

20. Jahrgang Heft 4/96

prop

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

910017 0083

Dvr: 0058815

Herrn

Kirchert Gerd

Linzerstr. 65

A-1140 Wien



FESSELFLUG

WM 96 SCHWEDEN

FREIFLUG

JUNIOREN WM

POLEN

"HANNOS WINTERTRAUM"

und vieles mehr...



das österreichische Modellflugmagazin

HOBBY FACTORY

Modellbauzentrum

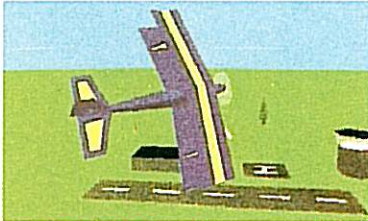
1210 Wien, Pragerstrasse 92

Mo - Fr 10.00 - 19.00, Sa 09.00 - 13.00

Tel. 0222 - 278 41 86 FAX 0222 - 278 41 864

die Qualität im Modellbau

alle Angebote solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MWST, Irrtümer vorbehalten
die statt-Preise sind unsere bisherigen Verkaufspreise oder die Hersteller-Listenpreise



Fliegen im Wohnzimmer mit dem PC-Flugsimulator

fliegen Sie Hubschrauber und Flächenflugzeuge auf Ihrem PC mit der eigenen Fernsteuerung
stellen Sie Ihr eigenes Flugmodell ein und trainieren Sie zu Hause
Systemvoraussetzung min.: PC-386 16 MHz & Schülerbuchse

TRU-FLITE für die Sender
Futaba Graupner Multiplex Focus

nur
2090,-

GRATIS dazu: ab sofort mit deutscher Beschreibung



die Neuheit 1997 ** **PICO - Servo**
das 11 mm Servo

pico **559,-**
21,8 x 11 x 19,5 9 g 0,11 sec / 60° 0,8 kp

pico pro **498,-**
23,8 x 11 x 21 12 g 0,16 sec / 60° 2,2 kp

pico max **490,-**
23,8 x 11 x 21 13 g 0,18 sec / 60° 2,8 kp

last-minute Angebot

14 190,- *X-Cell Benzin **TRAINER**
zum **SUPERPREIS**
inkl 22ccm Zenoah-Motor

wir wünschen

allen unseren Freunden und Kunden
ein gesegnetes Weihnachtsfest
und eine erfolgreiche Saison 97



Graupner

ERGO 30 der Kompakte



- * MC-15 Sender
- * Graupner Empfänger
- * OS-Motor 32 + Dämpfer
- * 5 Servos
- * Standard GYRO
- * Hauptrotor 1237 mm

12 599,-

der "neue ELEKTRISCHE"
MOSKITO SONIC

- * E-Motor
- * Drehzahlsteller
- * 4 Servos
- * Standard GYRO
- * Hauptrotordurchmesser 1500 mm

13 990,-

hobby



täglicher Postversand + täglicher Postversand
Sie bestellen bis 12.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität

die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau

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

prop

prop 4 / 96



Inhalt

| | Seite |
|-----------------------------------|-------|
| <i>Fesselflug</i> | |
| <i>Weltmeisterschaften 1996</i> | 5 |
| <i>Freiflug Junioren WM</i> | 10 |
| <i>ÖM RCIII Böheimkirchen</i> | 14 |
| <i>Kommt ein Olympiasieger...</i> | 16 |
| <i>Fesselflug Welt Cup</i> | 20 |
| <i>Ö-Pokal RC-SL</i> | 24 |
| <i>ÖM RC-IV</i> | 27 |
| <i>Big is beautifull</i> | 31 |
| <i>OSKOSH</i> | 38 |
| <i>Heribert Kargl Pokal</i> | 39 |
| <i>Modellbau 96</i> | 41 |
| <i>Leserbriefe</i> | 46 |
| <i>1.European Acro-Cup</i> | 48 |
| <i>und vieles mehr.....</i> | |

Redaktionsschluß Heft 1/97 15.1.97

Unser Titelfoto:
Hanno Prettner's Wintertraum
"Flying Klammer"
(Foto: H.Prettner)

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer
Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Peter Tollerian, und die Bundesfachreferenten.
Alle -1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
Redaktionsadresse: Redaktion *prop*, 1210 Wien, Gerasdorferstr.153/71
Telefon: 0222 40400/9063DW
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz Eugenstraße 12
Telefon 0222/505 10 28 DW 77, Telefax 0222/505 79 23
Druck: Druckerei Jenitsch & Co., 1210 Wien

Liebe Leser, liebe Freunde !!

Es erfüllt mich wirklich mit viel Freude, wenn Leser uns zu unserem *prop* gratulieren und Freude an unserem Magazin haben.

Natürlich bin ich mir bewußt, daß ich als Redakteur nicht alle „Geschmäcker“ zufriedenstellen kann.

Oft höre ich, daß *prop* „nur“ Vereinsblatt sei !

Nun liebe Freunde wir sind nun mal ein Verein oder besser gesagt eine große Familie von Gleichgesinnten. *Prop* war auch immer als „Vereinsblatt“ gedacht und nicht als kommerzielle Modellzeitschrift.

Andererseits gibt es auch Kritik, daß der *prop* nun schon zu kommerziell ist.

Also wie hätten wir es den gerne ?

Wie in keinem anderen Magazin haben beim *prop* die Leser die Möglichkeit den Inhalt selbst zu gestalten und zu bestimmen. Nur tun muß man es. Beispielsweise ist die Seite „Leserbriefe“ kaum genutzt. Genau dort könnt Ihr schreiben was immer Ihr schon sagen wolltet, sei es über den OEAC, über *prop*, über die Modellbauindustrie, Produkte ...etc.

Alle die gegen Wettbewerbsberichte wettern kann ich nur auffordern, über andere Themen selbst zu schreiben oder zumindest Themen anzuregen. Berichtet doch über Modelle, Fluggelände, Modellflugplätze, Flugtheorie und Praxis, besonders gute Lösungen von kniffligen Problemen, Erfahrungen mit Umweltschützern und sonstigen „grünen Gesellen“, berichtet über Bücher, Flugtage Projekte etc.

Der Themeninhalt hängt von Eurer Mitarbeit ab !

Auch möchte ich festhalten, daß *prop* im derzeitigen Layout und Umfang finanziell nicht ohne Werbung auskommt.

Also liebe Freunde versuchen wir 1997 unseren *prop* gemeinsam noch besser zu machen.

Ich wünsche Euch frohe Festtage und ein erfolgreiches 1997

Euer Manfred

Liebe Fliegerfreunde

Es ist wieder einmal soweit - das Jahr geht dem Ende zu. Wenn ich so einen kleinen Jahresrückblick halte, dann gibt es viel positives, aber auch negatives zu berichten, wobei ich gerne mit den erfreulichen Dingen beginnen möchte:

•erfreulich war heuer die stetige Mitgliederzunahme, die einerseits unsere Position im Aeroclub stärkt und andererseits eine Anerkennung für die Arbeit unserer Vereins-Landes und Bundesfunktionäre ist.

•erfreulich auch, daß die Industrie initiativ wurde. Die Firma Rögatechnik- Graupner Austria führt Händlerseminare durch mit dem Ziel, grundsätzliches modelltechnisches Wissen zu vermitteln um die fachlich qualifizierte Betreuung der Konsumenten zu verbessern.

•aufgrund der Mitgliedschaft Österreichs in der EU wird sich in nächster Zeit sicherlich auch einiges im Bereich der Luftfahrtgesetze tun. In erster Linie hoffen wir auf eine Änderung der Mindestflughöhe von 150 Metern (unserer Obergrenze).

•erfreulich die ausgezeichnete und engagierte Tätigkeit unseres Rechtsberaters Herrn RA Dr. Kurt Licht!! Herzlichen Dank Kurt im Namen aller!!

•erfreulich auch das große Publikumsinteresse am Stand unserer Bundessektion auf der Modellbau 96 in Wien. Herzlichen Dank an Willi Zehethofer und auch Roland Dunger für ihren Einsatz und die Standbetreuung.

•das Erfreulichste für mich war aber, daß unser Chefredakteur wieder gesundet ist

Nun aber zu dem weniger Erfreulichen:

•bis heute verstehe ich nicht, daß einige Mitglieder immer wieder über den Aero Club sich nur negativ äußern. Wie oft habe ich ersucht sich mit konstruktiver Kritik jederzeit an die Bundessektion zu wenden? Doch hier herrscht Sendepause! Nörgeln ist ja auch viel einfacher.

•Das Thema Versicherung wird auch zu einer unendlichen Geschichte. Oft wurde schon im Prop berichtet. Ist es wirklich so schwierig das Schadensformular richtig auszufüllen ? Es erstaunt doch sehr, wenn man zum Beispiel eine Schadensmeldung bekommt, wo ein Segelflugzeug ein Autodach streifte und der Besitzer einen Schaden von fast ÖS 40,000. - geltend macht und erst auf Grund von Fotos und Zeugenaussagen seine Forderungen drastisch reduziert. Der § 147 des österreichischen Strafgesetzbuches spricht hier von schwerem Betrug! Im konkreten Fall wird noch intern über die weitere Vorgangsweise zu befinden sein. Als ich seinerzeit - hört sich gut an - vor acht Jahren die Funktion übernahm, habe ich auch im Prop geschrieben, daß ich jene, die meinen, einen Versicherungsbetrug begehen zu können, vor den "Kadi" zitieren werde.

*•Jugendarbeit, bei vielen Vereinen ein Fremdwort.
Wo bleiben die Überlegungen für den Pilotennachwuchs ?*

Meine Vorhaben für 1997

- alle Vereine, die einen Flugtag veranstalten, werden die dafür erforderliche Versicherung vom OEAC kostenlos erhalten.*
- Verstärkte Zusammenarbeit mit der Modellbauindustrie*
- Ausbau des MAZ Spitzerberg mit einer guten Graspiste*
- verstärkte Unterstützung von Vereinen, die Jugendarbeit durchführen*
- nach wie vor ein offenes Ohr für alle Mitglieder für konstruktive Vorschläge*
- verstärkte Öffentlichkeitsarbeit*

Ich wünsche Euch allen Frohe Weihnachten und ein erfolgreiches Fliegerjahr 1997

*Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter*

FESSELFUG WM 1996 IN NORRKÖPING, SCHWEDEN

Franz Marksteiner bot mit zweimal 283 km/h eine respektable Leistung, immerhin die höchste Geschwindigkeit die ein Österreicher jemals auf einer WM erreichte.



Die Fesselflug WM fand diesmal in Norrköping, das liegt etwa 150 km südlich von Stockholm, auf einem Militärflugplatz statt. Außer einer Patrouille, die regelmäßig das Campingareal abfuhr, die sanitären Einrichtungen kontrollierte und sich nach unserem Befinden erkundigte, war vom Militär nichts zu merken. Ein riesiges Starterfeld von insgesamt 284 aktiven Teilnehmern aus 30 Nationen nahmen in den vier Fesselflugklassen F2A (Speed), F2B (Akro), F2C (Team-Racing) und F2D (Combat) teil.

Unsere Mannschaft:

F2A

Kofler Helmut
Marksteiner Franz

F2B

Weinmann Erhard
Wenzel Franz
Weinseisen Walter (MF)

F2C

Fischer J./Straniak H.
Nitsche H. sen./
Nitsche H. jun.

F2D

Königshofer Rudolf
Mühlparzer Markus
Staffel Günter

Optimal das Wetter, angenehm sommerlich heiß, während der Vorrunden nur leichter Wind und Sonnenschein von 04 30 Uhr - 21 30 Uhr! Nur an den Finaltagen frischte der Wind auf, blieb aber immer im regulären Bereich.

Excelent auch das Fluggelände, zwei kilometerlange und 40 m breite Pisten, in deren Kreuzungspunkt Kunstflug geflogen wurde und im Abstand von ca. 200 m die anderen Klassen. Dazu jede Menge Trainingsplätze, man konnte sooft und solange man Spaß hatte, trainieren. Manch einer bekam da sogar ein Problem mit seinem von zu Hause mitgebrachten Spritvorrat und mußte von der Möglichkeit Gebrauch machen, sich Sprit nach seinen Vorstellungen mischen zu lassen. Allerdings, um mit dem Auto von einem Wettbewerbsplatz zum nächsten zu kommen, mußten kilometerweite Umwege gefahren werden, deshalb standen Leihräder besonders hoch im Kurs.

War die letzte WM in China, die Organisation betreffend, das Feinste vom Feinen, so mußten wir uns in Schweden wieder mit Alltagskost zufriedengeben. Wenn am Abend vor den ersten Durchgängen erst nach 22.00 Uhr der Mannschaftsführer für insgesamt 12 Teilnehmer, nur eine einzige Startliste erhält, hat das nichts mit Nörgelei zu tun, denn schließlich meldet man sich ja auch

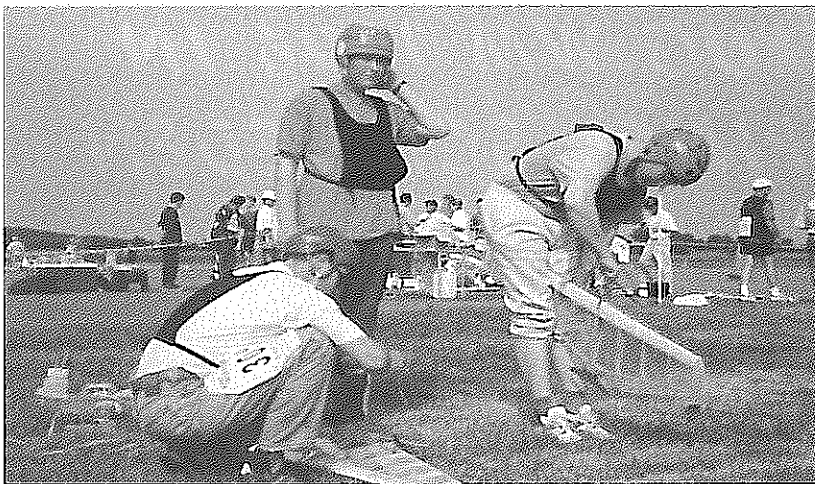
monatelang vorher an.

Dieser organisatorische Mangel zog sich leider wie ein roter Faden durch die gesamte WM bis hin zur Preisverteilung. Konnte man bei dieser über verwechselte Fahnen und Hymnen noch schmunzeln, so glaubte man beim Erhalt der Ergebnislisten, sich auf der falschen Veranstaltung zu befinden. Diese waren unkomplett, keine eigene Wertung der Junioren (außer F2A), keine Teamwertung und bei F2C sogar eine falsche Reihenfolge der ersten vier Plazierten! Auf die übliche WM-Teilnahmeurkunde wartete man auch vergeblich.

Kurz gesagt, jede Vereinsmeisterschaft wird diesbezüglich besser durchgeführt!

Allerdings muß auch gesagt werden, an den Startstellen für die einzelnen Klassen waren fähige Leute eingesetzt und dort funktionierte der Wettbewerbsablauf auch reibungslos.

F2A: Im ersten Durchgang wurden auffallend viele Flüge wegen Überschreitung der Flughöhe nicht gewertet. Wie am Abend bei der deswegen einberufenen TM-Besprechung festgestellt wurde, auf Grund einer falschen Positionierung des Höhenrichters, die meisten zu Unrecht. Betroffen waren auch unsere beiden Speedler Franz Marksteiner und Helmut Kofler. Bei Helmut wäre das sogar ein toller Flug weit jenseits der



Das fliegende Personal der Fesselflug Weltmeisterschaft Fotos: W. Weinseisen

280 km/h gewesen.

Im zweiten Durchgang ging er kein Risiko ein, montierte seinen Standardpropeller und erreichte mit 274,7 km/h bei seiner ersten WM-Teilnahme eine ansehnliche Leistung. Damit nicht zufrieden setzte er im dritten Durchgang alles auf eine Karte und montierte seinen heißesten Prop. Nach einigen wirklich schnellen Runden „explodierte“ dieser aber mit einem lauten Knall! Durch die dabei entstandene Unwucht löste sich auch das Modell, noch in der Luft, in seine Bestandteile auf. Zum Glück blieb bei der folgenden „Landing“ der Motor heil, das war in diesem Moment das Wichtigste.

Franz Marksteiner bot mit zweimal 283 km/h eine respektable Leistung, immerhin die höchste Geschwindigkeit, die ein Österreicher jemals auf einer WM erreichte.

Einen etwas überraschenden Verlauf nahm der Kampf um den WM Titel. Nachdem der Spanier *Luis Parramon* in seinem letzten Durchgang unglaubliche 311,2 km/h vorgelegt hatte, „verzichteten“ die danach sicher an zweiter und dritter Stelle liegenden Russen *S. Kostin* und *K. Fedotov* auf einen weiteren Versuch. Sie wußten, der oberste Stockerlplatz war vergeben.

F2B: Im Kunstflug ging ein Riesenteilnehmerfeld an den Start, mit den Junioren waren es insgesamt 87! Das war für die Punktrichter ein Stück harte Arbeit, denn ein Qualifikationsdurchgang dauerte eineinhalb Tage. Gerade deshalb muß betont werden, daß ihre Arbeit keinen Anlaß zur Kritik gab!

Analysiert man die Ergebnisliste, so fällt auf, daß der an 80. Stelle plazier-

te Südafrikaner *P. Attfield*, noch 83 % (bezogen auf die drei Erstplatzierten) der Punkte erreichte. Daran erkennt man deutlich die enorm hohe Leistungsdichte bei dieser Weltmeisterschaft.

Man merkt es schon beim Training, jeder Teilnehmer ist voll motiviert, an diesem Saisonhöhepunkt eine fehlerfreie Leistung zu erbringen.

Dementsprechend muß man auch die Leistung unserer Teammitglieder bewerten, denn für die Plätze 56, 60 u. 63 waren einwandfreie Flüge, mit nur max. 12% Punkterückstand auf die Besten, erforderlich.

Besonders erfreulich ist in dieser Klasse, die Vielfalt bei den Modellen. Einen Einheitsstyp wird man vergeblich suchen, da standen reinen Zweckmodellen auch Semi-Scale-Typen gegenüber wobei die verschiedensten Modellauslegungen zur Anwendung kamen. Die verwendeten Motore bzw. Antriebssysteme konnte man hauptsächlich in drei Gruppen teilen; da wurden einmal die altherwürdigen Super Tigre ST 60 geflogen, zum Anderen verwendeten schon wesentlich mehr Piloten als noch in China den Antrieb mit Resonanzrohr, und eine, wenn auch kleinere Gruppe, setzte entweder russische Kunstflugmotoren oder auch OS 4-Takter ein.

Im Finale waren dann, auf Grund des

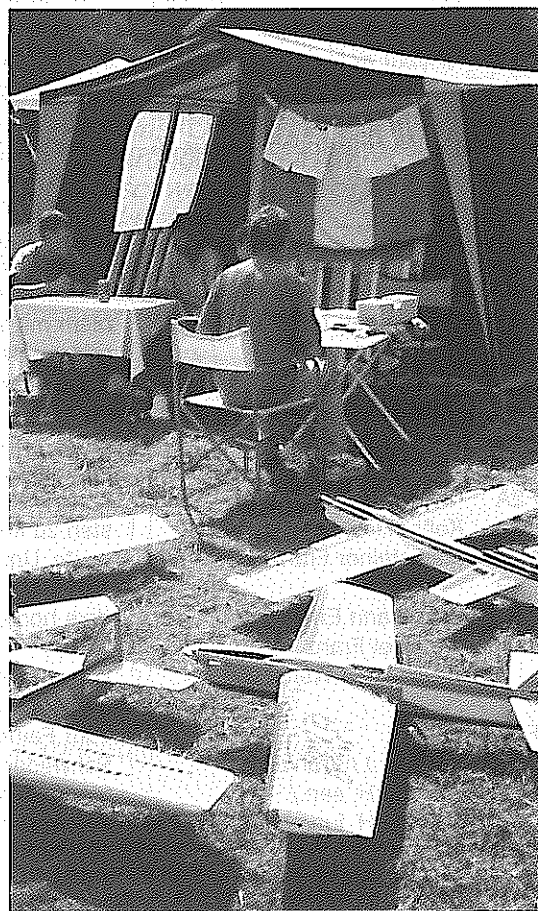
starken böigen Windes, kaum fehlerfreie Flüge zu sehen. Es kam nur noch darauf an, wer bei diesen schwierigen, aber durchaus noch regulären Verhältnissen die wenigsten Fehler macht.

Opfer einer unberechenbaren Böe wurde der regierende Europameister *Luciano Compostella*, dessen Modell im Überkopfbereich den Leinenzug komplett verlor und danach senkrecht auf dem Asphalt zerschellte.

Han Xinping (CHN), der regierende Weltmeister, konnte sich wieder vor *Paul Walker* (USA) durchsetzen. Mit *David Fitzgerald* auf dem 3. Platz und *Bill Werwage*, 7. Platz, gewannen die Amerikaner abermals den Mannschaftstitel.

F2C: Nachdem *Fischer/Straniak* bei der letzten WM in China den hervorragenden 3. Platz belegten und bei den Bewerben unmittelbar vor dieser WM gute Form zeigten, machten sie sich, und mit ihnen die ganze Mannschaft, Hoffnung auf eine neuerliche Top-Platzierung.

3.20.8 min im ersten Lauf und eine weitere Verbesserung auf 3.19.4 min im zweiten zählten zu den allerbesten Zeiten der Vorläufe und bedeuteten



Das Österreich -Haus

den sicheren Einzug in's Semifinale.

Unser zweites Team, Vater und Sohn *Nitsche* mußten im ersten Lauf, nachdem sie (Pilot *Heinz jun.* wurde von den Leinen eines Gegners eingewickelt) einen Refly zuerkannt bekamen, mit Motorproblemen aufgeben.

Aber mit 3.21.6 min gelang ihnen ein perfekter zweiter Lauf, das war auch neue persönliche Bestzeit!

Im dritten Vorlauf lief bei *Fischer/Straniak* der Motor heiß und sie mußten aufgeben. Nicht viel besser ging es bei *Nitsche/Nitsche*, wegen technischer Probleme beim A-Modell flogen sie ihr Ersatzmodell, griffen aber mit der Einstellung daneben.

Wegen sich rasch ändernder atmosphärischer Bedingungen konnten in diesem Durchgang von keinem weiteren Team Spitzenzeiten geflogen werden, damit waren unsere beiden Teams im Semifinale.

Fest stand zu diesem Zeitpunkt auch, daß die regierenden Weltmeister *H.Borer* und *C. Saccavino* aus der Schweiz ihren Titel nicht verteidigen können, 3.28.0 min reichten nicht einmal für das Semifinale.

1. Semifinale:

Bei *F/S* lief der Motor heiß, deshalb mußte, bei außerplanmäßigen Pit-Stops, die aber zuviel Zeit kosteten, die Kompression verringert werden. Deshalb auch nur 3.48.2 min.

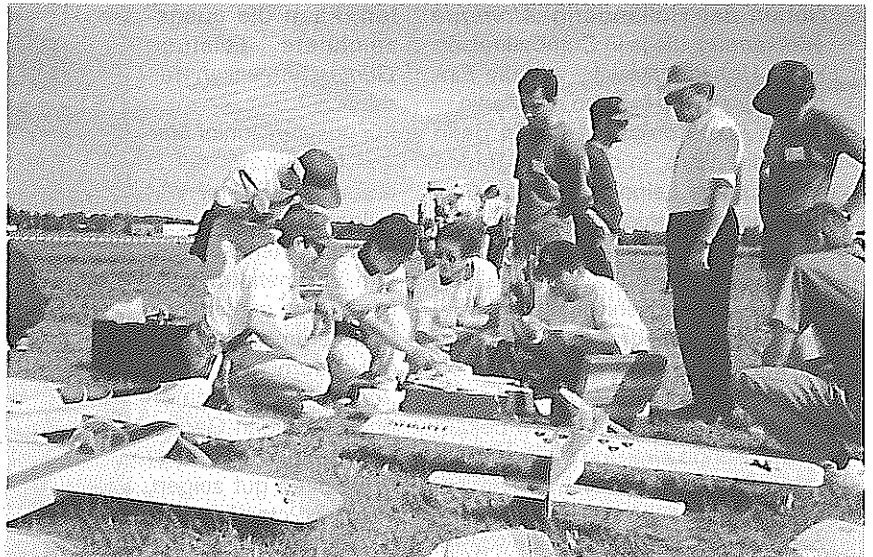
N/N konnten nach einem kapitalen Motorschaden im Training nur noch ihr B-Modell fliegen. Bei der ersten Zwischenlandung greift der am Platz vor *Nitsche* sen. stehende Amerikaner nach ihrem Modell, dieses wird dadurch unsteuerbar und läuft in den Innenraum. Alle warteten vergeblich auf eine entsprechende Reaktion der Jury, die haben aber nichts gesehen. Der daraufhin eingebrachte Protest wird zwar anerkannt, jedoch ebenso der Gegenprotest der Amerikaner.

2. Semifinale:

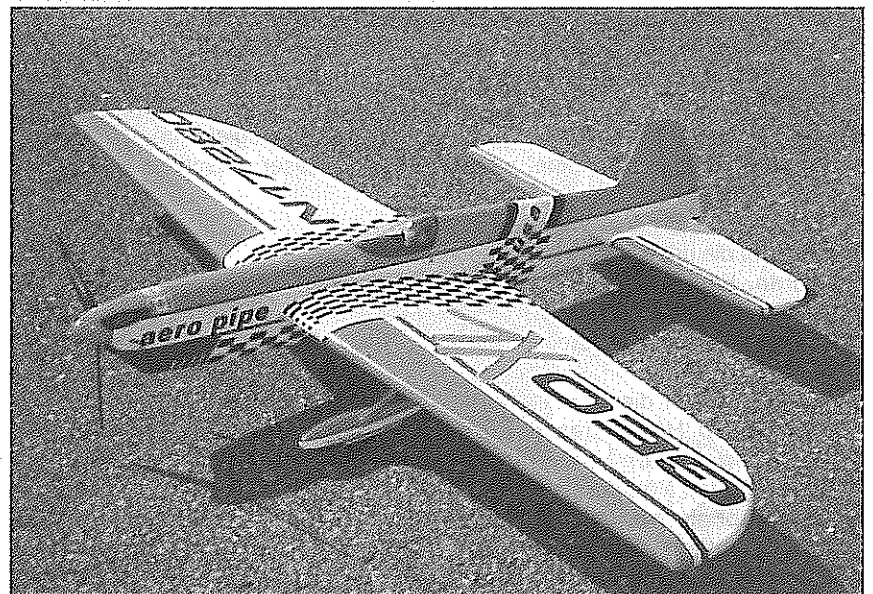
Sowohl *F/S* als auch *N/N* hatten Probleme mit schlecht anspringenden Motoren und erreichten 3.33.0 bzw. 3.34.1 min., damit war das Finale außer Reichweite.

Die Plätze 9 und 12 bedeuteten aber trotzdem eine sehr gute Platzierung für beide Teams.

Daß eigentlich alle Teams, in diesem Durchgang, mit äußerst schwierigen Verhältnissen zu tun hatten, zeigt sich daran, daß die Russen *Titov/Jugov* mit 3.24.0 min die schnellste Zeit



Internationale "Fachsimperei" war stets gefragt.



Eines der schönsten Kunstflugmodelle von Bill Werwage USA

flogen!

Finale:

Mit Zeiten um 3.21.5 min qualifizierten sich die beiden italienischen Teams *Pennisi / Rossi* und *Magli / Pirazzini*, als drittes Team waren die Russen *Nazin / Vorobiev* dabei.

Zählt normalerweise das Teamrace-Finale, über 200 Runden, zu den Höhepunkten einer solchen Großveranstaltung, so wurden hier die Fans doch arg enttäuscht.

Bereits in der 91. Runde wurden *Magli / Pirazzini* zum drittenmal verworfen und damit aus dem Rennen genommen. Behaupteten, nach einer sehr guten Startphase, zu diesem Zeitpunkt *Pennisi / Rossi* noch knapp die Führung, so wurde es für die bei-

den nach zwei verpatzten Pit-Stops sehr eng und dadurch das Rennen erst richtig spannend.

Aber als die, gerade in dieser Phase fehlerfrei fliegenden, *Nazin / Vorobiev* die Führung übernahmen, wurden sie aus einem unverständlichen Grund disqualifiziert. Besonders unverständlich deshalb, da ja die Italiener eher hart an der Grenze des Erlaubten flogen.

Somit waren *Pennisi/Rossi*, in der schwachen Zeit von 7.18.1 min, durch Jury-entscheid die neuen Weltmeister.

F2D:Erstaunlich, aber gerade bei den Fuchsjägern, bei denen doch nicht gerade zimperlich gekämpft wird, waren diesmal zwei Frauen am Start.

Neben der Holländerin *Monique Wakkerman*, die ja in Combatkreisen keine Unbekannte ist, war die Finin *Laura Leino* mit von der Partie.

Unser *Rudi Königshofer* hatte dann auch die „Ehre“ in der ersten Runde gegen *Laura Leino* zu fliegen. *Rudi* hatte den Kampf jederzeit unter Kontrolle und behielt bis zum Schluß die Oberhand, obwohl sich *Laura* verzweifelt und mit sehr guter Defensivtaktik gegen die drohende Niederlage wehrte.

Mit dem Engländer *John James* und dem Russen *Dimitri Bazulin* bekam *Rudi* in Runde zwei und drei zwei sehr starke Gegner zugelost. Diese hauchten ihm dann auch seine beiden „Leben“ aus, obwohl *Rudi* beide Kämpfe lange offen halten konnte.

Günter Staffel konnte, um es vorwegzunehmen, unter 63 Teilnehmern den ausgezeichneten 13. Platz belegen. Nachdem *Günter* gegen den Amerikaner *Cleveland* erfolgreich blieb und in der zweiten Runde gegen den starken Ukrainer *Milenin* seine erste Niederlage einstecken mußte, war die Stimmung in der Mannschaft nahe am Nullpunkt, nachdem die Auslosung für die dritte Runde ausgehängt wurde. Kein geringerer als der Russe *Boris Faizov* war der nächste Gegner.

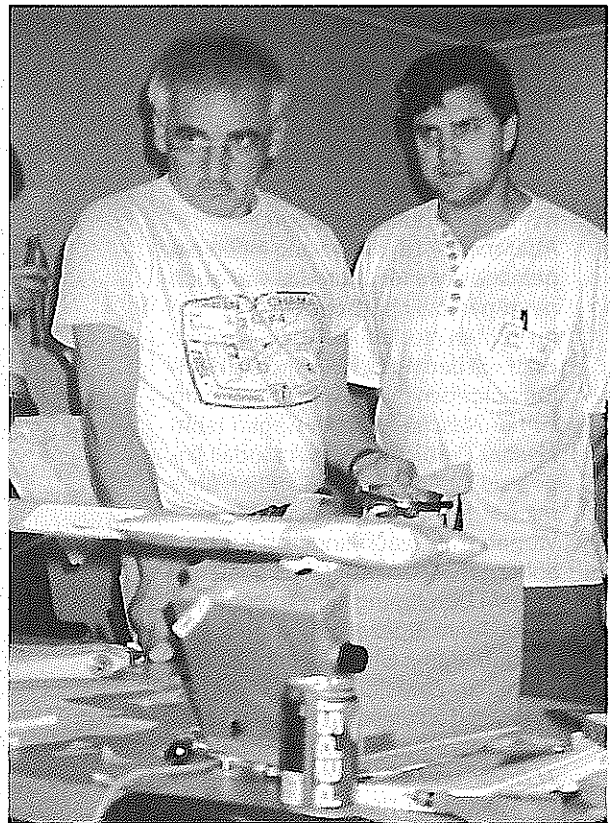
Nachdem sich dieser in der ersten Hälfte des Kampfes keinen entscheidenden Vorsprung holen konnte, wurde er offensichtlich nervös. Gleichzeitig wuchs *Günter* sprichwörtlich über sich hinaus und konnte kurz vor Kampfschluß mit einem Schnitt mehr in Führung gehen und diese dann sicher heimfliegen !!! Europameister *Loet Wakkerman* war als nächster Gegner von *Günters* Sieg sicher gewarnt, *Loet* zeichnet alle möglichen Gegner bei ihren vorangegangenen Kämpfen auf Video auf.

Trotzdem, der Sieger hieß abermals *Günter Staffl*. In der fünften Runde war dann der bei uns in Österreich gut bekannte und ebenso beliebte Münchner *Jiri Karger* sein Gegner. Dieser war dann nur eine Spur stärker und konnte *Günter*, nach einem Refly, besiegen.

Daran, daß *Wakkerman* und *Karger* letztendlich die Plätze 3 u. 4 beleg-

ten, kann die ausgezeichnete Leistung *Günters* ermessen werden.

Für unseren Junior *Markus Mühlparzer*, der ja erstmals an einer WM teilnahm, galt es erst einmal auf einer so großen Veranstaltung Erfahrung zu sammeln. Hatte er im ersten Flug mit dem Ukrainer *Tchorny* doch einen übermächtigen Gegner gezogen, so konnte er im zweiten gut zeigen, welches Potential in ihm steckt. Gegen den Spanier *Roberto Simal* zeigte er einen sehenswerten Kampf und ging sogar in Führung, mußte allerdings in den Refly, nachdem dem Spanier kurz vor Ende mit viel Glück der Ausgleich gelang. Dieser entschied



Skeptische Blick von Kofler und Marksteiner bei der Bauprüfung



Walter Weinseisen gibt das Zeichen zum Start (Helfer Weinmann re.)

den Refly mit 3:2 Schnitten für sich - übrigens *Simal* ist der regierende Junioren-Europameister!

Nicht zu vergessen ist, daß an den guten Leistungen unserer Fuchsjäger, Mechaniker-Legionär *Peter Rückerl* aus München, wesentlichen Anteil hatte.

Sieht man von den wirklich nicht zu

übersehenden organisatorischen Mängeln ab, war es eine unvergessliche Weltmeisterschaft; das schöne Wetter, das optimale Fluggelände, die vielen Teilnehmer aus unzähligen Nationen und nicht zuletzt die gute Stimmung in unserer eigenen Mannschaft trugen dazu bei.

BFR - Walter Weinseisen

modellpower
für modellbauer

**MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER**

Hauptplatz 9
A-8530 Deutschlandsberg

☎ (03462) 254119

Bestell-Fax zum Ortstarif (0660) 7058

Geschäftszeiten: Montag bis Freitag
von 10 bis 12.30 Uhr und 14.30 bis
18 Uhr, Samstag von 8 bis 11 Uhr.

**Komplett-Set
TAKE-IT-EASY**

Fix-und-Fertig-Elektromodell
mit Motor und Antrieb
SP: 1700 mm

mit Futaba S-14 Fernsteuerung
35/40 MHz

- 2 Servos
- 1 elekt. Schalter BE
- 1 Flugakku 6-Z 1800 mA
- 1 Akku-Ladeset
- 1 12-V-Automatik-Schnelllader

4555,-

**Komplett-Set
STAR-FISCH**

„der Anfängersegler“
Bausatz SP: 2450 mm

mit Futaba S-14 Fernsteuerung
35/40 MHz

- 1 Motoraufsatz
- 1 X11-Super Tigre-Motor
- 1 Akku-Ladeset
- 1 V-Ergänzungsset
- Komplettes Zubehör!

4798,-

**Komplett-Set
ROFLY**

Anfängersegler Bausatz
SP: 1620 mm

mit α Plus Fernsteuerung 40 MHz

- 2 Servos
- 1 Akku-Ladeset
- Folie

1698,-

Für
andere
Sets
gilt unser
Nettarif!

**Komplett-Set
TRAINER 40**

Fix-und-Fertig-Motormodell
SP: 1550 mm

mit 7,5 ccm Motor/Schalldämpfer

mit Futaba S-14 Fernsteuerung 35/40 MHz

- 1 Servo
- 1 Akku-Ladeset
- 1 V-Ergänzungsset
- 1 2-V-Lader
- Komplettes Zubehör!

4998,-

**Komplett-Set
ECO II**

Elektrohubschrauber mit Motor

mit Futaba SC-16
Computer-Fernsteuerung 35/40 MHz

- 4 Micro-Servos
- 1 Akku-Ladeset
- 1 Piezo-Kreisler
- 1 elektronischer Regler
- 1 7-Z 1800 mA Flugakku
- 1 Mixerschalter
- 1 12-V-Automatik-Schnelllader

10555,-

Komplett-Sets '96

Unsere KOMPLETT-SETS bieten höchste, bewährte Qualität und sind -
im Gegensatz zu vielen anderen Angeboten - wirklich komplett!
Hier fehlt außer Werkzeug oder Kleber NICHTS.

Jugend-WM Kracow -

Die 5. Junioren-Weltmeisterschaft im Freiflug fand vom 17. bis 23. August in Kracow/Polen statt. Das österr. Team bestand aus den Teilnehmern Truppe Brigitte (Feldkirchen), Kamp Pascal (Schärding) und Struggl Gernot (Finkenstein). Mannschaftsführer wie bei den vorangegangenen Weltmeisterschaften Dolezal Hermann. Die Strecke von Kärnten nach Krakau bewältigten wir mit dem Bus in knapp 14 Stunden. Untergebracht waren alle Nationen (17) in einem Jugendhotel ohne grösseren Komfort. Nach dem Mittagessen fuhren wir zum Flugfeld



Pobiednik Wielki ca 15km ausserhalb des Hotels. Der Platz schien gross genug für ruhiges Wetter bei Wind jedoch kamen Zweifel auf, ob das Gelände ausreichen würde. Wir konnten ein paar Trainingsflüge bei böigem Wind durchführen, bis uns ein Gewitter zur Rückfahrt zwang. Am Sonntag Bauprüfung und Eröffnung mit üblichem Einmarsch der Nationen und lange Reden. Danach lange Flugvorführung, bis eine Delegation von Mannschaftsführern den Abbruch der Vorführungen verlangten, da für das Training nur mehr wenig Zeit blieb. Wetterverhältnisse wie am Vortag: böiger Wind und herannahende Gewitterfront. Truppe Brigitte hatte einen Crash und ein Grossteil der Mannschaft war am piken, um das Modell wieder startklar zu machen. Beim Sportbriefing im Hotel wurde lange über den Status Helfer - Junior oder nicht, diskutiert und die Jury kam zu der Empfehlung, nach Möglichkeit keine Senioren vor der Startlinie zu postieren. Diese ungenaue Formulierung führte dann am Wettbewerbstag zu Protesten und unnötigen Diskussionen mit der Jury.

Montag 19.8. F1A- Tag:

Begonnen wurde die Junioren-Weltmeisterschaft wie immer mit der Seglerklasse. 46 Jugendliche aus 17 Nationen stellten sich den Punkterichtern. Um 0800 Uhr war am Platz von den Organisatoren noch nichts zu sehen, sodass die Nationen in der Mitte des Flugfeldes aufstellung nahmen bis es Gewissheit wurde, wo die Startstelle auf-

Unser Team v.l.n.r. Helfer Pacher, Piloten Kamo, Strugel, Truppe, Helfer Vater Truppe Mannschaftsführer Dolezal mit "Adjutanten Bang" Fotos: Dolezal

gebaut wurde. Das Wetter war an diesem Tage sehr ruhig (für manche zu ruhig kaum Wind - und wenn - aus allen Richtungen. Nachdem Truppe und Kamp noch auf der Wanderung zur Startstelle waren, ging Struggl als erster hinauf und musste gleich einen Fehlstart verbuchen. Auch der zweite Versuch war erfolglos, da er versuchte, das Modell mit dem schwachen Wind hochzuziehen und so wurde das Modell in den Boden gezogen. Truppe Brigitte hatte auch einen Fehlstart und der Beginn langer Diskussionen mit der Jury. Die Zeitnehmer wollten nicht zulassen, dass sich vor der Startstelle Senioren befinden, obwohl bei den anderen Nationen sehr wohl Erwachsene vor der Startstelle sich aufhielten. Nach längerem Schleppe klinkte Brigitte in geringer Höhe neben der Blase aus und wurde mit 65 Sekunden abgestoppt. Die Zeitnehmer hatten jedoch „0“ eingetragen, weil sich wieder ein Senior bei der Jugendlichen aufhielt. Nach Protest bei der Jury wurden schliesslich die 65 Sekunden anerkannt. Kamp hatte nach längerem Schleppe ein sauberes Max. Es gab heftige Diskussionen über den Status Helfer, da Jury und Wettbewerbsleitung

widersprüchliche Aussagen machten.

Ausserdem gab es unterschiedliche Auffassungen zwischen Jury, Wettbewerbsleiter und Zeitnehmer. Schliesslich wurde entschieden, dass vor der Startlinie nur der Teilnehmer und der jugendliche Helfer sich aufhalten durften. Das Modell auslassen durfte nur der Mannschaftsführer oder der jugendliche Helfer. Wenn am Vortag die Richtlinie herausgegeben worden wäre, dass vor der Startlinie nur der Teilnehmer und der jugendl. Helfer sich aufhalten dürfen, wäre viel Ärger erspart geblieben. Anscheinend haben die Zeitnehmer andere Orders bekommen als die Teams. Das nächste Problem waren die Startlinien: in alter Gewohnheit lagen die Leinen kreuz und quer über den Platz verstreut. Die Zeitnehmer hatten jedoch die Order, einen Start nur zuzulassen wenn die Leine abgegeben wurde. So herrschte Gedränge an der Messstrecke und wir haben unseren jugendlichen Helfer Bang angewiesen, die Leinen der Österreicher sofort aufzurollen und bei den Zeitnehmern abzugeben. Von da an gab es keine Probleme mit den Leinen.

2. Durchgang: alle Österreicher verbuchen ein sauberes Max.

3. Durchgang: Kamp fliegt nach ei-

-wir waren dabei

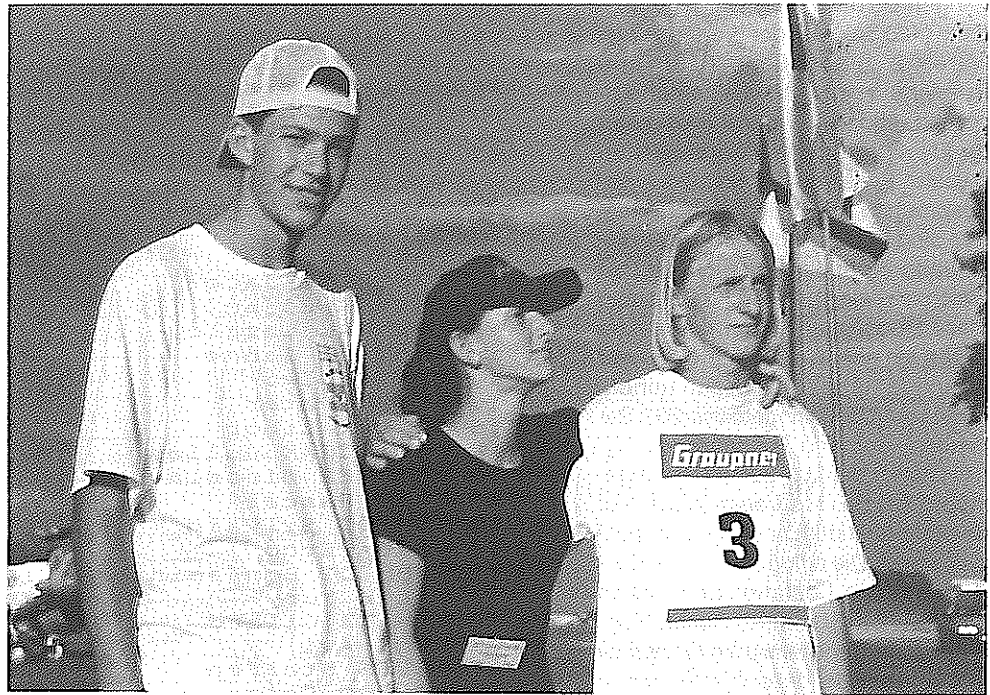
nem Fehlstart ein sauberes Max und ist eine Runde weiter. Struggl hat wie im ersten Durchgang Probleme mit den Windverhältnissen und muss wiederum eine 0-Wertung hinnehmen. Das Modell M2 wird aufgerüstet, da es einfacher zu handhaben ist. Truppe klinkt nach längerem Schlepp in einer vermeintlichen Blase aus und muss mit 95 Sekunden landen - lange Gesichter. Der Wind hat etwas aufgefrischt und bläst konstant aus West.

4. Durchgang - Die gesamte Mannschaft kann mit vollen Zeiten aufwerten - langer Rückholweg. In der Mittagspause weht zum Teil kräftiger Wind - eine Gewitterfront zeigt sich am Horizont.

5. Durchgang - pünktlich um 1400 Uhr. Kamp Pascal geht als erster hinauf und kann sein Modell nach längerem Schlepp in der Thermik ausklinken. Der Wind bläst jetzt konstant mit 4-5m/Sek und Struggl klinkt sein Modell um ein paar Sekunden zu spät aus, nachdem 6 Modelle mit der Blase mitgeflogen waren. Brigitte Truppe verbucht ein sauberes Max und einen langen Rückholweg.

6. Durchgang - Wind nach wie vor konstant und Struggel geht gleich nach Durchgangsbeginn hinauf und klinkt sofort aus. Das Modell erreicht in einer Atomblase eine Superhöhe und braucht fast 6 Minuten bis es wieder am Boden landet.

Truppe Brigitte macht sich startklar, während Kamp noch wartet. Jetzt wiederholt sich ein Ereignis, das auch 1994 in Kiev für Brigitte typisch war: Leinenriss und der Wimpel fällt in ca 30m Höhe aus dem Haken. Brigitte muss sich mit 86 Sekunden zufrieden geben. Kamp Pascal hat beim Schleppen Probleme mit der Mechanik und muss sein Modell in den Boden ziehen und kommt mit angebrochenem Ohr wieder zum Startplatz. Jetzt läuft die Uhr gegen ihn und fieberhaft wird das Ersatzmodell hergerichtet. In der letzten Minute vor Durchgangsende geht Pascal hinauf



Schön daß es im Modellflug auch hübsche Mädchen gibt! Brigitte Truppe umringt von Pascal Kamp (li.) und Gernot Struggl

und muss ausklinken, da sonst eine Wertung mit 0 eingetragen wird. Das Resultat waren 81 Sekunden und aus der Traum vom Fly-Off oder ein Platz am Stockerl.

7. und letzter Durchgang. Der Wind hat nachgelassen und die Sonne ist in den Wolken verschwunden. Struggl klinkt sein Modell neben einer Blase aus und landet mit 68 Sekunden. Brigitte nach längerem Schlepp kann mit einer vollen Zeit abschliessen - ebenso wie Pascal. Von den 46 Teilnehmern konnten nur 16 ein Max erreichen, der Rest landet um die 100 Sekunden.

Fly-Off: 4 Jugendliche aus Rumänien, Slowakei, Deutschland und Tschechei kämpften um den WM-Titel. Mit 267 Sekunden wurde Selegan Horia (Rumänien) Weltmeister vor Polonec Miroslav (Slowakei) und dem Deutschen Hofmann Felix. Der 4. im Bunde hatte sein Modell in den Boden gezogen und konnte nicht mehr starten, da der Durchgang zu Ende war und wurde somit Vierter. Der diesjährige Weltmeister war auch 1994 in Kiev mit dabei und belegte damals den 15. Rang.

Dienstag, 20.8. F1C- Tag

12 Teilnehmer aus 4 Nationen standen an der Startstelle. Witterungsverhältnisse wie am Vortag - leichte westliche Winde. Bemerkenswert

dabei war, dass kein einziges westliches Land die Klasse F1C (Motorfreiflug) beschicken konnte. Russland und Ukraine die dominierenden Nationen in dieser Klasse liessen keinen Zweifel daran, dass der künftige Weltmeister aus ihren Reihen kommen wird. Das erstemal dabei waren die Jugendlichen aus Lettland und es war eine Materialschlacht für diese Nation. Die eingesetzten Modelle waren überhaupt nicht eingetrimmt und die beste Zeit die erreicht wurde, war 43 Sekunden. Nach dem 6. Durchgang musste der Wettbewerb für eine Stunde unterbrochen werden, da eine Gewitterfront mit Sturmböen durchgezogen war und an ein reguläres Fliegen nicht zu denken war. Im Fly-off waren schliesslich Turanov

(Russland) und Puszynski (Polen) das der Russe mit grossem Abstand entscheiden konnte. Den 3. Platz belegte Fedina (Ukraine) der auch schon in Kiev vorne mitmischte (7. Platz damals)

Mittwoch, 21.8. F1B- Tag

26 Jugendliche aus 10 Nationen waren an diesem Morgen an der Startstelle, um den Weltmeister zu ermitteln. Strahlende Sonne und wenig Wind waren die idealen Voraussetzungen für diesen Wettbewerbstag. Nach den 7 "Pflichttrunden" kamen

11 Jugendliche ins Stechen.

Das 1. Fly Off mit 300 Sekunden schafften alle Teilnehmer. In der Zwischenzeit war die Sonne untergegangen als das 2. Fly Off begonnen hatte (420 Sek) Auf der Wertungstafel waren 2 Jugendliche (USA und Russland) mit je 293 Sekunden angeführt, sodass für diese beiden ein 3. Fly Off durchgeführt werden musste: Russland gegen USA. Abgesprochen oder auch nicht, jedenfalls sind beide gleichzeitig gestartet. Gleiche Höhe, gleiche Gleitkurve gleiches Sinkvermögen, zeichneten diese Modell aus. Im Formationsflug waren sie schon sehr schwer in der Abenddämmerung auszumachen. Sessums (USA) landete mit 297 Sekunden, während Pushapeshev (Russland) bei 289 Sekunden abgestoppt wurde. Mit freiem Auge war der Zeitpunkt der Landung nicht auszumachen. Die erflogene Zeit der beiden Modelle bestätigt den hohen technischen Standard dieser Fluggeräte. Weltmeister wurde Andrijukov aus der Ukraine, dessen Vater Andrej in FI B -Kreisen bestens bekannt ist. Donnerstag 22.8.

Ausflüge und Siegerehrung standen an diesem Tag am Programm. Bei der Siegerehrung in der Klasse F1 A war der oberste Platz am Podest unbesetzt, da der neue Weltmeister Selegean (Rumänien) von der Besichtigungstour noch nicht zurückgekehrt war. Erst gegen Ende der Zeremonie wurde er Solo geehrt. Geehrt wurde weiters der jüngste Teilnehmer Ellis David (USA - 12 Jahre) und das beste Mädchen - Dorothy Fee (USA). Das Bankett am Abend war ein FLOP: es fand weit ausserhalb in einem Schloss statt und das Buffet bestand aus Salaten in allen Variationen. Dazu wurde der Abend durch lange Reden irgendwelcher Funktionäre oder Würdenträger zusätzlich gewürzt. Aufgefallen ist, dass es bei dieser Weltmeisterschaft fast nichts zu kaufen gab, die Händler arbeiten lieber mit Katalogbestellungen. Technisch neues gabs nicht zu sehen, alle Jugendlichen beherrschten den Kreisschlepp. Die Heimreise verlief bis auf einen kleinen Zwischenfall problemlos und eine schöne Woche ging zu Ende. Man hat viele bekannte Gesichter gesehen und neue Freundschaften geschlossen. Wenn auch die gesetzten Erwartungen nicht erfüllt wurden - WIR WAREN DABEI.

Herrmann Dolezal
Mannschaftsführer

CLASS F1A: INDIVIDUAL

| Pla ce: | SURNAME & Name | COUN TRY: | TOTAL | Fly off | | |
|------------|--------------------|--------------|-------|---------|---|---|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 1. | SELEGEAN Horia | ROM | 1260 | 267 | | |
| 2. | POLONEC Miroslav | SVK | 1260 | 253 | | |
| 3. | HOFMANN Felix | GER | 1260 | 170 | | |
| 4. | VOBORIL Milan | CZE | 1260 | 0 | | |
| 5. | FIBISH Roi | ISR | 1251 | | | |
| | BIANEK Krzysztof | POL | 1251 | | | |
| 7. | RADKO Alexandr | RUS | 1245 | | | |
| 8. | SINIC Saso | SLO | 1240 | | | |
| 9. | HAFNER Lars | SWE | 1222 | | | |
| 10. | JAWORSKI Jacek | POL | 1214 | | | |
| 11. | GJEREK Bojan | SLO | 1212 | | | |
| 12. | KIS PAL Laszlo | HUN | 1208 | | | |
| 12. | ISOTALO Janna | FIN | 1207 | | | |
| 14. | KREETZ Ivo | NED | 1205 | | | |
| 15. | NOSKO Peter | SVK | 1194 | | | |
| 16. | STAREK Libor | CZE | 1191 | | | |
| 17. | VALASTIAK Julius | SVK | 1184 | | | |
| 18. | LEFFLER Miroslav | CZE | 1165 | | | |
| 19. | KAMP Pascal | AUT | 1161 | | | |
| 20. | CHABOT Sylvain | FRA | 1137 | | | |
| 21. | VARGA Erno | HUN | 1133 | | | |
| 22. | SCHMIDT Benjamin | GER | 1131 | | | |
| 23. | HALIK Yury | UKR | 1120 | | | |
| 24. | ARWATZ Gilard | ISR | 1115 | | | |
| 25. | ROMI Avi | ISR | 1112 | | | |
| 26. | REUSS Steffen | GER | 1110 | | | |
| 27. | GOMBOC Dajan | SLO | 1107 | | | |
| 28. | POPESCU Razvan | ROM | 1100 | | | |
| 29. | HEIKKONEN Timo | FIN | 1094 | | | |
| 30. | BESNIARD Anne | FRA | 1093 | | | |
| | POURIAS Fabien | FRA | 1093 | | | |
| 32. | ARTEMENKO Jaroslav | UKR | 1084 | | | |
| 33. | SZWEDO Rafal | POL | 1082 | | | |
| 34. | MURESAN Ciprian | ROM | 1076 | | | |
| 35. | MOLSA Matti | FIN | 1075 | | | |
| 36. | KUKIN Alexei | RUS | 1002 | | | |
| 37. | BODRI Barna | HUN | 975 | | | |
| 38. | PORTER Allen | USA | 971 | | | |
| 39. | TRUPPE Brigitte | AUT | 966 | | | |
| 40. | Van ELDIK Nicole | NED | 950 | | | |
| 41. | GORSKY Sergei | RUS | 923 | | | |
| 42. | ELLIS David | USA | 855 | | | |
| 43. | LAUBERTS Girts | LAT | 805 | | | |
| 44. | PSHENICHNY Pavel | UKR | 797 | | | |
| 45. | KRADEVICS Kristaps | LAT | 796 | | | |
| 46. | STRUGGL Gernot | AUT | 722 | | | |

CLASS F1B INDIVIDUAL

| Pla ce: | SURNAME & Name | COUN TRY: | TOTAL | Fly off | | |
|------------|---------------------|--------------|-------|---------|-----|-----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 1. | ANDRJUKOV Vladislav | UKR | 1290 | 300 | 345 | |
| 2. | SESSUMS Timothy | USA | 1290 | 300 | 293 | 297 |
| 3. | PUSHAPASHEV Dimitri | RUS | 1290 | 300 | 293 | 289 |
| 4. | HAMACEK Radim | CZE | 1290 | 300 | 234 | |
| 5. | AUGUSTYNOWICZ Filip | POL | 1290 | 300 | 232 | |
| 6. | FEE Dorothy | USA | 1290 | 300 | 225 | |
| 7. | FEJT Pavel | CZE | 1290 | 300 | 21 | |
| 8. | ISOTALO Janne | FIN | 1290 | 300 | 207 | |
| 9. | VISOCKIS Karlis | LAT | 1290 | 300 | 185 | |
| 10. | KRUTOF Rafal | POL | 1290 | 300 | 151 | |
| 11. | SELEGEAN Horia | ROM | 1290 | 300 | 110 | |
| 12. | ROSONOKS Ingus | LAT | 1283 | | | |
| 13. | POPESCU Razvan | ROM | 1275 | | | |
| 14. | KREIDLER Matan | ISR | 1264 | | | |
| 15. | VETLOUGIN Pavel | UKR | 1240 | | | |
| 16. | KRYSKO Oleg | UKR | 1238 | | | |
| 17. | MARQUOIS Myriam | FRA | 1237 | | | |
| 18. | OREL Jaromir | CZE | 1233 | | | |
| 19. | KISLOVSKY Anton | RUS | 1201 | | | |
| 20. | BEHNAMFAR Ronen | ISR | 1199 | | | |
| 21. | KOLOBJANIN Vadim | RUS | 1189 | | | |
| 22. | PAWELEK Robert | POL | 1188 | | | |
| 23. | BUREAU Laurie | FRA | 1187 | | | |
| 24. | TUTELEA Julian | ROM | 1186 | | | |
| 25. | BLOT Hermann | FRA | 1133 | | | |
| 26. | TKAC Ilja | LAT | 1044 | | | |

**FREE FLIGHT MODEL FEDERATION AERONAUTIQUE INTERN
CHAMPIONSHIPS POLISH AERO CLUB
for JUNIORS CRACOW AERO CLUB**

TEAM A RESULTS:

| Pla ce: | COUNTRY | Competitor | | | TOTAL: |
|------------|----------------|------------|------|------|--------|
| | | 1 | 2 | 3 | |
| 1. | SLOVAKIA | 1260 | 1194 | 1184 | 3638 |
| 2. | CZECH REPUBLIC | 1260 | 1191 | 1165 | 3616 |
| 3. | SLOVENIA | 1240 | 1212 | 1107 | 3559 |
| 4. | POLAND | 1251 | 1214 | 1082 | 3547 |
| 5. | GERMANY | 1260 | 1131 | 1110 | 3501 |
| 6. | ISRAEL | 1251 | 1115 | 1112 | 3478 |
| 7. | ROMANIA | 1260 | 1100 | 1076 | 3436 |
| 8. | FINLAND | 1207 | 1094 | 1075 | 3376 |
| 9. | FRANCE | 1137 | 1093 | 1093 | 3323 |
| 10. | HUNGARY | 1208 | 1133 | 975 | 3316 |
| 11. | RUSSIA | 1245 | 1002 | 923 | 3170 |
| 12. | UKRAINE | 1120 | 1084 | 797 | 3001 |
| 13. | AUSTRIA | 1161 | 966 | 722 | 2849 |
| 14. | NETHERLANDS | 1205 | 950 | | 2155 |
| 15. | U.S.A. | 971 | 855 | | 1826 |
| 16. | LATVIA | 805 | 796 | | 1601 |
| 17. | SWEDEN | 1222 | | | 1222 |

TEAM B RESULTS:

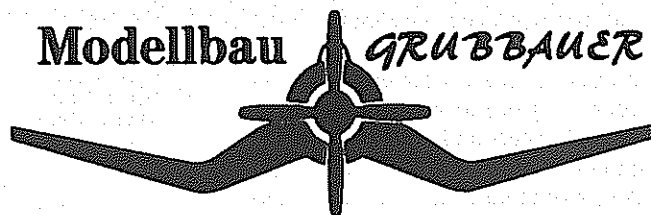
| Pla ce: | COUNTRY | Competitor | | | TOTAL: |
|------------|----------------|------------|------|------|--------|
| | | 1 | 2 | 3 | |
| 1. | CZECH REPUBLIC | 1290 | 1290 | 1233 | 3813 |
| 2. | UKRAINE | 1290 | 1240 | 1238 | 3768 |
| 3. | POLAND | 1290 | 1290 | 1188 | 3768 |
| 4. | ROMANIA | 1290 | 1275 | 1186 | 3751 |
| 5. | RUSSIA | 1290 | 1201 | 1189 | 3680 |
| 6. | LATVIA | 1290 | 1283 | 1044 | 3617 |
| 7. | FRANCE | 1237 | 1187 | 1133 | 3557 |
| 8. | U.S.A. | 1290 | 1290 | | 2580 |
| 9. | ISRAEL | 1264 | 1199 | | 2463 |
| 10. | FINLAND | 1290 | | | 1290 |

TEAM C RESULTS:

| Pla ce: | COUNTRY | Competitor | | | TOTAL: |
|------------|---------|------------|------|------|--------|
| | | 1 | 2 | 3 | |
| 1. | RUSSIA | 1320 | 1282 | 1277 | 3879 |
| 2. | UKRAINE | 1309 | 1181 | 1030 | 3520 |
| 3. | POLAND | 1320 | 816 | 647 | 2783 |
| 4. | LATVIA | 118 | 26 | 8 | 152 |



Modellbau GRUBBAUER



A-4303 St. Pantaleon, Albing 8a
Tel. 07435-7638, 0664/3419793

"Spitfire" - der legendäre englische Kampffluger
Voll-GFK, fix fertig lackiert, Spannweite 860 mm
Gewicht 220 g., ab Speed 400.....1.995.- S

"Heinkel Salamander" - Elektroimpeller
Voll-GFK, fix fertig lackiert, Spannweite 970 mm
Gewicht 320 g., ab Speed 400.....2.295.- S

Wir führen sämtliches Elektroflugzubehör und
beraten Sie gerne. Voll-GFK Modelle lagernd.

Angebote gültig nur solange Vorrat reicht - täglicher Postversand!

Österreichische Meisterschaft RC III in Böheimkirchen



Österreichische Meisterschaft RC III in Böheimkirchen

Am 14./15. September 1996 veranstaltete der OeAC am Modellflugplatz des MC - Böheimkirchen/NÖ die Österreichische Meisterschaft in der Kunstflugklasse RC III. Bereits am Freitag den 13. Sept. traf ein Großteil der Teilnehmer in Böheimkirchen ein, jedoch ließ der starke Wind kaum reelle Trainingsflüge zu, und man war gespannt, ob sich das Wetter bessern würde.

Samstag früh war der Wind zwar schwächer, jedoch verzögerte leichter Regen den Beginn dieser Österreichischen Meisterschaft. Nachdem aber genügend Unterstellmöglichkeiten und eine bestens organisierte Küche zur Verfügung standen, herrschte trotz des schlechten Wetters gute Stimmung unter allen Beteiligten. Nach einer Stunde des Wartens war es dann endlich so weit, der Regen hörte auf, und die 17 Piloten durften ihr Können beweisen. Als Wettbewerbsleiter fungierte BFR Ing. Moser Anton, die Funktion der Jury hatte der NÖ - LSL Hofbauer Manfred inne. Im ersten Durchgang übernahm Markus Zeiner vom Veranstalterklub mit 728 Punkten die Führung knapp vor Hellmuth Motzko aus Wien, 715 Punkte, und Gerald Schmiedbauer aus OÖ. Im zweiten Durchgang gelang Markus Zeiner ein sehr guter Flug, und er konnte mit 762 Punkten seine Führung noch vergrößern. Auch die Ränge 2 und 3 blieben unverändert. Ein großes Lob der Auswertung, denn die Piloten erhiel-

Österr. Meisterschaft RC III

Österreichischer AERO - Club, Sektion Modellflug
Modellclub Böheimkirchen
Klasse : RC III

Flugplatz des MC-Böheimkirchen am 14./15.Sept.96
Wettbewerbsnummer : ÖM 2/96

OFFIZIELLE ERGEBNISLISTE

| Rang | Name | Verein/Nat.-Bundesl. | 1.DG | 2.DG | 3.DG | Gesamt |
|------|----------------------|----------------------|------|------|------|--------|
| 1 | Zeiner Markus | Böheimkirch. NÖ | 728 | 766 | 759 | 1525 |
| 2 | Kitzmüller Gerald | FU Schärding OÖ | 643 | 710 | 734 | 1444 |
| 3 | Motzko Hellmuth | ÖMV-Wien W | 715 | 706 | 683 | 1421 |
| 4 | Schmiedbauer Gerald | FU-Schärding OÖ | 695 | 718 | 693 | 1413 |
| 5 | Motzko Dieter | ÖMV-Wien W | 597 | 684 | 702 | 1386 |
| 6 | Nemeth Manfred | Weikersdorf NÖ | 644 | 656 | 678 | 1334 |
| 7 | Mayer Albin | Piesendorf S | 669 | 645 | 645 | 1314 |
| 8 | Maurer Ernst | Hausruck OÖ | 633 | 615 | 669 | 1302 |
| 9 | Schmid Johann | Eisenstadt B | 632 | 653 | 593 | 1285 |
| 10 | Mann Michael | Mödling NÖ | 496 | 617 | 658 | 1275 |
| 11 | Pirker Peter | BSV-Voith NÖ | 611 | 630 | 632 | 1262 |
| 12 | Greinöcker Johann | Waizenkirch. OÖ | 590 | 624 | 619 | 1243 |
| 13 | Ahlen Günther | MFC-Salzburg S | 574 | 541 | 640 | 1214 |
| 14 | Gerlinger Josef | UMBC-Laa/Th. NÖ | 468 | 577 | 505 | 1082 |
| 15 | Mühlfellner Johannes | Zistersdorf NÖ | 381 | 461 | 475 | 936 |
| 16 | Gelb Thomas | Waidhofen/Th NÖ | 407 | 440 | 467 | 907 |
| 17 | Köpf Karl | MFC-Phönix W | 368 | 293 | 460 | 828 |

Punkterichter : Danksagmüller Helmut 870029
Hauer Franz 840015
Lassnig Wilhelm 780081
Meier Michael 920013
Salmhofer Karl 910004

Wettbewerbsleiter : BFR Ing. Moser Anton
Organisationsleiter : Furtmüller Anton
Senderdepot : Anzenberger Fritz, Egger Karl
Auswertung : Klarer Georg, Meier Richard
Jury : LSL Hofbauer Manfred

BFR Ing. Moser Anton
Wettbewerbsleiter eh.

Österreichische Meisterschaft RC III in Böheimkirchen

ten sofort nach der Landung ihren Punktezzettel, und konnten so den Flug analysieren. Am Abend traf man sich in einer nahegelegenen Gaststätte, wo noch viel geplaudert und spekuliert wurde. (Wieviel Punkte muß X fliegen, um Y noch überholen zu können, ...)

Am Sonntag hatte sich das Wetter leicht gebessert, und so konnte auch der dritte Durchgang geflogen werden. Markus Zeiner gewann auch diesen, und wurde somit Österr. Meister in RC III. Gerald Kitzmüller aus Schärding gelang mit einem sehr schönen Flug der Sprung auf den 2. Platz und verdrängte Hellmuth Motzko auf Rang 3. Bei der anschließenden Siegerehrung wurden Pokale, Medaillen und Urkunden vergeben, außerdem erhielt jeder Teilnehmer ein schönes Pilotengeschenk. Hier ein Dank an folgende Firmen: Felbermayer, Funke, Henzo, Herzog, Kirchert, Lindinger, Österr. Verkehrsbüro, Pirker, robbe, Rögga - Graupner Austria, webra und Wiener Städtische Versicherung.

Bei den Modellen dominierten bereits die 2 x 2 Meter Maschinen, der meistverwendete Motor war der webra 120 R, welcher von 5 Piloten eingesetzt wurde.

Abschließend ein Dank dem Wettbewerbsleiter, der Jury, den Punkterichtern, den Piloten und allen freiwilligen Helferinnen und Helfern. Jeder einzelne hat dazu beigetragen, daß diese Österreichische Meisterschaft in angenehmer und freundschaftlicher Atmosphäre durchgeführt werden konnte.

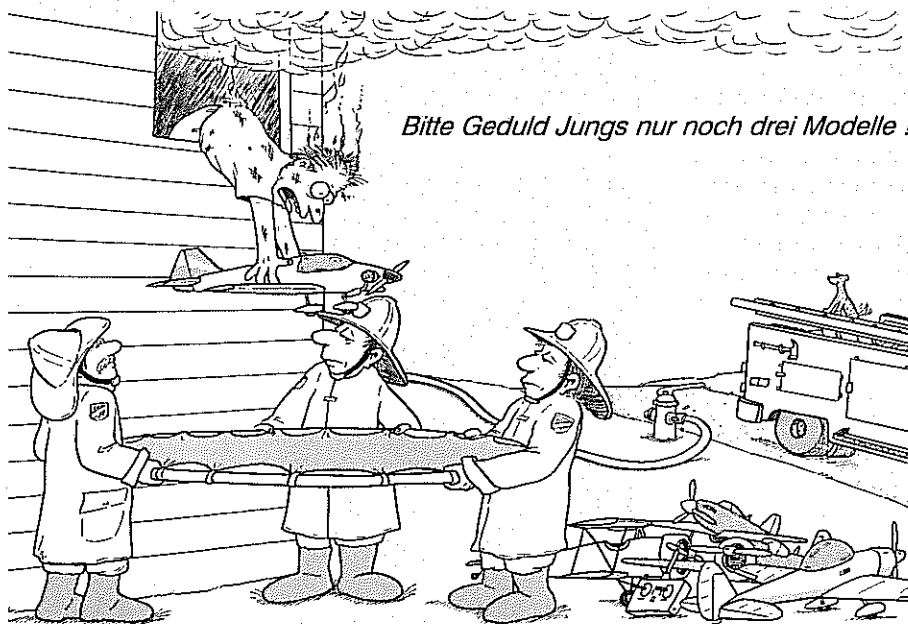


Die Sieger: v.l.n.r. Dieter Motzko, Grald Kitzmüller, Markus Zeiner, Helmut Motzko, Gerald Schmiedbauer



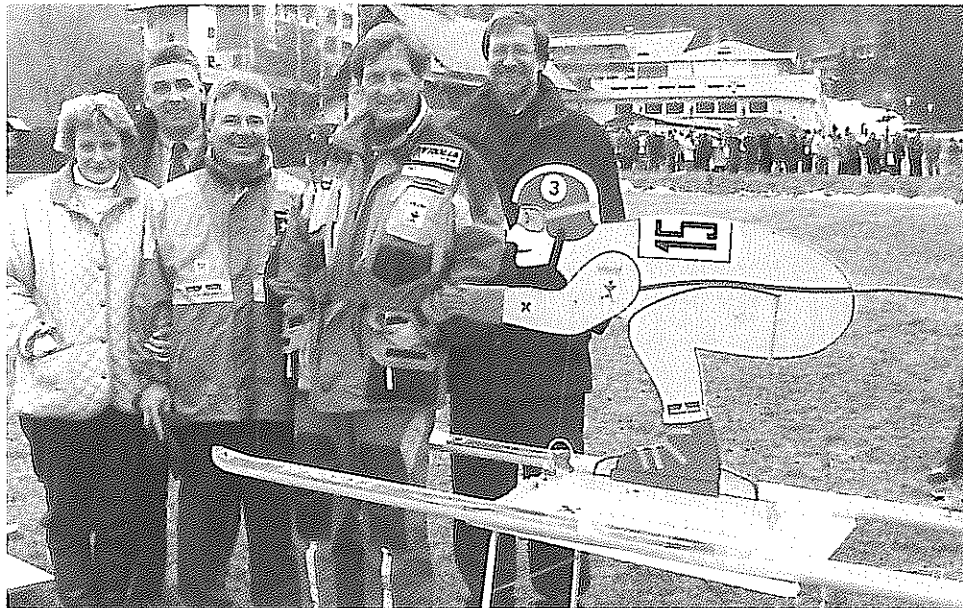
Marcus Zeiner Österreichischer Meister RC III 1996/97 mit "GENESIS"
Spannweite 1950 mm Gewicht 3650 g Motor WEBRA 20 ccm

Modellclub Böheimkirchen



Bitte Geduld Jungs nur noch drei Modelle !

Kommt ein Olympiasieger geflogen oder DER NÄCHSTE WINTER KOMMT BESTIMMT



Die "Taufpaten" für den Erstflug: v.l.n.r. Christa Prettner, Kurdirektor Wolfgang Eder, Hanno Prettner, Franz Klammer und Tourisumus Boss Posnik

Fotos H. Prettner

Kärnten, der sonnige Süden Österreichs, ist nicht nur im Sommer als Hangsegelflug- und Wanderparadies beliebt, sondern kann auch im Winter mit Ski-Weltcup Pisten und tollen Familien - Schneeferien aufhorchen lassen. Deshalb ist es auch weiter nicht verwunderlich, daß der bisher erfolgreichste Abfahrtsläufer der vergangenen Jahre in dieser Bergregion seine Wurzeln hat und seinen sportlichen Höhenflug von hier gestartet hat.

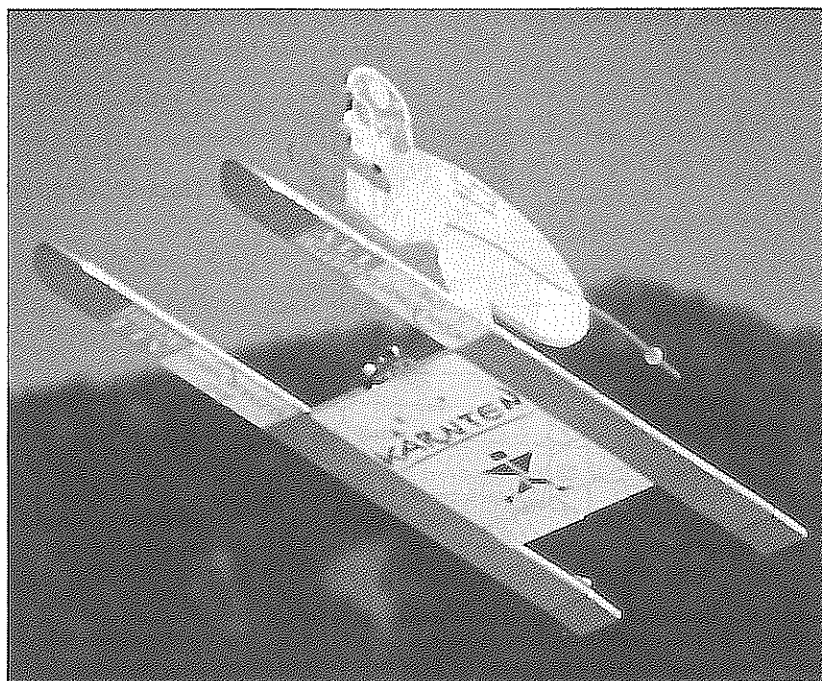
Franz Klammer, ein Name der nicht nur in Schifahrerkreisen bestens bekannt ist, sondern durch seine Rekord - Seriensiege bei Abfahrtsrennen in den 80er Jahren für weltweites Echo sorgte, feierte nach seinem spektakulären Heimsieg bei der Winterolympiade 1976 in Innsbruck nun sein 20jähriges Olympiabjubiläum. Dies war genügend Anlaß für Hanno Prettner, der einst Klammer bei verschiedenen Sportlehrungen für beiderseits erreichte Weltmeistertitel kennenlernte und nachfolgend auch modellfliegerischer Lehrmeister für die ersten Flüge und Kurven im luftigen Element des Olympiasiegers und seines durch einen Abfahrtssturz querschnittgelähmten Bruders Klaus war, um seinen persönlichen Beitrag, als langjähriger Klammer Freund und

Fan, zum Olympiabjubiläum zu liefern.

Alpine Abfahrtsrennläufer sind zu einem Großteil während Ihres "Zu Tal Schießens" auf den buckeligen und vereisten Weltcup Pisten und auf den zahlreichen, bis zu 80 m weiten Sprüngen, ohnehin immer in der Luft und unterliegen somit teilweise den

Gesetzen der Aerodynamik; also sollte es auch möglich sein, den für längere Luftfahrten und Flüge meistens erforderlichen Schwerpunkt zu berechnen oder wenigstens zu erahnen. Dadurch sollte es aber auch möglich sein, einen in Silhouettenbauweise gefertigten Abfahrtsläufer in renntypischer Hocke mit dem gelben Schianzug des Olympiasiegers zum Fliegen zu bringen und so einen Beitrag zum Olympiefest zu liefern. Damit das Ganze et-

was naturähnlicher aussieht (für eventuelle Teilnahme an Semi Scale-Wettbewerben?) wurde alles lediglich um ca. 10% verkleinert vom Maßstab 1:1 gebaut; daraus ergibt sich eine Schilänge von knapp 2m und eine berechnete aufrechte Körpergröße von ca. 170 cm. Lediglich beim originalen Kampfgewicht von ca. 90 kg so eines Down Hill-Racers mußte drastisch eingespart werden und nach dem Motto "Weniger ist Mehr" sind vorberechnete 3,8 kg mehr als genug für die eher dürfti-



gen Auftriebsflächen. Diese in flugfähiger Größe zu finden war ähnlich als wollte man dem Vogel Strauß das Fliegen beibringen, aber schlußendlich konnte durch eine Verbreiterung der Schi auf Sprunglatten-Maß von 120 mm Breite, ausreichend Auftrieb erreicht werden; zwar nicht für unendliche Thermikflüge aber solange der Motor läuft ist genügend Vor- und Auftrieb vorhanden. Bei stehendem Propeller ändert sich der Gleitwinkel automatisch auf 1: 1, was bei Landungen auf kleinen Landeplätzen von Vorteil sein kann, da auch die Fluggeschwindigkeit bei einem steileren Anflug nicht mehr zunimmt.

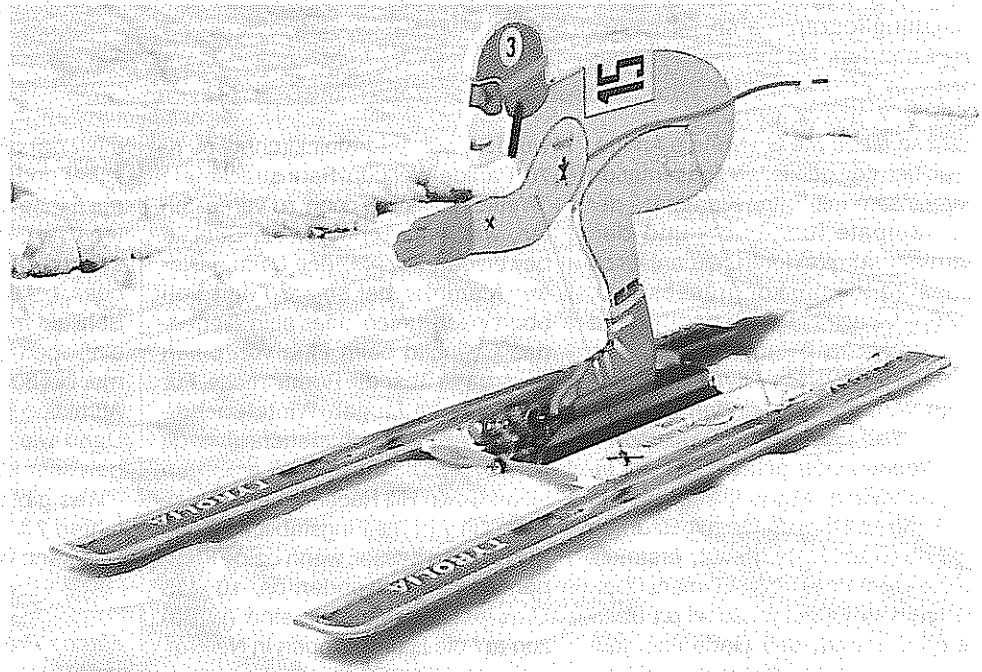
Fürs Aufsetzen hat man dann noch ca. 20m Fahrt um weich zu landen, bevor dieses Flugobjekt regelrecht in der Luft stehenbleibt und senkrecht nach unten durchzufallen beginnt. Durch diesen Effekt sollten theoretisch auch helicopterähnliche Landungen möglich sein, die ich aber praktisch noch nicht ausprobieren konnte, da ich im Moment nicht genügend Zeit habe, um größere Reparaturen bei Versagen der theoretischen Überlegungen einzuplanen. Außerdem sind die Flüge eh schon spannend genug und vermitteln reichlich Nervenkitzel.

Spektakulär wird's aber, wenn Flying Klammer beginnt, Loopings, Rollen, Steilkurven und Torque Rolls zu drehen. Von Seiten der Organisatoren von einem der schwierigsten Abfahrtsrennen auf der K-70 in Bad Kleinkirchheim, hört man unbestätigten Gerüchten zu Folge, daß man diskutiert - der Vorbildwirkung von Flying F.K. entsprechend -, ab der kommenden Schisaison für jede vollständige 360 Grad Rolle über den Steilhang oder im Zielschuß, eine 10 sec. Zeitgutschrift zu gewähren. Damit bräuchte der kommende Bad Kleinkirchheim Weltcupsieger bei einer Laufzeit von ca. 2 min eigentlich nur mehr 20 Rollen drehen; wir als Modellflieger schaffen dies ja locker !?!

Design:

Ausgehend von einem dynamischen Foto in einem Sportbericht, wurde dieses auf das gewünschte Maß vergrößert und anschließend versucht die gesamte RC Anlage inkl. S.T. 90 Motor plus Tank so wenig sichtbar als möglich unterzubringen. Um einen tiefliegenden Massenschwerpunkt für optimierte Flugstabilität zu erreichen, sitzt der Motor + RC Elektronik in einer so klein wie möglich gehaltenen Hilfsplatte, die gerade genug Freiraum für die Propellerrotation läßt und am hinteren Ende die im Deltaprinzip angelenkten Steuerklappen, aufweist. Symmetrisch in der Mitte wird der

Auf- und Durchbiegen ein zu großes Maß an Eigendynamik in den Kurven entwickelten. Eine feste und glatte Schiunterseite aus Hartbalsa oder Abachi, die mit Oracover bespannt ist, minimiert auch das Risiko des in allen Schinationalmannschaften gefürchteten Verwachsens und hält bei Graslandungen die Beschädigungen durch kleine Steinchen in Grenzen. Spannung wie bei einem Weltmeisterschaftsfinale gabs bei uns vor dem Erstflug. Der Schwerpunkt lag zwar goldrichtig vorausberechnet nach der Formel "Pi mal Daumen" für profillose Flugkörper und es konnte auch einwandfrei mit



"Körper" in 2cm Styropor- und Balsa-Bauweise aufgesetzt, der für bessere Verwindungssteifheit durch 20 x 20 mm Balsabohlen zusätzlich verstärkt wurde. Um das Flattern bei höheren Fluggeschwindigkeiten zu verhindern, ist der Body mit 4 Stahldrähten an der Hilfsplatte abgespannt.

Über 4 Stück Carbonstäbe im Durchmesser 4mm stecken die Schi an der Grundplatte und so können sie trotz ca. 200 cm Länge noch problemlos im Auto transportiert werden. Ein simples Zusammenspannen mit Gummiringchen zwischen den einzelnen Bauteilen sorgt für den notwendigen Halt und die erforderliche Elastizität.

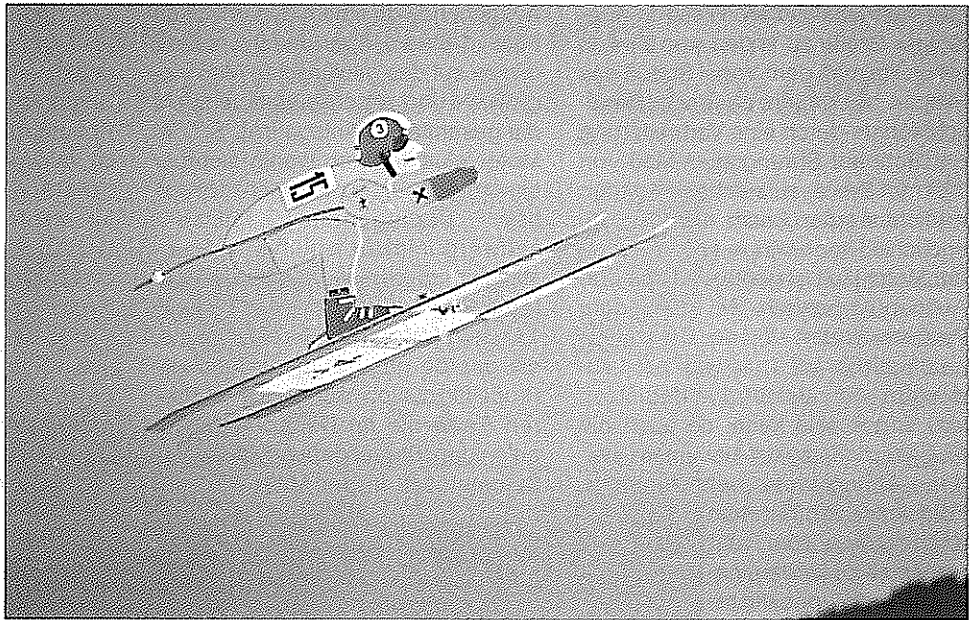
In Sandwichbauweise Styropor + Balsabeplankung sind die Schi aufgebaut, die so steif als möglich sein sollen, nachdem sich bei den ersten Testflügen gezeigt hat, daß die Ur-Schi zu weich waren und diese durch

dem Höhenruder gesteuert und korrigiert werden, jedoch war eine Richtungskorrektur trotz extrem großer Klappenausschläge nicht möglich und Flying Klammer zog an einem windstillen Spät-Wintertag eine zwar ferngelenkte aber fast nicht steuerbare Riesen-Platzrunde von ca. 400 m Durchmesser, bis ich ihn wieder an der Startstelle landen konnte.

Von den Schispringern, die mit den Handflächen ihre Luftfahrt steuern, wurden die zusätzlichen Steuerklappen an den Schienden abgesehen, aber der Stabilisierungseffekt des riesigen Seitenruder-Körpers war noch immer zu groß. Zwar gelang nun eine "Punktlandung" in einem 50 x 50 m großen Feld, aber bei böigem Wind wär's sicher nicht möglich gewesen.

Erst die Erkenntnis, daß auch bei Abfahrtsläufern in einem gewissen Maß mit dem verlängerten Rücken

gesteuert und korrigiert wird, löste das Problem, indem der Allerwerteste als Seitenruder-Steuerklappe erhalten mußte und auch meine Graupner/JR mc-20 war voll gefordert, alle Steuerfunktionen gleich- und gegensinning über Computermixing inkl. Dual Rate und Exponential zu vermischen. Höchste Steuerbarkeit bei allen Windverhältnissen und ultimative Ruderkontrolle in allen oben angeführten Kunstflugfiguren waren der Lohn fürs Nachdenken. Zwar fliegt der Downhill Racer sicher



nicht so stabil wie Graupners Amigo, aber bei der offiziellen Präsentation gemeinsam mit Franz Klammer - der als Taufpate fungierte - und den Kärntner Kurdirektoren, die anlässlich eines Tourismuskongresses inkl. ORF Übertragung nach Bad Kleinkirchheim geladen hatten, wurde der "Fliegende Olympiasieger" auch vom abwechselnden Schneeregen/Sonnenschein am Palmsonntag-Wochenende getauft und auf einer Schiwiese, etwas kleiner als ein Fußballfeld, aber dafür mit Bäumen und Tenniszaun begrenzt, erstmals offiziell seinem luftigen Element übergeben. Die Flugeigenschaften überzeugten derart, daß Gedanken laut

wurden, auf Bad Kleinkirchheims K-70 Parade-Weltcup Rennstrecke ein "Wetten Dass" Rennen zu veranstalten, wer wohl schneller die Strecke bewältigen könnte, der Olympiasieger Klammer bei seiner Fahrt von oben nach unten oder sein fliegendes Ebenbild beim Flug von unten nach oben über die Rennstrecke. Für Alle, die die langen Winterabende oder die Weihnachtserien sinnvoll nützen und sich eventuell selbst so einen Down Hill Racer bauen wollen, noch ein Tip: Die Flugstabilität in den Kurven wird besser, wenn beide Klappen an den Schienden ca. 10 - 15 Grad positiv angestellt sind (in Bezug auf die Hauptklappen in Neutral-

stellung). Für den Erstflug wäre frischer und weicher Neuschnee ab einer Höhe von 50 cm sehr empfehlenswert, der hervorragende Aufschlag-Dämpfungseigenschaften besitzt. Außerdem sollte man einen Schifahrer standesgemäß im Winter einfliegen, obwohl er auch im Sommer bei 30 Grad Hitze sicherlich eine Attraktion bei allen Flugshows ist. Denn wie sagte schon dereinst ein gewisser Mr. Ikarus:

"Was gibt's schöneres als Schifahren?"
Das kann doch nur Fliegen sein!"

Hanno Prettner

Technische Daten:

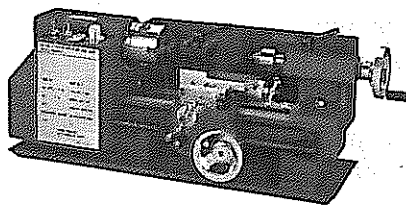
Länge der Schi : 1980 mm
Höhe : 890 mm
Gewicht: 3500 g
Motor: S.T. 90 mit
Graupner Prop 13,5 x 8;
Vergaser : OS Hanno Spezial;
Tank 400 ccm für 14 min

Fernsteuerung: JR/Graupner mc-20 mit 4 Servo: 2 x C 4021 für Quer/Hoch, (eventuell 2 x C 3031 für Schiende-Steuerklappen), 1 x C 3031 für Seite, 1 x C 4041 für Gas
Einstelldaten: Motor Seitenzug rechts 1 Grad;
Motor Sturz negativ 3 Grad
Anstellwinkel Schi zu Mittelplatte 0 Grad



Da letzte Winta woa sehr schüü..... (frei nach STS)

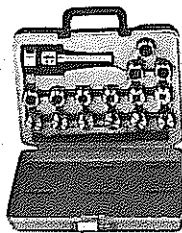
HOBBYTECHNIK



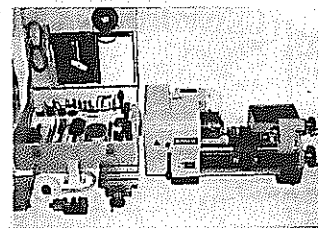
**TISCH-DREHMASCHINE
CJ 9518A**

Spitzenweite 250 mm
Spitzenhöhe 90 mm
Spindelbohrung 19 mm
Reitstockpinole MK 2

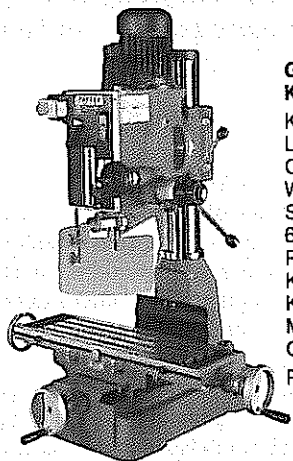
Spindeldrehzahlen 100-2500 stufenlos regelbar!
Gewindesteigungen: metr. 0,4-2 mm/Gewicht 30,50 kg
Lieferumfang: Drehbank mit Spanwanne, Spritzwand, 3-Backenspannfutter 80 mm/Obersupport und 4-Messerstahlhalter,
PREIS: **öS 10.200,- inkl. MWST**



Präzisions-Spannzangenset
mit Spannzangenhalter
im PVC-Koffer
9teilig **öS 2.200,-**
15teilig **öS 3.600,-**



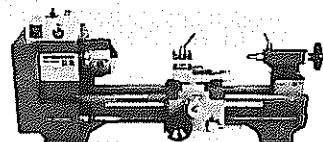
**TISCHWERKZEUGMASCHINE
UNIVERSAL 3**
mit 56-teiligem Zubehör!
In echter Profiqualität!
Siehe Bericht in *prop 6/94*
Nur **öS 15.300,-**



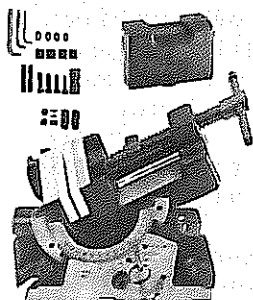
**GETRIEBE - BOHR - FRÄSMASCHINE
KF 40 G**

Koordinatentisch 730 x 210
Längsweg 450 mm
Querweg 250 mm
Werkzeugaufnahme MK 3
Säulendurchmesser 105 mm
6 Geschwindigkeiten 80-1650 UpM
Pinolenhub 100 mm
Kopf drehbar 360 Grad
Kopf winkelverstellbar 360 Grad
Motorleistung 1 PS/380 V
Gewicht 290 kg

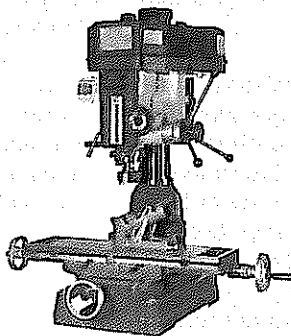
Preis: **öS 24.650,- inkl. MWST**



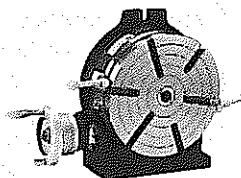
PRÄZISIONS-DREHMASCHINE IKD
Spitzenweite 555/400 mm
Spitzenhöhe 125 mm
mit gehärtetem Prismenbett
inkl. Spannfutter 125 mm.
Vierfachstahlhalter und Rädersatz für
Zoll- und metrisches Gewinde!
IKD 400 **öS 13.900,-**
IKD 555 **öS 16.900,-**



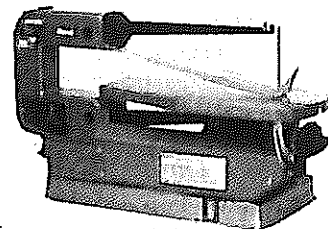
Präzisions-Fräswinkelschraubstock 80 mm
mit Zubehör im Koffer inkl.
Nutensteine/AKTION:
öS 1.490,-



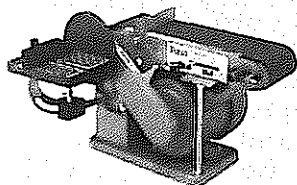
Präzisions-Bohr-Fräsmaschine MD 30
32 mm Bohrleistung
76 mm Frätleistung mit Messerkopf
Pinolenvershub Über Handrad mit
Nonlusteilung
Massiver, exakter Kreuztisch
12 Geschwindigkeiten
Werkzeugaufnahme MK3
Motorleistung 1,5 kW
Tischgröße 730 x 210 mm
Gewicht 270 kg
Aktionspreis **öS 19.900,-**



Horizontal/Vertikal-Rundtische aus
hochwertigem Mahanilfuß!
Schnecke gehärtet und geschliffen,
Übersetzungsverhältnis 90 : 1,
Arbeitstisch mit 360-Grad-Skala, Teilung
über skalierendes Handrad mit Nonius
möglich, Tischdurchmesser 150 mm
Nur **öS 3.300,-**

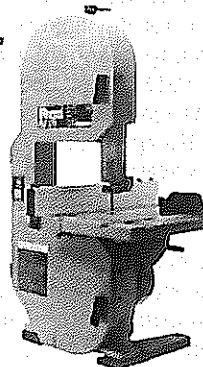


Dekuplersäge FZ-40
Präzise und stabil! Für saubere Schnitte
ohne Nacharbeiten! Hublänge 19 mm,
Schnittleistung in Holz 50 mm, Ausladung
400 mm, Gewicht 20 kg, Läuft fast
geräuschlos, Juli-August-Aktion!
Nur **öS 1.890,-**

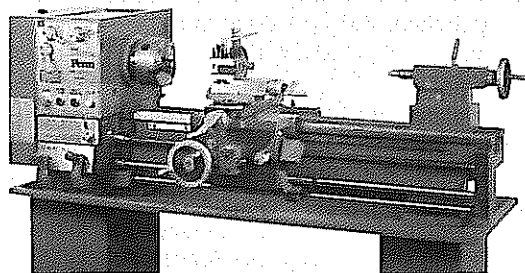


**TELLER-
BANDSCHLEIF-
MASCHINE** für alle
Schleifarten, ideal für den
Modellbau

nur **öS 1.560,-**



FLZ 275
Stabile Bandsäge mit zwei
kugelgelagerten Metallauflagen
mit Gummiauflage,
Aludruckgrübrahmen garantiert
Festigkeit und Stabilität der
Maschine.
Tisch: 290 x 290 mm
Schnitthöhe: 127 mm
Neigung: 45 Grad
Gewicht: 16 kg
Sehr leiser Lauf!
Aktionspreis: **öS 2.480,-**



**PRÄZISIONSDREHMASCHINE
FM 760/300 T**

Spitzenhöhe 150 mm
Spitzenweite 760 mm
Spindelbohrung 40 mm
gehärtetes Prismenbett
Zug-Leit-Schaltspindel
9 Drehzahlen 150-1500 UpM
inkl. 3-Backenspannfutter 160 mm
Steh- und Mitlauflünette, Planscheibe
Spanwanne, Spritzwand, Rädersatz
Preis ohne Untergestell: **öS 35.000,-**
Untergestell: **öS 3.980,-**
Preise inkl. 20% MWST

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

INTERNAT.
FESSELFLUG-
CUP 1996

PAUL BUGL
GEDÄCHTNISFLIEGEN



SALZBURG-
KRAIWIESEN

1. FESSELFLUG- WELT - CUP IN ÖSTERREICH

Vom 16.-19. Mai 1996 fand im MODELLFLUGZENTRUM KRAIWIESEN /Salzburg der traditionelle FESSELFLUG CUP in den Klassen F2A, F2B und F2C statt, der erstmalig als WELT CUP ausgetragen wurde und der erstmalig nicht von dem im Krankenhaus befindlichen Hans Niederwimmer eröffnet wurde.

Die Eröffnung wurde diesmal vom Obmann des ÖMV-MFC Oswald Hajek vorgenommen, der auch die Gesamtleitung hatte.

Als Wettbewerbsleiter bewährte sich neuerlich der ehemalige Fesselflug Fachreferent, Dipl. Ing. Walter Reinisch, und als Int. Jury waren CIAM Del. Pietro Fontana, Italien, Alt-CIAM Del. Edwin Krill, Österreich und Jonny Brand, Deutschland, tätig.

Der Wettbewerb war außergewöhnlich gut besucht. In der Klasse F2A - Geschwindigkeitsflug waren 9, in der Kunstflugklasse F2B waren 27 und in der Klasse F2C- Mannschaftsrennen waren nicht weniger als 25 Teams gemeldet, und alle waren auch gekommen.

Bei dieser großen Nennungszahl mußte die Organisation tadellos funktionieren, damit alle Klassen ordnungsgemäß durchgeführt werden konnten. Und sie funktionierte!

Das Wetter war die ganze Woche über sehr schlecht, wurde aber genau richtig zu Wettbewerbsbeginn ausgezeichnet.

Zum Glück hatte Johann Niederwimmer bereits in weiser Voraussicht die RC Startbahn als Fesselflugpiste umfunktioniert, und wie sich herausstellte, hatte sich diese Piste gut bewährt, und die Kunstflieger waren damit zufrieden.

Österreich war gut vertreten. Fesselflug war einst eine Domäne der österr. Modellflieger, und Namen wie Röggt, Türk, Mothwurf und Kaiser als Kunstflieger, und die Teams Bugl/ Kirchert und Gürtler/Baumgartner sind als Spitzenflieger in die Geschichte der Modellflieger eingegangen. Aus dieser früheren Zeit sind lediglich 2 Teams noch aktiv, nämlich Fischer/Nitsche und Fischer/

Straniak aus Salzburg. Letztere halten nicht nur den Weltrekord über 100 Runden von 3:14:36 min sondern haben den Weltcup in den beiden letzten Jahren gewonnen. Sie sind echte „Oldies“.

Heuer starteten in der Klasse F2A drei Österreicher, in F2B (Kunstflug) vier und in F2C (Mannschaftsrennen) drei Österreicher.

Auf der "echten" Fesselflugpiste wurden die Klassen F2A und F2C ausgetragen.

Klasse F2A - Speed

Die Geschwindigkeitsklasse oder SPEED wie sie auch genannt wird, ist eine sehr schwierige Klasse.

Die Modelle sind reine Zweckmodelle und sehen kaum noch einem Flugzeug ähnlich. Am Rumpf befindet sich auf der linken Seite (in Flugrichtung gesehen) ein sehr schlanker Halb-Flügel, und auf der rechten Seite ein halbes Höhenleitwerk. An der Rumpfspitze befindet sich ein 2,5 ccm Motor.

Das Modell hängt an 2 dünnen Stahlseilen von 15,92 m Länge und hat im Bewerb 10 Runden zu fliegen, das ergibt eine Strecke von 1 km, gesteuert vom Piloten, dessen Steuerhand in einer Gabel fixiert ist. Der Weltrekord in dieser Kategorie wird von dem Engländer P.F. Eisner gehalten, der eine Geschwindigkeit von 313,452 km/h erreichte.

Den österreichischen Rekord hält mit 276,9 km/h der Tiroler Franz Marksteiner.

Jeder Teilnehmer hat 3 Durchgänge zu fliegen, wobei je ein Fehlstart erlaubt ist. Da die Spezialmotoren nicht immer in die richtige Resonanz kommen, gibt es viele Fehlstarts, wie aus der Ergebnisliste zu ersehen ist.

Klasse F2B - Kunstflug

Diese Klasse ist eine "ruhige" Klasse, die Motoren sind gut schalldämpft. Wie schon erwähnt, wurde diese Klasse auf der großen Rasenpiste durchgeführt, was sich sehr gut bewährte.

Die Piloten haben ein genau vorgegebenes Programm von 23 Flugfiguren, einschließlich Start und Landung zu fliegen, welches von drei Punktrichtern bewertet wird. Es werden auch hier drei Durchgänge geflogen, wobei die Summe der jeweils beiden besten Flüge zur Endwertung zählt. Die Punktrichter haben jede Figur, je nach ihrer Präzision mit 0 bis 10 Punkten zu bewerten.

Klasse F2C - Teamracing Mannschaftsrennen

Diese Kategorie ist eine der publikumswirksamsten und spannendsten Klassen. 3 Piloten steuern gleichzeitig ihre Rennmodelle in einem Kreis von 15,92 m Radius. Bei 10 Runden ergibt das wie bei den Speedfliegern eine geflogene Strecke von 1 km. Im Wettbewerb müssen pro Durchgang 100 Runden geflogen werden was eine Strecke von exakt 10 km ergibt. Der Tankinhalt ist mit 7 cm³ limitiert und es müssen in der Regel die Modelle 2 x zwischengetankt werden. Dies geschieht von dem zum Piloten gehörenden Mechaniker, der in Sekundenschnelle das gelandete Modell auftankt und wieder startet. Eine der kürzesten Auftankzeiten liegt bei 6 Sekunden (!).

Es sind 2 Vorläufe zu fliegen. Die 9 Teams (je nach Teilnehmerzahlen) mit den besten Vorlaufzeiten kommen ins Semi-Finale.

In diesem werden die 3 besten

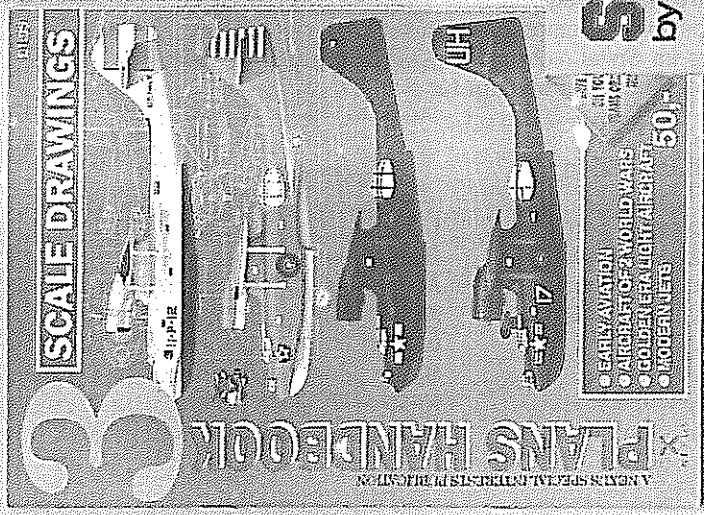


ZWEI SCHMANKERLN FÜR SCALE- UND ANDERE MODELLFLUGENTHUSIASTEN

SCALE ZEICHNUNGEN

Für Modellbauer und andere Interessenten bietet der englische Nexus Verlag seit einiger Zeit zum Teil sehr gute Zeichnungen von unterschiedlichen Flugzeugen und einigen Militärfahrzeugen in verschiedenen Maßstäben. Das Angebot ist je nach Prototyp sehr vielfältig und reicht von einer Seite A4 bis zu mehreren Seiten A1 und beinhaltet in der Regel auch eine geschichtliche Kurzbeschreibung des Moders mit SW Fotografien und zusätzlichen Skizzen.

Aus der im Katalog angeführten Preiskategorie und Beschreibung der Pläne mit dazugehörigen Informationsseiten ist es möglich einen Rückschluss über den Umfang der vorhandenen Daten zum jeweiligen Beispiel zu ziehen. Der Katalog (in englischer Sprache) führt über 500 Flugzeugprototypen an, vom Anfang der Flug-geschichte über 1. und 2. Weltkrieg, Renn-, Kunstflug- und Zivilluftflugzeuge, wie auch Zivillufttransportmaschinen bis zum modernen Jet.



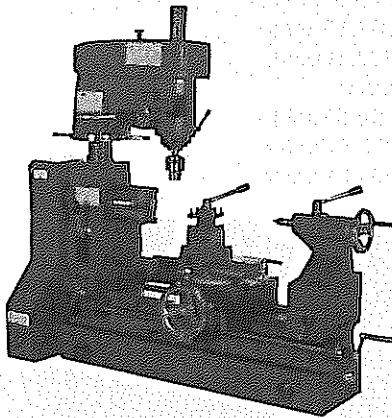
SCALE MODELLBAUPLÄNE

Brian Taylor ist einer von den bedeutendsten englischen Erbauern von naturgetreuen Flugmodellen, wobei die meisten seiner Vorbilder aus dem 2. Weltkrieg stammen. Schon Jahrzehnte prägen seine Modelle den weltweiten Scale-Modellbauhimmel und erreichen die besten Wertungen auf heimischen und internationalen Scale-Modellflugwettbewerben.

Wer diese Modelle nachbauen will, kann auf die Originalpläne des Meisters zurückgreifen und diese bei uns bestellen. Zu seinen Modell(haupt)plänen liefert Brian Zusätze wie GFK-Motorhauben, Kanzeln, Spinnern und diverse Abdeckungen. Zusätzlich können wir passende Fahrwerke und Federbeine von Custom Refracts oder Kobart dazu liefern.

Der Brian Taylor Scale Plans Katalog (in englischer Sprache) beinhaltet Bilder und technische Daten von 27 Modellen inklusive erreichten Wettbewerbsplatzierungen. Unsere Preisliste für Baupläne und Zubehör liegt bei!

IRRTUM UND PREISÄNDERUNGEN VORBEHALTEN! POSTVERSAND TÄGLICH! Wir haben DURCHGEHEIND offen: Mo. Fr. 10 - 18:30, Sa. 9-13. LÄ010896

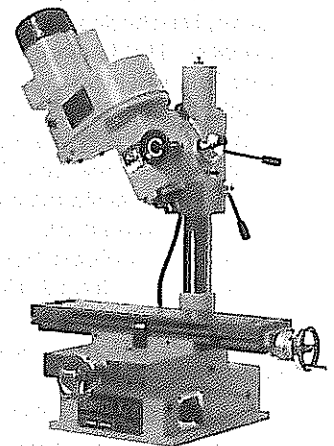
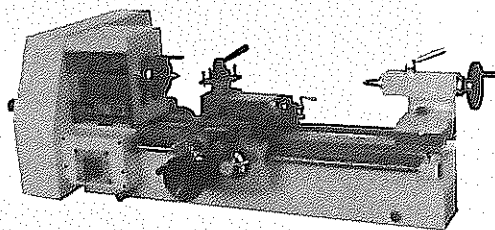


KOMBIMASCHINE HQ

Drehen - Bohren - Fräsen
Spitzenweite 500 mm
Spitzenhöhe 210 mm
drehbarer Bohr- bzw. Fräskopf
mit reichhaltigem Zubehör
Preis **öS 22.000,-**

DREHMASCHINE BB

Spitzenweite 450 mm
Spitzenhöhe 115 mm
Spindelbohrung \varnothing 24 mm
Spindelkonus MK3
Gewicht 110 kg
mit Standardzubehör
Preis **öS 13.500,-**



BOHR- UND FRÄSMASCHINE XZ

Tischgröße 630 x 150 mm
Spindelweg 80 mm
Spindelkonus MK3
Kopf dreh- und schwenkbar
Preis **öS 18.000,-**

PREISE INKLUSIVE MEHRWERTSTEUER. LIEFERUNG FREI HAUS!

H. Malzer Import-Export

2130 Mistelbach, Waldstraße 98

Tel. und Fax: (0 25 74) 47 68 (Dienstag bis Samstag), Tel.: (0 22 2) 892 45 68

1.FESSELFLUG- WELT - CUP in ÖSTERREICH

Teams für das Finale ermittelt, bei dem allerdings 200 Runden, also 20 km geflogen werden müssen.

Dieses Finale ist der spannendste Moment des ganzen Wettbewerbes.

Die Piloten versuchen die Modelle ihrer Konkurrenten zu überholen und dabei passiert es öfter, daß die Überholregeln verletzt werden und die Piloten von der Team-Jury verwarnet werden. Dies geschieht durch Aufleuchten von farbigen Signallampen. Bei der dritten Verwarnung wird der Pilot disqualifiziert. Sieger ist das Team mit der geringsten Flugzeit. Der Weltrekord wird hier von dem russischen Team Batkov/ Suraev gehalten, die die 200 Runden in einer Zeit von 6 :42:00 min schafften. Die Finalzeit des Siegerteams bei diesem Wettbewerb betrug 7:26:22 min. Der Wettbewerb und im Besonderen das Mannschaftsrennen wurde souverän in vom ehemaligen Fesselflug-Fachreferenten Walter Reinisch geleitet. Hoch oben am Podest saß die int. TeamJury; bestehend aus Pietro Fontana, Italien, Paul Rietbergen, Niederlande und Bohumil Votyka., Tschechien, überwachte das Geschehen im Fesselflugkreis.

Unser Parade-Team Fischer / Straniak übernahm im ersten Vorlauf gleich die Führung. Aber bereits im 2. Vorlauf überbot das regierende Weltmeisterteam die geflogene Zeit. Aber auch das 2. österr. Team Nitsche / Nitsche flog eine Zeit für das Semifinale. Nicht so gut ging es unserem Team Reinisch / Brandt, ihre Zeit reichte nicht für das Semifinale. Am letzten Tag des Wettbewerbes, am Sonntag, wurde das Finale geflogen. Folgende Mannschaften traten zum Höhepunkt an:

Pennisi Roberto / Rossi Andreas, ITA, Fischer Josef / Straniak Hans, AUT und Borer Heiner / Saccavino Cesare, SUL Das war auch die Reihenfolge im Semifinale.

Punkt 11 Uhr ertönte der Pfiff zum Start. Alle Modelle hatten den gleichen russischen Rennmotor und waren gleich schnell. Unser Team war um einen Gedanken schneller als die anderen, und Pepi Fischer konnte seine Gegner langsam aber sicher überholen. Während die Konkurrenten nach 34 Runden zwischentanken mußten, flogen unsere Mannen 3- 4 Runden mehr.

Nach 61 Runden wurde der Motor des Schweizer Weltmeisterteams sauer und sprang nach der Zwischenlandung nicht mehr an. Aus !Jetzt flogen nur mehr zwei Modelle

im Kreis, und es konnte niemand mehr überholen, so gleichmäßig flogen die Modelle. Unser Team lag mit 4 Runden voraus. Jetzt durfte nur nichts passieren Aber es passierte Beim letzten Zwischenstop sprang der Motor nicht gleich an, und ehe das Modell wieder in die Luft kam, hatte das italienische Team den Vorsprung der Österreicher wieder wettgemacht, und legte sogar noch einige Runden zu. Schade!

Der Wettbewerb ging mit einer netten Siegerehrung zu Ende. Zur großen Freude aller, war plötzlich am 2. Wettbewerbstag Hans Niederwimmer erschienen. Ihm hatte es im Spital nicht mehr gefallen, und er mußte unbedingt für einige

Stunden nach Kraiwiesen, um zu sehen, was sich dort tut. Wie immer gab es wieder viele Pokale für alle Klassen und für jeden Wettbewerber und die Funktionäre ein nettes Erinnerungsgeschenk und natürlich die fertige Ergebnisliste. Die Siegerehrung wurde vom Obmann Ossi Hajek vorgenommen, assestiert von ÖAeC-LV-Präsident Gruber, Ehrenpräsident Kopp, WL Reinisch und Hans Niederwimmer. Der Wettbewerb war sehr gut organisiert und die Damen und Herren in der Kantine taten alles, um Wettbewerber und Funktionäre zufrieden zu stellen.

Alt BSL Edwin Krill

ERGEBNISSE in.F2A

| | | | | | |
|---------------------|-----|-----------------------|-------|-------|-------|
| 1. Tomelleri Sergio | ITA | 270,6 | 276,7 | 280,0 | 280,0 |
| 2. Gründel Peter | GEH | 278,4 | 000,0 | 271,4 | 278,4 |
| 3. Kofler Helmut | AUT | 000,0 | 276,7 | 275,7 | 276,7 |
| 4. Marksteiner E | AUT | 275,8 | 000,0 | 273,9 | 275,8 |
| 5.Forkert Ulrich | GEH | 254,5 | 271,4 | 000,0 | 271,4 |
| 6. Borer Silvan | SUI | 000,0 | 000,0 | 252,4 | 252,4 |
| 7. Metkemejer H. | NED | alle Durchgänge o. W. | | | |
| 8. Kiel Udo | GEH | alle Durchgänge o. W. | | | |
| 9. Popov Iwo | AUT | alle Durchgänge o. W. | | | |

ERGEBNISSE Klasse F2B - 27 Teilnehmer

| | | |
|----------------------|-----|--------------|
| 1. Morotz Attila | HUN | 5926.0Punkte |
| 2. Tokazi Tamas | HUN | 5746.0Punkte |
| 3. Maikis Klaus | GEH | 5687.5Punkte |
| 4. Dessaucy Luc | BEL | 5682.5Punkte |
| 5. Weinmann Erhard | AUT | 5624.0Punkte |
| 7. Weinseisen Walter | AUT | 5596.5Punkte |
| 11. Wenczel Franz | AUT | 5473.0Punkte |
| 27. Ecker Franz | AUT | 3451.5Punkte |



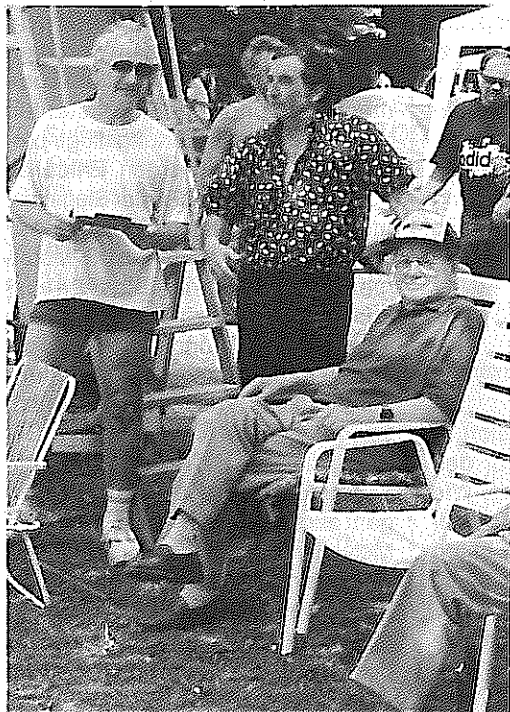
"ACTION " pur ! Die Team-Jury überwacht die genaue Einhaltung der Regeln

Fotos E. Krill

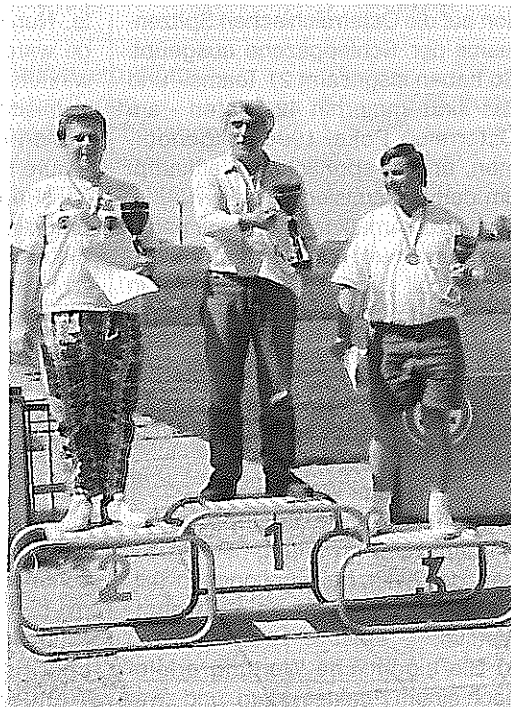
1.FESSELFLUG- WELT - CUP in ÖSTERREICH

ERGEBNISSE - Klasse F2C - Mannschaftsrennen - 27 Mannschaften

| Team | Nat. | 1.Dg. | 2.Dg. | Semi.1 | Semi.2 | Finale |
|-------------------------|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1. Pennisi Rossi | ITA | 67 Rd. | 3:19,78 | 3:19,20 | 3:25,24 | 7:62,22 |
| 2. Fischer Straniak | AUT | 3:25,6 | 3:33,50 | 3:26,22 | 3:29,79 | 7:48,82 |
| 3. Borer / Saccavino | Sui | 3:34,6 | 3:30,18 | 3:47,54 | 3:33,70 | 61 Rd. |
| 4. Metkemejer/Metkern. | NED | 3:31,40 | 3:52,84 | 3:35,23 | 3:42,68 | |
| 5. Bondarenko/Lerner | UKR | 3:57,47 | 3:31,77 | disq. | 3:36,20 | |
| 6. Kaminski / Moskalets | UKR | 4:11,23 | 3:32,61 | 3:36,74 | 3:58,26 | |
| 7. Engfer / Leupold | GER | 3:39,20 | 3:31,88 | ret. | 3:40,83 | |
| 8. Nitsche / Nitsche | AUT | 3:32,90 | 3:26,40 | ret. | 3:37,50 | |



Ganz enttäuscht war Hans Niederwimmer, der gerne einen Sieg seiner Schützlinge gesehen hätte



*Die Sieger der Klasse F2A:
1. Sergio Tommellerie ITA,
2. Peter Gründl GER,
3. Helmut Kofler AUT*



*Klasse F2C:
1. Roberto Pennisi
Andrea Rossi ITA
2. Josef Fische
Hans Straniak
AUT
3. Heiner Borer
Cesare Saccavino
SUI (Foto links)*



*Klasse F2B:
1. Atila Morotz
HUN
2. Tams Tokazi
HUN
3. Klaus Maikis
GER (Foto rechts)*

Österreich Pokal 1996 der Klasse Seglerschlepp (RC-SL)

Zum 9. Mal in ununterbrochener Reihenfolge wurde nun der Österreich Pokal in der Klasse Seglerschlepp ausgetragen.

Diese Großveranstaltung hat auch in der Saison 1996 wieder ihre Faszination auf die Österreichischen Spitzenteams der Schleppszene ausgeübt. So haben insgesamt 21 Teams - und das sind immerhin 42 Piloten - am Österreich Pokal 1996 teilgenommen, um im sportlichen Wettkampf um den Gesamtsieg zu ringen.

Der statutenmäßige Ablauf war natürlich schon vor Saisonbeginn bekannt, soll aber hier noch einmal in kurzen Zügen erläutert werden:

1) Der Österreich Pokal RC-SL wird in 4 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern durchgeführt, wobei pro Bundesland nur ein Wettbewerb zugelassen ist.

2) Maximal drei Wettbewerbsergebnisse eines Schleppteams werden zur Endwertung herangezogen, das heißt, bei 4 geflogenen Teilwettbewerben gibt es 1 Streichresultat.

3) Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem, und zwar gilt vom 1. bis zum 10. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 10 bis 1.

1. Teilwettbewerb am 4. Mai 1996 in Linz

In Linz beginnt's - dieser Ausspruch ist in der Schleppszene schon zur Tradition geworden. In der offiziellen Ergebnisliste scheinen nur 7 Teams auf, was bezogen auf die Teilnahme auch richtig ist. Allerdings waren 2 Teams aus der Steiermark am Wettbewerbstag in Linz, konnten aber wegen eines zu Hause vergessenen Leitwerkes bzw. eines Trainingsabsturzes nicht teilnehmen.

2. Teilwettbewerb am 1. Juni 1996 in St. Johann im Pongau

Gleichzeitig mit dem Österreich Pokal wurde auch die Salzburger Landesmeisterschaft geflogen. Da dieses Bundesland sowieso eine der Schlepphochburgen Österreichs ist, wurde das Teilnehmerfeld weiter aufgefettet, sodaß im Endeffekt 13 Teams begrüßt werden konnten, was dem Veranstalter sehr zur Ehre ge-

reichte. Es war auch eine wunderbar organisierte Veranstaltung, die mit traumhaften Flügen begann. In der Mitte des 2. Durchganges setzte aber plötzlich ein heftiger Fallwind ein, der den Piloten sehr zu schaffen machte. Nur übermotorisierte Schleppzüge waren in der Lage, Höhe zu gewinnen. Auch ein Ausklinken in astronomischen Höhen half den Seglerpiloten nicht, alle vorgeschriebenen Figuren zu Ende zu fliegen. Der von den Bergen herunterpfeifende Wind drückte alles an den Boden. Umso mehr ist die Leistungen jener Piloten zu bewundern, die alle 3 Durchgänge bestritten

3. Teilwettbewerb am 6. Juli 1996 in Wörgl

Lediglich 6 Teams fanden sich in Wörgl/Tirol ein, um Punkte für den Österreich Pokal zu sammeln. Wie immer haben die Wörgler alles organisiert, um den Teilnehmern einen schönen Wettbewerb zu bieten. Auch mit dem Wetter hatten sie das schon legendäre Glück. Der nächtliche Regen hatte pünktlich zu Wettbewerbsbeginn aufgehört, sodaß die Wertungsflüge bei ruhigem Wetter aber bedecktem Himmel ablaufen konnten. Nach knapp 4 Stunden war bei der geringen Teilnehmerzahl die Veranstaltung auch schon beendet, und es begann sogleich wieder zu regnen. Die Siegerehrung mußte deshalb im Festzelt stattfinden, was der guten Laune der Piloten aber keinen Abbruch tat.

4. Teilwettbewerb am 27. Juli 1996 in Waidhofen/Thaya

Die Waidhofener haben schon in den letzten Jahren gezeigt, daß sie es verstehen, ordentliche Schleppwettbewerbe durchzuführen. Dankenswerter Weise sind sie kurzfristig für die Korneuburger eingesprungen, die eigentlich diesen Schlußbewerb hätten veranstalten sollen. Doch auch eine kurze Vorbereitungsphase hat genügt, um einen optimalen Wettbewerb auf die Beine zu stellen. 11 Teams haben die zum Teil weite Anreise nicht gescheut, um beim Schlußbewerb dabei zu sein. Wie auch schon in St. Johann, wurde

auch in Waidhofen die Landesmeisterschaft gleichzeitig mit dem Österreich Pokal ausgetragen. Deshalb kamen allein 6 Teams aus Niederösterreich, die nicht nur um eine gute Platzierung bei ihrer Landesmeisterschaft kämpften, sondern auch dem Schlußwettbewerb einen würdigen Rahmen gaben. Bei herrlichem Sommerwetter und einem konstanten Wind konnten die Wertungsflüge problemlos bewältigt werden. Erfreulich auch die Tatsache, daß der Sieg nicht mit einem speziellen Schleppgespann errungen wurde. Die Motormaschine war eine reine Zweckkonstruktion mit einem 30er Super Tigre als Antrieb und einem Gewicht von 7 Kilogramm. Als Segelflugmodell diente eine Ka-8 mit 4 Metern Spannweite und 4,7 Kilogramm Gewicht, die auch bei RC-IV Wettbewerben eingesetzt wird. Man sieht, es geht auch mit einfachen bzw. billigen Mitteln.

Nachdem der letzte Pilot beim Schlußwettbewerb gelandet war, ging es an die Gesamtauswertung des Österreich Pokal 1996.

21 Teams aus den Bundesländern Kärnten, Oberösterreich, Niederösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol sind bei den einzelnen Teilwettbewerben mitgeflogen und haben entsprechende Punkte gesammelt. Einige der Spitzenteams haben alle 4 Teilwettbewerbe bestritten, sodaß das schlechteste Ergebnis gestrichen werden konnte. In bezug auf das letzte Jahr hat sich nicht sehr viel geändert, denn die beiden bestplatzierten Teams haben die Plätze getauscht. Die Vorjahressieger aus Oberösterreich - Vater Hermann und Sohn Thomas Sidler - mußten sich mit dem 2. Rang begnügen und den wunderschönen Wanderpokal an Martin Winkler und Karl Stöllinger aus Salzburg abtreten. Das Brüderpaar Ehrenstrasser aus Tirol ist die heurige Saison wieder mit viel Eifer angegangen und konnte sich gleich an der 3. Stelle platzieren. Ganz knapp wurde das Team Markus Friesacher und Christian Schönegger aus Salzburg auf den 4. Rang verwiesen. Den 5. Platz belegten die „Newcomer“ Gerhard Rastorfer und Josef Weissenbrunner

Der Bundesfachreferent RC-IV und RC-SL berichtet

aus Oberösterreich. Im Augenblick kommen die guten Schleppteams aus der nördlichen Hälfte Österreichs, während der Süden in der heurigen Saison offensichtlich „ausgelassen“ hat. Jedenfalls kann man schon gespannt sein, wie der Österreich Pokal 1997 ausgehen wird. Der Austragungsmodus bleibt gleich, doch sind die Karten neu gemischt. Also, liebe Seglerschlepper, frisch ans Werk !

BFR Dr. Wolfgang Schober

1. Teilwettbewerb Linz

| | | |
|--------------------------------|----|-------------|
| 1. Winkler/Stöllinger | S | 2502 Punkte |
| 2. Sidler/Sidler | OÖ | 2425 |
| 3. Friesacher/Schönegger | S | 2048 |
| 4. Ehrenstrasser/Ehrenstrasser | T | 2032 |
| 5. Rastorfer/Weissenbrunner | OÖ | 1956 |
| 6. Fuchs/Flicker | NÖ | 1659 |
| 7. Huter/Hemetsberger | OÖ | 1328 |

4. Teilwettbewerb Waidhofen /Thaya

| | | |
|--------------------------|----|-------------|
| 1. Stroissnig/Schober | K | 2637 Punkte |
| 2. Winkler/Stöllinger | S | 2595 |
| 3. Sidler/Sidler | OÖ | 2571 |
| 4. Aigner/Hönig | NÖ | 2498 |
| 5. Fuchs/Flicker | NÖ | 2489 |
| 6. Friesacher/Schönegger | S | 2435 |

2. Teilwettbewerb St. Johann im Pongau

| | | |
|--------------------------------|----|-------------|
| 1. Glück/Glück | S | 2686 Punkte |
| 2. Ehrenstrasser/Ehrenstrasser | T | 2204 |
| 3. Sidler/Sidler | OÖ | 2171 |
| 4. Kreuzberger/Schaffrath | S | 2156 |
| 5. Gruber/Gruber | S | 2145 |
| 6. Wallner/Bruckmann | K | 2092 |
| 7. Stroissnig/Schober | K | 2024 |
| 8. Rastorfer/Weissenbrunner | OÖ | 1975 |
| 9. Leber/Mayer | St | 1953 |
| 10. Hoi/Dürnwirth | K | 1899 |
| 11. Fuchs/Flicker | NÖ | 1697 |
| 12. Friesacher/Schönegger | S | 1685 |
| 13. Eisl/Göllner | S | 1173 |

3. Teilwettbewerb Wörgl

| | | |
|--------------------------------|----|-------------|
| 1. Schober/Tengg | K | 2956 Punkte |
| 2. Friesacher/Schönegger | S | 2690 |
| 3. Winkler/Stöllinger | S | 2664 |
| 4. Ehrenstrasser/Ehrenstrasser | T | 2650 |
| 5. Sidler/Sidler | OÖ | 2605 |
| 6. Rastorfer/Weissenbrunner | OÖ | 2247 |

| | | |
|-----------------------------|----|------|
| 7. Lüger/Krstic | NÖ | 2388 |
| 8. Brenner/Ohrfandl | NÖ | 2245 |
| 9. Rastorfer/Weissenbrunner | OÖ | 2214 |
| 10. Wittenberger/Müllner | NÖ | 1984 |
| 11. Meier/Reinisch | NÖ | 1904 |

Endwertung Österreich Pokal 1996

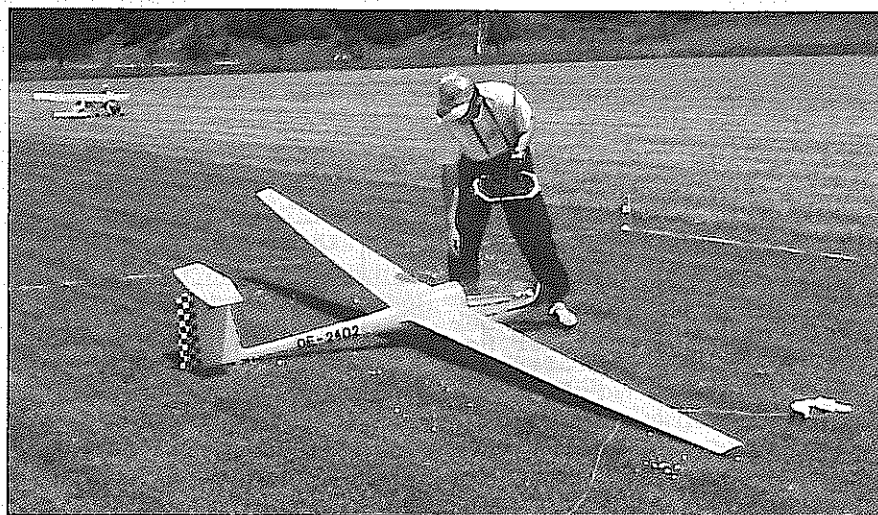
| Rang/Team | Linz OÖ | St. Joha Sbg | Wörgl T | Waidhof NÖ | Summe |
|-----------------------------------|------------|-----------------|------------|---------------|-------|
| 1 Winkler Stöllinger | 10 | - | 8 | 9 | 27 |
| 2 Sidler Hermann Sidler Thomas | 9 | 8 | (6) | 8 | 25 |
| 3 Ehrenstrasser J Ehrenstrasser W | 7 | 9 | 7 | - | 23 |
| 4 Friesacher Schönegger | 8 | 0 | 9 | 5 | 22 |
| 5 Rastorfer Weissenbrunner | 6 | 3 | 5 | (2) | 14 |
| 6 Stroissnig Schober | - | 4 | - | 10 | 14 |
| 7 Fuchs Flicker | 5 | 0 | - | 6 | 11 |
| 8 Glück Franz Glück Gerhard | - | 10 | - | - | 10 |
| 8 Schober Tengg | - | - | 10 | - | 10 |
| 10 Kreuzberger Schaffrath | - | 7 | - | - | 7 |
| 10 Aigner Hönig | - | - | - | 7 | 7 |
| 12 Gruber M. Gruber A. | - | 6 | - | - | 6 |
| 13 Wallner Bruckmann | - | 5 | - | - | 5 |
| 14 Huter Hemetsberger | 4 | - | - | - | 4 |
| 14 Lüger Krstic | - | - | - | 4 | 4 |
| 16 Brenner Ohrfandl | - | - | - | 3 | 3 |
| 17 Leber Mayer | - | 2 | - | - | 2 |
| 18 Hoi Dürnwirth | - | 1 | - | - | 1 |
| 18 Wittenberger Müllner | - | - | - | 1 | 1 |
| 20 Eisl Göllner | - | 0 | - | - | 0 |
| 20 Meier K. Reinisch | - | - | - | 0 | 0 |



*Alle Pipers aus dem Hause Glück - am Heimatflughafen
St.Johann alle Fotos W. Schober*

Die Gewinner des Ö-Pokals 96

1. *Karl Stöllinger
Martin Winkler
(knieend)*
2. *Thomas und
Hermann Siedler
(hinten Mitte)*
3. *Markus Friesacher
Christian Schönegger
(jeweils außen)*



Werner Ehrenstrasser aus Tirol mit seiner PIK 20 mit fast 6m Spannweite



*Peter Aigner aus
Niederösterreich mit seiner
neu lackierten Piper Tri
Pacer*

Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-IV

Alle 2 Jahre finden Österreichische Meisterschaften in den einzelnen Modellflugklassen statt. Am 24. und 25. August 1996 war es für die Klasse RC-IV (Segelflugmodelle bis 5 Meter Spannweite und max. 5kg Gewicht) wieder einmal so weit. Der MBC Köflach hat die Austragung der Meisterschaft übernommen und unter Obmann Franz Klampfl auch ausgezeichnete Vorbereitungsarbeit geleistet. Gespannt war man, ob dieser Einsatz sich auch lohnen würde, denn vor 2 Jahren konnten lediglich 13 (!) Teilnehmer begrüßt werden. Nun, es hat sich gelohnt. 36 Piloten hatten ihre Nennung abgegeben und 32 waren am Wettbewerbstag dann auch am Modellflugplatz in Zwaring angetreten, um sich im sportlichen Wettkampf zu messen.

Erfreulich auch die Tatsache, daß 9 Piloten mit Modellen unter 3,5 Metern Spannweite erschienen waren, um damit in der neuen Einsteigerklasse mitzufliegen. Interessant auch die Altersstruktur der Einsteiger:

- 6 Jugendliche,
- 2 „ältere Herren“ und
- 1 „normalaltriger“

Pilot versuchten mit ihren kleinen Modellen mit den Profis mitzuhalten. Naturgemäß fliegen diese Modelle nicht so ausgewogen und ruhig, weshalb man die Einsteiger dann ja auch aus der Gesamtreihung herauswertet. Hier geht es nicht so sehr um den Gesamtsieg, sondern eher um den Wettkampf mit Seinesgleichen. Die Einsteiger sollen ja durch die Teilnahme an RC-IV Wettbewerben an die Spitze herangeführt werden. Sie bilden jenes Reservoir, aus dem in der

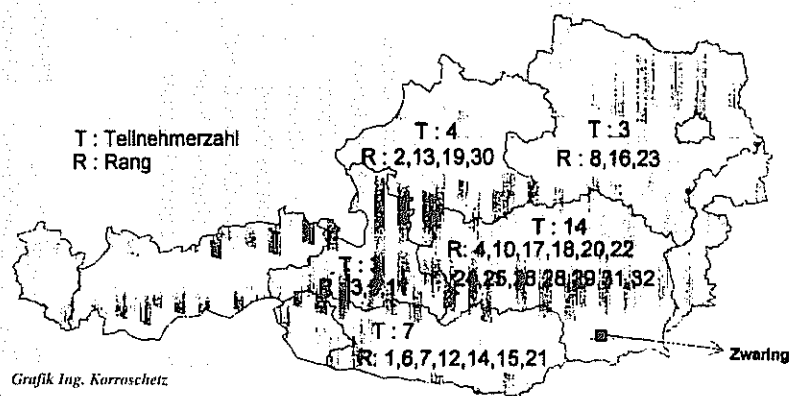
Zukunft hoffentlich potentielle RC-IV Piloten hervorgehen werden. Weiters ist noch zu bedenken, daß ohne Einsteigerklasse sicherlich 9 Teilnehmer weniger hätten begrüßt werden können. Ich werde mich deshalb bei der Bundessektion dafür einsetzen, daß diese „kleine Klasse“ erhalten bleibt. Am Samstag herrschte sommerliches Schönwetter, und nach einer kurzen Besprechung konnte Wettbewerbsleiter Reg. Rat Josef Fleischhacker pünktlich um 10 Uhr die Startnummer 1 aufrufen. Wegen des großen Teilnehmerfeldes durfte keine Zeit verloren werden, denn die

Wetterprognose für Sonntag verhielt nichts Gutes. So wurde Flug um Flug heruntergespult, um 2 komplette Flugdurchgänge zu absolvieren. Daß das Schönwetter auch seine Tücken haben kann, mußten einige Piloten verärgert zur Kenntnis nehmen. Um die Mittagszeit verhinderten starke Thermikblasen manchmal das präzise Fliegen der einzelnen Figuren. Aber auch das andere Extrem, nämlich fürchterliche Absauerer, waren zu verzeichnen, sodaß das Flugprogramm einige Male nicht zu Ende geflogen werden konnte. Nach Beendigung des 1. Durchganges wurde nur eine kurze Pause für die Punktrichter eingelegt. Im Zwischenergebnis lag Thomas Sidler vor Herbert Lenzhofer und Gottfried Bretterkieber in Führung. Doch zusammengezählt

wird am Schluß, und so konnte man gespannt sein, was die weiteren Flüge noch bringen würden. Gegen Ende des Tages beruhigte sich die Luft zusehends, sodaß einige wunderschöne Flüge gezeigt wurden. Durch die veränderte Startreihenfolge im 2. Durchgang hatte Herbert Lenzhofer das Glück, gerade bei diesen Bedingungen sein Können voll auszuspüren. Mit der Tageshöchstwertung setzte er sich vorerst an die Spitze des Teilnehmerfeldes, auf den Plätzen 2 und 3 folgten Thomas Sidler und Karl Stöllinger. Um etwa 19 Uhr war der letzte Flug absolviert, und die erschöpften Punktrichter konnten sich endlich entspannen. Die Herren Rainer Hönig, Willi Lassnig, Hermann Muigg, Josef Strobl und Werner Weihs haben auch wirklich Über-

menschliches geleistet. Nicht nur die Hitze und der pralle Sonnenschein machten ihnen zu schaffen, sondern bei 32 Teilnehmern mußten nahezu 9 Stunden lang bei voller Konzentration etwa 220 Flugfiguren gerecht beurteilt werden. Lob und Anerkennung nochmals von dieser Stelle aus an die Punktrichter. Bei einem geselligen Abend in einem nahegelegenen Gasthof klang dieser schöne Tag aus. Am Sonntag erfüllte sich leider die schlechte Wetterprognose. Es konnte zwar der 3. Durchgang noch begonnen werden, doch nach etwa 10 Teilnehmern mußte wegen des einsetzenden Regens unterbrochen werden. Wettbewerbsleiter Fleischhacker versuchte zwar, in den Regenspauzen den Wettbewerb fortzusetzen, doch leider vergebens. Um 12 Uhr mußte die Österreichische Meisterschaft wegen strömenden Regens abgebrochen werden. Wenigstens wurden am Vortag 2 Durchgänge geflogen, sodaß ein wertbares Gesamtergebnis vorlag. Die Siegerehrung wurde dann von Obmann Franz Klampfl in seiner launigen Art durchgeführt, und allen Teilnehmern wurde nicht nur eine Urkunde sondern als Erinnerungsgeschenk auch eine Flasche Wein mit eigens gedruckten Etiketten übergeben. Nicht nur die Österreichischen Meister in der „großen“ Klasse wurden geehrt, sondern auch die Gewinner der Einsteigerklasse und die Sieger in der Jugendwertung. So sind wohl alle Teilnehmer zufrieden nach Hause gefahren, denn neben dem Erlebnis eines wirklich großen Wettbewerbes hatte man auch das Gefühl, bei Freunden gewesen zu sein.

Österr. Meisterschaft RC/IV 1996, Zwaring



Einsteigerwertung

im Rahmen der Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-IV
BEW.NR.: 1/96 am 24.8 und 25.8 1996 in Zwaring/Stmk

Offizielle Ergebnisliste Einsteiger

| Rang | Name | Verein | W1 | W2 | W3 | Total |
|------|--------------------|-------------------|-----|-----|----|-------|
| 1 | Hönig Hans | ÖMV NO-Silbergube | 590 | 566 | 0 | 1156 |
| 2 | Wrentschur Markus | MBC Köflach | 669 | 479 | 0 | 1148 |
| 3 | Stadlbauer Heimo | 1.FMC Müzzuschlag | 570 | 470 | 0 | 1040 |
| 4 | Kirschner Franz | KSV Kapfenberg | 408 | 514 | 0 | 922 |
| 5 | Lesser Wilfried | KSV Kapfenberg | 481 | 424 | 0 | 905 |
| 6 | Wilhelm Bernd | KSV Kapfenberg | 307 | 472 | 0 | 779 |
| 7 | Draschbacher Ernst | MFSG Judenburg | 341 | 390 | 0 | 731 |
| 8 | Wolfehner Ernst | KSV Kapfenberg | 357 | 159 | 0 | 516 |
| 9 | Staufer Dietmar | MBC Köflach | 86 | 164 | 0 | 250 |

Wettkampfleitung: Fleischhacker Josef, L.Nr.: 760001

Organisationsleitung: Klampfl Franz

Jury: Dunger Roland

Punkterichter: Weihs Werner, L.Nr.:820023

Muigg Hermann, L.Nr.:830021

Hönig Rainer, L.Nr.:870015

Lassnig Wilhelm, L.Nr.:780081

Strobl Josef,L.Nr.:860015

| Name | Modell | Gewicht | Spannweite |
|--------------------------|----------|---------|------------|
| Lenzhofer Herbert | ASW 15 | 4,65 | 4,50 |
| Sidler Thomas | Oricon | 4,95 | 4,55 |
| Stöllinger Karl | ASW 20 | 4,65 | 4,87 V |
| Bretterkleeber Gottfried | Pilatus | 5,00 | 4,08 |
| Schönegger Christian | ASW 20 | 4,90 | 4,80 |
| Wölwitsch Max | ASW 15 | 4,70 | 4,50 |
| Schober Wolfgang | Ka 8b | 4,50 | 4,00 |
| Hönig Georg | Pilatus | 4,75 | 3,75 |
| Schiefert Manfred | Alpina | 4,60 | 3,80 E |
| Hubmann Alfired | ASK 21 | 4,95 | 5,00 |
| Bacher Robert | Tornado | 4,50 | 4,50 E |
| Dürnwirth Peter | ASW 17 | 4,85 | 4,95 |
| Sidler Hermann | Oricon | 5,00 | 4,55 |
| Fleischhacker Heimo | ASW 15 | 4,70 | 4,50 |
| Stroissnig Walter | Alpina | 4,45 | 4,00 E |
| Aigner Peter | ASW 17 | 4,90 | 5,00 |
| Traussnigg Rupert | SB 10 | 4,55 | 4,75 |
| Mayer Wolfgang | Discus | 4,85 | 4,80 |
| Späth Günter | Astir CS | 4,70 | 3,85 |
| Samide Heinz | DG 300 | 4,40 | 3,70 |
| Stark Alfons | ASK 21 | 4,90 | 4,25 |
| Walther Jürgen | Oricon | 4,90 | 4,20 |
| Hönig Hans | Kauz | 2,45 | 2,60 * |
| Wrentschur Markus | Flower | 2,90 | 2,93 * |
| Stadlbauer Heimo | Windsong | 3,50 | 3,22 * E |
| Kirschner Franz | V-E193 | 1,90 | 2,11 * |
| Lesser Wilfried | Galbra | 2,05 | 2,00 * |
| Wilhelm Bernd | LS-3 | 2,90 | 3,22 * |
| Draschbacher Ernst | Avant | 2,95 | 3,00 * |
| Späth Karl | Astir | 4,70 | 3,65 |
| Wolfehner Ernst | S.Rieti | 2,05 | 2,80 * |
| Staufer Dietmar | Opal | 3,15 | 2,80 * |

* ...Einsteiger - Modell hat eine Spannweite unter 3,5 Meter

E...Elektroantrieb

V...Verbrennungsmotor

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT

IN DER KLASSE RC-IV

BEW.NR.: 1/96 am 24.8 und 25.8 1996 in Zwaring/Stmk

Offizielle Ergebnisliste

| Rang | Name | Verein | W1 | W2 | W3 | Total |
|------|--------------------------|------------------------|-----|-----|----|-------|
| 1 | Lenzhofer Herbert | KFC Klagenfurt | 951 | 994 | 0 | 1945 |
| 2 | Sidler Thomas | MFC Linz | 952 | 964 | 0 | 1916 |
| 3 | Stöllinger Karl | MFC Salzburg | 921 | 960 | 0 | 1881 |
| 4 | Bretterklierer Gottfried | MBC Köflach | 945 | 890 | 0 | 1835 |
| 5 | Schönegger Christian | Luftsp. Verb. Salzburg | 885 | 947 | 0 | 1832 |
| 6 | Wölwitsch Max | KFC Klagenfurt | 874 | 958 | 0 | 1832 |
| 7 | Dr. Schober Wolfgang | MFG St. Veit | 844 | 936 | 0 | 1780 |
| 8 | DI. Hönig Georg | ÖMV NÖ-Silbergrube | 797 | 964 | 0 | 1761 |
| 9 | DI. Schiefert Manfred | HSV | 791 | 917 | 0 | 1708 |
| 10 | Hubmann Alfred | MBC Köflach | 798 | 906 | 0 | 1704 |
| 11 | Bacher Robert | MFC Salzburg | 770 | 920 | 0 | 1690 |
| 12 | Dürnwirth Peter | MFV Friesach | 778 | 898 | 0 | 1662 |
| 13 | Sidler Hermann | MFC Linz | 819 | 843 | 0 | 1662 |
| 14 | Dr. Fleischhacker Heimo | MFC Klagenfurt | 823 | 837 | 0 | 1660 |
| 15 | Stroissnig Walter | MFG St. Veit | 925 | 719 | 0 | 1644 |
| 16 | Aigner Peter | ÖMV NÖ-Silbergrube | 739 | 882 | 0 | 1621 |
| 17 | Traussnigg Rupert | MBC Köflach | 749 | 858 | 0 | 1607 |
| 18 | Mayer Wolfgang | MBC Köflach | 848 | 733 | 0 | 1581 |
| 19 | Späth Günter | Schärdinger Fl. Union | 616 | 695 | 0 | 1311 |
| 20 | Samide Heinz | KSV Kapfenberg | 648 | 579 | 0 | 1227 |
| 21 | Stark Alfons | St. Veit/Glan | 742 | 462 | 0 | 1204 |
| 22 | Wallner Jürgen | MBC Köflach | 585 | 599 | 0 | 1184 |
| 23 | Hönig Hans | ÖMV NÖ-Silbergrube | 590 | 566 | 0 | 1156 |
| 24 | Wrentschur Markus | MBC Köflach | 669 | 479 | 0 | 1148 |
| 25 | Stadlbauer Heimo | 1.FMC Mürzzuschlag | 570 | 470 | 0 | 1040 |
| 26 | Kirschner Franz | KSV Kapfenberg | 408 | 514 | 0 | 922 |
| 27 | Lesser Wilfried | KSV Kapfenberg | 481 | 424 | 0 | 905 |
| 28 | Wilhelm Bernd | KSV Kapfenberg | 307 | 472 | 0 | 779 |
| 29 | Draschbacher Ernst | MFSG Judenburg | 341 | 390 | 0 | 731 |
| 30 | Späth Karl | Schärdinger Fl. Union | 0 | 661 | 0 | 661 |
| 31 | Wolflehner Ernst | KSV Kapfenberg | 357 | 159 | 0 | 516 |
| 32 | Stauffer Dietmar | MBC Köflach | 86 | 164 | 0 | 250 |
| 33 | Winkler Gerhard | KFC Klagenfurt | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | Glück Franz | MFC Bergfalke | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | Friesacher Markus | Luftsp. Verb. Salzburg | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | Fischer Norbert | ÖMV NÖ-Silbergrube | 0 | 0 | 0 | 0 |

Wettkampfleitung: Fleischhacker Josef, LNr.: 760001

Organisationsleitung: Klampfl Franz

Jury: Dunger Roland

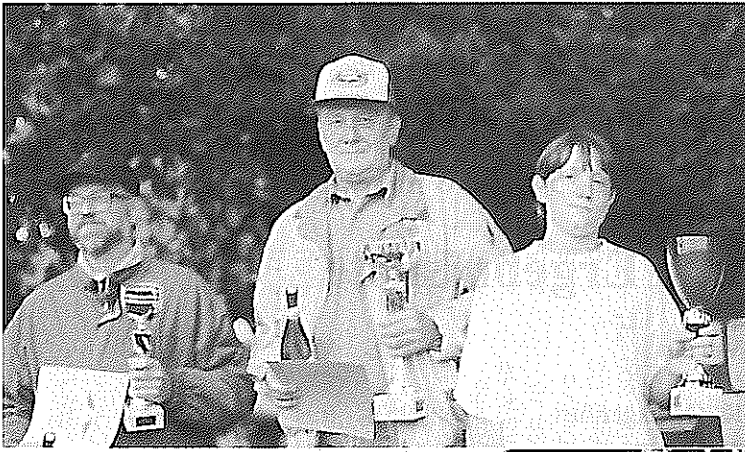
Punkterichter: Weihs Werner, LNr.: 820023

Muigg Hermann, LNr.: 830021

Hönig Rainer, LNr.: 870015

Lassnig Wilhelm, LNr.: 780081

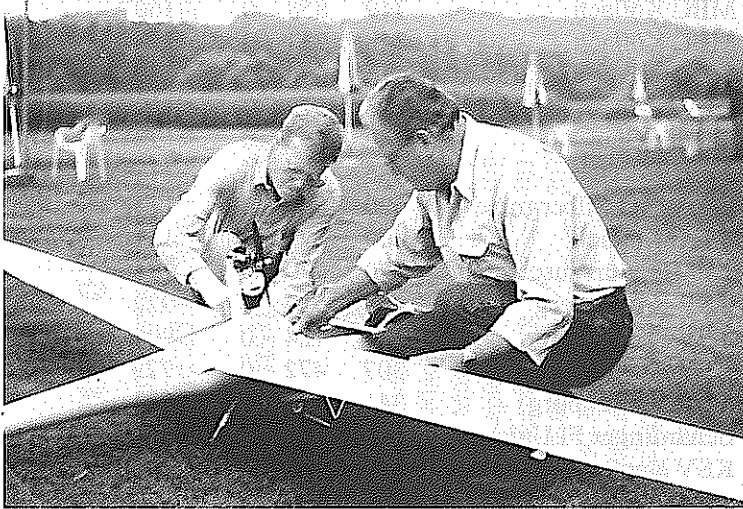
Strobl Josef, LNr.: 860015



*Aus der Gesamtwertung wurden die Einsteiger herausgewertet:
Sieger Hans Hönig (Mitte)
Markus Wrentschur (rechts)
Heimo Stadelbauer(links)*



*Sieger der Österreichischen Meisterschaften RC-IV:
1. Herbert Lenzhofer (Mitte)
2. Thomas Siedler (rechts)
3. Karl Stöllinger (links)*



Karl Stöllinger rüstet gerade seine ASW 20 mit dem genialen Klapptriebwerk mit Verbrennungsmotor auf.

Ein jugendlicher Einsteiger aus Kapfenberg, der gerade sein kleines Modell an die Schleppleine befestigt.

Alle Fotos W.Schober



**hitec
inside!**

hitec

**Qualität
zum
fairen Preis!**

Bewegen Sie Ihr Modell, als ob es ein Körperteil von Ihnen wäre!

Technische Daten HS-545*

Betriebsspannung: 4,8 - 6,0 V
Leerlaufstromaufn.: 7 mA
max. Stromaufn.: 600 mA
Stellmoment: 59 Ncm
Stellzeit / 60°: 0,16 s
Abmessungen: 41 x 20 x 38 mm
Gewicht: 45 g

* ermittelt bei 6,0 V

hitec HS-545
Best.-Nr. 070-545
89,- DM*

hitec HS-525
Best.-Nr. 070-525
89,- DM*



F3C - Die höchste Disziplin im Hubschrauberflug



Die Wahl der Profis!



F3A - Die höchste Disziplin im Motorflug

Technische Daten HS-525*

Betriebsspannung: 4,8 - 6,0 V
Leerlaufstromaufn.: 7 mA
max. Stromaufn.: 600 mA
Stellmoment: 42 Ncm
Stellzeit / 60°: 0,12 s
Abmessungen: 41 x 20 x 38 mm
Gewicht: 45 g

* ermittelt bei 6,0 V

hitec HS-525

Das Profiservo für höchste Ansprüche bei Flugmodellen. Besonders geeignet für den harten Wettbewerbseinsatz in F3A Modellen.

- ✓ Kugelgelagertes Hochleistungsservo
- ✓ 5-pol Hochleistungs-Elektromotor
- ✓ Extrem schnelles Ansprechverhalten und hohes Haltemoment durch Spezial-Verstärker-Chip von hitec mit kürzester Regelzeit
- ✓ Hochauflösende Spezial-Elektronik
- ✓ Spezialpotentiometer mit Anti-Fading-Beschichtung, für höchste Wiederkehrgenauigkeit
- ✓ Modernste Fertigung in SMD-Technik
- ✓ Ausgelegt für höchste Schwingungsbelastungen
- ✓ Kürzeste Stellzeit, bei hoher Stellkraft und ausgeprägter Leistungsdynamik

hitec HS-545

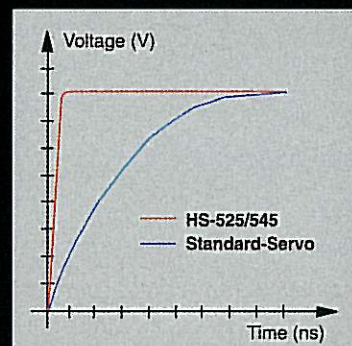
Ausgelegt für die professionelle Anwendung in Hubschraubern. Sämtliche Bauteile sind optimiert auf maximale Schockfestigkeit. Mit dem HS-545 erhalten Sie ein optimales Servo für den harten F3C Wettbewerbseinsatz.

- ✓ Kugelgelagertes Hochleistungsservo
- ✓ Robustes Getriebe aus hochwertigem Kunststoff mit minimalem Verschleiß
- ✓ 5-pol Hochleistungs-Elektromotor mit hohem Drehmoment
- ✓ Extrem schnelles Ansprechverhalten und hohes Haltemoment durch Spezial-Verstärker-Chip von hitec mit kürzester Regelzeit
- ✓ Hochauflösende Spezial-Elektronik
- ✓ Spezialpotentiometer mit Anti-Fading-Beschichtung, für höchste Wiederkehrgenauigkeit
- ✓ Modernste Fertigung in SMD-Technik
- ✓ Ausgelegt für höchste Schwingungsbelastungen

Der Verstärker-Chip!

Das Herzstück der neuen 5er Reihe von hitec ist ein neuer Verstärker-Chip, der von hitec selbst entwickelt wurde.

Die neuen Verstärker-Chips regeln in Bruchteilen einer Sekunde die Spannung für den Motor. Daraus ergibt sich ein sehr schnelles Ansprechverhalten und ein extrem hohes Haltemoment.



An dem steilen Anstieg der roten Kurve ist gut zu erkennen, wie schnell der Verstärker-Chip von hitec die Spannung hochregelt. Im Vergleich dazu, sind Standard-Servos mit der blauen Kurve dargestellt.

KYOSHO Deutschland • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mo.-Do.: 14.00 - 17.30) • e-mail: 101573.712@compuserve.com

* unverbindliche Preisempfehlung

Lieferung nur über den Fachhandel!

Pilot von Anfang an



FC-28^{V3}



Fernsteuerungen

robbe-Futaba bietet von Anfang an für jeden Einsatzzweck die richtige Fernsteueranlage. Ob Auto, Schiff, Flugzeug oder Hubschrauber - ob Anfänger oder Profi - für jeden findet sich im großen Fernsteuerprogramm von robbe-Futaba die richtige Anlage zum richtigen Preis. Und passend dazu natürlich das komplette Zubehör, wie Empfänger, Servos, Akkus, Kabel - eben alles das, was der Modellbauer für sein ganzes Hobby braucht. Nicht zu vergessen die spezielle Software in Verbindung mit dem revolutionären Speichermedium CAMPac, die selbst alten Hasen noch ungeahnte Möglichkeiten eröffnet. Überzeugen Sie sich selbst davon bei Ihrem Fachhändler!

Merkmale:

- SMD-Technologie
- Hohe Reichweiten
- Superschnelles Delta PCM-System mit 1024 Schritten
- Einzigartiger CAMPac Modellspeicher für F-Serie

The world finest radio control systems

**robbe
Futaba**

robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Postfach 1108 · 36352 Grebenhain



**FC-18^{V3}
PLUS**



FC-16



F-14

ATTACK II



ATTACK II

Topaz



Neuheiten November

K•Speed Mad Science Motor Series

Modifizierter Standard à la Frankenstein

Der modifizierte Standard der K•Speed Motorenreihe präsentiert sich in auffälligem Design und klangvollen Namen. Dahinter verbirgt sich eine neue Reihe von Elektromotoren, die sich im Vergleich zu ihren Standard-Kollegen nicht nur äußerlich unterscheiden, denn es kommt schließlich auf den Inhalt an. Die Mad Science Serie ist mit Kugellagern ausgestattet und das Timing ist einstellbar. Das Gehäuse des Elektromotors ist durch eine spezielle Nickelbeschichtung geschützt. Der Schöpfer dieser Serie hat es dabei auf den gesamten RC-Bereich abgesehen. Hierbei soll folgende Einteilung als Anhaltspunkt dienen.

| | |
|--------------|----------------------------------|
| 11 Windungen | 4WD Buggy / OnRoad |
| 12 Windungen | On Road |
| 14 Windungen | 2WD Trucks / Buggy / Tourenwagen |
| 16 Windungen | 2WD Trucks / Buggy / Tourenwagen |
| 17 Windungen | Trucks / Schiffe / Flugzeuge |



Hier die technischen Daten in der Übersicht:

| Best.-Nr. | 70561 | 70562 | 70564 | 70566 | 70567 |
|------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Typ | K-Speed modified | K-Speed modified | K-Speed modified | K-Speed modified | K-Speed modified |
| Baugröße | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 |
| Betriebsspannung / V | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 7,2 |
| Leerlaufstromaufnahme / A | 5,1 | 4,3 | 3,6 | 3,2 | 2,7 |
| Windungen | 11/0,8 (2) | 12/0,8 (2) | 14/0,75 (2) | 16/0,7 (2) | 17/0,65 (2) |
| Drehzahl / U/min | 39.600 | 36.200 | 31.400 | 27.500 | 26.300 |
| Gewicht / g | - | - | - | - | - |
| Gehäuselänge / mm | - | - | - | - | - |
| Gehäusedurchm. / mm | - | - | - | - | - |
| Wellenlänge / mm | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Wellendurchm. / mm | 3,17 | 3,17 | 3,17 | 3,17 | 3,17 |
| doppelt kugelgelagert | + | + | + | + | + |
| Kollektor abdrehbar | + | + | + | + | + |
| Magnete aufladbar | + | + | + | + | + |
| Anker auswuchtbar | + | + | + | + | + |
| Tuning-Kohlen (weich) / Nr. | - | - | - | - | - |
| Tuning-Kohlen (mittel) / Nr. | - | - | - | - | - |
| Kugellager / Nr. | 122-0011 | 122-0011 | 122-0011 | 122-0011 | 122-0011 |

Best.-Nr. 70561

K•Speed, Terminal Velocity, 11 Windungen

69,50 DM*

Best.-Nr. 70562

K•Speed, Atom Smasher, 12 Windungen

69,50 DM*

Best.-Nr. 70564

K•Speed, Krypton Krystal, 14 Windungen

69,50 DM*

Best.-Nr. 70566

K•Speed, EndoPlasma, 16 Windungen

69,50 DM*

Best.-Nr. 70567

K•Speed, Atomic Force, 17 Windungen

69,50 DM*

Big is beautiful

Dieser Leitspruch fällt einem ein, wenn man die riesengroße Ka-6 von Gottfried Hirscher im Flug bewundert. Gottfried beschäftigt sich schon seit längerem mit dem Nachbau von Segelflugzeugen aus der Sperrholzära. So ist in seiner Werkstatt auch die Ka-1 im Maßstab 1 : 1,75 entstanden, die in der Zeitschrift SCALE 2/96 ausführlich vorgestellt wurde.

Mein persönlicher Favorit ist aber doch seine Ka-6CR, die er um das 2,5fache verkleinert hat, und die mit entsprechend eindrucksvollen Abmessungen aufwarten kann:

Spannweite 6 Meter

Gewicht 17 kg

Gottfried Hirscher wendet beim Bau seiner Modelle die gleiche Sperrholzbauweise an, wie sie auch beim Vorbild üblich war. Bei den Tragflügeln sind die Rippen aus 3mm Pappelsperrholz und die Beplankung besteht aus 0,6mm Birkensperrholz. Der Rumpf ist ähnlich aufgebaut.

Als Holmbrücke wird ein 28mm Hochkantstahl verwendet, der auch stärkere Belastungen ohne Probleme aufnimmt. Als Landehilfe sind auf der Flügelober- und -unterseite Schempp-Hirth - Bremsklappen eingebaut. Bei der elektronischen Ausrüstung wird auf bewährte Komponenten zurückgegriffen. Für Querruder und Seitenruder werden 5007er Servos verwendet, während das Höhenruder von einem JR 4021 angetrieben wird. Eine doppelte Stromversorgung mit 2 Stück 5-zelligen 1700er Akkus sorgt für die nötige Sicherheit. Mit diesem Energiepaket lassen sich auch Sonderfunktionen betreiben, wie das Bewegen von Kopf und Arm der Pilotenpuppe. Die Tragflügel wurden zuerst mit Polytex Gewebefolie überzogen und dann gemeinsam mit dem grundierten Rumpf lackiert. Die Farbgebung ist frei erfunden und keinem

Original nachempfunden. So gibt der lauernde Tiger auf dem Seitenleitwerk den Eindruck von Aggressivität, was aber auf keinen Fall für die Flugeigenschaften zutrifft. Ich habe selten ein Modell so vorbildgetreu fliegen gesehen, wie Gottfried Hirschers Ka-6CR. Die Kurven fallen immer sehr weich und rund aus, und es gibt nichts, was irgendwie zappelig oder eckig erscheint. Der schnelle Überflug ist einfach eine Augenweide, wobei die Überfahrt im Anschluß dar-

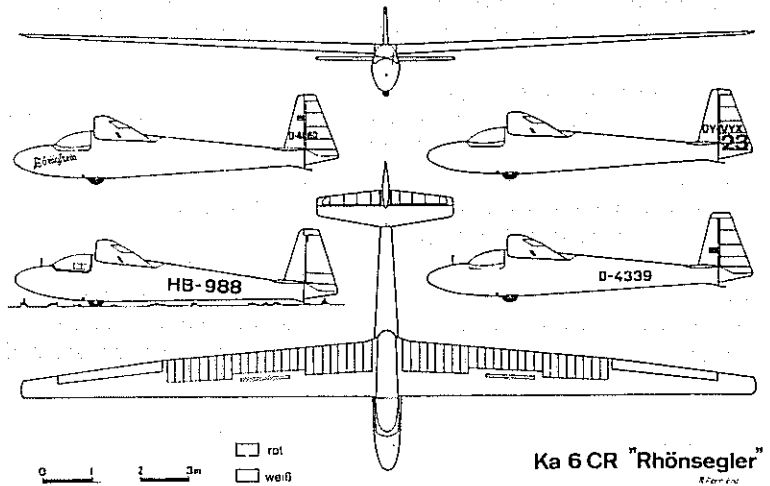
an wieder in Höhe umgesetzt wird. Auch die Landungen sind vom Feinsten. Nach einem stetigen Sinkflug mit gesetzten Bremsklappen erfolgt in der Regel eine butterweiche Landung.

Allerdings ist das Riesenmodell sicher nichts für den „Normalverbraucher“. Ganz abgesehen von den baulichen

Schwierigkeiten, gibt es Probleme beim Transport und letztendlich auch

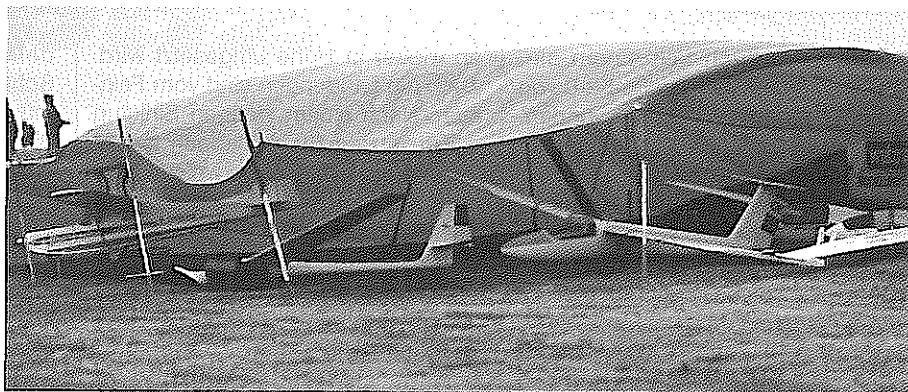
beim Fliegen. Eine geeignete Schleppmaschine und Flugpraxis müssen ja auch vorhanden sein, um diesen Giganten sicher durch die Lüfte zu geleiten. Eines ist aber unbestritten: Der gekonnte Flugstil von Gottfried Hirscher und die gelungene Optik der Ka-6CR sind auf jedem Flugtag die Attraktion.

Dr. Wolfgang Schober



19. Innviertler Wanderpokalfliegen in der Klasse RC-IV

Zum 19. Mal trafen man sich zum RC-IV Bewerb in Ranseredt. Das Wetter war schlecht wie meistens in diesem Jahr. Nur 5 Grad über Null, Nieselregen und ein kräftiger, aber konstanter Westwind verlangte vor allem von den Punkterichtern wetterfestigkeit. Etliche Piloten zogen es vor, zuhause zu bleiben. Auch die sonst üblicherweise anwesenden Kleinsieglerpiloten erschienen nicht, was ihnen niemand übel nahm. 13 Mann meldeten sich an. Die wetter-festen Routiniers zeigten, daß man auch bei dieser Witterung eine gute Leistung bringen kann. Nach dem ersten Durchgang führte Sidler Thomas vor Vater Hermann. Es folgten mit etwas Abstand Stöllinger Karl und Aigner Peter. Im zweiten Durchgang gab es eine unfreiwillige Showeinlage von Astleitner, als sein Segler mit



Wie leider 1996 fast üblich "Traumwetter"! "Gummler" und Zelthangar waren Pflicht

Foto G. Ebelseder

Steuerungsausfall (der Empfänger-akku hatte sich selbständig gemacht) nach diversen Kunstflugeinlagen weich im nahen Jungwald landete und praktisch keine Beschädigung aufwies.

Stöllinger hatte Pech beim 2. Start und mußte mit Beschädigung der Motoraufhängung an seinem Elektro-Großsegler aufgeben. Nach dem 2.

Durchgang war die Reihung Sidler Hermann vor Aigner Peter und Sidler Thomas. Da wegen des schlechten Wetters nach einer Abstimmung der Piloten auf einen dritten Durchgang verzichtet wurde, blieb es bei diesem Ergebnis.

Günter Ebelseder

"Österreich Cup 1996" in der Klasse RC/H2

Drei Bundesländer haben sich zusammgefunden, um in der Klasse RC/H2 einen gemeinsamen Wettkampf - den „Österreich-Cup“ - durchzuführen.

Die Bewerbe fanden in der Steiermark (Sommeralm), in Salzburg (Abtenau Sonnenalpe) und in Kärnten (auf der Gerlitzentalpe) statt. Gewertet wurde nach MSO, neuester Fassung. Alle drei Bewerbe wurden in die Endwertung aufgenommen. Die Teilnehmerzahl der einzelnen Bewerbe war ziemlich gleich hoch. So wurden am 16. Mai 1996 auf der Sommeralm 31 Piloten gezählt. Der nächste Bewerb fand am 6. Juli 1996 in Abtenau/Sonnenalpe statt. Hier waren 24 Piloten, und am 1. September 1996, auf der Gerlitzentalpe, 27 Piloten am Start.

Von den insgesamt 82 Teilnehmern (aller drei Bewerbe) wurden 38 Salzburger, 24 Kärntner und 20 Steirer gezählt.

Beim Abschlußbewerb auf der Gerlitzentalpe fehlten die Piloten der Steiermark leider zur Gänze. Daher war es den Steirern auch nicht möglich, Plazierungen im Vorderfeld zu belegen.

Das Wetter war bei allen 3 Bewerben nicht besonders gut.

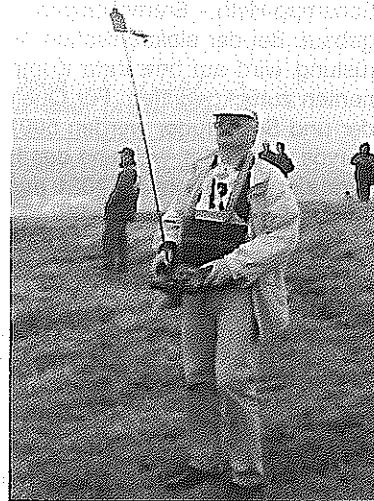
Es konnten jedoch alle Bewerbe ordnungsgemäß durchgeführt werden, wobei auf der Sommeralm wegen eines aufziehenden Gewitters nur zwei Durchgänge geflogen wurden.

Der Österreichcup wird nur alle zwei Jahre durchgeführt (1997 wird ja wieder die ÖM abgehalten)

Der nächste Ö-Cup wird daher erst wieder 1998 geflogen.

Vielleicht können wir bis zu diesem Zeitpunkt ein weiteres Bundesland in unserer Runde begrüßen.

Wolfgang Buchegger

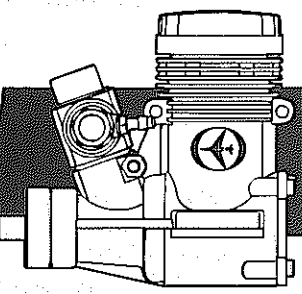


Gasamtsieger 1996 Franz Schlager in "action" Foto w. Buchegger

Ergebnis des Ö-Cups 1996:

| | | |
|--------------------------|---------------------------|-------------|
| 1. Schlager Franz, | Salzburg - MFG Abtenau | 5401 Punkte |
| 2. Kössner Helmut, | Salzburg - MFG Abtenau | 5346 Punkte |
| 3. Höll Georg, | Salzburg - MFG Abtenau | 5209 Punkte |
| 4. Waß Mathias | Salzburg - MFG Abtenau | 4944 Punkte |
| 5. Pöltleitner Georg, | Salzburg - MFG Abtenau | 4525 Punkte |
| 6. Tammerl Heimo, | Kärnten - HSV Klagenfurt | 4375 Punkte |
| 7. Kroissenbrunner Fred, | Salzburg - LSV Piesendorf | 4129 Punkte |
| 8. Grübler Karl, | Kärnten - SGS Spital | 4062 Punkte |
| 9. Plaikner Alexander, | Salzburg - LSV Piesendorf | 3019 Punkte |

Thunder GP-Motoren Tiger Gut + Preiswert



...zum Beispiel **GP 10** 1,76 ccm
 Zuverlässiger Gebrauchsmotor für kleinere Flugmodelle bis ca. 110 ccm Spannweite, auch mit Seilzugstarter
 • ABC-Laufgarnitur
 • Schnürle-Spülung
 • incl. Schalldämpfer

Thunder Tiger Motoren-Depots
in Österreich

"Symbol of Excellence
Winner 1996"

Im Vertrieb von
MULTIPLEX

Modellbau Kirchert
Linzer Str. 65
1140 Wien

Modellbautechnik
Traungasse 16
4600 Wels

Hobby Sing
Jakoministr. 11
8010 Graz

Modellbau Buchgeher
Blütenstr. 15
4040 Linz

Steber Modellbau
Weiserstr. 14
5020 Salzburg

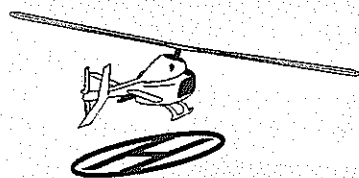
W. Puchas
Bahnhofstr. 15
8230 Hartberg

Modellbau
Fritz Lindinger
4591 Molln 224

Kaufhaus
Böckle
6840 Götzis

Kurt Schweighofer
Hauptplatz 9
8530 Deutschlandsberg

MULTIPLEX Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · D - 75223 Niefern



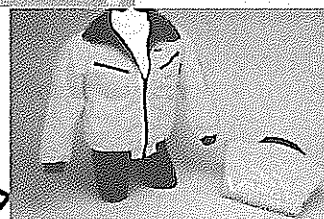
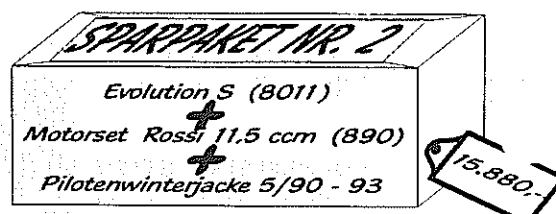
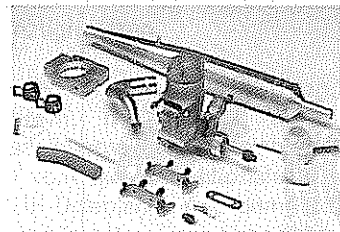
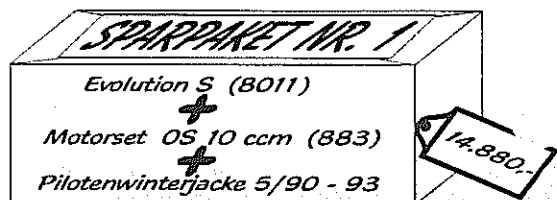
HELI - SERVICE - CENTER AUSSEERLAND

Hauptstr. 149, 8990 Bad Aussee

Tel.: 03622/5323016 Fax.: 5323017

WINTERAKTION "SPARPAKET"

AUCH DAS HELI - SERVICE - CENTER AUSSEERLAND SCHNÜRT EIN SPARPAKET



Fordern Sie unseren neuen Katalog an
täglicher Postversand

Sie bestellen bis 16.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

OSKHOSH 1996

Der Besuch der größten Luftfahrtschau der Welt vom 2. bis 12. August dieses Jahres im 300 km nördlich von Chicago gelegenen OSKHOSH war für alle Reiseteilnehmer aus ganz Österreich ein unvergessenes Erlebnis und der fliegerische Höhepunkt des Jahres.

Gigantisch und fast unvorstellbar waren die Dimensionen dieses Fliegertreffens:

1 Million Besucher

Das Volksfest mit über 1 Million Besuchern und mehr als 10.000 ausgestellten Flugzeugen war perfekt organisiert. Die Idee zu dieser Reise stammte vom Modellbauclub Bregenz und die bestens gelungene Durchführung lag in den bewährten Händen des Reisebüros KUONI in Dornbirn.

Die Reiseteilnehmer erlebten nicht nur ein riesiges Luftfahrtspektakel, sondern auch Amerika von seiner besten Seite.

Die Reiseroute führte über Chicago nach Oskhosh.

Nach 3 Tagen Flugschau vom Feinsten ging es weiter per Bus nach Toronto, - zu den Niagara Falls und zum Abschluß noch 2 Tage nach New York, von wo aus der Rückflug nach Österreich angetreten wurde.

Alles in allem war OSKHOSH die Reise wert.

*Harald Kalteis
Obmann*

Ps.:

Auch nächstes Jahr steht OSKHOSH auf dem Program, Buchungen sind jetzt schon möglich. Nähere Informationen erhalten Sie vom Modellbauclub Bregenz (MCB).



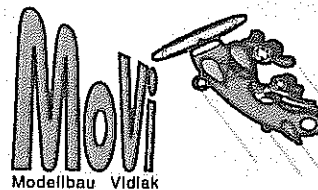
Fotos H. Kalteis



Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

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



Öffnungszeiten:

Montag - Freitag

Samstag

9:00 - 18:30

9:00 - 12:30



Die Statuten enthalten folgende Bedingungen:

1. Der Pokal ist ein „ewiger“ Wanderpokal und wird jährlich nach Beendigung der Saison an den Jahresbesten in einer vorher bestimmten Klasse verliehen.

2. Die Ermittlung des Jahresbesten erfolgt nach dem Punktesystem der Modellflugprüfungen und wird vom zuständigen Bundesfachreferenten bei der Sektionsleitersitzung im Herbst vorgeschlagen und von dieser bestätigt.

3. Der „Heribert Kargl Pokal“ besteht aus 3 Teilen:

- a) dem offiziellen Wanderpokal, der im nächsten Jahr wieder zurückgegeben werden muß,
- b) einem zweiten, kleineren - ähnlichen - Pokal, der beim Gewinner verbleibt.
- c) einer repräsentativen Urkunde.

4. In den Wanderpokal sind der Namenszug des Gewinners (Vor- und Zuname) und das Verleihungsdatum einzugravieren.

5. Die Urkunde hat den Namen, den Verein, die Klasse und das Verleihungsdatum zu beinhalten und ist vom Bundessektionsleiter, dem ONF Delegierten und dem Bundesfachreferenten zu unterschreiben.

6. In den verbleibenden, kleineren, Pokal sind am Sockel der Name, die Klasse und das Verleihungsjahr einzugravieren.

prop 4 / 96

Heribert Kargl - Pokal

Mitten im Aufbau der Sektion Modellflug im Österr. Aero Club starb der 1. offizielle ONF Delegierte der Sektion, Heribert Kargl. Er war ein leidenschaftlicher Freiflieger, speziell F 1E - Hangflug und später auch RC MS und legte den Grundstein für die ONF Arbeit der Bundessektion. Unter seiner Federführung entstand die erste nationale Rekordliste, die damals noch relativ klein war und nur die Kategorien Freiflug und Fesselflug beinhaltete. So nach und nach kamen dann die ersten RC-Klassen- Motorflug und Segelflug - dazu. Mitten in dieser Aufbauarbeit starb völlig überraschend und unerwartet Heribert Kargl. Wir waren alle tief betroffen, und spontan stifteten die Mitglieder der Bundessektion zur Erinnerung an den 1. ONF-Delegierten den Heribert Kargl Pokal.

Der Heribert Kargl Pokal wurde bisher an folgende Modellflieger vergeben:

- | | | | | |
|----|------|--------|-------------------|----------------|
| 1. | 1971 | FIE | Herbert Chmelik | mV Wien |
| 2. | 1972 | FIA | Herbert Chmelik | ÖMV Wien |
| 3. | 1973 | FIB | Alfred Hagen sen. | UWC Steiermark |
| 4. | 1974 | FIC | Werner Kraus | ÖMV Wien |
| 5. | 1975 | F3A | Hanno Prettner | MV Klagenfurt |
| 6. | 1976 | RC 111 | Leopold Moser | Oberösterreich |

Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Behaltdauer des Wanderpokals von einem Jahr zu kurz ist, und es wurde beschlossen, daß der Wanderpokal für 2 Jahre beim Gewinner bleibt.

- | | | | | |
|-----|-------------|-------|----------------------|-----------------------|
| 7. | 1978 | RC IV | Helmut Kirsch | ÖMV St.Veit/Glan |
| 8. | 1980 | RC/MS | Heinz Sekirnjak | UMFC Graz |
| 9. | 1982 | RC/H | Franz Prasch | ÖMV-ASV Puch/Graz |
| 10. | 1984 | F3B | Karl Wasner jun. | MFC Rheintal /Vlbg. |
| 11. | 1986 | F3C | Josef Brennsteiner | Wildkogel Falken/Sbg. |
| 12. | 1988 | F3E | Rudolf Freudenthaler | UNTC Freistadt /OO |
| 13. | 1990 | F2C | J.Fischer/H.Straniak | ÖMV Salzburg |
| | 1992 - 1994 | | keine Verleihung | |
| 14. | 1995 | RC/SL | W. Schober/K.Tengg | ÖMV St.Veit/Glan |
| 15. | 1997 | F4C | | |
| 16. | 1999 | RC E7 | | |

Der Heribert Kargl Pokal wurde aus organisatorischen Gründen in den Jahren 1992 bis 1994 nicht verliehen.

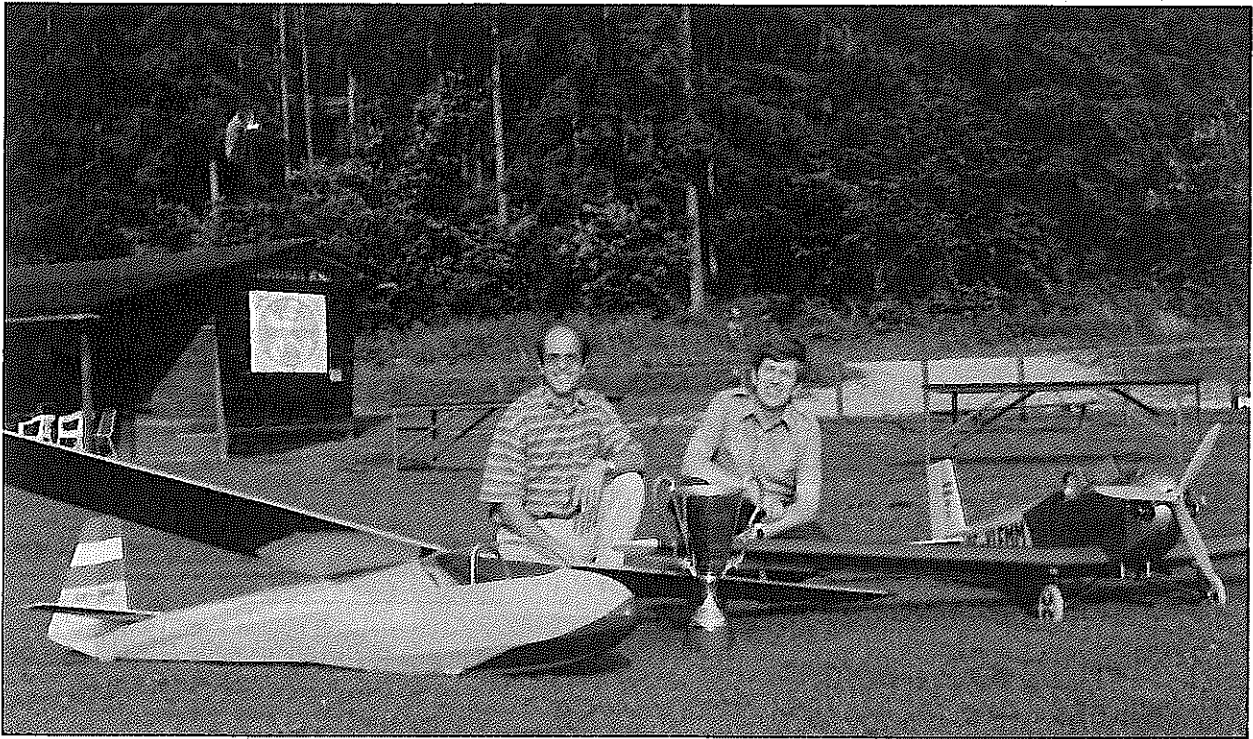
Bei der Frühjahrstagung 1996 der Bundessektion wurde beschlossen rückwirkend ab 1995 den Pokal an das RC/SL - Team Schober / Tengg zu verleihen.

In der Folge wird der Pokal an den jeweils Jahresbesten in den Klassen F4C (1997) und RC E7 (1999) verliehen.

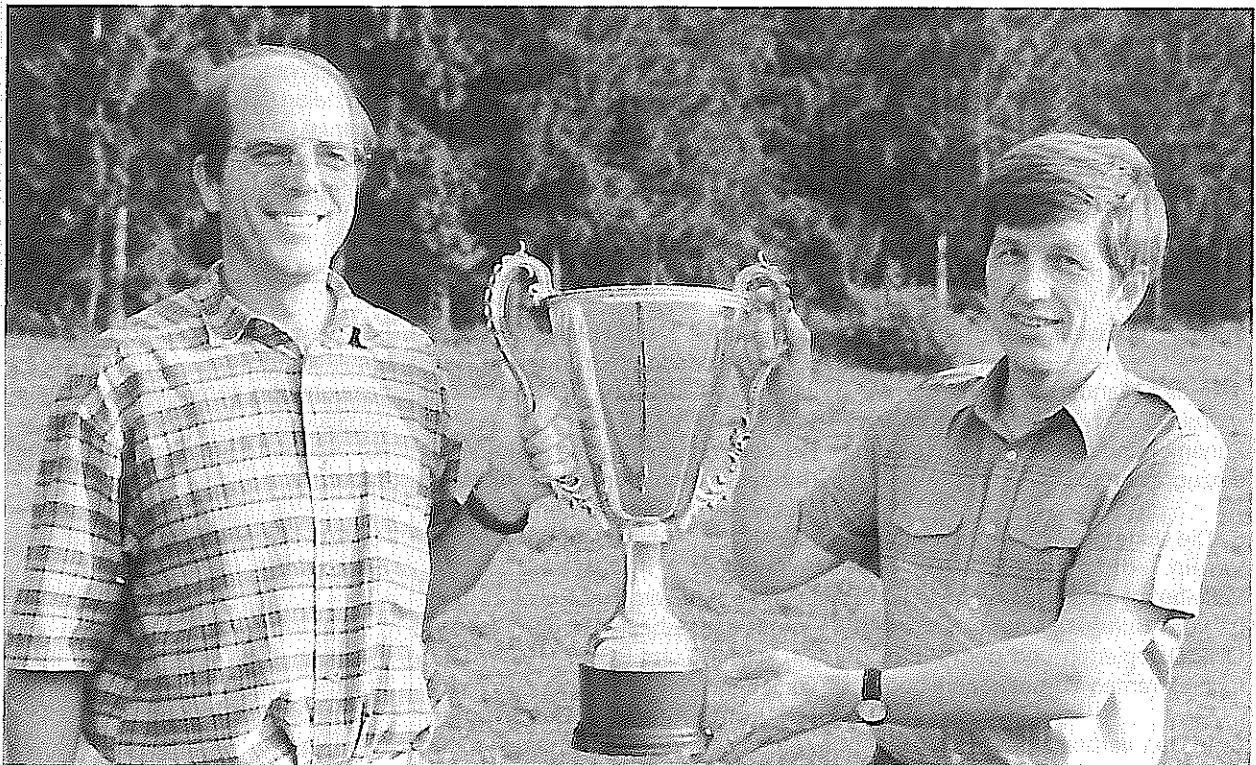
Ich hoffe, daß ich den Namen Heribert Kargl mit meinem Bericht auch den jüngeren Modellfliegern näherbringen konnte. Es sind lediglich die

F IE Flieger, die diesen Namen noch als ständige Wettbewerbsbezeichnung verwenden und heuer bereits den 25. Heribert Kargl Cup ausgetragen haben.

Alt-Bundessektionsleiter
Edwin Krill



Der Heribert Kargl Pokal wurde als
Jahresbeste für das Jahr 1995 in der
Klasse RC/SL an das Team
Dr. Wolfgang Schober und Karl Tengg
vom ÖNV -MFC St.Veit/Glan verliehen



MODELL BAU '96 INTERNATIONAL

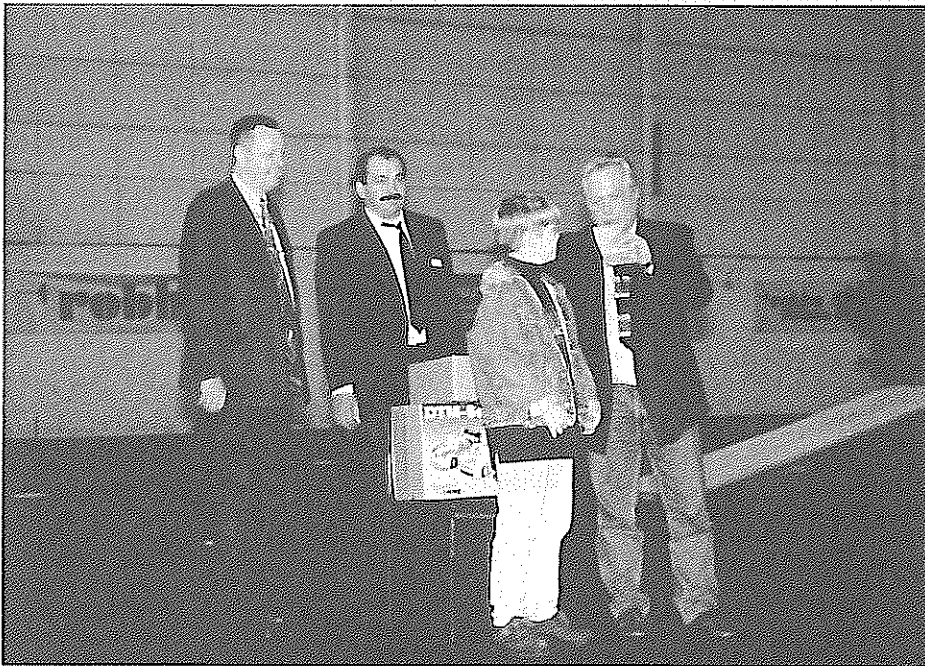
**Die Messe für Modell-
technik, Hobby und Basteln
23. - 27. Oktober '96**

Fast schon eine liebe Tradition wurde die Modellbauausstellung in Wien. Immer um den Nationalfeiertag her-

maßstabgetreu, in der richtigen Länge und Geschwindigkeit, Schnellzüge und Frachtzüge verkehrten. In ei-

ner anderen Ecke fand man dampfgetriebene Lokomotiven, die allein schon durch ihren „Betriebsgeruch“ die Herzen jedes „Modellbahners“ höher schlagen ließen.

Natürlich beeindruckten besonders die namhaften Hersteller von Modellbahnen durch professionelle Anlagen, die teilweise auch schon in Nürnberg zu sehen waren. Glaubt man wir Modellflieger haben viel Technik, so muß man sich erst die Steuerung so mancher Modellanlage ansehen. Ohne PC und Digitaltechnik geht da nichts mehr. Auch unsere Freunde zu Wasser waren stark vertreten und führten vom „Dampfer“ bis zum U-Boot alles vor was schwimmt und taucht.



*Gotthard Rieger (re.)
bei einer der täglich
stattfindenden Sieger-
 Ehrungen im Graupner
Jugend-wettbewerb. Die
Preisverleihung wurde durch
den x-fachen E-Weltmeister
Rudi Freudentaler und
Heinz Malacek vorgenommen.*

*"Familienunternehmen "
Graupner Austria.
Heinz Malacek baut auf
charmante Unterstützung
durch Ehefrau und Tochter.
Die Damen waren natürlich
nicht zu gewinnen !
(Anm. Red.)
(Bild unten)*

um findet diese wohl größte Modellbauausstellung Österreichs im Wiener Messegelände statt und wird von Jahr zu Jahr größer. Nun, das Messegelände ist ja auch ideal für eine Modellbauausstellung, gibt es doch dort sowohl große Hallen als auch ein Freigelände, das die Vorführung von Modellen ermöglicht. Zwei große Hallen waren für Autorennen der Buggys vorgesehen. In weiteren zwei Hallen zeigten Modellbahnvereine und Modellbahnhersteller ihre Produkte. Was die Modellbahner so auf die Füße stellen ist schon toll. Hier gab es meterlange Anlagen, auf denen wirklich





*Größe und Ausstattung der Messestände der Firmen Graupner und Robbe waren beeindruckend. Auch daß Publikumsinteresse an allen Ausstellungstagen war enorm und zeigte das Modellbau große Zukunft hat.
(Fotos links und unten)*

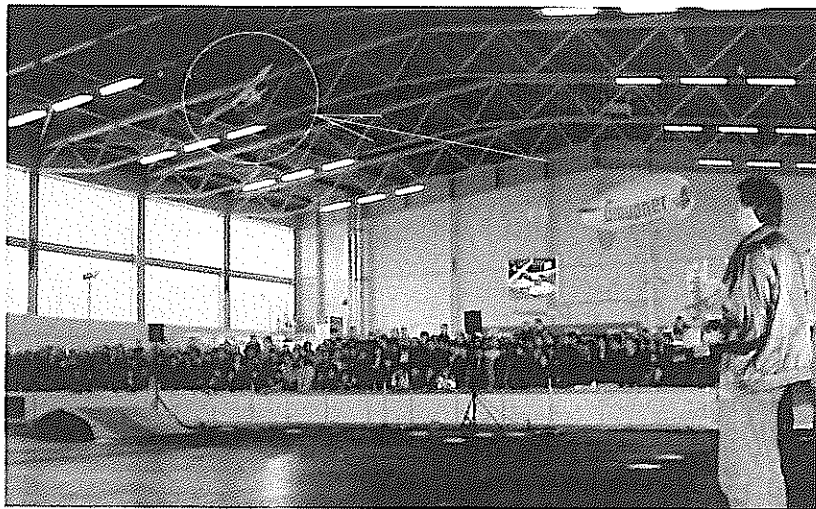
Die " Robbe-Bar " war fünf Tage lang ein Treffpunkt vieler Modellbauer.

Franz Böhm, Chef von Robbe Österreich, Manfred Böhm, RC-Servicemann und "WILLI"

Willinger, der gute Geist im Hause Robbe, standen dem Publikum von früh bis spät mit Rat und Tat zur Verfügung.



*Das Robbe-Team der Modellbau 96
Vom "AIRDANCER", dem meistverkauften Modell dieser Messe, bis hin zu den schnellsten Autos und Booten flogen und fuhren die Jungs volle fünf Tage das gesamte Robbeprogramm vor begeistertem Publikum.*



Eine besondere Attraktion waren jedoch die Flugvorführungen und ein Modellbau- und Flugwettbewerb in einer der Hallen. Durch ein starkes Netz geschützt, konnten die Zuschauer den Vorführungen von Hubschraubern, Segelflugzeugen und ferngesteuerten Saafflugmodellen, so genannten „Slow-Flyern“ folgen. Eine besondere Show waren natürlich die Hubschraubervorführungen von Rudi Pernersdorfer und Harald Bingl. Tolle Flugmanöver auf engstem Raum, sowie Verfolgungsjagen von Modellautos, kommentiert vom unverwüstlichen Gotthard Rieger, begeisterten das wirklich zahlreiche Publikum. Ein besonderer Erfolg war die Flugvorführung des E-Flugmodells AIRDANCER von Robbe Modellsport. Rudi Pernersdorfer zeigte mit diesem "Einsteiger-Styro-Fertig- E-Motormodell" rasante Flüge in der Halle und machte dadurch, zur Freude der ausstellenden Modell-

Rudi Pernersdorfer war mit dem Airdancer von ROBBE Modellsport "Hallenweltmeister"

bauhändler, den Airdancer zum meist verkauften Modell (über 200 Stk in 4 Tagen) dieser Ausstellung. Aber auch der Modellbauwettbewerb für Jugendliche der Firma Graupner Austria war ein Publikumshit. Weder Kosten noch Mühen wurden gescheut. Hunderte Jugendliche bauten unter fachkundiger Anleitung Wurfgleiter. Zweimal täglich fand dann ein Flugwettbewerb, statt bei dem der Pilot dessen Modell am weitesten flog, ein ferngesteuertes Auto gewann. Weiters nahm jeder Wettbewerber an einer großen Tombola teil, dessen Hauptpreis ein Besuch der Laudair am Flughafen Schwechat war mit einem anschließenden Rundflug für die ganze Klasse des Siegers. Mit dieser wirklich guten und perfekt organisierten Idee zeigte Graupner Austria wie Jugendarbeit aussehen könnte.



Hier betreut der Chef seine Kunden noch persönlich Gerd Schweighofer (da Schweigerl) in action !



Sie haben gut lachen denn alles läuft wie am Schnürchen und Kunden gibt's wie Sand am Meer.

v.l.n.r.

Felix Horwat von der HOBBY-Factory und Heinz Malacek von Graupner Austria/ Rögatechnik

Fotos: M.Dittmayer

Bravo !!

Die führenden Hersteller Graupner und Robbe Modellsport hatten sich auch wirklich sowohl mit den Ausstellungsständen als auch mit der anwesenden „Modellflugprominenz“ viel Mühe gegeben. Wo hat man denn schon Gelegenheit mit Weltmeistern wie Hanno Prettnner und Rudi Freudentaler zu fachsimpeln?

Auch konnte man viele Freunde aus der Modellszene treffen, die man teilweise schon Jahre nicht mehr gesehen hatte.

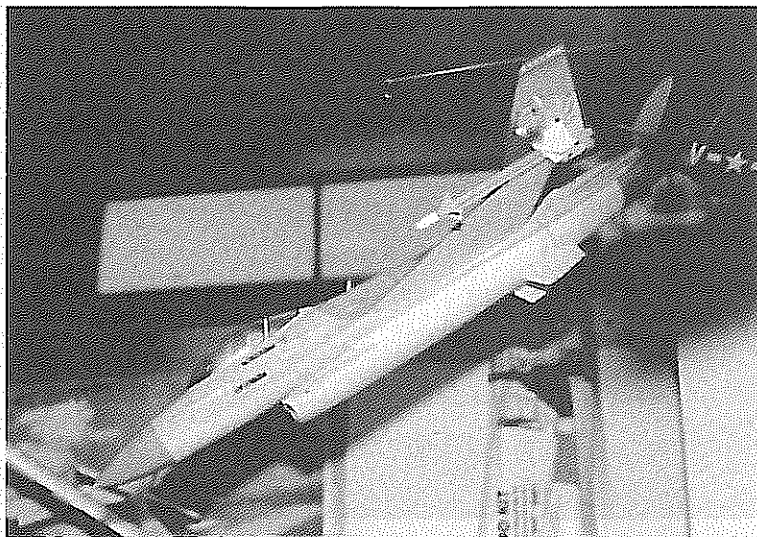
Aber auch neue Modellbaufirmen wie beispielsweise die Wiener Firma S&M Simon und Leuthner beeindruckten mit ausgezeichneten Scale-Styrobausätzen wie Me 109, Mustang, Thunderbold, F116 Falcon mit E-Impeller und vielen CO2 Modellen, Motoren und Zubehör. Besonders bemerkenswert die gezeigte RC-Anlage für CO2 Modelle.

Jeder Ausstellungstag wurde nach Einbruch der Dunkelheit vor zahlreichen Publikum, mit einem „ferngesteuerten Feuerwerk“ von Harald Bingl würdig beendet. Mittlerweile hat er sein Heli-nachtflugprogramm voll im Griff und bietet wirklich eine sehenswerte Vorführung.

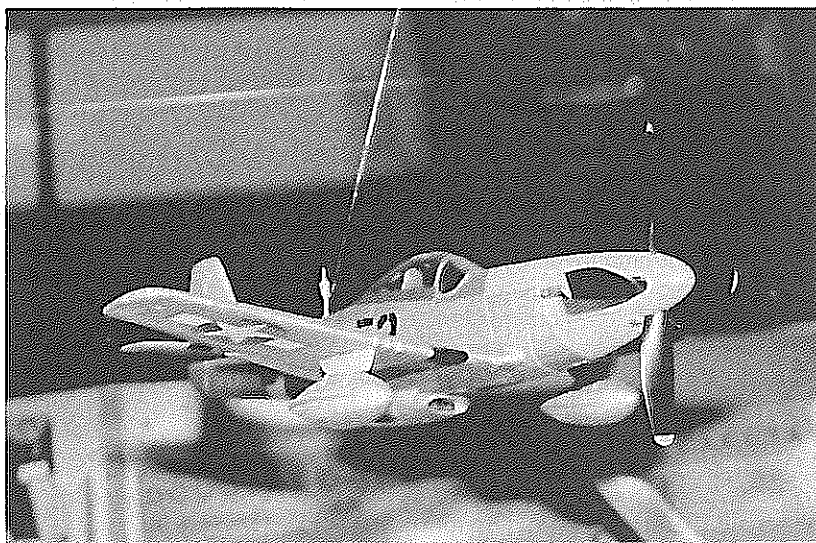
Für zig-tausende Zuschauer und auch für mich waren die Tage auf der Modellbau 96 ein wirklich tolles Erlebnis und es war beeindruckend, wie hoch doch das Interesse am Modellbau und insbesondere am Flugmodellbau sein kann, wenn man es richtig macht.

Habt ihr es heuer versäumt so solltet ihr nächstes Jahr bestimmt kommen!

M. Dittmayer



Falcon F16 in Styrobauweise mit E-Impeller aus Tschechien formschön, kostengünstig ein Leckerbissen für alle "Scaler"

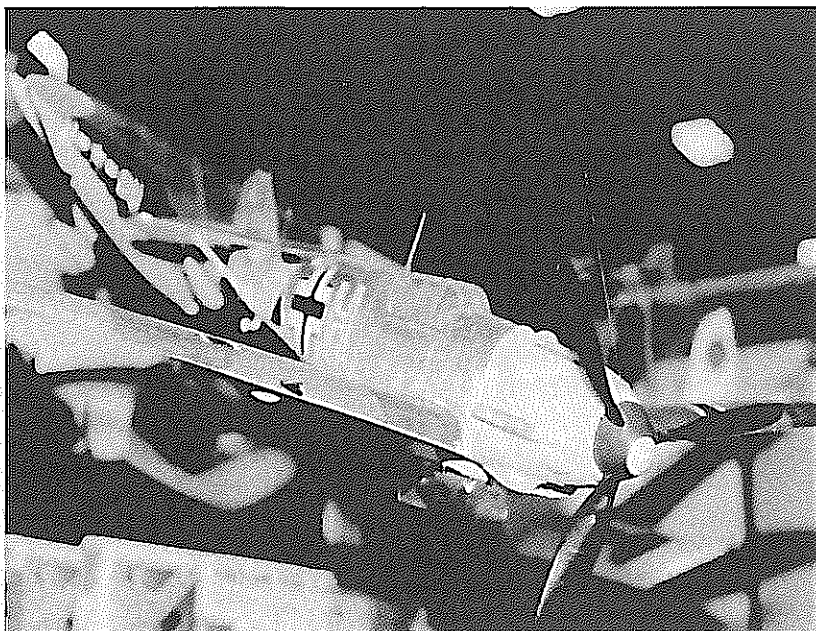


P 51 Mustang ebenfalls ein "Styrobomber" für Gummi-, CO2- und auch E-Motore ausgelegt.

Messerschmitt ME 109 E
wer kennt sie nicht?

Ein wirklich schönes Scale Modell mit einer Spannweite von ca.700mm. Ein fast fertig Styro-Modell das bereits schon bemalt ist. Dieses Modell ist ebenfalls sowohl für Gummi-, CO2-Motor ausgelegt.

Ein Versuch dieses Modell auch als RC-E-Modell zu fliegen ist noch im Gange .



PURE POWER Webra

Helimotoren
passend für alle
Hubschraubermodelle
von 5,25 - 12 ccm

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

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

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

Boomer

Allrounder für HLG/Speed 400
extrem leichte Standardfläche (ca. 130 g)
mehr Platz für RC-Komponenten
sehr leichter GFK-Rumpf (ca. 55 g)
Speed 400/7 Zellen/Prop 6x3,5
Preis DM 198,-

Hattric

Leistungs-HLG
extrem leichte Standardfläche (ca. 125 g)
sehr schnell gebaut
leichtester GFK-Rumpf (ca. 42 g)
Wettbewerbserprobt
Preis DM 198,-

Händleranfragen an **HOLZMANN-Modellbau**,
Körösistr. 172, A-8010 Graz, Tel./Fax 0043-316/68 10 30

Österreich: Buchgeher-Modellbau, A-4040 Linz, Tel. + Fax 0732/730561 • EHB-Models, A-2214 Auersihal, Tel. + Fax 02288/2116 • G. Kircher-Modellbau, A-1140 Wien, Tel. 0222/9824463, Fax 98215305 • Hardt-Modellbau, A-2500 Baden, Tel. 02252/86176 • Hobby-Sing, A-8010 Graz, Tel. 0316/829066, Fax 830164 • Lindinger-Modellbau, A-4591 Molln, Tel. 07584/3318, Fax 331817 • Memmer-Modellbau, A-8010 Graz, Tel. 0316/827162 • Patscheider-Modellbau, A-6531 Ried in Tirol, Tel. 05472/6910, Fax 16 • Postl-Modellbau, A-8234 Rohrbach, Tel. 03338/24266, Fax 24264 • Schweighofer-Modellsport, A-8539 Deutschlandsberg, Tel. 03462/254119 • Tammerl-Modelltechnik, A-9170 Ferlach, Tel + Fax 04227/2333

Modellflugprüfungen sind nicht nur ein Leistungsbeweis, sondern dienen auch der Sicherheit im Modellflug !!

Eure Sportzeugen im Verein freuen sich auf Eure Prüfungen 1997

Als Reaktion auf den Bericht von Michael Ebner zu den Schlüter-Cups im Prop 3/96 möchte ich mir gerne einige Gedanken von der Seele schreiben, die mir beim Lesen des Berichtes durch den Kopf gegangen sind.

Ich habe selbst in meiner langjährigen Wettbewerbspraxis immer wieder über Sinn und Zweck von Wettbewerben nachgedacht, um mir über meine Beweggründe zum Wettbewerbsfliegen klar zu werden. Und so glaube ich, daß mein aus verschiedenen Varianten von Erfolgserlebnissen, Frustrationsschüben und vielfältigen anderen Eindrücken geformtes Weltbild wohl nicht allzu untypisch für Wettbewerbssportler dasteht. Für mich ist der Wettbewerbssport eine gute Mischung aus dem Bestreben, sich mit anderen messen zu wollen und der prickelnden Atmosphäre einer Wettbewerbsveranstaltung, zu der ganz wesentlich die Organisation, das Gelände und nicht zuletzt die Zuschauer beitragen.

Daß es offenbar auch ganz andere Ansichten über den Wert von Wettbewerben gibt, wurde mir jedoch mit dem besagten Bericht recht deutlich vor Augen geführt. So ist es mir, gelinde gesagt, unverständlich, wie man sich als Wettbewerbsteilnehmer auf einer von hunderten Passanten und Zuschauern mitverfolgten Veranstaltung zum Statisten degradiert fühlen kann, wenn der Sachpreis am Ende nicht stimmt. Daß für die Fa. robbe auch ein gewisses kommerzielles Interesse an der Schirmherrschaft über den Schlüter-Cup besteht, will ich gar nicht von der Hand weisen. Man möge aber nicht vergessen, daß eine Modellflugveranstaltung auf der Donauinsel eine unheimliche Breitenwirkung für unseren Sport und somit für uns alle hat, weil gerade hier ein Publikum erreicht wird, das sich normalerweise nicht auf einen (oft entlegenen) Modellflugplatz bemüht. Und so ist die Initiative von robbe eine für uns alle vorteilhafte Angelegenheit.

Vielleicht noch ganz nebenbei: Das Nenngeld einer Wettbewerbsveranstaltung dient zur Deckung der Unkosten für die Organisation, was auf der Donauinsel aufgrund der nicht gerade modelltypischen Infrastruktur und der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen meines Erachtens mit 350 S nicht überbewertet ist. Wie auch immer, ich finde es verwegen, aus der Bezahlung des Nenngeldes ein (moralisches?) Recht auf einen Sachpreis in irgendeiner Form oder Höhe ableiten zu wollen. (Hat das vielleicht dazu beigetragen, daß der Bewerb in Bubovice/CS so vergleichsweise glimpflich abgeschnitten hat?).

Zur Frage der Crash-Häufigkeit einer Veranstaltung möchte ich bemerken, daß das nicht primär die Sache des Veranstalters oder des Schirmherren ist, sondern in erster Linie die des Piloten. Ich kenne das nur allzu gut, daß in der Hitze des Gefechtes, vielleicht noch angespornt von einer ungewohnten Puplikumskulisse, bei so manchem Wettbewerber die Nerven durchgehen und daß aus einem falsch verstandenen Ehrgeiz heraus ein zu hohes Risiko in Kauf genom-

men wird. Eines der wichtigsten Erkenntnisse des Wettbewerbsfliegers ist die der eigenen Leistungsgrenzen, und das die Überschreitung derselben meist mit Lehrgeld quittiert wird. Das Material der Stangen, ob das jetzt Alu oder Kunststoff ist, möchte ich nicht weiter diskutieren, glaube jedoch, daß es bei einer Berührung mit einem schnell laufenden Hubi-Rotor in jedem Fall zu schwerwiegenden Folgen führt.

Ich finde es nicht sehr erbaulich, wenn Veranstalter von gut angenommenen und erfolgreichen Modellflugveranstaltungen mit „kritisch-ironischen Anmerkungen“ (wäre hier „sarkastisch“ nicht besser gewesen?) demotiviert werden. Honorieren wir doch das Engagement von Vereinen und der Industrie, unsere Belange zu fördern und sehen wir den Wettbewerbssport als das, was er sein soll: Ein Medium des Leistungsvergleiches und der Öffentlichkeitsarbeit, was letztlich allen Modellsportlern zugute kommt.

Michael Geringer Villach

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

NEU: Abhol-Preis-System bei EHB models

Unschlagbare Preise - fordern Sie bitte Preisliste an!

Sie können Ihre Bestellung telefonisch bis 20 Uhr abgeben, per Fax senden oder auf Band sprechen!

FLUGSCHULE - ERSTE MODELLBAUKLINIK

2214 Auersthal, Weingartenstraße 47, Tel/Fax 02288 2116

JETZT: Wegen Standortverlegung Sonderangebote zu irren Preisen - z.B. Citabria Rohbau ÖS 400.-!



Tief betroffen geben wir den Tod unseres Mitgliedes

August Reyer

bekannt, der am 14. März 1996, nach kurzer Krankheit, unerwartet schnell, im 73. Lebensjahr gestorben ist.

Unser Gustl war ein überaus liebenswürdiger und hilfsbereiter Modellflugkamerad und bei allen sehr beliebt.

Nachdem er sich aus dem Wettbewerbssport zurückgezogen hatte war er seit vielen Jahren RC-Punkterichter im In- und Ausland. Er war ein zuverlässiger Mitarbeiter und wurde ob seiner Korrektheit von vielen Veranstaltern als Sportfunktionär eingeladen.

Wir verlieren nicht nur ein verdientes Mitglied sondern auch einen guten Freund.

Lieber Gustl, wir werden immer Deiner gedenken.

MFC Salzburg



ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND FÜNFHAUS

BAUGRUPPE

1150 Wien, Brunhildengasse 3

- **jeden Freitag** ab 18 Uhr Plauderstunde für alle Modellflieger
- **29. Nov. 1996** Fotowettbewerb Prämierung der Besten
- **30. Nov. 1996** Styro - Flächen schneiden und was noch dazugehört
- **11. Jan. 1997** GFK - Verarbeitung, Tips und Tricks aus der Praxis
- **25. Jan. 1997** Klubkränzchen
- **22. Feb. 1997** Elektroflugseminar

Reservierungen und nähere Auskünfte erhaltet Ihr bei

Robert Fuchs 0222/ 22 69 954
oder bei Norbert Weniger 0222/ 799 97 16

1. EUROPEAN ACRO-CUP

4. TEILBEWERB IN DIETERSDORF am GNASBACH

Mit 6 Teilbewerben wurde heuer zum erstmalig der European Acro Cup in dieser Form ausgetragen. Zweimal in der Schweiz, Frankreich, England, Österreich und als Abschlußbewerb Deutschland. Trotz des etwas schwierigen Programmes, es wurden zwei bekannte und zwei verschiedene unbekannte Programme geflogen, nahmen am 10.-11. August 5 Piloten in der Standard und 18 Piloten in der Einsteiger - Klasse aus dem In- und Ausland am European Acro Cup teil. Die Vorarlberger „eine ganze Hand voll“ kamen schon am Anfang der Woche um Urlaub zu machen, aber vor allem um zu trainieren.

Martin Salzgeber hatte am Donnerstag beim Landeanflug etwas Pech, und mußte seine Wiggins ein wenig reparieren. Die meisten Teilnehmer reisten am Freitag an, und konnten den Tag zum trainieren nutzen. Am Samstag konnte nach der Pilotenbesprechung und der Ausgabe der ersten unbekanntem Programme der erste Teilnehmer von 23 Piloten zum Start gehen. Da ja alle erfahrene Piloten sind, konnten am Samstag 3 Durchgänge geflogen werden.

Am Abend gab es eine 50er Feier von unseren Vereinsobmann Franz Monschein.

Nochmals alles Gute und bleibe so ein guter Chef Franz !!

Dazu spielte eine Bigband und es wurde viel getanzt und ein wenig getrunken.

Am Sonntag ging es nach der Ausgabe der zweiten unbekanntem Programme zum letzten Durchgang der Pflicht.

Bei den Standardpiloten konnte sich Klaus Dettmer D mit 4 gleichmäßigen Flügen an die Spitze reihen, gefolgt von Harald Elsässer D und Peyer Hugo CH.

Bei den Einsteigern konnte sich beim ersten Durchgang Christian Rückert D an die Spitze setzen, mußte aber den Platz an Thomas Sidler A abgeben, gefolgt von Klamecker Michael A und Jeginsoy Faruk CH. Dank unseres Wettbewerbsleiter „HEINI Geigerrich“ der das Ganze von Früh bis Spät voll in der Hand hatte, konnte wohl das schönste an diesem Wettbewerb, die Kür, durchgeführt werden. Dabei waren die ersten 5 Piloten vom Standardprogramm verpflichtet die Kür zu fliegen, 2 Einsteigerpiloten hatten sich noch gemeldet. Mit Musik, Rauch und Flatterbändern zauberten die Modelle ihre Figuren in den Himmel.

Es war einfach schön.

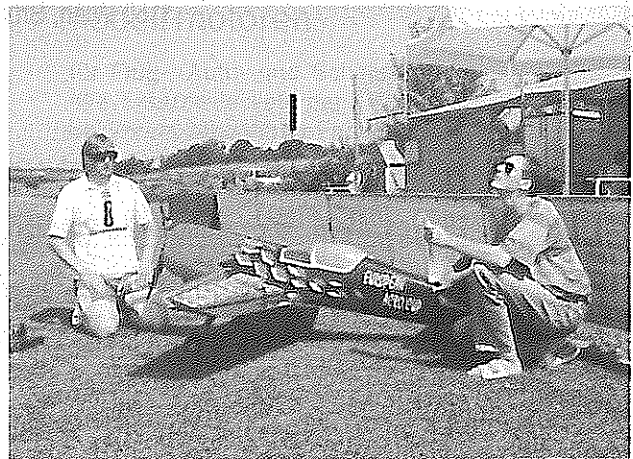
Wieder konnte Klaus Dettmer D vor Thomas Sidler A und Hugo Peyer CH den ersten Platz erfliegen.

Da der EUROPEAN ACRO CUP ein großer Erfolg war und von den Piloten sehr gut besucht wurde, werden wir uns dafür einsetzen, um diese Veranstaltung im nächsten Jahr erfolgreich durchführen zu können.

Werner Url



Die Sieger der Einsteigerklasse: 1. Thomas Sidler A
2. Michael Klamecker A, 3. Faruk Jeginsoy CH Fotos W. Url



Vorankündigung:
European Acro Cup in Österreich am
Modellflugplatz Dietersdorf am 16.-17. August 1997

Kontaktadresse: Url Werner
Feldbacherstr. 31 A-8083 St. Stefan i/R

VORANMELDUNG

Ich möchte am Lehrgang L..... teilnehmen und ersuche, mich in die Teilnehmerliste aufzunehmen. Senden Sie mir bitte das Programm und den Offiziellen Anmeldebogen. Bitte in **BLOCKSCHRIFT** ausfüllen

Vor- und Zuname:.....

Straße:.....

PLZ / Wohnort:.....

Telefon:.....

Geburtsdatum:.....

Ich bin bereits über einen Verein Mitglied beim Österr. Aero Club ja nein

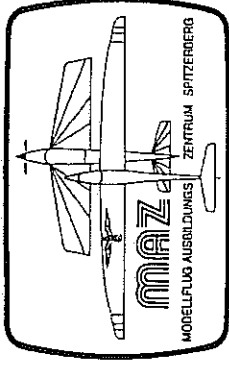
ÖAeC Mitgliedsnummer:.....

Verein:.....

Ich möchte nähere Informationen über Modellflugvereine in meiner Nähe.

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

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



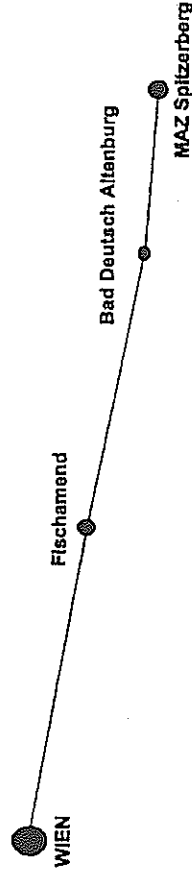
MODELLBAULEHRGÄNGE

für Junge und Junggebliebene 1997

Alle hier angeführten Lehrgänge werden im

MODELLFLUGAUSBILDUNGSZENTRUM

des ÖAeC in der Bundessportschule Spitzerberg
bei Bad Deutsch Altenburg durchgeführt.



Die Voranmeldung bitte ehestens mit dem anhängenden Abschnitt an das

Lehrgangsbüro des MAZ, 1140 Wien, Postfach 280,

senden. Nach erfolgter Voranmeldung wird das offizielle Lehrprogramm mit Angabe der Lehrgangsgebühren und der **Offizielle Anmeldebogen** zugeschickt.

Da die Lehrgänge einen regen Zuspruch haben, ist eine baldige Anmeldung ratsam. Die Belegung der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen. Jeder Lehrgang ist mit einer max. Teilnehmerzahl limitiert! (siehe Lehrgang)

Bei allen Lehrgängen besteht - gutes Flugwetter vorausgesetzt - die Möglichkeit, die Modellflugprüfungen des Österr. Aero Clubs (ÖAeC) zu fliegen. Aus Versicherungstechnischen Gründen müssen alle Teilnehmer Mitglieder des ÖAeC sein (ausgenommen Kinderlehrgang L 4). Die Mitgliedsanmeldung kann bei einem dem ÖAeC angehörigen Verein oder direkt beim MAZ erfolgen. ÖAeC Mitglieder sind automatisch haft- und unfallversichert und erhalten alle 2 Monate das Modellflugmagazin *PROP*.

Es darf im Rahmen dieser Druckschrift nicht unerwähnt bleiben, daß alle Aktivitäten im MAZ von Funktionären und Lehrern ehrenamtlich ausgeführt werden. Wir erhalten uns durch Lehrgangsbeiträge und Spenden selbst und danken der Bundessportschule Spitzerberg für die Benützung aller Räumlichkeiten und des Flugfeldes.

Jeder, ob jung oder junggeblieben, der in die Materie des Modellfluges eingeweiht und seine Freizeit schön verbringen möchte, ist bei unseren Lehrgängen herzlich willkommen.

Für Nähere Auskünfte steht Ihnen unser Organisationsleiter Herr Gerold unter der Telefonnummer 0222 / 982 44 63 Montag bis Samstag von 9 -12 Uhr zur Verfügung

Das MAZ wird Unterstützt von:



Gruppner



KAWAN

Flugmodellbau
Modell Airplane Accessories



GK Modellbau + Kopierservice
G. KIRCHERT
1140 Wien, Linzer Straße 65
☎ 0222/982 44 63, Fax: 982 18 304

Robbe
modellSPORT

RÖGA
Modellbau
Hauptstraße 10 3 X
IR TECHNİK
Erfinder Austria



SIMPRIP
S ELEKTRONIK

Absender :

6,-
Briefmarke

An das
BÜRO des
ModellflugAusbildungsZentrum

Postfach 280
A-1140 Wien

hier heften →

L11 Elektro- und Segelflugwoche

Termin: 15. September - 21. September 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen (max. 8 Teilnehmer)
Programm: Erlernen und Perfektionieren von Zweifachsfiegen und Erlernen des Dreifachsfiegens in der Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 21. Juni 1997

L12 Elektro- und Segelflugwoche

Termin: 22. September - 28. September 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen (max. 8 Teilnehmer)
Programm: Erlernen und Perfektionieren von Zweifachsfiegen und Erlernen des Dreifachsfiegens in der Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 28. Juni 1997

Irtum und Änderungen vorbehalten! Die angeführten Lehrgangskosten in ATS gelten als Richtpreise. Geringfügige Abweichungen sind möglich.

L1 Elektro- und Segelflugwoche

Termin: 5. Mai - 11. Mai 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen (max. 8 Teilnehmer)
Programm: Erlernen und Perfektionieren von Zweifachsfiegen und Erlernen des Dreifachsfiegens in der Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 11. März 1997

L2 Nurflügellehrgang

Termin: 16. Mai - 19. Mai 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen mit RC-Flugerfahrung (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Einführung in den RC-Nurflügelflug in Theorie u. Praxis
Lehrgangskosten: ATS 1.060,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 1.310,- (3 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 19. März 1997

A1 Internationales Treffen der Antikmodellbauer

Termin: 26. Juni - 29. Juni 1997
Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde
Auskunft: Ing. Alfred Prax oder Alfred Jedinger
Wiener Str. o. Nr. Andreas Hofergasse 6
A-2325 Himberg A-3424 Zeiselmauer
☎ 02235 / 874 28 ☎ 02242 / 700 01
Anmeldeschluß: 29. April 1997

L3 RC - Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

Termin: 7. Juli - 13. Juli 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIRFISH mit 2.400 mm Spannweite.
Lehrgangskosten: ATS 3.350,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.850,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr inkl. Bau- und Hilfsmaterial)
Anmeldeschluß: 13. April 1997

L4 Kinder - Freiflug - Grundlehrgang

- Termin:** 14. Juli - 20. Juli 1997
Teilnehmerkreis: Kinder ab 9 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau und Flugpraxis mit Freiflugmodell. Gebaut werden Wurfgleiter, MAZ-Gleiter und ein Wettbewerbsmodell Standard A1 mit 1200 mm Spannweite
Lehrgangskosten: ATS 2.650,- für Jugendliche bis 18 Jahre (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr inkl. Materialkosten)
Anmeldeschluß: 20. April 1997

L5 RC - Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

- Termin:** 21. Juli - 27. Juli 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell ALRFISH mit 2.400 mm Spannweite.
Lehrgangskosten: ATS 3.350,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.850,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr inkl. Bau- und Hilfsmaterial)
Anmeldeschluß: 27. April 1997

L6 RC - Einsteiger Bau- und Fluglehrgang des ÖAeC-Landesverband OÖ

- Termin:** 28. Juli - 3. August 1997
Teilnehmerkreis: Mitglieder des LV-OÖ alle Altersgruppen
Auskünfte: HOL Martin Wolfsgruber
Viechlwang 60
4644 Scharnstein
☎ 07615 / 7228 (nur Abends)
Anmeldeschluß: 3. Mai 1997

L7 RC - Einsteiger Bau- und Fluglehrgang

- Termin:** 4. August - 10. August 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell ALRFISH mit 2.400 mm Spannweite.
Lehrgangskosten: ATS 3.350,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.850,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr inkl. Bau- und Hilfsmaterial)
Anmeldeschluß: 10. Mai 1997

L8 F-Schlepp Einsteiger Fluglehrgang

- Termin:** 11. August - 17. August 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Flugpraxis im F-Schlepp für Segel- und Motorflieger, Einbau der Schleppkupplung.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 17. Mai 1997

L9 RC - Wurfsegler Lehrgang (Hand Launch Gilder)

- Termin:** 18. August - 24. August 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis im HL-G-Flug. Unter Anleitung werden Einsteiger und Profimodelle gebaut.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)
Anmeldeschluß: 24. Mai 1997

L10 RC - Fliegerwoche und Fluglehrgang

- Termin:** 25. August - 31. August 1997
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Perfektionieren von Zweifachfliegern und Erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Lehrgangskosten: ATS 2.110,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 2.610,- (6 Tage Vollpension, Lehrgangsgebühr und Treibstoffkosten)
Anmeldeschluß: 31. Mai 1997

A2 Nationales Treffen der Antikmodellbauer

- Termin:** 6. September - 7. September 1997
Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde
Auskünfte: Ing. Alfred Prax
Wiener Str. o. Nr.
A-2325 Himberg
☎ 02235 / 874 28
oder
Alfred Jedinger
Andreas Hofergasse 6
A-3424 Zeiselmauer
☎ 02242 / 700 01
Anmeldeschluß: 7. Juni 1997

OEAC Sektion Modellflug erstmals auf der Modellbau 96 mit großem Erfolg vertreten!



Bei der Modellbau 1996 war erstmals auch die Sektion Modellflug mit einem eigenen Stand vertreten. Hanno Prettnner mit Gattin Christa ließ es sich natürlich nicht nehmen "Willy" (Wilhelm Zehethofer LSL-Wien) und Roland Dunger (Referent f. Öffentlichkeitsarbeit) (rechts) zu besuchen.

Foto M. Dittmayer

Von unserer Bosnienreise zurück, muß ich mitteilen, daß unser Häuschen zuerst total geplündert und dann bis auf die Grundmauern zerstört wurde. Ich benütze diese Gelegenheit, den großzügigen Spendern der Fluggemeinschaft Scheibenbichler, wo mein Dankschreiben an die Innsbrucker Adresse zurück kam und Herrn Ing. Helfried Böhmendorfer, wo keine Adresse angegeben war, herzlich zu danken.

Erich Jedelsky

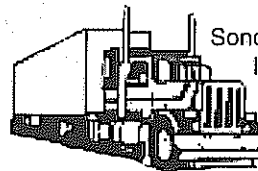
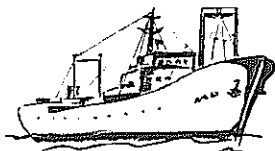


KUGELLAGER FÜR DEN MODELLBAU



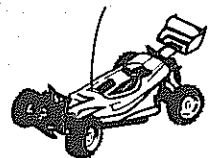
Unsere Kleinen sind einfach die Größten

Je kleiner die Lager - je größer die Auswahl. Unser Vorrat an Kleinstkugellagern für den Modellbau wird selbst ausgefallensten Wünschen gerecht. Mit Bohrungen ab 1mm. Mit Abmessungen und Beschaffenheiten, deren Variationsbreite allen praktischen Erfordernissen des Hobbybereichs entspricht. Selbstverständlich auch in Zoll-Abmessungen – immer in bester Qualität bei vernünftigen Preisen. Damit's weiter rollt, rotiert oder fährt. Rufen Sie an, wenn der Termin drängt. Bei nahezu 1000 lagermäßig geführten Abmessungen sind Sie schnell wieder auf Achse, auf See oder on air.



Sonderwünsche? Unser Beschaffungs-Service löst auch Ihr Lager-Problem. Nachsehen und vergleichen? Unsere Abmessungs- und Preisliste geht Ihnen umgehend zu.

Lieferung nur an Fachhändler. Händleranfragen unter nachstehender Tel.- u. Fax-Nr. willkommen.



Techpro GmbH Rudolfstraße 13 • 40549 Düsseldorf • Telefon 0211/50 30 10 Telefax: 0211/50 77 10

Leichter fliegen mit richtiger Modelleinstellung

Der Kauf einer EWD-Waage ist kein hinausgeworfenes Geld

Die Einstellwinkeldifferenz (EWD) sei, so heißt es, eine wichtige Einstellgröße an einem Flugmodell, von dem die Gutmütigkeit im Fluge abhängt. Tatsächlich trifft das auch zu, falsch eingestellte EWD's sorgen dafür, daß die Kisten schwer bis unfliegar werden. Es kommt kaum Freude auf beim Knüppeln, manch Anfänger bezahlte das sogar mit dem Bruch des schwer beherrschbaren Modells. Das Ausmaß der Einstellwinkeldifferenz, jener Winkel, den die Profilschne von Tragfläche und Höhenruder miteinander einnehmen, liegt

das Höhenruder völlig horizontal steht. Mit Hilfe der Libelle ist das exakt zu erreichen. Der Zeiger soll auf den Nullstrich der Skala zeigen. Dann wird das Gerät an der Tragfläche angeklemt und der Zeiger samt Libelle so weit geschwenkt, bis deren Luftblase wieder im Mittel steht. Der Zeiger gibt dann die Einstellwinkeldifferenz in Graden an.

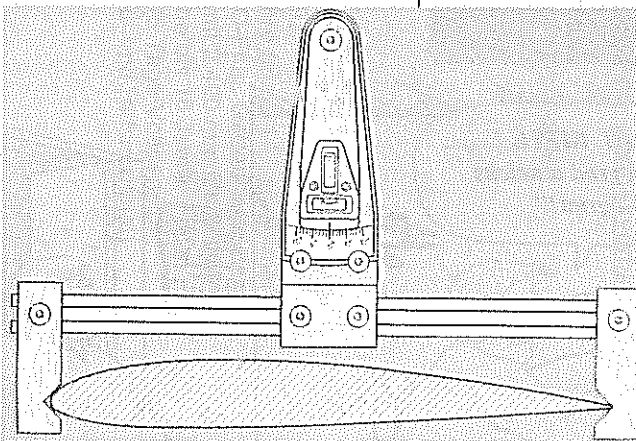
Sicherlich könnte man den EWD-Wert auch mit Hilfe zweier angelegter Leisten an Flügel und Höhenleitwerk in etwa feststellen, doch wird das niemals genau sein. Nicht einmal bei Profilen mit gerader Unterseite, weil die Profilschne nicht ident mit der Unterseite ist, sondern mit ihr bereits einen kleinen Winkel einnimmt. Bei Profilen mit nach außen gewölbter Unterseite ist das völlig unmöglich. Der Kauf einer EWD-

optimaler Einstellung und daher immer wieder einige Zicken liefert, könnte den Piloten an seiner Kunst zweifeln lassen. Das gleiche Modell perfekt eingestellt, würde von alleine fliegen. Aber das weiß er ja meist nicht!

Flugschule Pegasus

Die deutsche Flugschule Pegasus in Aufham besteht nun schon acht Jahre und wurde vom Sozialpädagogen Toni Brunner ins Leben gerufen. Sie ist eine professionelle Ausbildungsstätte für Modellflieger, denn hier wird nicht nur geflogen, hier geht es um einen Dienstleistungsbereich mit Verkauf (300 m² Verkaufsfläche) und Werkstätte. Sieben fix angestellte Fachleute sind hier um jede Hilfe bemüht. Gekaufte Baukästen können unter fachkundiger Beratung gleich in der großen Werkstätte gebaut und anschließend eingeflogen werden. Dieses universelle Angebot zieht Interessenten nicht nur aus ganz Deutschland und teilweise auch aus Österreich an, es kommen auch Modellfluginteressierte aus Holland, Benelux-Ländern, Spanien und einer sogar aus Südafrika. 80 Prozent der Kunden haben meist ihr erstes Negativerlebnis hinter sich, kauften sich einen Flieger und machten mangels an Können Kleinholz daraus. Erst dann finden sie den Weg zur Schule. Umgekehrt käme billiger.

Heinz Steiner



je nach Profil und Schwerpunktlage in der Regel zwischen 1 und 4 Grad. Bei Baukastenmodellen ist die EWD meist durch angeformte Auflageflächen von Flügel und Höhenleitwerk vorgegeben, müssen aber nicht unbedingt stimmen. Nachkontrollieren ist zu empfehlen.

Nun lebt die EWD nicht nur für sich allein, sie ist abhängig von der Lage des Schwerpunktes. Große Vorlage heißt größere EWD, Schwerpunktrücklage erfordert weniger Einstellwinkeldifferenz. Die richtige Paarung herauszufinden, geschieht durch das altbekannte „Einfliegen und Festlegen des Schwerpunktes“ eines Modells. Es muß dabei in kleinen Schritten vorgegangen werden, solange bis das Modell lammfromm in der Luft liegt. Vorausgesetzt, es wurden keine Bausünden (verzogene und schief sitzende Flächen, keine rechten Winkel u.a.) begangen.

Mit Hilfe eines EWD-Einstellgerätes, beispielsweise das von Graupner, ist eine genaue Festlegung oder Kontrolle der EWD binnen Minuten möglich. Die einfachste Art ist, das komplette Modell so aufzubocken, daß

Waage (ca. 450 S) empfiehlt sich auch noch aus einem anderen Grund: Ein Modell, das etwas schwieriger zu steuern ist als bei



Normalerweise verwenden wir bei Pegasus Lehrer/Schüler Anlagen! Aber gerade heute konnte ich leider keine finden !!





Eine Auswahl der interessantesten Fragen, die an „Ernie“ in den letzten Monaten gerichtet wurden:

Frage:

Kann ich zu meinem MPX-Sender auch einen Graupner-Empfänger (wegen der Servokabel etc.) einsetzen:

Antwort:

Bei FM-Betrieb sind im Prinzip keine Schwierigkeiten zu erwarten.

Allerdings ist unbedingt zu beachten, daß diese Kombination auf jeden Fall auf einwandfreie Funktion hin getestet werden muß (Reichweitentest, Störsicherheit).

Eine andere Frage ist, wem im Fall einer Störung Schuld angelastet werden kann.

Solange nichts passiert, ist alles gut. Im Fall der Fälle aber sitzt der Betreiber genau zwischen zwei Sesseln.

Es ist zu erwarten, daß jeder der beiden Hersteller nur dann für sein Produkt haftet, wenn es innerhalb seines eigenen Systems eingesetzt wird.

Daher meine Empfehlung, wenn

man schon keinen Originalempfänger zum jeweiligen Sender passend verwenden will, einen von einer Firma zu nehmen, die ihre Empfänger mit Anschlüssen für alle Systeme anbietet und somit zumindest die Systemverträglichkeit garantiert.

Frage:

Beim Elektroantrieb mit sieben Zellen schaltet der Regler, wenn die Servos betätigt werden, ab.

Eingesetzt werden vier Servos, die als maximale Belastung seitens des Reglersherstellers angegeben werden. Außerdem empfiehlt dieser, einen Puffer-Empfänger-Akku zu verwenden, so daß die Versorgung des Empfängers auf jeden Fall sichergestellt ist.

Antwort:

Die Empfehlung des Herstellers sollte beachtet werden.

Beim Betrieb von vier Servos können Ströme, je nach benötigtem Ruderdruck bzw. Leichtgängigkeit der Ru-

der, bis 0,5 Ampere je Servo, das heißt hier 2 Ampere, fließen.

Zusätzlich braucht der Regler ebenfalls Strom, so daß beim Betätigen der Servos bei laufendem Motor ein Abfallen der Spannung der Antriebsakkus unter die Grenze, bei der der Regler den Motor abschaltet (im Normalfall 5 bis 6 Volt), auftritt.

Eine Erhöhung der Zellenanzahl auf acht bis zehn bringt Abhilfe, da damit eine höhere Grundspannung zur Verfügung steht.

Im vorliegenden Fall betraf es allerdings ein Modell der 7-Zellen-Wettbewerbsklasse, womit diese Möglichkeit ausschied.

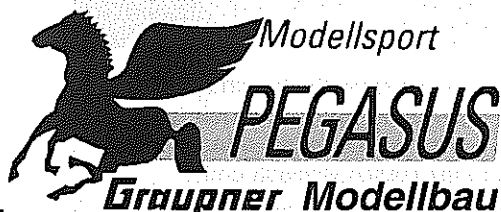
Frage:

Nach einiger Zeit laufen meine Servos nur mehr in eine Richtung, obwohl am Sender ein Ausschlag in beide Richtungen von 150% eingestellt ist. Früher war das nicht so.

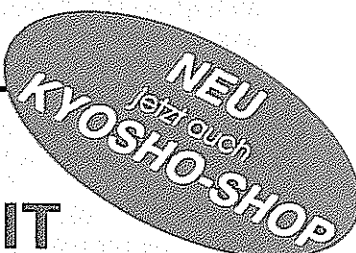
Antwort:

Möglicherweise haben Sie im Lauf

(Fortsetzung Seite 57)



HOBBY + FREIZEIT



DAS MODELLBAUZENTRUM BAYERNS

Alles WICHTIGE für den Modellsportler- unter einem Dach !

Umfangreiches Sortimentangebot aller namhaften Hersteller
Flug-, Auto-, Schiffsmodellbau
umfassende Zubehörabteilung
Sinnvolles aus eigener Herstellung und vieles mehr

präsentiert auf 300 qm Verkaufsfläche
ansprechend und übersichtlich
TOP - Monatsangebote

Große Service- Werkstatt modernste Maschinen für Reparatur-, Bau-, Einstellarbeiten IHRER Modelle
Unsere Profis lösen Ihre Probleme

Schulungsräume mit innovativen Lehrmitteln und Flugsimulatoren
eigene Fluggelände
Theorie + Praxis in einer Hand

**-Unmittelbar nach der Grenze an der Autobahn Salzburg-München gelegen-
! Großer hauseigener Parkplatz!**

**Modellsport PEGASUS, Hauptstraße. 20 D -83454 Aufham / Obb. Tel. 06/8656/1842, FAX 70244
Geschäftszeiten: MO + MI 9-12.30/14.30-20 Uhr, DI 9-12.30, DO + FR 9-12,30/14.30- 18 Uhr, SA 9-12 Uhr
langer Samstag 9-16 Uhr durgehend**

der Zeit die Trimmung immer wieder in eine Richtung verstellt, eventuell durch ein Rutschen der Gestängeanschlüsse. Damit ist nun der Servoweg in diese Richtung durch die Trimmung voll ausgenützt.

Stellen Sie die Neutralstellung der Servos wieder auf Mitte ein, und justieren Sie die Rudergestänge neu. Jetzt sollten die Servos wieder in beide Richtungen gleich weit laufen.

Frage:

Mein Elektromotor wird im Flug heiß, obwohl ich Kühlschlitze im Rumpf angebracht habe.

Antwort:

Bei höheren Belastungen genügt es nicht, lediglich Schlitzlöcher anzubringen. Es wird zwar damit Luft zugeführt, aber diese wird lediglich in den Rumpf geblasen, ohne die Kohlen wirksam kühlen zu können.

Machen Sie in der Höhe der Kohlen beiderseits am Rumpf Löcher mit einem Durchmesser von etwa 10 mm. Dann bringen Sie Abdeckkappen, wie sie für die Abdeckung von Gestängeanschlüssen im Rumpf angeboten werden, so an, daß eine Öffnung nach vorne, die andere nach hinten gerichtet ist.

Damit zwingen Sie die eingeblasene Luft, quer durch den Rumpf über die Kohlen zu streichen, da sie auf der anderen Seite des Rumpfes richtiggehend abgesaugt wird.

Frage:

Meine Empfänger-Akkus haben eine Kapazität von 300 mAh. Sind diese Akkus schnellladefähig?

Antwort:

Empfänger-Akkus sollten eigentlich nie schnellgeladen werden.

Da von einem guten Funktionieren des Akkus das Leben unseres Modells abhängt, sollte alles vermieden werden, was seine Lebensdauer und Funktionalität einschränken könnte.

Ein sorgsamer Umgang mit diesen Zellen ist eigentlich Pflicht jedes Modellfliegers.

Daher sollten wir diesem Akku Zeit gönnen, um aufgeladen zu werden.

Eine Ladung mit einem Zehntel oder maximal zwei Zehntel seiner Kapazität hält ihn frisch und lange am Leben. Im vorliegenden Fall kommt noch dazu, daß diese Zellen klein sind und einen dünnen Akkubehälter haben, der beim Ladevorgang, wird dieser zu schnell durchgeführt, durch den entstehenden Innendruck undicht werden kann.

Das Gesagte gilt für alle Zellen bis zur Mignon- oder AA-Größe.

Sind diese Zellen für den Antrieb bestimmt, sollten sie mit maximal 1,2 Ampere geladen werden.

Verwendet man größere Zellen, kann der Ladevorgang beschleunigt werden, ohne der Zelle zu schaden. Etwa bei Kapazitäten ab 1,4 Ah. Hier können wir ohne weiteres mit der halben Kapazität der Zelle laden, also mit 0,5 bis 0,8 A. Nur wenn es absolut nötig ist, und anders ein zeitgerechter Start nicht möglich wäre, sollten die Zellen an einen Schnelllader angehängt werden.

Nur ein langsamer Ladevorgang gibt der Zelle genügend Zeit, den zugeführten Strom auch chemisch umzusetzen. Als Ergänzung sei noch gesagt, daß als Empfänger- oder Senderakkus ausschließlich sogenannte Mischzellen (zu erkennen an der Bezeichnung KR) eingesetzt werden sollten. Reine Sinterzellen (SC) sind durch ihren geringeren Innenwiderstand zwar gut schnellladefähig, weisen aber eine wesentlich höhere Selbstentladung auf.

prop 4 / 96

SIMPROP ELECTRONIC

Klein, aber oho!

Rabbit

TOPNEUHEIT '96
RC-Mini-Hotliner mit Superleistungen schon mit 600er Motoren und 7 SC-Zellen Nervenkitzel bei Hochleistungsantrieb mit 10 1000er Zellen.

- ★ Hochfeste, einteilige High-Tech-Fertigfläche (bis auf Installation und Bespannung fertig)
- ★ GFK-Rumpf, 2K-weiß lackiert
- ★ Inkl. kpl. RC-Zubehör und pfiffigem Dekorbogen
- ★ Spannweite 1478 mm

Superpreis
DM 269,-



Fashion

TOPNEUHEIT '96
Der pure Flugspaß
RC-Hand-Launched-Glider auch für Hochstart, Hang- und Elektroflug.

- ★ Simprop - Leichtbauauftragflügel mit Mehrfach V-Form
- ★ Elektroeinbau berücksichtigt für 400er Motoren
- ★ GFK-Rumpf, weiß mit Abziehschnauze
- ★ Inkl. kpl. RC-Zubehör und schickem Dekorbogen
- ★ Spannweite 1490 mm
- ★ Wettbewerbserfolge durch „Chaos Team“

Superpreis
DM 219,-



Raz Faz

TOPNEUHEIT '96
Für den Wettbewerb und „just for fun“
Optimiertes RC-Pylon-Modell für 400er Motoren mit Superleistungen.

- ★ Exzellente Kursstabilität
- ★ Auch als Spaßflieger einsetzbar
- ★ 400er Motoren 6,0V/7,2V, mit 7 Sanyo N700 AR/8 Sanyo N500 AR
- ★ Superleichte, einteilige High-Tech-Fertigfläche (bis auf Installation und Bespannung fertig)
- ★ GFK-Rumpf, weiß und kpl. Zubehör
- ★ Spannweite 800 mm

Superpreis
DM 185,-



Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach den neuen Simprop Produkten.

* unverb. Preisempfehlung



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

Interessiert?

Ja - senden Sie mir Den Simprop Prospekt '96 Schutzgebühr DM 9,-
 Den Hauptkatalog '96/97 Schutzgebühr DM 22,- oder in Briefmarken bes.

Bitte Adresse nicht vergessen!

Das elektrische „Schweizermesser von DREMEL

Mit bis 37.000 U/min in der Werkstätte unterwegs.

Mini-E-Werkzeuge erfreuen sich steigender Beliebtheit und besonders bei uns Modellbauern ist das Einsatzgebiet dieser Werkzeuge fast unbegrenzt.

Sieht man sich am Markt etwas um, so muß man leider feststellen, daß viele Hersteller von Kleinwerkzeugen ihre Werkzeuge eher für den Einsatz in einer Puppenküche als in einer Modellbauwerkstätte ausgelegt haben. Da werden 12 V Motoren verwendet, die schon beim scharfem Hinsehen in die „Knie“ gehen. Ganz zu Schweigen von dem angebotenen Zubehör wie Bohrer, Fräser, Schleifen usw., die zwar teuer aber leider meist unbrauchbar sind.

Spätestens wenn man sich mit so einem Gerät auf gut wienersch „angeschmiert“ hat, versucht man doch etwas professionelles am Markt zu finden und der Preis sollte auch noch vernünftig sein.

Wie auf so manch anderen Gebieten, haben auch hier die Amerikaner die Nase vorne und das schon seit 1932. Da gründet nämlich der „echte Amerikaner“ Albert DREMEL ein Unternehmen zur Entwicklung und Erzeugung von kompakten Hochgeschwindigkeits-Werkzeugen. Ein einzelnes Werkzeug zu entwickeln, geeignet für viel Aufgaben, mit der notwendigen Leistung, Vielseitigkeit und einem umfangreichen Angebot an Zubehör war das Ziel von DREMEL. Dieses Ziel wurde voll erreicht denn seit nun mehr als 60 Jahren sind die Werkzeuge von DREMEL ein Begriff bei Profis und Amateuren und zählen zu den meist verkauften



Elektrowerkzeugen in den USA. Herzstück des DREMEL Modell 395 ist ein starker Hochgeschwindigkeitsmotor mit 125 Watt für 230 / 240 V. Ein Trafo ist also nicht erforderlich. Die speziell entwickelte VARI TRONIC Geschwindigkeitsregelung ermöglicht eine stufenlose Drehzeleinstellung zwischen 10.000-37.000 U/min. Die Antriebswelle des Motors ist zweifach kugelgelagert und auf lange Lebensdauer ausgelegt. Die Schnellspannzange

ren ergonomisch geformten Gehäuse, macht den DREMEL 395 MULTI zu einem Lieblingswerkzeug für jeden Modellbauer. Schneiden, Schleifen und Polieren der verschiedensten Materialien von Keramik bis Balsaholz erweitert das Einsatzgebiet dieses Werkzeuges auch über den Hobbykeller hinaus.

Entscheidet man sich für das Set Modell 3950 so erhält man seinen DREMEL MULTI in einem handlichen Tragekoffer mit 40 Zubehöriteilen, die nahezu jeden Einsatzzweck abdecken. Bohrständer, biegsame Welle, Oberfräseschild und Oberfräsenvorsatzgerät sowie ein Zubehörsatz zum Schleifen von Motorsägen (nahezu unentbehrlich für Großmodellbauer und alle die ihr Balsaholz gerne selbst schlägern) runden das Zubehörprogramm ab.

Ich habe meine DREMEL nun schon seit rund 15 Jahren im Einsatz, den Bau unzähliger Flugmodelle und Arbeiten die bei zwei Wohnungsübersiedlungen anfielen hat sie bestens überstanden und „dremelt“, wie am ersten Tag.

M. Dittmayer

sowie die Schaffarretierung ermöglichen einen raschen Wechsel der verschiedenen Werkzeuge. Das alles untergebracht in einem bruchsiche-



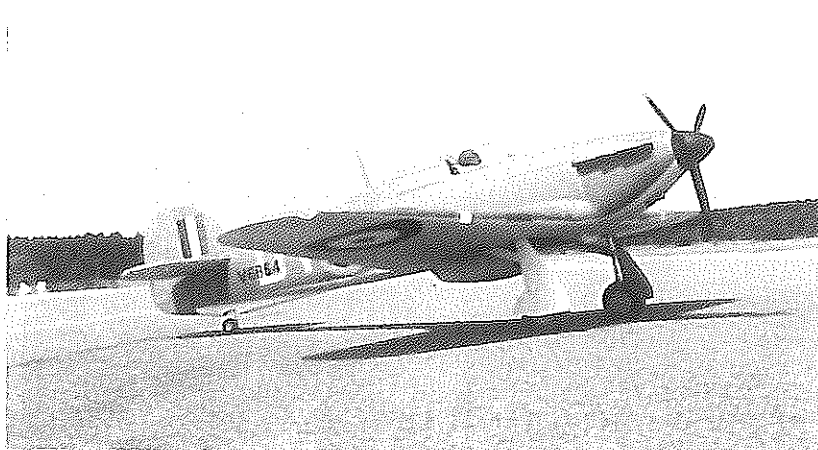
**Ganz in Holz:
Roskothen's Klassiker**

hat den exklusiven Vertrieb der Baukästen von

D.B. SPORT & SCALE sowie der COMPLETE-A-PAC Modelle

für Österreich, Deutschland, Niederlande und Schweiz übernommen. Die Baukästen zählen mit Ihrer Qualität in Verarbeitung, Bauanleitung und Flugverhalten zu den Top-Produkten der Modellbaubranche und werden von Roskothen mit gesamtem Service wie Ersatzteilen, deutscher und englischer Anleitung sowie freundlicher Beratung angeboten. Insgesamt wurden nur Modelle in SCALE-Holzbauweise ausgewählt:

1:6 CIRRUS-MOTH 150cm,
1:6 TIGER-MOTH 147cm,
1:4 SE5 203cm,
1:4 SOPWITH PUP/DOVE 196cm,
1:5,5 SPITFIRE 206cm,
1:5,5 HURRICANE 223cm,
1:5 PIPER CUB 213cm,
AUTOGYRO 117cm,
CIRRUS-MOTH E (elektrischer Doppeldecker) 122cm,
1:4 BLACKBURN 244cm,
1:5 AUSTER J1 221cm,
JODEL 158cm,
1:10 JU87B STUKA 152cm,
1:9 FAIREY SWORDFISH 152cm, 1:8 FAIREY FIREFLY 157cm,
1:4,5 BÜCKER JUNGMEISTER 147cm,
D.H. BEAVER 183 cm,
1:4 BÜCKER JUNGSMANN 183cm,



1:5 D.H. TIGER-MOTH 179cm.

Auch erhältlich sind Latex-Puppen in ziviler und militärischer Kleidung in allen Scalegrößen. Außerdem werden die sprichwörtlichen LASER-Motoren angeboten. Kostenlose Prospekte verschicken Roskothen's Klassiker gegen Einsendung eines Briefes oder Faxes mit den Interessen. Ein großer Auszug aus dem

Prospekt kann auch im Internet aufgerufen werden. Roskothen's Klassiker, Chemnitzer Str. 9, D-47906 Kempen, Tel.: +49 2152 53152, Fax: +49 2152 519388, Internet: <http://members.aol.com/rklassiker/home.htm>

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**



Achim Schreiber
Technische Grundlagen für den Bau von RC-Helikoptern

248 Seiten, Format 165 x 230 mm,
194 Abbildungen
Best.-Nr.: 310 2084, ISBN 3-88180-084-0
Broschur kartoniert, Preis: DM 42,—
Verlag für Technik und Handwerk GmbH
Postfach 2274 - D-76492 Baden-Baden

Technische Grundlagen für den Bau von RC-Helikoptern. Der ferngesteuerte Modellhubschrauber bietet sich dem Betrachter als ein Wunderwerk der Technik dar.

Der Autor, Dipl.-Ing. Achim Schreiber, zeigt in diesem Buch, wie man ein derartiges Meisterstück der Präzision selbst bauen kann. Im theoretischen Teil werden die dazu notwendigen Berechnungen dargestellt und außerdem grundlegende Ausführungen zu Werkstoffeigenschaften, Passungen, Normteilen, Antriebs-elementen und vielem mehr gemacht.

Schritt für Schritt geht es im praktischen Teil dann an die Verwirklichung der Pläne. Hier wird ausführlich beschrieben, wie man Motoren auswählt und Schalldämpfer oder Kühleinrichtungen anfertigt, wie Getriebe, Haupt- und Heckrotor mit allen Steuerungselementen und Rotorblättern gebaut werden oder wie aus dem Urmodell eine Form und schließlich ein perfekter Rumpf entsteht. Der Text wird dabei von zahlreichen Tabellen und nahezu 200 Fotos und Zeichnungen unterstützt. Mit diesem Buch und handwerklichem Geschick gelingt ein großes Projekt: der selbstgebaute Modellhubschrauber.



Thomas Kamps
Modellstrahltriebwerke
Komponenten, Selbstbau, Praxis

154 Seiten, Format 23 x 16,4 cm
Best.-Nr. 310 2071, ISBN 3-88180-071-9
Broschur kartoniert, Preis: DM 28,—
2. völlig neu überarbeitete Auflage
Verlag für Technik und Handwerk GmbH
Postfach 2274 - D-76492 Baden-Baden

Zwar wurden funktionsfähige Strahltriebwerke schon Ende der dreißiger Jahre entwickelt und fanden seit den fünfziger Jahren weite Verbreitung, aber für den Modellbereich galten sie als zu kompliziert und aufwendig.

Das hat sich Dank vieler Tüftler inzwischen geändert, so daß es heute möglich ist, diesen interessanten Antrieb im Modellflugzeug zu nutzen.

Der Autor hat sich intensiv mit Modellstrahltriebwerken beschäftigt und erläutert in diesem Buch aus dem Verlag für Technik und Handwerk nicht nur die Entwicklungsgeschichte und das Funktionsprinzip dieser Technik, sondern beschreibt auch bis in die Details alle Bauteile.

Mit Hilfe einer ausführlichen und reich bebilderten Bauanleitung kann sich der fortgeschrittene Modellbauer sogar selbst an die Konstruktion eines Strahltriebwerks machen. Und damit auch die Nutzanwendung nicht zu kurz kommt, widmet sich ein eigenes Kapitel dem erfolgreichen Einsatz im Modellflugzeug.



Oliver Wennmacher
Elektroflug-Getriebe

160 Seiten, Format 23x 16,4 cm, ca
140 Abbildungen und Zeichnungen,
kartoniert, Verlag für Technik und
Handwerk, Baden-Baden

Schon wieder ein Buch über Elektroflug-Getriebe? Diese Frage mag sich so mancher Leser beim Anblick dieses Buchtitels zu Recht stellen, erschien doch vor gar nicht so langer Zeit beim gleichen Verlag eine ähnliche Broschüre. Behandelt diese jedoch nur Getriebe für den Elektromotorflug, beschäftigt sich vorliegende Arbeit mit der Getriebe-problematik für Segel- und Motorflugmodelle und wie ich meine, sehr eingehend, sehr gutes Praxiswissen verratend und ehrlich! Der Autor scheut nicht, nahezu 60 Getrieben, vom Kleinstgetriebe bis zur Oberklasse, Bewertungspunkte für den Wirkungsgrad, die Qualität und den Preis in Form von einem Stern für „miserabel“ bis 5 Sterne für „sehr gut“ zu vergeben. Beim Preis vergibt er ein Sternchen für „billig“. Fünf Sternchen bedeuten „teuer“. Beschrieben werden nahezu alle im (deutschen) Handel erhältlichen Getriebe. Darüber hinaus verrät Oliver Wennmacher viel über Pflege, Montage und sonstige kleine Tips für den Umgang mit diesen E-Motorvorsätzen. Daß die gesamte Antriebskette vom Akku bis zur Luftschraube auch sehr informativ behandelt und dies alles in einem lockeren Stil dargeboten wird, hat dem Rezensent besonders gefallen und er gibt ihm dafür 4 Sternchen für „gehobene Ansprüche“.

Oskar Czepa

Flugschule Walter Freymann

Gut ausgebildet
in die neue Saison erspart
Ärger und Geld!

Einzel - und Gruppenkurse

für Helicopter, Segel- und Motorflugzeuge auf
modernsten schuleigenen Modellen, für
Anfänger und Fortgeschrittene!

Unterricht täglich nach Terminvereinbarung
auf eigenem Flugplatz.

Ersatzteil-
Expressversand



Modellbaufachgeschäft-
Helispezialist

Tuningcenter, diverse Helirümpfe,
professionelle Reparaturen, Bau
von bei uns gekauften Modellen.
Profi-Design und Lackierungen.
Modelle aller führenden Marken-
hersteller und Ersatzteile steht's
lagernd. EXPRESSVERSAND!!

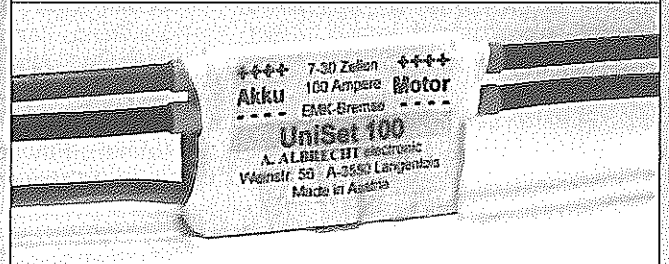
Laufend Sonderangebote !!

Fordern Sie unsere kostenlose "INFO" an.

FLUGSCHULE FREYMANN

5632 Dorfgastein 20, Tel. 06433 221, FAX 06433 221-5
Mobil-Tel. 0663 68839

UniSet DIE Drehzahlstellerserie!



Neu!

UniSet 80: super Preis
UniSet 120: extrem niedrige
Verlustspannung

Merkmale der Serie UniSet

- SICHER:**
- Intelligenter 'Knüppelreset'
 - Senderausfallerkennung
 - Optokoppler
- PROGRAMMIERBAR:**
- Knüppelstellungen
 - Anlaufzeit
- UNIVERSSELL:**
- 7-30 NC-Zellen
 - 80/100/120A Motorstrom
 - Empfängeranschluß montiert
- Strombegrenzung
 - Übertemperaturschutz
 - kurzschlußfest
 - EMK-Bremse
 - Unterspannungsschutz
 - teillastfähig
 - klein (45x29x14mm)
 - leicht (25g)

Fordern Sie Ihren

Gratis-Prospekt an!

*Inklusive Porto und Verpackung

UniSet 80 öS 1190,-*

UniSet 100 öS 1400,-*

UniSet 120 öS 1610,-*

A. ALBRECHT electronic

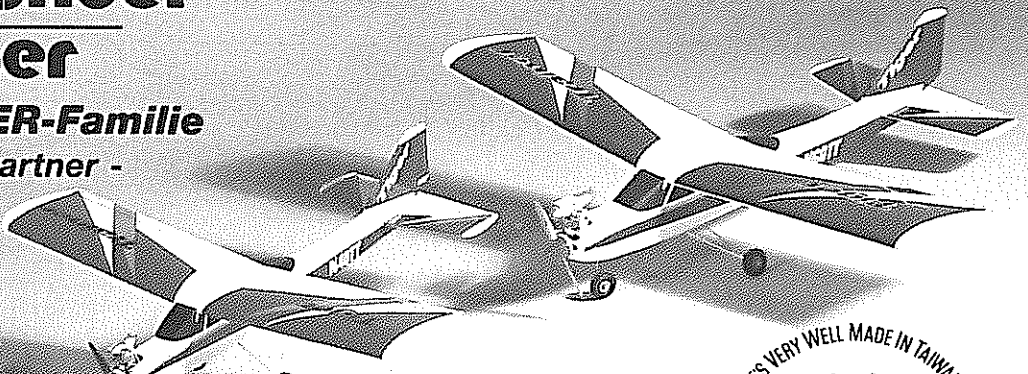
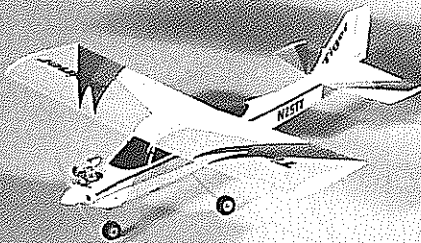
die bessere Verbindung zwischen Akku und Motor

A. ALBRECHT electronic, Weinstr. 56, A-3550 Langenlois
Tel./Fax: 02734/4515 • eMail: andreas.albrecht@telecom.at

Thunder Tiger

Die TIGER TRAINER-Familie

Die idealen Trainingspartner -
mit wenig Mühe
in wenigen Stunden
startklar



THEY PROUDLY BECAME ONE OF
THE 1996 TAIWAN "SYMBOL OF
EXCELLENCE WINNER"



- ★ weitestgehend vorgefertigt
- ★ alle Teile bereits fertig bespannt
- ★ komplett bis zu den Rädern

Im Vertrieb von

MULTIPLEX®

TIGER-TRAINER .25

Spannw. 1270 mm - empf. Motor 4 ccm TT GP .25

TIGER-TRAINER .40

Spannw. 1550 mm - empf. Motor 6,5 ccm TT GP .40

TIGER-TRAINER .60

Spannw. 1880 mm - empf. Motor 10 ccm TT GP .61

MULTIPLEX Modelltechnik GmbH · Neuer Weg 15 · D-75223 Niefern

Bitte schicken Sie
Ihre Katalog u.
Neuheiten 1996 gegen
DM 12,- (Inland
Absender nicht
vergessen)

Schnäppchen Angebote

Verkaufe:

DO IT von Robbe mit 5 Servos (HS 300), 1x geflogen ATS 2.500.-
Josef Brosch Tel. 02271 2184

Verkaufe wegen totalem Ausstieg aus E-Flug !!

F5B/10 Segler Summit Plus, mit Microservos ATS 5.000.-
10 Zellen Motor Pro 325/3 Planeta von Robbe mit Motorschalter und CFK-LS 14,75x11,5" ATS 3.000.-
2x 10 Zellen Akku je ATS 300.-
Alles gemeinsam ATS 8.000.- oder Tausch gegen gutes F3B Modell mit Servos.

Pavel Safarik Tel. 02245 32242

Verkaufe:

Ellipse 1 Komplett ohne Empfänger wenig geflogen. Kompl. Zubehör: 3 versch. Ballast stangen, Flächenschoner, 1400 mA H Empfängeraccu, sämtliche Servos ohne Empfänger. ATS 10.000.-

Spiro R. Freudenthaler E-Modell (1. Platz u. 2. Platz Phönix Vereinsmeisterschaft) kompl. mit Servos, Schalter, 600 mA H Empfängeraccu, 12 Zellen Antr. Accu (Sanyo 1700 SCRC-SP) E-Motor Mega 5 ohne Empfänger. ATS 4500.-

Genesis F3A Wessels 90-er, Modellbaukasten Epoxy - Rumpf, Styro - Balsa Flächen/Leitwerk, Superleicht Spinner, Giezendanner Leitwerksteckung, Rumpfansaugung, 4 Punkt - Altenkirch Motoraufhängung, sämtliche zum Bau benötigte Spanten, Steckrohr u. Reso-rohr-tunnel. (Flächen für EI-5 Giezendanner Fahrwerk vorbereitet) ATS 5000.-

OS - Hanno Spezial Mk 11 F3A Wettbewerbsmotor, Gemischverstellung, Spinnermutter, Alukrümmmer mit Seitenzug, 12 x 1 1 APC Prop - (noch nicht gelaufen). ATS 5000.-

Baukasten: Hegimodell BRONCO (Doppeldecker) Kompl. originalverpackt mit Testbericht, Plan u. Motorträger. VP 4500.-

Speedmodell Mustang Pylonmodell Ohne Servos und Empfängeraccu - f. Motor 6,5ccm. ATS 500.-

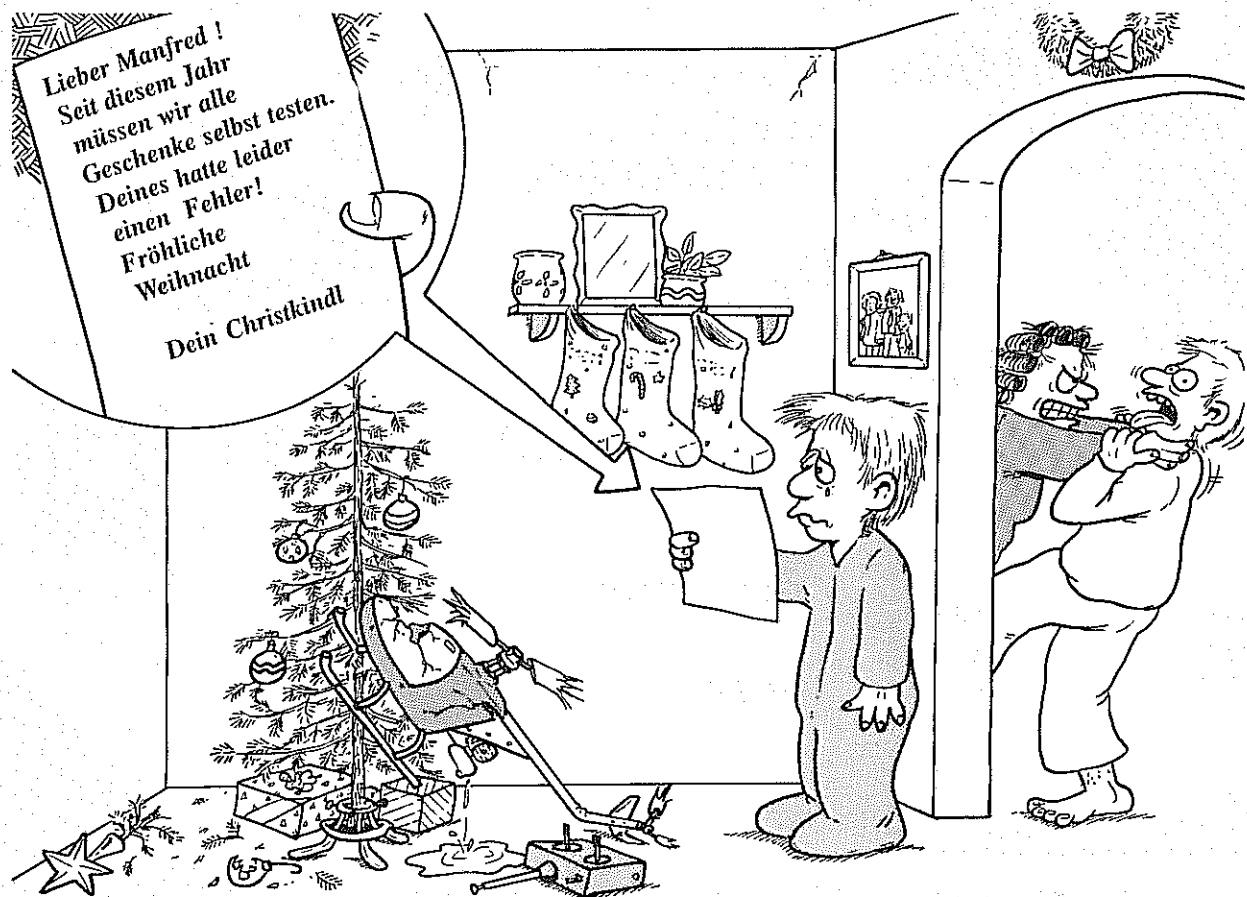
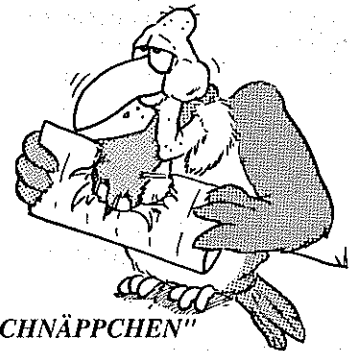
KARL KÖPF Cankarstrasse 51

1220 Wien Tel/FAX., 285 57 97
SCALE-MODELL Stampe SV4
2 10 cm Spw. 30ccm MOTOR
Alle Servos, Rothmanns Lackierung
ATS 9.500.-

GRUNAU-BABY
Spw. 360 cm, SEIDE
Alle Servos, NEU ATS 5.500.-
Robert Jelinek Hartlebengasse
1-17/24/9 1220 Wien
Tel: 283 45 15

Verkaufe :

O.S. Viertaktmotor FS-40 Surpass Originalverpackt ATS 2500.-
Super Tigre GS40 mit Schalldämpfer Originalverpackt ATS 900.-
Gerhard Lettner 1100 Wien
606 23 57 Anrufbeantworter
(Ich rufe zurück)



Ultimate

GfK-Rumpf



RC-Funktionen
Höhenruder
Seitenruder mit Spornfahrwerk
Querruder
Motordrossel

Technische Daten
Spannweite: 1.360 mm
Länge ü.a.: 1.450 mm
Flächeninhalt ca.: 63 dm²
Leergewicht ca.: 1.900 g
Abfluggewicht ca.: 3.850 g
Antrieb: ab 10 cm³

Best.-Nr. 415
598,- DM*

Endlich ein Kunstflugmodell ohne Kompromisse! Dieser überaus elegante Kunstflug Doppeldecker wurde von dem Piloten Gordon Price konstruiert. Die Flugeigenschaften der Ultimate sind faszinierend! Gerissene Rollen, Steiltrudeln und Loops sind die bevorzugten Fluglagen dieses Modells.

Beim *Tournament Of Champions* (TOC) in Las Vegas ist die Ultimate das bevorzugt eingesetzte Modell. Nur die Besten der Besten dürfen dort fliegen und sie werden wissen, warum es gerade die Ultimate sein muß!

Das Modell wird rohbaufertig geliefert, wodurch sich eine kurze Bauzeit ergibt. Der robuste GfK-Rumpf mit weißer, glänzender Oberfläche besitzt bereits alle notwendigen Bohrungen und Ausfräsungen. Die Tragfläche ist in Styro-Abachi Bauweise hergestellt, das Höhenleitwerk und das Seitenruder sind in bewährter Balsa Leichtbauweise gefertigt. Alle Ruder sind bereits vorgefräst und fertig profiliert. Der Baldachin für die obere Tragfläche ist fertig gebogen. Die Tragflächenstreben sind aus ABS tiefgezogen. Die eleganten Radverkleidungen aus GfK geben der Ultimate optisch den letzten Schliff!



... und ab sofort enthält jeder Baukasten eine Demodiskette des REFLEX-Flugsimulators!



Baukasteninhalt
GfK-Rumpf mit weißer, hochglänzender Oberfläche, GfK-Motorhaube, GfK-Radverkleidungen, Tragflächen in Styro-Abachi Bauweise, Höhenleitwerk und Seitenruder in Balsa Leichtbauweise fertig verklebt, fertig gebogene Fahrwerks- teile, Kabinenhaube in Rauchglas, Tiefziehteile für Streben, Satz Kleinteile und Leisten aus Holz, perfekt detaillierter Dekorbogen, umfangreicher Satz Kleinteile mit RC-Zubehör, Bauplan und eine ausführliche Bauanleitung.

KYOSHO Deutschland ~ Nikolaus-Otto-Str. 4 ~ D-24568 Kaltenkirchen
Info-Hotline: 0049-4191-85713 (Mo.-Do.: 14.00-17.30) ~ e-mail Adresse: 101573.712@compuserve.com

*unverbindliche Preisempfehlung

Lieferung nur über den Fachhandel!

Airdancer


No. 3098

...der mit dem Wind tanzt



Super-Preis
nur
ÖS 1.250,-
(inkl. E-Motor mit elektron. Schalter)

- * der ultimative Flugspaß
- * mit wenigen Handgriffen flugfertig
- * Modell bereits eingefärbt
- * Spannweite 1,40 m
- * Zubehör: Airdancer Control-Set (No. 8879)


Poplitzer
modell sport

Rennbahnweg 59
11220 Wien
Tel.: 02 22/59 66 52
Fax: 02 22/58 11 79

Hol Dir Deinen Airdancer im guten Fachhandel!

Neu!
Einzigartig!
Aufbauen • Action
Auspacken