

21. Jahrgang Heft 5/97

910017 0166

Dvr: 0058815

Herrn

Seltenreich Gerhard

Linienamtsg. 4/1/15

A-1130 Wien

profl



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



das österreichische Modellflugmagazin

**HOBBY
FACTORY**

die Qualität im Modellbau

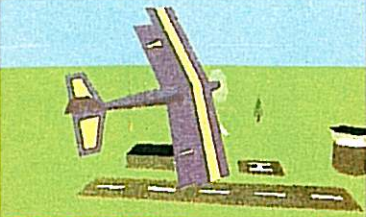
Modellbauzentrum

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

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

Graupner MC-Ultra Duo Plus II

NEU !!! Ladestrom bis 5.5 A !!!

4 - 30 Zellen, mit Bleiakku- Ladeprogramm

täglicher Postversand



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 Qual

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



Inhalt

	Seite
Leserbriefe	6
Steinfeldpokal	10
Staatsmeisterschaft F3B	12
GALAXY	16
Filmteam	19
F3J Günselsdorf	20
Ergo die Zweite	22
Bau vorbildgetreuer...	29
Austria-Jet-Team auf der WM in Wroughton	32
MC-24 Test	44
Helios Vario	49
Me 363 "Gigant"	53
F1E Karneralm	56
Schnäppchen und vieles mehr.....	64

Redaktionsschluß Heft 6/97 20.11.97

Unser Titelfoto: **AUSTRIA JET TEAM PILOT**
 Peter Häusel bei der Jet
 WM 97 in Wroughton GB

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero-Club,
 Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer
 Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Brelner, Peter Tollenan, Ing. Roland Dünger und
 die Bundesfachreferenten. Alle: 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
 Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
 Telefon.: 0222 5051028/77DW
 Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz- Eugen-straße 12
 Telefon 01/505 10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23
 Druck: Druckerei Jentzsch & Co. 1210 Wien

Liebe Leser, liebe Freunde!

Fast ist die heurige Flugsaison auch schon wieder zu Ende, und nur mehr wenige Flugtage werden wir dieses Jahr noch haben. Sicherlich gehen einige von uns auch im Winter fliegen, und oft sind milde ruhige Wintertage schöner als so mancher Tag in der Saison. Aber sicher ist für einen Großteil unserer Piloten nun die Zeit, sich für neue Modelle zu interessieren, Pläne zu studieren und sich wieder um Projekte zu kümmern, die aus Zeitgründen in der Saison beiseitegelegt wurden. Auch diese Zeit hat ihre schönen Seiten sicherlich, aber bitte vergesst auch nicht, Euch um die "überlebenden" Modelle der Saison zu kümmern, sie haben es sich sicher nicht verdient, achtlos in eine Ecke geschmissen zu werden. Zumindest ein völliges Enttanken, eine Grundreinigung mit Kontrolle aller Bauteile und eine Motorkonservierung sollte durchgeführt werden. Die Modelle danken es Euch mit guter Funktion in der kommenden Saison. Ich möchte mich auch für die vielen Berichte und Fotos recht herzlich bedanken, habe aber eine schon sehr alte aber immer noch **aktuelle Bitte**.

- Schreibt auf die Fotos Eure Namen.
- Bitte nach Möglichkeit keine „handgemalten“ Berichte
- Bitte schreibt mit Maschine und bessert nicht händisch nach!
- Sendet, wenn Ihr ohnedies mit einem PC arbeitet, eine Diskette!
- Achtet auf die Qualität der Bilder und sendet bitte keine Negative.
- Ergebnislisten nicht falten und gute Kopien senden
- Für "Schnäppchen" Inserate bitte leserliche Anzeigen einsenden.
- A nzeigen für Veranstaltungen bitte rechtzeitig senden.

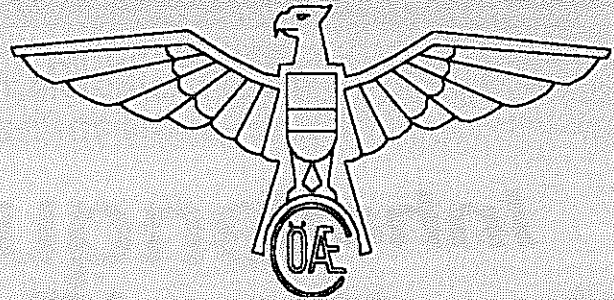
Manchmal werde ich gefragt, wie man auf die Titelseite unseres prop kommt und ob es sich manche Sparte nicht schon längst „verdient“ hätte. Nun, wenn man gute Fotos sendet, kommt man damit auch auf die Titelseite, und das war's dann auch schon. Das gleiche gilt für Berichte, nur machen muß man sie, dies gilt besonders für Welt- und Europameisterschaften sowie andere Großveranstaltungen! Als Redakteur versuche ich so aktuell wie möglich unser prop zu gestalten, aber ohne die geschätzte Mitarbeit der Teilnehmer geht das leider nicht! Also zuerst schreiben und dann meckern, dies gilt besonders für so manche Bundesfachreferenten, die sich eigentlich um Berichte von **WM, EM und E-CUP** 's im eigenen Interesse kümmern sollten. Ich hoffe, Euch mit meinen Sorgen nicht gelangweilt zu haben.

Euer Manfred

Liebe Fliegerfreunde!



Foto Red. prop. M. Dittmayer



Wie schnell doch die Zeit vergeht. Bald ist das Jahr um, und schon jetzt kann man feststellen, daß es im Prinzip ein gutes Jahr für uns Modellflieger war.

Die Einschränkung deshalb, da die größte Anzahl an Schadensfällen wiederum durch Doppelfrequenzbelegungen erfolgte. Manchmal ist es wirklich zum Verzweifeln. Muß vielleicht wirklich erst ein schwerer Personenschaden eintreten, damit diese Unbelehrbaren endlich zur Vernunft kommen!

Auch heuer war die Bundessektion auf der Wiener Modellbaumesse mit einem eigenen Stand und einem Bastelcorner für Kinder vertreten. Wir bemühen uns, verstärkt Öffentlichkeitsarbeit für den Modellflug zu machen und bereits jetzt wird von vielen das brandneue Modellflugvideo erwartet. Neben Modellflug-Baseball-Kappen gibt es jetzt auch ein Modellflug-Polo-Shirt in Weiß mit blauer Aufschrift "Österreichischer Aero-Club- Modellflug" zum Preis von ATS 250.- in allen Größen. (Bestellung bitte über Frau Lieb)

Erfreulich für mich war auch das große Interesse an den Funktionärs-Lehrgängen, wo ich auch die Möglichkeit hatte, viele von Euch persönlich kennenzulernen, und auch viele Eurer Fragen beantworten konnte. Auch 1998 werden wir diese Lehrgänge durchführen.

Nützt das Ende der Flugsaison und überholt und checkt Eure Modelle von der „Gurke“ bis zur „Superorchidee“, damit Ihr 1998 eine sichere Flugsaison habt.

Euer

*Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter*

Ing. ERNST REITTERER

EXISTENZBERECHTIGUNG DES FREIFLUGES **AUS NEUER SICHT**

Der FREIFLUG wäre die Vorschule für den RC-Flug, wie es auch in der "modernen" Modellflugliteratur immer dargestellt wird. Nun wollen aber die Freifluganhänger ihren Sport nicht auf den Kindergarten des Modellflugs beschränkt wissen. Sie sagen, Freiflug ist Körpersport und halte fit, es gibt hierin ja sogar Europa- und Weltmeisterschaften. Aber anderen Modellfluginteressenten gegenüber ziehen alle diese Argumente nicht. Doch sie mögen sich einmal überzeugen, daß Freiflug-Piloten bei einem Wettbewerb z.B. der F1A-Seglerklasse in 7 Durchgängen, gemessen mit einem Schrittzähler, weit über 20.000 Schritte = mehr als 15 km an Körperleistung notieren!

Den eigentlichen Zweck des Freifluges versteht man aber erst aus der darin enthaltenen Aufgabe: Repräsentativ kann man hier die Klassen F1A und F1E heranziehen: F1A ist die Thermiksuchkategorie Nr.1 und F1E ist die Hangflugkategorie Nr.1. Es wird aber entgegengehalten, zur Ausnutzung der Thermik brauche man unbedingt eine Fernsteuerung. Dazu muß man wissen, daß die Thermiktrefterquote mit RC nicht an die von F1A heranreicht, denn mit der Hochstartleine und hier vor allem im modernen Kreisschlepp hat man den allerbesten Thermikkontakt überhaupt, und dieser ist fundamental: es

herrschen im Tagesablauf in den unteren Luftschichten entweder AUF- oder ABWIND, ein Mittelding gibt es nicht. Wird ein Modell nicht im Aufwind ausgehängt, so ist es zwangsläufig im Abwind. Nun schön und gut, wird man einräumen, aber für das Drinbleiben in der Thermik ist doch die Fernsteuerung wichtig. Nein, gerade das Gegenteil ist der Fall: Auf Kurvenflug und mit einer Schränkung des kurveninneren Flügels eingestellte Modelle bleiben in der Thermik, dank des nunmehr erforschten Rotationsmechanismus. Ja, sogar Samen der Zanonie werden durch die Thermik Hunderte Kilometer weit getragen!

Ja, nun könnte man wenigstens die Modelle wieder durch RC zurückfliegen lassen. Dazu wäre aber Voraussetzung, daß eine genügende Startüberhöhung erzielt wurde, denn ein verlängerter Gleitflug z.B. in schwacher Thermik führt doch zu Höhenverlust. Die Startüberhöhung ist daher entscheidend für eine RC-Rückholung, denn das Modell muß nicht nur gegen den Wind ankommen, sondern auch den Abwindbereich, der sich dem verlassenen Aufwindbereich anschließt, schnell mit flachem Gleitwinkel durchfliegen - das ist doch eine Verdopplung der Schwierigkeiten gegenüber dem reinen F1A-Flug!

Im RC-Flug in der Ebene legt man ohnehin auf gezielte Thermiksuche keinen Wert, ansonsten würde man nicht bei Wettbewerben die Startreihenfolge auslösen, d.h. die Thermikchancen werden hiermit vergeben.

Ähnlich ist es im Hangflug:

Mit RC kann man zwar bei gutem Wind den ganzen Tag Ächtern fliegen. Zeitwettbewerbe sind daher in RC sinnlos, da alle das Ziel erreichen! Ersatzprogramme wie Umfliegen von Wendemarken oder anschließende Ziellandungen in einem Landekreis von 30 m Durchmesser geht vollkommen an der Hangflugproblematik vorbei, denn dies könnte genauso gut in der Ebene geflogen werden. Nur das Fliegen mit Selbststeuerungen (Magnet), bei dem die erreichbare Flugzeit, von der Einsatztaktik des Piloten und den Flugeigenschaften des Modells abhängt, verbürgt für einen sinnvollen Hangflugwettbewerb!

Aus "Bartabschneider" Oktober 1981 neu überarbeitet 1997 vom BFR.

Ernst Reitterer

Anm. d.Red.

Lieber Ernst dürfen die RC-Piloten noch auf weitere Existenzberechtigung hoffen?

ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG AN ALLE F1A-PILOTEN

Im prop 4/97 auf Seite 7 " Neues von der CIAM " ist ein Fehler unterlaufen!

Die Flugzeit ab 1.1.1997 für EM und WM im ersten Durchgang beträgt 210 Sekunden und nicht 120 Sekunden.

Bitte den Herrn Fachreferenten nicht mehr deswegen anrufen!

ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG AN ALLE F1A-PILOTEN

F3J in Österreich oder wie geht es Piloten unter der Herrschaft der Funktionäre?

Ich fliege seit 3 Jahren bei internationalen Wettbewerben der Kategorie F3J auf Flugplätzen in ganz Europa. Es sind dies sicher keine **BIERFLIEGERTREFFEN** (Zitat ONF Hr. Schiffer Herbst 1995 am Telefon)
In Österreich sind mir außer Graz 1995, Mollram 1997 (gewonnen) und Günselsdorf 1997 (13./14 Sept.) keine Wettbewerbe dieser Kategorie bekannt.

Die Chance, überhaupt in dieser Disziplin mitzufliegen, ergab sich durch die Bereitwilligkeit der Mannschaft TEAM BAVARIA. (derzeit wahrscheinlich das beste F3J Team in Europa) Wie Sie wahrscheinlich wissen, ist der Pilot bei F3J auf Mannschaftsgeist und Kollegialität einer Mannschaft angewiesen. Man benötigt 3 Helfer, (2 Läufer für den Hochstart und einen Coach für Zeitnehmung).

Ich habe also in den letzten 3 Jahren enorme Erfahrungen in dieser Disziplin gewonnen, und bin in dieser Mannschaft (da in Österreich noch keine vorhanden) mittlerweile ein fixer Bestandteil geworden.

Ich möchte an dieser Stelle noch einige Namen des TEAM BAVARIA aufzählen, da diese vielleicht nicht jedem Leser bekannt sein werden.

Karl Hinsch	Europacupsieger und Deutscher Meister 1995,1997
Stefan Eder	Europacupsieger 1993
Philip Kolb	3. Platz Europameisterschaft 1997
Henning Cerny	2. Platz Deutsche Meisterschaft 1997
Kai Thomas	Europameister 1997 Junioren

Wolfgang Schwade
Dietmar Forkel Sieger Interglide England 1995
Reinhard Vallant Vizeeuropameister 1997
Karl Vallant
Christian Fiedler

Alle Piloten haben nebenbei unzählige Wettbewerbe in ganz Europa gewonnen.

Weiters sind wir mit dieser Mannschaft, zugleich deutsche Nationalmannschaft, in Poprad 1997 Mannschafts-europameister geworden.

Vor 3 Jahren war F3J in Österreich nahezu unbekannt, und deshalb konnte ich nur diesen Weg über dieses deutsche Team gehen.

Und nun zu meinen eigentlichen Problemen.

Der Qualifikationsmodus für die Europameisterschaft 1997 in Poprad (Slowakei)

Mir und wahrscheinlich vielen anderen Piloten war der Qualifikationsmodus nicht bekannt. Auf Anfrage beim Aero-Club zum Zeitpunkt der Modellbauausstellung im Herbst 1995 war dieser Modus am Aero Club Stand am Messegelände niemand bekannt. (Gesprächspartner Hr. Dunger Roland)

Im Frühjahr 1996 war er mir noch immer nicht bekannt. Wurde anscheinend im stillen Kämmerchen ausgehandelt. Später (4.10.1996 Brief vom Aero-Club an mich) erfuhr ich, daß dieser Modus bei einer Sitzung des Aero-Clubs im April beschlossen wurde. (Vorschlag für die Zukunft: im PROP veröffentlichen! Erhält jedes Aeroclubmitglied!)

Ich halte so eine Veröffentlichung für eine **Bringschuld** und nicht eine **Holschuld**.

Im Herbst 1996 habe ich **einige** (nicht alle, da nicht bekannt wie viele, welche etc.) Ergebnisse der Wettbewerbe 1996 an den BFR Ing. Peter Hoffmann geschickt. Diese wurden mit der Begründung „zu spät eingereicht“ nicht anerkannt.

Der Qualifikationsmodus für die WM 1998 in England

Einschauzeitraum sind die letzten 2 Jahre d.h. meine nicht anerkannten Ergebnisse kann ich wahrscheinlich wieder nicht angeben, und zweitens **wird die Europameisterschaft 1997 mit einbezogen**. Die Punkte einer Europameisterschaft (natürlich auch ein höherer Multiplikationsfaktor) können somit nur 3, in Worten drei Piloten anmelden! Wie soll sich ein Pilot, der nur 1997 geflogen ist, vielleicht sehr gut war, da qualifizieren?? **Landesmeisterschaften, sollte es solche geben, werden nicht anerkannt!!!** Es geht in dieser Situation nicht ausschließlich um meine Person, sondern es ist ein Prinzip. Welche Motivation soll ein junger Nachwuchspilot in Österreich haben, wenn er nur **so** eine Chance bekommt??

Beispiel Deutschland

In Deutschland werden jedes Jahr 5 Wettbewerbe festgelegt, die die Piloten bestreiten müssen.

Nach Abzug eines Streichers bleiben 4 Wettbewerbe für die Wertung über.

Die besten 3 Piloten aus diesen 4 Wettbewerben qualifizieren sich dann für eine EM oder WM.

Damit besteht am Anfang des Jahres für jeden Piloten immer die gleiche Chance, sich für das nächste Jahr zu qualifizieren, egal wie er im Vorjahr bei einer EM oder WM abgeschlossen hat. **DAS IST FAIR.**

Die Anfrage an den Aero-Club

Auf meine Anfrage an den Österreichischen Aero-Club, über diesen Modus (WM 98) nachzudenken, bekam ich

lediglich einen Vierzeiler mit der Antwort: "Wir werden das im November bei der nächsten Sitzung besprechen." Ich weiß nicht, wieviel Zeit unsere verantwortlichen Funktionäre haben? Ich jedenfalls habe diese Zeit nicht, da ich mittlerweile fast 40 Jahre bin und sehr gerne in England bei der WM dabei sein möchte.

Es kann doch nicht Sache sein, daß derzeit lediglich drei F3B- Piloten (Hoffmann, Häuplik, Pomberger) die sich in dieser Bürokratie auskennen, eine Chance bekommen sollten. (Dies ist keine Abwertung dieser hervorragenden Piloten) Die Frage lautet vielmehr "Wer hat sich diesen Qualifikationsmodus ausgedacht???"

Der Bundesfachreferent Ing. Peter Hoffmann

Ich weiß nicht, wie es in anderen Disziplinen zugeht, bin aber überzeugt, daß nicht alle Piloten in Österreich glücklich über die Zustände im Aero-Club sind.

Hr. Hoffmann hat mir in einem Gespräch in Poprad (Slowakei) erzählt, daß er gar nicht F3J-Fachreferent sein wollte, man aber keinen anderen gefunden hat, und er mit dieser Situation selbst nicht zufrieden ist. Warum er dann nicht ein klares NEIN ausgesprochen hat, verstehe ich bis heute nicht. Ich weiß nicht, wo man überall gesucht hat. Klar ist auf jeden Fall, daß man ein so schönes Instrument wie die Zeitschrift PROP nicht genützt hat, um eine Anfrage an Interessierte zu machen. Überhaupt bin ich der Meinung, daß unsere Hrn. Funktionäre nicht sehr gesprächig mit ihren Mitgliedern umgehen.

Meines Wissens hat es in Österreich noch keinen einzigen Bericht über einen internationalen Bewerb der Kategorie F3J gegeben.

Ich möchte hier nicht den Eindruck erwecken, daß es ausschließlich um meine Person geht. Aber im Sinne des Sports und im Interesse der Jugend, die diese Kategorie F3J noch am ehesten ausüben kann (finanziell erschwinglich) und in Zukunft vielleicht auch ausüben wird, war es mir ein Bedürfnis diese Zeilen allen Aeroclubmitgliedern zu schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Reinhard Wallner

Stellungnahme zum Brief von Ing. Reinhard Wallner "F3J in Österreich" oder "Wie geht es Piloten unter der Herrschaft der Funktionäre?"

Der obengenannte Brief wurde mir von unserem Chefredakteur per Fax zur Kenntnis gebracht, daher war es mir möglich, bereits in diesem PROP eine Stellungnahme abzugeben, zu der ich mich als einer der angesprochenen Funktionäre verpflichtet fühle.

Ich bin ja Mitglied der Bundessektion und lt. Sportordnung für die korrekte Einhaltung der Regeln und Bestimmungen verantwortlich.

Ich bringe hier zu den angesprochenen Punkten bzw. Vorwürfen ausschließlich bekannte Fakten und werfe auch einige Fragen auf, die sich mir zwangsläufig stellen.

Am Anfang stelle ich einmal klar, daß der Ausdruck "Bierfliegertreffen" von mir nicht zitiert wurde, da ich niemals Fliegerkollegen als solche bezeichnen würde, das entspräche nicht meiner Einstellung eben diesen gegenüber und wer mich kennt, weiß das auch. Herr Wallner muß schon den korrekten Wortlaut wiedergeben, wenn er das öffentlich tut, sonst überlege ich mir Konsequenzen.

Sehr wohl habe ich den Ausdruck "Bierfliegen" zitiert, und zwar in folgendem Zusammenhang:

Herr Wallner rief mich an bezüglich der Veranstaltung eines Wettbewerbes mit internationaler Beteiligung in Günselsdorf. Ich erklärte ihm die nötigen Voraussetzungen und verwies auf die Bestimmungen der MSO. Er gab mir zu verstehen, daß er gewisse Bestimmungen nicht einhalten kann, bzw. nicht gewillt ist, das zu tun, worauf ich ihm sagte, daß er durchaus machen kann, was er will, nur nicht mit einem offiziellen Status, also einer Bestätigung durch die ONF. Und hier zitierte ich, daß dieser Bewerb dann eben den Status eines "Bierfliegens" oder ähnlichen hat. Ich machte aber auch darauf aufmerksam, daß dies nicht abwertend gemeint ist, denn ich fliege selbst (auf Einladung) einige Bewerbe dieser Art im Jahr.

Auf seinen Einwand hin, daß in Deutschland diese Bestimmungen auch nicht eingehalten werden, verwies ich ebenfalls auf den nicht offiziellen Status, da dies gegen alle Regeln verstoßen würde.

Nun zu den Problemen, die er anschneidet:

Zum ersten geht für mich aus diesem Schreiben klar hervor, daß es hier nur um seine Person und um sonst niemanden geht, auch wenn er diesen Eindruck nicht erwecken will, wie er schreibt. Es stellt sich für mich auf Grund der vorliegenden Fakten, auf die ich gleich zu sprechen komme, die Frage, ob sich hier ein Pilot durch Leistung für die Nationalmannschaft qualifizieren oder durch gezielte Polemik etwas erzwingen will. Ich hoffe, ersteres ist der Fall und nicht das Motto "Was ich nicht erfliege, erstreite ich mir"

Nun die Fakten:

Es ist durchaus möglich, daß ein Mitglied der Bundessektion den Qualifikationsmodus einer bestimmten Klasse nicht intus hat, da jeder verschiedene Aufgaben hat und nicht alles auswendig wissen kann. Ich glaube nicht, daß Herr Wallner über alles Bescheid weiß, ich verweise hier auf die Bestimmungen einer Wettbewerbsdurchführung.

Der Vorschlag für den Qualifikationsmodus stammt von Ing. Manfred Lex und wurde im PROP 6/95 abgedruckt, mit der Option um Stellungnahme aller interessierten Piloten. Er wurde von mir hinsichtlich aller Auswirkungen aus meinem Blickwinkel geprüft und zur Beschlußfassung freigegeben. Ich darf erwähnen, daß ich auch Wettbewerbspilot bin, wenn auch in einer anderen Klasse, und sehe mich durchwegs in der Lage, sich aus den Bestimmungen ergebende Szenarien zu erfassen. Dies behaupte ich auch für meine Kollegen in der Bundessektion.

Weiters wurde im PROP 1/96 nochmals auf diesen Modus hingewiesen und auch die bereits feststehenden und im internationalen Terminkalender verankerten Termine veröffentlicht. Dies bedeutet, daß die reklamierte Bringschuld wohl beglichen wurde!

Es stellt sich die Frage, warum sich Herr Wallner, obwohl er scheinbar wußte, daß es einen Modus gibt (siehe Modellausstellung Herbst 95), nicht sofort an den Bundesfachreferenten oder, um Grundinformationen zu erhalten, an die Sektion Modellflug wandte, wie es alle interessierten Piloten tun, sondern mit einem Brief, wo er auf seine Erfahrung hinweist, nachträglich einen Platz in der Mannschaft zu bekommen versucht. Ich nehme an, er hat auf Grund seines BAVARIA-Engagement's übersehen, daß es in Österreich bereits hervorragende Piloten gibt, die auch bei internationalen FAI-Wettbewerben reüssieren können und ein Platz in der Mannschaft keine "gmahte Wiesen" ist.

Es ist richtig, daß Herr Wallner einige Ergebnisse eingereicht hat. Wir haben sie trotz der zu späten Einreichung entsprechend dem Modus durchgerechnet, und es reichte nur für den 4. Platz in der Wertung. Er sollte zur Kenntnis nehmen, daß die Leistung nicht gereicht hat! Die Unterlagen liegen bei mir bzw. beim Bundesfachreferenten.

Der Qualifikationsmodus gilt auch für die WM 98, da die Qualifikation mit Ende 97 abschließt und es wäre wohl niemandem zumutbar, diesen nachträglich und rückwirkend zu ändern. Sollten Änderungswünsche vorliegen, so sind diese im Bundesfachausschuß zu behandeln und nur wenn sie dort eine Mehrheit erreichen, der Bundessektion vorzulegen. Diese ist das beschlußfassende Gremium und dies wurde Herrn Wallner in einem von ihm bemängelten Vierzeiler mitgeteilt. Mehr ist zur Klarifizierung wohl nicht notwendig und er kann daher keine seitenlange Abhandlung erwarten!

Ich weiß derzeit noch nicht, wie die Qualifikation steht, aber wenn Herr Wallner die entsprechenden Leistungen gebracht hat und das gilt für alle Qualifikanten, so ist er sicher dabei, denn es zählen hier die Fakten und keine sonstigen ins Spiel gebrachten Komponenten wie Erfahrung etc. Weiters kann ich ihn hinsichtlich des von ihm angesprochenen Alters beruhigen, denn von den bei der Europameisterschaft für Österreich teilgenommenen Piloten hat meines Wissens jeder bereits den 40iger überschritten.

Ich kann ihm auch mitteilen daß wir Funktionäre durchwegs gesprächig sind, man muß mit uns nur sprechen. Ich verweise auf das von ihm zitierte Telefongespräch, wo wir uns nach meinem Dafürhalten recht ausführlich unterhalten haben. Seitdem hat er mich nicht mehr konsultiert. Daher sind für mich solche Behauptungen nutzlose Polemik, die mich überhaupt nicht "kratzt", da sie niemandem dienlich ist. Dazu gehört auch der Hinweis, daß nicht alle Piloten glücklich über die Zustände im Aero-Club sind und daß kein Bericht über einen internationalen F3J-Bewerb erschienen ist. Warum hat Herr Wallner keinen an PROP gesandt, wo er doch international tätig ist. Sollte er auch das nicht wissen, daß dies gewünscht ist, so empfehle ich ihm, jedes PROP genau zu lesen, denn dort wird es jedesmal erwähnt. Lesen bildet und informiert, werter Fliegerkollege!

Zu den angeblichen Aussagen des Bundesfachreferenten wird dieser vermutlich selbst Stellung nehmen. Mir und der Bundessektion gegenüber hat er jedenfalls nie erwähnt, daß er F3J als Belastung empfindet.

Das wär's, was ich als Funktionär dazu zu sagen habe, und plädiere in Zukunft auf eine konstruktive Zusammenarbeit, wie ich es von anderen Piloten gewohnt bin.

Ing. Gottfried Schiffer
Oberste nationale Flugsportkommission

An AERO-CLUB
Sektion Modellflug

Nachtrag zum Servo *pico* von Röga-Technik:

Seit Jahren ärgert mich, daß es für die meisten Servos nur die kompletten Getriebe für teures Geld zu kaufen gibt, obwohl immer nur das gleiche Zahnrad defekt ist. Für das neue *pico* gibt es um öS 62,- je zwei der meistgefährdeten Zahnräder. Eine nachahmenswerte Idee für alle anderen Servohersteller; oder wollen die ihr Geld durch Ersatzteile verdienen, die man nie braucht.

Mit Fliegergruß
Alois Desch

**Achtung! Ab 1.1. 98 gibt es
neue OEAC Ausweise und
Sportlizenzen in
Scheckkartenformat!**

Modellfluggruppe
St. Johann im Pongau

PETER Gottfried
Mehrlgasse 24
5600 St. Johann

St. Johann, am 21. Okt. 1997

Sehr geehrte Redaktion!

Als Obmann der Modellfluggruppe St. Johann im Pongau möchte ich einmal versuchen, einen etwas anderen Bericht in "prop" zu bringen. Aber es handelt sich um ein Erlebnis vom letzten Wochenende, das sicher einmalig ist. Auch etwas so Positives ist im Modellflug möglich und sicher für die Leser ein entspannender Bericht, der einmal nichts mit Punkten, Sekunden und Wertungen zu tun hat.

Vielleicht passen diese Zeilen in Ihr Konzept beim nächsten "prop". Wenn möglich, ersuche ich um Veröffentlichung. Eine Überschrift wäre vielleicht

Das Glück flog mit dem Schleppgespann mit.

Die Clubmeisterschaft der Modellfluggruppe St. Johann im Pongau wurde an einem wunderschönen Sonntag im Oktober in den Klassen für Hubschrauber, Motorflugzeuge und Segler ausgetragen.

In der Klasse der Großsegler geschah es dann, als ein Gespann, bestehend aus der clubeigenen Schleppmaschine und einer Voll-GFK Orchidee mit einer Spannweite von 5,20m, nach oben unterwegs war. Herunter am Platz herrschte völlige Windstille. In großer Höhe jedoch, warum auch immer, drohte der Segler plötzlich die Schleppmaschine zu überholen. Um kein Risiko einzugehen, klinkte der Seglerpilot, ein erfahrener Mann, aus. Jetzt begann sich vor den Augen der über 30 anwesenden Clubmitgliedern, eine Tragödie abzuzeichnen.

Durch den Fahrtwind schlug es die Schleppleine in Schlaufenform um die Fläche des Seglers, rutschte, wie sich nachher herausstellte, zwischen Rumpf und Fläche nach innen und verfang sich dort mit dem Knoten der Leine. Alle konnten beobachten, wie sich der Großsegler mit einem Ruck um 180° nach hinten drehte, jedoch in der normalen Fluglage blieb. Der Segler schaute nach hinten und zog auch in diese Richtung, die Schleppmaschine blieb in der normalen Fluglage. Daß so ein Gespann natürlich nicht fliegen kann, ist logisch. Durch die enorme Spannung in der Schleppleine löste auch die Kupplung an der Motormaschine nicht aus. Die Motormaschine in die eine, der Segler in die andere Richtung fliegend begann das Gespann wie ein welkes Blatt seinen Abstieg. Natürlich unkontrollierbar, aber es stürzte vor den Augen der entsetzten Clubmitglieder und der Zuschauer nicht wie ein Stein ab. In diesem Augenblick dachte wohl jedes Clubmitglied, wieviel Stunden Winterarbeit wohl wieder für die Reparatur, wenn überhaupt möglich, aufzuwenden sein werden. Auch der Seglerpilot begann in diesem Stadium mit dem Schicksal zu hadern, denn er hatte schon im Vorjahr einen Großsegler durch ein technisches Problem verloren. Ca. 200m parallel zu unserem Flugplatz beginnt der Fuß eines bewaldeten Bergrückens. Genau auf diesen Wald taumelte unser noch immer unzertrennliches Gespann in allen möglichen Absturzvarianten aus großer Ausgangshöhe zu. Na wenigstens nicht ungespitzt in den ebenen Boden, dachten sich viele Anwesende, und ein leiser Hoffnungsschimmer um Schadensbegrenzung begann aufzukeimen. Das letzte, was wir sahen, war das Verschwinden beider Modelle hinter den großen Bäumen.

Dann folgte nach der Stille am Platz eine heftige Entladung von nicht sehr schönen Worten der beiden Piloten. Wie hoch wird der Schaden wohl sein? Kann man die Modelle überhaupt noch reparieren?

Doch plötzlich sahen alle durch das Unterholz die Schleppmaschine an der Leine hängend, ca. 2-3m über dem Boden hin und her pendeln. Ein ungläubiges Staunen begann sich bei den Anwesenden auszubreiten. Sofort machte sich eine Gruppe mit Leitern und Seilen auf, um in dem Wald oberhalb des Flugplatzes die Geräte zu bergen. Aus lauter Frust nahm niemand von denen, obwohl aufgefordert, einen Fotoapparat mit.

Nach ca. 1 Stunde kam der Trupp wieder mit strahlenden Gesichtern und **total unbeschädigten Modellen** zurück. Auf die jetzt anstürmenden Fragen erklärte die Bergemannschaft:

Das Schleppseil verfang sich genau in der Mitte am höchsten Punkt einer großen Buche. So über das Seil fixiert fielen die Modelle wie auf einem Polster rechts und links an der Außenseite der Baumkrone herab. Da der Baum so mächtig und die Leine so kurz war, erreichte keines der beiden Modelle den zerstörenden Boden, sondern pendelten so frei und unversehrt im Wind und warteten auf die Rückholung.

Dieses unwahrscheinliche Glück ist, glaube ich, es auch wert, einer breiten Modellflugfamilie zur Kenntnis zu bringen. Es soll nicht immer nur über das Pech geschimpft werden. Auch das Glück lacht manchmal.

Gottfried Peter
Modellfluggruppe St. Johann

Rudolf Freudenthaler gewinnt die Euro-Tour F5B 1997

Mit einem knappen Punktevorsprung konnte sich Rudolf Freudenthaler (Österreich) den diesjährigen Tour-Sieg in der Klasse F5B erkämpfen, dicht gefolgt von Florian Lang (Deutschland). Platz 3 belegte Martin Weberschock (Deutschland).

Platz 1 war heiß umkämpft. Florian Lang konnte sein hohes Punkte-niveau der ersten Wettbewerbe jedoch nicht stabil halten und mußte nach einer verpatzten Landung den Gesamtsieg Rudolf Freudenthaler überlassen. Auf den Plätzen danach war es nicht mehr so eng, obwohl Martin Weberschock mit seinem hohen Sieg in München die Rangliste nochmals veränderte.

Die Situation um das Reglement zu Beginn der diesjährigen Saison hat viele Wettbewerbspiloten verunsichert. Erst als dann doch der CIAM-Beschluß rückgängig gemacht wurde, der Streckenflug wieder mit drei anstatt mit fünf Minuten geflogen wurde, stiegen die Teilnehmerzahlen der Wettbewerbe. Die große Teilnehmerzahl auf dem Münchner Wettbewerb zeigt, daß die F5B-Klasse lebt.

In der Klasse F5B ist nach wie vor das eingesetzte Material stark entscheidend. An erster Stelle steht natürlich das Modell, Abfluggewichte mit Gewichtsunterschieden von 200 - 300 g stellen bei Maximalgewichten von 1.700 g „Welten“ dar. Von ganz besonderer Bedeutung ist auch die Qualität des verwendeten Antriebsakkus.

Platz	Name	Nation	Ges. Punkte
1	Rudolf Freudenthaler	A	299,32
2	Florian Lang	GER	298,65
3	Martin Weberschock	GER	296,96
4	Wolfgang Schulz	GER	295,98
5	Norbert Hübner	GER	294,77
6	Franz Weißgerber	GER	294,11
7	Tomas Vitek	TCH	293,10
8	Guntmar Rüb	GER	290,60
9	Dieter Safarik	A	272,98
10	Hans Lüdi	CH	270,70
11	Andreas Kauer	GER	264,90
12	Wolfgang Weiss	A	254,16
13	Peter Leins	GER	246,46
14	Martin Sauter	CH	217,26
15	Ulrich Helfrich	GER	178,46
16	Urs Leodolter	CH	100,00
17	Hans-Jakob Bärlocher	CH	93,46
18	Johann Delago	GER	88,63
19	Willi Wälti	CH	87,15

1. Steinfeldpokal F3B Neunkirchen am 2./3. August 1997 am Flugplatz des MSK Schwarzatal in Mollram bei Neunkirchen, NÖ:

Es tut sich wieder was in F3B. Obwohl es im niederösterreichischen Industrieviertel vier benachbarte Vereine mit aktiven F3B-Piloten gibt, hat keiner dieser Vereine seit Jahren einen großen F3B-Bewerb veranstaltet. Fritz Leeb und der MSK-Schwarzatal haben sich dagegen gleich zwei internationale (NWi) Segelfluggewerbe im heurigen Sommer vorgenommen. Der F3B-Bewerb wurde am 2./3. August angesetzt. Die Anzahl der Nen-

nungen war mit 38 recht hoch, daß davon aber nur 28 Piloten erschienen, ist auch mit der Urlaubszeit nicht ganz erklärbar. Immerhin hatten sich einige Tschechen und Slowaken eingefunden, auch eine dreiköpfige Salzburger Abordnung hat die Anreise nicht gescheut. Ansonsten setzte sich das Starterfeld aus Piloten der umliegenden Vereine, fünf Phönix-Wienern und nur drei Steirern (Eisen-erz) zusammen. Mollram selbst stell-

te ein Dreierteam mit Fritz Leeb selbst an der Spitze.

Am Samstagmorgen trafen sich also 28, vom heurigen katastrophalen Wettbewerbswetter gestählte Piloten mit fast ebensovielen Funktionären und Helfern am Modellflugplatz in Mollram. Der herrschende Westwind blieb uns zwei Tage erhalten, die Regenschauer dauerten nur kurz, und die meiste Zeit war günstiges Flugwetter mit 7/8- Bewölkung. 3 Durch-

gänge waren vorgesehen. Pünktlich um 9 Uhr beginnt der erste Durchgang mit Zeitflug. Mit dem gut 60 - gradigen Querwind haben die meisten Piloten keine Schwierigkeiten beim Hochstart. Die Methode „Ausholen und gegen den Wind auffahren“ (= gleich nach dem Start knapp über dem Boden weit mit dem Wind ins Lee zu fliegen und gegen den Wind-quer zum Platz- den Steigflug und die Beschleunigungsphase zu legen) hat sich herumgesprochen. Am extremsten praktiziert dies Andy van de Graaf, der das Ellipsenohr fast auf der Wiese streifen läßt.

Alle Piloten starten sehr diszipliniert, und so ist auch das Ausholen über die anderen Seile hinweg kein Problem.

Das haben die meisten aber dann beim Zeitflug selbst. Immerhin sind 7 Minuten zu überdauern. Der - wunderschön gelegene - Platz ist nämlich nach SO geneigt, geht also bei Westwind „bergab“, dazu steht luvseitig der Wald. Logisch wäre es nun, nach dem Start gleich weiter gegen den Wind „bergauf“ zu fliegen, bis es hebt, und dann im Tragen zum Platz und darüber hinweg ins Lee zu versetzen. Erstaunlicherweise machen das aber nur wenige Piloten. Viele - vor allem Spitzenpiloten drehen gleich um und fliegen atemberaubend weit ins Lee.

Das kann ins Auge gehen, tut es auch bei manchem. So wird gleich die erste Aufgabe zu einer knackigen Sache. Die thermischen Verhältnisse sind recht gut, aber durch den Westwind instabil. Von den Top-Piloten erwischt es wieder einmal Robert Piss, dem zwei Minuten fehlen.

Durch den Start in 6er-Gruppen ist es bald geschafft. Dann muß allerdings wegen der Ausfälle eine Stunde lang die Gruppeneinteilung für den Streckenflug neu eingegeben werden.

Gleich in der ersten Gruppe stellt Harald Michl seine Streckenflug-Überlegenheit erneut unter Beweis. Mit 24 Stück fliegt er Bestleistung in diesem Bewerb. Der Nächstbeste in der Gruppe fliegt 13 Strecken. Durch die wechselhaften Bedingungen schwanken die Bestleistungen der folgenden Gruppen zwischen 21 und 11 Strecken. Es wird hektisch nachgestartet, aber alles läuft sehr kontrolliert ab. Dazu tragen auch die hervorragenden Funktionärsleistungen der überwiegend jungen Helfer bei, die zwar unerfahren, aber hervorragend instruiert und konzentriert bei der

Sache waren. Fritz hatte dazu einen Klingelkasten gebaut, der fehlerfrei funktionierte und die Strecken digital abspeicherte. Vielleicht gibt es irgendwann eine für alle sichtbare Anzeigetafel mit den laufenden Strecken. Ich weiß, ein Riesenaufwand, teuer, kompliziert, anfällig, nicht notwendig - aber wünschen wird man sich ja noch was dürfen.

Beim gleich anschließenden Speedflug setzt Harald mit 17.85 gleich die nächste Bestmarke und liegt mit über 100 Punkten Vorsprung in Führung, die er bis zum Schluß nicht mehr abgeben wird. Zweitbesten Speed fliegt Wolfgang Hirt, dem jetzt sein Streckenflug (13 zu 24, siehe oben) erst richtig weh tut. Es gibt auch einige Nullwertungen (Sicherheitslinie, Acker usw.), Fritz fliegt ein Ringerl, um auf 27.95 zu kommen.

Es folgt Speed Nr. 2. Die Phönixler und Walter Häuplik festigen ihre Spitzenplätze. Die Bedingungen sind unverändert wechselhaft, ein Nachstart bringt meist trotzdem nichts.

Streckenflug Nr. 2. Richard Spreitzgrabner und Hermann Haas fliegen schon den zweiten Streckentausender und schieben sich weit nach vorne. Die fünf Führenden geben nur insgesamt zwei Strecken ab. Dafür spielen sich weiter hinten die üblichen kleinen Tragödien ab. Der Verfasser hat sich an Punkteablieferungen im Streckenflug (hier 10 zu 15) schon gewöhnt. Als Klubkollege Robert Weissenböck aber nach Seilriß- Nachstart schon nach 4 Strecken zur Landung einschwebt, reicht's. Robert will nicht mehr, muß aber zweieinhalb Minuten vor Zeitende nochmal starten. Genau wo es vorher soff, steht jetzt die Traumblase. 15 Strecken in genau 2 Minuten ergeben 1000 Punkte!

Im folgenden Zeitflug müssen dagegen fast alle Topplacierten Haare lassen. Robert Piss verlandet, Harald M. fehlen eine, Walter H. über zwei Minuten. Der junge, wiewohl wettbewerbserfahrene Eisenerzer Hermann Haas fliegt seinen vierten Tausender und liegt jetzt an dritter Stelle. Hermann hat sich heuer auch eine Ellipse zugelegt, schon den F3F-Bewerb in Landskron gewonnen und scheint sich zum Aufsteiger des Jahres zu entwickeln.

Damit ist der Samstag erledigt. Es ist erst gegen 17 Uhr und sehr ruhiges Abendwetter. Viele wollen auch gleich weitermachen, bis eine aufziehende Gewitterfront die Diskussionen beendet.

Die Kantine kommt also zu ihrem Recht, und es folgt der gemütliche Teil.

Am Sonntag steht noch ein kompletter Durchgang auf dem Programm.

Beginn mit Zeitflug. Der Westwind ist uns erhalten geblieben, dafür konnten die Winden gleich stehengelassen werden. Bis zum Schluß des Bewerbs ist kein Windenumbau notwendig, sehr ungewohnt.

Es sind noch 26 Piloten im Bewerb. Beim anfänglichen Zeitflug verzichten nur wenige der vorderen Piloten auf Punkte, allerdings erwischt es wieder Robert Piss.

Dafür gehts beim Streckenflug lustig zu. Gleich in der ersten Gruppe schlägt Hermann Haas die alten Streckenflug-Hasen Richard Spreitzgrabner und Walter Häuplik mit 23 zu 21 /18. In Gruppe 2 gibt Andy van de Graaf Punkte an F. Bayer/ Astra Zlin ab. Ausgerechnet Harald Michl verliert 14 zu 16 gegen Otto Raggam und reduziert seinen Vorsprung um über hundert Punkte. Robert Piss und Hermann Haas sind damit die einzigen Piloten, die ohne Punkteverlust im Streckenflug bleiben.

Es folgt eine Pause zwecks Auswertung des bisherigen Gesamtergebnisses, um dann den Speedflug in umgekehrter Reihenfolge der Plazierungen fliegen zu können. Gegen Mittag ist es soweit. Noch 26 Starter treten an. Wolfgang Hirt fliegt ein Ringerl, sonst passiert nicht mehr viel. Harald Michl fliegt als Führender zum Schluß und macht mit der schnellsten Zeit seinen Gesamtsieg klar. Robert Piss ist nur eine Hundertstelsekunde langsamer, schafft damit den 3. Gesamtrang und verdrängt Hermann Haas auf den undankbaren vierten Platz. Zweiter wird mit einer konstanten Leistung Wolfgang Scheda. Damit werden alle drei vorderen Plätze von Piloten des MFC Phönix belegt. Mit den ersten beiden Plätzen in der Mannschaftswertung dazu ist dieser Klub der weitaus erfolgreichste des Bewerbs.

Bei anhaltend windigem und bedecktem, aber trockenem Wetter ist zu Mittag schon Schluß. So kann noch gemütlich weggeräumt und der Kantine zugesprochen werden. Die weiter angereisten Teilnehmer werden über die frühe Heimfahrmöglichkeit auch nicht böse gewesen sein.

Den Mollramern ist damit ein perfekter Wettbewerb gelungen, zu dem

man nur gratulieren kann. Besonders beeindruckend war die unauffälligem Souveränität der Helfer, die nie in Hektik verfielen, aber (seltene) Fehler sofort selber meldeten und so überhaupt keine Diskussionen aufkommen ließen. Seinen Anteil daran hat sicher auch Manfred Lex, der als Jury unauffällig, aber effizient den Wettbewerbsleiter unterstützte.

Keine Diskussionen gab es auch über das dominierende Modell. Auf den ersten 7 Rängen landeten Ellipsen, alle Version 2 mit V-Leitwerk. Dahinter gab es allerdings ein recht buntes Bild, von Peter Hoffmanns Ultimate bis zu Alexander Plaickners schönem Eigenbau „Mister Wizard“, Milan Janek, flog ein relativ kleines, untypisches Modell mit 2.5 m Spannweite. Die anderen Tschechen und Slowaken hatten recht unterschiedliche Modelle mit, alle in GfK.

Herbert Deibl

Platz	Nat	Name	Klub	Ges.
1	AUT	Harald MICHL	Phönix	8696
2	AUT	Wolfgang SCHEDA	Phönix	8560
3	AUT	Robert PISS	Phönix	8518
4	AUT	Hermann HAAS	Eisenerz	8453
5	AUT	Walter HÄUPLIK	Neostadia	8373
6	AUT	Andy van de GRAAF	Phönix	8346
7	AUT	Richard SPREITZGRABNER	Schwarzatal	8170
8	AUT	Peter HOFFMANN	Wr. Neustadt	7956
9	AUT	Franz HECKENAST	Neostadia	7915
10	CZ	Jan KONHOUT	ASTRA Zlin	7884
11	AUT	Otto RAGGAM	Neostadia	7740
12	AUT	Friedrich LEEB	Schwarzatal	7682
13	AUT	Alexander BASCH	Phönix	7609
14	AUT	Herbert DEIBL	Weikersdorf	7572
15	AUT	Gerhard NIEDERHOFER	Eisenerz	7571
16	AUT	Wolfgang HIRT	Neostadia	7565
17	CZ	Frantisek BAYER	ASTRA Zlin	7269
18	AUT	Helmut GRUBER	Schwarzatal	7088
19	AUT	Robert WEISSENBOCK	Weikersdorf	6842
20	SK	Milan JANEK	Author SVK	6703
21	CZ	Pavel SAFARIK	ASTRA Zlin	6522
22	AUT	Fred KROISSENBRUNNER	Salzburg	6294
23	AUT	Robert SEITNER	Eisenerz	6153
24	AUT	Alexander PLAICKNER	Salzburg	6050
25	AUT	Bernhard JÄGER	Salzburg	5750
26	SK	Igor LIPTAK	Author SVK	5697
27	AUT	Dietmar MOSER	Wr. Neustadt	1658
28	AUT	Oskar TUMA	Weikersdorf	0

Staatsmeisterschaften F3B 1997 Kaindorf

Die Wettervorhersage war nicht gerade rosig für dieses Wochenende vom 11. und 12. Oktober. Dennoch liefen unsere Vorbereitungen für die Staatsmeisterschaft und steirische Landesmeisterschaft auf Hochtouren und wir waren alle großer Zuversicht, daß es der Himmelvater gut mit uns meinen wird.

Einige der Piloten sind bereits am Freitag angereist, um den Platz auszutesten und sich auf das doch recht enge Flugfeld einzustimmen. Es wurde bereits sehr viel über das Fliegen geredet, und auch die Weltmeisterschaft, welche erst zwei Wochen vorher in der Türkei ausgetragen wurde, wahr in aller Munde. Dennoch kam bereits eine sehr gemütliche und ruhige Atmosphäre auf, was für diesen Wettbewerb in der schönen Steiermark charakteristisch ist. Am nächsten Morgen ging es für die Helfer gleich um 6:30 los, denn wir mußten erst noch alle von Graz nach Kaindorf fahren. Um 7:30 begannen wir mit dem Aufbau der Hup- und Sprechanlage, und auch die Wendemarken mußten noch eingerichtet werden,

weil wir am Tag zuvor die genaue Windrichtung nicht wußten.

Pünktlich um 9:00 Uhr konnte der Wettbewerb planmäßig beginnen. Zur Einstimmung für Helfer und Piloten wurde mit dem doch etwas ruhigeren Zeitflug begonnen. Man merkte, wie nach der doch recht großen Anfangshektik alles zu laufen anfang. Die sieben Minuten Flugzeit waren bereits zum schaffen und somit ein Glück für die Könner und Pech für die, die das Flugzeug zu unruhig durch die Lüfte gleiten ließen, denn man durfte sich nicht allzuviel erlauben. Es wurde fortgesetzt mit dem Streckenflug, und es bahnte sich bereits das Grauen des Windenumbauens an. Der Wind fing an zu drehen; entgegen den Wettervorhersagen. Es wurde dem Organisationsleiter nicht leichtgemacht mit andauernd wechselndem Seitenwind, dann Rückenwind und dann wieder gutem Wind eine Entscheidung zu treffen. Nichtsdestotrotz wurden die Winden anfangs stehengelassen, und der Speedflug wurde durchgeführt. Die Hochstarts waren nicht gut, aber

auch nicht so schlecht, wie von einigen meuternden Piloten prophezeit wurde. Manche hatten guten Seitenwind, mancher leider nur Rückenwind. Aber so ist es nun einmal, man braucht auch ein wenig Glück. Der Vorjahressieger dieses Wettbewerbes, Harald Michl, hatte Pech. Er hatte leider Rückenwind und kam so auf keine so bezaubernde Zeit, wie man es von ihm normalerweise gewohnt war. Nach vier Stunden gleichbleibendem Seiten- bis Rückenwind wurde dann die Entscheidung getroffen, daß die Winden umgebaut werden. Und es war gut so.

Das Umbauen ging schneller als wir gedacht hatten. Dank der guten Zusammenarbeit aller Helfer brauchte man zum Umbau der Anlagen nur gleich lange wie die Piloten zum Windenumbauen. Die Wendemarken konnten zum Glück stehen gelassen werden und die Umlenkrollen wurden in den abgemähten Maisacker verlegt. Hierbei möchte ich anmerken, daß eine Regeländerung auf 160 Meter ausgelegter Seillänge sehr nützlich für den Veranstalter wäre, da

sich nicht mehr so leicht so große Wiesen finden lassen, bei welchen man die Winden umbauen kann, ohne daß die Wendemarken verschoben werden müssen.

Die nächsten Hochstarthöhen im Speed waren gewaltig, und so schaffte es auch Thomas Jauk mit 17,5 Sekunden, den besten Speed des Wettbewerbs zu fliegen.

Die beiden anderen Aufgaben wurden souverän gelöst, wobei das Wetter sehr selektiv war. Wer die Blase fand, hatte den 1000er im Sack, und die anderen waren weg vom Fenster. Das Wetter wurde unerwartet schön und sehr sonnig und so entstanden eben immer wieder irgendwo Thermikablösungen, die es zu finden galt. Ich persönlich fand das Wetter äußerst interessant, da es wie gesagt zwar gut ging, man die Thermikblase aber erst finden mußte. Am Abend wurde noch der dritte Durchgang mit dem Streckenflug begonnen, und erst um 18:30 bei fortgeschrittener Dunkelheit und Kälte wurde der erste Tag beendet.

Jetzt war, wie in der Steiermark üblich, Buschenschank angesagt. Den Piloten war es allerdings zu kalt und so sind nur sehr wenige gekommen. Für nächstes Jahr wird sicher überlegt, irgendwohin warm Essen zu gehen, da es zu dieser Jahreszeit einfach schon zu kalt ist.

Am nächsten Morgen hieß es wieder für die Helfer um 6:30 raus aus den Federn und ab nach Kaindorf. In Graz hat es geregnet, und wir unterhielten uns schon ob, wir jetzt alles im Regen abbauen können. Jeder dachte

sich "So ein Sch.....". Aber siehe da, als wir in Kaindorf ankamen, nieselte es nicht einmal. Es war einfach nur bewölkt, und vom Regen war nichts zu merken. So setzten wir um ca. 8:30 mit dem dritten Durchgang fort. Es zeichnete sich bereits ein sehr gutes Ergebnis für Günther Aichholzer ab, der keinen Patzer aufwies und alle Aufgaben konstant und sehr gut bewältigte. Bei den anderen Spitzenpiloten hatte fast jeder einen Schnitzer zu verzeichnen, was ihn natürlich in der Rangliste nach hinten geworfen hat. Auch die sonst so überlegene "Piss-Partie", wie wir sie nennen, mit Piss Robert, Scheda Wolfgang und Harald Michl hatten einige Patzer beim Speed zu verzeichnen. In den Zeitflügen waren die sieben Minuten wieder zu schaffen, und der Wettbewerb endete um ca. 14:00 mit dem Zeitflug des 4. Durchganges. Erst bei den letzten beiden Gruppen des letzten Zeitfluges begann es zu regnen. Aber weil die Piloten weder Wind noch Wasser scheuen, konnte auch dieser fertig geflogen werden, und es standen vier Durchgänge für die Wertung bereit.

In einer Stunde war dann alles hergerichtet, abgebaut und fertig für die Preisverteilung. Staatsmeister 1997 ist der Tiroler Günther Aichholzer, gefolgt von Robert Piss, der im letzten Moment noch den erfahrenen steirischen Hasen Franz Prasch überholen konnte, welcher den dritten Platz belegte. Vierter wurde Peter Hoffmann und der Sieger des letzten Jahres, Harald Michl kam leider nur auf den 7. Platz. Steirischer Landes-

meister wurde schon zum 12. Mal Franz Prasch, gefolgt von Seitner Robert und Haas Hermann, beide von der Union Eisenerz und somit Schützlinge von Gerhard Niederhofer, was ihn natürlich sehr freute.

An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal bei Harald Michl bedanken für das Programm, das er uns zur Verfügung gestellt hat. Weiters möchte ich mich auch bei all meinen Helfern bedanken, die es zwei Tage bei verschiedenstem Wetter ausgehalten haben, zu hupen und zu stoppen. Ohne sie ist ein F3B-Wettbewerb nicht denkbar. Mein Dank geht auch an Bodo Gumpert, der den Wettbewerb die zwei Tage über sehr souverän über die Bühne gebracht hat, und an die Herren Mag. Helmut Krasser und Herrn Ing. Gottfried Schiffer, welche die Preise verteilt und mich in der Organisation des Wettbewerbes unterstützt haben. Nicht zuletzt geht mein allerherzlichster Dank an den Besitzer des Flugplatzes auf welchem wir jedes Jahr diesen Wettbewerb durchführen dürfen, und zwar dem Stephan, und ich hoffe daß wir auch nächstes Jahr wieder kommen können um die lange F3B-Geschichte auf diesem Platz in der schönen Steiermark weiter zu führen.

Mit Fliegergrüßen und einem großen Dank an alle Piloten für ihr Kommen

Günther Pichler
Akaflieg Graz

**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**

1. Styria-Pokal RC III

Nach einer langen steirischen RC-III Rezession fand am 12. Juli am Modellflugplatz Sölsnitz der 1. Styria-Pokal statt. Austragender Verein war der KSV-Kapfenberg. Da die Steiermark in Sachen RC-III seit schon viel zu langer Zeit ein Mauerblümchendasein führte, setzte man sich natürlich primär zum Ziel, einen reibungslos verlaufenden Wettbewerb zu gestalten, aber sekundär wollte man auch die "kunstflugfaulen" steirischen Piloten aufrütteln und ihnen Gelegenheit geben, ihr Wettbewerbsdebüt auf "heimischem" Boden bestreiten zu können.

Nun aber zum Bewerb selbst:

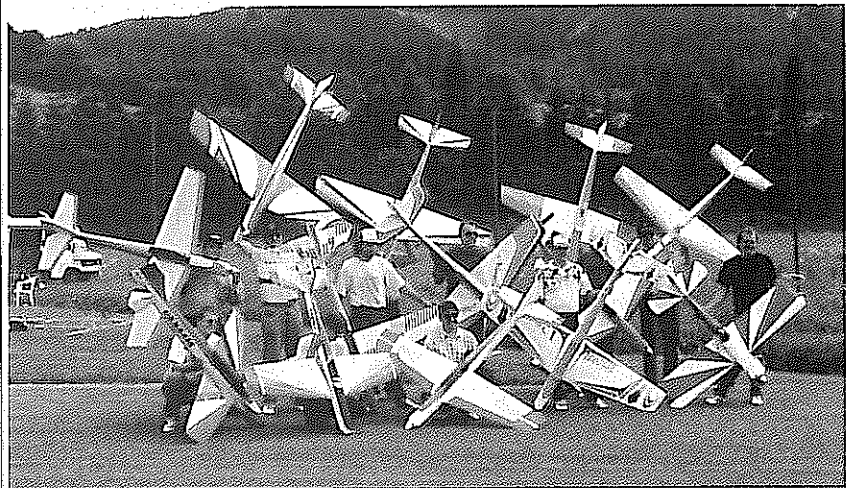
Als Jury zeichnete Landesfachwart Ernst Heibl. Den Wettbewerb leitete Herr Franz Kirschner, für die Organisation war Herr Heinz Samide, Obmann des KSV-Kapfenberg verantwortlich. Das Punkterichterteam, bestehend aus 4 Mann, setzte sich zusammen aus Herrn Michael Klamecker, Herrn Ing. Anton Moser, Herrn Günther Ahlen und Herrn Erich Liemann. Nach Nennschluß stand auch das Teilnehmerfeld fest: 13 Piloten würden um die Punkte kämpfen. Kleines Detail am Rande: Von den ursprünglich 6 steirischen Teilnehmern hatten leider 3 Piloten im Vorfeld des Bewerbes ihre Wettkampfflieger geerdet. Aber was soll's, 3 steirische Piloten bedeuten immerhin eine Steigerung von 300% gegenüber den letzten Jahren. Das Wetter selbst ließ sich unter der Kategorie "Glück gehabt" einordnen. Nur vereinzelte Wolken und kaum Wind ermöglichten eine unterbrechungslose Veranstaltung. Für den Fall der Fälle hatte der Veranstalter aber ein großräumiges Schutzzelt aufgestellt. Gegen 9 Uhr erfolgte schließlich der Start zum eigentlichen Wettbewerb. Geflogen wurde zum ersten Mal das neue, ab

1997 gültige RC-III-Programm.

Mit Startnummer 1 eröffnete Albin Mayer den Reigen. Er legte einen ausgezeichneten Flug vor und konnte den ersten Durchgang als Führender beenden. Die Rückstände der Dahinterliegenden waren aber derartig gering, daß für die folgenden Wertungsflüge noch alles offen war. Überhaupt war die Leistungsdichte derartig hoch, daß beinahe das halbe Teilnehmerfeld für "Stockerplätze" in Frage kommen könnte. Im 2. Durchgang lief Manfred Nemeth zur Höchstform auf. Mit einem Spitzenflug, der mit den bis dato-

Nemeth Erfolg in diesem Durchgang die Tageshöchstwertung, und somit war ihm der Sieg nicht mehr zu nehmen. Albin Mayer sicherte sich mit einem ebenfalls ausgezeichneten Flug Platz Nr. 2. Beim Kampf um Platz 3 konnte sich Gerald Schmidbauer durchsetzen. Für die aus dem Ergebnis herausgewertete steirische Meisterschaft ergab sich folgendes Resultat: 1. Polaschek Hermann 2. Hebel Peter, 3. Lesser Wilfried.

Fazit: Entsprechend der Tatsache, daß der austragende Verein zum ersten Mal einen derartigen Bewerb veranstaltete, kann man von einem



höchsten Punkten belohnt wurde, setzte er sich mit doch schon erkennbarem Vorsprung in Führung und verwies Albin Mayer auf Rang 2. Um Platz 3 gab es ein Kopf an Kopf Rennen zwischen Gerald Schmidbauer und Gerald Kitzmüller.

Der folgende 3. Durchgang sollte die Entscheidung bringen. Trotz einiger thermischer Ablösungen, die die Bedingungen etwas erschwerten, gelang es den meisten Piloten, sich nochmals zu steigern. Manfred

durchaus gelungenen Event sprechen. Zustande gekommen wäre dies nicht, ohne den Einsatz der Vereinsmitglieder und deren Frauen / Freundinnen, denen an dieser Stelle ein besonderes Lob ausgesprochen werden muß. Aufgrund der durchaus positiven Resonanzen hat man sich zum Ziel gesetzt auch 1998 den Wettbewerb wieder durchzuführen und ihn vielleicht zu einer festen jährlich Veranstaltung werden zu lassen.
Hermann Polaschek



6.12., 7.12. und 8.12. 1997
Ausstellung des MSK-Schwarzatal
in Neunkirchen NÖ,
60 km südlich von Wien,
im Kulturhaus

28. Innviertler Wanderpokal RC-III

Am 2. August 1997 wurde der 28. Innviertler Wanderpokal in der Klasse RCIII, am Modellflugplatz der Schärddinger-Flieger-Union ausgetragen. Nachdem heuer ein neues R-CIII-Programm geflogen wird, konnte mit einiger Spannung dieser Wettbewerb erwartet werden.

Die Teilnehmerzahl konnte allerdings nicht den Erwartungen gerecht werden, nur 11 Piloten traten zu diesem Wettbewerb an. Scheinbar ließen sich doch einige RC-III-Piloten früherer Jahre durch das neue Programm, von einer Teilnahme abhalten. Der Wettbewerbsbeginn mußte etwas hinausgezögert werden, da tiefhängende Wolken die Sichtverhältnisse stark beeinträchtigten.

Nachdem sich die Wolkendecke etwas gelichtet hatte, wurde der erste Durchgang gestartet. Gerald Schmiedbauer, vom veranstaltenden Verein, konnte alle drei Durchgänge für sich entscheiden und belegte somit Platz 1 in der Gesamtwertung. Der Kampf um die Plätze brachte mehr Spannung.

Letztendlich belegte Albin Mayer von LSV-Piesendorf (Salzburg) Platz 2 und Manfred Nemeth vom MFC-Weikersdorf (Wien) Platz 3.

Die Siegerehrung brachte, wie bei der Schärddinger-Flieger-Union üblich, kleine Erinnerungsgeschenke für alle teilnehmenden Piloten, sowie schöne Pokale für die Erstplatzierten.

Zum Schluß sei noch allen beteiligten Helfern ein herzliches Dankeschön gesagt.

Dem Wettbewerbsleiter, Ing. Anton Moser, der seine Aufgabe in der gewohnt souveränen Manier über die Bühne brachte, den Punktrichtern sowie Karl Späth und seinem Team vom Veranstalterverein. Einen Punkt möchte der Verfasser der an Motorkunstflug interessierten Leserschaft noch nahebringen. Die sinkenden Teilnehmerzahlen in der Kunstflugklasse RC-III, sollten eigentlich die Verantwortlichen auf den Plan rufen, Einsteigerlehrgänge, so wie sie in den vergangenen Jahren von Ernst Maurer initiiert wurden, verstärkt zu organisieren. Denn eines muß klar sein: Kunstflugneulinge, die den Soforteinstieg in die Klasse F3A wagen, werden sicherlich die ganz große Ausnahme bleiben, dazu ist das Figurenprogramm zu anspruchsvoll. Nachwuchs für die Königsklasse F3A kann nur über eine gesunde Nach-



Nur 11 Piloten traten zu diesem Wettbewerb an. Scheinbar ließen sich doch einige RC-III-Piloten früherer Jahre durch das neue Programm von einer Teilnahme abhalten. Foto G.Schmiedbauer



Albin Mayer, Gerald Schmiedbauer, Manfred Nemeth

wuchsarbeit in der Klasse RC-III eingebracht werden. Dies beweisen auch die momentanen Teilnehmerzahlen, z.B.: am internationalen F3A-Wettbewerb in Schärdding; 30 Teilnehmer, davon mehr als 20 Piloten aus Österreich.

Viele davon waren vor einigen Jahren, durch die Nachwuchsarbeit von Ernst Maurer, Neueinsteiger in der Klasse RC-III und schafften dann auch den Umstieg in die Klasse F3A.

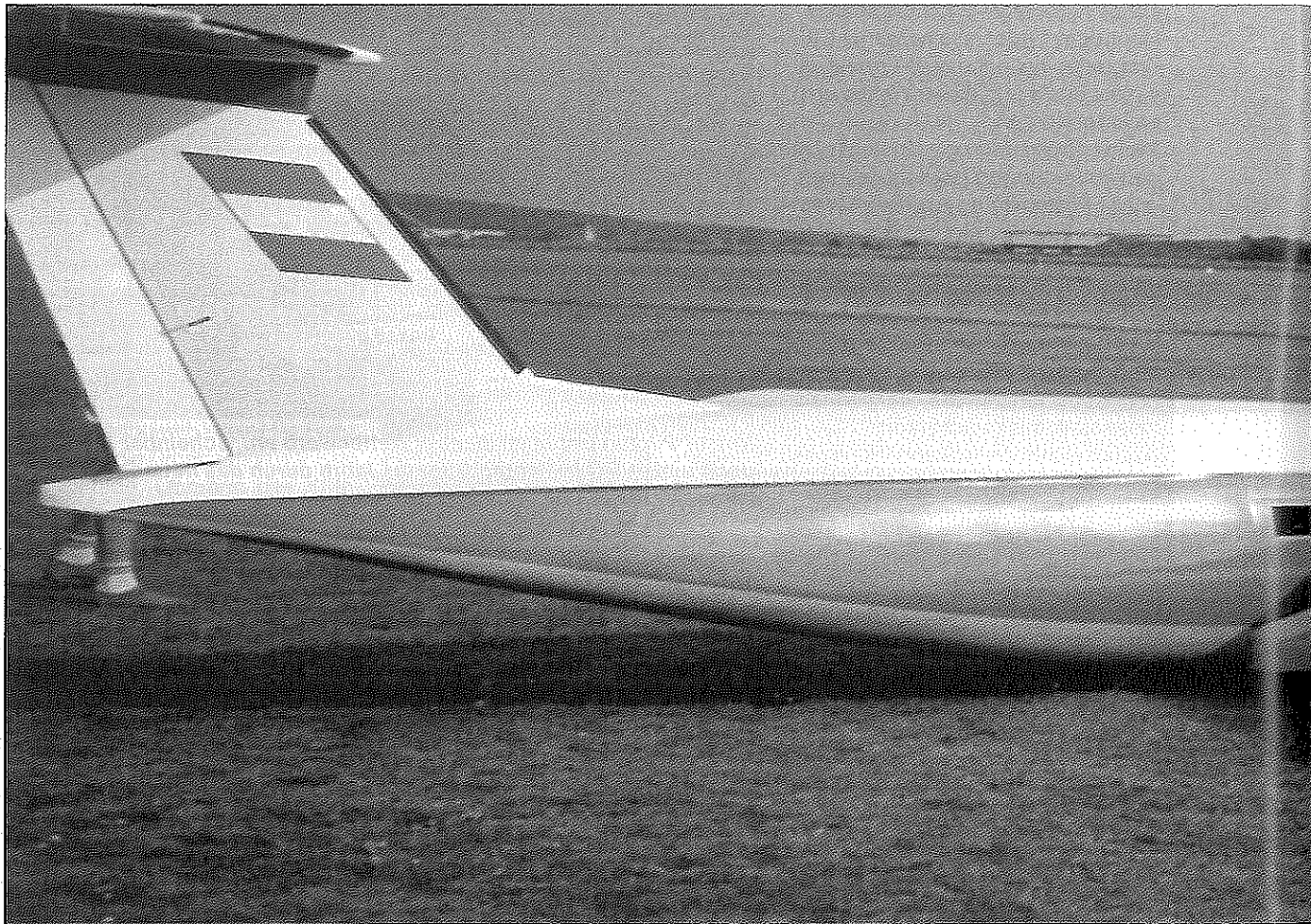
Sogar ein Land wie die BRD hatte in der letzten Zeit eher Schwierigkeiten, mehr als 20 Piloten für die Teilnahme an den F3A-Kaderbewerben aufzubringen. Dadurch kann man ersehen, wie positiv sich die Nachwuchsarbeit der vergangenen

Jahre auf die österreichischen Teilnehmerzahlen in F3A ausgewirkt hat. Vielleicht kann dieser kleine Gedankenstoß die Verantwortlichen dazu bewegen, neue Initiativen in der Nachwuchsarbeit für den RC-Motorkunstflug zu setzen.

Gerald Schmiedbauer

GALAXY – Ein Modell

Erbaut und geflogen von Karl Lechner



Mit seinen Modellen andere zu begeistern, ist für Karl Lechner, Mitglied des MSK-Schwarzatal, keine Seltenheit mehr. So steckte er sich auch für die vergangene Flugsaison ein besonderes Ziel: die Konstruktion der Galaxy. Das Ergebnis läßt so manchen Profi erstaunen; schließlich steht das Modell – obwohl es keine Spannweite von 67,88 m bzw. Länge von 75,54 m hat – der echten Lockheed C-5 Galaxy um nichts nach.

Das 370 Sitze beinhaltende Langstrecken-Transportflugzeug löste als größtes Flugzeug der Welt die An-22 ab. Doch der Ruhm währte nicht allzulange. Schon kurze Zeit später galt die An-124 als Hit, nun verlor sie auch noch gegenüber der neuen sechsstrahligen An-225. Dennoch konnte man der Galaxy nie ihre Vorzüge abstreiten: Nicht nur, daß sie ein ungeheures Transportvolumen umfaßt,

sondern auch die Tatsache, daß sie selbst von den ungünstigsten Feldflugplätzen aus operieren konnte. Der Hochdecker mit einem 28-Räder-Fahrgestell wurde erstmals im Juni 1966 geflogen. Er verfügt über ein ungefeiltes Leitwerk, eine vom Boden aus zugängliche Laderampe, die durch einen Schwenkbug ergänzt wird, um die Be- und Entladung in einer Richtung zu ermöglichen, sowie vier TF39-GE-1 Turbofan-Triebwerke, welche extra für diesen Typ entworfen worden waren. In einer Höhe von 7.620 Metern erreichte sie bis zu 919 km/h. Außerdem verfügte sie über vier General-Electric-TF39-GE-1C-Turbofan-Triebwerke mit je 19.504 kg Schub. Mit ihrer maximalen Nutzlast von 90 Passagieren und 118.390 kg. Fracht hatte sie eine Einsatzreichweite von 5.470 Kilometern. Unfaßbar: Insgesamt 2.600 Arbeits-

stunden investierte Karl Lechner in sein einzigartiges Projekt. Als Werkstätte diente die Garage, wobei sämtliche Teile einzeln angefertigt wurden. Angefangen beim Biegen der Federn bis hin zur Erstellung einer eigens der Motorhaube angepaßten Auspuffanlage – jedes Stück wurde von Hand gefertigt, da die Teile in der benötigten Art nicht handelsüblich sind. Der Zusammenbau erfolgte – aufgrund der beachtlichen Größe – im Freien. Um vier 35 cm³-Webra-Bully als Antriebsatz verwenden zu können, entschied sich der Konstrukteur für eine Spannweite von acht Metern. Die Länge des Modells beträgt 8,35 Meter, die Leitwerkshöhe 1,90 Meter. Weiters wurden erstaunliche 16 Stück Servo zu je 10 kg eingebaut. Der Rumpfdurchmesser beträgt zwischen 75 und 80 cm. Für die aus Balsa- und Sperrholz konstruierte

der Superlative



Galaxy wurden neben 70 m² Glasgewebe auch 8 kg Epoxyd-Harz und 2,5 kg Lack verarbeitet. – Nicht zu vergessen die Unmengen an Schleifpapier oder sonstigem "Kleinmaterial"!

Bedient wird das wunderbare Modell mit einer Multiplex-Fernsteuerungsanlage. Die maximale Fluggeschwindigkeit liegt bei erstaunlichen 120 km/h, die Landegeschwindigkeit bei 80 km/h. Eine rund 70 bis 100 Meter lange Startstrecke wird benötigt.

Unglaublich, aber wahr: Die Kosten an Baumaterial entsprechen ungefähr einem Mittelklassewagen. – Ein Zeichen dafür, daß der Modellsport wirklich das Herz von Karl Lechner erobert hat.

Am 23.08.1997 um 10:00 Uhr war es dann endlich soweit, der "große Tag" war gekommen: Die Galaxy "erlebte" ihren ersten Flug. Unzählige Schaulustige ließen sich das Ereignis auf keinen Fall ent-

gehen. Um kein unnötiges Risiko einzugehen – der Flugplatz des MSK-Schwarzatal umfaßt nur eine Länge von 220 Metern sowie eine Breite von 75 Metern fand das Geschehen in Wiener Neustadt am Flugplatz West statt. Doch auch dies ließ sämtliche Vereinsgenossen nicht davon abhalten, den reibungslos abgelaufenen Flug live mitzuerleben.

So, wie das Modell in einzelnen Teilen erbaut wurde, ist es auch jederzeit wieder zerlegbar ein angenehmer Effekt beim Transport, denn auf diese Weise paßt die Galaxy ohne Schwierigkeiten in einen Kleinbus. Bevor's jedoch zum Fliegen geht, heißt es dadurch allerdings, die Galaxy erst aufzubauen. Hierfür bedarfes rund 90 Minuten.

Es besteht keine Frage. Karl Lechners Projekt "Galaxy" verdient Anerken-

nung. Denn solch ein Ausmaß an Kosten und Zeit aufzuwenden – und sämtliche Kleinigkeiten zu berücksichtigen erfordert nicht nur sehr viel Geduld sondern auch jede Menge Enthusiasmus.

Wer Lust bekommen hat, das bewundernswerte Modell mit eigenen Augen zu betrachten, braucht nicht lange zu warten. Bereits am 6.12., 7.12. und 8.12. dieses Jahres bietet sich die Möglichkeit, im Zuge der Ausstellung des MSK-Schwarzatals, welche in 2620 Neunkirchen NÖ, 60 km südlich von Wien, im Kulturhaus stattfindet, sämtliche aktuelle, oder klassische, Modelle zu besichtigen, bei dem, das Modell "Galaxy" sicherlich ein Ehrenplatz eingeräumt bekommt.

Alois Hackenberg

BELIEBTE PERSÖNLICHKEIT AUF BESUCH BEI UNS !



Walter Schiejok mit seiner charmanten Gattin zu Besuch auf dem Aero-Club-Stand.
Foto R. Dunger

Wieder waren es fast 43.000 Besucher, die die Modellbaumesse 97 besucht haben. Auch diesmal war der Österr. Aero-Club "Modellflug" bei dieser Messe vertreten und zeigte sich mit neuem Outfit und mehr Attraktivität dem interessierten Publikum. Wie auch im letzten Jahr war das Bedürfnis nach Topinformationen und fachkundiger Beratung sehr groß. Die absoluten Renner bei den schriftlichen Unterlagen waren unser PROP und das neue FOLDER. Das PROP fand reißend Absatz, so daß wir bereits am Samstag Nachschub holen mußten, um der Nachfrage gerecht zu werden. Auch das neugestaltete Folder mit neuem Titelbild fand starken Anklang und wurde von vielen Besuchern mitgenommen. Gemessen an den ausgegebenen Broschüren und Zeitschriften ist das Interesse am Fliegen im Allgemeinen und am Modellflugsport besonders groß. Diesen Aufwärtstrend verspürten wir durch sehr viele Anfragen, die sich auf Ausbildungsmöglichkeiten bei Vereinen und dem Österr. Aero-Club bezogen haben. Dem Trend entsprechend möchten viele Personen Schnupperkurse besuchen, um so Kontakt mit dem Modellflug aufnehmen zu können.. Die Fragen nach Kursen stellten nicht nur Jugendli-

che oder Familienmitglieder, sondern auch Erwachsene, die nach langer Zeit wieder mit dem Modellflug begin-

heßen. Sie informierten sich intensiv über den Modellflugsport und die Möglichkeiten, diesen Sport auszu-



Beliebt und publikumswirksam, das "INKA" Jugend-Wettbewerbsfliegen mit Preisen gestiftet von Graupner Modellbau. Gernot Kirchert betreute die Jugendlichen mit großem Engagement! (Bild unten)

nen möchten. Eine Persönlichei aus dem Bereich des Fernsehens, Herr Walter Schiejok, hat mit Freude seinen Besuch zugesagt und am Sonntag durften wir Frau und Herrn Schiejok auf unserem Messestand begrüßen und willkommen

üben. Ein anschließender Rundgang durch die Messehalle führte uns auch bei den Ausstellungsflächen des MBC Günselsdorf vorbei, der dort unzählige Flugmodelle ausgestellt hatte. Von diesen Ausstellungsstücken war Herr Schiejok beeindruckt, be-

sonders von den naturgetreuen Semi-Scale Modellen und von der riesigen Galaxy mit sechs Metern Spannweite. Auch unser zweiter Messestand, der ausschließlich der Jugend gewidmet war, fand bei Frau und Herr Schiejok sowie den übrigen Besuchern große Anerkennung. Unter der Betreuung des Leiters des Modellausbildungszentrums und einer fachkundigen Person, konnten Kinder und Jugendliche kleine Wurfgleiter bauen und diese bei einem Wettbewerb fliegen lassen. Für die Zukunft gibt es schon Überlegungen, den Modellflugsport auf eine breitere Medien-Basis zu bringen. Dieses Jahr hat uns der Besuch von Frau und Herrn Schiejok, wofür wir herzlich danken, sowie das positive Echo vieler Besucher auf der Modellbaumesse große Freude bereitet und wir werden nächstes Jahr wieder für Sie dort präsent sein.

Roland Dunger



Unsere eifrigen Standbetreuer (v.l.n.r.) K. Buchinger, M. Hofbauer und H. Czerny

MIT DEM FILM-TEAM UNTERWEGS

In der letzten Ausgabe des PROP stand eine Ankündigung, daß in der nächsten Zeit der Österr. Aero-Club Sektion "Modellflug" einen Video-Film über den Modellflugsport präsentieren wird.

Es liegt im Bestreben der BS "Modellflug", unseren Sport intensiver, anschaulicher und informativer der Öffentlichkeit bekannt und einem noch größeren Personenkreis zugänglich zu machen. Unsere diesbezüglichen verstärkten Bemühungen haben wir bereits im letzten Jahr begonnen, wo erstmalig ein Modellflugfolder erschienen ist und wir zum ersten Mal bei einer Modellbaumesse vertreten waren. Auch unser PROP haben wir wesentlich erweitert und noch einiges mehr. Um diese Aktivitäten zu erweitern, haben wir uns entschlossen, einen Videofilm über den Modellflug in seiner Vielfältigkeit und Schönheit zu drehen. Unter der besonderen technischen Unterstützung seitens der Firma SONY ist dieser Film entstanden.

(Fortsetzung auf Seite 52)



Das Filmteam in "ACTION" an der Kamera Pascal Petrik und der Regisseur Roland Dunger im Modellflugzentrum Spitzerberg.

F3J Thermik Bewerb in Günsels September 1997 Kiebitzwiese

Am 13. und 14. September 1997 veranstaltete der MBC Günselsdorf auf der Kiebitzwiese den 1. F3J Thermik Bewerb mit internationaler Beteiligung.

Die Idee: Reinhard Wallner, ein Clubmitglied des MBC Günselsdorf ist seit einiger Zeit bei internationalen F3J-Bewerben in Europa unterwegs. Er stellte sich im Herbst 1996 die Frage, warum denn in Österreich noch kein größerer internationaler F3J-Wettbewerb veranstaltet wurde?

Die Umsetzung:

Mit der Hilfe der Clubmitglieder wurde die Idee sehr schnell in die Tat umgesetzt.

Bei einigen Bewerbungen 1997 wurden die Ausschreibungen verteilt. Es stellte sich sehr rasch ein interessantes Teilnehmerfeld zusammen. (Engländer, Slowaken, Tschechen, Deutsche, Österreicher)

Dank der anliegenden Landwirte, und dem Verhandlungsgeschick des Vorstands konnte man sehr schnell Einvernehmen über die Benützung der anliegenden Wiese herstellen. Also stand dem Rest der Organisation nichts mehr im Wege.

Senderzelt, Starnummern, Duschen, Zeitanlage (wurde von Reinhard Vogl und Fredi Nake entwickelt), Beschallungsanlage (Thomas Stinakovits) und was alles so dazugehört waren sehr schnell organisiert.

Die Auswertungssoftware wurde dem MBC Günselsdorf netterweise von Karl Hinsch (Team Bavaria) zur Verfügung gestellt.

Somit stand einem schönen Wettbewerb nichts mehr im Wege (Ausnahme Wetter).

Der Bewerb:

Die Teilnehmer konnten bereits am Freitag anreisen. Die Engländer und Deutschen nutzten diesen Vorteil alle aus. Es bestand nämlich bereits am Freitag die Möglichkeit, mit drei zur Verfügung gestellten Winden am Flugplatz zu trainieren.

Weiters stellte der MBC eine große Fläche für Zelte und Wohnmobile zur Verfügung.

Toiletten sind vorhanden, und der

Duschcontainer wurde unmittelbar beim Clubhaus angesiedelt. Dies wurde von den Piloten sehr begrüßt. Unsere Kantine hatte bereits am Freitag offen, womit auch für das Wohl der Teilnehmer gesorgt werden konnte. Unsere netten Küchendamen Sabine und Traude haben wirklich an alles gedacht. (Schweinsbraten, Leberkäsemmeln, Würstel, und, und, und,.....).

Am Samstag um 8.30 erfolgte pünktlich die Senderabgabe (hervorragend betreut von Wolfgang Toth und Erwin Ehebauer) und um 8.45 die Piloteneinweisung durch den Wettbewerbsleiter.

Somit stand dem Beginn des 1. Thermik-Bewerbes nichts mehr im Wege, denn das Wetter spielte ebenfalls mit.

Für den ersten Tag waren 4 Durchgänge a 7 Gruppen angesetzt. Für einen Durchgang haben wir ca. 100 Min angesetzt. Die Wettbewerbsleiter (Wolfgang Dörner und Adolf Middeldorf) hatten den Wettbewerb immer im Griff. Es kam weder zu Protesten noch zu irgendwelchen Streßsituationen.

Für einige Clubmitglieder war es eine völlig neue Situation, daß 7 Piloten gleichzeitig starten und nach 10 Min wieder gleichzeitig landen. An dieses neue Gefühl haben sich aber alle sehr schnell gewöhnt. Die Zeit-Landepunkteabgabe erfolgte nach jedem Durchgang bei Franz Wenzel, der sich ebenfalls beim Senderzelt aufhielt.

Bis ca. 16.00 Uhr lief alles wie am Schnürchen. Die Piloten kamen mit den Wetterbedingungen zurecht. Thermik, aber auch teilweise wechselnde Windrichtung waren am Samstag an der Tagesordnung. Gegen 16.00 Uhr kam leider ein Regenschauer, der uns zwang, den Wettbewerb für diesen Tag zu beenden. Hurtig wurden 4 Zelte im Bereich des Vereinshauses aufgebaut, und somit stand dem gemütlichen Teil des Tages (Grillabend) nichts mehr im Wege.

Das Spanferkel:

Werner Striberny hat sich bereit erklärt, für den Grillabend (Samstag) ein Spanferkel zu grillen.

7 Stunden Arbeit und viel Bier waren notwendig, um die 47 Kilo schwere Sau pünktlich fertigzustellen.

SIE WAR VORZÜGLICH.

D a n k e, Werner!

Am Abend hatten dann alle Teilnehmer Zeit für gemütlichen Tratsch und Meinugsaustausch.

Gegen 24.00 Uhr löste sich die gemütliche Runde auf, denn der Sonntag versprach schönes Wetter und einen heißen Wettkampf.

Der zweite Wettbewerbstag

(Sonntag):

Der Sonntag präsentierte sich bereits in der Früh wettermäßig von seiner besten Seite. Sonne und leichte Bewölkung. Die Senderabgabe war schnell erledigt, und so konnten wir um 9.00 Uhr pünktlich beginnen.

Die 4. Runde vom Vortag wurde zu Ende geflogen. Die restlichen zwei Runden waren bis 14.00 Uhr erledigt. Die Fly-Off-Teilnehmer wurden sehr schnell ermittelt. Das Wetter versprach zwei spannende Finalrunden. Nach einer kurzen Pause (Vorbereitungszeit für die Piloten) konnten wir mit dem Fly Off beginnen. 8 Piloten mußten jetzt in 2 Durchgängen a 15 Minuten den Sieger ermitteln. Walter Häuplik (österreich. Nationalmannschaft) konnte sich im Feld der restlichen 7 Piloten aus Deutschland sehr gut behaupten und erreichte einen hervorragenden **zweiten Gesamtrang**.

Der **Sieger** Henning Cerny (Deutschland) vom MFC Grundig konnte Walter Häuplik nur mit einem Punkt schlagen. **Dritter** wurde Dietmar Forkel ebenfalls aus Deutschland. Stefan Eder hatte, wie schon öfter in diesem Jahr, zu hoch gepokert. Im ersten Fly-Off-Durchgang flog er hervorragende 14 Min 50 und 100 Landepunkte heraus. Im zweiten Durchgang überzog er die Rahmenzeit um einige Hundertstel und erhielt dafür 30 Strafsekunden und keine Landepunkte. Schade, Stefan!

Für die 4 jugendlichen Teilnehmer die sich hervorragend schlugen, gab es schöne Preise, die von der Firma **Hardt Modellbau** in Baden dankenswerterweise zur Verfügung gestellt wurden. Drei Flugzeuge und ein Ladegerät waren der Lohn für 2 Tage

dorf 13.-14

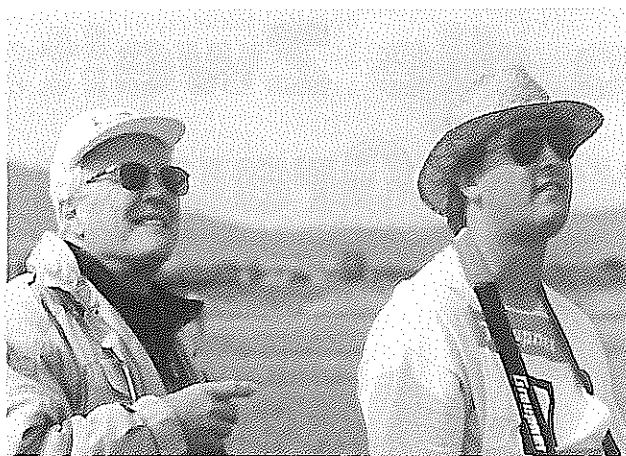
Anstrengung. Bei den Senioren wurde der Sieger mit einer Alpina Magic von MPX für seinen Erfolg belohnt. Jeder Teilnehmer bekam übrigens ein mit Clublogo und Schriftzug **1. Thermik Bewerb** handgraviertes Glas als Geschenk, eine Urkunde und die Ergebnisliste mit nach Hause. Pünktlich um 16.00 Uhr war der Zauber vorbei.

Alles in allem, so glaube ich, war es ein toller Bewerb, (diverse Rückmeldungen der Teilnehmer), der uns anspricht es im nächsten Jahr fortzusetzen. Ein paar Piloten gaben uns den Tip, den Bewerb in Zukunft **Günselsdorfer Spanferkelfliegen** zu nennen. Wir werden darüber nachdenken.

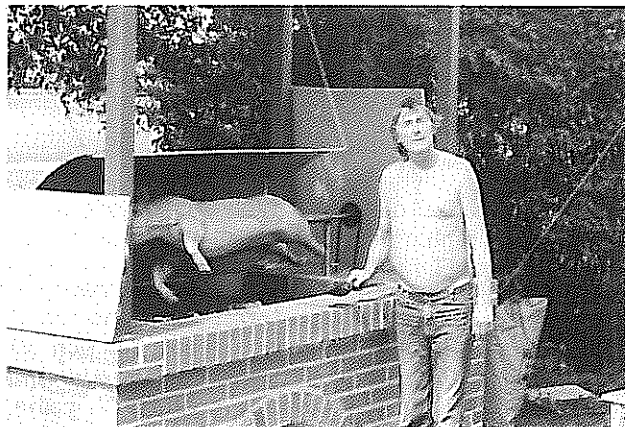
Womit eines klar ist: Auch in Österreich ist es möglich einen F3J Wettbewerb mit internationalem Flair abzuhalten. Ein Dankeschön von mir an alle Piloten und Beteiligten des MBC GÜNSELSDORF.

Bis nächstes Jahr

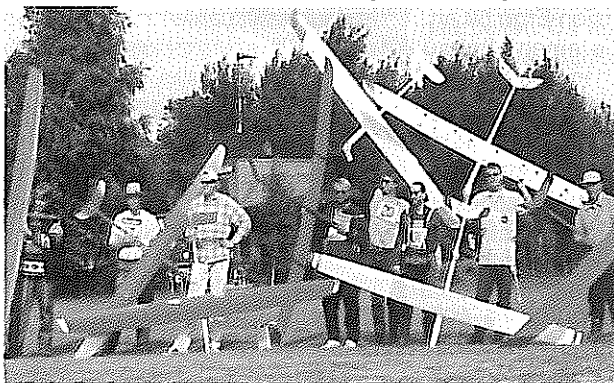
Euer
Reinhard Wallner (Pilot)



Karl van Vloten, aus England angereist, unterstützt Karl Hinsch als Coach



Werner Striberny und das Spanferkel



Fly-Off-Teilnehmer: v.l.n.r. Henning Cerny, Karl Hinsch, Filip Kolb, Dietmar Forkel, Hans Bosch, Walter Häuplik, Stefan Eder, Klaus Böckmann

Wunderpulver
Speedy-Combine
"nur im Fachhandel"

Für knifflige Reparaturen

100% mehr Inhalt

Best.Nr. 171000

Markenprodukte für den Modellbau

Tel. u. Fax: 07565/1691



Die Sieger v.l.n.r. 2. Walter Häuplik, 1. Henning Cerny, 3. Dietmar Forkel

Ergo die Zweite - Ergo 50 von Graupner/JR

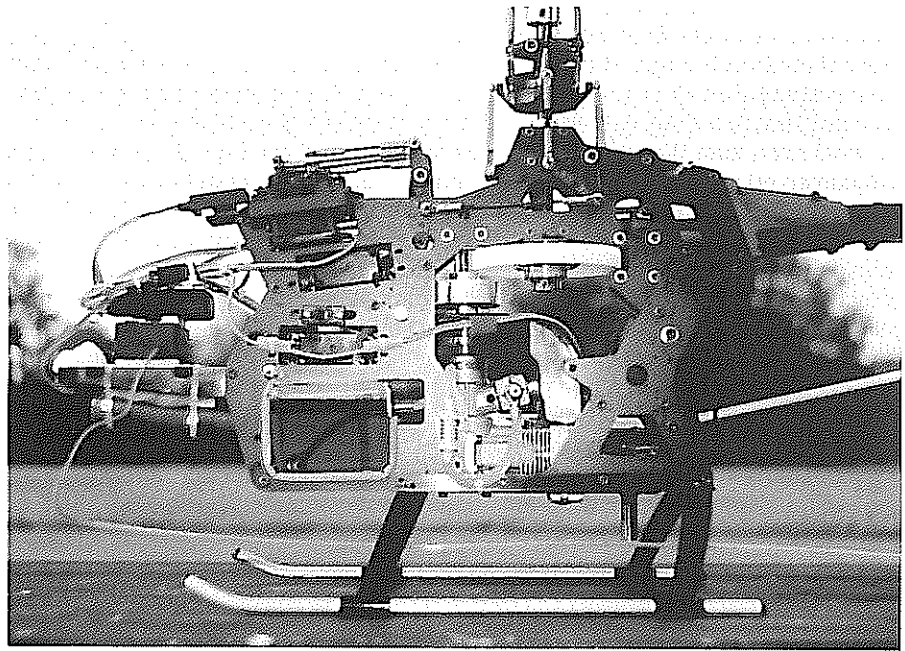


Nach vielen Flugstunden mit meinem Ergo 30, den ich auch im prop 1/97 vorgestellt habe, keimte bei manchen Flugfiguren der Wunsch nach etwas mehr Leistung auf. Um diesen Wunsch zu befriedigen, bietet die Fa. Graupner einen Umbausatz für den Ergo 30 auf die Version Ergo 50 an. Für diejenigen, die einen Umbau nicht in Betracht ziehen oder bei wem es sich sowieso um eine Neuanschaffung handelt, bietet die Fa. Graupner den Ergo 50 auch als Baukasten an. Wie auch schon der Ergo 30, ist auch der Ergo 50 in zwei Baukastenausführungen lieferbar, und zwar als vormontierte Version mit eingebautem Motor OS MAX 46 FX-H und als "echter" Baukasten ohne Motor. Da mein Ergo 30 zuverlässig funktionierte kam ein Umbau nicht in Frage und da er mit den gezeigten Flugleistungen auch bei meinen Vereinskollegen gut ankam, wechselte er auch prompt den Besitzer, womit einer Anschaffung eines Ergo 50 nichts mehr im Wege stand. Wie auch schon beim Ergo 30, entschied ich mich auch diesmal wieder für den ungebauten Ergo um alle Montageschritte selbst durchführen zu können. Wo liegen nun die Unterschiede vom Ergo 30 zum Ergo 50? Der Grundaufbau der Mechanik ist identisch, der Ergo 50 verfügt jedoch über einen um 10 cm größeren Hauptrotordurchmesser, ein um 8,5 cm längeres Heckrohr, serienmäßige Drucklager im Hauptrotorkopf und, als augenscheinlichstes Merkmal, über eine weiße

Kabinenhaube und weiße Leitwerke. Sämtliche zum Bau benötigte Teile befinden sich in Tüten verpackt und nach Baugruppen numeriert im Bausatz, ausgenommen natürlich Motor, Schalldämpfer und Fernsteuerungsteile. Aufgrund der ausgezeichneten deutschen Bauanleitung mit den jeweiligen Baustufenzeichnungen geht der Bau zügig voran und läßt auch in Bezug auf den Fernsteuerungseinbau und die vorzunehmende Grundeinstellung keine Frage offen. Die von mir in Hinblick auf eine hohe Standfestigkeit vorgenommenen Änderungen betrafen, wie auch schon beim Ergo 30, den Austausch der beiden Sinterlager unter dem Startersechskant und in der Kupplungsglocke gegen Kugellager. Das große Kugellager ist bereits über den Modellbauhandel als Ersatzteil für den Ergo erhältlich. Das kleine Lager hat die Maße außen 10 mm, Innen 5 mm und Dicke 4 mm und findet als Kugellager in ferngesteuerten Modellautos Verwendung, womit die Beschaffung keine größeren Probleme verursachen dürfte. Die Montage der Kupplungsglocke sowie der Starterwelle in den Kugellagern erfolgte mit grünem Loctite (Vorsicht, sparsam anwenden!) und verhindert nachhaltig ein Durchdrehen der Welle und des Zahnkranzes in den Lagersitzen. Ebenso wurde auch die Rotorwelle mit Loctite in den beiden Kugellagern montiert. Diese Vorgehensweise garantiert für einen, im wahrsten Sinne des Wortes, rei-

bungslosen Lauf dieser Teile und bürgt damit für viele störungsfreie Flugstunden. Als Antriebsaggregat kam der OS MAX 46 FX-H zum Einsatz, der für diesen Hubschrauber vom Werk aus schon passend bearbeitet ist, sowie als Schalldämpfer der, ebenfalls von Graupner lieferbare, Edelstahlauspuff. Bei Montage des Schalldämpfers kann es, so wie in meinem Fall, notwendig sein vom Mechanikseitenteil etwas abzufeilen, was jedoch aufgrund der in diesem Bereich mitverschraubten Winkelsteife keine Auswirkungen auf die Festigkeit der Mechanik hat. Diese Nacharbeit hat ihren Grund in den Fertigungstoleranzen des handgelöteten Edelstahldämpfers und wird daher nur fallweise nötig sein. Die für die Montage der Kabinenhaube notwendigen Halterungen sind in einer kurzen und einer etwas längeren Ausführung vorhanden. Ich empfehle, entgegen der Bauanleitung, die kurzen Haltebolzen vorne und die längeren Bolzen hinten an der Mechanik zu montieren, um unnötige "Kraftakte" beim Befestigen der Kabinenhaube zu vermeiden. Als Fernsteuerkomponenten kommen für die Ansteuerung des mechanischen Taumelscheibenmischers und für die Gassteuerung vier Graupner/JR Servos C 4041 und für die Hecksteuerung das schnelle C 4835 in Verbindung mit einem Piezo 2000 Kreisels zum Einsatz. Als Empfänger verwende ich einen C 17 und das Ganze wird von einem 1700 mAh Sanyo

Akku mit Strom versorgt. Durch die Verwendung des großen Empfängerakkus stimmt auch der Schwerpunkt auf Antrieb und bedarf keiner Korrektur. Abschließend werden Kabinenhaube und Leitwerke mit einem der beiden, als Option erhältlichen, Dekorsätze nach dem jeweiligen persönlichen Geschmack beklebt. Dies ergibt ein optisch ansprechendes Aussehen und durch die, gegenüber dem Ergo 30, nun weiße Kabinenhaube auch eine gute Lageerkennung im Flug, auch bei etwas schlechteren Sichtverhältnissen. Die dem Baukasten beiliegenden Holzrotorblätter sind in transparenten Schrumpfschlauch eingeschweißt und mit den Kunststoffblatthaltern fertig verschraubt. Sie sind von guter Qualität und nur mehr auszuwiegen, wozu in meinem Falle ein rotes Stück Klebeband an einer Blattspitze ausreichte, das gleichzeitig auch zum Kontrollieren und Einstellen des Spurlaufes notwendig ist. Als letzte Arbeit, bevor es zur Flugerprobung gehen konnte, stand das Einstellen und Program-



stände abstimmen läßt, doch dazu an anderer Stelle mehr. Trotz aller elektronischen Einstellmöglichkeiten eines modernen Computersenders sollte jedoch darauf geachtet werden, die Grundeinstellung zuerst durch Einstellen der Gestängelängen und Anlenkungspunkte an den Servos vorzunehmen. Darauf wird auch in

Vergasernadeln für Leerlauf und Vollgas sehr weit aufgedreht. Bei mir kommt nach dem Einlaufen des Motors, zu dem ich einen Liter Sprit mit hohem Rizinusölanteil verwende, ein Sprit mit 14% Synthetiköl ohne Nitrozusatz in den Tank. Ich habe daher beide Düsenadeln 1,5 Umdrehungen geöffnet und mich von dort auf die endgültigen Einstellungen hingearbeitet. Da auch die dem Motor beigelegte Glühkerze für den hohen Nitroanteil ausgelegt ist, verwendete ich von Anfang an eine Rossi 3er-Kerze. In dieser Zusammenstellung hatte ich bisher weder einen unrunder Motorlauf, geschweige den einen Motorabsteller zu verzeichnen und kann daher für den rauhen Alltagsbetrieb diese Kombination Kerze - Sprit wärmstens empfehlen. Die Vorgehensweise während der Einlaufprozedur, sowie zur optimalen Motoreinstellung sind in der, dem Motor beigelegten, Bedienungsanleitung ausführlichst beschrieben. Nun soll aber endlich darüber geschrieben werden, wofür wir uns überhaupt einen Hubschrauber gekauft haben, nämlich über das Fliegen. Wie auch schon der Ergo 30, zeigt auch der Ergo 50 ein absolut ruhiges Schwebeflugverhalten, und durch den Piezokreislauf in Verbindung mit dem schnellen Servo steht das Heck wie angenagelt. Dies ermöglicht das trainieren von absolut sauber geflogenen Schwebeflugfiguren oder auch des Nasenschwebens, wobei man als Pilot von der großen Flugruhe des Ergo 50 unterstützt wird. Wenn man dann den Pitchknüppel in Vollausschlag bringt, wird das Plus an Hubraum



mieren der Fernsteuerung auf die jeweils laut Bauanleitung vorgegebenen Pitchwerte, sowie Wegeinstellung für Roll-, Nick-, Heck-, und Gasanlenkung. Als Fernsteuersender kommt bei mir die neue Graupner/JR MC-24 zum Einsatz. Mit dieser Fernsteuerung bekommt der Wettbewerbspilot, wie auch der ambitionierte Hobbypilot, ein Werkzeug in die Hand, mit dem sich jedes Flugmodell, egal ob Heli oder Fläche, optimal auf die verschiedensten Flugzu-

der Bauanleitung entsprechend eingegangen, und auch die Einstellung auf das Kreiselsystem Piezo 2000 findet darin ausreichend Platz. Vollgetankt und mit montierten Rotorblättern ging es nun noch zur Abwaage, welche ein Abfluggewicht von 3800 g ergab. Somit stand dem Erstflug nichts mehr im Weg. Da es sich beim OS-Motor um ein japanisches Produkt handelt und in diesem Land mit sehr hohem Nitroanteil geflogen wird, sind die beiden

und damit verfügbarer Kraft augenscheinlich, wenn der Ergo 50 ohne Drehzahleinbruch zügig Richtung Himmel strebt. Sehr überzeugend ist auch der Geradeauslauf, es sind keine Tendenzen zum Wegrollen oder Aufbäumen erkennbar, und dies unterstützt natürlich den Piloten bei seinem Bestreben, schöne Rollen und Loopings zu fliegen, was nach entsprechendem Fingertraining auch gelingt. Was mir auch beim Ergo 30 schon sehr imponiert hatte, war die sehr hohe Geschwindigkeit, die natürlich beim Ergo 50 durch die leistungsstärkere Motorisierung nochmals gesteigert wurde und wenn dann mit ein wenig Rückenwind in geringer Höhe vorbeigeflogen wird sieht das schon sehr bissig aus. Des Weiteren ist die sehr gute Heckrotorwirkung zu nennen, mit der mancher 60er-Heli nicht in Konkurrenz treten kann. Mit der Kreiseinstellung, die ich sowohl im Schwebeflug wie auch beim Rundflug verwende, können Turns geflogen werden die auch schon mal 900 statt 540 Grad rund sein können und wenn man den Heckrotorausschlag zurücknimmt steht das Heck sofort wieder still. Für das sogenannte 3 D Fliegen sind meine Flug- oder besser gesagt

Koordinationsfähigkeiten noch zu schlecht entwickelt, aber beim Rückenschweben in Sicherheitshöhe (kein Schreibfehler) läuft der Motor genauso zuverlässig wie im Normalflug, und der Ergo 50 dürfte daher auch für diese Art der Helifortbewegung ein entsprechendes Trainingsgerät darstellen. Eine weitere Stärke des Ergo 50 ist seine Wendigkeit, die einen engen und schnellen Flugstil in Bodennähe erlaubt, wobei man sich mit diesem Heli so richtig austoben kann und dabei immer aufpassen muß, daß man vor lauter Übermut in der Botanik keine Krater, gefüllt mit Hubschrauber teilen, hinterläßt. Dank der ausgezeichneten Steuerfolgsamkeit des Ergo 50 konnte ich das bisher verhindern, und ich hoffe es gelingt mir noch eine Weile. Wie schon erwähnt, sind die dem Baukasten beigefügten Holzrotorblätter von sehr guter Qualität und bieten relativ gute Flugleistungen, aber so richtig zur Sache geht es mit den für den Ergo 50 angebotenen, vollsymmetrischen GFK-Rotorblättern. Die Flugleistungen des Ergo 50 sind dann schon eher in der Kategorie sehr heiß - einzustufen, und damit sind die Möglichkeiten des Ergo 50 eigentlich nur mehr durch

den Piloten begrenzt. Wer allerdings in bezug auf Präzision und Festigkeit das Optimum aus seinem Ergo holen will, dem seien die von Graupner lieferbaren Tuningteile wie Alutaumelscheibe, Alupitchkompensator und der Ganzmetall-Hauptrotorkopf empfohlen. Diese Teile sind zwar nicht billig, aber in Bezug auf Verarbeitung, Festigkeit und Spielfreiheit von so guter Qualität, das ein damit ausgerüsteter Ergo sicher das Prädikat Edel-Ergo verdient. Auf jeden Fall bot mir dieser Hubschrauber mit jeder Tankfüllung Flugspaß pur und macht ihn zu einem Gerät, das man auf jeden Fall weiter empfehlen kann. Mit dem Ergo 50 bietet Graupner einen ausgereiften Modellhubschrauber mit sehr ansprechenden Flugleistungen und hoher Standfestigkeit zu einem sehr guten Preis - Leistungsverhältnis an und mit dem weiterhin erhältlichen Ergo 30 steht sowohl für den Anfänger wie für den Fortgeschrittenen das entsprechende Fluggeräte zu Auswahl. Somit wünsche ich allen Heli Piloten allzeit eine Handbreit Luft unter den Rotorblättern und den Flächenfliegern Holm- und Rippenbruch !

Andreas Strutzenberger

Zorro-Hilite- ein Baubericht

Angesteckt durch zwei Nurflügel-Lehrgänge, wollte ich nach einem großen Nurflügelmodell von Multiplex mit einer Spannweite von 3.500 mm nun etwas Handliches für den Hang. Nach einiger Suche fiel meine Wahl auf das Modell „ZORRO-HILITE“ von Ikaros Modelltechnik in Elbigenalp, Tirol.

Der Bausatz enthält nur wenige Teile, zwei Flügelhälften in Styro mit Furnierbeplankung und bereits eingebauter Streckung sowie einen schlanken GFK-Rumpf. Auch die Bohrergeri für die Steckung im Rumpf sind bereits vorgefertigt, weiters liegen alle benötigten Kleinteile dem Bausatz bei. Einem einigermaßen geübten Modellbauer gelingt die Fertigstellung des Modells an einem Wochenende ohne Probleme. Ich beschränke meine Baubeschreibung auf die wichtigsten Arbeitsgänge.

Tragflächen:

Auf der Unterseite der Flächen ist eine kreisrunde Markierung, die das Ende des Kabelkanals und damit die Position der Flächenservos anzeigt. Ich verwendete die Servohalterungen

von Robbe, dabei ist jedoch zu beachten, daß unmittelbar vor den Servohalterungen der Holmgurt verlegt ist und dieser nicht beschädigt werden sollte. Bei meinem Bausatz mußte ich noch die Nasen und Endleisten ankleben und verschleifen. Auf Wunsch und gegen Aufpreis übernimmt diese Arbeit auch der Hersteller. Die Querruder werden mit einem Messer leicht aus den Flügeln ausgetrennt und verkastet.

Rumpf:

Ausgezeichnete Paßform weist die von einem Stahldraht am Rumpf gehaltene Kabinenhaube auf. Aus meiner Sicht ist der schmale Rumpf für den harten Hangflugeinsatz zu wenig torsionsfest und ich empfehle unbedingt einen Spant hinter dem Empfängerakku zusätzlich zu montieren. Weiters verstärkte ich noch beide Rumpfsseitenteile von ca. 7 cm des Haubenendes bis hinter die Flächenaufnahme mit 3mm Sperrholz. Zusätzlich klemme ich in den Bereich der Nasenleisten einen Buchendübel um bei harten Landungen eine Beschädigung des Rumpfes durch das Vorkippen der

Tragflächenhälften zu vermeiden.

Der „ZORRO“ ist auch in E-Version zu bauen.

Mit 6 Zellen 1700mAh und Getriebemotor 1:3 sowie einer Klappluftschraube 10x6 soll der ZORRO ein munteres E-Modell sein. Eine genaue Bauanleitung für beide Versionen liegt dem Bausatz bei.

Bausatzpreis ca. 2000.- ATS

Hersteller: Ikaros Modelltechnik
Robert Schweissgut
6652 Elbigenalp

Wilhelm Zehethofer



BÖHLER- Hobby Boy WERKZEUGMASCHINEN NUN BEI RÖGA- TECHNIK

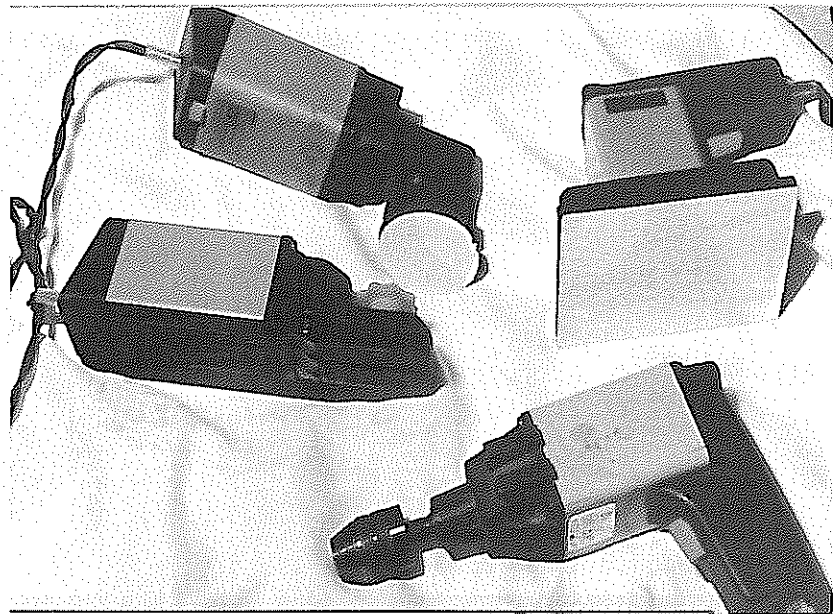
Etliche male konnten bereits Werkzeugmaschinen aus dem HobbyBoy- Programm der Firma Böhler aus Denzlingen vorgestellt werden.

Ob nun die fast unentbehrliche 2-Gang- Bohrmaschine, der Schwingschleifer oder die Hobelmaschine. Eines haben diese Heinzelmännchen gemeinsam: Sie sind eigentlich aus einer Modellbauwerkstätte nicht mehr wegzudenken. Angetrieben werden die Maschinen über 12 V- Gleichstrom, entweder über einen entsprechenden Netztrafo oder - man denke an einen Einsatz am Flugplatz - aus einem 12- V Akku. Bei uns stehen diese Maschinchen seit über 15 Jahren im Einsatz. Wobei anzumerken ist, daß diese Maschinen auch mit gutem Gewissen in Kinderhände gegeben werden können. Meine beiden Söhne haben mit diesem Maschinchen seit ihrem achtem Lebensjahr gearbeitet. Mittlerweile werkt, zusammen mit dem Opa, schon der Enkel damit.

Ach, das ist wohl ein Kinderspielzeug, wird hier vielleicht angewendet werden. Keineswegs, alle Arbeiten im Modellbau an "heiklen" Materialien ausgeführt. (Balsa, Kunststoffe usw.) Eine "große" Werkzeugmaschine würde hier fehl am Platze sein, Einrisse, Beschädigungen, von einer genauen Arbeit nicht zu reden, wären die Folge.

Selten werden Bohrungen mit mehr als 3 mm Durchmesser ausgeführt. Dafür aber an schwer zugänglichen Stellen. Da ist eine „kleine“ Maschine natürlich von Vorteil. Was gibt es da alles an kleinen Heinzelmännchen?

Wie bereits angeführt als wichtigstes Gerät die 2- Gang Bohrmaschine, für die es auch einen Bohrständler gibt. Dann folgt nach unserer Erfahrung bereits die „Flex“ die auch als Winkelbohrmaschine eingesetzt werden kann. Der Schwingschleifer bietet sich an für alle Arbeiten in Holz und Kunststoffen. Die Stichsäge und der Elektrohobel machen sich fast im gleichen Ausmaß unentbehrlich. Das Programm ist aber noch lange nicht erschöpft. Eine Oberfräse, eine

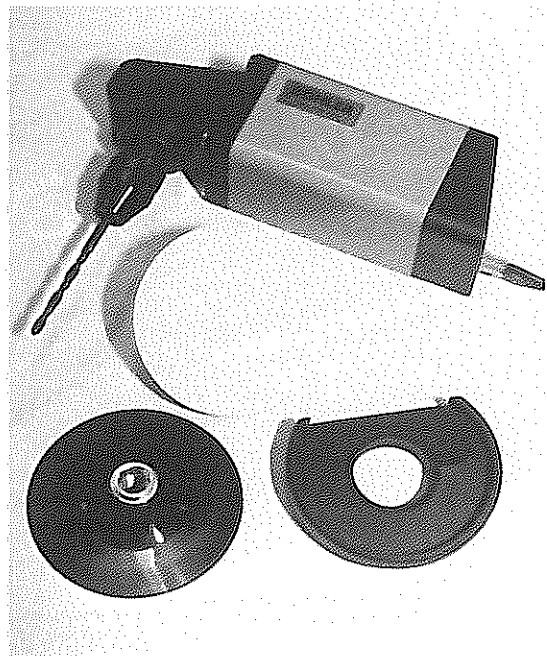


Da sind die wichtigsten Hobby Boy-Geräte zu sehen: Links oben der Winkelschleifer, darunter der Elektrohobel, Auf der rechten Seite oben der Schwingschleifer, darunter die Zweigangbohrmaschine.

Bandschleifer und ein sehr kraftvoller Bohrschrauber runden das Programm weiter ab. Auch nach so vielen Jahren einer mehr als intensiven Nutzung und Ar-

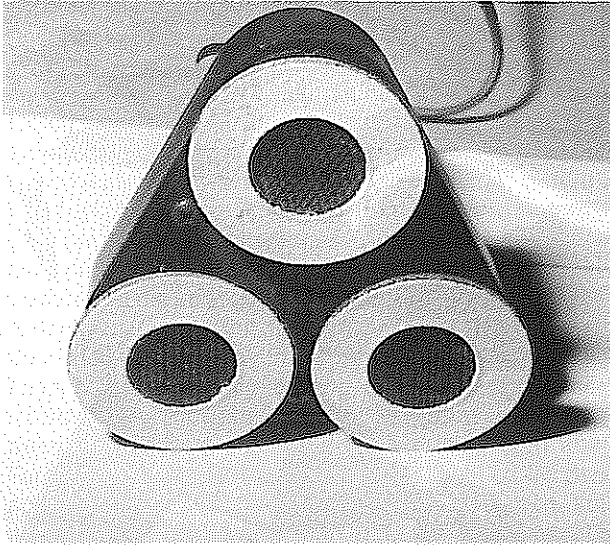
beit mit diesen Maschinen überrascht immer wieder ihre Leistungsfähigkeit und Präzision.

Peter Tollerian



Der Winkelschleifer, diesmal als Winkelbohrer umfunktioniert. Das Bohrfutter braucht nur gegen die Schleifscheibe samt Abdeckung ausgetauscht werden, und fertig ist die „Flex“.

Eine neue Maschine im Hobby-Boy- Programm: Ein Schleifer mit drei nach jeder Seite beweglichen Schleiftellern. Es wird sofort klar, daß so ein Gerät immense Vorteile bietet, denken wir nur an das Verschleifen von Flächen im vorderen Bereich.



Das gibt's nur zu Weihnachten!

mc-ULTRA DUO Plus II

Computergesteuertes Hochleistungs Automatik-Lade, Entlade- und Kapazitätsmeßgerät für die gleichzeitige Ladung von 2 Akkus.

Preis gesenkt bis -20%

Erkundigen Sie sich bei Ihrem Fachhändler

Verwöhnen Sie Ihre Akkus mit dem neuen mc-Ultra Duo Plus II

Akku 1:
4...30 Nc Zellen, 10mAh...4Ah
2V-, 6V-, 12V- oder
24V Bleibatterie
Ladestrom max. 5A,
Entladestrom max. 1A

Akku 2:
4 NC-Zellen Ladestrom 330mA

PLUS:
Kombinierte Lade-/Entlade- bzw. Entlade-/Lade- Funktionen
Automatisches Akku-Formatierungsprogramm für NC-Akkus
Kapazitätsmeßprogramm
Ladeprogramm für Bleibatterien

NEU Erhöhter maximaler Ladestrom jetzt bis **5,5A**

Oberarbeitete Pb Lade-/Entlade Programme
- Lademöglichkeit von Ni-MH-Zellen (Nickel-Metall Hybrid)



Sollten Sie Ihr mc-ULTRA DUO Plus II nicht im Fachhandel erhalten, so rufen Sie uns unter der unten angeführten Tel.Nr. an, oder faxen Sie uns. Wir werden Ihnen bekanntgeben, wo Sie Ihr Ladegerät erhalten

Tel.: 07223/86440
Fax: 07223/86441

Anschluß an 12V-Autobatterie oder am Netzgerät ULTRA POWER 150

Graupner
Modellbau

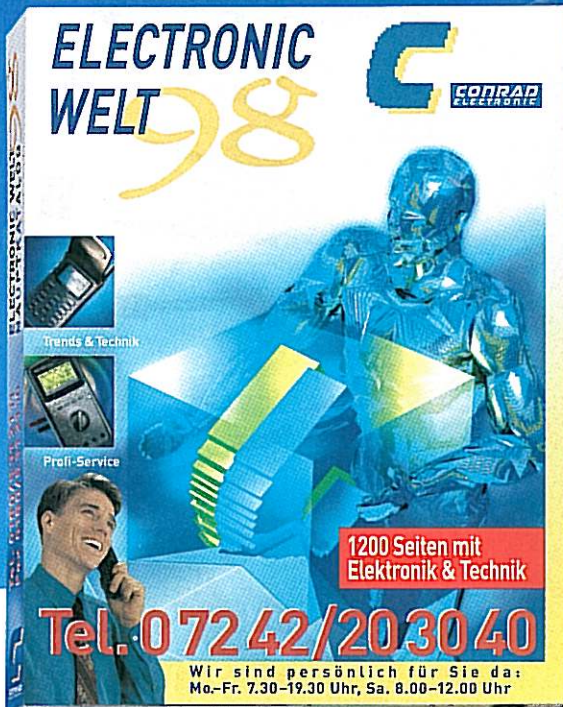


DREMEL® *Multi*

Viel vielseitiger als ein Schweizer
Taschenmesser

SKIL, Robert Bosch AG
1030 Wien, Hüttenbrennergasse 5

Starten Sie gratis durch.



Neu: Rasante Modell-Bausätze im Conrad-Gratiskatalog.

Fordern Sie jetzt den neuen Conrad-Katalog gratis an und starten Sie ins Rennen durch die faszinierende Modellbauwelt. Mit detailgetreuen Flugmodellen, rasanten Sportwagen & Trucks und schnittigen Boots- und Schiffsmodellen erleben Sie den faszinierenden Modellbau so, als würden Sie selbst „drinsitzen“. Außerdem in Ihrem Gratis-Katalog:



viel Modellbau-Zubehör und über 1200 Seiten mit Sport- & Outdoor-Elektronik, Car-Hifi, Elektronik für Heim & Haus, Kommunikation, Meßtechnik, Computer & Zubehör und mehr. Eben die ganze Welt der Elektronik für Hobby, Freizeit und Beruf.

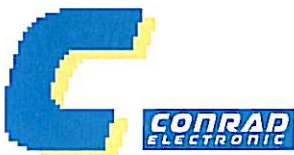


Katalog jetzt gratis anfordern!

Per Katalog-Coupon, Telefon oder Fax:

☎ 07242/20 30 40

FAX 07242/20 30 44



Conrad Electronic GmbH & Co. KG,
Durisolstraße 1, 4600 Wels

KATALOG-COUPON

JA, schicken Sie mir gratis und unverbindlich den neuen Conrad Electronic-Katalog '98. Bitte vollständig ausfüllen, damit Sie Ihren Katalog erhalten können.

Vorname / Name		HK 914
Straße / Haus-Nr.		
PLZ	Ort	
Geb.-Datum	Telefon	

Ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:
Conrad Electronic GmbH & Co. KG, Durisolstr. 1, 4600 Wels

Über den Bau vorbildgetreuer und vorbildähnlicher Flugzeugmodelle



HALBERSTADT C.L.IV von H. Hofbauer Spw.2,4 m, Länge 1,83 m Motor 20 ccm 4 Takt

Bevor man sich für den Nachbau eines bestimmten Vorbildflugzeuges als Scale bzw. Semi-Scale-Modell entscheidet, sollten einige grundsätzliche Überlegungen angestellt werden. Es ist dabei noch nicht entscheidend ob ein Bausatz oder eine Eigenkonstruktion geplant ist.

Die Größe des Modells, die Form des Rumpforderteils, das zu erwartende Gewicht, der Flugzeugtyp-Tiefdecker, Hochdecker, Doppeldecker etc., kunstflugtauglich oder nicht? Alle diese Faktoren sind bei der Auswahl des richtigen Motors zu berücksichtigen.

In der Scale-Klasse (bis 10 kg.) eignen sich 4-Takt Motoren sehr gut für: langsamere Oldtimer wie z.B. Sportflugzeuge der 20er und 30er Jahre, Flugzeuge des 1. Weltkrieges, und auch mehrmotorige Typen. Die englischen LASER Motoren haben sich wegen ihres guten Größe/Leistungsverhältnisses in letzter Zeit hier immer mehr durchgesetzt. Diese Motoren eignen sich auch für Luftschrauben mit großem Durchmesser und kleiner Steigung, wie sie bei langsamen Modellen mit großen Rumpfuerschnitten verwendet werden. Für größere und Kunstflugmodelle kommen großvolumige Zweitaktmotoren die mit Methanol oder Benzingemisch betrieben werden, in Frage. Zahlreiche europäische und japanische Hersteller bieten solche Motoren an und es sollte eigentlich kein Problem sein,

den geeigneten Motor für sein Modell zu finden. Zu beachten ist aber, daß dem Einsatz von Benzinmotoren in der Scale-Klasse (10 kg) wegen des höheren Gewichts und der Bauform der Motoren oft Grenzen gesetzt sind.

Auch das Problem der Kühlung des Motors in manchen Modellen darf nicht außer Acht gelassen werden und man sollte bei der Planung bereits über Luft Ein- und Austritte sowie die Kühlluftführung nachdenken. Bei vorbildgetreuen Flugzeugmodellen darf natürlich von Gegenständen wie: Servos, Kabeln, Tanks, Zündkerzenstecker (bei Benzinmotoren das exponierteste Teil), nichts zu sehen sein. Auch diese Kriterien sollte man in die Modellauswahl miteinbeziehen. Ein sehr wichtiger Punkt ist auch die Verfügbarkeit von Scale Unterlagen. Deshalb ist es ratsam alles was an Dokumentationsmaterial benötigt wird, vor Baubeginn zu beschaffen. Hat man sich nun endlich für eine bestimmte Maschine entschieden, bleibt noch die Frage Bausatz, Bauplan oder Eigenkonstruktion zu klären. Zum Einstieg in die Scale Wettbewerbsklasse gibt es auf dem Markt eine Reihe guter Bausätze. Produkte der Firmen: Balsa USA, Pilot, Pica, Proctor, Toni Clark, Marutaka, Jamara, um nur einige zu nennen, sind durchaus eine brauchbare Grundlage zum Bau eines vorbildgetreuen Flugzeug-

modells.

Es wird aber nicht möglich sein, ohne verschiedene Änderungen und Anpassungen das perfekte Scale Modell aus dem Bausatz zu bauen. Es ist eben trotz modernster Technik nicht möglich sämtliche Beschläge, Fahrwerke, Ruderanlenkungen usw. in der selben Qualität und Übereinstimmung mit dem Vorbild dem Bausatz beizugeben, wie diese von guten Modellbauern selbst gefertigt werden können.

Wahrscheinlich wären sie sonst ohnehin unbezahlbar. Trotzdem gibt es absolute Spitzenmodelle, die auf Basis eines Bausatzes entstanden sind und speziell Neueinsteiger sollten durchaus den Bau eines solchen Modells in Betracht ziehen.

Baupläne für vorbildgetreue Modelle können durch die Bauplandienste, deutscher Fachzeitschriften wie FMT, MFI, Modell u.a. bezogen werden.

Um wirklich exakte Übereinstimmung mit dem nachgebauten Flugzeug zu erreichen, müssen diese Pläne ebenfalls meist etwas abgeändert werden. Erstklassige Scale Pläne liefert die amerikanische Firma Replicraft. Diese sind sehr detailliert und genau, leider aber nur für einige wenige Flugzeugtypen lieferbar und nicht ganz billig. Zahlreiche andere Firmen bieten ebenfalls Pläne an über deren Qualität ich aber nicht berichten kann, da mir meist nur die Verkaufslisten bekannt sind. Eigen-

konstruktionen sind natürlich die aufwendigste Art, zu einem Scale Modell zu kommen. Sie kommen wahrscheinlich nur für absolute Modellbau-Freaks in Frage. Bauzeiten von mehreren Jahren sind keine Seltenheit. Meist ist zu Anfang nicht viel mehr als eine 3-Seiten-zeichnung und einige Fotos des Originalflugzeuges vorhanden.

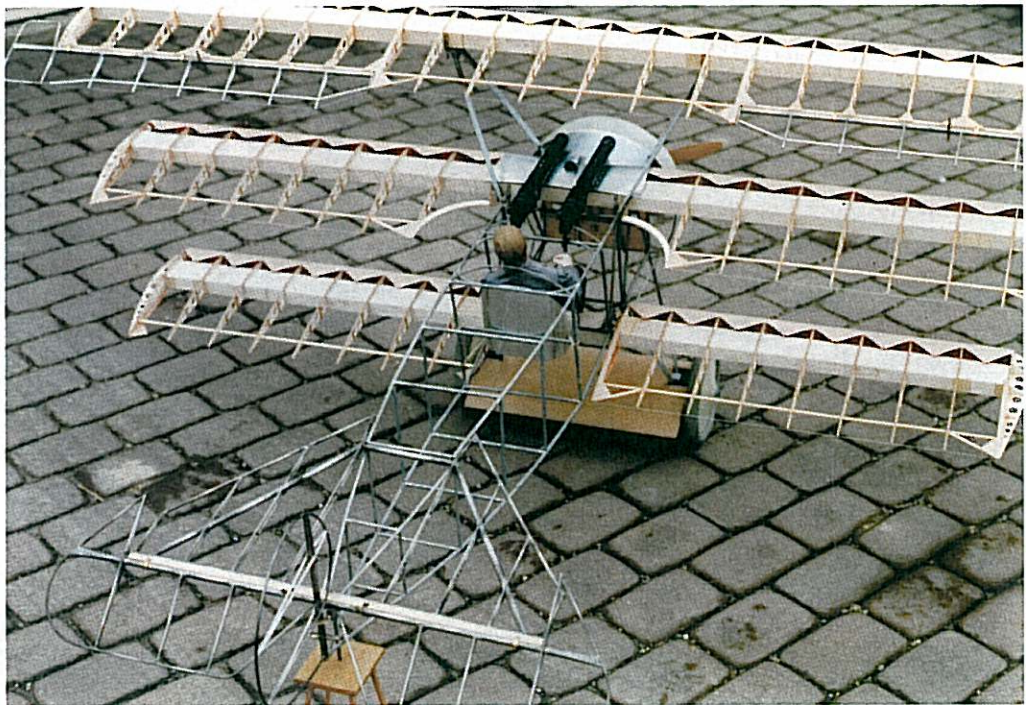
Daraus entsteht dann ein Bauplan auf dem Rumpf und Flächen aufgebaut werden können. Wenn ein solches Modell nach der Fertigstellung auch noch gut fliegt, ist das schon ein ganz besonderes Erlebnis und man wird für die vielen mühevollen Stunden in der Werkstatt reichlich entschädigt.

Fertigmodelle, die von einigen wenigen Herstellern in sehr guter Qualität angeboten werden, können zwar für den Modellflieger der wenig Zeit für den Modellbau aufwenden möchte ihre Reize haben, kommen aber für den Wettbewerbs-einsatz nicht in Frage. Sowohl in F4-C als auch in Semi-Scale gilt die sog. Erbauerklausel und man muß mit Unterschrift bestätigen, selbst der Erbauer des Modells zu sein und auch alle nicht selbstgefertigten Teile anführen. Ich hoffe daß doch der eine oder andere brauchbare Tip in meinem Bericht zu finden war und stehe mit Informationen über Scale Unterlagen und Bezugsquellen für Baupläne gerne zur Verfügung.

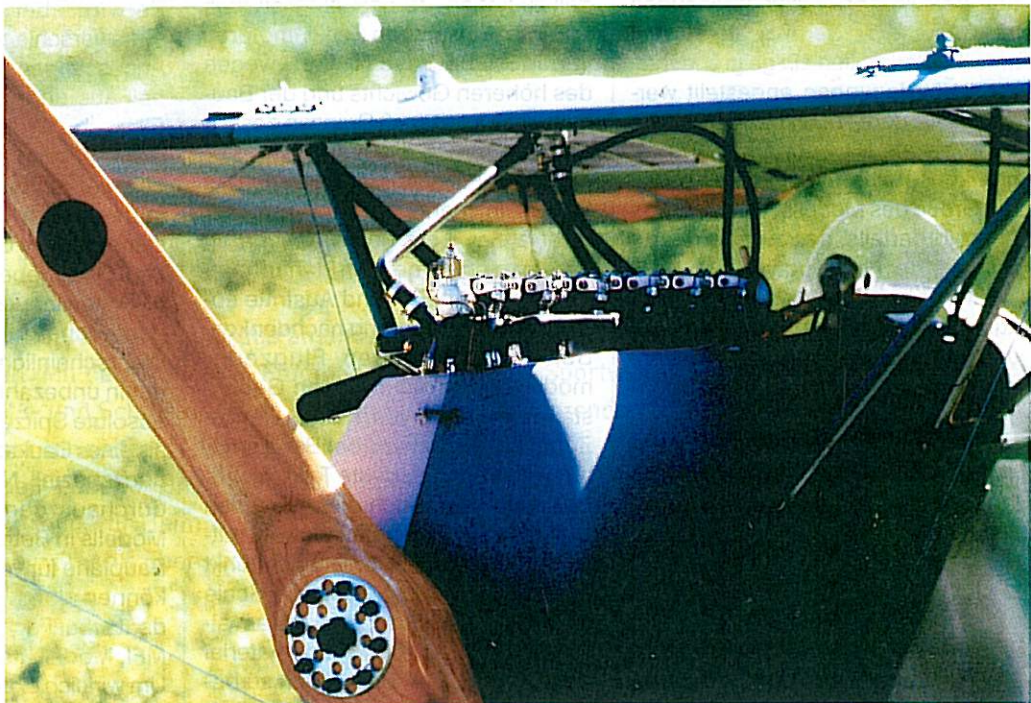
konstruktionen sind natürlich die aufwendigste Art, zu einem Scale Modell zu kommen. Sie kommen wahrscheinlich nur für absolute Modellbau-Freaks in Frage. Bauzeiten von mehreren Jahren sind keine Seltenheit. Meist ist zu Anfang nicht viel mehr als eine 3-Seiten-zeichnung und einige Fotos des Originalflugzeuges vorhanden.

Daraus entsteht dann ein Bauplan auf dem Rumpf und Flächen aufgebaut werden können. Wenn ein solches Modell nach der Fertigstellung auch noch gut fliegt, ist das schon ein ganz besonderes Erlebnis und man wird für die vielen mühevollen Stunden in der Werkstatt reichlich entschädigt.

Hansjörg Hofbauer
LFR F4 Steiermark
Tel: 03855/3494



Rohbau einer FOKKER Dr.1 mit Stahlrohrumpf. Querruder ebenfalls aus Stahlrohr. Endkanten und Tragflächen bestehen aus dünnem Draht. Absolut originalgetreuer Aufbau Fotos H. Hofbauer

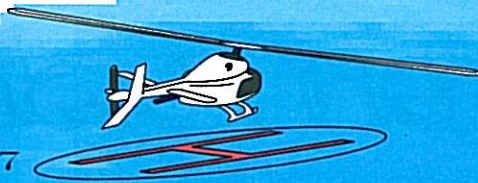


HALBERSTADT C.I.V von H. Hofbauer. Vorderer Rumpfbereich: Luftschraube aus 7-fach verleimten Eschenholz (wie das Original) Der LASER 120 SN befindet sich unter den zwei ersten Zylindern des Mercedes D III a.

HELI - SERVICE - CENTER AUSSEERLAND

Fa. Brodnak
Hauptstr. 149
8990 Bad Aussee
Tel. 03622/5323016 Fax.: 5323017

Osterreichs
Nummer **1**
bei Modellhubschrauber



Vertretung für

HIROBO

in Österreich dadurch alle Ersatzteile für

SHUTTLE Z, ZX, und ZXX
ab Baujahr 95

TSURUGI EAGLE

Der Weltmeister Heli
1. Platz HIROBO Eagle

GPH346
lagernd!!!!

VARIO®
HELICOPTER
Uli Streich

über 2.000 verschiedene Ersatzteile lagernd



Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 16.30 Uhr

Wir versenden noch am gleichen Tag

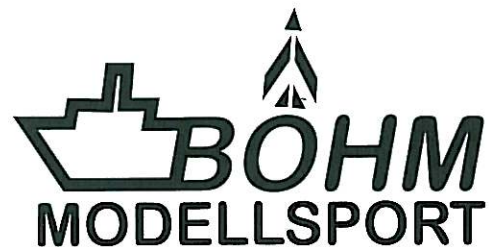
Auf Wunsch auch EMS

Genesis

Die neue Modellhubschraubergeneration
Ganzmetall-Mechanik
für alle Ansprüche im Modellflug
vom einfachen Schweben bis zum Extrem-Kunstflug
sofort lieferbar - auch Express-Versand!
Informieren Sie sich im Geschäft!

- ☞ Zweistufiges Delringgetriebe
- ☞ Zahnriemenantrieb
- ☞ Starrantrieb (Kohlefaser) für Heckrotor
- ☞ Spielfreie mechanische Taumelscheibenanlenkung
- ☞ Voll kugelgelagert
- ☞ Extrem verwindungssteifer Aufbau durch Doppelrahmenkasten
- ☞ Mitdrehender Heckrotor bei Autorotation
- ☞ Vormontiert
- ☞ Ersatzteile auf Lager
- ☞ Komplett mit GFK-Haube und GFK-Leihwerken
Auf Wunsch auch Sonderanfertigungen
(ZK-Lack - Kohlefasereinlagen)

Schloßhoferstraße 25, 1210 Wien,
Tel./Fax: (01) 278 16 86, Internet: <http://www.boehm.co.at/boehm>

**BOEHM**
MODELLSPORT

Die Aero-top-Video-Reihe aus dem Modellsport Verlag

Eine neue und einzigartige Video-Edition mit dem Namen „Aero-top - Scale-Faszination - Original und Modell“ erscheint ab November im Modellsport Verlag. Diese Video-Reihe will dem Zuschauer die faszinierendsten Flugzeuge aus Vergangenheit und Gegenwart nach Hause bringen.



Das erste Video dieser Reihe behandelt den Militärtrainer **North American Harvard AT-6** von Walter Eichhorn, das Sport- und Schulungsflugzeug **Focke-Wulf FW-44 „Stieglitz“** des Lufthansa Sportvereins und die **Junkers Ju-52/3**, die noch heute

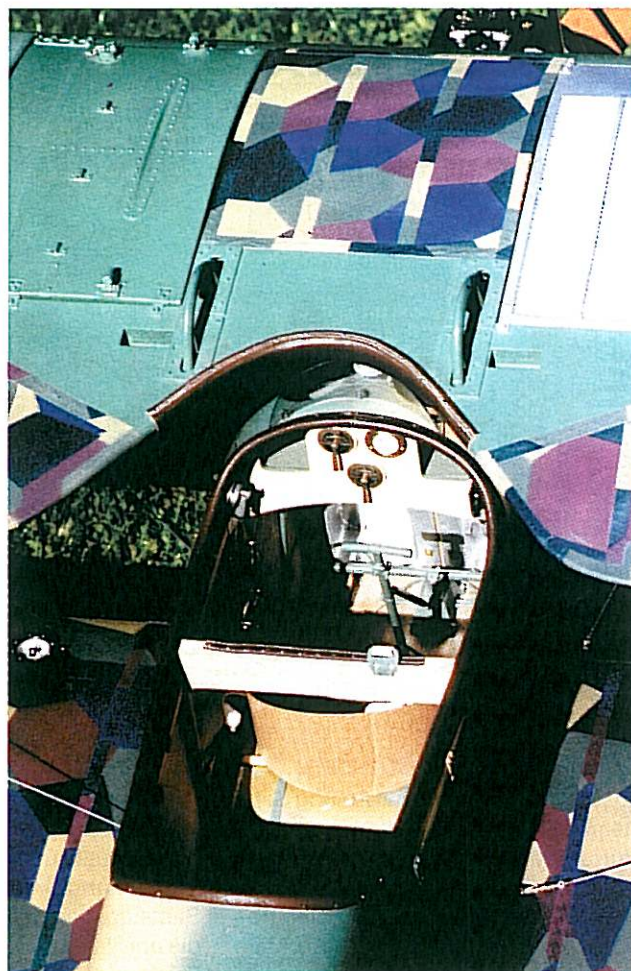
unter der Kennung „D-AQUI“ bei der Deutschen Lufthansa im Dienst steht und als legendäre „Tante Ju“ in die Luftverkehrsgeschichte einging. Erstklassigen Boden- und Luftaufnahmen mit dem typischen Motorensound dieser Maschinen versetzen den Zuschauer in die Zeit, als Düsenjets und Massenfliegerei noch keine Themen waren. Die heutigen Besitzer führen Ihre liebevoll gepflegten und restaurierten Flugzeuge vor und geben Informationen zur Technik- und Entwicklungsgeschichte. Der Zuschauer kann sich derweilen an Detailaufnahmen von Motor, Fahrwerk und Cockpit erfreuen. Ergänzt werden diese Aufnahmen durch eine Vorstellung von Modellnachbauten, die in Sachen Vorbild- und Detailtreue Maßstäbe setzen und im Flug- und Erscheinungsbild den Originalen in nichts nachstehen. Ziel dieser Video-Edition ist es, dem Liebhaber klassischer Flugzeuge zu einem interes-

santen, vielseitigen und umfassenden Archiv zu verhelfen, und dem Modellflieger zuverlässiges Material zum Nachbau in die Hand zu geben. Der interessierte Laie erhält einen Einblick in die Welt der historischen Flugzeuge und in die „Königsdisziplin“ des Modellbau, dem „vorbildgetreuen“ ferngesteuerten Flugmodellbau. Pro Kalenderjahr sind drei bis vier Videos geplant, die sowohl einzeln als auch im Abonnement bezogen werden können. Mit der Zeit erhält man so ein visuelles Archiv, das seinesgleichen sucht.

Das VHS-Video (Bestell-Nr. 464101) hat eine Laufzeit von 60 Minuten und kann für DM 79,00 im Buchhandel, Modellbaufachhandel oder bei **Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Telefon 0 72 21 / 95 21-19; Fax 95 21-45** bezogen werden.

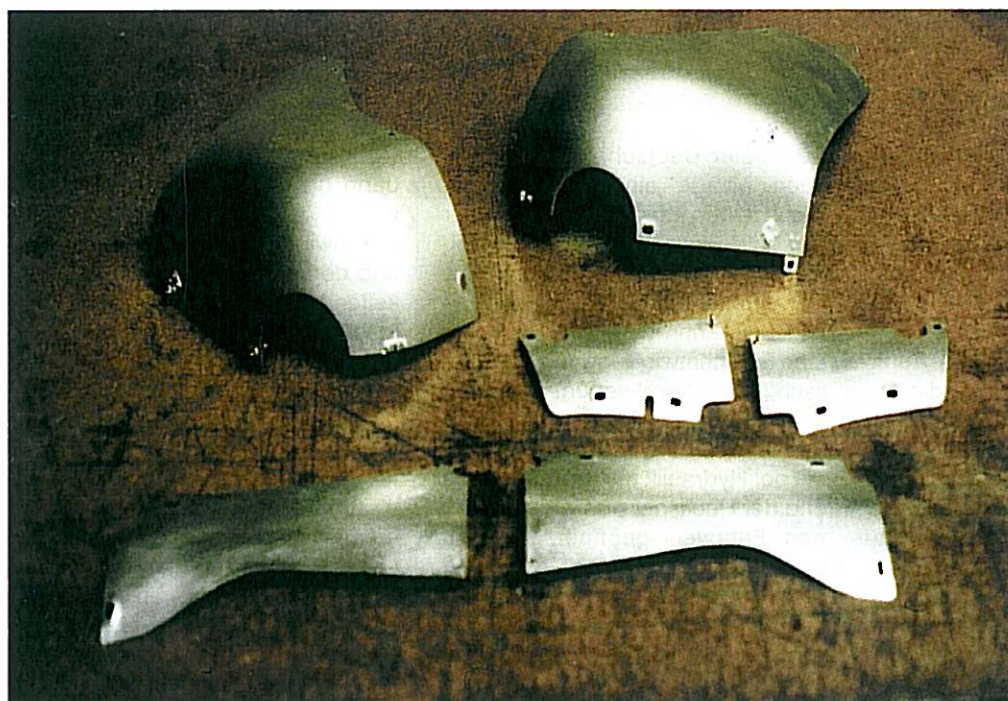


H. Hofbauer beim Lackieren der sogenannten "LOZENGE TARNUNG", wie sie auf deutschen Flugzeugen des ersten Weltkrieges verwendet wurde.



HALBERSTADT C.I. IV

Baldachin: Links der Falttank, rechts der Kühler und die Anlenkhebel der Querruder. Cockpit: Mit Steuerknüppel, Gashebel, Zündungshauptschalter, Benzin und Lufthähne, Manometer, Magnetanlasser, Haupttank und Sitz. Der Kompaß ist in der linken unteren Fläche eingebaut.



Aus ALU-Blech gefertigte Teile der Motorverkleidung meiner HALBERSTADT C.I.IV



2. Weltmeisterschaft für Jet Modelle in Wroughton/England



Das Austria Jet Team hat Anfang September 97 an der 2. Weltmeisterschaft für Jet Modelle in Wroughton/England teilgenommen.

Für Österreich waren die Piloten Peter Häusel, Manfred Eberhard, Jürgen Tüchler, Eduard Morbitzer und Peter Cmyral am Start.

Den Mannschaftsführer für das "AUSTRIA-JET-TEAM" machte Peter Cmyral. Das AUSTRIA-JET-TEAM bedankt sich sehr herzlich bei den

offen. Freitags waren auch schon die meisten der über 80 Teilnehmer in der Expertklasse und die 20 Team-Scale Piloten angekommen. Gleich am Samstag ging es zur Baubewertung, die am Nachmittag durch eine kleine Eröffnungszeremonie unterbrochen wurde. In der Bauwertung konnte sich Peter Häusel mit seiner selbst entwickelten "Grumman-Panther" hinter Reto Senn aus der Schweiz mit einer "Rafale" und vor Robert

zen daß die restlichen Österreicher im guten Mittelfeld lagen. Auch fielen die Österreicher durch absolute Eigenentwicklungen, sei es nun Modell oder Antrieb, auf. Insgesamt war aber ersichtlich daß der Standard der Modelle im Vergleich zur 1. WM in neu Ulm 1995 einen Riesenschritt in Richtung Perfektion gemacht hat. Auch waren schon über 75% dieser Meisterwerke mit Modellstrahltriebwerken ausgerüstet. Sonntags bei recht

Pilot	Club	Modell	Antrieb
Peter Häusel	UMFC Maria Buch	Grumman F9F-5P "Panther"	Turbine GWM F3D/67
Manfred Eberhard	MFG Klagenfurt	DeHavilland DH-115 "Vampire"	Turbine Schreckling/mod.
Jürgen Tüchler	USC Velden	Mikojan Gurewitsch MIG-15	E-Imp. Eigenbau/Plettenberg
Eduard Morbitzer	Ikarus Enns	Fairchild A-10	2X Turbine Schreckling
Peter Cmyral	UMFC-Graz	RFB-Fantrainer 600	Fan-Eigenbau/OS-108

Sponsoren, die uns die Teilnahme bei dieser WM um einiges erleichtert haben: Mazda-Austria, Bundesländer-Versicherung, Modellbauzentrum Klarm-Klagenfurt, Fa Mühlberger, Schweighofer und allen Freunden, die uns einen WM-Aufkleber abgekauft haben. Im Konvoi mit 4 Autos und 2 Wohnwagen dauerte die Anreise, die die Modelle unbeschadet überstanden, 30 Stunden. Die Entscheidung ein Riesen Zelt für die 18-köpfige Mannschaft mitzunehmen erwies sich bei den dort herrschenden Klimaverhältnissen als goldrichtig. Das Wettbewerbsgelände, der absolute Hammer, ein alter Bomber-Flugplatz mit 3 Kreuzpisten, jede 2000 m lang und gut 30 m breit ließ für die Jet-Modelle keine Wünsche

Sedlmeier Deutschland, der eine neue "Mirage" einsetzte, an die 2. Stelle reihen. Die Grumman Panther von Peter Häusel ist ja auch ein Meisterstück mit einer ausführlichen Dokumentation, an der alle Details perfekt ausgeführt sind. Das Fahrwerk eine Eigenentwicklung wird hydraulisch betätigt und verfügt über eine elektronische Ansteuerung der Fahrwerksdeckel, gleichzeitig wird mit der Hydraulik die Kabinenhaube und der Hecksporn bei ausgefahrenem Fahrwerk geöffnet, wie dies beim Original üblich war. Die weiteren Plazierungen bei der Baubewertung sind uns nicht bekannt, da die Wettbewerbsleitung sich nicht in der Lage sah, dies mittels PC auszuwerten. Man kann aber abschät-

wechselhaftem Wetter begannen dann die Wertungsflüge, geflogen wurde bis zu 55 km/h Windgeschwindigkeit, die den Modellen und deren Piloten kaum Schwierigkeiten bereitete, nur exakte Figuren in den Himmel zu zaubern war für uns wenig Sturmerfahrene doch ein wenig knifflig. Überhaupt wechselten die Wetterbedingungen sehr oft und mit einigem Glück konnte man seinen Wertungsflug bei idealen Verhältnissen absolvieren. Jürgen Tüchler eröffnete die Wertungsflüge bei starkem Querwind mit dem einzigen Elektro-angetriebenen Modell im Starterfeld. Die Fachwelt staunte nicht schlecht, als die Mig weiträumig und mit gleichbleibender Geschwindigkeit auch durch alle Aufwärts-Fi-



Carlsma
ARF Spw. 1380mm
Best.Nr. 00 5645

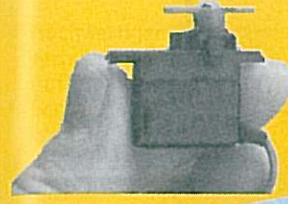


12VDC/
220VAC
4-8 Zellen
270-5000
mAh Kapaz.
0,8-5 Amp.

Ladegeräte



Easy-Riser
ARF Spw. 2500mm
Best.Nr. 02 0015



Super Micro Servo

12g; 2,2kg;
23,8x11x21mm
Best.Nr. 07 400X



Solo ARF
Spw. 2000mm
ARF Best.Nr. 02 0011
ARF-E Best.Nr. 02 0013

Technische Daten:
Betriebsbereich: 4-9,6V
Nennspannung: 7,2
Leerlaufstrom: 1,8A
Blockierstromaufnahme: 85A
Strom max. Wirkungsgrad: 12A
Wirkungsgrad: 71%
Abmessungen: 35,8x67mm
Motorwelle: 3,17mm
Gewicht: 198g



Air-Dolphin
ARF Spw. 1280mm
Best.Nr. 02 5110



Fighter 2000
ARF Spw. 1200mm Best.Nr. 00 5650



Der Motor für
- HEISSE TAGE
*DM 29,90

*Metallschild
eingebaute Lüftung



Speedy-Combine Pulver 40g
Best.Nr. 17 1000
Set (inkl. Kleber) dickt. 17 1002
dünnfl. 17 1101

Wunderpulver



Xel-Wing
Spw. 930mm
Kit Best.Nr. 02 5111
ARF Best.Nr. 00 5112

Übersichtliche Leuchtdioden mit den Funktionen
gelb = das Bügeleisen ist im Aufheizungs-Prozess
grün = die gewünschte Temperatur ist erreicht
rot = die Temperatur wurde verändert, der Heiz- oder Kühlprozess ist noch nicht beendet.

Weiterentwicklung des bewährten Future Iron
Best.Nr. 17 2097 *DM 96
220V-240V
Neuheit 97'2



FUTURE IRON II



Ford Filver
Spw. 1366mm
ARF Best.Nr. 00 4440



NETZGERÄTE
6A + 9A = 13,8Volt fix
9A bis 50A = 0-15 Volt variabel
220V



Jimmy
Spw. 985mm
ARF Best.Nr. 00 5633



Mudry Cap 232
Spw. 1530mm
ARF Best.Nr. 00 5610



Sharp II 45
Spw. 1500mm
ARF Best.Nr. 00 5010

...werden Sie Stützpunkthändler

Inh. Erich Natterer;
Gewerbegebiet 5; D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/1856; Fax. 07565/1854



guren flog. Das Geräusch seines Elektro-Impellers der von 30 Zellen ordentlich mit Strom versorgt wird, ist dem einer Turbine täuschend ähnlich und natürlich etwas leiser, kein Wunder, daß er damit in der Lärmbewertung führte. Bei den Durchgängen zeigte sich, daß wirklich die besten Piloten aus aller Welt teilgenommen hatten, eine "gehüpfte Landung" war kaum zu sehen auch Ausfälle durch Pilotenfehler gab es keine. An den maximal 4 Abstürzen während dieser 8 Tage, leider erwischte es auch den regierenden Weltmeister gleich bei seinem ersten Flug, waren Fehler in der Technik oder Empfangsanlage beteiligt, meist sind es Störimpulse bedingt durch die Treibstoffpumpen mit Fahrtenreglern, jeder Menge elektrischer Leitungen, aufwendige Metallfahrwerke und Kohlefaserverstärkungen in der Rumpfkonstruktion. Durch die PCM-Empfänger sind solche Einflüsse durch einen herkömmlichen Reichweitentest nicht erkennbar. Die absolute Überraschung sind aber die verwendeten Turbinen ob Eigenbau oder von den diversen Herstellern, keine die nicht problemlos funktionierte, da waren die Augen der restlichen Kolbenmotorenbenutzer schon ganz schön feucht. In den Flugdurchgängen setzte sich dann Wolfgang Klühr, Deutschland mit der F-86 Sabre aus dem Hause Fieber-Classics an die Spitze, gefolgt von Thomas Singer, Deutschland auf Su-27 und Steve Elias, England mit der F-80 von BVM. Kurioserweise verwendeten alle 7 Piloten aus England die T-33, bzw. die baugleiche F-80 von Bob-Violet-Models- USA, in der Kunstfluglackierung der US-Air-Force. (Inzucht oder Gruppenrabatt vom "alten Bob"?). Die österreichischen Piloten Peter Häusel und Jürgen Tüchler konnten sich in der Flugwertung im ersten Viertel, Manfred Eberhard und Peter Cmyral in der Mitte des Feldes plazieren. Eduard Morbitzer der an seiner riesigen A-10, an der sich sogar die Querruder zum Bremsen spreizen lassen, das ganze Jahr bis zur Erschöpfung arbeitete und auch die beiden Turbinen selbst baute, beschädigte beim Probestart ein Turbinenrad und konnte in Folge an den Wertungsflügen nicht teilnehmen. Die meiste Arbeit im Team hatte sicher Hermann Michelich der als "Chef-Helfer" alle österreichische Piloten perfekt durch die Figuren "redete" und für jedes technische Problem eine Lösung fand. Auch im



Die "Schweizer-Ecke" mit zwei "RAFALE" ausgerüstet mit AMT-OLYMPUS Turbinen. Fotos Peter Cmyral

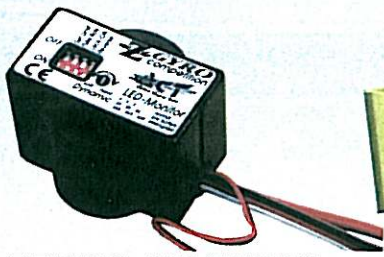


F18 "HORNET" von Angelo Mincini Italien in unglaublicher Detailtreue ausgeführt.



F86 Eigenkonstruktion von Martin Lefebre aus Canada mit Sophia J-450 Turbine. (Bild unten) Wroughton Airfield mit MIRAGE 2001 am Start.





PIEZO-KREISEL Z-GYRO CLASSIC

Hochwertiger Piezo-Kreisels für Verbrennerhubschrauber und Flugmodelle, beste Auflösung und Dynamik, ermüdungsfreie Sensoranordnung zur Entkopplung von Vibrationen (D.G.M.), Betriebsspannung 3-9 Volt, Selbstlernende Temperaturkompensation, Unterspannungserkennung + Anzeige per LED, Empfindlichkeitseinstellung über Zusatzkanal, Gewicht ca. 48 g

19316

1590,-

*Das Beste was
Sie derzeit bekommen!*

NES-2700 G

Die superlineare Elektronik ermöglicht ein völlig neues Servo-Konzept.

- Verbesserte Steuerbarkeit
- Hohe Haltekraft bei jeder Servoposition
- Keine „tote Zone“
- Exakte Mittelstellung
- Anlaufdrehmoment über 20 Ncm

Technische Daten	
Betriebsspannung	4,8...6V
Max. Stromaufnahme	1200mA
Anlauf-Drehmoment	37 Ncm
Resonanzfrequenz	55Hz
Stellzeit	0,059s/60°
Abmessungen	39x33x19mm
Gewicht	56g



14831 1699,-

dieses Servo ist nur in Verbindung mit dem
Z-Gyro Competition erhältlich!

ANGEBOTE

Piezo-Kreisels
Z-Gyro
Classic

+

Futaba Servo
S9203

2880,-



Piezo-Kreisels
Z-Gyro
Competition

+

Futaba Servo
S9203

3590,-

Der neue Maßstab

**Jedes Signal aus einem Piezo-Kreisels ist
besser als die Auflösung aller Servos!**

Somit bestimmt nur das Servo zu einem hohen Prozentsatz die Qualität- und damit die schnelle und präzise Ansteuerung des Heckrotors. Vergleichen Sie daher Gyro-Systeme nur mit gleichen Servos.

Der neue Competition-Kreisels ist aus mehreren Gründen einmalig am Markt:

- **2 Kreisels in einem = Zukunftsicher**
- **So gut wie die Besten, jedoch zu welchem Preis!**
- **Einzigtiger schalt- und regelbarer LOCK-ON-Modus**
- **Lern- und erweiterungsfähig durch großen Microprozessor**
- **selbständige Temperaturkompensation**
- **programmierbarer Servoweg / Mittelstellung**
- **perfekte Schwingungsentkopplung ohne statische Probleme**
- **umschaltbar von Normal- auf Hochwertservos durch differenzierte Impulsrate**

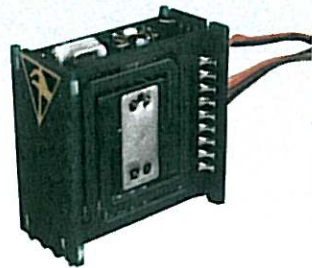
ANGEBOT

Piezo-Kreisels Z-Gyro
Competition

+

NES-2700 G

3989,-



PIEZO-KREISEL Z-GYRO COMPETITION

Professioneller Piezo-Kreisels für Verbrennerhubschrauber und Flugmodelle, höchste Auflösung und Dynamik, ermüdungsfreie Sensoranordnung zur Entkopplung von Vibrationen (D.G.M.), Betriebsspannung 3-9 Volt, Arbeitet an allen PPM- und PCM Anlagen. Selbstlernende, 3 fache Temperaturkompensation. Elektronische Verstärkung des Heckrotorsignals und Servowegverlängerung programmierbar, maximaler Dynamikbereich, zusätzlich einstellbare Dynamik zur Anpassung an die mechanischen Gegebenheiten im Hubi, dadurch weitere Steigerung der Empfindlichkeitseinstellung möglich. Ausblendung per zusätzlichem Mischer möglich. Unterspannungserkennung, Unterbrechungsüberbrückung wird per externer LED angezeigt. Servoimpulsrate wählbar, somit auch mit den allerschnellsten Hochwert-Servos wie z.B. NEJ 2700G zu betreiben. Empfindlichkeitseinstellung über Zusatzkanal. Wählbarer **LOCK-ON-Modus**, damit wird das Heck immer wieder in die einmal eingenommene Richtung zurück-gesteuert bzw. gehalten, speziell für Full-Power Rückwärtsflug und 3-D-Experten.

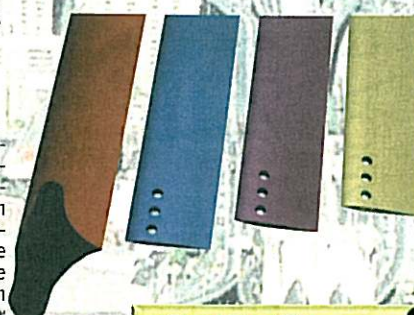
Gewicht ca.50 g

19317

2290,-

HIGH TECH ROTORBLÄTTER AUS HOHLEM ALUMINIUMPROFIL

Die neuen AHT-Blades vereinigen höchste Präzision in der Fertigung mit besten Flugeigenschaften. Durch den maschinellen Herstellungsprozess gibt es keine unterschiedlichen Ergebnisse mehr. Schlag- (bzw. Crash-)Energie wird durch Verformung aufgenommen, die eingebauten Kautschukzonen vernichten die Energie. Die Blätter sind hohl und brechen nicht, es findet lediglich eine Verformung der Oberfläche statt. Es können also unter normalen Umständen keine Teile mehr davonfliegen. Ein erheblicher Sicherheitsgewinn. Durch das optimale Blattprofil mit der entsprechenden Gewichtsverteilung ergeben sich aber neben der höheren Sicherheit vor allem optimale Flugeigenschaften. Für Rotor-Ø 150 cm (Gewicht 195 g) und 180 cm an lieferbar.



Paar ab

998,-

MODELLSPORT SCHWEIGHOFER

Montag bis Freitag
von 10-12.30 Uhr
und 14.30-18 Uhr,
Samstag von 9-12.30 Uhr

Hauptplatz 9

A-8530 Deutschlandsberg

Tel. (03462) 2541-19

Bestell-Fax zum Ortstarif (0660) 7058

email: modellsport.schweighofer@datawest.co.at

Internet: <http://www.datawest.co.at/~schweighofer>



Der neue Treff in Wien!



MODEL

POINT

Für uns sind

Service und Beratung

keine leeren Worte!

**Wir lösen große und kleine Probleme!
Durch eine intensive Betreuung sorgen
wir dafür, daß Sie auch wirklich Spaß in
Ihrer Freizeit haben!**

Modelltechnik

Service, Beratung, Verkauf

Perfektastraße 6-8

1230 Wien

Tel. 01/662 33 33

Fax 01/662 33 33 33

Unsere Geschäftszeiten

Mo - Fr 10⁰⁰ bis 19⁰⁰
Sa 9⁰⁰ bis 13⁰⁰

Wir verkaufen lieber nichts
bevor wir etwas falsches verkaufen!

In unserer Flugschule lernen Sie
Ihr Modell sicher zu steuern! Denn
fliegen ist schöner als reparieren!

Gasthof Zur Mühle



Nächstgelegener Gasthof zum Modellflugplatz Dietersdorf
(ca. 3,5 km); er zählt zu den schönsten und beliebtesten
Europas.

*Wir bieten modellflugfreundliche Gastlichkeit, Doppelzimmer mit Dusche/WC,
Abstellraum für Modelle und Autogaragen.*

*Flieger müssen ihre Familie nicht zu Hause lassen. Für die Familie bieten sich Alternativen wie
die zahlreichen Thermen in unmittelbarer Nähe und das schöne oststeirische Hügelland, das zu
ausgiebigen Wanderungen und zur Pilzsuche bestens geeignet ist!*

Grabersdorf 90 A-8342 Gnas, Tel. 0 31 51/22 76

WIENS MODERNSTES MODELLBAUFACHGESCHÄFT AUF CA. 300 m² Verkaufsfläche!!!

build your visions !

MEGA MODELL

GROSS

NEU

STARK

Herbst-Preise die abheben !!!

MC-24 Umsteiger-Set
sender mit HF-Modul
9999,-

Pico-servo
das kleinste servo
mit Kugellager
333,-

FC-16 Komplett-Set
mit 4 servos 3003
2990,-

SANYO-Reflex 2000
1,2V 2000 mAh
Stück um **55,-**
ab 10 Stück
50,-

1150 Wien, Mariahilferstr. 178 Tel.: 892 82 77

Mo-Fr 10-19 Uhr und Sa 9-13 Uhr

Angebote gültig bis 13.12.97 oder solange Vorrat reicht! Irrtümer vorbehalten.

Werden SIE MEGA-MODELLBAUER mit den vielen Vorteilen...



Manfred Eberhard

Ganzen war die Zusammenarbeit im Team ausgezeichnet und die stets frohe Laune im österreichischen "Lager" brachte immer wieder andere Nationen, besonders erwähnen möchte ich dabei die "Schotten", die uns in Lebensfreude und Trinkfestigkeit ebenbürtig sind, ins "Österreich-Zelt", besonders angetan waren die Kollegen von unserer Vorratskammer lebenserhaltender Utensilien (Gösser, Hirter, Slivovits und Geräuchertem vom Bauernhof). Dies war natürlich ein arger Kontrast zu den an den Kiosken zu un-



Peter Häusel



Jürgen Tüchler

Bus nach London und Bristol für die Familienmitglieder der Teilnehmer. Freitag abends wurde im Hilton bei einem "Gala-Dinner" dann der Weltmeister der Jet-Modeller gekürt. ie Jet-Szene hat einen neuen Weltmeister: Wolfgang Klühr aus Deutschland, der den Wanderpokal vom Vorgänger, Garland Hamilton aus USA erhielt. Garland, der leider bei seinem 1. Wertungsflug sein Modell durch Reichweitenprobleme verlor, schwor dabei schreckliche Vergeltung für die nächste WM. Na das werden wir uns live ansehen! Diese 2.WM in England war von der technischen Abwicklung schwer in Ordnung, nur durch das Fehlen von Rahmen-

programm die teuren Preise für Speis und Trank und das kalte stürmische Wetter, fühlten sich die Teilnehmer nicht so richtig wohl. Bei der Sitzung des IJMC in Wroughton wurde beschlossen die nächste WM an Österreich zu vergeben, um wieder mehr "Wärme" für die Piloten in diesen Wettbewerb zu bringen. Ich bin also stolz darauf, die nächste "Weltmeisterschaft für Jet-Modellflugzeuge" 1999 in Österreich, wahrscheinlich in Punitz, das schon sehr Jet-erfahren ist, anzukündigen. So und nun ab in die Keller, die nächste Saison braucht neue Modelle!

Peter Cmyral

verschämt hohen Preisen angebotenen Erfrischungen. Vorwürfe von anderen Mannschaftsführern wir würden schmutzige Tricks verwenden um Konkurrenten für die Wertungsflüge kampfunfähig zu machen konnten wir an Ort und Stelle widerlegen. Da der Veranstalter sowie ganz England durch den tragischen Tod von Prinzessin Diana sehr niedergeschlagen wirkte nahm dann die Deutsche Mannschaft in dankenswerter Weise die Gestaltung der Rahmenprogramme in die Hand, Nationen-Party mit Freibier und gemeinsamen Singens aller Piloten auf der Bühne (es wird wahrscheinlich jahrelang keine Nagetiere in dieser Gegend geben) sowie Besichtigungsreisen per



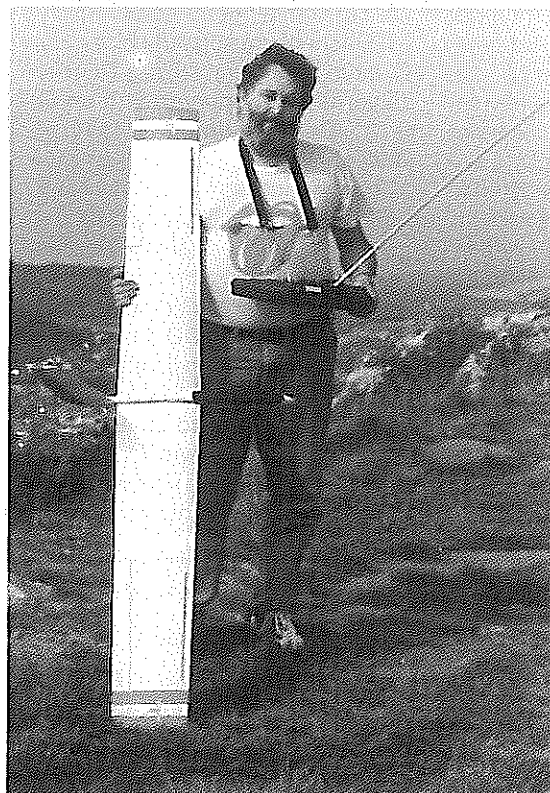
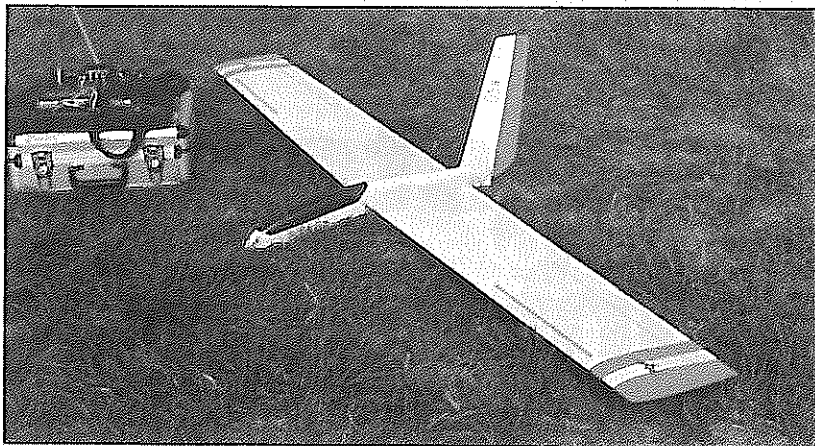
Eduard Morbitzer

Zorro-Hilite- ein Flugbericht

„Zorro-Rächer der Enterbten“ -Kindheitserinnerungen an den wohl berühmtesten der maskierten Mantel- und Degenhelden werden wach bei diesem Namen.

Nun, das Modell, das vor mir liegt ist zumindest nicht schwarz wie der mexikanische Westernheld, sondern weiß und engelhaft, wie man es sich für ein fliegendes Brett ja wohl wünschen darf. Ein kleiner, feiner GFK-Rumpf, optisch attraktiv mit Kabinenhaube und gerade genug Platz für Anlage und Akku; starre Seitenleitwerksflosse (absolut ausreichende Richtungsstabilität) und 2 ansteckbare trapezförmige Flächenhälften. 2 Servos für die kombinierten Quer-Höhenrudder, und fertig ist das Brett. Ein ordentlicher Hang, 2,5-25m/sec. Wind und raus damit! Jetzt ist „Zorro“ in seinem Element. Ob man den Flieger durch alle gängigen Kunstflugfiguren wie Rollen, Vor- und Rückwärtsloops, Rückenflug etc. jagt, ob die Hangkante auf Hochglanz poliert wird, ob man das Teil endlos stürzen läßt, um es anschließend senkrecht hochzujagen - das Brett ist wie sein berühmter Namensvetter furchtlos und zu allem bereit! Abendflaute und ans Seil damit! Klar, astronomische Höhen erreichen wir mit der Planke nicht, aber es geht tadellos gutmütig, und es reicht bei allfälliger Thermik zum Wegkurbeln. Also das Teil ist einfach völlig unproblematisch, hält was aus, ist auf der Hutablage jedes Kleinst-PKW's unterzubringen und garantiert jede Menge Spaß!

Curt Weller



*"ZORRO der Rächer der Enterbten" mit Curt Weller "dem Kaiser der Schwanzlosen" am Spitzerberg.
Fotos W. Zehethofer*

Ing. Heribert Bauer

**Erzeugung und Reparatur
von elektronischem/mechanischem Spielzeug
Modellbau-Sonderanfertigungen
Spezialist für RC-Hubschrauber**

**1060 Wien, Bürgerspitalgasse 10
Telefon/Fax (0222) 597 24 37**

Das neue Flaggschiff Fernsteuerungsflot Computersystem M

Als ich im Frühjahr 1997 den Neuheitenprospekt der Fa. Graupner durchblätterte, fiel meine Aufmerksamkeit sofort auf die neue MC-24. Aufgrund der Beschreibung ließ diese Fernsteuerung Möglichkeiten der Programmierung erwarten, die sowohl für den Heli,- als auch für den Flächenpiloten noch mehr ins Detail gehende Abstimmungen für das jeweilige Modell, vor allem für verschiedene Flugphasen in einem Modellspeicher ermöglicht. Zwar lag zu dieser Zeit der Tag der Auslieferung noch in weiter Ferne, trotzdem wurden die notwendigen Anschaffungsmodalitäten sofort mit meiner besseren Hälfte über die Bühne gebracht. Trotz oftmalig anderslautender Ge-

der eingeschalteten Flugphase, abhängig vom eingestellten Modelltyp ein Flächenflugzeug oder einen Heli, je nach Programmierung Rundenzähler und Stoppuhren und im unteren Bereich des Displays die Tastenbelegung für die Folientaster. Nächstes auffälliges Merkmal ist der rechts vom Display angeordnete sogenannte 3 D Einstellregler. Dabei handelt es sich im Prinzip um einen drehbaren Zweiweg- Momentschalter ohne Endanschlag. 3 D deshalb, weil mit diesem digitalen Drehgeber, je nach Menü sowohl im normalen wie gedrückten Zustand Zeilen,- und Auswahlprünge sowie Veränderungen der Einstellwerte vorgenommen werden können. Rechts vom Display

men, kommt man durch dreimaliges Drücken der Esc - Taste wieder zurück in das Grunddisplay. Die Clear - Taste setzt im Grunddisplay angehaltene Stopp,- und Flugzeituhren auf null, so wie Werte in den Einstellmenüs, die dunkel unterlegt sind, auf ihren Vorgabewert zurück. Wird die Help-aste in einem Menü betätigt, erscheinen dem Menü entsprechende Bedienhinweise, wobei man mit der Help-Taste nach vorne blättert und mit der Clear-Taste nach rückwärts, mit Esc kehrt man in das Menü zurück. Ist bei der MC-20 für jede Funktion ein Code vorhanden, z.B. Code 11>Servowegumkehr, oder Code 12>Servowegeinstellung, so sind in der MC-24 oft mehrere Funktionen in

Die Auswahl- und Einstellmenüs werden über der 3D-Rotary-Select-Drehknopf aufgerufen



rüchte, in bezug auf den Zeitpunkt der Auslieferung, konnte ich im Herbst 1997 den neuen Sender in Händen halten. Viele Stunden habe ich mich seither mit dem Sender und seinen Softwaremöglichkeiten beschäftigt, und ich möchte im folgenden Bericht dem interessierten Leser diese Neuheit näherbringen. Das Gehäuse wurde von der MC-20 übernommen und aufgrund der Robustheit dieser Ausführung war dies sicher eine gute Entscheidung. Ins Auge fällt jedoch sofort das große Grafikdisplay, welches dem Piloten nach dem Einschalten folgende Grundinformationen bietet: Modellname, Modellnummer, Modellzeit, Besitzername, Spannungsanzeige des Senderakkus, Betriebszeit des Senders seit letzter Ladung, Name

sind vier Folientaster mit den Beschriftungen Enter, Esc, Clear und Help angeordnet. Mit der Enter - Taste kommt man in das Funktionsmenü in dem sämtliche, je nach eingestelltem Modelltyp verfügbare, Einstellmenüs ersichtlich sind. Die Auswahl des jeweilige Codes ist entweder durch Drehen des 3 D - Reglers oder direktes Eingeben der Codenummern über die Folientasten möglich und durch anschließendes Drücken der Enter-Taste befindet man sich im gewünschten Menü. Mit der Taste - Esc verläßt man das ausgewählte Menü und kehrt mit jedem Tastendruck wieder auf das jeweils davor liegende Menü zurück. Befindet man sich zum Beispiel im Menü Pitchkurveneinstellung und hat dort eine Kurvenanpassung vorgenom-

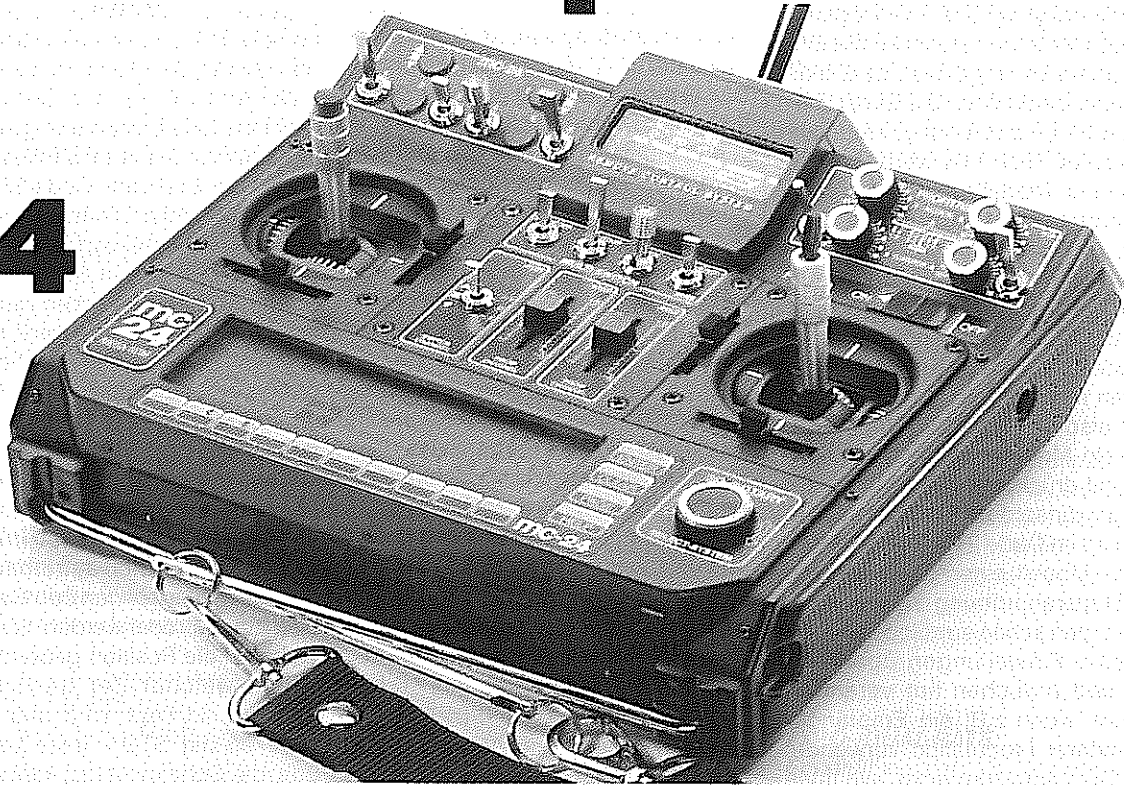
men, kommt man durch dreimaliges Drücken der Esc - Taste wieder zurück in das Grunddisplay. Die Clear - Taste setzt im Grunddisplay angehaltene Stopp,- und Flugzeituhren auf null, so wie Werte in den Einstellmenüs, die dunkel unterlegt sind, auf ihren Vorgabewert zurück. Wird die Help-aste in einem Menü betätigt, erscheinen dem Menü entsprechende Bedienhinweise, wobei man mit der Help-Taste nach vorne blättert und mit der Clear-Taste nach rückwärts, mit Esc kehrt man in das Menü zurück. Ist bei der MC-20 für jede Funktion ein Code vorhanden, z.B. Code 11>Servowegumkehr, oder Code 12>Servowegeinstellung, so sind in der MC-24 oft mehrere Funktionen in

einem Codeaufruf einstellbar, z.B. im Code 23>Servoeinstellung können für sämtliche Servos, Servowegumkehr, Servomittenverstellung, Servowegeinstellung und Servowegbegrenzung eingestellt und angepaßt werden. Die Einstellung von Werten läuft in sämtlichen Menüs nach folgendem Schema ab: Nach Anwahl eines Codes und drücken der Taste Enter befindet man sich im gewählten Menü. Die Zeile in der eine Veränderung vorgenommen werden kann, ist oben und unten durch eine Linie begrenzt und durch Drehen des gedrückten 3 -D - Reglers oder Drücken eines mit einem Pfeil belegten Folientasters wechselt man die aktive Zeile, dann drückt man jene Folientaste, die mit <SEL> belegt ist, und der zu verändernde Wert wird

ff der Graupner

te

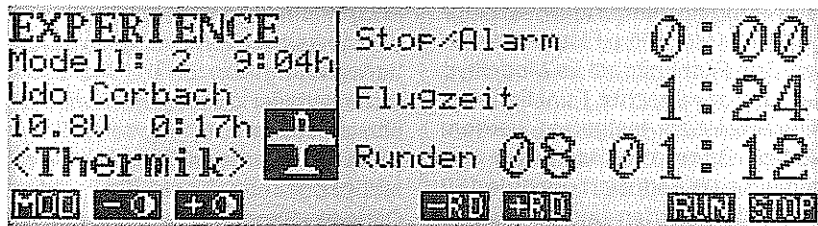
C-24



dunkel unterlegt und kann nun durch Drehen des ungedrückten 3 D-Reglers entsprechend verändert werden. Ist ein Menü umfangreicher,

Extern-, oder Geberschalter zugeordnet werden. Dabei ist es wichtig, das sich der zuzuordnende Schalter in jener Position befindet, in der man die

net werden. Sind alle Einstellungen vorgenommen, wird die Esc - Taste so oft gedrückt, bis man sich wieder im Funktionsmenü befindet und gibt den nächsten gewünschten Code

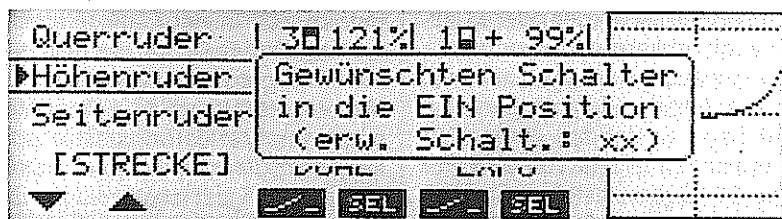


Display Grundinformationen:
 Modellname, Modellnummer,
 Betriebszeit, Pilotenname,
 Senderakku, Flugzustand usw....

so ist dies an dem Abwärtspfeil über dem linken Folientaster erkennbar. Ebenso gibt es diese Menüerweiterung nach rechts, wie z.B. in den Mischereinstellmenüs, welche durch Drücken des Folientasters mit

Aus - Stellung haben will. Dann wird nach Drücken der Folientaste mit dem Schaltersymbol das gewünschte Schaltelement in die Ein - Stellung bewegt, und die Schalterzuordnung ist abgeschlossen. Wird nach der

ein oder wählt in mit dem 3 D - Regler aus. Die folgende Beschreibung der verschiedenen Funktionen der MC- 24 ist nicht numerisch nach den Codenummern aufgeführt, sondern



Automatische EXTERN-SCHALTER Zuordnung.
 Problemlos und einfach wie nie zuvor.

dem nach rechts weisenden Pfeil oder der Enter-Taste aufrufbar sind. Überall dort, wo in Menüs ein Schalterzeichen zu sehen ist, können

Schalterzuordnungstaste <Enter> gedrückt, kann einer der acht Geberschalter (normal oder umgepolt) oder einer der zwei Festschalter zugeord-

entspricht in etwa der Vorgehensweise beim Programmieren eines Flugmodells. Bei der ersten Inbetriebnahme werden im Code 91 >Allgemeine

prop Test....

Einstellungen der Besitzername, die Steueranordnung, die Modulation, die Lautstärke des Piezolausprechers, die dynamische Beschleunigung des Drehreglers, Vorgabe für Pitch min sowie die Einschaltmelodie eingestellt, bzw. aktiviert oder deaktiviert. Die Einstellungen für Steueranordnung, Modulation und für Pitch min werden in einen neuen Modellspeicher bei dessen erstmaligen Aufruf aus dem Code 91 übernommen. Wird eine dieser drei Vorgaben jedoch aufgrund der Erfordernisse im Code 21 oder 22 im jeweiligen Modellspeicher verändert, so sind diese Einstellungen für den Modellspeicher gültig. Man wählt also im Code 11>Modellauswahl ein Modellspeicher *****frei***** aus und drückt den Folientaster für den gewünschten Modelltyp. Nun gibt man im Code 21>Grundeinstellungen Modell einen Modellnamen ein. Steueranordnung und Modulation wurden schon aus Code 91>Allgemeine Einstellungen übernommen und brauchen nur verändert werden, wenn z.B. ein Empfänger mit anderer Modulation verwendet wird. Die Lautstärke eines eventuellen Alarmtimers kann auch noch festgelegt werden. Im Code 22>, der abhängig vom gewählten Modelltyp entweder <Servoanordnung> oder <Helityp> heißt, kann für Helis der Taumelscheibentyp (1 Servo, Heim-System, 2 x 120° Anlenkung und 90° Anlenkung) und die Rotordrehrichtung eingestellt werden. Die Einstellung für Pitch min wird aus dem Code 91>Allgemeine Einstellungen übernommen. Die Funktion Expo Gaslimit ist Teil der Funktion Gaslimit und soll im folgenden genauer erläutert werden. Da es bei der MC-24 keine Gasvorwahl mehr gibt, sondern in den vier möglichen Flugphasen Gaskurven programmiert werden, wird einer der in der Mittelkonsole montierten Schieberbegeber im Code 32>Gebereinstellung mit der Funktion Gaslimit 12 belegt. In der Minimumstellung des Gebers soll das Drosselkükken ganz geschlossen sein und in der Maximumstellung wird die einprogrammierte Gaskurve wirksam. Die Funktion Expo Gaslimit verteilt nun bei einer Verstellung in positive Werte den Gasservoverstellweg auf den ganzen Schieberweg. Bei Verstellung in negative Werte verlegt sich die Gasservobewegung auf die untere Schieberhälfte. Bei einer Verstellung in positive Werte kann somit erreicht werden, das der Motor in

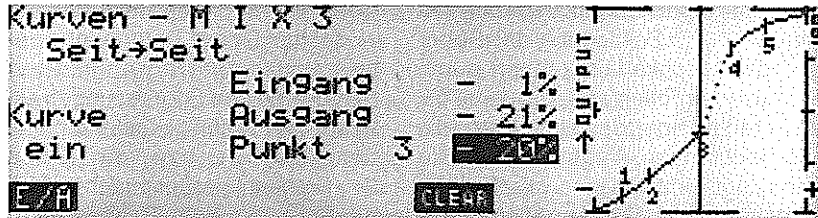
Gebermittelstellung gestartet werden kann. Ist diese Einstellung getroffen, sollte bei Gaslimitgebervollausschlag und Pitchknüppelvollausschlag überprüft werden, ob die Gasservoendstellung stimmt. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist in Code 32>Gebereinstellung die Zeile Gaslimit anzuwählen, die Folientaste <ASY> bei Weg zu drücken und mit dem 3 D - Regler die Servoposition zu korrigieren. Wurde der Modelltyp Flächenflugzeug gewählt, so kann im Menü <Servoanordnung> der Leitwerkstyp (normal, V-Leitwerk, Delta/Nurflügel), sowie die Anzahl der Querruder-, und Wölbklappenservos ausgewählt werden. Nun wird Code 23>Servoeinstellung aufgerufen. Im Modelltyp Hubschrauber wird das Gasservo an Kanal 6 angeschlossen und an Kanal 1 wird entweder das Pitchservo eines mechanischen Taumelscheibenmischers oder das Taumelscheibenservo 1 angeschlossen, wenn es sich um eine elektronisch gemischte Taumelscheibenansteuerung handelt. Nun können für sämtliche Servos Richtungsumkehr, Mittenverstellung, Wegeinstellung symmetrisch oder asymmetrisch, sowie Wegbegrenzung, ebenfalls symmetrisch oder asymmetrisch eingestellt werden. Die Einstellungen in diesem Code gelten global für alle Flugphasen und sollen daher bei Einstellung von Flugphasen nicht mehr verändert werden. Im Code 31>Knüppeleinstellungen kann für Kanal 1 im Modelltyp Fläche bzw. für den Gas/Pitchknüppel im Modelltyp Heli die gewünschte Funktion des Trimmischiebers festgelegt werden. Weiters können die Trimmwege entweder bis 0% reduziert oder bis 150% erweitert werden und so optimal an das jeweilige Modell und die verwendeten Servos angepaßt werden. Ebenfalls eine gute Idee ist die Möglichkeit der Programmierung einer Zeitkonstante getrennt für jede Steuerrichtung oder symmetrisch. Damit kann z.B. bei einem an Kanal 1 angeschlossenem Motor ein Sanftanlauf eingestellt werden oder es lassen sich etwaige unsynchrone Servobewegungen ausgleichen, z.B. bei einer Höhenruderanlenkung mit zwei Servos oder bei einer 120° Taumelscheibenansteuerung. Im Code 32>Gebereinstellungen können nun die erforderlichen Geberzuordnungen programmiert werden, wobei die Eingänge 5 - 8 für jede Flugphase getrennt programmiert werden können und die Eingänge 9-

12 einfach für den Modellspeicher einzustellen sind. In diesem Menü werden den Eingängen Schiebe-, und Schaltgeber oder Externschalter zugewiesen. Die Wegeinstellungen und die Zeitkonstanten werden nach den jeweiligen Erfordernissen angepaßt. Wird z.B. für den Geber Gaslimit eine Zeitkonstante vergeben so erreicht man damit ein sanftes Hochfahren der Drehzahl. Code 33>Dual Rate/Exponential erlaubt flugphasenabhängige Einstellungen der jeweiligen Werte. Wird ein Schalter zugeordnet, so kann zwischen zwei Werten umgeschaltet oder wenn nur ein Wert verstellt wird, die Funktion ein-, oder ausgeschaltet werden. Ebenso ist eine asymmetrische Einstellung möglich, wenn ein Geberschalter mit Schaltpunkt in Knüppelmittelstellung programmiert wird. Die Zuordnung von Geberschaltern ist in Code 42>Geberschalter aufrufbar. Acht Geberschalter können den Gebern 1 bis 12 zugeordnet werden. Wenn der Geber in die Position gebracht wurde, in welcher der gewünschte Schaltpunkt liegt, wird dies durch Drücken der STO - Taste bestätigt und die Schalterrichtung kann durch Auswahl des Richtungspfeiles festgelegt werden. Durch die Möglichkeit einen Externschalter zuzuordnen, kann der Geberschalter deaktiviert werden. Im Code 49>Phasenschalter im Flächenprogramm können die Flugphasen-, und Programmautomatikschalter zugeordnet werden. Es ist möglich durch Verwendung von Zwei-, und Dreistufenschalter und deren Kombination zwischen 2, 3, 4, oder 6 Flugphasen umzuschalten. Im Heliprogramm heißt der Code 49>Sonderschalter und dort ist durch die entsprechende Schalterzuordnung ein Umschalten in bis zu vier Flugphasen und Autorotation möglich. Eine hilfreiche Funktion ist der Markierungstaster, dem ein Einweg - Momentschalter zugeordnet wird, der im Flug leicht betätigt werden kann. Befindet man sich im Flugbetrieb z.B. in der Gaskurveeinstellung und es ist nun der Fall, das beim Pitchgeben das Gas zu stark vor eilt, so betätigt man in diesem Moment den Markierungstaster und kann nach der anschließenden Landung an der gestrichelten Linie, die in der Gaskurve sichtbar ist, jene Knüppelstellung feststellen, in der die Gaskurve verändert werden soll. Dies ist meiner Meinung nach ein absolut wichtiges Hilfsmittel zur optimalen

Abstimmung eines Hubschraubers. Ein weiteres großes Plus ist die digitale Phasentrimmung, für die im Code Sonderschalter die entsprechenden Bedienelemente zugewiesen werden. Dazu ist es notwendig, in der Mittelkonsole drei Zweiweg-Momentenschalter und einen Einstufenschalter zu montieren, wobei die Trimm- schalter für Heck und Roll jeweils um

mung von Wölbklappen, Quer- und Höhenruder. Wird ein Schalter zugeordnet ist die Einstellung von zwei Trimmwerten möglich, je Modellspeicher sind 12 Trimmkombinationen möglich. Die im Modelltyp Heli zur Verfügung stehenden Trimmöglichkeiten für die einzelnen Flugphasen ermöglichen es dem Piloten, sein Modell wirklich optimal

tasters ausgeführt werden. Im Code 49>Phasenschalter müssen dazu Schalter definiert werden, um zwischen vier Figurenmöglichkeiten umschalten zu können. Wird einem Kanal <var> (kommt nach -125%) zugeteilt, kann dieser Kanal während der gewählten Figur selbst gesteuert werden. Im Code 61>Uhren (allgemein) werden für beide Modelltypen

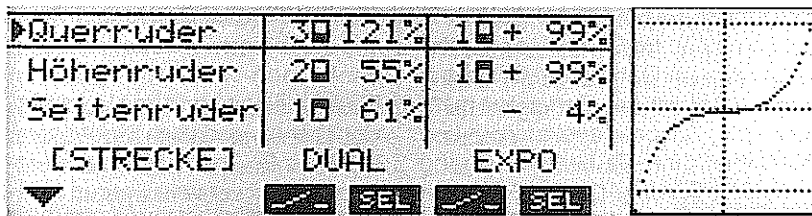


KURVENMIX - Einstellbeispiel mit asymmetrischer Steuerkurve, z.B. für den Heckrotor von Helis.

90° verdreht eingebaut werden. Der Einstufenschalter wird als <Trimm- schalter global> zugewiesen, um die Trimmer durch Abschalten gegen unbeabsichtigtes Verstellen zu sichern, und die Zweiweg - Moment- schalter werden den entsprechenden

einzustellen. Wurden, wie schon erwähnt, die Momentschalter montiert und im Code Sonderschalter zugewiesen, so ist es nun möglich, eine digitale Trimmung für Heck, Roll und Nick durchzuführen, welche in der aktiven Flugphase gespeichert wird.

folgende Funktionen bereitgestellt: In der ersten Zeile finden wir die Modellzeit. Wird kein Schalter zugeordnet, beginnt sie mit dem Wechsel in den jeweiligen Modellspeicher zu laufen. Wird ein Schalter zugeordnet, so kann sie damit gestartet und gestoppt

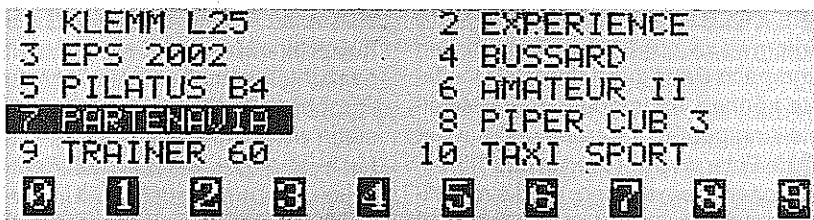


EXPO-/DUAL-RATE; Einstellbeispiel z.B. Querruder, zusätzlich flugphasenspezifisch möglich.

Trimmmungen, für die sie verwendet werden, zugeordnet. Wird das Profitrиммmodul verwendet, wird dem <Profitrимм global> ein Schalter zum Deaktivieren des Moduls zugeordnet. Im Code 51>Phasenzuweisung werden für die, je nach Schalterzuordnung möglichen, Flugphasen die gewünschten Phasennamen ausgewählt (der Name Autorotation kann

Die Trimmreduzierung aus dem Code 31>Knüppelinstellungen wirkt jedoch nur auf die normalen Trimm- schieber der Knüppelaggregate. Wird daher eine Trimmreduzierung eingestellt, um eine Feinabstimmung zu erreichen, so ist im Code 52>Phasen- trimmung nach dem Trimmen mittels Trimmschieber die Taste <STO> zu drücken und der Trimmschieber in

werden. Wird z.B. für den Schieber Gaslimit ein Geberschalter definiert und der Einschaltzeitpunkt so gesetzt, daß die Uhr kurz vor Erreichen der Maximumstellung eingeschaltet wird, erhält man damit Aufschluß über die Betriebszeit der Mechanik. Mit der Taste <CLR> wird die Uhr auf Null gesetzt. Die Uhr Akkuzeit informiert über die Betriebszeit des Senders seit der



Modellauswahlmenü aufrufbar durch MODEL-DIRECT-KEY-System. Die Modellauswahl erfolgt durch einfaches Drehen am 3D-Rotary-Select-System.

nicht geändert werden), eine Phasen- uhr oder ein Rundenzähler zugeteilt und die Umschaltzeit, in welcher in die jeweilige Flugphase umgeschaltet wird, eingestellt. In die Autorotation wird ohne Zeitverzögerung geschaltet, und die eingestellte Zeit bestimmt dort, in welcher Zeit aus der AR wieder in die nächste Flugphase zurück- gekehrt wird. Der Code 52>Phasen- trimmung erlaubt für den Modelltyp Fläche die phasenabhängige Trim-

die Mittelstellung zu bringen. Anschließend wird durch Drücken der Enter - Taste der Trimmwert in der eingestellten Flugphase gespeichert. Die Position des Heckrotors bei Auto- rotation wird ebenfalls in der Phasen- trimmung nach Betätigen des AR - Schalters eingestellt. Code 53>Pro- grammautomatik für den Modelltyp Fläche erlaubt das Programmieren von Servoausschlägen, die nach Drücken des zugeordneten Moment-

letzten Ladung. Ist die beim Einschalten des Senders gemessene Spannung höher als die bei der letzten Abschaltung gespeicherte Spannung, so wird die Uhr automatisch auf Null gesetzt. Weiters können Uhren für Motorlaufzeit (Stoppuhr), Flugzeit (Rahmenzeit) und Alarmtimer gesetzt und der jeweils gewünschte Schalter zugeordnet werden. Wurden im Code 51>Phasenzuweisung Flugzeituhren oder ein Rundenzähler

programmiert, so werden im Code 62>Flugphasenuhren die Schaltelemente zugeordnet und die gewünschten Zeiteinstellungen vorgenommen. Je nach den in Code 22>Servoanordnung eingestellten Quer,- und Wölbklappenservos sind nun die im Code 71>Flächenmischer verfügbaren Mischer für jede aufrufbare Flugphase, in der die jeweilige Mischfunktion gewünscht wird, einzustellen und für den Quer - Seite - Mischer ein Schalter zuzuordnen. Die Offsetstellungen sind bei der MC-24 für die Flächenmischer fix vorgegeben, wobei sie für die Quer,- Höhenruder und Wölbklappenmischer in Knüppelmittelstellung liegen und für die Bremsklappenmischer in der vordersten Position von Knüppel K1. Im Modelltyp Heli heißt Code 71>Helimischer und bei aktiviertem AR - Schalter lassen sich Pitchkurve, Gasposition, Kreiselausblendung und Taumelscheibendrehung einstellen. In den Flugphasen sind Pitch,- Gas,- und Heckrotorkurve, sowie die zur Feinabstimmung eines Helis notwendigen Mischer (Heck - Gas, Roll - Gas, Roll - Heck, Nick - Gas, Nick - Heck) sowie Kreiselausblendung und Taumelscheibendrehung einstellbar. Durch die Möglichkeit in den Kurvenmischern zwischen Anfangs,- und Endpunkt bis zu sechs Punkte festlegen und alle Punkte Einstellen zu können, kann für jede Flugphase eine optimale Abstimmung gefunden werden. Wird mit dem Pitchknüppel angefahren und es erscheint die <STO> Taste, setzt man durch Drücken der Taste an der gewünschten Position einen Punkt. Mit der <CLR> Taste kann der gesetzte Punkt wieder gelöscht werden und mit der Clear - Taste neben dem Display wird der angewählte Punkt auf 0 gesetzt. Die festgelegten Punkte werden entweder durch Anfahren mit dem Pitchknüppel, oder nach Drücken der Pfeilsymboltaste mit dem gedrückten 3 D - Regler ausgewählt. Durch Drehen des 3 D - Reglers in Normalstellung wird der angewählte Punkt dann verstellt. Die Funktion Trimpunkt ist vor allem während des Flugbetriebes von Vorteil, weil alle Punkte unabhängig von der Knüppelstellung eingestellt werden können. Mit der Taste <ESC> verläßt man das Trimpunkt - Menü. Durch Drücken der <E/A> Taste wird der Kurvenverlauf verrundet. Auch beim Code 34>Kanal 1 Kurve handelt es sich um einen Kurvenmischer, mit dem in jedem Modelltyp flugphasenabhängig

und individuell eine Knüppelanpassung für den Gas,- Klappen,- oder Pitchknüppel möglich ist. Im Code 72>Freie Mischer stehen für beide Modelltypen acht Linearischer und vier Kurvenmischer zur Verfügung. Es können davorliegende Mischer mit einbezogen und zugeordnete Trimmungen aktiviert werden. Linearischer können mit der Einstellung von "S" in "von" und Zuordnung eines Schalters als Schaltkanäle definiert werden. Nach Festlegung der Geber und der Mischkanäle können durch Drücken des Folientaster mit dem Pfeil nach rechts oder der Taste Enter die Mischrichtungen, Wege und Offset für den ausgewählten Linearischer eingestellt werden. Die Vorgehensweise zur Einstellung der Kurvenmischer wurde schon erwähnt. Im Code 73>MIX aktiv in Phase ist die flugphasenabhängige Deaktivierung von Mischern möglich. Wird in einer Flugphase hinter einem Mischer <nein> gesetzt so wird er in dieser Flugphase abgeschaltet und ist im Code 72>Freie Mischer in dieser Flugphase nicht mehr sichtbar. Im Code 74>Nur MIX Kanal wird ein Geber vom Servo getrennt. Damit ist das Servo nur mehr über einen Mischer ansteuerbar und der Geber kann als Mischereingang verwendet werden. Code 75>Kreuzmischer erlaubt die gleich,- oder gegensinnige Kopplung zweier Kanäle, z.B. Höhenruder,- oder Bremsklappenanlenkung durch zwei Servos. Im Code 76>Taumelscheibeneinstellung werden die Mischanteile für direkte Taumelscheibenanlenkung eingestellt, wobei die Summe dieser Werte 150 % nicht wesentlich übersteigen soll, damit die Servos nicht an ihre innere Begrenzung anlaufen. Der Code 81>Trimm Speicher ist global wirksam. Mit <CLR> können ausgewählte Trimmwerte auf 0% gesetzt werden und nach Betätigung der <STO> Taste können Trimmhebel in die Mittelstellung gebracht werden und mit der Taste Enter wird der Wert in den Trimm Speicher übernommen. Wird ein Profitrimmodul montiert, so werden in Code 82>Profitrimm im Typ Fläche die Aktivierungen bzw. Deaktivierungen für die einzelnen Regler vorgenommen und im Typ Heli werden den Reglern die Mischer zugeordnet, die sie verändern sollen und in welcher Flugphase sie wirksam sind. Im Code 83>Fail Safe können für PCM 20 und SPCM 20 die gewünschten Einstellungen vorgenommen werden. Im Code 84>Lehrer/Schüler werden die Funktionen aktiviert, die dem Schüler übergeben

werden sollen und es wird der Schalter für die Übergabe zugeordnet. Code 85>Empfängerausgang erlaubt das vertauschen der Empfängerausgänge, um z.B. Fremdeempfänger anpassen zu können. Code 92>Servoanzeige ist ein übersichtlicher Servomonitor mit Balkendiagramm, der eine Überprüfung aller auf ein Servo wirkenden Einstellungen ermöglicht. Im Code 93>Servotest wird der gewünschte Geber unter Einbeziehung aller einprogrammierten Servowege und Begrenzungen aktiviert. Die <ACT> Taste schaltet den Test aus, bzw. ein. Code 94>Drehzahlmesser erlaubt in Verbindung mit dem Drehzahlnehmer die Drehzahlmessung bis zu 20-Blatt (Impeller). Im Code 99>Eingabesperre wird das Funktionsmenü durch Eingabe einer 1- bis 4- stelligen Nummer gesperrt. Weitere Codes, die vor allem wichtig sind wenn es zum Einfliegen eines Modells geht, sind Code 13>Ausblenden Codes und Code 14>Ausblenden Modelle. Damit kann man die Übersicht im Funktionsmenü und im Modellauswahlmenü wesentlich verbessern, in dem z.B. Codes, die beim Einfliegen nicht verstellt werden müssen oder sollen, ausgeblendet und somit nicht sichtbar sind. Wenn man jetzt am Flugplatz die erste Flugphase eingestellt hat, ruft man Code 12>Kopieren/Löschen auf. In diesem Menü ist es nun möglich Modelle zu löschen, von einem Modellspeicher in einen anderen zu kopieren, von einer MC-24 nach extern (MC-24, PC) oder von extern (MC-24, PC) zu kopieren, oder eben von Flugphase zu Flugphase zu kopieren. Und das erspart natürlich eine Menge Arbeit, weil man so recht unkompliziert die nächste Flugphase aufbauend auf der ersten "weiterentwickeln" kann. Für mich ist dieser Sender das Werkzeug um aus seinem Modell in Verbindung mit dem eigenen Flugkönnen das optimale Ergebnis herauszuarbeiten, und Graupner/JR ist damit mit Sicherheit ein großer Wurf gelungen, den ich jedem engagiertem Piloten empfehlen kann.

Andreas Strutzenberger

Wenn es den Großen unentbehrlich ist, braucht's auch der Modellflieger? Vario System Helios

Seit die Post die Tür aufgemacht hat und auch die Datenübertragung von „Oben nach Unten“ erlaubt, ist es wie eine Lawine ausgebrochen. Alles muß gemessen, dokumentiert werden, am besten gleich mit einem PC am Modellflugplatz. Man kann über solche Entwicklungen trefflich streiten, so richtig geeignet, heiße Diskussionen bei Clubabenden und beim Bier nach dem Fliegen anzuheizen. Ein solches System, liegt uns heute zur Begutachtung vor. Noch nicht so ausgefeilt und kompliziert wie andere Übertragungssysteme, doch der Einsatz und auch der zu erwartende Nutzen scheint logisch, ist doch ein „Vario“ seit den 30er Jahren in allen manntragenden Segelflugzeugen eine Selbstverständlichkeit. Warum nicht auch in unseren Modellen?

Der Sache gehen wir also auf den Grund. MULTIPLEX war einer der ersten Anbieter eines solchen Systems zu einem noch moderaten Preis. Um es gleich vorweg zu nehmen. Allheilmittel für „ewig oben bleiben“ und dergleichen mehr können solche Systeme auch nicht sein. Also wie schaut es nun in der Praxis aus? Nützt was, oder einfach eine Spielerei?

Also gleich rein ins Thema, zunächst der Einbau des Systems in das Modell.

Der Senderteil im Modell besteht aus einem kleinen Kästchen (38 x 50 x 14 mm) in dem auch die Einstellmöglichkeiten für die Empfindlichkeit der „Ansage“ enthalten sind. Daran verbunden mit einem T-Stück samt einstellbarem Ferritkern (zur Abstimmerei), die fix installierten ca. 90 cm langen Antennen.

Der Sender selber wird einfach in das Modell gelegt und das Anschlußkabel direkt in einen freien Empfängeranschluss stecken. Keine Angst, der Vario Sender „frißt“ nur 30 mA, punkto Spannung ist er nicht so empfindlich, er schluckt alles zwischen 4.1 und 12 V. Die Senderleistung liegt bei max. 10 mW.

So weit so gut. Etwas komplizierter wird es schon bei der Verlegung der beiden o. a. 90 cm langen Sendeantennen. Bei einem Modellneubau kein Problem, da wird man halt 2 Bowdenzugröhrchen in die Flächenhälften einbauen, darin kann dann die Antennenlitze einge-

fädelt werden. Warum keine Steckverbindung? Möglich wär's schon, doch da hat die Post was dagegen.

Bei einer nachträglichen Installation oder beim Wechsel des Systems von einem zum anderen vorhandenen (fertigen) Modell wird es schon etwas komplizierter. Am besten geht das so: Die Sendereinheit wird auf einem freien Platz mit Klebeband auf das Servobrett, Rumpfsseitenwand oder wo sonst Platz ist, festgemacht. Die beiden Antennenkabel werden durch kleine Bohrungen im Rumpf (läßt sich nicht vermeiden) so nach außen geführt, daß sie in gerader Linie an der Flächenunterseite in ca. 3 cm

Abstand von der Nasenleiste verlegt werden können. Festgemacht wird die Antennenlitze ganz einfach mit einem Tixoband, es kommt ja keine Belastung drauf. Es ist aber auf alle Fälle darauf zu achten, daß die Antennenlitze nicht in die Nähe von in der Fläche verlegten anderen Leitungen oder Teilen aus Metall (z. B. der Flächenstahl) zu liegen kommt. Sonst heißt es eben ausweichen.

Gut, im Modell selber ist jetzt alles drinnen, bleibt also der Teil über den wir angesagt oder mitgeteilt bekommen, was sich da oben im Modell tut, ob es steigt, fällt. Richtig, der Empfänger, samt „Ansager“ dem Ohrhörer. Wieder so ein kleines Kästchen (37 x 55 x 22 mm) samt der fast putzigen kleinen Wendelantenne. Das Ganze hängen wir uns dann um, klemmen uns den Hörer in eine unserer beiden Lauscher, einschalten und los kann gehen.

Noch nicht ganz, den vor dem „Genuß“ der hoffentlich immer „Steigen“



Die Empfangseinheit des Multiplex Helios Systems. In die Buchse „Betrieb“ bereits eingesteckt das Kabel zum Ohrhörer.

-Signale, kommt noch die Abstimmerei der Senderantenne im Modell. Dazu ist es notwendig, das Modell vom Boden aufzunehmen. Empfänger und Sender einschalten, der Ohrhörerstecker kommt in die Buchse „Abgleich“. Seitlich vom beschriebenen T-Stück mit dem Ferritkern zum Einstellen (mindestens ca. 30 cm) und in einem horizontalen Abstand von ca. 5 cm von der Antennenlitze wird die kleine Wendelantenne unseres Empfängers in Position gehalten. Nun wird man im Ohrhörer einen Ton vernehmen, der beim Verdrehen des Ferritkernes entweder lauter oder leiser wird. Wir bemühen uns, die Position zu finden, in der der höchste Ton zu vernehmen ist. Gut, nun ist unser Helios-System einsatzbereit. Noch nicht ganz denn auf der Empfängereinheit ist noch ein kleines „Mäuseklavier“. Mit diesen Schaltern ist die Empfindlichkeit und die Verzögerung der Anzeige einstellbar.

Aber jetzt wirklich rauf auf Höhe, wir wollen es doch wissen.

Ein gleichbleibender Ton, es geht weder rauf noch runter, wir würden sagen ein „Nullschieber“.

Freude kommt auf, wenn der Ton anstrengender, heller wird. Je kräftiger, desto besser, da wird „Steigen“ signalisiert.

Anders wenn der Ton tiefer, brummiger wird, nichts wie weg, da ist „Fallen“! Wird der Meßbereich von z. B. 4 m/sec steigen überschritten, so kommt nur mehr ein gleichmäßiges Knurren. Es soll aber auch nicht verschwiegen werden, daß wir auch Probleme hatten. Es ist dem prop-Team passiert, daß das System am Boden bei der „Trockenübung“ einwandfrei funktionierte, dann aber von oben her nichts mehr durchkam.

Merkwürdigerweise funktionierte das System aber, wenn der Helios- Empfänger vom Piloten und natürlich einer RC-Anlage entfernt wurde und von einer zweiten Person in nur wenigen Metern Abstand abgehört wurde. Natürlich haben wir den Fehler im System und in der Abstimmerei gesucht, ohne Erfolg. Erst als wir, aus anderen Gründen, einen Quarzwechsel vornahmen, war die Lösung klar, hier streute ein Quarz über dem Durchschnitt und beeinflusste mit Oberwellen den auf 27 MHz arbeitenden Sender und Empfänger des Vario Systems.

Auch bei der Installation des Senders im Modell sollte man sehr sorgfältig vorgehen. Besonders bei E-Seglern gilt die Devise „weg von stromführenden Teilen“.

Und was hat das System gebracht? Bringt es tatsächlich einen Nutzen, oder kann man es schlechtweg unter die Rubrik „Spielerei“ einreihen? Die letztere Möglichkeit kann ausgeschlossen werden, wenn auch Wunderdinge vom System natürlich nicht vollbracht werden können.

Versuchen wir den Nutzen des Vario Systems von Multiplex an Hand eines Beispiels zu demonstrieren.

Wanderung in den Bergen. Ein Modell muß natürlich mit dabei sein. Im Modellrucksack von MULTIPLEX kein Problem. Auf einen Höhenrücken angekommen. Hier müßte es doch eigentlich gehen, also raus mit dem Modell. Geht auch ganz gut, doch auf einmal geht es nur mehr runter und noch dazu weit draußen, zu weit um noch heimzukommen. Kennen Sie das Gefühl? Suchen, das Vario ist auf hohe Empfindlichkeit eingestellt. Nach einer schieren Ewigkeit, ein bescheidener hellerer Ton. Sofort Einkreisen und tatsächlich, es

funktioniert, langsam sehr zäh, gewinnen wir an Höhe, bis der Ton deutlich heller wird und es immer besser steigt.

In solchen und ähnlichen Situationen kann das Helios System seinen Wert ganz eindeutig unter Beweis stellen. Doch auch auf dem Modellflugplatz kann es für den engagierten Piloten, der lange oben bleiben will, wertvoll sein.

Wenn man allerdings dorthin

fliegt, wo es nicht steigen kann, nützt auch das Helios- System nichts.

Dem aufmerksamen Leser wird also die Schlußfolgerung nicht schwer fallen:

Allheilmittel oder Wunderding ist und kann es nicht sein, das Helios System von MULTIPLEX.

Sehr wohl aber eine wertvolle Hilfe für den engagierten Modellpiloten, der entweder sein Hobby in schwierigem Gelände, z. B. Gebirge, ausübt oder für den Anwender der auch sonst alle thermischen Möglichkeiten auszunutzen sucht. Für diesen Kreis der Anwender sicher eine wertvolle Hilfe, für Freaks, die nur die Technik ausloten wollen sicher auch.

Peter Tollerian

1. Ybbstal-Pokal - Klasse RC IV in Abetzdorf bei Amstetten, NÖ

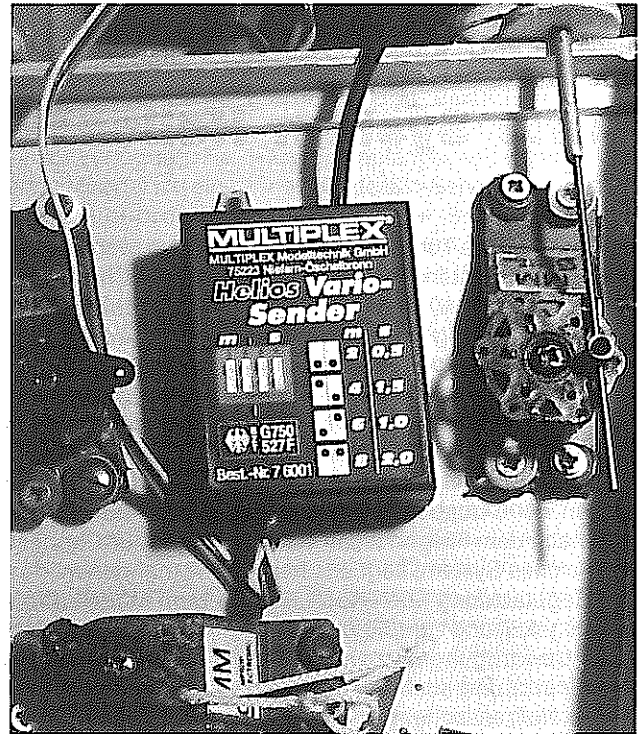
Am 15.6.1997 trug die Flugmodellbaugruppe Amstetten-Ybbstal (FMG) zum ersten Mal die Landesmeisterschaften in der Klasse RC IV und den Ybbstal-Pokal aus.

Insgesamt 15 Piloten aus NÖ, OÖ und Salzburg stellten sich bei hervorragendem Wetter und besten Bedingungen den Punkterichtern.

Bei beiden Bewerbungen gingen folgende Teilnehmer als Sieger hervor:

1. Platz: Manfred Hofbauer (MFC Silbergrube, NÖ)
2. Platz: Dipl.Ing. Georg Hönig (MFC Silbergrube, NÖ)
3. Platz: Dipl.Ing. Manfred Schiefert (HSV Kreuzenstein, NÖ)

Diese Veranstaltung überschattete auch ein tragisches Ereignis. Der Punkterichter Heinrich Grasl verstarb infolge eines Herzinfarktes mitten am Platz.



Die Sendereinheit, eingebaut in einem Großsegler.

Mit den Schaltern des Mäuseklaviers kann die Empfindlichkeit und die Schnelligkeit der Ansage eingestellt werden.

IG - SCALE Austria

Ein etwas anderer Modellflugverein stellt sich vor.

Im Juli dieses Jahres setzte sich eine Handvoll Modellflieger, deren Interesse den vorbildgetreuen und vorbildähnlichen Flugmodellen gilt, zusammen um einen langgehegten Wunsch in die Tat umzusetzen. Die "Interessensgemeinschaft der Scale Modellflieger Österreichs" war entstanden.

Sie versteht sich als überregionale Vereinigung von Scale und Semi-Scale Wettbewerbsfliegern, aber auch Modellfliegern, die sich einfach für diese Art Modellbau interessieren und keine Wettbewerbsambitionen haben.

Die IG-SCALE besitzt ein umfangreiches Archiv von Unterlagen (Bü-

cher, Fotos, Pläne, Zeichnungen usw.), die für Scale Nachbauten benötigt werden und das ständig erweitert wird. Allen Mitgliedern steht dieses Archiv jederzeit zur Verfügung. Zu den Vereinszielen gehört auch die Organisation von Ausstellungen mit ausschließlich vorbildgetreuen und vorbildähnlichen Modellen. Sie sollen abwechselnd in verschiedenen Bundesländern stattfinden, wobei jeweils die besten Modelle aus ganz Österreich zu sehen sein werden. Auf diese Art, sozusagen als wanderndes Museum wollen wir unsere Art den Modellflug zu betreiben der Öffentlichkeit näherbringen.

Die erste dieser Präsentationen fand

von 15.- 17. November in der Nähe von Graz statt.

Für 1998 ist die Durchführung eines F4-C und Semi-Scale-Wettbewerbes geplant, der ebenfalls zu einer „ständigen Einrichtung“ werden soll.

Derzeit hat die IG-SCALE zwanzig Mitglieder aus 4 Bundesländern.

Bei Interesse stehen wir gerne mit näheren Informationen zur Verfügung.

Ing. Bernhard Klauscher,

Tel: 0676/3080071

Hansjörg Hofbauer,

Tel: 03855/3494

In diesem Jahr eine Modellflugprüfung geflogen ?

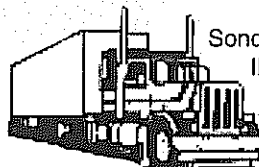
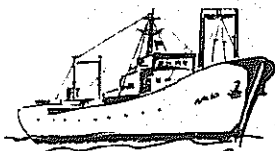
KUGELLAGER FÜR DEN MODELLBAU



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

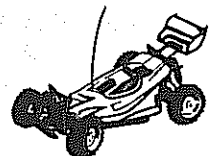
Erfordernissen des Hobbybereichs entspricht. Selbstverständlich auch in Zoll-Abmessungen – immer in bester Qualität bei vernünftigen Preisen. Damit's weiter rollt, rotiert oder fährt. Rufen Sie an, wenn der Termin drängt. Bei nahezu 1000 lagermäßig geführten Abmessungen sind Sie schnell wieder auf Achse, 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



Filmaufnahmen am Modellflugzentrum Gnas, einem der schönsten Modellflugplätze Europas

(Fortsetzung v. Seite 19)

Vieles beginnt am Anfang mit einer gewissen Art von Anspannung und in unserem Fall.... mit frühem Aufstehen. Mitte Juli 1997, Punkt 5 Uhr, begann das Film Team, bestehend aus Herrn Pascal Petric (Kameramann), Frau Claudia Petric (Kameraassistentin), Herrn Ing. Helmut Gruber (Fa. Sony) und dem Verfasser des Berichtes, aktiv zu werden. Die ersten Dreharbeiten erfolgten beim F3A-Pokalfliegen im Rosental/Ktn. Nicht nur für uns, als "Film-Team", war alles ungewöhnlich und neu, sondern auch für den Veranstalter. War jemals ein "Film-Team" von der BS "Modellflug" zu erwarten? Um den Wettbewerbsablauf nicht zu stören, wurden nur bestimmte Kunstflugszenen aufgenommen. Bei diesen Arbeiten wurden wir prompt mit dem ORF verwechselt, wo folgender Wortwechsel zu hören war: Besucher zum Kameramann: "Sie kommen mir sehr bekannt vor, sind sie nicht der Herr vom ORF?". Für den Besucher fiel die Antwort anders aus, als erwartet. Der Eifer und der Einsatz, den unser Kameramann an den Tag legte, unterschied sich sicherlich nicht von dem eines absoluten Profi: Egal ob er kniend, sitzend, liegend oder drehend mit der Kamera hantierte, es gab nur ein Ziel, die besten Situationen einzufangen. Durch die Rasanz und Schnelligkeit der F3A-Kunstflugfiguren ist ein konstantes und ruhiges Aufnehmen nicht immer gewährleistet. Bestimmte Flugszenen mußten wir deshalb nochmals nachdrehen oder komplett nachstellen. Die erste Tätigkeit, die wir im Hotel vornahmen, war nicht Auspacken oder dergleichen, sondern im Display die aufgenommenen Flugszenen zu überprüfen. Man kann es auch anders nennen; wir

konnten es einfach nicht länger aushalten, unsere ersten Aufnahmen zu sehen. Mit den diesen Aufnahmen in der Kamera ging es weiter nach Thon in Kärnten und nach Gnas in der Steiermark. In Thon wurden die ersten Aufnahmen über Flugzeugschlepp und Fliegen mit naturgetreuen Segelflugmodellen bis fünf Metern Spannweite aufgenommen. Durch die eindrucksvollen Motor- und Segelflugmodelle war es uns auch möglich, einmalige und ästhetische Standfotos aufzunehmen. In Gnas wurden wir schon von einigen Piloten und vom Obmann mit Interesse erwartet. Auch bei uns stieg die Spannung, denn die Anzahl der dort vorhandenen Flugmodelle und die Virtuosität der Piloten dieses Vereines ist sicherlich sehr bemerkenswert. Wir wurden auch tatsächlich nicht enttäuscht. Großartiges Kunstflugprogramm mit Semi-Scale-Modellen wurde vorgeführt, ein Nurlflügelmodell mit Elektromotor startete zum ersten Mal, ein fliegender Radfahrer drehte seine Flugrunden, eine Dash 7 mit 4 Motoren startete von der Betonpiste weg

usw. Um alles besser aufnehmen zu können, stiegen wir auch auf das Dach des Hangars und versuchten eine gute Kameraposition zu finden. Ob uns das gelungen ist, können Sie im nächsten PROP nachlesen.

Roland Dunger



EIN KLASSIKER WIEDERENTDECKT ME 363 GIGANT



VON GRAUPNER MODELLBAU

Spricht man in Modellbauerkreisen von "Klassikern", so denkt man in erster Linie an die KA-6, den Spatzen, Grunau-Baby, Rhönbussard, ME 109 und dergleichen. Einige ganz „Große“ findet man aber selten in der Modellvielfalt. So z. B. (bis vor einem Jahr) die JU 52, JU 87 und den natürlich hier zur Diskussion stehenden „Giganten“ ME 363 von Messerschmitt ein Vorläufer für die Großraumtransporter von heute, wie Transall und Galaxy. Grund genug, sich ein wenig mit dem Vorbild zu beschäftigen, bevor wir in den Modellaufbau des Giganten einsteigen.

Messerschmitt hatte die Idee:

1940 machte dieser den RLM (Reichsluftfahrtministerium) und hier Ernst Udet den Vorschlag, für den Transport von schwerem Gerät (auch Panzern) Lastensegler von entsprechender Größe einzusetzen. Das war am 4. 10. 1940. Bekannt war so etwas ja schon. Die DFS beschäftigte sich mit dem DFS 230 seit längerem damit in Ainring bei Salzburg. Nur die Größenordnung war diesmal doch anders, eben gigantisch. Udet fand die Sache gut, bereits 140 Tage nach Projektbeginn konnte am 25. 2. 1941 der erste Lastensegler (ME 321 die Bezeichnung) im Schlepp einer JU 90 in Leipheim geflogen werden. Hintergrund für diese „Exprearbeit“ war, daß man zu diesem Zeitpunkt immer noch ernsthaft an die Möglichkeit einer Invasion gegen England glaubte. Gleichzeitig wurde aber bereits die Möglichkeit einer motorisierten Ausführung untersucht, mit Erfolg, so daß wenig später, am 21. 4. 1941 der erste „Gigant“

in Leipheim abheben könnte. Spätestens hier muß man sich einmal ein Bild von den Dimensionen machen: 55 m Spannweite, Länge 28 2 m, Höhe über 10 m, Flächeninhalt 300 m². Aufgebaut auf einem Gitterrohrgestell und das andere überwiegenst in Holz, bespannt mit Stoff. Motorisierung mit „Beutemotoren“ der Type Gnome & Rhone, Type 4N mit einer Leistung von 6 x 1.180 PS., Zuladung 18.000 kg. Sehr schnell mußte man erkennen das der F- Schlepp der 321 (Seglerversion) zu viele Probleme und Verluste brachte. Der Gigant wurde mit Hochdruck gebaut. Mit der Invasion gegen England war's dann nichts mehr, so daß die „Giganten“ auf den afrikanischen Kriegsschauplätzen sich bewähren mußten. Stationiert in Neapel flogen sie Nachschub für das Afrikacorps. 7 Stunden benötigten sie für Hin- und Rückflug nach Tunis. Obwohl die Gigant eine ganz beachtliche Bewaffnung aufzuweisen hatten, waren die Verluste gegen die englischen Jäger (stationiert auf Malta) sehr sehr groß, so daß man sich im März 43 zur Aufgabe dieser Flüge entschloß. Bis zur endgültigen Auflösung der ME-363-Verbände im Herbst 44 flogen sie noch Rücktransporte von Sardinien und Korsika. Wer den Flugplatz von Calvi (Korsika) kennt, den überkommt ein Schaudern, wenn man sich vorstellt von dort weg mit 45 t Abflug Gewicht dieses Riesen in die Luft zu bekommen bzw. zu landen.

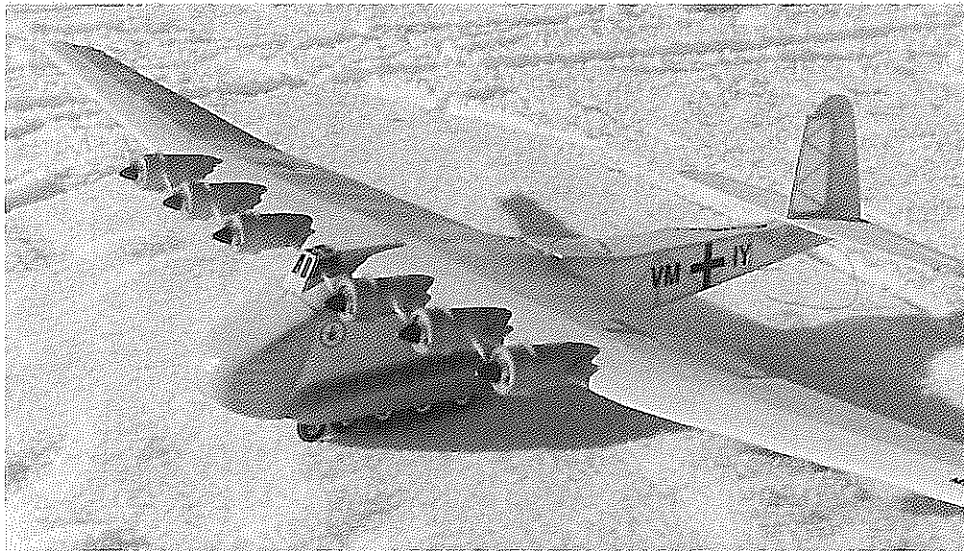
Nun zum Aufbau des „kleinen“ Giganten.

Gleich einleitend eine Feststellung.

Anfängermodell ist er nicht der Gigant. Der erfahrene Modellbauer wird aber an der „Holzbauerei“ seine Freude haben. Die Bauanleitung ist gut gemacht, die Planunterlagen in gewohnten „Graupner-Standard“. Wie immer bei uns, fertigen wir vom Plan eine Kopie auf der dann ohne besondere Rücksichten gebaut werden kann. Das Original bleibt „unbekleckert“ und steht für Nachbauten von Teilen zur Verfügung. Ach ja, da haben wir davon gehört, daß Pläne schon vergrößert werden, entstehen da vielleicht größere „Giganten“.

Der Aufbau der ME 323 ist Genußbauerei. Es wäre hier vollkommen überflüssig, den ganzen Aufbau herunterzubeten. Daher nur ein paar Anmerkungen zu jenen Abschnitten, die entscheidend für das spätere Aussehen bzw. die einwandfreie Funktion sind. Da ist sicher die Herstellung und Anpassung der Bugtore zu nennen. Es bedarf hier einer sehr exakten Arbeit mit einem sehr guten Schneidewerkzeug. Das gleiche gilt der Anpassung der beiden Teile zueinander. Für die Verlobungen empfehlen wir den UHU-Kraft. Von der Passgenauigkeit dieser Teile hängt, das spätere Erscheinungsbild des Giganten entscheiden ab.

Etwas anders - in der Reihenfolge - sind wir bei der Montage der Räder und der Radkästen vorgegangen. Anpassen der Radkästen ja, Montage der Räder und der nun bereits lackierten Radkästen jedoch erst nach der vollkommenen Bespannung des Rumpfes mit Gewebefolie in der Farbe „antik“.



**Nach dem Erstflug.
Me323 GIGANT
Eine Augenweide
für jeden "Scale
Freak"**

Fotos Tollerian

Ein wichtiger Bauabschnitt ist auch die Montage der 6 Motorträger. Die Bauanleitung sieht hier einen Motorsturz von 3° und einen Seitenzug von 0° vor. Die Positionen sind auch klar, der Plan gibt hier exakt Auskunft. Um nun die Motorträger exakt ausgerichtet zu positionieren, fixiert man die fertige, aus drei Einzelstücken bestehende Fläche auf einem Baubrett. Zeichnet die Positionen an und richtet die Motorträger mit einem Winkel genau aus. Wie das aussieht, siehe Foto.

Ach ja, noch eine Kleinigkeit. Man tut sich leichter für die Durchführung der Motoranschlußkabel durch die

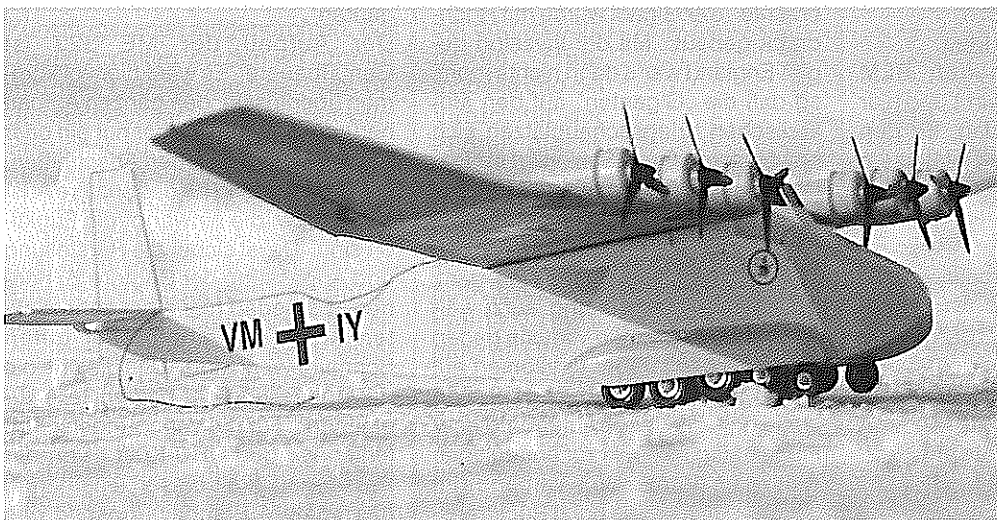
re, viel Geduld bei der Anpassung der Teile untereinander. Spaß hat man bei der Installation der 6 putzigen Speed-280 Motore.

Ein kurzes Wort noch zum Finish. Bespannt wird mit Gewebefolie in Farbe „antik“. Die ABS-Teile werden mit Tamiya-Spray-Lack in Farbe "Sand" Nr. 46 lackiert. Die Flächen- und Rumpfunterseite erhält ihre Farbe aus dem selben Farbsortiment blau Nr. TS 23.

So fertig ist unser kleiner Gigant. Womit der Bericht über die Fliegerei mit dem Giganten ansteht. Bedingt durch die späte Auslieferung der Baukästen, war der Gigant erst im De-

Es deutet alles auf einen zu weit vorne liegenden Schwerpunkt hin. Dies bestätigt sich auch, wenn die Leistung der Motoren weit zurückgenommen wird, der Gigant geht rapide auf die Bugtore. Lassen wir es für heute, es wäre zu schade. Auch eine Probe mit einem 8-zelligen Akku, anstatt des heute verwendeten 7-zelligen lassen wir, lieber nochmals alles in Ruhe überprüfen anstatt einen Bruch zu riskieren.

Tatsächlich stimmte bei einer nochmaligen Überprüfung der Schwerpunkt nicht exakt. Er war ein wenig auf die vorsichtige Seite gelegt. Doch dies genügte offensichtlich denn

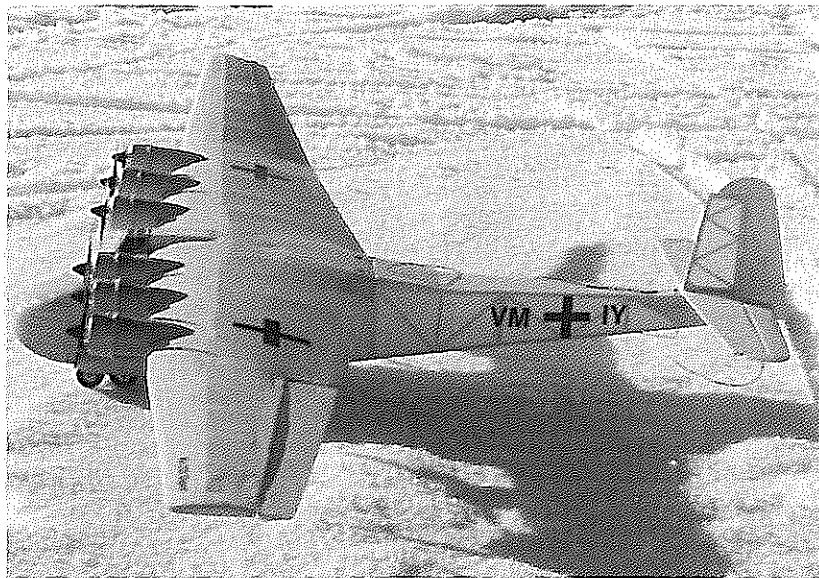


**Der Gigant vor
seinem ersten
Start**

obere Beplankung, die Löcher vorher - an der richtigen Stelle natürlich - anzubringen, die Kabel durchzuführen und dann erst die Beplankung mit UHU Kraft-Kontaktkleber auszubringen. Was für die Bugtore gesagt wurde, gilt im besonderen Maße auch für die Motorgondeln. Das sehr dünne ABS-Material verlangt nach, einer sehr guten kleinen Sche-

zember 96 fertig, kein Flugwetter. Erst Ende Jänner steht ein zugefrorener See zur Verfügung. Der Erstflug entsprach nicht ganz unseren Erwartungen. Der Start aus der Hand verlief zwar einwandfrei, die 6 kleinen Motoren zogen den Giganten auch schön weg, nur mit der Teigerei war's nicht so das Richtige. Motorsturz- und Zug scheinen exakt zu passen.

nach der Korrektur war das Flugverhalten wie ausgewechselt. Dazu muß allerdings noch angemerkt werden, daß ab nun in der kleinen ME 363 Gigant ein 8-zelliger Pack mit 1.700 mA/h für den nötigen Energiefluß sorgt. Jetzt machte die Fliegerei Spaß, das Flugbild, das Gesumme der 6 kleinen E-Motore, es paßt eben alles zusammen. Es ist nun sogar



möglich im Horizontalflug deutlich 'Gas' wegzunehmen. Wird jedoch unter 50% zurückgegangen, so geht's doch sehr schnell „bergab“. Aber tolle Gleiter waren ja auch die Vorbilder nicht. Inzwischen hat unsere ME 363 so viel in der Luft sein müssen, daß der Entschluß gefaßt wurde, dieses schöne Stück nicht weiter dem "Luftkrieg" auszusetzen, sondern ihr einen dekorativen Platz in meinem Büro zuzuweisen, wo sie immer wieder staunende und anerkennende Blicke auf sich zieht.

Peter Tollerian

DATENBLATT ME 323

BEZEICHNUNG	MODELL	VORBILD
Bauweise	Schulterdecker	abgestrepter Schulterdecker
Besatzung		5 Mann
Spannweite	1.666 mm	55,24 m
Länge	860 mm	28,15 m
Höhe		10,50 m
Rüstmasse	1.310 g	27.000 kg
Nutzlast	384 g	18.000 kg
Flugmasse	1.694 g	45.000 kg
Höchstgeschwindigkeit		260 km/h
Motorisierung	6 x SPEED 280	6 x Gnome&Rhone 14 N je 1.180 PS

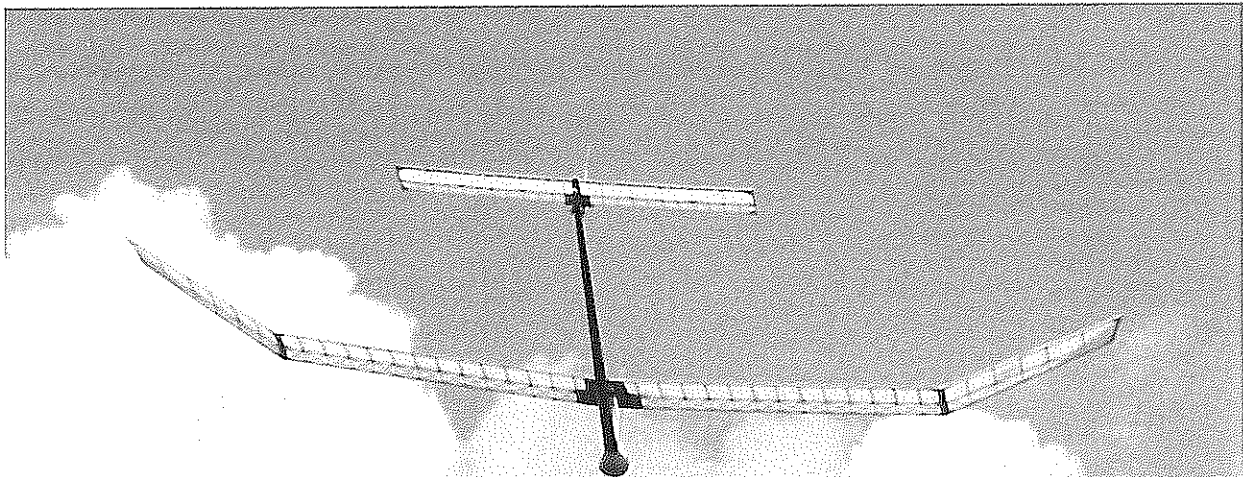
PURE POWER Webra

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

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

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

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



11. INTERNATIONALE F1E-HANGFLUGWOCHE von 18. bis 23. August 1997 auf der KARNERALM

Um das Unangenehme gleich vorweg zu nehmen: Obwohl sechs Nationen an der 1. Intern. Hangflugwoche teilgenommen haben, mußten wir doch mit der geringsten Teilnehmerzahl seit bestehen dieser Hangflugwoche die Bewerbe durchführen. (befremdend, daß in Paris vor 6 Monaten die int. Termine festgelegt wurden, dann aber von einzelnen Ländern die Termine eigenmächtig verlegt werden. Dies passierte uns bei den 2 FIE-Weltcups, die wir auf der Karneralm veranstalteten.

Doch nun zur Chronologie der Bewerbe:

Die Teilnehmer am 1. 1. Int. Freundschaftscup bzw. Am 3. FIE-Weltcup 1997 konnten allerdings am 1. Wettbewerbstag nicht fliegen, da Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier den Bewerb wegen Dauernebels auf Mittwoch verschieben mußte. Am Mittwoch üerrschte relativ günstiges Flugwetter mit ca. 3m/sec. aus nördlicher Richtung kommenden Wind. Das vier Teilnehmer ins „Stechen“ kamen, darunter 3 Teilnehmer vom Veranstalter UMSC-Kolibri / Obergrafendorf beweist die ausgezeichneten Leistungen. Als Sieger dieses „Stechens“ und somit gewinner des 3. FIE-Weltcups 1997 holte sich Reinhard WOLF (AUT, UMSC-Kolibri) bereits seinen Zweiten Weltcup-Sieg in dieser Saison vor Bohumir BERGER (CZE) und Fritz MANG (AUT, UMSC-Kolibri). Die Max-Zeiten bei diesem Bewerb waren 180/180/180/240/300/360 Sekunden. Mit dem

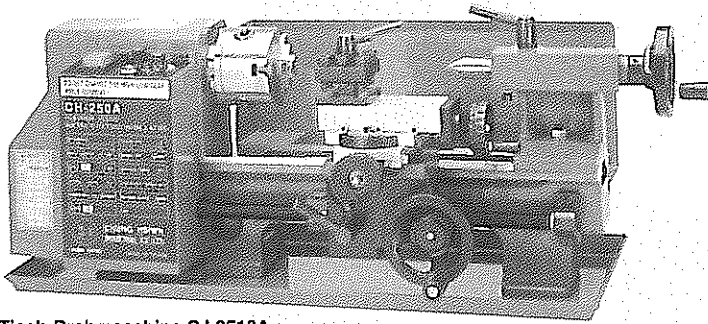
Sieg beim 3. FIE-Weltcup übernahm Reinhard Wolf auch die alleinige Gesamtweltcupführung der Wettbewerbsklasse FIE vor dem Tschechen Jin'BLAZEK.

Tags darauf fand der 26. Internationale. FIE-Heri-Kargl-Cup statt. Obwohl dauernd drehende Winde herrschten, wurden von den Wettbewerbsteilnehmern doch 38

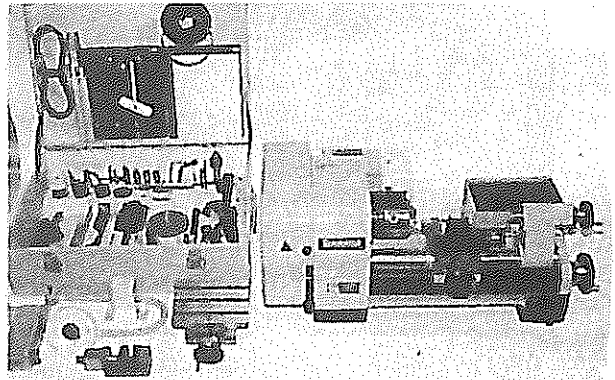


„Sieger des 3. Weltcup“
Reinhard Wolf im Start

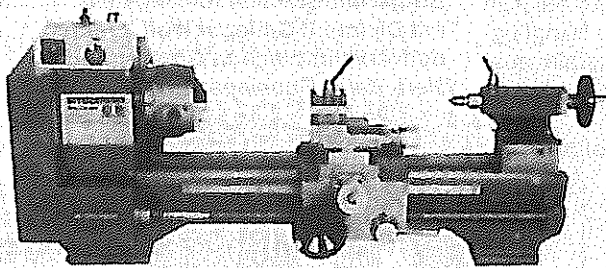
HOBBYTECHNIK



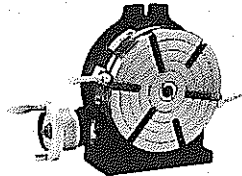
Tisch-Drehmaschine CJ 9518A
Spitzenweite 250 mm / Spitzenhöhe 90 mm / Spindelbohrung 19 mm
Reißstockpinole MK2/Spindeldrehzahlen: 100 - 2500 stufenlos regelbar
Gewindesteigungen: Metr. 0,4 - 2 mm / Gewicht 30,5 kg / Lieferumfang: Drehmaschine mit Spanwanne, Spritzwand, 3-Backen-Drehfutter, Obersupport, 4-Messer-Stahlhalter.
Preis: 10.200,- inkl. MWSt.



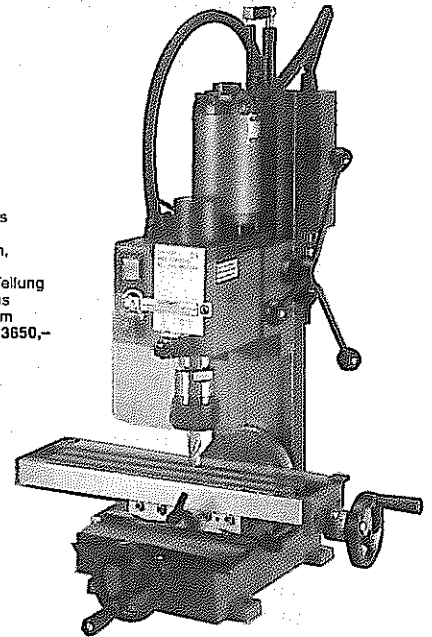
Tischdrehmaschine - Universal 3
Spitzenweite 260 mm / Spitzenhöhe 75 mm / Motorleistung 550 Watt,
Spindelbohrung 18 mm / Gewindeschneiden 0,2 - 2,5 mm/Spindeldrehzahlen 6 von 200 bis 1200/Spindellagerung in nachstellbaren Schrägrollenlager, 3-Backen-Spannfutter/Gewicht 50 kg. Alle Maschinenteile sind gefräst und feingeschliffen, daher in höchster Präzision bearbeitet, 56-teiliges Zubehör im Koffer, inkl. Präzisions-Fräswinkel und Maschinenschraubstock.
Nur S 15.300 inkl. MWSt.



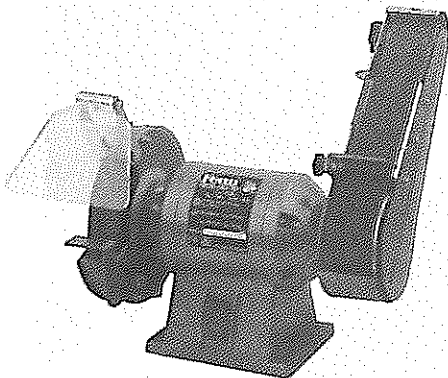
Präzisions-Drehmaschine IKD
Spitzenweite 555/400, Spitzenhöhe 125 mm / Spindelbohrung 20 mm, gehärtetes Prismenbett, 3-Backen-Spannfutter 125 mm, inkl. Rädersatz für Zoll und metrische Gewinde, Motorleistung 1 PS.
Preis: IKD 400 14.875,- / IKD 555 18.360,- inkl. MWSt.



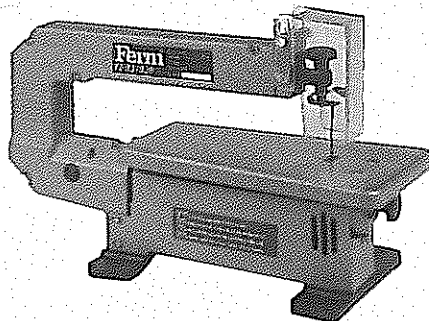
Horizontal/Vertikal-Rundflache aus hochwertigem Mehanitguß!
Schnecke gehärtet und geschliffen, Übersetzungsverhältnis 90 : 1, Arbeitsfläch mit 360-Grad-Skala, Teilung über skaliertes Handrad mit Nonius möglich, Tischdurchmesser 150 mm
Nur 6S 3650,-



Der Traum eines Modellbauers!
Präzisions-Minifräsmaschine mit zwei Gängen und elektronischer Regelung: 500-Watt-Motor, Führungssäule mit Schwalbenschwanzführung, winkelverstellbar, Werkzeugaufnahme mit MK3.
Preis: inkl. Schnellspannschraubstock: Nur S 12.780,- inkl. MWSt.



Kombi-Bandschleifmaschine FBSM-150/50
Zum Schleifen für fast alle Materialien wie Holz, Stahl, Metall u. s. w.
Leerlaufdrehzahl: 2950 U.p.M.
Abmessung Schleifband: 686 x 50/Abmessung Stein: 150 x 20/
Aktionspreis: 748,- inkl. MWSt.



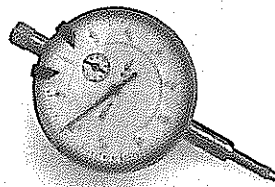
Stabile Dekupiersäge FZ-13/330
Mit Stahlflisch, Ausladung 340 mm, sehr leiser Lauf mit 220 Volt/110-Watt-Motor, Hubzahl 1.335 pro Minute, Schnitthöhe bei 90 Grad = 50 mm/45 Grad = 25 mm, Zusatzhalter für normale Laubsägeblätter wird mitgeliefert.
Aktionspreis: 878,- inkl. MWSt.

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

Täglich Post- und Bahnversand



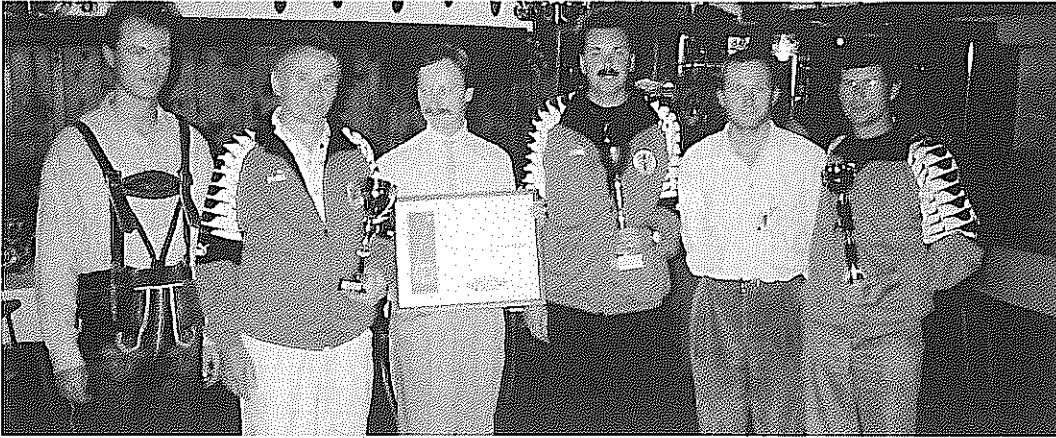
Präzisions-Magnetständer
mit Feineinstellung, schnelle und sichere Fixierung der 5 Bewegungspunkte durch Drehung des Klemmkopfes. Haftkraft 50 kg.
Nur S 590,- inkl. MWSt.



Meßuhr
Metallgehäuse, matt-verchromt, Einspannschaft 8 mm, Teilung 0,01 mm Meßbereich 10 mm
Nur S 345,- inkl. MWSt.



Dremel-Multi-Set Modell 3950
Unentbehrlich für den Modellbauer, Hochgeschwindigkeitsmotor mit elektronischer Regelung, 230 V/125 Watt mit 40 Zubehöerteilen mit Schnellspannfutter im Tragekoffer.
Nur S 1.577,- inkl. MWSt.



„MQ_@ geflogen, aber nur dem Sieger Norbert HEISS (AUT, UMSC-Kolibri) gelang es 5 „VOLLE' (1 80/180/180/240/240 Sekunden) zu fliegen und Ivan CRHA (CZE) sowie Helmut SCHUBERTH (GER) auf die Plätze zu verweisen. Freitag war verdienter Ruhetag den Einige für Ausflüge nach Murau und zu Wanderungen in der Umgebung benutzten.

Der 4. FIE Weltcup 1997 (22. Int. Kolibri-Pokal) wurde wieder am gleichen Hang bei leichtem meist aus Norden wehenden Winden durchgeführt. Spannende Wettkämpfe waren die Würze dieses von Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER souverän geleiteten Wettbewerbs. Während der 1. Durchgang mit einer Maximalzeit von 180 Sekunden geflogen wurde, wurde auf Grund der guten Leistungen der 2. Bis 4. Durchgang mit einer Maximalzeit von je 240 Sekunden geflogen, und immerhin waren nach dem 4. Durchgang noch 7 Wettbewerber mit gleicher Zeit in Front. Erst der 5. Durchgang mit 5 Minuten Maximalzeit wurde nur mehr von vier Teilnehmern erreicht, worauf ein Stechfliegen notwendig wurde. Dieses Stechfliegen wurde überlegen von Jiri BLAZEK (CZE) vor Helmut SCHUBERTH (GER) und dem Kolibrianer Fritz MANG (AUT) gewonnen.

Am Abend wurde dann Die Siegerehrung vom Bürgermeister der Gemeinde Ramingstein und Wettbewerbsleiter Wolfgang Baier durchgeführt. Als Abschluß der Siegerehrung erhielt der Bürgermeister von Ramingstein als 2. Ortsgemeinde Österreichs vom CIAM - Mitglied der F.A.1. Ing. Ernst REITTERER die Aus-

zeichnung des Weltluftsportverbandes mit Sitz in Paris das DIPLOME d' HONNEUR.

Mit einem gemütlichen Abendessen und Musik bis in den Morgen lies man die 11. Internationale FIE - Hangflugwoche 1997 auf der Kameralm ausklingen.

Reinhard Wolf (UMSC-Kolibri)

Siegerehrung:

v.l. von der Gemeinde Ramingstein Hr. Knapp, Kombinationsdritter Fritz Mang, Bürger-meister von Ramingstein mit Diplom, WC-Sieger Wolf, Fremdenverkehrsobmann Grasser und Heri- Kargl-Cupsieger Heiss

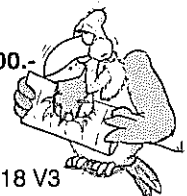


PS:Die nächste internationale FIE - Hangflugwoche findet 1998 voraussichtlich vom 17.08.-22.08.1998 statt.

Weltcup Sieger Wolf und Heri-Kargl-Cupsieger Norbert Heiss vor dem Start zum 4. FIE Weltcup.

Verkaufe: ULTIMATE von Peter Erang, Spw 1.800mm, Top-Zustand, ohne RC und Motor
ATS 7.900.-
Mit Motor ZG 62 und Hydromountaufhängung **ATS 13.900.-**
Anote an Tel.: 0512/57 35 03 abends.

Verkaufe: ROBBE FUTURA TRAINER mit Startbox, Starter, Akkus, Ladegerät und FC 18 V3
Anbote an Tel.: 05285/8127/5561 oder 5428 Büro



**Unverwundliche
Präsenplattung*

Easy Riser

Best.Nr. 02 0015
*DM 339,-
Technische Daten:
Spw: 2500mm
Länge: 1296mm
Flügelfläche: 39,2qdm
Gewicht: 1200g-2100g
Fellenzahl: 7-24
RC-Funktion: H/S/MS

...werden Sie
Stützpunkthändler

Der Sunriser legte
erwiesene Weltrekord
im Sunriser Wettbewerb in
Australien

! Eine
Weiterentwicklung
des Sunrisers !

Inh. Erich Natterer
Gewerbeplatz 5, D-86317 Albstadt
Tel. 07565/1856; Fax. 07565/1854

JAS
modelltechnik

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!

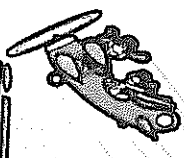
Unterricht täglich nach Terminvereinbarung
auf eigenem Flugplatz.

Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

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

Movi
Modellbau Vidlak



*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 stets
lagernd. **EXPRESSVERSAND!!**

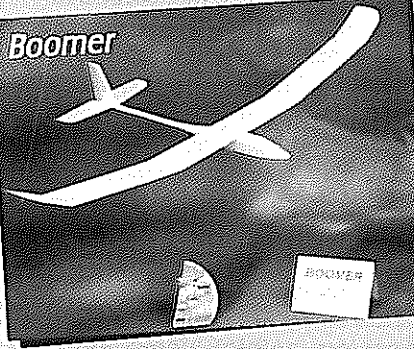
Laufend Sonderangebote!
Fordern Sie unsere kostenlose "INFO" an.

FLUGSCHULE FREYMANN

5632 Dorfgastein 20, Tel. 06433 221-3, FAX 06433 221-5
Mobil-Tel. 0663 68839



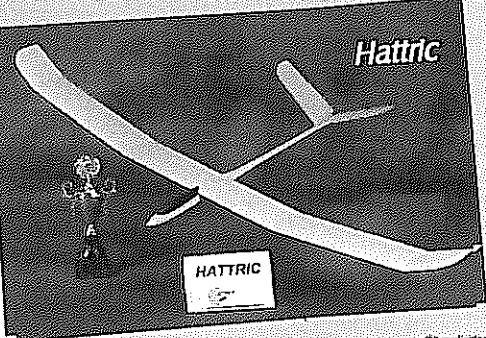
Boomer



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 ATS 1250,-

Hattric



HATTRIC

Leistungs-HLG
extrem leichte Standardfläche (ca. 125 g)
sehr schnell gebaut
leichtester GFK-Rumpf (ca. 42 g)
Wettbewerbsreife
Preis ATS 1250,-

Händleranfragen an **HOLZMANN-Modellbau**,
Körösisstr. 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 Auersthal, Tel. + Fax 02288/2116 • G. Kirchert-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

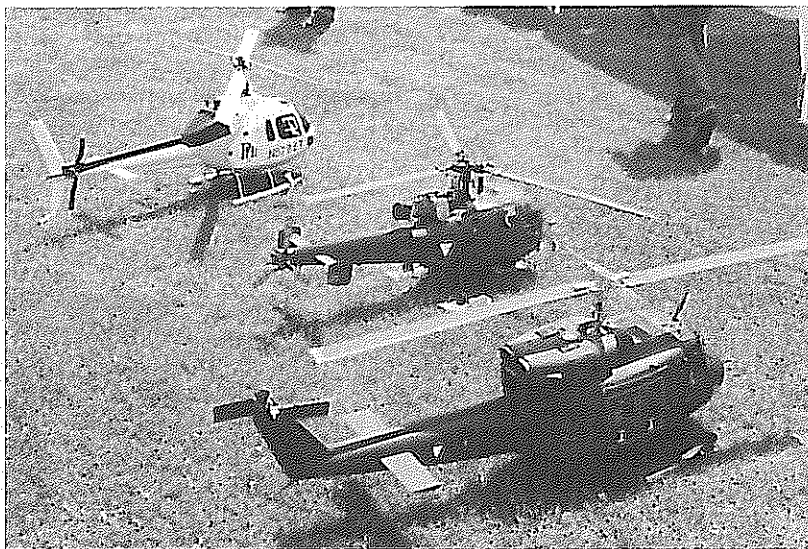
5. Graupner Scale Wettbewerb für Modellhubschrauber in Linz/Donau.



Am Wochenende des 31. Mai und 1. Juni 1997 richtete der ASKÖ MFC Linz an der Donau auf dem hauseigenen Platz im Winterhafen der Stadt den 5. Scale Wettbewerb für Modellhubschrauber aus.

Entgegen den vorhergegangenen Wetterprognosen verwöhnte Petrus die Zuschauer und Teilnehmer mit einem sonnigen Frühsommerwochenende. Der Wind wehte

den Platzgeschichte zu einem Zufahrtstau führte. Entsprechende Promotion via Fernsehen und in den größten Tageszeitungen förderte das Interesse aller Beteiligten zusätzlich. Gekommen war alles was Rang und Namen in der Szene hat. Ob es ein Mösching mit Sohn, Haldi und Örtli aus der Schweiz, oder ein Simon, Menhofer oder Hoffmann aus Deutschland war, die neben den ein-



gleichmäßig aus Südost- und bot faire Bedingungen für alle Teilnehmer auf dem idyllisch an der Donau inmitten der Stadt gelegenen 'Großstadtflugplatz. Trotz des gleichzeitig anberaumten Linzer Stadtfestes pilgerten sensationelle 3000 Zuseher, Fan's, Kenner und Semikenner auf den Platz, was sogar erstmalig in der nun doch schon seit 1982 währen-

heimischen Größen wie Buchner und Ennsgraber um die Stockerlplätze rängen; allen sein Dank fürs Kommen und die Aufwertung, welche die Veranstaltung durch sie erfuhr, gesagt. Unvergessen bleiben auch die sympathischen „Kerle“ mit den zweistelligen Ergebnisrängen, die um die Perfektion der Siegerwissend,

keine Entfernung, sei es aus Konstanz oder Wuppertal, scheuten, um aus Spaß an der Sache oder des olympischen Gedankens wegen mitzukämpfen.

In medias res: Der Wettbewerb.

Trotz Superscale Rotorkopfes, dem Manfred Ennsgraber hunderte Arbeitsstunden und eine Badewanne voll Schweiß widmete, mußte dieser seinem Freund, dem Dauersieger, Sepp Buchner wieder den Vortritt in der Baubewertung lassen. Die beiden Alouette III des österreichischen Bundesheeres ließen sogar den Chefpunktrichter, Robert Schornsteiner, seines Zeichens österreichischer F3C WM

Teilnehmer und Großhubschrauberpilot auf eben einer solchen Alouette III des Heeres, staunen. Aber leider mußte er ja, den Regeln entsprechend aus 3 bzw. im Zuge der Detailbewertung aus 1 Meter Entfernung, begutachten und konnte folglich die Richtigkeit der in der Pilotensitztasche steckenden Landkarte nicht erkennen. Als dritter der Baubewertung wahrte Robert Mösching mit seiner Alpine 212er seine Siegeschancen. Ein Demoflug für Filmaufnahmen des ORF kostete Manfred Ennsgraber in der Mittagspause des ersten Wettbewerbstages jede Siegeschance. Infolge einer offenkundig elektronischen Störung riss seine Alouette wie unter Feindbeschuß einen Haken und ging im hohen, Gott sei Dank, nicht gemähten, Gras der Donauböschung nieder.

Den ersten Flugdurchgang gewann Wolfgang Simon mit seiner Zimmermann BO in eindrucksvoller Manier vor dem ewigen Herausforderer Robert Mösching und Sepp Buchner. In der Halbzeitwertung lag Josef Buchner nur hauchdünne 14 Punkte, welche bekanntlich nicht einmal eine leichte Brise Wind, Wert sind, vor Mösching gefolgt vom "Flugmaßstab" Wolfgang Simon und „Mister Autorotation" Robert Menhofer mit seiner knallorangen 212er aus der Augsburger SSM Schmiede. Diese Wertung ergab sich für kundige Augen von selbst, da die vier sowohl die Pflicht, bestehend aus Schwebeflug M, Außenkreis, Gipfelanflug auf einer Kufe (Rad), hohem Hut, quick stop und Landeanflug sowie ihre Kür

vorbildident im Raum platzierten. Features, wie Buchners Winden- bergung und Außenlasttransport so- wie Möschings Löschwasser- trensporte und eine Kufenlandung zur Bergung eines Schifahrers auf dem mitgebrachten Schweizer Bergipfel boten Simons Vorstellung a la Zimmermann' (ohne Worte) die Stirn und hielten die Spannung bis zum Schluß am Leben. Drüberhin- aus gab es insgesamt 24 hervor- ragend gebaute Modelle und 20 enga- gierte Piloten, welche allesamt einer Würdigung bedürften, die leider aus Platzmangel nicht möglich ist, unter anderem auch bei einer Publikums- wertung, die auch Buchner gewann, zu bewundern.

Da Ennsgraber nach Fahrwerks- reparatur und Servowechsel beim Trimmflug nochmals zu Boden ging, Mösching plötzlich auftretende Motorprobleme nicht mehr in den Griff bekam und ohnehin alle Teilneh- mer schon ihr Bestes gegeben hat- ten, brachte der zweite, noch schö- nere Flugtag, keine Veränderungen auf den Podiumsplätzen mehr mit sich. Mit sensationellen Flugvor- fahrungen in den Pausen unterstrichen Wolfgang Simon mit dem UNI 2000 Demonstrator, Punkterichter Robert Schornsteiner mit seinem Fu- tura, Robert Mienhofer mit seinen SSM Benzinern, sowie viele andere Piloten, deren Erwähnung schon wie- der der Platzmangel unterbindet, die Möglichkeiten dieses herausfordern- den Hobbys und ihr eigenes Können. Die Hubes waren von der Stange und unterstrichen deren Ausgereiftheit. Ein Dankeswort noch den engagier- ten Mitgliedern des ASKÖ M,FC Linz, welche einen 'astreinen' Wettbewerb mit herrlicher Grillverpflegung in mo- tivierendem Ambiente auf die Beine stellten.

Apropos Ambiente: Last not least zie- hen wir den Hut vor Heinz Malatschek, Chef und Eigner der Fir- ma Röga Technik in Enns bei Linz und Graupner Generalimporteur, der nicht nur 10 Graupner Zelte zum all- fälligen Schutz von Pilot und Maschi- ne vor den Elementen, sowie unzäh- lige Sachpreise für die 20 Sieger und Aufmerksamkeiten für die Organisa- toren Zur Verfügung stellte. Danke. Allfällige kleine organisatorische Män- gel bleiben von mir, der ich der Wettbewerbsleiter sein durfte, nicht aus Chauvinismus unerwähnt, son- dern einfach deshalb, weil man im- mer etwas findet, wenn man nur lan- ge genug sucht.



In der Hoffnung, daß Euch und EU- REN GATTINNEN, geschätzte Wett- streiter, die Linzer Törtchen ge- schmeckt haben, bedankt sich noch- mals im Namen des Vereins und in Vorfreude auf ein Wiedersehen mit der Scalefamilie, spätestens im Juni 1998,

herzlichst
Horst Leitgeb

**Die Sieger des 5. Graupner Heli- Scale-Wettbewerb v.l.n.r
Mösching, Buchner, Simon**

Fotos J. Buchner

BBS MODELLTECHNIK

(1) 813 16 81

Steinbauergasse 34, A-1120 WIEN

DER MASCHINIST!

NEIN! Ist ja nur ein Scherz! Die kommen doch aus England!



LASER-300v

WAS KOST'N DAS?

Typ	ccm	ÖS
70	11,5	4.195,-
80	13,1	4.595,-
100	16,4	5.095,-
120s	19,7	6.295,-
150s	24,6	6.495,-
160v	26,2	9.095,-
200v	32,7	9.195,-
300v	49,1	12.895,-

Bis der EURO nicht kommt, unterliegen diese Preise den nicht vermeidbaren Wechselkursänderungen!

Weltmeisterschaftsplatzierungen in der FAI Klasse F4C, Frankreich 1996:

1. M. Merckenschlager	Deutschl.	Albatros DVa	Laser-180v
4. Mick Reeves	UK	Sopwith 1½ Strutter	Laser-180v
6. Jim Reeves	UK	Sopwith Pup	Laser-200v
9. Kim Foster	USA	Sopwith Pup	Laser-200v
11. Glen Roberts	S. Afrika	Sopwith Pup	Laser-200v
12. Kjell-Ake Elofsson	Schweden	D.H.-82 Tiger Moth	Laser-150
14. Humphrey le Grice	S. Afrika	Sopwith Pup	Laser-200v
17. Ian Bryant	UK	Fox Moth	Laser-100
20. Jürgen Steinberger	Deutschl.	Fokker D VII	Laser-180v
22. Jukka Pikkusaari	Finland	LVG C. VI	Laser-120
25. Wayne Frederick	USA	Fokker D VII	Laser-200v

**LASER Verkauf
& Kundendienst**

BEI

BBS MODELLTECHNIK

UNSERE PREISE SIND LADENPREISE INKL. MWST. IRRTUM UND PREISÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!
POSTVERSAND TÄGLICH! Wir haben DURCHGEHEND offen: Mo.-Fr. 10-18:30, Sa. 9-13

1. PINZGAU-POKAL RC-III

Am 13. September 1997 wurde bei besten Bedingungen der erste Pinzgau -Pokal in der Klasse RC-III am Modellflugplatz Piesendorf durchgeführt.

Es fanden sich 9 Piloten aus 2 Bundesländern zum Wettkampf ein. Vom ersten Durchgang an gab es ein hartes Ringen zwischen dem Oberösterreicher Gerald Schmiedbauer von der SFU-Schärding und dem Lokalmatador vom LSV-Piesendorf Albin Mayer, das schlußendlich Albin Mayer nach drei Durchgängen mit einem Vorsprung von 6 Punkten für sich entscheiden konnte. Den dritten Platz sicherte sich Greinöcker Johann vom UMFC-Weizenkirchen (OÖ). Auf den weiteren Plätzen folgten Ahlen Günther (MFC-Salzburg), Maurer Ernst (ASKÖ-MFC-Hausruck), Parzer Josef (SFU-Schärding) Aigner Andreas, Wiesmüller Peter (beide Weiße Möve Weils) und Schweinitz Kurt (LSV-Piesendorf). Aus dem Bewerb wurde auch die Salzburger Landesmeisterschaft herausgewertet: Erster und Landesmeister: Albin Mayer vor Günther Ahlen und Kurt Schweinitz. daß die Piesendorfer einen besonderen Draht zum Petrus haben, zeigte sich als exakt 10 Minuten nach dem letzten Flug die Sonne verschwand und es in Strömen zu regnen begann.



Ein herzliches Dankeschön an Landessektionsleiter von Salzburg Hayek Ossi, der in bewährter Manier die Auswertung besorgte und die Siegerehrung durchführte. Der Flugplatz des LSV-Piesendorf liegt wunderschön mitten in den Bergen und verfügt über eine Graspiste von etwa 120 x 20 m. Die Piste gleicht einem Golfplatz mit bestens gepflegtem Rasen. Auch das Rundherum war super, und den Abend beim Brückenwirt wird keiner, der dabei

war, so schnell vergessen. Es war schade, daß nicht mehr Piloten den Weg in den Pinzgau gefunden haben, aber für nächstes Jahr ist dieser Bewerb auf alle Fälle vorzumerken.

Günter Ahlen
LFR Motorkunstflug



Authentic-Flight Simulator

Lieferumfang:
- 3,5 Zoll Diskette
- Interface-Kabel
- 4-Kanal Fernsteuerung

Kapl. 299,-
*DA

ohne Sender
199,- *DA

Einführungspreis bis 01.10.1997



Zoom-Darstellung

Ohne Risiko im eigenen Heim fliegen lernen

Entdecken Sie das Geheimnis des Fliegens mit dem eindrucksvollen Authentic-Flight Flugsimulator. Gerade für Einsteiger ist er eine günstige Alternative das Modellfliegen kostengünstig und material-schonend zu erlernen. Der Profi-Pilot nutzt den Authentic-Flight um schwierige Flugmanöver zu trainieren und besser beherrschen zu lernen. So können z.B. schwierige Windverhältnisse eingestellt werden um dem Real-Fliegen näher zu kommen.

12 verschiedene Flugmodelle, vom Handlunch-Gleiter über den Elektro Holliner, Trainer mit Verbrennungsmotor, Kunstflug Trainer bis zum Senkrechtstarter und Hubschrauber bieten fast jede Herausforderung welche an ferngesteuerten Flugobjekten möglich ist. Die brillante Grafik ermöglicht jederzeit eine eindeutige Identifikation der Fluglage. Wenn das Flugmodell oder der Hubschrauber außer Sichtweite gerät, erscheint es gezoomt oben rechts am Bildschirmrand. Somit kann die Fluglage auch dann noch genau bestimmt werden. Der Flugsimulator kann mit jedem Sender an dem eine Schüler Lehrbuchseite vorhanden ist betrieben werden. Sie können also mit Ihrem für Sie gewählten Sender die Flugsimulationen durchführen. Wir bieten Anschlußkabel für folgende Fabrikate: Futaba, JR - Graupner, Multiplex Systemvoraussetzungen: - PC 486DX 33 Mhz oder schneller - mind 1 MB RAM - mind 900 kB freier Speicher auf der Festplatte - DOS Version 5.0 oder höher - VGA Modus - Druckeranschluß. Bei Verwendung von Joy-Sticks wird eine Game - Card mit zwei Joy - Stickanschlüssen benötigt. Smart-Card z.B oder auch "Sound-Blaster" ist möglich. FEATURES - 10 Flugzeuge, 1 Senkrechtstarter, 1 Hubschrauber stehen zur Auswahl - 7 verschiedene Flugplätze - 3D Flug ist beim Hubschrauber möglich - Windstärke in 9 Stufen von 0 - 8 einstellbar - 360 verschiedene Windrichtungen - Windböenintensität in 4 Stufen von 0-3 einstellbar. -



Interface-Kabel



*Unverbindliche Preisempfehlung

JAMA

...werden Sie Stützpunkthändler

Inh. Erich Nallerer
Gewerbegebiet 5, D-88317 Aichtstetten
Tel. 07565/1856, Fax. 07565/1854

20. Innviertler Wanderpokal RC-IV

Unser 20. Innviertler-Wanderpokal in der Klasse RC IV in Schärding-Ranseredt war ein toll besetzter, sowie spannender Wettbewerb mit 20 Teilnehmern aus 4 Bundesländern. Außerdem hatten wir wieder eine gesonderte Wertung für Modelle unter 3,5 m Spannweite, die wieder sehr großen Anklang fand.

Der Wettbewerbsleiter Gottfried Benischke hatte alles sehr flott im Griff, sodaß wir den Wettbewerb mit allen 3 Durchgängen sehr schön über die Bühne brachten. Die Modelle waren bis auf wenige in üblicher Bauart. Auch die Schleppmaschinen konnten sich sehen lassen. Man kann sagen, die Klasse RC IV ist wieder im Aufwind. Nun noch zum Schluß ein herzliches Dankeschön allen Mitarbeitern sowie Punkterichtern.

Karl Späth



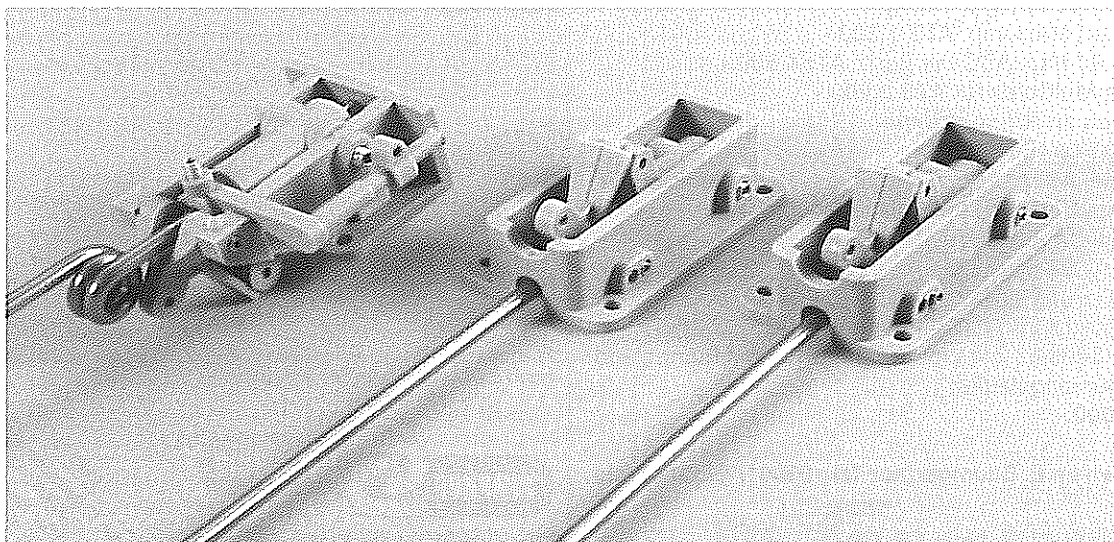
neu am Markt

Neu bei SIMPROP von Robart - USA

Für alle Fans des Elektrofluges. Jetzt gibt es von Robart die superleichten Einziehfahrwerke für 400er E - Flugmodelle. Die Fahrwerke können selbstverständlich auch in kleineren Modellen mit Verbrennungsmotoren eingesetzt werden.

Best.-Nr.	Bezeichnung	Gewicht	VE	empf. VK-Preis
104 217 3	Micro - Haupteinziehfahrwerk	23 g	1 Paar	DM 49,90
104 218 1	Micro - Bugeinziehfahrwerk	14 g	1 Stück	DM 33,90

Die Fahrwerke sind ab Lager lieferbar.





"SCHNÄPPCHEN"

Der Bundessektionsleiter räumt seinen Keller:

„BOOMER“ Handluncher- vorbereitet für Elektroflug-
rohbaufertig. **ATS 1.000.-**

„AIRDANCER“ von Robbe Modellsport, neu incl. Futaba RC flugbereit. **ATS 1.500.-**

„DRAGON LADY“ rohbaufertiges Tiefdeckermodell im
Oldtimerlook Spw.1600 mm Querruder **ATS 1.000.-**

„FOUR STAR“ von SIG Tiefdecker für 6,5 ccm, fix und
fertig, sehr schön, neu. Spw 1500mm, Querruder
ATS 2.000.-

„FLY BABY“ Semi Scale mit SAITO 45 Special Spw.
1500mm alle Servos, neu **ATS 4.000.-**

„AUSTER“ Semi Scale Spw. 1950 mm, rohbaufertig.
ATS 2.000.-

„LONG RANGER“ mit X_CELL Mechanik, Motor, Schall-
dämpfer, Servos und Gyro, sehr schön ales Neu.
ATS 15.000.-

„NIEUPORT 11“ von PROCTOR Scale Doppeldecker
Spw 1600 mm **ATS 2.500.-**

„SOPWITH CAMEL“ von PROCTOR Scale Doppeldecker
Spw 1450 mm angefangen zu bauen (mit Scale
Unterlagen) **ATS 1.200**

Anfragen an Frau Lieb Tel.: 01 505 10 28-77 DW

Schleppmaschine KULI

Spw. 2.400mm Motor ZG45, Kohlefaserträgerauf
Schwinggummi, Fahrwerkmit Stoßdämpfern, alle Servos,
2K Lackierung, wenig geflogen, ohne Empfänger! auch
ohne Motor zu verkaufen.

Motore:

OS HANNO Spezial10ccm, Tartan 44ccm, Moki 30ccm

Baukästen:

Speed-Cobra, teilw. gebaut, Moha Fly (Kunstflug)
, Versch. Segler-Rümpfe, (Glas, Kohle, Kevlar)

Anfragen unter Franz Kirschner Tel.: 03862/81619
priv. 03862/899305 Büro

zu verkaufen:

FW Stieglitz (TOPP) **ATS 2.300.-**

F16 Gleichauf Bausatz **ATS 4.800.-**

F16 Byron Bausatz **ATS 3.800.-**

Byron Impeller **ATS 1.000.-**

Gleichauf Maxi Imp. **ATS 1.200.-**

ROSSI 90 Imp. ABC mit Reso. **ATS4.500.-**

Cortina Multiplex NF **ATS 2.200.-**

Anfragen an Bruno Sumper

Tel.: 03172/4561

Verkaufe: ASW 17 Spw. 5.000 mm Cockpitausbau, EZW,
SK, Flügeltaschen, Steckung aus 14 mm Titanstab Akku,
8 Servos, 1a Zustand **ATS 10.500**

PILATUS B4 Spw. 6.000mm 7 Servos, Cockpitausbau,
2K-Lackierung weiß, rot, blau.

1a Zustand **ATS 14.000.-**

RUBIN Bausatz mit Webra Speed 120 mit Pumpe und
Reso, nur eingelaufen

ATS 6.000.-

Anfragen an E. Baumgartner Tel.: 03861/2590 abends

SIMPROP ELECTRONIC

Brandneu aus dem Simprop Labor

Die neue PPM-Empfängergeneration

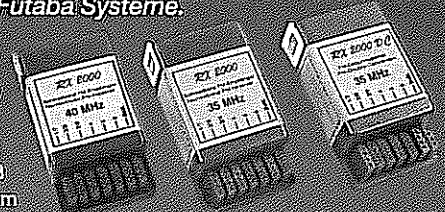
TOPNEUHEIT

RX 2000 RX 2000 DC

(DC=Doppelsuperhet-Technik)

Lieferbar in 35/40 MHz (DC nur in 35 MHz)
mit Anschlüssen für Multiplex
und Futaba Systeme.

- ★ 9 Kanäle Simprop/Multiplex
- ★ 7 Kanäle Graupner/Futaba
- ★ 30g leicht (DC 35g)
- ★ 60x33x20 mm groß
- ★ 40 MHz mit ca. 40 cm Kurzantenne
- ★ Ideal für Elektroflugbetrieb
- ★ Auch im 35 MHz B-Band lieferbar
- ★ Mittelnormen Reichweiten



Superpreis

- ★ DM 139,- Superhet
- ★ DM 159,- Doppelsuperhet

Beim RX 2000 DC keine Störungen mehr durch Rundfunksender

PREISE GESENKT!

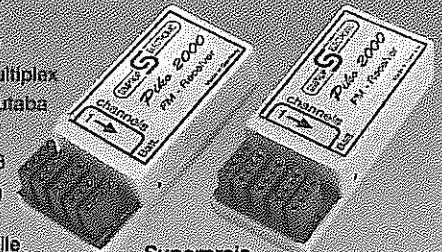
Winzig klein, aber stark wie'n Großer

TOPNEUHEIT

PIKO 2000

Lieferbar in 35/40 MHz mit Anschlüssen
für Multiplex und Futaba Systeme.

- ★ 8 Kanäle Simprop/Multiplex
- ★ 5 Kanäle Graupner/Futaba
- ★ 16g leicht
- ★ 50,5x22x14 mm groß
- ★ 40 MHz mit ca. 40 cm Kurzantenne
- ★ Ideal für Kleinmodelle
- ★ Auch im 35 MHz B-Band lieferbar



Superpreis

- ★ DM 133,-

Modernste Microprozessor-Ladetechnik
aus Harsewinkel

TOPNEUHEIT

NC-MANAGER II PLUS

Mobiles Ultra - Schnellladegerät für 12V Betrieb

Jetzt mit Schaltausgang zum Anschluß
eines externen Summers, Blitzers und
Relais zur Signalisierung des Ladeende
oder des Time Out.

- ★ Ladestrom NC-Akkus bis 7 A
Blei-Akkus bis 5 A
- ★ 4 - 30 Zellen max. 48 V
- ★ Entladestrom max. 3 A
- ★ Vielfältige Bedien-/Anzeigeoptionen

Superpreis
★ DM 699,-



Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft
nach den neuen Simprop Produkten.

* unverb. Preisempfehlung



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

Interessiert?
Ja, senden Sie mir Den Simprop Prospekt 97
Schutzgebühr DM 9,-
 Den Hauptkatalog
Schutzgebühr DM 22,-
oder in Bezeichnung zB:
Bitte Adresse,
nicht vergessen!

WELTNEUHEIT 97 von Simprop

Der Empfänger mit dem derzeit wohl überzeugendstem Sicherheitskonzept
SCAN2000-PLL Synthesizer - Empfänger

Lange haben die Modellsportler darauf warten müssen, aber nun ist es endlich soweit. Jetzt gibt es ihn.... den brandneuen SCAN2000-PLL Empfänger, der revolutionierende Merkmale aufweist.

Dieser Empfänger wurde in vielen Stunden im Hause Simprop electronic entwickelt und in der Praxis getestet. Mit unserem SCAN2000-PLL setzen wir völlig neue Akzente wie z.B. :

- Kanaleinstellung per PLL-Synthesizer.
- Doppelsuperhet Technik
- Automatische Umschaltung auf B-Band.
- Autoscan
- Control-Plug / Elektronische Schalterkabel,
- Dynamische Akkuweiche
- Intelligentes Fallsafe. Serielle Schnittstelle

Dies sind nur einige der Besonderheiten, die dieser Empfänger aufweist. Oft werden besonders wertvolle Flugund Hubschraubermodelle von Modellfliegern durch die Lüfte bewegt. Diese und viele andere Piloten werden es in Zukunft zu schätzen wissen, Ihre Modelle mit unserem neuen Sicherheitsempfänger SCAN2000-PLL auszurüsten.

Ein großes Feature ist z.B. auch, daß Vereine bei Veranstaltungen unseren Empfänger als Feldstärkenmeßgerät verwenden können. Der Empfänger wird dann einfach mit einem PC, Laptop oder unserem neuen Infoterminal verbunden. Per Grafik können Sie schnell erkennen, welcher Kanal gerade benutzt wird. Dieses trägt enorm dazu bei, Unfälle die durch Frequenz - Doppelbelegungen entstehen können, zu verhindern. Für die Sicherheit des Modellsports werden in der Simprop - Produktion nur absolut hochwertige, geprüfte Elektronik Bauteile zur Herstellung des Empfängers verwendet. Die erste Auslieferung des Empfängers wird in der 41. Kalenderwoche erfolgen. Das Info - Terminal wird ab der 45. Kalenderwoche verfügbar sein.



prop 5 / 97



Preiswerter Einstieg in die Ladetechnik

Mobile Hochleistungs-Schnelllader mit
gleichzeitiger Normal-Lademöglichkeit
der Sender und Empfängerbatterie

Die universelle Ladestation in der
6- bis 7-Zellen-Klasse



TURBO 6 PLUS

Geeignet zum Schnellladen
von Ni-C-Antriebsbatterien mit
6 oder 7 Zellen bei 1,2 Ah Kapazität
innerhalb von 20 Min. und bei 1,8 Ah innerhalb
von 30 Min. Die Batterien können auch mit
der C/10-Methode schonend geladen werden.
Best.-Nr. 6423

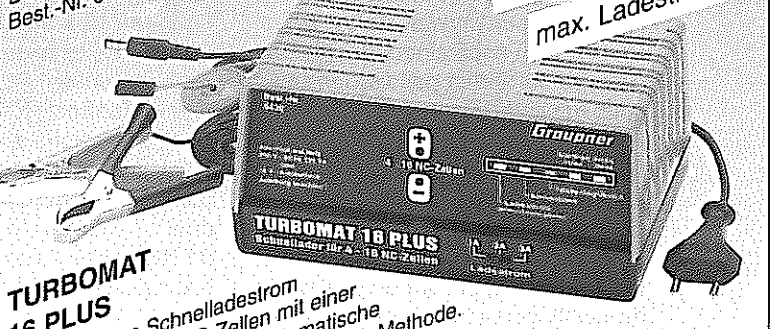
Die universelle Ladestation in der
4- bis 7-Zellen-Klasse



TURBOMAT 7 PLUS

Mit wählbarem Schnellladestrom
1...5 A für 6 bis 7 Ni-C-Zellen und
1 oder 2 A für 4 bis 7 Ni-C-Zellen.
Automatische Ladestrom-Abschaltung nach
Delta-Peak-Methode.
Best.-Nr. 6429

Die universelle Ladestation in der
4- bis 16-Zellen-Klasse



TURBOMAT 16 PLUS

Mit wählbarem Schnellladestrom
1...3 A für 4 bis 16 Ni-C-Zellen mit einer
Kapazität von 0,6 bis 2 Ah. Automatische
Ladestromabschaltung nach Delta-Peak-Methode.
Best.-Nr. 6430

Die universelle Ladestation in der
4- bis 16-Zellen-Klasse
max. Ladestrom 5 A

Graupner

Ausführliche Beschreibung
siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS
mit Neuheitenprospekt N'97.

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

EIN JUBILÄUM- 20 JAHRE "MBC VOGELWEIDE WIENERWALD"



Fast im Mittelpunkt des Wienerwaldes, zwischen den Ortschaften Sittendorf und Dornbach, befindet sich ein landschaftlich schönes und gepflegtes Gelände, auf welchem schon seit 20 Jahren Modellflugsport betrieben wird. . Begonnen hat es 1977, wo einige begeisterte Modellflieger unter der starken Initiative des Herrn Ing. Curt Weller diesen Verein gegründet und aufgebaut haben. Der "MBC Vogelweide Wienerwald" ist ein unabhängiger, unpolitischer und gemeinnütziger Verein, der es sich zum Ziel gesetzt hat, den Modellflugsport zu fördern und seine Ausübung zu ermöglichen sowie die Jugendarbeit zu unterstützen und auszubauen und vor allem Treffpunkt zu sein für alle am Modellflug interessierten Personen. Darüber hinaus ist es für den Verein ein besonderes Anliegen, den Modellflugsport im Einklang mit der Natur und der Umwelt zu betreiben. Das Suchen nach einem geeigneten Gelände für einen passenden Flugplatz war anfangs nicht einfach, doch konnten nach einiger Zeit der Sittendorfer Hang und das Lutzfeld von der Weidegenossenschaft Sittendorf gepachtet werden. Seit damals ist nicht nur die Anzahl der Mitglieder laufend gestiegen, sondern auch die modellfliegerischen Leistungen der Klubmitglieder bei internationalen und nationalen Wettbewerben wuchsen konstant und brachten beachtliche Erfolge. Das gute fliegerische Niveau der Klubmitglieder zeigt sich auch in der ansehnlichen Anzahl er-

reichter Aero-Club-Leistungsabzeichen. Ein Großteil der Klubangehörigen genießt das Modellfliegen als Hobby und sieht diesen Sport als sinnvolle, kommunikative und technisch interessante Freizeitgestaltung. Sehr viel Wert legt der Verein auf die Einbindung der gesamten Familie in diesen Sport. Speziell für jugendliche Anfänger organisiert der Verein jährlich einen Workshop, bei dem praktisches und theoretisches Wissen von einem erfahrenen Klubmitglied an die Jugendlichen weitergegeben wird. Ein Jubiläum muß natürlich gebührend gefeiert werden. Bereits Monate vorher begannen die Vorbereitungsarbeiten zu einem Flugtag, wo alle angrenzenden Gemeinden, Bewohner dieser Gemeinden und besonders unsere Nachbarn eingeladen wurden. Aber was bedeutet ein Flugtag ohne Fliegerfreunde und Kollegen aus anderen Klubs? Für uns war es eine große Freude, daß nicht nur unser LSL für Niederösterreich, Manfred Hofbauer, sondern auch zahlreiche Kollegen unserer Einladung gefolgt sind. Herr Hofbauer war nicht nur als Stellvertreter des Österr. Aero-Clubs BS "Modellflug" anwesend, sondern auch als aktiver Pilot. Bei diesem Jubiläums-Flugtag zeigten wir den Besuchern nicht nur Modellflugattraktionen, sondern auch die Vielfaltigkeit des Modellflugsportes. Zu bewundern gab es Flugvorführungen von den F3A-Piloten Peter Ortner und Markus Zeiner, die mit

ihren Flugmodellen beeindruckende Kunstflugfiguren vorführten. Herr Pernersdorfer zeigte sein virtuoses 3D-Hubschrauberprogramm. Von den Klubkollegen des MBC Vogelweide Wienerwald wurden interessante Flugprogramme den Zuschauern vorgeführt. Sei es Segelkunstflug, Fuchsjagd mit Motormaschinen, Flüge mit einer JU52, ME 323 Gigant, Nurflügelmodelle oder als Schleppgespann, es gab vieles zu sehen. Herr Curt Weller kommentierte sehr gut die Flugvorführungen und erklärte fachkundig die einzelnen Modellflugzeuge. Große Einsicht hatte auch der Wettergott mit uns. Obwohl es in der Umgebung oft regnete, schien genau über unserem Flugplatz meistens die Sonne. Der Hauptgewinn einer anschließenden Tombola war eine Ballonfahrt, die von einer Person aus der Gemeinde gewonnen wurde. Als letzten Glanzpunkt des Flugtages veranstaltete der Verein einen Fliegerball, bei dem bis spät in die Nacht hinein gefeiert, geehrt, gelacht und Modellflug-Philosophie betrieben wurde. Viele Klubkollegen haben dazu beigetragen, daß der Flugtag vom Publikum sehr positiv aufgenommen wurde. Besonders die Vorbereitungsarbeiten des Organisationsteams unter dem Obmann Walter Michalke, ließen das Jubiläumsfest zu einem vollen Erfolg werden.

Roland Dunger

Kraftzwerge

hitec

Schnell • stark • präzise • zuverlässig!

Qualität zum
fairen Preis!

Micro-Line, speziell geeignet für den Einbau in Tragflächen



HS-60

Best.-Nr. 070-060
99,00 DM*
Best.-Nr. 070-061 Metallgetriebe
99,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,17 s
Stellmoment: 19 Ncm
Maße: 26x13x24 mm
Gewicht: 14 g



HS-80

Best.-Nr. 070-080 Kunststoffgetriebe
75,00 DM*
Best.-Nr. 070-081 Metallgetriebe
99,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,14 s
Stellmoment: 28 Ncm
Maße: 28x14x28 mm
Gewicht: 18 / 20 g



HS-85BB

Best.-Nr. 070-085
89,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,16 s
Stellmoment: 28 Ncm
Maße: 28x13x30 mm
Gewicht: 20 g



HS-101

Best.-Nr. 070-100 Kunststoffgetriebe
59,00 DM*
Best.-Nr. 070-101 Metallgetriebe
79,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,16 s
Stellmoment: 22 Ncm
Maße: 34x14x32 mm
Gewicht: 23 / 25 g



HS-205BB

Best.-Nr. 070-205 Kunststoffgetriebe
65,00 DM*
Best.-Nr. 070-206 Metallgetriebe
109,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,17 s
Stellmoment: 33 Ncm
Maße: 32x17x31 mm
Gewicht: 28 / 30 g



HS-225BB

Best.-Nr. 070-225
89,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,13 s
Stellmoment: 41 Ncm
Maße: 32x17x31 mm
Gewicht: 24 g

Power-Line, Präzision für jeden Anwendungszweck



HS-303

Best.-Nr. 070-300
27,50 DM*

Stellzeit / 60°: 0,18 s
Stellmoment: 35 Ncm
Maße: 40x20x36 mm
Gewicht: 50 g



HS-525BB

Best.-Nr. 070-525
89,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,12 s
Stellmoment: 42 Ncm
Maße: 41x20x38 mm
Gewicht: 45 g



HS-545BB

Best.-Nr. 070-545
89,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,16 s
Stellmoment: 59 Ncm
Maße: 41x20x38 mm
Gewicht: 45 g



HS-615BB

Best.-Nr. 070-615
109,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,18 s
Stellmoment: 77 Ncm
Maße: 41x20x40 mm
Gewicht: 60 g



HS-700BB

Best.-Nr. 070-700 Kunststoffgetriebe
89,00 DM*
Best.-Nr. 070-705 Metallgetriebe
109,00 DM*


Stellzeit / 60°: 0,18 s
Stellmoment: 115 Ncm
Maße: 59x29x52 mm
Gewicht: 95 / 100 g



HS-805BB

Best.-Nr. 070-805
115,00 DM*

Stellzeit / 60°: 0,19 s
Stellmoment: 160 Ncm
Maße: 60x30x57 mm
Gewicht: 120 g

 Im Lieferumfang der Servos sind Montagezubehör und verschiedene Servohörner enthalten.

Ausführliche Beschreibungen der einzelnen Servos entnehmen Sie bitte unserem Topaz Hauptkatalog!

Wählen Sie Ihr Stockersystem und fügen Sie den gewünschten Buchstaben hinter der Best.-Nr. ein!

G=Hitec / JR-Graupner • F=Fitaba • M=Multiplex

Alle technischen Angaben wurden bei 6,0 V ermittelt!

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

Info-Hotline: 04191-85713 (Mo.-Do.: 14.00-17.30) • e-mail: 101573.712@compuserve.com

*unverbindliche Preisempfehlung

Lieferung nur über den Fachhandel

FUTURA SE



*Der meistgeflogene
Helicopter im Finale
der Heli- WM 1997 in Ankara*

robbe modellsport

robbe modellsport

FUTURA SE

Österreichische - Staatsmeisterschaft F3C 1997

robbe modellsport

gratuliert den **Futura SE*** Piloten und Siegern
der Staatsmeisterschaft F3C 1997
und des Ö-Pokals 1997

Josef Brennsteiner
Robert Schornsteiner
Franz Brennsteiner

**mit mehr als 65% ist der Futura SE
bei der Staatsmeisterschaft 1997 und beim Ö-Pokals 1997
das meist geflogene Hubschraubermodell Österreichs!*

robbe modellsport

robbe modellsport