m
MYSTERY	Spw. 3,40 m
OPAL	Spw. 2,80 m
SWING	Spw. 2,00 m
Fretzeltscale:	
COMMANDER	Spw. 3,50 m
CALIF	Spw. 4,00 m
beide Modelle elektrifizierbar	
Semi-Sale-Modelle:	
PILATUS B4	Spw. 2,00 m
PILATUS B4	Spw. 3,75 m
LS 6	Spw. 4,00 m
LS 7	Spw. 4,00 m
DG 600	Spw. 3,30 m
DG 300	Spw. 3,15 m
SWIFT S-1	Spw. 2,50 m

*in Styro-Furnier Bauweise

Herstellung und Alleinvertrieb:
GfK-Flugmodellbau GEITNER • A-8911 Admont 157 • Tel. 03613/3406

PRODUKTINFORMATION erhalten Sie gegen eine Schutzgebühr von DM 10,-, sFr. 10,- bzw. ÖS 50,- bei uns.

Ein wunderschönes Scale-Modell

Klemm 35 - elektrisch

Perfekter Kunstflug mit nur 16 Zellen möglich

Wie vielen Modellfliegern bekannt, gab es in den vergangenen Jahren teils sehr brauchbare Elektroflugmodelle und leider auch solche, die es gerne sein möchten oder vom Hersteller aus sein müssen. Eine rühmliche Ausnahme war die Klemm 35 von Krick, die es mittlerweile nicht mehr gibt. Ursprünglich als Modell mit Verbrennungsmotor gedacht, schien sie mir als reines Holzmodell bei entsprechend sparsamen Verbrauch von Leim, Bspannmaterial, Farbe, Fernsteuerkomponenten und anderer geringfügiger Gewichtsreduzierungen durchaus als Elektro-Version machbar.

Vor vielen Jahren schon einmal gebaut, flog sie damals mit einem 15 cm³ OS-4Takter und einer 14 x 7-Latte sehr gut und hatte trotz 5540 g Abfluggewicht mit einem 400 cm³-Tank relativ gutmütige Flug- und auch Landeeigenschaften.

Im Maßstab 1:5 gehalten, mußte sie mit 2080 mm Spannweite bereits als größeres Flugmodell eingestuft werden und hat damals als solches weit über 100 Starts und Landungen (bei Vorverlegung der Fahrwerkachse um rund 1,5 bis 2 cm) heil überstanden, bevor sie nach St. Anton am Arlberg verkauft wurde.

Als ich vergangenes Jahr wieder in die glückliche Lage kam, einen Baukasten der Krick-Klemm privat zu erwerben und ich an die Elektromodelle von vorbildähnlichen Flugzeugen denken mußte, reifte der Gedanke, dieses

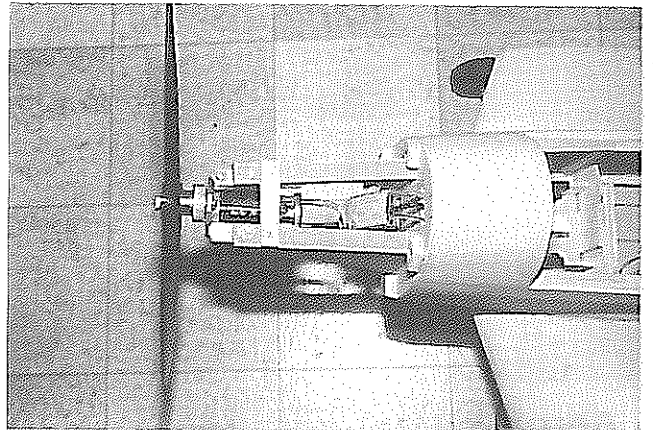
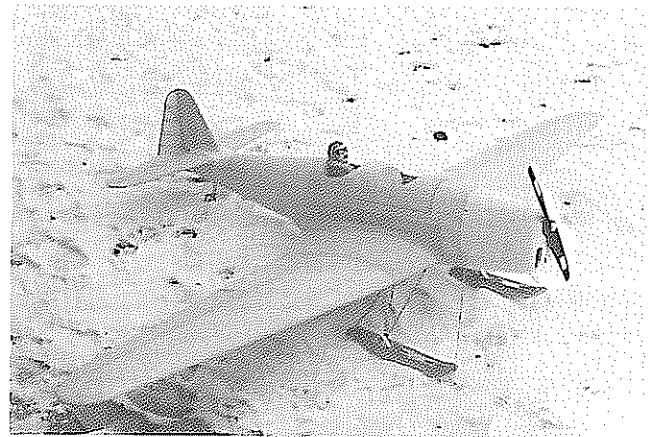
nach heutigen Maßstäben immer noch äußerst elegante und von den Proportionen super abgestimmte Sportmaschine etwas leichter wieder fliegen zu lassen. Diesmal allerdings elektrisch.

Überraschend auftauchen wollte ich als Österreicher Mitte Mai bei meinem deutschen Elektroflug-Spezi Bruno Schmalzgruber in Mettenheim/Bayern, was von der Fertigstellung her auch zu bewerkstelligen gewesen wäre.

Farbliches Vorbild war die anlässlich einer Flugschau in Friedrichshafen vorgeflogene, original restaurierte Klemm 35 mit der schweizer Kennung HB-UBK in den Farben weiß, rot und dunkelblau.

Bezüglich Motorisierung meiner Klemm habe ich theoretisch viele (viel zu viele!) Varianten durchgedacht, am leichtesten (und damit am überzeugendsten) war die auf der Nürnberger Spielwarenmesse auf dem Webra-Stand mit Peter Billes durchbesprochene Möglichkeit mit dem Webra 20-10 und einem Webra-Getriebe 2,1:1. Obwohl dieser Motor für 10 Zellen konzipiert ist, meinte Billes, mit Getriebe ohne weiteres 14 wenn nicht sogar 16 Zellen bei entsprechender Luftschraubenwahl anhängen zu können.

Gebaut aus viel Holz, wenig Leim, bespannt mit Antikfolie (läßt sich gut spitzen!) war meine Klemm 35 genau 4445 Gramm schwer. Dieses Gewicht setzte sich zusammen aus: Modell mit Räder, 20-10 Webra Elektromotor



Fotos: Margreiter

samt Getriebe, Graupner-Kunststoffschraube 14 x 7, 40 Ampère-Acro-Regler von Sommerauer, 14 Panasonic 1700 SCR Zellen (violett), 500 mAh Sanyo SCR rotem Empfänger-Akku, 2 Microservos für Querruder, 1 x Futaba S 148 für Seitenruder und 1 x Futaba S 3001 fürs Höhenruder. Das ganze allerdings ohne Farbe und Kennung.

Ende Februar 94 war's dann so weit. Farbimprägierung ist bei den Elektrischen nicht notwendig, außerdem wurden wegen nächtlichem Schneefalls noch zwei Sperrholzbrettern anstelle der beiden Räder montiert. Für eine skiähnliche Verkleidung des Heckrades reichte die Zeit nicht mehr, es wurde im Originalzustand belassen - als Bremsanker!

Meine Vereinskameraden schauten mit skeptischen Mienen zu - anscheinend war nur ich der Optimist. Nun, es war ein an der "Latte hängender Flug" und dank der Gutmütigkeit des Modells und

Die Klemm 35 noch ohne Finish und auf Kufen, weil das Frühjahr nicht mehr abgewartet werden konnte. Viel Platz im Motorraum, der Webra 20-10 verschwindet fast. Gleich dahinter der Drehzahlregler und dazwischen Luft.

der Unbekümmertheit durch meinen Optimismus war die Klemm nach zwei müden Platzrunden wieder heil auf der Erde, sprich Schnee.

Zufrieden konnte man mit dieser Leistung natürlich nicht sein und so wurden 16 Sanyo SCRC-Zellen eingepackt. Die Maschine war damit bedeutend besser zu fliegen. Dennoch waren meine Vorstellungen etwas höher angesiedelt. Die Feuer- taufe war einmal bestanden. Mit einer größeren Steigung der Luftschraube waren noch ein paar zusätzliche Kräfte zu mobilisieren, zumal der Ampère-Durst durchaus im Rahmen lag.

Also Farbe drauf, äußerst sparsam natürlich, eine 14 x

11-Latte montiert, Fotos geschossen und ab zu neuem Flugvergnügen. Das Gesamtgewicht wuchs unterdessen auf 4683 g mit 16 normalen Sanyo SCRC (schwarz) und exakt 4725 g mit ausgewählten Sanyo SCRS SP mit 56 Gramm/Zelle. Start-, Flug- und Landeeigenschaften sind sehr neutral, ungewohnt ist allerdings am Anfang die Reaktion des Reglers beim Landen, da er die 14 x 11-Luftschaube zu langsam abbremst und die Landung entsprechend eingeteilt werden muß.

Die Flugzeit beträgt mit den SP-Zellen beim Kunstflug (Looping, Turn, Rückenflug, Rollen, Trudeln, liegende Acht, schnelle Vorbeiflüge usw.) etwa 6 Minuten, bei normalem Fliegen mit etwa 75 Prozent Leistung an die acht Minuten mit jeweils 45 Sekunden Sicherheitsreserve für einen eventuell neuen Landeanflug. Zur Demonstration diverser Flugmanöver reicht das allemal aus. Bis Mitte April hatte die Klemm 32 Flüge ohne Schwierigkeiten hinter sich gebracht.

Walter Margreiter

Solarfliegen im Winter

Nach drei Stunden Landung wegen leerem Sender-Akku

Solarfliegen sei nur etwas für die warme Jahreszeit, wenn die Sonne vom Himmel brennt. In nördlichen Breiten ist vor allem im Winter jeglicher Versuch mit dieser Art von Antrieb chancenlos. So lautet die allgemeine Ansicht, sie ist nur leider falsch. Vor einem Jahr bewies Oskar Czepa, daß Solarfliegen im Winter sehr wohl möglich ist, diesmal ist es der Sankt Pöltner Otto Baier, der im vergangenen Dezember seinen Solarflieger nach 3 Stunden und 10 Minuten wieder auf den Boden setzte. Nicht weil dazu die langsam untergehende Sonne dazu zwang, sondern weil der Senderakku schon auf 6,7 Volt Spannung abgesunken war.

sprüngliche Höhe gebracht wurde.

Hatte es am Anfang so geschienen, als wäre eine Stunde Flugzeit schon ein gewaltiger Erfolg, so zeigte sich bald, daß zeitmäßig noch viel mehr drinnen ist, obwohl der Pufferakku im Modellgarnicht voll geladen war. Die abgebaute Höhe wurde alle 15 - 20 Minuten mit Motorkraft wieder "aufgetankt" und es lief alles prächtig.

Nach zweieinhalb Stunden meldete der Sender mit Piepston, daß die Energie des Senderakkus langsam zur Neige ging. Inzwischen waren 16 Uhr geworden und die Sonne ging unter. Die Gleitflugphasen wurden nun kürzer, doch es reichte noch, die drei Stunden Flugzeit zu überschreiten. Wäre nicht der Senderakku am Ende gewesen, hätte sich das Modell noch leicht 15 Minuten in der Luft gehalten. Das wären dann knapp dreieinhalb Flugstunden gewesen. Kaum ein anderer Elektroflieger hätte das zustande gebracht.

Otto Baier

Der 7. Dezember 1994 begann mit Sonnenschein und war eigentlich kein typischer Wintertag: Temperatur +4 Grad, Wind 0 - 2 km/h aus Nordost, Bewölkung null. Hinter einer Buschgruppe 15 km nördlich von St. Pölten fand sich ein geeigneter Startplatz mit Sonne im Rücken. Als sich der Pilot zum Starten entschloß, war es bereits Viertel zwei Uhr, etwas spät fürs Solarfliegen., denn es kam bereits leichte Schleierbewölkung auf.

Nach kurzer Ruderkontrolle wurde mit eingeschaltetem Motor entschlossen gestartet. Nach 90 Sekunden Laufzeit erreichte das Modell an die 70 m Höhe und flog nun flache Achter. Die Trimmung wurde voll auf hoch gestellt, sodaß die Gleitflugphasen jeweils 15 bis 20 Minuten erreichten. Sobald die Höhe bis auf 20 - 30 m abgebaut war, kam der Motor wieder für 60 Sekunden zu Wort, worauf das Modell wieder auf die ur-

Das Modell war das vom Pilot selbst gebaute Lehrgangsmodell Solong, das anlässlich des ersten Solar-Lehranges am Spitzerberg 1993 entstand. Es weist eine Spannweite von 2640 mm auf, eine Rumpflänge von 1142 mm, wird über ein Getriebe 6:1 angetrieben und besitzt Regler und Pufferakku. Die Fläche ist selbstverständlich eine Rippenfläche mit einem CfK-Rohrholm, Beplankung oben und unten mit 1 mm-Balsa-Brettchen. 48 Schindelstrings TZSS 4020/04 E liefern die elektrische Energie für Steig- und Schwebeflug. Genauere Daten sind in den Prop-Heften 3/93 und 2/93 nachzulesen. Die Konstruktion stammt vom "Altmeister" Oskar Czepa.

Interessieren Sie sich für den Solarflug?

Dann sollten Sie jetzt schon mit dem Bau eines Solarflugmodells für den vom **11. bis 17. September 1995** stattfindenden **RC-Solarlehrgang** beginnen
Anfragen und Anmeldungen bei Gerold Kirchert
Tel. 0222/982 44 63

SIMPROP

ELECTRONIC

WENN AUCH SIE SICH VON UNSERER QUALITÄT ÜBERZEUGEN WOLLEN, DANN FLIEGEN SIE DOCH EINFACH MIT UNSEREM BRANDNEUEM

SPITZENHOTLINER

für 8-12 SC Zellen oder 16/1000er Zellen

Selection

Atemberaubende vertikale Steigflüge und extremes Gleiten im Segelflug

Hochfeste, einteilige Hightech-Fertigfläche (bis auf Installation und Bespannung fertig)

- Der Hotline-Spaß schon mit 600er Motoren
- Absoluter Power-speed mit 10- u. 14-Zellen-Antrieb

Spannweite 1683 mm
Flächenprofil RG 14

Bausatz inkl. farbigem Original-Dekorbogen
Bestell-Nr. 031 005 0

2-K-weiß-lackierter GFK-Rumpf

Preis bitte im Fachhandel erfragen.

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach unserem neuen „Selection“.

Simprop electronic * Walter Claas GmbH & Co.
Ostheide 5 * 33428 Harsewinkel
Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 60415

Interessiert?

Den Simprop Prospekt DM 10,-
Schutzgebühr DM 10,-
 Den aktuellen Hauptkatalog
Schutzgebühr DM 22,-
Bitte Adresse
nicht vergessen

Kleiner 70 cm-Flitzer aus Styropor

Den Großen zum Trotz

Es gibt mehrere Möglichkeiten, zu einem Flugmodell zu kommen: Da wäre einmal der Kauf eines Baukastens oder eines neuen oder gebrauchten Fertigmodells. Hier ist die Kreativität weniger gefordert, als die Geldbörse des Modellpiloten. Vielleicht hat einer das Glück, einen Flieger geschenkt zu bekommen oder einen zu finden, wobei man sich in diesem Fall zuerst einmal auf die Suche des einstigen Besitzers zu begeben hat.

Daneben steht noch die eigenständige Konstruktion zur Debatte. Aber jeder, der sich

Verquickung von billigem Antrieb mit einem aus wenig Material hergestellten Modell besonders für jene reizvoll, die ihre Geldbörse schonen und trotzdem eine Menge Flugspaß erleben möchten.

Als Beispiel sei folgender Fall geschildert: Sechs Vereinsmitglieder des MFC Sachsen entschlossen sich 6 Styropor-Hercules C-130 arbeitsteilig entstehen zu lassen, wobei einige Styroporkerne des Höhenruders übrig blieben. Flugs von 80 auf 70 cm Spannweite verkürzt und mit einer Beschichtung aus 25 g-Gewebe sowie Querruder

des Rumpfes eingearzt und mitbeschichtet wird. Das Höhenleitwerksbrettchen war rasch ausgeschnitten und ebenfalls dünn beschichtet.

Nach dem Aushärten des Rumpfes wurde das Styropor aus diesem entfernt, das vormalige Höhenleitwerk als Tragflügel an den Rumpfen düngültig angepaßt und durch Dübel und Kunststoffschraube am Rumpf befestigt. Da in dem Styroporhohl eine Auflage für das Höhenleitwerk schon eingearbeitet wurde (Einstellwinkeldifferenz des Tragflügels: +0,5 Grad) stellte auch dessen Befestigung kein Problem dar.

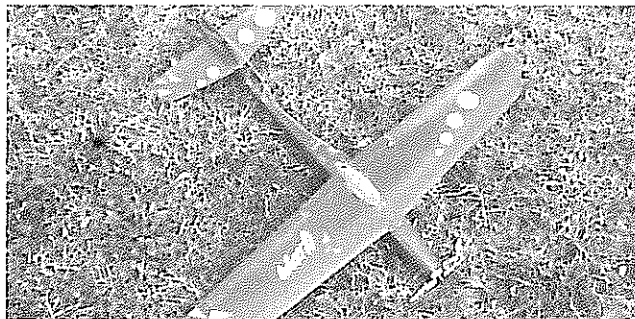
Danach wurde der Rumpf gründlich verschliffen, gespachtelt und nochmals verschliffen und fertig war ein für diese Bauweise erstaunlich leichtes und bruchunempfindliches Modell. Mittels Airbrush wurde der ganzen Schöpfung noch etwas Farbe verliehen, bevor Antrieb und Empfangsanlage ihren Platz im Rumpfinnen fanden.

Den Antrieb übernahm ein Speed 400 6V von Graupner in Verbindung mit einer auf 13 cm gekürzten 6 x 5,5 Zoll Speed-Luftschaube und ei-

nem 6-zelligen Sanyo Cadnica 700 mAh-Akku (gelb). Das reicht aus, um das 420 g leichte Modell gehörig auf Touren zu bringen. Durch die geringe Stromaufnahme des Triebwerks sind keine kostspieligen Akkus nötig (schaden tun sie aber auch nicht!).

Das Flugverhalten des Flitzystin allen Situationen leicht beherrschbar und unkritisch, der Gleitwinkel sehr flach, wenn auf genügend Geschwindigkeit geachtet wird. Dieses kleine Modell gleitet so gut, daß es auch für Anfänger zu empfehlen ist. Dieses sollten aber das Klappluftschrauben-Set von Graupner für Speed 400 verwenden, um die Motorwelle zu schonen.

Dem ganzen Modell liegt eine Bauzeit von 20-25 Stunden zugrunde, rechnet man das Schneiden eines Styropor-Kernes ein, so dürften mit etwa 30 Stunden das Auslangen gefunden werden. Die Planungsarbeit erstreckt sich lediglich auf das Erstellen einer Dreiseitenansicht. In kurzer Zeit und um wenig Geld erhält man somit eine ad-hoc-Konstruktion, wie eben mein Flitzty, ein Modell, das stets im Auto (sogar am Fahrrad) mitgeführt werden kann und das imstande ist, das Gelächter der Vereinskollegen verstummen zu lassen, sobald es genügend Luft unter dem Tragflügel hat. *Ronald Pommer*



Flitzty - kleines Elektromodell mit vielen Vorzügen

schon auf diese Weise mit dem Modellbau beschäftigt hat, wird wissen, wie viel Vorarbeit in so einem Projekt steckt, die dem eigentlichen Bauen vorausgeht. Besonders bei Nachbauten von Originalflugzeugen.

So dauert es häufig sehr lange, bis endlich ein flugfähiges Modell zustande kommt, oftmals verbunden mit einem Aufwand, der sich nicht immer zu lohnen scheint. Im Gegensatz dazu ist aber immer wieder erstaunlich, welche Leistungen man relativ simpel ausgelegten Modellen abverlangen kann. Die Klasse der "400er"-Elektromodelle ist da wohl herausragend. Hier kann mit einfachen Mitteln kostengünstig gebaut werden. Darüber hinaus ist die

versehen, drängte sich auch schon die Herstellung eines Rumpfes auf, die in ebenso einfacher Weise erfolgte:

Die Komponenten des Antriebes nebst Empfangsanlage auf die Bauplatte gelegt, daraufhin die ungefähre Größe des Rumpferschnittes und die Position des Tragflügels festgelegt. Darum herum sofort die Kontur gezeichnet - und der Rumpf fertig konstruiert.

Nun folgte ein passender Styropor-Rohling, der vermessen, etwas korrigiert, gespachtelt und geschliffen mit einem dreifachen Überzug aus 25 g-Glasgewebe (am Rumpfboden auch eine Lage schwereres Gewebe, eventuell Kohlefaser) versehen.

Das Seitenleitwerk besteht aus einem 2 mm Balsabrettchen in Haifischflossenform, das in den Styroporhohl

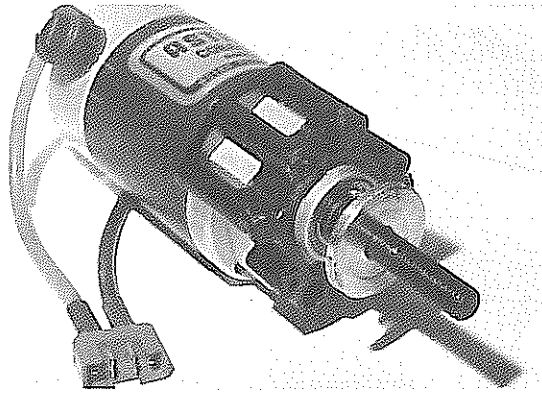


Graupner Original/Heim helicopter

Beratung und Service

<p>Diese Fachgeschäfte führen auch alle Originalteile und Zubehör für die Modelle STAR RANGER, BELL 222h und LOCKHEED 285h.</p> <p>A-1180 WIEN MB-Findeisen GesmbH. Herbststraße 63 Tel.: (0222) 492 40 80</p> <p>A-4040 LINZ-URFAHR Modellbau Buchgeher Lentia 2000, Blütenstr. 15 Tel.: (0732) 23 05 61/62</p>	<p>A- 6130 SCHWAZ Modellbau-Ruppnig Husselstraße 10 Tel.: (05242) 53 59</p> <p>A-6391 FIEBERBRUNN/ TIROL Modellbau Foto Heinz Ing. Hanz Jobstl Dorfstraße 6 Tel.: (05354) 63 61</p> <p>A-6714 NÜZIDERS Neyer Helitechnik Landstraße 16 Tel.: (05552) 64 0 11</p>	<p>A-8530 DEUTSCHLANDSBERG Modellbau Schweighofer Hauptplatz 9 Tel.: (03462) 25 41 19</p> <p>A-5632 DORFGASTEIN 20 Walter Freyman Flugschule und Modellbau Tel.: (06433) 240</p> <p>A-6840 GÖTZIS Bockle Spielwaren-Modellbau Dr.-Alfons-Heinzle-Straße 1-3 Tel.: (05523) 25 12</p>
---	---	--

Schalter, Kabeln und Stecker - alles Teile, die manchmal viel Ärger machen. Um diese "Risikofaktoren" möglichst auszuschalten, sollte man einiges um diese Dinge wissen. Der Verfasser dieser Zeilen hat nämlich ein großes Mißtrauen gegenüber den vielfach zu RC-Anlagen



6-poliger Hochstromstecker mit vergoldeten Flachstiften. Sichere Verbindung auch bei hohen Strömen

Grundsätzlich kann festgehalten werden, daß nur beste vergoldete Stecker und Buchsen verwendet werden sollen. Die vielfach angebotenen einfachen AMP-Stecker und Buchsen mit nur verzinkten Kontaktstreifen haben hier nichts verloren. Wenn schon dieses System, dann z. B. Graupner Gold Kontakt G 2. Besser noch die Gold Kontakte G 4, die allerdings den Nachteil haben, nicht verpolungssicher zu sein. Sie bekommen zwar eine entsprechende Kennzeichnung mit rotem und schwarzem Schrumpfschlauch, doch sollten die beiden Pole einmal vertauscht werden, ist der Regler in Sekundenschnelle hin.

Mit besten Erfolg werden seit etlichen Jahren die 6-poligen Hochstromstecker und -Buchsen von Multiplex eingesetzt. Pro Pol stehen drei massive vergoldete Kontaktbahnen zur Verfügung. An die ein hochflexibles Kupferkabel

Von Schaltern, Kabeln und Steckern

Wo Sicherheit aufs Spiel gesetzt wird

Billige Stecker und Schalter kosteten schon manches Modell

als Zubehör erhältlichen Schaltermaterials. Zieht man in Betracht, was so ein nicht hundertprozentig funktionierender Schalter alles anrichten kann, scheint das abgrundtiefe Mißtrauen gerechtfertigt.

Wie aber sieht die bessere Lösung aus? Entweder man entschließt sich, qualitativ hochwertige Schalter einzubauen, was meistens daran scheitert, daß sie wesentlich größer sind, für einen Einbau mit Betätigungsmöglichkeit von außen also nicht passen. Der Preis wird bewußt nicht angesprochen. Somit ist es doch besser, die herkömmlichen Schalter gleich wegzulassen. Statt dessen nehme man lieber hochwertige Stecker.

Ja, heißt es dann, da muß man ja jedesmal die Kabinenhaube aufmachen! Stimmt, doch beim Flugzeugschlepp muß das zum Fertigmachen der Schleppkupplung sowieso geschehen. Also wo liegt dann die "Mehrarbeit"? Zudem kommt noch, daß eine Steckverbindung (die zwischen Schalterkabel und Akku) entfallen kann.

Wie sieht der Lösungsvorschlag nun aus? Mit sehr guten Erfahrungen über viele Jahre werden hier die 5-poligen vergoldeten Stecker verwendet, wie sie Multiplex im Programm hat. Bei der Verwendung als "Schalter" genügendes, ein zweipoliges Kabel vom Empfänger her zu legen. Auf der Empfängerseite natürlich der passende Stecker, auf der anderen Seite wird der im Bild gezeigte Stecker montiert. Wobei man pro Pol zwei Kontaktbahnen benützen kann. Eine bleibt frei.

Der Vorteil liegt auf der Hand: vier so breite und massiv vergoldete Kontaktbahnen verringern den Übergangswiderstand und bringen optimale Sicherheit. Von der Empfängerbatterie her bekommt das Kabel natürlich die passende Buchse. Dabei kann beiden Kabeln gleichauf einen höherer Drahtquerschnitt zurückgegriffen werden. Hochflexible Kabel mit

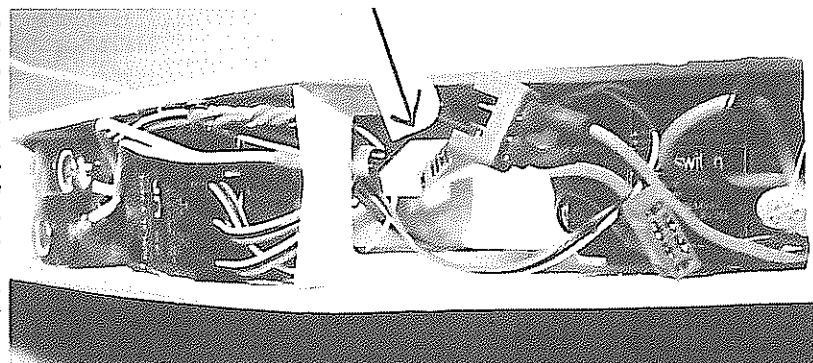
werden. Es gilt auch hier, nur beste hochflexible Kabel mit entsprechenden Querschnitten haben eine Berechtigung. Wobei nochmals angemerkt sei: Kabel zwischen Empfängerakku und Empfänger sollen 1 mm² Querschnitt haben, im Elektroflug sollte man nicht unter 2,5 mm² gehen. Bei Hochleistungsmotoren natürlich entsprechend mehr, 30 A gehen mit 2,5 mm² jedenfalls nicht mehr. Im heute so beliebte Bereich der Elektrofliegerei sind Steckverbindungen unerlässlich. Einmal zwischen Akkus und Regler und meist auch

werden. Es gilt auch hier, nur beste hochflexible Kabel mit entsprechenden Querschnitten haben eine Berechtigung.

Wobei nochmals angemerkt sei: Kabel zwischen Empfängerakku und Empfänger sollen 1 mm² Querschnitt haben, im Elektroflug sollte man nicht unter 2,5 mm² gehen. Bei Hochleistungsmotoren natürlich entsprechend mehr, 30 A gehen mit 2,5 mm² jedenfalls nicht mehr.

Im heute so beliebte Bereich der Elektrofliegerei sind Steckverbindungen unerlässlich. Einmal zwischen Akkus und Regler und meist auch

Buchse (Pfeil) einer Steckverbindung zwischen Empfängerakku und Empfänger. Vier kräftige und vergoldete Flachstifte sichern hervorragenden Kontakt



Fotos: Tollerian

einem Querschnitt von 1 mm² sind genau das richtige und bringen immer ausreichend Strom zu Empfänger und Servos.

Beim Thema Kabel wird leider auch oft gesündigt. Viel zu kleine Querschnitte und eine nicht befriedigende Qualität geben zu Ärger Anlaß. Sowohl im Elektroflug als auch bei Leitungen zu Flächenservos soll auf diese beiden Faktoren Rücksicht genommen

noch zwischen Regler und Motor. Noch viel mehr als beim Thema Stecker zwischen Empfänger und dessen Akku geht es darum, Übergangsverluste zu vermeiden und einen sicheren, gut sitzenden Kontakt zu gewährleisten. Ist das nicht der Fall, kann die Leistung nicht voll genutzt werden und es kann auch zu Beeinträchtigung der RC-Anlage kommen.

von 2,5 mm² Querschnitt anzulöten ist ganz einfach. Die notwendige Isolierung erreicht man mit einem Schrumpfschlauch.

Auch bei Verbindungen Regler - Motor kommen diese Stecker und Buchsen zum Einsatz. Der Vorteil liegt auf der Hand: drei massive Kontaktbahnen, absolut verpolssicher und gegen Kurzschluß geschützt.

Peter Tollerian

Burda-Piper und ASW 20 von Markus Friesacher und Robert Sölkner



Foto: Schober

Dieses Team habe ich in Linz getroffen, wo es bei widrigen äußeren Bedingungen einen 3. Platz erfliegen konnte. Die verwendeten Modelle stammen aus dem Hause Glück und stellen in bezug auf Bauausführung und Flugeigenschaften wohl eine 1. Wahl dar. Die Piper hat ja bekanntlich 285 cm Spannweite bei einem Gewicht von 9,7 kg. Als Motor wird ein 40 ccm Quadra verwendet, der mit

einem Seitendämpfer bestückt ist. Das im Rumpf eingebaute Resonanzrohr wird lediglich als Nachschalldämpfer verwendet. Die ASW 20 besticht durch fünf Meter Spannweite bei einem Gewicht von unter 5 kg. Sie ist deshalb auch für die Klasse RC-IV geeignet. Als Profil wird das Ritz-3 verwendet. Näher Details sind bei Franz Glück zu erfragen.

"Euro-1" von Willi Stultschnig, ein Großmodell mit Rechteckflügel

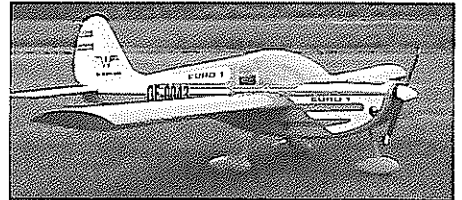


Foto: Stultschnig

Im Frühjahr 94 traf ich bei der Kärntner Landesmeisterschaft auf Willi Stultschnig, der über Winter wieder einmal eine neue Eigenkonstruktion aufgelegt hatte. Diesmal kein Nachbau einer mantragenden Maschine, sondern eine wunderschöne "Zweckkonstruktion", die auf den Namen "Euro-1" getauft wurde. Die technischen Daten sind beeindruckend:

Spannweite: 3,1 m
Flächentiefe: 53 cm
Gewicht: 10,9 kg
Motor: 3 W 60 mit Merkerrohr
Luftschr.: 24 x 10 Menz, 2-Blatt

Als Profil verwendete Stultsch-

nig ein modifiziertes Clark-Y. Das ganze Modell ist eine reine Holzkonstruktion, wobei hauptsächlich Balsaholz und Lindensperrholz verwendet wurde. Das Finish der vollbeplankten Rippenfläche und des Holzrumpfes wurde mit Folie hergestellt. Als Steckzeug der Tragflächen wurde ein Alurohr mit GfK-Hülle verwendet. Fahrwerksbeine, Radverkleidung und Kabinenhaube stammen vom Swiss-Trainer von Modellbau Bruckmann. Durch die niedrige Flächenbelastung überzeugt das Modell durch hervorragende Flugeigenschaften.

Kleiner technischer Auszug aus dem Maschinenpark der Klasse Seglerschlepp

Nachlese zur Schleppsaison 1994

Auch im letzten Jahr waren an den Schleppwettbewerben wieder viele verschiedenartige Schleppmaschinen und Segelflugmodelle zu sehen. Dabei kann man natürlich die schon lange eingeführten Modelle bewundern, die von erfahrenen Seglerschleppern entworfen und dann in Kleinserien an den Mann gebracht werden.

Ich denke hier vor allem an Modellbau Bruckmann, der mit seinem Swiss Trainer, ein absolut konkurrenzfähiges Schleppmodell entwickelt hat. Dader Vorfertigungsgrad vom Kunden ausgewählt werden kann, ist für jede Brieftasche eine passende Version zu haben. Die von großen Modellbaufirmen wie z.B. Multiplex oder Robbe, angebotenen Schleppmaschinen sind auf österreichischen Schleppwettbewerben nicht mehr zu finden, da sie einfach die Anforderungen an den vorbildgetreuen Flugstil nicht erfüllen können.

Dann gibt es da noch die Profis aus der Schleppszene,

Hannes Brenner verwendet bei seiner Rallye eine Mischbauweise. Und zwar besteht der Rumpf aus einer Holzkonstruktion, während bei den Tragflächen eine furnierbeplante Styroporbauweise verwendet wurde. Die Motorverkleidung besteht selbstverständlich aus GfK, die Kabinenhaube aus Kunststoff, selbst gezogen.

Die technischen Daten:

Spannweite: 3 m
Profil: Eigenentwicklung.
Gewicht: 13,9 kg
Motor: 70 ccm King
Luftschraube: 24 x 10

Der Motor wurde mit unterlegten Gummischeiben statt angeschraubt, die Luftschraube ist eine Bruckmann 4-Blatt.

die ihre Erfolgsmodelle einem weiten Kreis von Modellfliegern zugänglich machen. Hier ist Udo Beichler zu nennen, von dessen Robin man einen Bauplan erwerben kann. Auch diverse Formteile, wie z.B. die Motorverkleidung, die Kabinenhaube und die Radverkleidungen, sind erhältlich und erleichtern den Bau ungemein. Auch von den Staatsmeistern 1989 der Klasse RC-SL - Franz und

Die wunderschön gebaute Morane Rallye von Hannes Brenner



Foto: Schober

Sämtliche Ruder werden von den Servos direkt angelenkt, das heißt, die Servos sitzen dort, wo die Ruderkräfte gebraucht werden. Die groß dimensionierten Landeklappen arbeiten mit 2 Stellungen, nämlich mit 10 und 45 Grad. Ein besonderer Aufwand wurde bei der Konstruktion des

Bugradfahrwerkes getrieben, da die Radgabel gefedert eingehängt ist. Das Hauptfahrwerk wurde wie bei Kunstflug-Tiefdeckern ausgeführt, d. h. der 7 mm Stahldraht wird in einer Nutleiste gelagert und funktioniert als Torsionsfederung.

Gerhard Glück - kann man das Erfolgsmodell nachbauen, so wie es Markus Friesacher und Robert Sölkner getan haben.

Doch damit ist noch nicht Schluß, denn da gibt es noch die große Gruppe der Spezialisten und Tüftler, die einfach aus der Freude am Seglerschleppen sich das eine oder andere Gustostückerl bauen.

Wolfgang Schober

Ganz nüchtern betrachtet handelt es sich bei diesen Männern um wirkliche Spezialisten, die nicht nur hervorragende Modellbauer, sondern auch ebensolche Piloten sind. Keine "Baukasten-Monteur", sondern kreativ arbeitende Modellbauer, denen wirklich jede Anerkennung zu zollen ist. Hoffentlich werden sie nicht weniger, sondern eher mehr.

Seglerschlepp

SUPER RALLYE 180 GT von Helmut Rudolf



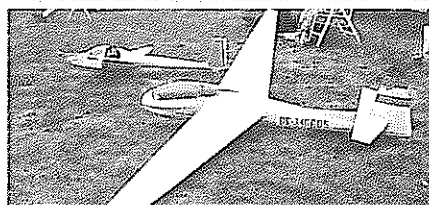
Foto: Schober

Der Österreichische Meister 1987 der Klasse RC-SL - Helmut Rudolf - baute seine Rallye absolut scale nach einem Vorbild, das auf dem Sportflugplatz Eferding stationiert ist. Der Bauaufwand muß enorm gewesen sein. So beanspruchte die Konstruktion allein schon 6 Monate, der eigentliche Bau verschlang dann die 1000 Stunden. Das Meisterstück an der Maschine

ist das Fahrwerk, dessen Federung voll funktionsfähig und der Aufbau absolut scale ausgeführt wurden. Der Rumpf ist eine Holzkonstruktion, während der Tragflügel in Styroporbauweise ausgeführt ist.

Spannweite: 290 cm
Gewicht: 12,5 kg
Motor: King 60 cm³
Luftschraube 24 x 8, Holz, 2-Blatt

Der Bocian von Rudolf Ohrland



Fotos: Schober

Der Bocian ist ein polnischer Doppelsitzer, der schon fast zu den Oldtimern gehört. Der Nachbau von Rudolf Ohrland beeindruckt durch sein wuchtiges Erscheinungsbild: **Spannweite: 4,84 m, Gewicht: 7 kg, Originalprofil des Vorbildes.**

Besonders aufwendig war die Rumpferstellung, da zuerst aus Styropor und GfK ein Urmodell gefertigt, das dann abgeformt wurde. Aus dieser

Negativform entstand dann der endgültige GfK-Rumpf. Ein enormer Aufwand für einen Rumpf.

Die Tragflügel bestehen aus einem Styroporkern mit GfK-Beschichtung. Die Rippenfelder wurden in der Folge ausgeschnitten, was eine Gewichtseinsparung von 2 kg erbrachte. Der Bocian ist einem Vorbild entsprechend lackiert, auch die passende Kabinenhaube wurde selbst gezogen.

SCHLEICHERS L-SPATZ von Misha Kristic

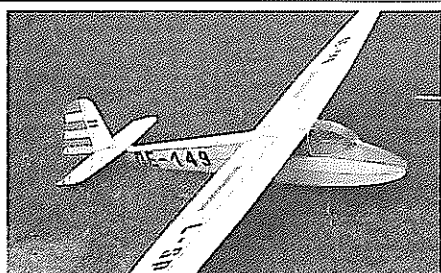


Foto: Schober

Dieses Modell war schon auf der Titelseite von prop 3/94 abgebildet. Der bekannte FMT-Bauplan wurde auf eine Spannweite von 5,5 m vergrößert. Das Gewicht beträgt nur sagenhafte 5,8 kg, weil das Modell völlig ohne Bleizugabe auskommt. Dieses Gewicht ist nur durch die bespannte Fachwerkbauweise des Rumpfes

möglich. Der Tragflügel wurde in Rippenbauweise erstellt, wobei die Nasenbeplankung aus 0,6 mm Sperrholz besteht. Die Verklebung wurde übrigens mit Weißbleim ausgeführt. Misha schwärmt von der stabilen Fluglage auch bei starkem Wind. Andererseits ist dieser Spatz auch bei wenig Wind noch für den Hangflug geeignet.

MUSGER Mg-19a von Hans Wallner

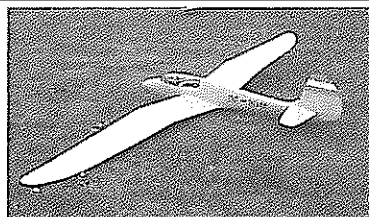


Foto: Schober

Modellbau Bruckmann brachte im Frühjahr 1994 einen GfK-Rumpf der Mg-19 auf den Markt. Hans Wallner entschied sich für die Version "a" der Mg-19 und baute einen superleichten Knickflügel dazu.

Spannweite: 4,43 m
Flügelfläche: 136 dm²
Profil: Eppler Straak
Gewicht: 4,90 kg

So war es möglich, mit diesem Riesenvogel nicht nur die Klasse Seglerschlepp zu flie-

gen, auf Grund dieses geringen Gewichtes kann man damit auch an RC-IV Wettbewerben teilnehmen. Auch ein gewisser Patriotismus läßt das Herz eines jeden Modellflieger höher schlagen, denn die Konstruktion des österreichischen Flugzeugbauers Erwin Musger wird nun auch im Modellflug wiederbelebt und überzeugt durch ein herrliches Flugbild.

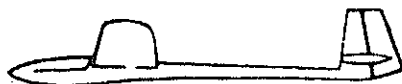
Concept EP öS 3.999,-
Concept 60 öS 5.999,-

Concept 30 SRX öS 6.500,-
Concept 30 SRT öS 4.600,-

Jet Ranger öS 4.799,-
Hughes 500 öS 4.799,-

koranda's

STECKENPFERD

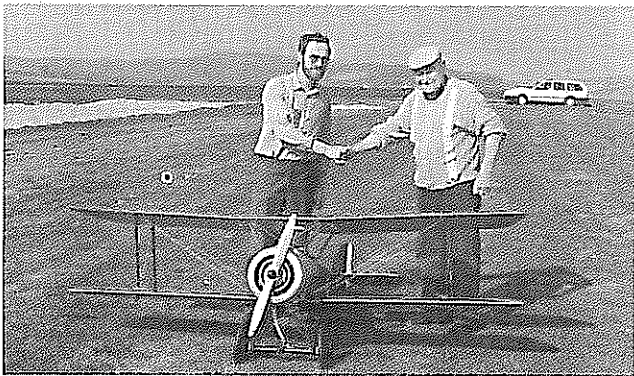
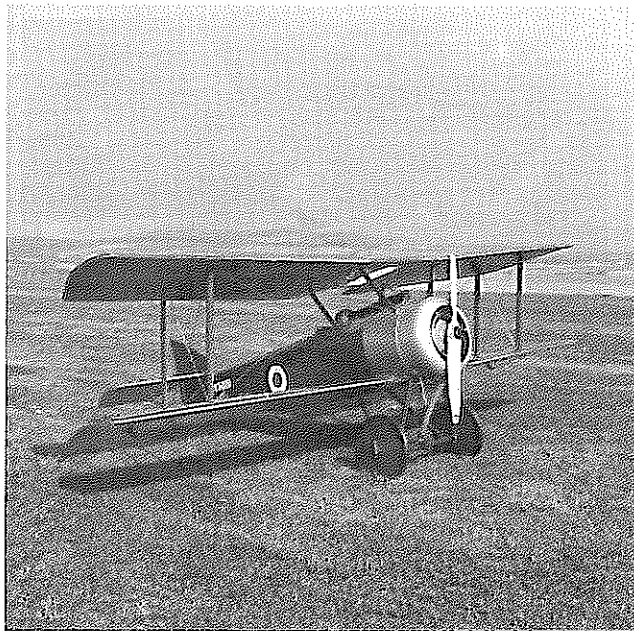


modellbau

1040 Wien, Favoritenstraße 72, Tel. 505-1234

FLUG-, SCHIFFS-, AUTOMODELLE + DRACHENSACHEN

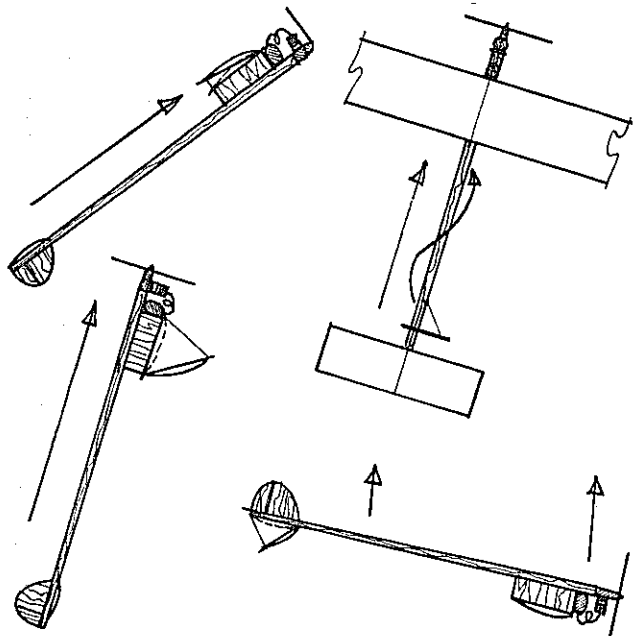
Vertragshändler für U.S.Air-Core, SIG, Lanier, Nor-Cal-Aero, Marutka



Sopwith Pup mit echtem Sternmotor

Dieses hervorragend gebaute 1:4-Modell (Spannweite 2,45 m, Länge 1,84 m, 60 g/dm² Flächenbelastung) treibt ein 9 Zylinder-Sternmotor von Seidel

an. Also keine Motoratrappe. Das Modell selbst ist von Toni Clark, Josef Brosch (r) der Erbauer und Rudolf Teix Eigentümer und Pilot.



Erdacht, gebaut und erprobt

Die bessere Art, ein CO₂-Modell sicher zu Boden zu bringen

Die leichten CO₂-Modelle aus einer selbst mittelmäßigen Thermik trotz Thermikbremse herunter zu bekommen, ist nicht immer leicht. Es steigt weiter und kommt bei Wind oft nur zögernd in großer Entfernung vom Startort wieder zu Boden.

Das betrifft hauptsächlich die Thermikbremsen-Variante des um ca. 45 Grad negativ aufgeklappten Höhenleitwerks. Weil bei Aktivierung der Bremse meist noch der Motor läuft, stellt sich der Rumpf leicht positiv an und das Modell kommt noch langsamer herunter, als dies etwa bei einem Segler der Fall wäre.

Einige der CO₂-Flieger sannen auf Abhilfe, was dabei herauskam, sind neue wirkungsvollere Thermikbremsen.

Fall 1: Aufklappen des Tragflügels auf 50 bis 60 Grad positiv.

Das Modell sinkt annähernd senkrecht, bei laufendem Motor sogar mit zusätzlicher Beschleunigung. Werner Schaupp und Rainer Gaggl waren die ersten, die diese inzwischen am häufigsten angewendete Methode in ihren Modellen eingesetzt hatten. Wichtig ist ein exakter Sitz des Tragflügels und ein sicherer Anschlag nach Auslösen der Bremse.

Modelle mit dieser Thermikbremse sinken ohne wesentliche Drehung um die Längsachse etwa doppelt so schnell wie mit der Höhenleitwerksbremse und laufen eventuell Gefahr einer Beschädigung, wenn sie auf harten Boden (z.B. Beton) auftreffen.

Fall 2: Aufklappen des Seitenleitwerks um 90 Grad.

Ebenso wirksam wie Methode 1, das Modell sinkt jedoch in Steilschlangen, dadurch bessere Sichtbarkeit des Modells beim Bremsen. Auch hier sind genauere, exakter Sitz und Ausschläge des Seitenleitwerks notwendig.

Der Tscheche Fric hatte sein Siegermodell anlässlich der CO₂ Euro-Trophy 1990 mit einer derartigen Thermikbremse versehen, Rainer Gaggl, Ulrich Stadler und Heinz Fenz bremsen ihre Mini-Modelle damit zu Boden. Auch hier Beschädigungsgefahr von Prop und Motor auf hartem Boden.

Fall 3: Aufklappen des Tragflügels auf ca. 10 Grad negativ. Das Modell geht mit einem halben Looping vorwärts in den Rückenflug und sinkt mit mittlerer Geschwindigkeit und Schräglage. Drehung dabei unwesentlich. Besser als Höhenleitwerksbremse, jedoch nicht so wirkungsvoll wie Methode 1 und 2. Die Gefahr der Beschädigung des Tragflügels bei der Landung besteht!

Da aus Gewichtsgründen fast ausschließlich eine Zündschnur zur Auslösung verwendet wird, empfiehlt sich, eine möglichst genaue Einstellung vorzunehmen. Maximalzeit + 20 Sekunden sind machbar! Jede Sekunde mehr als notwendig vergrößert die "Chance", das Modell bei starkem Wind zu verlieren oder bis zum nächsten Durchgang nicht rechtzeitig zu finden. Deshalb auch immer die Brenndauer am Wettbewerbstag und Ort testen, sie kann vor allem aufgrund unterschiedlicher Luftfeuchtigkeit erheblich schwanken.

Walter Hach

MODELLBAU

LINDINGER

KATALOG 95

mit **VIELEN** interessanten **NEUHEITEN**
und stark erweitertem Sortiment

**...der Spezial-Katalog
für den Modellflugfreund**

... mit 200 tollen Seiten im 4-Farbdruck

Katalog-Schutzbeitrag: S 50,-
inclusive Porto und beiliegender
Sonderangebotsliste !!!!!

Versand ab Ende April

Bestellung: ☎ **07584 - 3318 - 0**



Modellbau Lindinger
4591 Moln 131

FOLIENBÜGELEISEN



☎ **07584 - 3318 - 0**

CHECK OK?

Prüfen Sie Ihre Fernsteuerung zu
Saisonbeginn zum Sonderpreis!

nur öS 100,-/Anlage

Unser Kurzcheck:

- 1) Reichweite
- 2) Sendeleistung
- 3) Akkutest
- 4) Quarztest
- 5) Kanaltrennung Empfänger
- 6) Empfänger-Antennenlänge
- 7) Servotest (mit Stromaufnahme)

Was ist zu tun?

Sie bringen Ihre ausgebaute und gereinigte Anlage in eines unserer
Geschäfte oder senden uns diese per Post für uns kostenfrei zu. Wir
erstellen innerhalb einiger Tage ein Protokoll für Ihre Anlage. Bei
Versand werden zusätzlich zum Prüfpriest entstehende Portokosten
mitverrechnet.

AKKU-REFRESHING ?

Ein Großteil lahmer Akkus kann durch sorgfältiges
Laden und Entladen zu neuem Leben erweckt werden.
Nützen Sie diese Möglichkeit zum Preis von

nur 10 Groschen/Gramm

Sollte Ihr Akku seine Nennkapazität nicht mehr
erreichen, ist unser Versuch für Sie kostenlos!

Diese Angebote gelten bis 30. April 1995 !



SPERL MODELLBAU

Zentrale: Wien 4., Wiedner Hauptstr. 66/Eing. Klagbaumgasse
Tel.: 0222/587 62 22

Filiale: Wien 11., Simmeringer Hauptstr. 96a/Zentrum Simmering
Tel.: 0222/748 33 88

**ES KOMMT
AUF DIE
SEKUNDE AN**

**DICK - MITTEL - DÜNN - FLÜSSIG +
AKTIVATOR-SPRAY**

**UNÜBERTROFFEN
AN PREIS-LEISTUNGSVERHÄLTNIS
UND QUALITÄT**



AUF DIESES LOGO!
R
KOMMT ES AN!

**SUPER-
GLUE**

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

Lieferung nur über den Fachhandel



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

*Fernsteuerungen
Empfänger
Servos
Fahrtregler*

*Ladegeräte
RC-Autos
RC-Elektronik
Webra-Service*

Täglich Postversand

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

Modellbauelektronik Servicecenter Wien

Reparaturservice für alle elektronischen Modellbauartikel

Kurze Reparaturdauer - Gratskostenvoranschlag - Reparaturgarantie - Günstige Reparaturpreise

- o Frequenztester FT 95s
- o Modellfinder
- o Umbau der Webra-Anlage auf FM-Empfänger

Zum Beispiel: Komplettabgleichung FM-Sender & Empfänger, Akku- & Schalterkabelkontrolle, Impulsabgleich, Potentiometer-Test, Reinigen von Kontakten & Gehäusen, Temperatur und Dauertest
Mit Reparaturbericht & Reparaturgarantie nur öS 490,- excl. MWST!

KEIN PLATZ ZUM LANDEN ?

...durchstarten und zu



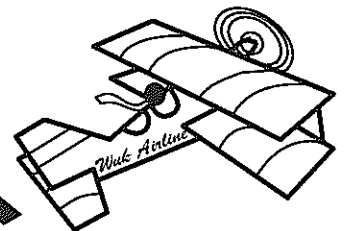
OMI

**WOHNUNGSVERMITTLUNG
IMMOBILIEN
VERWALTUNG**

PETER WUK

HÄUSER GRUNDSTÜCKE

Der Chefpilot
Peter Wuk (0222) 214 25 41



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

MVVS

Motoren
von 2,5 - 20 ccm

modell motoren

für Flug-, Auto- und Schiffsmodelle
alle Ersatzteile lieferbar
bei Ihrem Modellbau-Fachgeschäft

**INFO: A. Bayer GmbH
Tel 02252/89 546**

Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

Esterházystraße 33
A-7000 EISENSTADT
Tel./Fax: 02682/61724

Movi
Modellbau Vidlak



**Öffnungszeiten:
Montag - Freitag
Samstag**

**9:00 - 18:30
9:00 - 12:30**

Dieter Schlüter, nach achtjähriger Pause mit neuen Produkten wieder hochaktiv

Viel wurde bereits gemunkelt und in Zeitschriften vorangekündigt: Der Vater des Modellhelikopter Ing. Dieter Schlüter kommt wieder. Nach acht Jahren des Stillhaltens (Vertrag mit ROBBE Modellsport) ist er mit seiner Firma Aero-Tec Helicopter Technik GmbH (D-65203 Wiesbaden) mit einem "Paukenschlag" in die Modellbauszene zurückgekehrt.

Ich hatte Gelegenheit und Ehre, mit Dieter Schlüter ein sehr langes Gespräch zu führen und wurde höchst persönlich vom "Chef" mit der neuesten Kreation des Hauses Schlüter bekannt gemacht. Hier mein Bericht mit Originalzitat von Dieter Schlüter:

"Auch nach dem Verkauf meiner Firma ging mir das Thema Modellhubschrauber natürlich nicht aus dem Kopf. Immer wieder hatte ich Ideen, die danach verlangten, zu Ende gedacht zu werden. So entstand eine Vielzahl von teils mitunter widersprüchlichen Projekten und Details.

Ein neu angeschafftes CAD-Programm ermöglichte es mir, meine Ideen präzise festzuhalten, jederzeit wiederzugeben und zu kombinieren. Eines Tages war es dann soweit, die am besten zusammenpassenden Details zu kombinieren und einen neuen Helikopter zu entwickeln. Oberstes Ziel: einen möglichst bis in das letzte Detail durchdachten Entwurf auszuarbeiten, alle Komponenten optimal zusammenzufügen und in maximaler Präzision zu realisieren.

Sehr hilfreich war dabei, daß ich in vielen Punkten in der Entscheidung freiwar von einengenden, kaufmännischen Zwängen, die sich immer dann ergeben, wenn auf Lagerbestände und noch nicht amortisierte Werkzeuge Rücksicht genommen werden muß.

Andererseits ist eine hun-



Fotos: Diltmayer

Mit neuen Ideen und neuen High-tech-Produkten

Dieter Schlüter ist wieder da!

dertprozentige Neukonstruktion auch nicht immer sinnvoll und so habe ich bewußt einige meiner schon früher bestens bewährte Konzepte übernommen."

Soweit Dieter Schlüter. Was dabei herauskam, ist die *COMEBACK-Mechanik*. Der bewährte selbsttragende Ganzmetall Platinenaufbau wurde beibehalten, jedoch der Abstand auf 72 mm erhöht. Dadurch ist es möglich, diese Konstruktion sowohl für 10 ccm Glühzünder bis zu 2 cm³ Benzinmotoren variabel zu machen.

Optisch beherrscht wird die Mechanik durch ein einstufiges Hauptgetriebe in einem CNC gefrästem Alugehäuse als zentralen Bauteil. Die gehärteten Stahlzahnäder sind teflonbeschichtet und erhalten dadurch eine zuverlässi-

ge Schmierung. Ein mechanisch besonderer Leckerbissen ist der völlig neu konzipierte, zweifach kugelgelagerte Klinkenfreilauf, der aus sechs angeschragten Vierkant-Klinken besteht, die je nach Drehrichtung eingesetzt werden.

Der Heckantrieb ist voll im Gehäuse eingebaut und serienmäßig mit einem selbstzentrierendem Freilauf ausgestattet. Wie bei Schlüter gewohnt, sind alle Wellen mehrfach kugelgelagert.

Die Hauptrotorwelle hat 10 mm Durchmesser und wird durch einen auf dem Getriebe aufgeflanschten Alu-Dom dreifach kugelgelagert geführt. Der Stellring ist schon für die Aufnahme der Magnete für die Drehzahlregelung vorbereitet. Motorseitig schließt das Getriebe mit einer zwei-

fach kugelgelagerten Kuppelungsglocke ab.

Die Starterwelle ist mitdrehend, jedoch wurde auf einen Starterkonus verzichtet. Zum Starten des Motors muß der angebotene Starteradapter mit Freilauf verwendet werden. Die motorseitige Fliehkraftkupplung ist mit Zentrierung versehen, so daß eine Demontage des Motors nach unten erleichtert wird.

Mit nur sieben Schrauben ist die gesamte Getriebereinheit zwischen den Platinen befestigt und kann daher leicht montiert werden. Das Getriebe wird werkseitig montiert und ist für Links- und Rechtslauf erhältlich. Mit einem Umbausatz ist ein nachträglicher Umbau der Drehrichtung möglich.

Ein weiteres Novum betrifft die absolut geradlinige Führung aller Gestänge. Die Servos für Nick-Roll und Pitch werden in einem Rahmen befestigt, der kugelgelagert am Chassis gelagert ist. Das Pitch-Servo bewegt den Rahmen und damit die Servos für Nick und Roll. Dadurch wird eine präzise mechanische Ansteuerung der Taumelscheibe gewährleistet. Die Winkel-Umlenkhebel zur Taumelscheibe sind auf einer Brücke am Getriebedom befestigt.

Alle Hebel sind aus Alu und kugelgelagert. Die vordere Nickanlenkung (Nickanlenkung natürlich zweifach) ist gleichzeitig die Verdrehsicherung der Taumelscheibe. Die Servos für Motor und Heckrotor werden seitlich in der linken Platine montiert. Überall dort wo es notwendig ist, sind die Bohrungen bereits mit Gewinden versehen, so daß die sonst so lästige "Fäderei" mit Stopfmuttern entfällt.

Unter der Getriebereinheit ist der Platz für den Kreisels vorgesehen, direkt an der Hauptrotorwelle. In das Chassis können Motoren mit Heck oder Seitenauslaß eingebaut werden. Geeignete Krümmer (Harald Zimmermann) werden angeboten. Die Verwen-

dung aller üblichen Schall-dämpfer und Resoröhre sind möglich.

Die Belüftung des Motors erfolgt durch auf der Schwungscheibe des Motors angeflanschte Lüfterflügel. (Axialgebläse) Die Luftleitbleche sind so geführt, daß eine zuverlässige Kühlung des gesamten Motors gegeben ist und nicht, wie sonst üblich, nur der Zylinderkopf gekühlt wird. Das Landegestell besteht aus zwei kräftigen Kunststoffbügel und Alukufen.

Der Heckausleger (Alu-Rohr) hat 20 mm Durchmesser und ist mit Streben zweifach am Chassis abgestützt. Auch ein spezieller Kraftstofftank (650 ccm) wurde eigens für den *Comeback* entwickelt.

Zum neuen Novo-Tec-Rotor soll Dieter Schlüter zu Wort kommen: "Mein Ziel bei der Neukonstruktion des Rotors war es, die bewährten Funktionen auf jeden Fall beizubehalten, jedoch die bisher üblichen vielen Mischhebel zu reduzieren und mit weniger Bauteilen auszukommen. Vor allem sollten die "Bell-Hiller-Mischer" an den Blattverstellarmen sowie der komplizierte "Pitchausgleich" über die Taumelscheibe wegfallen. Dieses Ziel habe ich durch eine neu entwickelte Konstruktion erreicht, bei der in einfacher Weise alle Funktionen mit nur einem Mischhebel pro Rotorblatt übertragen werden. Die Lösung ergibt sich aus der speziellen Anordnung und Form der neuen Multi-Mischhebel und der Art der Übertragung aller Steuerbefehle von der Taumelscheibe zum Multi-Mischhebel und von dort ohne weiteren Mischer zum Rotorblatt. Durch die Anordnung der Multi-Mischhebel innerhalb der kardanisches gelagerten Wippe ergab sich eine elegante Möglichkeit, die Steuerflügel direkt am Rotor zu befestigen." Die Konstruktion ist komplett aus Metall gefertigt. Die Rotornabe und die Teile der kardanisches Aufhängung bestehen aus hochwertigem Stahl.

Die Wippe für die Multi-Mischer und die Befestigung der Steuerflügel ist CNC-gefräst und aus Alu. Es wird keine Stabstange verwendet, sondern speziell aus Alu gezogene Steuerflügel in profilierter Röhrenform.

Die Blattanschlüsse sind aus Alu und mit Axial- und zwei Radialkugellagern versehen. Das genau zentrierende Schlaggelenk im oberen Gabelteil der Rotornabe ist aus Stahl und nimmt in entsprechenden Mulden zwei Dämpfer auf, die mit einer Fläche von je 8 mm Durchmesser aufliegen. Art und Stärke der Dämpfung können durch unterschiedliche Materialdicke, Härte und Vorspannung individuell abgestimmt werden.

Die Taumelscheibe ist besonders leicht ausgeführt und alle Lager sind gegen axiale Verschiebung gesichert. Gegenüber herkömmlichen Taumelscheiben unterscheidet sie sich durch die Anordnung der Arme, von denen die Gestänge zu den Multimischern gehen. Die Länge und der Abstand dieser Arme zueinander bestimmen die Reaktion der Steuerflügel und die Beimischung zur Hauptrotorsteuerung. Um diese wichtige Funktion sicherzustellen, ist die Länge der Gestänge genau definiert. Damit erübrigt sich die oft aufwendige Grundeinstellungsarbeit wesentlich. Allfällige Korrekturen der Blatteinstellung brauchen daher nur auf den Gestänge

vom Multimischer zu den Blattanschlußhebel vorgenommen werden. Der Mitnehmer der Taumelscheibe ist an der Rotornabe befestigt, durch ein Gegengewicht ausgewuchtet und kugellagert.

Das Heckgetriebe

Das Heckgetriebe besteht aus zwei Alugehäusen. Die Übersetzung der Stahlkegelräder beträgt 1:1. Das Getriebe ist symmetrisch ausgeführt, so daß die Drehrichtung beliebig gewählt werden kann. Rechts und Linkseinbau ist möglich. Angetrieben wird der Heckrotor durch eine Stahlrohrwelle 6 x 0,5 mm mit selbstzentrierenden Freilaufkupplungen. Dieter Schlüter war in seiner Pause also nicht träge.

Alle angeführten Bauelemente werden auch einzeln geliefert. Die Fertigung der Bauelemente erfolgt bei Webrain Weidenbergs als Auftragsarbeit unter der Kontrolle von Schlüter.

Nun, soviel neue Technik in "High-Tec" Ausführung hat natürlich auch ihren Preis. Der *Comeback-Trainer* kostet derzeit komplett DM 2700.- und beinhaltet alle beschriebenen Komponenten und zusätzlich eine GFK-Motorhaube, weiß eingefärbt und von vorzüglicher Qualität sowie Leitwerke und Vorbau für die RC-Anlage. Bei Vorbau und Leitwerken hat Schlüter jedoch noch etwas Nostalgie betrieben: sie sind aus Sperr-

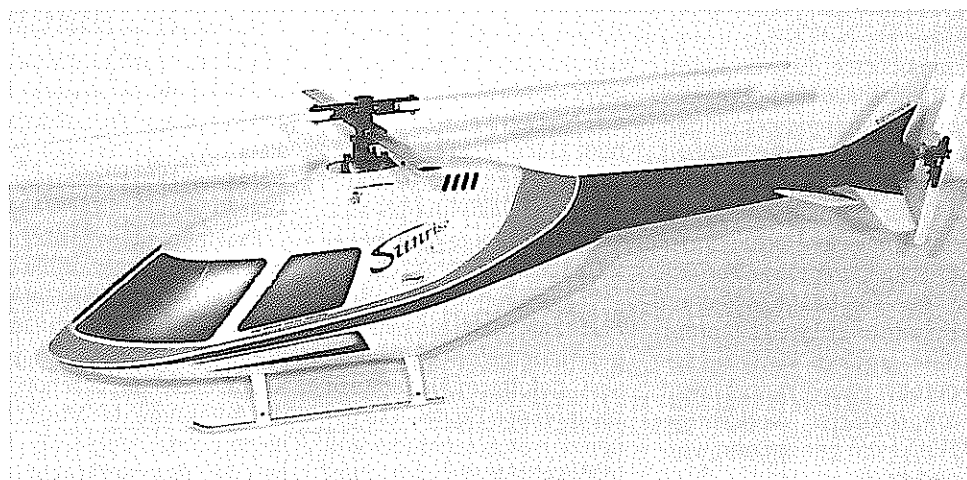
holz und bringen wahrscheinlich die für den Erbauer zeitraubendste Arbeit.

Doch was soll's, schließlich sind wir ja Modellbauer. Möglicherweise bietet sich nun endlich auch die Gelegenheit für eine bekannte Tuning-Firma erstmals für Schlüterhelis "Tuningteile" anzubieten. (sie müssen ja nicht unbedingt rot sein). Selbstverständlich gibt es auch schon einen wunderschönen Rumpf für den *Comeback*, den "Sunrise." Dieser wurde von Volker Heine und Andreas Seeling entwickelt und ist sowohl in Design als auch Ausführung eine Augenweide.

Der *Comeback-Sunrise* kostet rund DM 3000.- und ist sicher für den Wettbewerbpiloten das geeignete Gerät. Der Vertrieb der *Comeback-Serie* erfolgt direkt von AERO-TEC. Weltweit ist für den Endverbraucher aber auch ein Vertrieb über ausgewählte Fachhändler vorgesehen. Derzeit wird eine Vorserie von zehn Modellen unter härtesten Bedingungen getestet. Klappt alles, so wird es die ersten Bausätze ab Mai 95 geben.

Dieter Schlüter setzte mit seinen neuen Modellen wieder einen Maßstab in der Heliszene und wird mit der hohen Qualität seiner Produkte sicher auch den höchsten Ansprüchen gerecht.

Manfred Dittmayer



Der elegante Hubschrauber Sunrise mit *Comeback-Mechanik*, voll aufgerüstet nur 5 kg schwer

Verkaufe:

Motor Saito 50 ccm, Doppelvergaser inklusive Schalldämpfer, wenig gelaufen, Verhandlungsbasis **öS 8.000,-**

Motor 3W70 ccm Boxer Glow inklusive 2 in 1-Krümmer, neu, Verhandlungsbasis **öS 8.000,-**

Martin Salzgeber
Vorarlberg
05522/37110

Suche:

FMT-Bauplan **Supermarine Walrus**, Semi Scale Flugboot von D. Gray, Spannweite 1745 mm, Motor 10 ccm, FMT-Best. Nr. MT/G0041

Rusolf Haselmayr
4860 Lenzing
Tel 07672/29686 ab 16 Uhr

Verkaufe:

GFK-Segler **Calif** (Fa. Geitner), Spannweite 4m, Vierfarbenlackierung, 1A-Zustand **öS 4.000,-**

Allroundsegler, Spannweite 2,80m, Profil E205, GfK-beschichtete Flächen inklusive Flächenservos, fast neu **öS 3.000,-**

Schleppmaschine **Big Rainbow**, Hochdecker mit 2,60 m Spannweite, generalüberholter Super Tiger S3000 inklusive neuem Reso-Rohr und allen Servos **öS 5.000,-**

Motor ZG 62 S mit circa 3 Flugstunden **öS 4.000,-**

Peter Etlinger
8940 Liezen
Tel 03612/22596
(20-21.30 Uhr)

Verkaufe:

Blue Curry, ohne RC-Anlage **öS 500,-**

Segler **Kestrel**, ohne RC-Anlage, fertig gebaut **öS 2.000,-**

Grünau Baby, M 1:3, flugfertig mit kompletter RC-Anlage, original Finish 1A **öS 5.000,-**

Jodel Robin, Spannweite 2,40m mit Webra Bully, Resorohr, MPX Profi Servos, PCM-Empfänger, Landescheinwerfer, Positionslicht, flugfertig **öS 20.000,-**

Suche und Biete!

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.

Andreas Scholz
5700 Zell am See
Tel 06542/4600-13

Verkaufe:
Segler Multiplex LS3, Elektroausführung **öS 2.700,-**

Solar-Uhu mit GfK-Rumpf, Solarzellen, Motor, Schalter und Akku **öS 3.000,-**

Tel 0222/9717402

Suche für Webra-Fernsteuerung (FMSI) Senderquarz Nr 775 und Empfängerquarz Nr. 77 E

Ing. Raimund Wolf
3860 Heidenreichstein
Tel 02862/52494

Verkaufe:
Motor Super Tigre Twin 60, fabriksneu und originalverpackt **öS 2.500,-**

Friedrich Eder
Tel 0316/282778

Verkaufe:
Saito FA-40 6,5 cm³ Viertaktmotor **öS 950,-**

Webra Speedy 1,8 cm³, Normalvergaser mit Abstellvorrichtung, diverse Ersatzteile, Scxhaldämpferrohr, wenig gelaufen **öS 500,-**

Automatik Schnellladegerät Schulze asl 4 für 4 bis 24 Zellen, Anschluß an Autobatterie, automatische Abschaltung nach dem Delta-Peak-Verfahren, Digital-Voltanzeige **öS 2.400,-**

Heimo Stadlbauer
8010 Graz
Tel+
Fax 0316/382509

Verkaufe:

Helikopter-Rumpf **Ultra Viper** aus den USA, für Schlüter, X-Cell, GfK, weiß lackiert mit Dekor **öS 2.500,-**

Rohbaufertige **Piper J3 Cub** von Great Planes (Baukastenpreis öS 2.400,-). 1950 mm Spannweite, Querruder, Scale-Fahrwerk (extra), Scale-Räder (extra), Seitenruder mit Seilanlenkung und Scale-Fahrwerk (extra), alles komplett (auch mit den Extras) **öS 3.500,-**

Baron 30 von Kalt (siehe Rotor 12/94) mit folgenden Tuningteilen: Alu Pitchkompensator, GfK-Haube, Alu-Taumelscheibe, Motorstart von oben mit Startadaptor, neues Landegestell, neuer OS 32 H + original Kalt-Schalldämpfer, Holzrotorblätter fertig, alles neu **öS 7.000,-**

Pilot Piper Super Cub, 1950 mm Spannweite, Querruder, Klappen, Scale-Räder, teilweise bereits fertiggestellt (Rumpf fertig mit Gewebefolie bespannt), Motorhaube lackiert, Fahrgestell fertig lackiert, eine Flächenhälfte fertig mit Gewebefolie bespannt, eine Flächenhälfte bügelfertig **öS 3.500,-**

Anfragen an Frl. Lieb
Tel 0222/5051028-77 DW

Verkaufe:
Hubschrauber Superior (Schlüter) mit Rossi 61 + Resorohr **öS 4.000,-**

Superior mit Servos, Webra 61 **öS 4.800,-**

Helistar (Schlüter) mit Motor Webra 61 **öS 4.000,-**

Star Ranger (Heim) mit Webra 61, GfK-Rotorblätter, Graupner Kreisel (Kugel gelagert), Graupner MC-18, flugfertig, kunstflugtauglich, wenig geflogen **öS 20.000,-**

Christian Schiller
2700 Wr. Neustadt
02622/21293 abends

Verkaufe:

Voll-GfK F3A-Modell **Revolution**, komplett mit OS Hanno-Special-Motor und allen Servos. Eventuell auch ohne Motor und Servos

Gerald Schmiedbauer
Tel 07242/20002264 (tagsüber)
07752/84692 (ab 19 Uhr)

Verkaufe:

Hangsegler Diamant, Spannweite 2,44 m, Voll-GfK, fix und fertig, Profil Eppler E 193, teilbare GfK-Fläche, Rumpf und Flächenoberseite weiß, Flächenunterseite rot **öS 4.950,-**

Andreas Fleischanderl
Amstetten
07472/63044 abends

Aus Platzmangel und wegen Neubauterzverkauf:

Hummel Schleppmaschine mit Huckepackaufsatz, 18 cm³ OS 2Takt **öS 6.000,-**

Super Tiger DD, Holz, 9 kg, Spannweite 260 mm mit Huckepackaufsatz und Fallschirmspringer, Super Tiger 30 cm³ **öS 8.000,-**

Klemm L 25, Spannweite 190 cm, mit OS 6,5 cm³ 4T-Motor (neu) **öS 7.000,-**

Messerschmitt Me 109, Spannweite 220 mm, ohne Motor, aber mit Drucklufteinziehfahrwerk **öS 5.000,-**

Jodel R2160 (Graupner), Spannweite 200 cm³, OS 240 Boxer 40 cm³

Jodel DR 300/180 "TUC", Spannweite 223 cm³, OS 240 Boxer 40 cm³

Fokker DR 1 Dreidecker, Spannweite 198 cm³ mit 5-Zylinder OS Sternmotor

Fokker Dr i1 wie oben, Semiscale mit 5-Zylinder Seidel-Sternmotor

Fiesler Fil Doppeldecker-Schauflugmodell, Spannweite 320 cm, Gewicht 17,5 kg, King 140 cm³ Boxer

Walter Funke
Amstetten, Tel 07472/65259

EHB models

and motors for more fun!

Fa. Ing. Ernst H. Buchenhain
Weingartenstraße 47, A-2214 Auersthal
Tel/Fax (0043) 02288 2116 oder 0663 912 79 78

Eigenimporte aus Tschechien und der Slowakei sowie Produkte von allen namhaften europäischen Herstellern sind prompt und preisgünstig lieferbar!

FLUGSCHULE

Verlangen Sie unseren Katalog!



Sonderheft FMT Extra 20 RC-Elektroflug

Es steht außer Zweifel, daß die diesmalige Ausgabe von *FMT Extra Elektroflüge* eine der besten und interessantesten ist und sogar Nicht-Elektroflieger anspricht. Drei Themen sind es, die allgemeines Modellbauwissen vermitteln: Oberflächenfinish, Klebertechnik und Styroporbauweisen.

Rolf Schmidt befaßt sich mit der Frage, welche Art der Oberflächenbehandlung welches Gewicht mit sich bringt: Papierbespannung mit Spannlack mit und ohne Farblack, Bügelfolie mit und ohne Klebeschicht, Seide mit Füller und Lack, Papier mit Füller und Lack, Seide mit Papier, Füller und Lack und GfK-Oberfläche mit Lack. Eine Abhandlung,

die nicht nur für Elektroflieger, sondern auch für Scale-Freunde von Bedeutung ist, zumal Arbeitsaufwand und hinzukommendes Gewicht aus einer übersichtlichen Tabelle abzulesen sind.

Ähnlich aufklärend ist der Artikel *Klebstoffe über die Waage betrachtet*, der sich auch mit dem unvermeidlichen Gewicht befaßt. Nun geht es hier doch um sehr kleine Materialmengen, doch summieren sich die Zehntel- und Hundertstel Gramm, so daß auch durch richtige Klebetechnik Gewicht eingespart werden kann.

In einer ziemlich aufwendigen Versuchsreihe mit fünf tragflächenähnlichen Gebilden (statt Rippen gerade Balsaleistchen und die Hälfte der Flügeltiefe mit Balsabrettchen beplankt) wurde das Gewicht der mit unterschiedlichen Klebstoffen behandelten Gebilde gewogen und dann extrem belastet, um herauszufinden, welcher Kleber die belastungsfähigste Verbindung bewirkt. Auch über die Verarbeitungsweise wird viel Brauchbares ausgesagt.

Das dritte Allgemeinthema *Vorbildgetreue Modelle aus Styropor* zeigt auf, wie leicht und rasch man mit die-

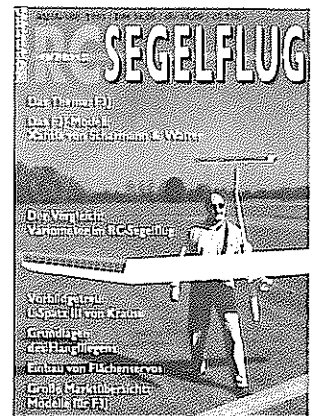
ser Art Rümpfe und Flächen herstellen kann und das in einer Qualität, die sich in nichts von den üblichen (stets schwereren Praktiken) unterscheidet. Man kann damit ruhig auf "Scale" hinarbeiten.

Die reinen Elektroflugthemen sind ebenfalls sehr aufschlußreich. Eine ausführliche Abhandlung über Vergleich von Goldsteckern macht den Anfang. Äußerst umfangreich ist ein Beitrag über E-Motorenteknik mit Tips, Verwendungszweck und tabellarische Übersicht aller am Markt vertretenen Varianten. Auch werden die einzelnen Hersteller von Elektromotoren von Mabuchi bis Plettenberg vorgestellt.

Weitere Beiträge befassen sich mit einem Einsteiger-Modell (Easy von Graupner), mehrmotorige Modelle mit Elektroantrieb, aufschlußreiches über die Empfängerversorgung durch BEC, wo der möglichst tief sitzende Flugakku den richtigen Platz hat, um den exakten Schwerpunkt zu finden, der Speed 300 für den Antrieb im Elektroflug, Einziehfahrwerke für E-Modelle und einige Testberichte vom Modellen. Alles in allem eine Publikation, die ein Elektroflieger einfach haben muß. (GS 110,-)

torigen Junkers Ju 52. Aus zusätzlichen Tabellen lassen sich diese Daten auch für viehändlerübliche Flugmodelle ablesen.

Wer mit dem Elektroflug liebäugelt, wird in diesem Buch eine Fundgrube unerschätzbaren Wissens für vorzügliche Ergebnisse finden.



Sonderheft FMT-Extra 21 RC-Segelflug

In dieser Ausgabe wird der Versuch geschildert, eine von italienischen Allroundgenie Leonardo da Vinci vor bald 500 Jahren konstruierten Flugmaschine zum Fliegen zu bringen. Was dem Schöpfer des Gerätes nicht gelang, fand diesmal statt: sie fliegt!

Über die noch junge Klasse F5J - zwei- und dreiachs-gesteuerte Segler, die mit 150 m Schnur auf Höhe gebracht werden - wird über Konstruktives und über Wettbewerbsregeln berichtet. Als Gegenstück dazu eine ausführliche Anleitung zum Hangfliegen. Nicht uninteressant eine Abhandlung über Flächenverbindungen und eine weitere über Einziehfahrwerke für Großsegler, die außerdem noch in einem eigenen Bericht aufscheinen.

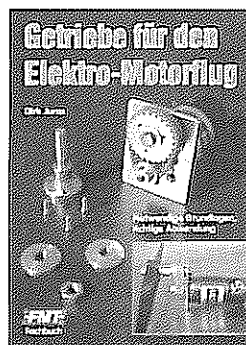
Als Modellbeschreibung sind diesem der 4,20 m-L-Spatz von Kruse und ein Super-Scale-Eigenbau der 5 m-K8B dran. Wie man vom Modell her in die Königsklasse der Segler F3B einsteigt, Variometer im Vergleich, eine Marktübersicht der F3C-Modelle bilden den Abschluß.

Dirk Juras Getriebe für den Elektro-Motorflug

108 Seiten, Format 23 x 16,5 cm, FB 2061, ISBN 3-88180-061-1, VTH-Verlag Baden-Baden.

Was ist ein Getriebe und wie funktioniert es? Gibt es unterschiedliche Getriebe-konstruktionen, ist der Antrieb eines Flugmodells mit einem Getriebe sinnvoll? Und wie wählt man die beste Kombination von Motor und Getriebe aus?

Wird ein Flugmodell mit einem Elektromotor und einem



Getriebe ausgestattet, um etwa den immer häufiger werdenden Lärm-beschränkungen zu entgehen, entstehen eine Menge Fragen. Die fundierten Antworten darauf, und zwar ziemlich ausführlich und

verständlich, finden sich in diesem Buch. Neben theoretischen (leicht verständlichen) Grundlagen der Getriebe-technik, die man zum Verständnis und zur Berechnung benötigt, werden alle Getriebearten einschließlich eines Eigenbaugetriebes und ihre Anwendungsgebiete vorgestellt.

Viel Raum ist dem praktischen Einsatz gewidmet. Hier erfährt man, wie die optimale Motor-Getriebe-Kombination ermittelt wird und welche Luftschraubengeeignet sind. Das Spektrum reicht dabei vom Elektrosegler bis zur dreimo-

...test the best



Hauptkatalog und Neuheitenprospekt bei Ihrem Fachhändler.

Skyflex 2000

Der ultimative Flugdrachen Skyflex 2000 ist ein absolutes Fun-Gerät. Weitgehend vormontiert und mit bereits eingebautem Elektro-Antrieb, elektr. Schalter und Fernsteuerkomponenten läßt der Skyflex 2000 seinen ungeduldrigen Piloten nicht lange warten. Gutmütig, eigenstabil und kinderleicht zu steuern sind die Eigenschaften die den Skyflex 2000 auszeichnen.

Merkmale:

- auspacken, aufbauen, fliegen
- easy handling
- selbststabilisierend
- hochwertiges Spinnakersegel in 5 verschiedenen Varianten
- Zubehör: Skyflex 2000 7-Zellen-Akku
Skyflex 2000 12V Schnellader



Baukasteninhalt Skyflex 2000 mit RC-Anlage
No. 3203 / ohne RC-Anlage No.3204

robbe

robbe Modellsport GmbH
Prager Straße 142 · A-1210 Wien

Graupner

910017 0489 Dvr: 0058815
 Frau
 Kirchert Gudrun
 Beckmannng. 14
 A-1140 Wien



Mehr Leistung ohne Mehrpreis

- Intelligente, automatische oder manuelle Lade-/Entladestromwahl
- Einfachste, komfortable Bedienung über zwei Tasten
- Intelligente Überwachung des Lade- und Entladestroms
 - Ladestrom bis 5 A
- Kombinierte Lade-/Entlade- bzw. Entlade-/Ladefunktion
- Gleichzeitige Ladung von zwei Akkus
 - Automatisches Akkuformierungsprogramm für NC-Akkupacks
- Lade- und Entladeprogramme für Bleibatterien
 - Kapazitätsmeßprogramme für NC- und Bleibatterien
 - Automatische Voll- und Leer-Erkennung
- Anschluß an 12-V-Autobatterie oder an Netzgerät ULTRA POWER 150

