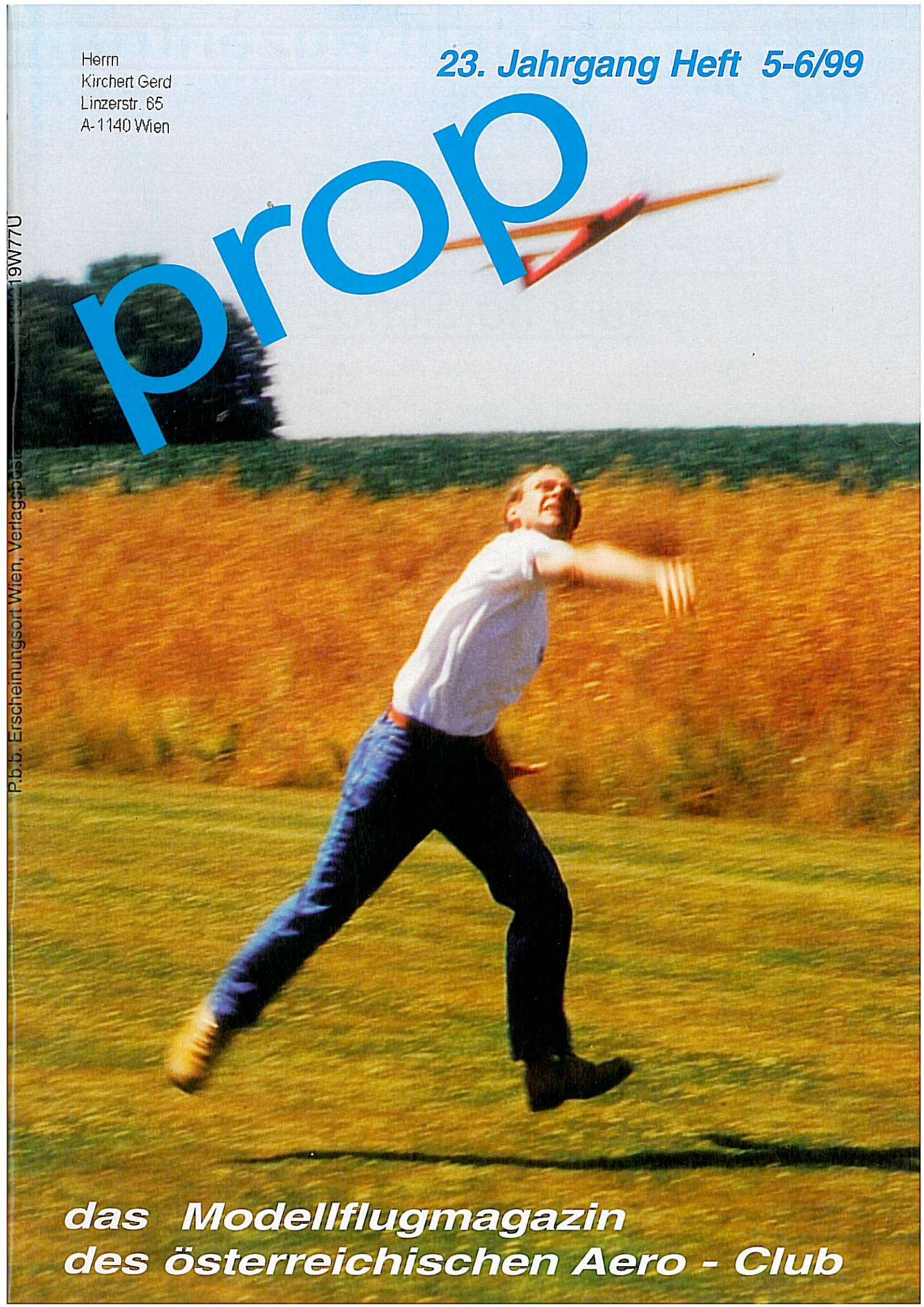


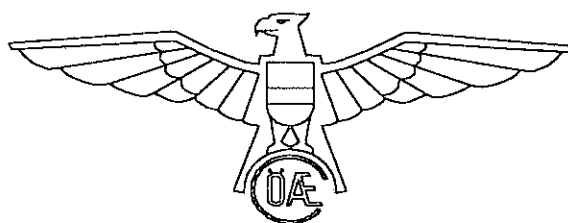
Herrn
Kirchert Gerd
Linzerstr. 65
A-1140 Wien

23. Jahrgang Heft 5-6/99

prop



**das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club**



Inhalt

<i>Die Fachreferenten berichten</i>	<i>ab Seite</i>	<i>5</i>
<i>13. internat. F1E Hagflugwoche Karneralm</i>		<i>19</i>
<i>Nachdenklich.....</i>		<i>20</i>
<i>Europameisterschaft F4C 1999</i>		<i>21</i>
<i>Europameisterschaft F5B 1999</i>		<i>24</i>
<i>F3C Steinfeldpokal 1999</i>		<i>28</i>
<i>Ö-Meisterschaft RC-H2</i>		<i>32</i>
<i>Mannschaftsbronze F1E</i>		<i>38</i>
<i>Jugend EM-Freiflug in Israel</i>		<i>40</i>
<i>CNC.Fräsmaschine im Eigenbau</i>		<i>42</i>
<i>Junior-Sport von Graupner</i>		<i>46</i>
<i>Adrenalin pur Laser-Arrow</i>		<i>48</i>
<i>Lift-off von Simprop</i>		<i>50</i>
<i>Der „Heimliche“ frisch vom Markt</i>		<i>52</i>
<i>Multiplex,robbe, Simprop</i>	<i>ab Seite</i>	<i>56</i>
<i>Schnäppchen</i>		<i>59</i>
<i>prop Bücherecke</i>		<i>64</i>
<i>Neu „Jet-corner“ im Farbteil</i>		

*Titelbild: Wie der Sprung in's neue Jahrtausend !
Start des F5D-Modells von Jens Bartels (Ger) Foto: P. Meisinger*

Redaktionsschluß Heft 1/2000 15.1. 2000

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer.

Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Oskar Czepa, Ing. Roland Dunger, Peter Tollerian, Rudolf Fiala und die Bundesfachreferenten.

Alle: 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 e-mail red-prop@magnet.at

Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 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:



Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner

Liebe Fliegerfreunde!

Es ist soweit! Mit dieser Ausgabe von prop ist das Jahr 1999 „gelaufen“.

Die Vorhaben der Bundessektion Modellflug für das Millenium, für das Jahr 2000, werden sein:

- 1. Freigabe des B-Bandes in Österreich**
- 2. Verbesserung der Angebote im Modellflug Ausbildungszentrum (MAZ)**
- 3. Auflage von Modellflug-„Devotionalien“ (T-Shirts, Stickers, etc.)**
- 4. verstärkte Öffentlichkeitsarbeit**
- 5. verstärkte Jugend- und Nachwuchsförderung**
- 6. interessante Lehrgänge**
- 7. vermehrte Bewußtseinsbildung und Aufklärungsarbeit betreffend die Flugsicherheit (insbesondere Probleme mit der Doppelfrequenzbelegung)**

Ich wünsche Euch allen ein geruhsames Weihnachtsfest und ein erfolgreiches und vor allem sicheres Flugjahr 2000

Euer

Georg Breiner

Bundessektionsleiter

Liebe Leser!



Ein Jahreswechsel gibt immer Anlaß einen Rückblick auf das vergangene Jahr zu richten. Über die Jahrtausendwende wird ja sowieso viel geschrieben und ich möchte mir dies hier ersparen.

Als erstes möchte ich mich bei allen Autoren für die Mitarbeit bedanken, ohne Euch wäre prop nicht möglich!

Weiters möchte ich nochmals darauf hinweisen, daß ich eine gewisse Anzahl von Seiten in möglichst „spartenausgewogener“ Form bringen muß, und daher erboste Schreiben oder Anrufe wieso ich Artikel brauche, wo doch ohnehinnicht konstruktiv sind. Weiters kann ich es noch immer nicht verstehen, daß ich Computerausdrucke ohne beigelegter Diskette erhalte. Sind Disketten wirklich zu teuer? Ich schicke gerne welche zu, denn ich habe einen enormen Mehraufwand mit dem Scannen und Texterkennen, besonders wenn die Ausdrucke noch in irgendwelchen kursiven Schriften gehalten sind. Auch digitale Fotos bitte nur mit einer Auflösung ab 300 dpi zusenden. Niedrigere Auflösungen sind nicht verwertbar.

Doch nun genug mit den Klagen.

Wettermäßig war ja die heurige Saison recht brauchbar und ich hoffe Ihr habt es fliegerisch genossen. Natürlich muß der Flugbetrieb im Winter nicht eingestellt werden aber bitte denkt daran eure Modelle und vor allem die Akkus besonders genau zu überprüfen. Nun kommt ja die Weihnachtszeit und sicher werden auch heuer wieder Modellflugzeuge und Fernsteuerungen auf den Wunschzetteln von Kindern und Jugendlichen, sowie auch Erwachsenen stehen. Ist Euch in Eurer Umgebung so ein Fall bekannt so versucht bitte mit Rat und Tat zu helfen. Es ist immer wieder traurig, wenn man sieht mit welchen Modellen und sonstigen Ausrüstungen Anfänger ausgestattet werden. Viel Geld wird sinnlos herausgeworfen und meist sind dann durch den zwangsläufig entstandenen Frust diese Leute für unseren Sport verloren. Also schauen wir auch hier auf unseren Nachwuchs. Überhaupt möchte ich vorschlagen, das wir das nächste Jahr unter das Motto „Offensive Einsteiger Betreuung“ stellen. Wenn jeder Verein auch nur eine Veranstaltung unter diesem Motto durchführt, könnten wir sicher das neue Jahrtausend mit einem großen Zuwachs an Einsteigern rechnen. Sieht man sich nämlich die Altersstrukturen der Modellflieger an, so ist es höchste Zeit aktiv zu werden, sonst geht es uns und unserem Sport wie den Sauriern, wir sterben ganz einfach aus.

Bedingt durch die nun anbrechende Bausaison habe ich bei dieser Ausgabe besonders auf die Vorstellung von neuen Modellen wertgelegt. Ich hoffe es gefällt.

Ich wünsche allen Lesern ein schönes Weihnachtsfest einen guten Rutsch ins neue Jahrtausend und viele schöne Stunden und Erfolge mit unserm wunderbaren Sport!

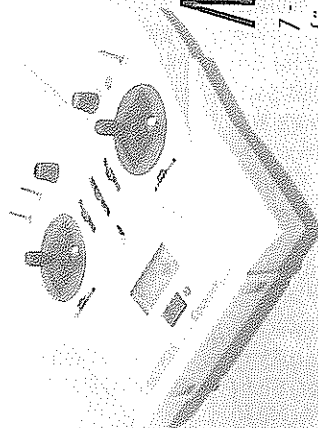
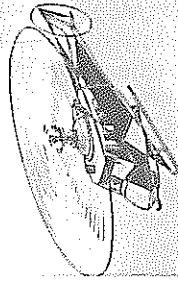
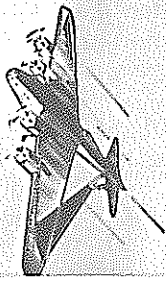
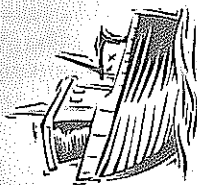
Euer
Manfred

MODELLSPORT BOEHM

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

Schloßhoferstraße 25 • 1210 Wien

Tel. (01) 278 16 86 • Fax (01) 271 55 60 • E-mail verkauf@boehm.co.at



Multiplex Cockpit MM

7-Kanal Computerfernsteuerung für RC-Flächenmodelle und Hubschrauber. Modellspeicher, Channel-Check-Option, digitale Trimmung, vvm. Einfach zu programmieren durch Digi-Einsteller! Inkl. Qualitäts-Senderakku und Pico-Empfänger

2.298,-

Multiplex Pico

handliche 7-Kanal Fernsteuerung mit Channel-Check-Option, eingebautem Lehrer/Schüler-System, vvm. Steueranordnung und Mischer schnell und unkompliziert einstellbar! Inkl. Qualitäts-Senderakku und Pico-Empfänger

1.498,-



Graupner Turbomat 4

Einfach zu bedienender 12 Volt Automatik-Schnell-Lader, einstellbarer Ladestrom bis 4 Ampere, 4 bis 7 Zellen, automatische Abschaltung

329,-

Achtung! Langer Einkaufs-Samstag am:

27. Nov., 4. Dez., 11. Dez., 18. Dez. 1999 von

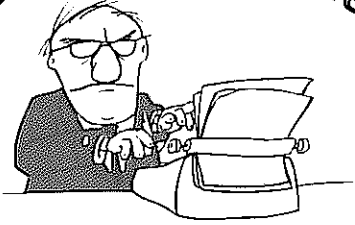
8:30 - 18:00 Uhr geöffnet!

! Täglicher Postversand !

Portofrei für diese Angebote

...ritüme und Änderungen vorbehalten. Preise in AT\$ inkl. MwSt., Angebot gültig bis 15.12.1999, solange der Vorrat reicht.

Unsere Leserbriefe



Zusatzkosten bei Bestellungen im EU-Ausland (insbesondere Deutschland)

Liebe Modellsporkollegen,

wer unter uns hat sich nicht schon einmal über die hohen sogenannten „Nebenkosten“ geärgert, wenn er ein Modell oder ein Zubehörteil im (EU) Ausland bestellt hat und anschließend die Rechnung präsentiert bekam? Ich habe mich entschlossen bei den diversen (vorerst) deutschen Modellsportfachgeschäften das Bewußtsein dafür zu wecken, das österreichische Modellbauer auch gute Kunden sind. Spezieller Anlass meines Artikels war der Wunsch ein Miniscalemodell bei einem renommierten deutschen Modellversand (Name ist irrelevant, da es sich um ein allgemeines Problem handelt) zum Verkaufspreis von 73

DM.- zu ordern. Ich wählte deshalb diesen Weg, da dieses Modell in Österreich nirgends zu beziehen ist. Da ich bei Auslandsbestellungen (aus Erfahrung) vorsichtig geworden bin, fragte ich (per E-Mail) nach den Nebenkosten die bei einer Bestellung des Modells und Bezahlung per Kreditkarte anfallen würden. Die Antwort lies nicht lange auf sich warten (I-Net sei dank), war aber für mich ein Schock. Für ein Modell welches 73.- DM kostet, sollten 28 !!! DM Versand.- und Verpackungsgebühr zuzüglich 5 % Kreditkartengebühr verrechnet werden. Insgesamt also würden gerundet (man höre und staune zugunsten des Kunden) 106.- DM verrechnet. 25 % des Warenwertes sollten also als sogenannte „Nebenkosten“ verrechnet werden. Wenn die Kreditkartenfirmen eine 5 % Gebühr von den Firmen verlangt ist es meines Erachtens unseriös, diese dem Kunden weiterzuverrechnen.. Ich kann nur allen Modellbauern raten die Finger von Versändern zu lassen, die mit solchen Geschäftsbedingungen arbeiten. Kein Modell der Welt ist es wert sich „schröpfen“ zu lassen. Ich frage mich, ob es sich bei einigen Firmen herumgesprochen hat, das Österreich zur EU beigetreten ist. Für Porto- und Ver-

sandkosten eines 80 cm Spannweite Modells werden soviel verrechnet, wie wenn man das Modell an der amerikanischen Westküste bestellt hätte. Es drängt sich an dieser Stelle weiters die Frage auf, ob man an den Modellen noch zu wenig verdient und darum sogenannte Nebengebühren erfindet für Leistungen die in Wirklichkeit gar nicht erbracht werden.

Wenn ich mir einen Rat in dieser Situation erlauben darf, versucht zuerst das Objekt das Ihr erwerben wollt in Österreich zu besorgen, sollte dies nicht möglich sein versucht mit den Firmen zu handeln. Dies hat öfters Erfolg als man glaubt. Vielleicht ändert sich ja auch etwas, wenn auf die gemeinsame Währung Euro als Zahlungsmittel im privaten Zahlungsverkehr umgestellt wird. Bis dahin kann man nur versuchen mit den Firmen Kontakt aufzunehmen und Ihnen klar zu machen, das Modellbauer aus anderen Ländern ebenfalls gute und treue Kunden sein können, wenn man Sie nicht versucht „auszunehmen“.

Rudolf Arenstorff

Stellungnahme zum Bericht über den 7.Scale-Heli-Wettbewerb in Linz

Sehr geehrte Redaktion

In der Ausgabe prop 4/99 berichtet der Autor, Hr. Horst Leitgeb, über oben angeführten Bewerb. Für den interessierten Leser beschreibt er zwei herrliche Wettbewerbstage beim MFC-Linz. In seinem Beitrag geht der Autor auf die vielen Details und Erlebnisse beider Tage ein.

Leider fühlt sich aber auch der Autor berufen, Entscheidungen der Punkterichter kommentieren zu müssen. Nun wissen wir alle vielleicht noch aus der Schulzeit, wenn es unbedingt für nötig erachtet wird, Kommentare abzugeben, dann sollten diese tunlichst anhand von objektiven Fakten abgegeben werden. Genau dieses scheint dem Autor, Hrn. Horst Leitgeb, entfallen zu sein. In seinem Beitrag schreibt er:

Zitat: „Möglicherweise hatten die Punkterichter die Witterung unüblicherweise miteinbezogen,....“
Zitat ende.

Diese recht elegant formulierte Unter-

stellung an die Punkterichter, ist schlichtweg eine in höchstem Maße unqualifizierte Aussage. Es zeigt auch auf welchem unsportlichen Niveau sich der Autor bewegt!

Faktum ist, daß die Punkterichter bei der Flugbewertung nur die fliegerischen Leistungen der Piloten zu beurteilen haben und auch hatten. Dafür gibt es genau festgelegte Regeln nach denen die Beurteilung zu erfolgen hat. Äußere Einflüsse, wie zum Beispiel Wind bleiben dabei unberücksichtigt.

Jeder Pilot hat das Recht gegen Kautionsprotest bei der Wettbewerbsjury einzulegen, wenn aus seiner Sicht Fehlentscheidungen getroffen wurden. Nichts dergleichen ist bei dem 7. Scale-Heli-Wettbewerb in Linz geschehen. Somit sind die Wertungen der drei Punkterichter einfach zu akzeptieren!

Freilich kommt es auch manchmal vor, daß Hubschrauberpiloten unter schwierigeren Bedingungen (wie z. B. Wind) oft bessere fliegerische Leistun-

gen erbringen, als unter leichteren Bedingungen. Das zeichnet ja auch dann den Köhner aus.

Bei den Modellhubschrauberpiloten finden wir, Gott sei Dank, nur selten Personen, die mit unqualifizierten Bemerkungen die Szene vergiften wollen. Das Groß will sich einfach in sportlich fairem Wettkampf messen.

Mit freundlichen Grüßen verbleiben die Punkterichter von oben angeführtem Bewerb.

Peter Ableitinger
Michael Tunk

Jahresbericht der Klassen F3A/RCIII für 1999

BFR Ing Anton Moser

Durch meine angeborene Schreibfaulheit habe ich mich erst jetzt – am Ende der Flugsaison – überwinden können, einen Überblick über die Geschehnisse der vergangenen Saison zu schreiben.

Als erstes möchte ich mich hier vor allem bei unserem Kollegen und meinem Freund Ernst Maurer recht herzlich bedanken, der mir bei der Auswertung der Ergebnisse, der Ranglisten sowie bei der gesamten Administration eine unendliche Hilfe war und ist, und ohne ihn ich wahrscheinlich völlig aufgeschmissen wäre.

Es freut mich Euch allen mitteilen zu können, daß er bei der Bundessektionssitzung im April mit dem „Silbernen Ehrenzeichen für besondere Verdienste um die österreichische Sportluftfahrt“ des Österreichischen Aeroclubs ausgezeichnet wurde.

Recht herzlichen Glückwunsch Ernst und nochmal vielen Dank.

Jetzt zum Wettbewerbsgeschehen: Ich kann mich an dieser Stelle bei allen Veranstaltern von F3A und RCIII Wettbewerben für die wirklich hervorragende Organisation und Ausrichtung der Wettbewerbe nur bedanken. Insbesondere haben die Internationalen Bewerbe in der Klasse F3A ein sehr hohes Niveau erreicht (Bitte an die Veranstalter sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen und weiter immer noch schönere Wettbewerbe zu veranstalten)

Eigentlich sollte die Weltmeisterschaft F3A in Pensacola, Florida der Höhepunkt der abgelaufenen Saison sein. Eigentlich, wenn, ja wenn nicht die total chaotische Organisation gewesen wäre. Jeder „Bierdosenweitwurfwettbewerb“ auf dieser Erde ist besser organisiert (ich weiß wovon ich rede, ich war als Privatperson dabei). Für die verlangten Gelder (Startgelder, Banquettpreise etc.) wurde überhaupt nichts geboten

Sie (die Amis) hätten sich ein Beispiel an die beiden letzten WM's in Japan und Polen nehmen sollen. Weitere Informationen habt Ihr sicher schon den diversen Fachzeitschriften entnommen.

Als Bundesfachreferent möchte ich mich an dieser Stelle bei der Mannschaftsführerin Martina Kronlachner für ihre Arbeit, bei Manfred Dworak für sein Organisationstalent (Reisevorbereitung etc.) recht herzlich bedanken.

Unsere Piloten erreichten folgende Platzierungen:

18. Helmut Danksagmüller

20. Heinz Kronlachner

59. Manfred Dworak

In der Mannschaftswertung belegte unser Team den hervorragenden 8. Platz.

Gratulation zu diesen Leistungen!

Für die im Jahr 2000 stattfindende Europameisterschaft haben sich folgende Piloten qualifiziert:

Heinz Kronlachner

Helmut Danksagmüller

Markus Zeiner

Ersatzmann ist Berger Leo

Kader-Qualifikation 1999:

Gilt für 2000

1 Kronlachner Heinz 7983,93

2 Danksagmüller Helmut 7977,45

3 Zeiner Markus 7528,21

4 Berger Leo 7470,71

5 Filgas Erich 7443,61

6 Dworak Manfred 7308,38

7 Klamecker Michael 7168,41

8 Gsteltner Hans-Jürgen 7030,81

Termine für die Qualifikation zur F3A Weltmeisterschaft werden im Frühjahr 2000 bekanntgegeben.

Achtung:

Ab 2000 wird ein neues Programm geflogen, das sogenannte P-01 Gilt 2000 und 2001.

Leider besitze ich noch keine genaue Figurenbeschreibung. Sobald eine offizielle

Figurenbeschreibung vorliegt, wird sie im „prop“ veröffentlicht!

Nun zur Klasse RCIII

Bei der im Oktober stattgefundenen Österreichischen Meisterschaft in Bockfließ/NÖ erreichten folgende Piloten die Medaillenränge:

1 und österreichischer

Meister Motzko Dieter

2 Motzko Helmuth

3 Greinöcker Johann

Herzlichen Glückwunsch!!

Nicht startberechtigt in der Klasse RCIII für das Jahr 2000 sind folgende Piloten:

Mayer Albin, Schmiedbauer Gerald sowie die Kaderpiloten der Klasse F3A !!

Termine für RCIII Bewerbe des Jahres 2000 entnehmt bitte dem im „prop“ erscheinenden Terminkalender.

Erfreulich ist, daß nun doch mehr jun-

ge Piloten in das Geschehen in der Klasse RCIII eingreifen.

Nun noch einige allgemeine Dinge.....

Da ab dem Jahr 2000 in der Klasse F3A neue Programme zu fliegen sein werden, ist es dringend nötig wieder Punkterrichterlehrgänge zu veranstalten!

Genaue Termine und Veranstaltungsorte werden, sobald sie festgelegt worden sind im „prop“ veröffentlicht. Derzeit bei der FAI gemeldete Internationale Punkterrichter sind:

Ing. Anton Moser

Michael Meier

Franz Hauer

Auch im nächsten Jahr finden wieder einige Einsteiger- und Trainingslehrgänge statt.

Termine und Veranstaltungsorte werden sobald wie möglich bekanntgegeben.

Nachdem ich mich nun fast zwei Stunden mit dem Computer herumgequält habe möchte ich nun noch allen Piloten, Pilotenfrauen bzw. -freundinnen, Freunden, Veranstaltern und Funktionären der Kunstflugszene und Lesern des „PROP“ gesegnete Weihnachten und einen guten Rutsch in das Jahr 2000 wünschen, sowie eine erfolgreiche und bruchfreie Saison 2000.

Auf ein Wiedersehen bei diversen Veranstaltungen freut sich Euer BFR.

Mit bestem Fliegergruß

Ing. Anton Moser

BFR F3A

BFR-F4C – Bericht über Saison 1999

Nachdem bereits die F4C-Saison 1999 schon wieder zu Ende ist, möchte ich über die wesentlichen F4C-Ereignisse 1999 berichten:

Insgesamt wurden in Österreich wieder 3 F4C-Wettbewerbe durchgeführt. Wie bereits üblich, waren alle drei Veranstaltungen hervorragend organisiert und auch der Wettergott war uns 1999 gnädig. Bei allen Wettbewerben konnten drei Wertungsdurchgänge geflogen werden.

Ich möchte mich auch an dieser Stelle nochmals bei allen Veranstaltern, Funktionären und Punkterichter für ihre Mühe und die Durchführung dieser Wettbewerbe im Namen des österr. Aero-Club, Sektion Modellflug recht herzlich bedanken und allen F4C- u. Semi-Scalepiloten zu ihren erbrachten Leistung gratulieren.

1.) F4C-Wettbewerb Zwaring/Stmk.:

Insgesamt nahmen 8 Teilnehmer in der F4C-Klasse und 7 in der Semi-Scale Klasse teil. Die gesamte F4C-Nationalmannschaft war ebenfalls anwesend, wobei auch Ex-Weltmeister Max Merckenschlager aus Deutschland am Wettbewerb teilnahm. Die Baubewertung gewann Max Merckenschlager vor Adam Jaskiel, Peter Pirz, Ing. Bernhard Klauscher und Hansjörg Hofbauer. Max Merckenschlager zeigte konstante Flüge und gewann diesen Wettbewerb vor Ing. B. Klauscher und Adam Jaskiel. Auffallend war auch, daß Ing. Klauscher sehr konzentriert sein Flugprogramm vorführte, wogegen A. Jaskiel noch mit seinem neuem Modell doch sichtbare Flugprobleme hatte. Bei Hj. Hofbauer war sein Trainingsrückstand deutlich sichtbar. J. Archan wurde von Durchgang zu Durchgang immer besser und konnte den 4. Platz in der Gesamtwertung erreichen.

Ergebnisliste:

1.) M. Merckenschlager	3472,7 Pkt.
2.) Ing. B. Klauscher	3253,0 Pkt.
3.) A. Jaskiel	3127,2 Pkt.
4.) J. Archan	3036,5 Pkt.
5.) Hj. Hofbauer	2914,0 Pkt.
6.) P. Pirz	2817,5 Pkt.
7.) K. Lorentsich	2274,7 Pkt.
8.) E. Platzer	2233,0 Pkt.

In der Klasse Semi-Scale war ebenfalls die gesamte EM-Mannschaft (U. Beichler, H. Holzer und W. Niederstrasser) anwesend. In der Baubewertung konnte sich J. Archan (mit seiner F4C-Maschine) an die Spitze setzen. Beim Fliegen konnte jedoch U. Beichler seine Stärken aus-

spielen und gewann diesen Wettbewerb mit fast 100 Pkt. Vorsprung.

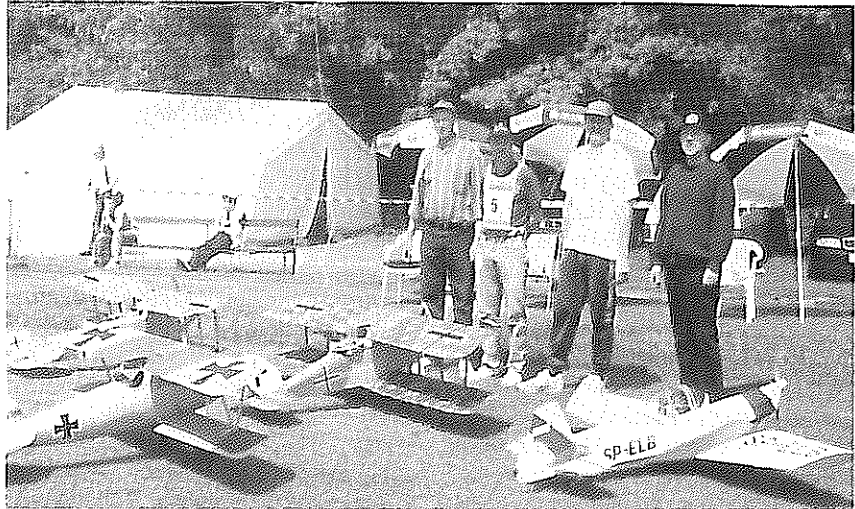
Ergebnisliste:

1.) U. Beichler	2884,0 Pkt.
2.) J. Archan	2787,5 Pkt.
3.) H. Holzer	2778,0 Pkt.
4.) W. Niederstrasser	2589,2 Pkt.
5.) M. Wrentschur	2255,5 Pkt.
6.) E. Platzer	2194,0 Pkt.
7.) V. Pippa jun.	2044,5 Pkt.

den. Ing. B. Klauscher, Peter Pirz und Fred. Mühlberger belegten die Plätze 2., 3 und 4.

In der Flugbewertung lag nach zwei Durchgängen Johann Archan an der Spitze, gefolgt von Ing. B. Klauscher, Hj. Hofbauer und A. Jaskiel. Somit war auch für den zweiten Wettbewerbs tag für Spannung gesorgt.

Beim gemütlichen Abend am Sams-



v.l.n.r. Max Merckenschlager, H.J. Hofbauer, Ing. B. Klauscher, A. Jaskiel Fotos: O. Schuch

2.) F4C-Wettbewerb und zugleich F4C-STM. 1999 in Linz:

Der Obmann Engelbert Chladek und die Mitglieder des durchführenden Vereines ASKÖ MFC Linz organisierten eine ausgezeichnete Veranstaltung und F4C-Staatsmeisterschaft. Ein hervorragender Modellflugplatz, trotz der Nähe der Donau, und eine ausgezeichnete Betreuung der Piloten, Helfer, Funktionäre und der zahlreichen Besucher trugen zu der positiven Wettbewerbsatmosphäre bei. Das Wetter war am Samstag traumhaft. Am Sonntagvormittag regnete es, jedoch konnte alle Wertungsflüge durchgeführt werden.

Insgesamt hatten in beiden Klassen (F4C u. Semi-Scale) 18 Teilnehmer gemeldet.

Zu Beginn kam es zu den in der F4C-Klasse fast immer üblichen Anlaufschwierigkeiten, die jedoch von der Wettbewerbsleitung in Ruhe bewältigt wurden. Danach entwickelte sich ein zügiger und problemloser Wettbewerbsablauf. Hierzu trug auch die Wettbewerbsdisziplin der Piloten bei. Am Samstag wurden 2 Durchgänge in beiden Wettbewerbsklassen absolviert.

A. Jaskiel konnte die Baubewertung mit 50 Pkt. Vorsprung für sich entschei-

tag war eine ausgezeichnete Stimmung, wobei sich die Teilnehmer, die Helfer und der Anhang bis spät nach Mitternacht am Fluggelände unterhielten.

Positiv fand ich auch, dass die Teilnehmer diesmal nicht über Punkterichterwertung etc. schimpften. Wenn es zum Thema kam, so wurde sachlich hierüber gesprochen. Derartige Diskussionen finde ich gut und auch notwendig. Für die Zukunft würde ich mir solche Art von Kommunikation wünschen.

Zurück zum Wettbewerb. Am Morgen regnete es heftig und mit gemischten Gefühlen ging es vom Quartier zum Flugplatz. Nach einer Wartezeit von ca. 1 Stunde konnte doch der 3. Durchgang in der Klasse F4C und Semi-Scale durchgeführt werden. Alfred Mühlberger und Peter Pirz verzichteten auf den 3. Durchgang. Im 3. Durchgang erflug Hj. Hofbauer mit 1666 Pkt. die höchste Wertung und schob sich noch auf den 3. Gesamtrang. A. Jaskiel konnte überraschend die STM.1999 für sich entscheiden und freute sich sichtlich über seinen unerwarteten Erfolg. Ing. B. Klauscher belegte den 2. Platz und war über die Tatsache, dass sein Modell im 3. Durchgang beim „Durchstarten“ ausbrach und

zum Glück nur leicht beschädigt worden war, sehr froh bzw. erleichtert. Handelte es sich doch bei seinem Flugmodell um das EM-Modell. Einige Teilnehmer der F4C-STM. und des Semi-Scalewettbewerbes sowie Josef Buchner (Scale-Hubschrauberpilot) und einige Vereinsangehörige nahmen am Schauliegen nach dem Wettbewerb teil. Danach wurde am Fluggelände die Siegerehrung durchgeführt. Der ASKÖ-MFC. Linz war ein würdiger Veranstalter der F4C-Staatsmeisterschaft 1999. Nochmals dem Obmann Engelbert Chladek und dessen Team ein herzliches Dankeschön.

Endergebnis F4C-STM.99:

- 1.) A. Jaskiel ASKÖ. ÖMV Wien 3422 Pkt.
- 2.) B. Klauscher Ing. IG. Scale Austria 3373 Pkt.
- 3.) Hj. Hofbauer IG. Scale Austria 3356 Pkt.
- 4.) J. Archan MFC. Salzburg 3291 Pkt.
- 5.) F. Mühlberger MFC. Weichstetten 3022 Pkt.
- 6.) P. Pirz KSV. MFC. Karpfenberg 2817 Pkt.
- 7.) W. Funke MFC. Amstetten 2138 Pkt.

Endergebnis Semi-Scale Linz 99:

- 1.) J. Archan MFC. Salzburg 3338,5 Pkt.
- 2.) H. Holzer MFC. Wörgl 3151,5 Pkt.
- 3.) U. Beichler MBC. Köflach/Zwa. 3088,5 Pkt.
- 4.) E. Passenbrunner MFC. Weichstetten 2963,0 Pkt.
- 5.) W. Niederstrasser IG Scale Austria 2936,5 Pkt.
- 6.) J. Müllner MFC. Zistersdorf 2758,0 Pkt.
- 7.) E. Singe MFC. Wörgl 2658,0 Pkt.
- 8.) L. Dorninger ASKÖ. MFC. Linz 2598,0 Pkt.
- 9.) J. Leutner MFC. Weichstetten 2416,5 Pkt.
- 10.) W. Funke MFC. Amstetten Y. 2183,5 Pkt.



Der Modellflugplatz des ASKÖ. MFC-Linz



Ing. Singer aus Tirol



Fliegerlager „haß wors“!

3. F4C-Wettbewerb 1999 Gnas/Dietersdorf Stmk.:

Wie bereits allseits bekannt, fand auch 1999 in Gnas/Dietersdorf Stmk. ein F4C-Wettbewerb statt. Gleichzeitig wurde auch der ESC 1999 durchgeführt. Während in der F4C-Klasse nur 6 Teilnehmer am Wettbewerb teilnahmen, meldeten für des ESC insgesamt 16 Piloten. Davon waren 13 aus Österreich und 3 Piloten aus der BRD. angereist.

Ich hoffe, daß sich die geringe Teilnehmerzahl in der F4C-Klasse nicht fortsetzt. Es wird, falls diese Entwicklung so weiter geht, bald keine Veranstalter mehr gefunden werden.

Obwohl ich dies nicht gerne mache, möchte ich einen Piloten besonders hervorheben. Es macht mir immer wieder Freude, wenn ich Walter Funke in unserer Kreise sehe. Walter Funke ist immer gut aufgelegt, hat auch nie ein Problem mit Punkterichter etc.. Schlicht und einfach, ein Wettbewerbspilot wie man sich nur wünschen kann. Walter auf diesen Wege noch viele schöne Modellflugjahre. Du bist ein positives Beispiel für unsere Modellflugjugend. Modellflug aus Spaß und Freude, trotz seines reifen Alters.

Franz Monschein und sein bewährtes Team hatten die Veranstaltung perfekt organisiert und das Service am Flugplatz war ausgezeichnet. Den Heurigenabend werden wir noch lange in Erinnerung behalten. Es ist nur gut, daß nicht immer Polterabend gefeiert wird, wenn in Gnas/Dietersdorf die Modellflieger anwesend sind. Da müßte wir unseren Frauen empfehlen, daß sie eventl. zusätzliche Dessous mitnehmen. Andere Länder, andere Sitten. „Des is holt der steirische Brauch“!

Zum Wettbewerb:

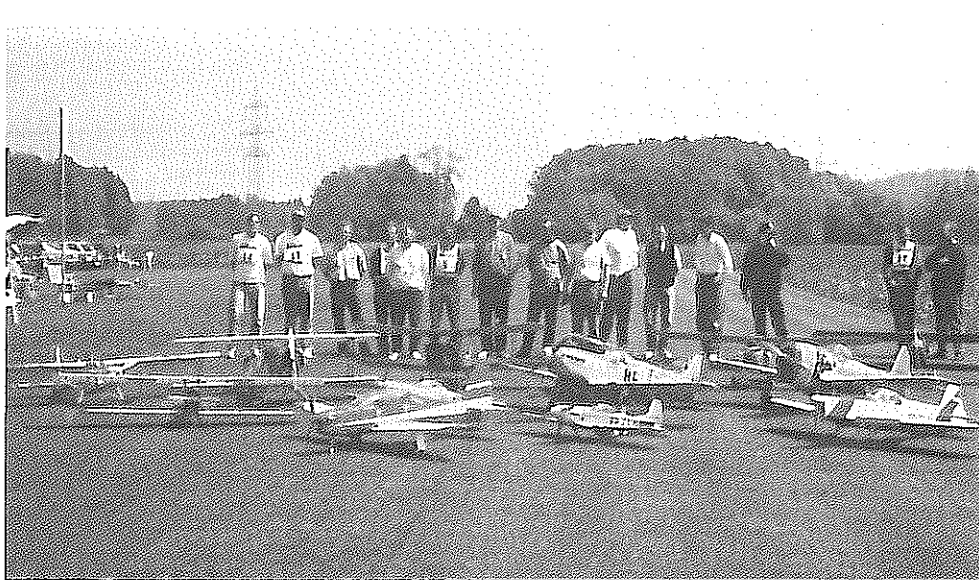
In der Baubewertung erreichte Ing. B. Klauscher den 1. Platz. Zweiter wurde A. Jaskiel gefolgt von Hj. Hofbauer. Johann Archan belegt Platz 4.

In der Flugbewertung entwickelte sich zwischen Ing. B. Klauscher und A. Jaskiel ein spannender „Zweikampf“ um den 1. Platz.

Johann Archan lag ebenfalls hervorragend im Rennen und hätte diesmal ganz oben stehen können. Leider kam

es infolge von Doppelbelegung (Fehler der Senderausgabe) zum Absturz (Totalschaden) seines Modells. Somit

Den **ESC. 1999** (Semi-Scale) gewann Fred Mühlberger vom MFC. Weichstetten/OÖ.



kam Johann Archan für den 1. Platz nicht mehr in Frage. Trotzdem belegte er noch den ausgezeichneten 3. Platz in der Gesamtwertung.

Wie ich in der Zwischenzeit erfahren habe, hat Johann Archan den Schaden von der Versicherung ersetzt bekommen. Es hat leider etwas länger gedauert. Ist zwar ein schwacher Trost, aber immerhin ist der materielle Schaden abgedeckt.

Leider ist im Jahre 1999 ein rapides Ansteigen von Abstürzen wegen Doppelbelegung zu bemerken. BSL. Dr. Breiner wird diesbezüglich Maßnahmen ergreifen müssen, zumal die Schadenssummen extrem gestiegen sind.

Endergebnis F4C:

1.) Ing. B. Klauscher	IG. Scale Austria	3385,0 Pkt.
2.) A. Jaskiel	ASKÖ ÖMV. Wien	3336,5 Pkt.
3.) J. Archan	MFC. Salzburg	2809,0 Pkt.
4.) Hj. Hofbauerl	G.Scale Austria	2473,5 Pkt.
5.) W. Funke	MFC. Amstetten	2121,6 Pkt.
6.) Dipl.Ing. A. Kresse	IG. Scale Austria	1713,5 Pkt.

Zum Schluß möchte ich allen F4C-Punkterichtern für ihren persönlichen Einsatz im Jahre 1999 im Namen des Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug recht herzlich danken. Macht bitte so weiter und wie ich bei der F4C-EM. 99 in Prag gesehen habe, können wir durchaus auch international mithalten.

Otto Schuch

F4C-Punkterichterlehrgang 2000

Voraussichtlich Ende Febr. oder Anfang März 2000 findet im Raume Wels/OÖ. ein Punkterichterlehrgang für die Klasse F4C u. Semi-Scale statt. Dauer 2 Tage: Samstag von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr und Sonntag von 08.30 Uhr bis 14.30 Uhr.

Vortragende: Intern. Punkterichter und Herr Egger AUA-Pilot und Bucker-Besitzer. Standort des Flugzeuges Wels. Alle aktiven F4C-Punkterichter sind hierzu herzlichst eingeladen. Bitte trotzdem Teilnahme anmelden.

Nennungen bitte an Frau Lieb, Sektion Modellflug - Österr. Aero-Club oder direkt an BFR.-F4C Otto Schuch 2184 Hauskirchen, Hirschfeldstraße 290.

29. EISFLIEGEN

MFG
RADENTHEIN
am 13.02.2000

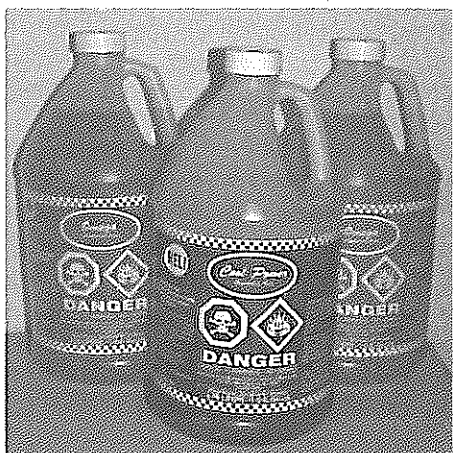


Feld am See, Brennsee
Beginn: 10.00h

Cool Power & XL PRO II machen Staatsmeister

Erhältlich bei:

Hobby Factory · 1210 Wien · Telefon 02 21/2 78 41 86
Lindinger Modellbau · 4591 Molln · Telefon 0 75 84/33 18 23



Mega Modell · 1100 Wien · Telefon 02 21/8 92 82 77
Schweighofer Modellsport · 8530 Deutschlandsberg · Telefon 0 34 62/25 41 19

Big Boys Toys Handelsagentur GmbH · D-81829 München · Karlsburger Straße 63
Telefon 0 89/42 72 33 12 · Fax 0 89/42 67 29 · eMail 106520.54@Compuserve.com

Der neue Bundesfachreferent für RC-Hangflug

Nach halbjähriger Amtsausübung als Bundesfachreferent für RC-Hangflug möchte ich nun die Gelegenheit nutzen mich der breiten Modellflugöffentlichkeit vorzustellen.

Name: Planitzer Kurt
Alter: 35 Jahre
Familie: verheiratet, 1 Kind
Beruf: Goldschmied
Adresse: Eichelauweg 582, 8911 Admont; Tel.: 03613/2320
Modellflug: seit 1979, Wettbewerbspilot seit 1983,
Verein: Union Eisenerz

Nachdem Richard Gradischnig nach 25jähriger Tätigkeit in der Bundessektion das Amt des Bundesfachreferenten für RC-Hangflug zurücklegte, freute ich mich besonders, diesen Aufgabenbereich übernehmen zu dürfen.

Als begeisterter RC-Hangflugpilot sehe ich mich dieser Aufgabe durchaus gewachsen und hoffe, diese Arbeit in zufriedenstellender Weise durchführen zu können. Ich habe die Entwicklung im RC-Hangflug (insbesondere F3F) die letzten 20 Jahre selbst mitverfolgen können und bin zu der Einsicht gelangt, daß diese Klasse von äußeren Bedingungen (sprich Thermik und Wind) am meisten abhängig ist. In jeder anderen RC-Klasse gibt es zumindest Starthilfen.

Diese unterschiedlichen Bedingungen führen oft zu starken Leistungsunterschieden, die der Pilot nicht beeinflussen kann. Nordische Bedingungen wie z.B. beim Viking-Race sind in Österreich äußerst selten (konstanter Aufwind), da wir eben ein Binnenland sind und die Möglichkeit des Klippenfliegens nicht haben.

Ich habe mich selber öfters mit meinen MF-Kollegen unterhalten, welche Möglichkeiten es gäbe, diese Unterschiede bei Thermik und Wind in Grenzen zu halten.

Diesem Thema werde ich mich stark widmen, da mit einem verbessertem System in der Auswertung (event. Gruppen) mehr Gerechtigkeit im Bewerb vorhanden wäre.

Mein zweites großes Ziel ist die Auflistung aller „befliegbar“en Hänge in Österreich. Leider werden die Veranstaltungen immer weniger. „Richtige“ F3F Bewerbe gibt es nur mehr am Braunsberg, Stuhleck, Nockalm und Hochkogel. Aus diesem Grund war ich selbst tagelang in der Obersteiermark unterwegs, um neue Gebiete ausfindig zu machen.

Durch einen Tip von Kalaschek Hans aus Rottenmann gelang ich im Spätsommer mit meinem Freund und Obmann der Union Eisenerz, Niederhofer Gerhard, ins Gebiet der Wölzer Tauern. Auf der Klosterneuburgerhütte im Lachtal wurden wir fündig. Ein aus 4 Himmelsrichtungen befliegbarer Hang (vom Gasthaus 5 Gehminuten) begeisterte uns sofort.

Die Landemöglichkeiten sind wegen der Größe des Plateaus gewaltig, und was sehr wichtig ist, kaum Steine. Die Seehöhe von ca. 2000m begrenzt die Möglichkeit zur Austragung einer Veranstaltung auf die Sommermonate Juni bis September. Zufahrts- und Unterkunftsmöglichkeiten sind vorhanden. Von Oberzeiring gelangt man über eine Mautstraße (11km davon 7km asphaltiert) zur Klosterneuburgerhütte. Eventuell gibt es im Jahr 2000 einen F3F-Bewerb am Wölzer Tauern.

Das dritte große Ziel meiner Tätigkeit wird die Popularisierung der Klasse RC-H2 im östlichen Teil von Österreich sein. Salzburg und Kärnten beweisen mit ihren Cupwertungen eine rege Tätigkeit, die seinesgleichen sucht.

Ich selbst werde auch in Zukunft mehr an RC-H2-Veranstaltungen teilnehmen, um den Anforderungen und Wünschen dieser Klasse besser entgegenkommen zu können.

Nun wartet also viel Arbeit auf mich, welche ich aber gerne bereitwillig bewerkstelligen werde. Richard Gradischnig danke ich für seine Leistungen in den letzten 25 Jahren und wünsche im viel Glück und Gesundheit für die Zukunft.

Gut Flug, gut Land

Kurt Planitzer
BFR RC-Hang



Bundesfachreferent F5 Elektroflug Ing. Peter Meisinger

Freunde des Elektrofluges:

Die Saison ist fast zu Ende und zahlreiche Wettbewerbe wurden in Österreich erfolgreich durchgeführt.

Klasse F5D:

1. Teamqualifikationswettbewerb beim MBC Dädalus St. Valentin

Am 3. Juli 1999 wurde der 1. Qualifikationswettbewerb (für WM 2000) dieser Saison in St. Valentin durchgeführt. Unter der Leitung des Obmannes Franz Grubbauer wurde dieser international besetzte Wettbewerb in gewohnt professioneller Art ausgefliegen. Bei nahezu unmenschlichen 35° Lufttemperatur wurden 9 Durchgänge geflogen. Akkus, Motoren und Piloten wurden dabei bis an die Leistungsgrenze belastet. Als Jury konnte der Landessektionsleiter für Oberösterreich Herr D.I. Konrad Neu gewonnen werden. Eine Gratulation an die Küche des MBC Dädalus St. Valentin, welche uns - von der Sonne gepeinigten Piloten - nicht verdursten lies. Besonders hervorheben möchte ich die jungen Nachwuchspiloten (Stefan und Christoph Fraundorfer vom MBC Dädalus St. Valentin), welche in diesem Weltklassefeld hervorragend mithalten konnten. Da sie als einzige Piloten noch Kollektormotore verwendeten, unterstreicht dies ihre Leistung. Auch konnte ich den österreichische Rekord auf 91,4 sec verbessern. Ein eindeutiges Zeichen, daß es in Österreich mit dieser Klasse aufwärts geht.

ERGEBNISLISTE F5D

1.	Wimmer Robert	GER	542,3
2.	Bartels Jens	GER	556,7
3.	Schedl Siegfried	GER	584,4
4.	Konrath Harald	GER	607,7
5.	Hacker Rainer	GER	608,7
6.	Mose Gerald	GER	638,1
7.	Meisinger Peter	AUT	680,4
8.	Oberhuber Raimund	GER	712,3
9.	Fraundorfer Stefan	AUT	942,6
10.	Wanner Markus	GER	1471,1
11.	Fraundorfer Christoph	AUT	1972,9
12.	Schmidbauer Markus	GER	2000,0

Klasse RC-E7:

Wie vielen von Euch sicherlich bekannt ist, wurden während der letzten Saison verstärkt sogenannte Tiefdeckersegler eingesetzt. Dies führte zu heftigen Diskussionen unter den Elektrofliegern, da diese – lt. Aussagen der aktiven Piloten – einen Vorteil in der Landeeinteilung bringen sollen. Um nun endlich den Piloten dieser Klasse Klarheit über die zukünftige Handhabung der Regeln geben zu könne wurde eine Sitzung des Bundesfachausschusses Elektroflug, durchgeführt am **Samstag den 12. 6. 1999 um 20:00 Uhr** im Gasthof „Kreuzer“ in Reichenthal (Oberösterreich) anlässlich des Internationalen F5B und F5B-600 Wettbewerbes unter dem Vorsitz des Bundesfachreferenten Elektroflug, einberufen.

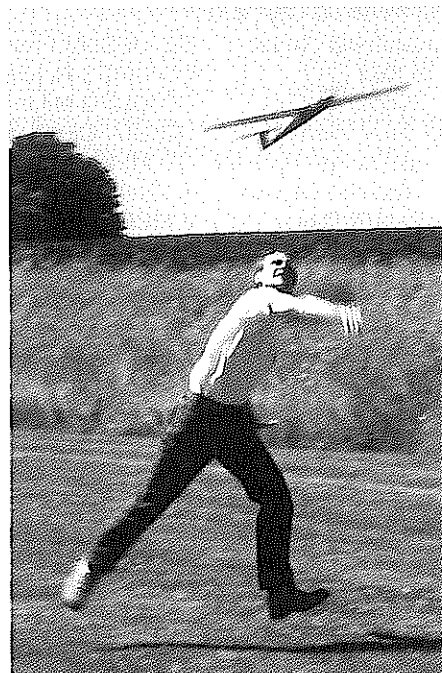
Anwesende:	Josef Molzbichler		LFR Kärnten
	Oswald Hajek	Ersatz für	LFR Salzburg
	Dieter Safarik		LFR Vorarlberg
	Heimo Stadlbauer	Ersatz für	LFR Steiermark
	Manfred Preszlmayr		LFR Niederösterreich
	Peter Meisinger	Bundesfachreferent,	LFR Oberösterreich

Dabei wurden im Wesentlichen 2 Beschlüsse gefaßt:

den Punkt 15.16.1.3 der MSO für die Klasse RC-E7 den Passus „Jegliche Einrichtung, welche mehr Bodenreibung als der glatte Rumpf ermöglicht ist verboten wobei jedoch eine generelle Bodenfreiheit von mind. 2 cm einzuhalten ist und die Rumpfbreite in diesem Bereich maximal die Abmaße der größten Rumpfhöhe, ohne Seitenleitwerksflosse und andere Anbauten, haben darf.“ aufzunehmen und dafür den Passus „Nicht erlaubt ist jede ferngesteuerte Bremshilfe, welche die Reibung zwischen Piste und Modell verändert“ zu streichen.

Punkt 15.16.3.4 b) Abs. 6 wird ersetzt durch:

Weiters werden 30 Landepunkte abgezogen, wenn das Modell eine Drehung zur Bezugslinie von mehr als 90° bis maximal 180° ausführt. (Messung nach Stillstand des Modells)



**Ein imposanter Start !
Jens Bartels Deutschland Fotos:
P.Meisinger**

Beide Anträge wurden ohne Gegenstimme angenommen.

Diese Anträge werden anlässlich der Herbstsitzung der Bundessektion zur Abstimmung gebracht.

EUROPAMEISTERSCHAFT Klasse F5B:

Von diesem Ereignis berichtet Kollege Dieter Safarik (Mannschaftsführer) in dieser Ausgabe von PROP (Seite 24)

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN Klasse F5B und

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN Klasse F5B-600

Beide Meisterschaften wurden vom 1. MBC Oberpullendorf vom 22.05 – 23.05. 1999 meisterhaft und in würdiger Atmosphäre durchgeführt. Als Jury konnten Altbundesfachreferent Helmut Kirsch und der LSL für OÖ D.I. Konrad Neu gewonnen werden. Ich hatte das Vergnügen diese Wettbewerbe zu leiten.

Gleichzeitig wurde auch der 9. Pannoniacup 1999 mit internationaler Beteiligung (5 Nationen!) ausgeflogen.

Die Wettbewerbe konnten zügig und ohne Proteste durchgeführt werden. Dies spricht für die professionellen Einstellung der Piloten und der tadellosen Vorbereitung des Vereines.

Als einzige Besonderheit dieser Wettkämpfe kann eigentlich nur der starke Wind (eher Sturm) am Sonntag herausgestrichen werden. Einige F5B-600 Piloten zogen es vor diesen 3. Durchgang nicht zu fliegen, da die Chancen auf eine Verbesserung sehr gering war.

Klasse F5B

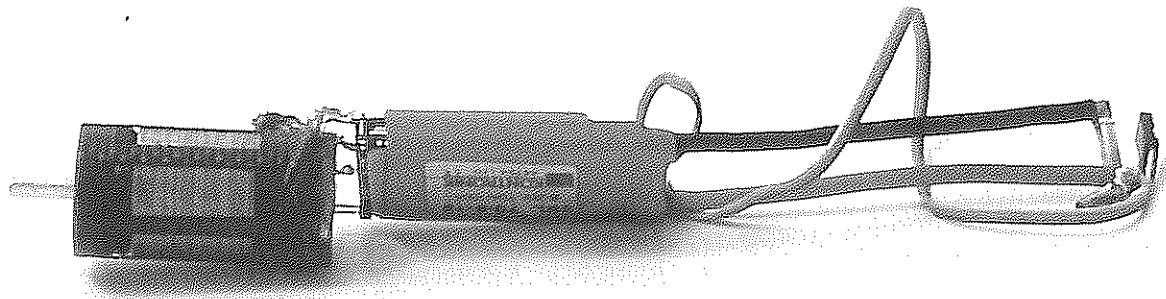
		1.DG	2.DG	3.DG	Gesamt
1.Freudenthaler Rudolf	OÖ UESMV Freistadt	695	686	687	1383
2.Heinzl Kurt	OÖ UMFS Reichenthal	894	682	641	1376
3. Brditschka Roy	OÖ UMFC Neuhofen	875	665	668	1343
4.Aigelsreiter Herbert	OÖ UMFCFreistadt	674	665	626	1339
5. Atzwanger Michael	OÖ MFK Quax Linz	665	624	0	1289
6. Wachtler Oswald	W ÖMVWien	648	636	610	1284
7. Safarik Dieter	V MCB Brigantium	0	648	622	1270
8. Saimhofer Alfred	NÖ UMFC Ikarus Weinland	590	609	0	1199
9. Fuchs Robert	W ÖMVWien	549	0	609	1158

Klasse F5B-600

1.Freudenthaler Rudolf	OÖ UESMV Freistadt	607	585	560	1192
2.Wachtler Oswald W	ÖMVWien	605	574	581	1186
3.Heinzl Kurt	OÖ UMFS Reichenthal	604	582	0	1186
4.Schiffer Gottfried	ST MFC Andritz	595	579	522	1174
5.Brditschka Ralf	oÖ UMFC Neuhofen	575	555	572	1147

18 Teilnehmer

Ing. Peter Meisinger
Bundesfachreferent F5



TOP-ANTRIEB der Spitzenklasse in F5D : HBR B40-FAI 6200 von Fa. HACHER mit Kohlegehäuse und 3SL 70-6-18 Regeler von Kontronik.

JUGENDBILDUNGS-UND ERZIEHUNGSWERTE IM FLUGMODELLBAU UND MODELLFLUG

Durch den Einsatz, also durch den gewollten Versuch, die eigene Kraft zu bewähren, auch gegenüber unvorhergesehene und gefahrbringenden Lagen, offenbart der Mensch sein gesamtes Kapital an Leistungsfähigkeit. Der Charakter des Modellfliegens als Frühstufe des Fliegens und des Flugmodellbaues als Weggenossen des Werkunterrichtes bieten uns solche Werte in vielfacher Richtung. Die Bewegungsart des Fliegens löst im geistigen Bezirk eine besondere Ausbildung dynamischer Lebensauffassung und Lebensgestaltung aus. Der um die eigene Lebensentwicklung wissende Mensch bemüht sich, die Seelenhaltung des Jugendlichen in seine Altersstufe hinüberzureiten, wenn er sich wünscht, spannkraftig zu bleiben, kämpferisch, unternehmungslustig, unwandelbar hoffnungsfreudig, mit der sonnigen Kraft, die alles kurzerhand einkapselt, unschädlich macht und durch positive Leistung ersetzt!

Genau dies geht im kleinen, für unsere Jugendlichen in so großen Maßstab vor sich, wenn sie durch Bauweise und Start den „Wind“ zwingen, ihr Flug-

modell zu tragen. Kommt es dabei nicht gerade zum „dynamischen Segelflug“, so ist doch der junge Mensch selbst in höchstem Grade dynamisch eingestellt. Das will sagen, daß er, durch sein Auge vom Flug seines Flugmodells unterrichtet, ihm in jeden Augenblick die Steurkraft hinaufsendet mit der es jetzt eine Bö ausgleichen, dann in einem Aufwindschlauch bleiben läßt, um es im Kräftespiel zwischen Auftrieb gebender Thermik über die Schwerkraft siegen zu sehen.

Diese eindringlich geistige Arbeit schult das für alles dynamische Verhalten erforderliche Gleichgewichtsempfinden in seiner elementarsten Form, welche auch auf andere Lebenslagen überstrahlt! Wie weit dieses Fliegen vom unsicheren Tändeln entfernt sein muß beweist schon die Notwendigkeit daß jede Leistung im Modellflug durch das nach festen physikalischen Gesetzen gebaute Flugmodell erreicht werden muß. So bleibt der Modellflieger trotz aller Dynamik des Fluges geistig gesehen hübsch auf der statischen Erde. Damit wird vom Jugendlichen eine nicht geringe geistige Leistung gefordert, die darin

besteht, daß er von seinem bisher geübten Denken, zu gedanklicher Kleinarbeit sich bequemen muß, deren schroffer Wechsel anfangs eine beachtliche Willensleistung er fordert. Man muß bedenken, daß gerade die als immer gegenwärtig oder leicht reproduzierbar gewünschte Vorstellung vom Fliegen den Jugendlichen zu Ungeduld und Eile treiben kann, da er je früher um so lieber sich das Vergnügen machen möchte. Der Umstand, daß die gesamte Arbeitsweise so nachdrücklich auf Bewährung im Flug des Flugmodelles eingestellt sein muß, ergibt aber den Zwang zur gründlicher Vorbereitung, Überlegung, Zielstrebigkeit, zweckmäßiger Einteilung, Genauigkeit, Sorgfalt und Geduld sowie tunlichst Reibungslosigkeit und Vorsicht gegen Rückschläge.

Körper und Geist bewirken also die fliegerische Kraftentfaltung und bereichernden Gesamtschatz der Kräfte im menschlichen Lebensgefühl !

Ernst Reiterer
BFR Freiflug

Liebe Helipiloten

Zum Abschluß der Saison möchte ich Euch allen für die sportliche Fairneß und Euer Bemühen Danken. Den Punkterichtern und allen Veranstaltern von Wettbewerben ebenfalls meinen herzlichen Dank! Ich hoffe auf eine tolle Saison 2000 wieder mit allen un-

seren Piloten. Untenstehende Tabelle zeigt Euch die Ausscheidungsergebnisse zur EM F3C in den Niederlanden, gleichzeitig aber auch den Sieger im Ö-Pokal 1999 Robert Schornsteiner. In den anderen Klassen konnte leider durch die zu gerin-

Teilnehmerzahl (min.6/Bewerb) keine Ö-Pokalwertung vorgenommen werden. Vielleicht paßt es 2000! Ich wünsche uns allen ein gutes neues Jahrtausend und viel Erfolg und Freude mit unseren Hubis !

Manfred Dittmayer BFR F3C

QUALIFIKATION zur EM-F3C 2000

Pilot	Zillertal/Mayrhofen	Mollram	Steyertal	STM-Leoben	Neusiedl	Summe
Bartosch Günter	1	1	1	NG	6	8
Ebner Michael	3	2	0	2	4	11
Egger Bernhard	0	0	0	0	NG	0
Hahn Alois	0	0	2	1	3	6
Kals Andreas	4	3	4	3	0	14
Schornsteiner Robert	6	6	3	4	0	19
Haunschmid Adalbert	0	0	0	0	1	1
Worgas Wolfgang	2	4	6	6	0	18

Nationalmannschaft 2000 EM F3C

Schornsteiner Robert	19	
Worgas Wolfgang	18	
Kals Andreas	14	
Ebner Michael	11	Ersatzpilot

Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-SL

Alle 2 Jahre werden in den diversen Modellflugklassen vom Österreichischen AERO-Club Österreichische Meisterschaften veranstaltet. Am 28. und 29. August 1999 war es für die Segler-schlepper wieder einmal so weit. 1987 wurde erstmals eine Meisterschaft in der noch jungen Modellflug-sparte geflogen und nun traf man sich bereits zum siebenten Mal um die Sieger zu ermitteln.

Die Vorbereitungen durch den MFC-Salzburg waren optimal verlaufen und man hatte im Modellflugzentrum in Kraiwiesen neben der Asphaltpiste sogar eine zweite Landepiste auf Rasen installiert. Das Meisterschafts-wochenende nahte und die Wetter-vorhersage wurde von schön auf wechselhaft geändert - wie sollte es anders sein ?

19 Teams hatten ihre Teilnahme gemeldet und am Samstag Morgen standen dann 18 am Modellflugplatz in Kraiwiesen. Die Nennungsliste hat sicher für Spannung gesorgt, denn es war alles da, was Rang und Namen hat. Die Lokalmatadore Martin Winkler und Karl Stöllinger hatten heuer ja schon den Österreich Pokal in der Klasse RC-SL gewonnen und wollten ihren Meistertitel von 1997 sicher verteidigen. Die Österreich Pokal Sieger von 1998 - Gerhard Nußbaumer und Max Wölwitsch - waren erschienen um vorne mitzumischen. Auch das Team Schober/Tengg war immer für eine Überraschung gut, denn sie hatten heuer schon 2 Teilwettbewerbe des Österreich Pokal gewonnen. Aber auch Spitzenteams vergangener Zeiten waren nach Kraiwiesen gekommen wie z.B. Vater und Sohn Sidler aus Linz und die Brüder Ehrenstrasser aus Tirol. Doch nicht nur Profis schienen in der Nennungsliste auf. Ganz besonders gefreut hat mich das Antreten von LSL Ekkehard Wieser mit seinem Teamgefährten Manfred Mariette. Obwohl zu Wettbewerbsbeginn schon feststand, daß ihr Gespann zu schwer war und sie disqualifiziert werden würden, sind sie trotzdem mitgeflogen, um eine persönliche Standortbestimmung zu erhalten. In Tirol ist in den letzten Jahren die Klasse RC-SL nicht gut gelaufen. Umso erfreulicher war die Tatsache, daß mit Bruno Klingenschmid

und Ulli Weber ein drittes Gespann aus Tirol mitflog. Auch aus Niederösterreich waren mit dem Team Johannes Matschi und Norbert Fischer Newcomer angetreten. Auch aus Stein an der Enns (Steiermark) waren mit Karl Hofer und Hannes Fritz neue Gesichter zu sehen. Ich weiß nicht, wie hoch die Erwartungen dieser Piloten gewesen sind und vielleicht sind die Platzierungen nicht ganz wunschgemäß ausgefallen. Doch ich möchte ihnen versichern, daß die heutigen Spitzenteams auch einmal ganz vorne angefangen haben. Nur durch Trainingseifer und mit dem passenden Material kann man sich zur Spitze emporarbeiten.

Pünktlich um 9 Uhr wurde nach der Pilotenbesprechung mit dem ersten Durchgang begonnen. Es war teilweise bedeckt und dann wieder ein bißchen sonnig - eben wechselhaft. Wind war kaum vorhanden, sodaß für alle Teams konstante Bedingungen herrschten. Wie nicht anders zu erwarten setzten sich die bekannten Teams an die Spitze. Schober/Tengg konnten mit einem hauchdünnen Vorsprung von 8 Punkten diesen Durchgang für sich entscheiden. Auf den Rängen folgten Winkler/Stöllinger und Nußbaumer/Wölwitsch. Während der drei Durchgänge wurden alle Modelle gewogen, weshalb es manchmal zu ganz skurilen Methoden der Gewichtserleichterung kam. Manche Modelle flogen ohne Kabinenhaube, bei manchen wurde das Trimbleit teilweise entfernt oder ein Empfängerakku nicht installiert (bei Doppelstromversorgung) um die 20 Kilo Gesamtgewicht des Gespannes nicht zu überschreiten. Ich habe es als äußerst fair empfunden, daß der Veranstalter die offizielle Waage schon ab Freitag allgemein zugänglich machte um bösen Überraschungen vorzubeugen.

Nach einer kurzen Mittagspause für die Punkterichter wurde mit dem 2. Durchgang begonnen. Wettbewerbsleiter Josef Strobl hat das Teilnehmerfeld gedrittelt und begann nun mit der Startnummer 7. Und wie im 1. Durchgang wurde ein Wertungsflug nach dem anderen abgospult. Die Wetterverhältnisse waren weiter halbwegs konstant, d.h. es weh-

te manchmal ein leichtes Lüfterl und brachte damit die eine oder andere leichte Turbulenz. Gegen Ende des 2. Durchganges zog von Westen her jedoch ein Gewitter auf, sodaß die letzten drei Teams plötzlich veränderte Wetterverhältnisse vorfanden. Der Wind wurde allmählich stärker, und die Teams Aigner/Hönig und Baumgartner/Winkler Gerhard mußten sicher schon eine gewisse Benachteiligung in Kauf nehmen. Die Lokalmatadore Martin Winkler/Karl Stöllinger waren als Durchgangsletzte an der Reihe. Der Wind hatte noch etwas zugenommen und die schwarzen Gewitterwolken schauten bedrohlich auf uns herab. Die Windgeschwindigkeit war aber noch weit von den 12 m/s entfernt, die einen Abbruch erzwungen hätte. Der Start ging völlig normal von statten, doch im Steigflug brach plötzlich ein Sturm los. Wettbewerbsleiter Josef Strobl unterbrach den Durchgang sofort und beide Piloten kämpften sich nun mit ihren Modellen zu Mutter Erde zurück. Martin Winkler konnte seine Piper ordentlich landen, doch wurde die ausrollende Maschine von einer Bö erfaßt die sie auf den Rücken warf. Karl Stöllinger hatte hier mehr Glück. Er konnte seine Segelflugmodell sicher landen und herbeieilende Helfer hielten es sogleich am Boden fest. 1 Stunde dauerte das Intermezzo bis dann bei ruhigen Wetterverhältnissen das Team Winkler/Stöllinger den Start wiederholen konnte und der letzte Wertungsflug des 2. Durchganges absolviert war.

Die Durchgangsbestwertung holten sich diesmal Winkler/Stöllinger mit nur 3 Punkten Vorsprung auf Schober/Tengg. Auf dem 3. Rang folgten Salloker/Lenzhofer aus Kärnten. In der Zwischenwertung führte mit nur 5 Punkten Vorsprung das Team Schober/Tengg vor Winkler/Stöllinger und Nußbaumer/Wölwitsch. Es war also noch alles offen und man konnte gespannt auf den nächsten Tag warten, was der 3. Durchgang wohl bringen würde. Doch da lag noch der Abend dazwischen wo man sich im Modellflugzentrum Kraiwiesen bei einem gemütlichen Beisammensein vergnügte und sich den Köstlichkeiten aus der Kantine hingab.

Am Sonntag wurde pünktlich um 9 Uhr der Wettbewerb mit dem 3. Durchgang fortgesetzt. Begonnen wurde jetzt mit der Startnummer 13. Das Wetter war ähnlich wie am Vortag, d.h. bedeckt und ziemlich windstill. Das Team Schober/Tengg konnte keinen optimalen Flug vorführen und erflieg ihr Streichergebnis. Winkler/Stöllinger hingegen legten einen perfekten Flug hin und erhielten dafür die höchste Durchgangswertung der ganzen Meisterschaft - nämlich 1578 Punkte. Damit war auch klar, daß sie nach 1997 zum zweiten Mal den Meistertitel errungen hatten und Schober/Tengg auf den 2. Rang verdrängten. Ganz besondere Gratulation gebührt aber auch Willi Salloker und Herbert Lenzhofer, die mit der zweitbesten Durchgangswertung ihre Vereinskollegen Nußbaumer/Wölwitsch auf den 4. Rang verweisen konnten. Unser Willi hat in dieser Saison mit schwersten gesundheitlichen Problemen zu kämpfen und umso mehr ist ihm der 3. Rang bei der Österreichischen Meisterschaft zu gönnen.

Zusammenfassung:

Eine wunderschöne Meisterschaft bei guten äußeren Bedingungen die durch den Austragungsort Kraiwiesen kräftig aufgewertet wurde. Ossi Hajek als Jury und Josef Strobl als Wettbewerbsleiter hatten ihre Aufgaben souverän gelöst und den Wettbewerb immer fest im Griff. Auch die Punktrichter hatten wieder ausgezeichnete Arbeit geleistet und so möchte ich mich bei Hermann Muig, Helmut Lesjak, Franz Klampfl, Norbert Scheucher und Rainer Hönig nochmals herzlichst bedanken. Ja und die Frauen und Männer vom Kraiwiesner Verein haben mitgeholfen, die 7. Österreichische Meisterschaft zu einem großen Ereignis werden zu lassen. Und hier gibt es einen Vergleich zum Automobilsport: was für die Formel 1 Monte Carlo ist, ist für die Seglerschlepper Kraiwiesen.

Gewichtsbilanz der Schleppzüge bei der ÖM in Kraiwiesen:

Bei Österreichischen Meisterschaften wird die Modellsportordnung (MSO) immer besonders genau eingehalten. Ist bei den nationalen Schleppflugwettbewerben das Wiegen der Modelle eher selten, so wird bei Österreichischen Meisterschaften prinzipiell das ganze Starterfeld gewogen. Der Veranstalter in Kraiwiesen hatte hierfür eine tolle Waage mit Digitalanzeige schon ab Freitag zur Verfügung gestellt, die dann von allen Piloten

schon vor Wettbewerbsbeginn heftig frequentiert wurde. In der Folge möchte ich nun einmal alle Wiegeungen

gereiht nach Startnummern (nicht nach Platzierungen) auflisten:

Startnummer	Schleppmaschine	Segelflugmodell	Gesamtgewicht
1	12,86 kg	5,00 kg	17,86 kg
2	11,44 kg	7,40 kg	18,44 kg
3	15,38 kg	5,62 kg	21,00 kg
4	14,32 kg	5,48 kg	19,80 kg
5	12,66 kg	7,18 kg	19,84 kg
6	10,34 kg	6,40 kg	16,74 kg
7	14,14 kg	5,20 kg	19,34 kg
8	10,60 kg	5,18 kg	15,78 kg
9	12,62 kg	6,94 kg	19,58 kg
10	8,22 kg	5,66 kg	13,88 kg
11	10,58 kg	5,00 kg	15,58 kg
12	10,12 kg	5,60 kg	15,72 kg
13	12,80 kg	6,76 kg	19,56 kg
14	14,00 kg	5,08 kg	19,08 kg
15	12,86 kg	5,72 kg	18,58 kg
16	13,68 kg	6,30 kg	19,98 kg
17	12,82 kg	7,06 kg	19,88 kg
18	12,66 kg	7,20 kg	19,86 kg

Wenn man die Gewichte nun anschaut, kann man herauslesen, daß die Schleppmaschinen zwischen 8,22 kg und 15,38 kg liegen. Ein echtes Leichtgewicht ist hier die Pilot-Piper von Norbert Fischer. Sie ist in reiner Holzbauweise erstellt, hat eine Spannweite von 2,6 Metern und wiegt 8,22kg. Motorisiert ist sie mit dem 4-Zylinder 4-Takter von O.S.max, den Pegasus, mit 53 ccm Hubraum. Doch das ist sicher ein extrem. Die durchschnittliche Schleppmaschine hat heute eine Spannweite von etwa 3 Metern und wiegt zwischen 10 und 12,5 kg. Alles was darüber liegt ist schon als schwer zu betrachten. Die verwendeten Segelflugmodelle sind als durchwegs leicht zu bezeichnen. Die Spannweiten liegen zwischen 4 und 5,5 Metern und die Fluggewichte sind zwischen 5 und 7 kg angesiedelt. Hier kann man schon eindeutig von optimierten Fluggeräten sprechen, denn diese geringen Gewichte sind nur von Bauprofis zu erreichen.

Die Gesamtgewichte der Schleppzüge liegen zwischen 14 und fast 20 kg. Genau die Hälfte der Teams lag mit ihren Schleppzügen zwischen 19 und 20 kg und sie haben somit das Gewichtslimit ausgenutzt. Ein Anheben der Gewichtsbeschränkung wird aber nicht in Betracht gezogen, da das die „Gigantomanie“ noch weiter steigern und den Leichtbau kurzzeitig wieder in den Hintergrund drängen würde. Schaut man nämlich das Siegesgespann bei der ÖM an, so stellt man fest, daß die Sieger mit nur

16,74 kg unterwegs waren. Man sieht, allein ein großes Gesamtgewicht erzeugt noch keine Champions!

Das Gespann der Sieger bei der Österreichischen Meisterschaft PIPER und WEIHE 50

Die Piper von Martin Winkler habe ich schon einmal in PROP vorgestellt, trotzdem noch kurz die Eckdaten:

Spannweite 3 Meter
Gewicht 10,34 kg
Motor: O.S.max Pegasus (53 ccm 4-Zylinder, 4-Takt)

Es handelt sich hier um eine Weiterentwicklung der bekannten „Glück-Piper“. Ein geändertes Flügelprofil und ein Eigenbaurumpf haben die Flugeigenschaften offensichtlich noch weiter verbessert.

Die Weihe 50 von Karl Stöllinger ist aber eine völlige Neuentwicklung. Gebaut wurde sie im Maßstab 1:3,2 und hat somit folgende techn. Daten:
Spannweite 5,12 m
Rumpflänge 2,22 m
Gewicht 6,40 kg
Abweichend vom Original hat Karl Stöllinger den Tragflügel auch mit Wölbklappen ausgerüstet. Als Profil verwendete er das SELIG 3011 bei einer inneren Flächentiefe von 40 cm und einer Randbogentiefe von 15 cm. Die Störklappen fahren nach oben und unten aus. Der Tragflügel wurde in Holm- und Rippenbauweise mit 2mm Balsabeplankung erstellt. Als

Steckzeug dienen 2 Stück 14x2 mm Flachstähle die gerade durch den Rumpf geschoben werden. Die V-Form der Tragflügel ist in den Flügelholm eingebaut worden. Dieser besteht aus Kieferleisten mit Glasverstärkung (keine Kohle!). Auch die Balsaendleiste wurde mit Glasgewebe versteift.

Der Rumpf wurde in Halbschalenbauweise erstellt. Die Spanten bestehen aus Pappelsperholz und das Rumpferüst wurde dann mit 2 mm

Balsa Holz beplankt. Zum Verschleifen bleibt da nicht mehr viel Material übrig.

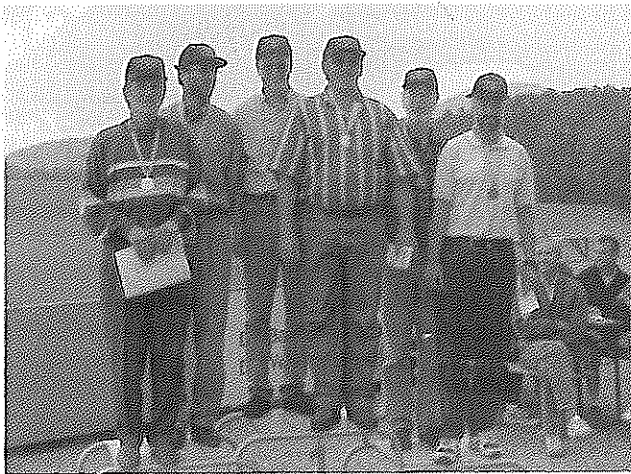
Das komplette Flugzeug wurde mit Gloss-TEX der Firma Robbe bebügelt. Diese neuartige Gewebefolie ist schon vorlackiert, sodaß der weiße Grundton der Maschine mit dem bebügeln schon fertig war. Lediglich die dunkelgrünen Zierstreifen mußten noch auflackiert werden.

Gesteuert wird die Weihe 50 mit einer Graupner MC-24, wobei für die ein-

zelnen Ruderbetätigungen nur Hochleistungsservos in Profiqualität verwendet werden. Als Stromversorgung dienen 2 Stück 1800mAh Akkus mit je 5 Zellen und Akkuweiche.

BFR Dr. Wolfgang Schober

1	WINKLER Martin	STÖLLINGER Karl	MFC-Salzburg	S	1558	-1545
					1578	3136
2	SCHOBBER Wolfgang	TENGG Karl	MFG-St. Veit	K	1566	1542
					-1478	3108
3	SALLOKER Wilhelm	LENZHOFER Herbert	KFC-Klagenfurt	K	-1322	1492
					1537	3029
4	NUBBAUMER Gerhard	WÖLWITSCH Max	KFC-Klagenfurt	K	-1475	1478
					1521	2999
5	Aigner Peter	HÖNIG Georg	ÖVMFC-Silbergrube	N	1432	-1313
					1432	2864
6	EHRENSTRASSER Josef	EHRENSTRASSER Werner	MFC-Wörgl	T	-978	1411
					1449	2860
7	HUTER Johann	SCHMIDT Jürgen	ASKÖ-MFC Kondor	OÖ	-1258	1357
					1377	2734
8	SIDLER Hermann	SIDLER Thomas	MFC-Linz	OÖ	1323	1401
					-1289	2724
9	GRUBER Alfred	GRUBER Markus	LSV-St. Johann	S	-1202	1365
					1249	2614
10	MAYER Josef	MESCHUH Eduard	KFC-Klagenfurt	K	-1013	1205
					1362	2567
11	LEBER Andreas	MAYER Wolfgang	MBC-Köflach/Zwarin	St	1224	1302
					-1129	2526
12	RETTENEGGER Mathias	ROTTENSTEINER Mathias	LSV-St. Johann	S	-1131	1200
					1317	2517
13	BAUMGARTNER Johann	WINKLER Gerhard	KFC-Klagenfurt	K	-1189	1231
					1196	2427
14	KLINGENSCHMID Bruno	WEBER Ulrich	MBG-Hall / Tirol	T	1144	-1131
					1247	2391
15	FISCHER Norbert	MATSCHI Johannes	MFC-Silbergrube	NÖ	-843	1056
					1216	2272
16	KREUZBERGER Josef sen.	KREUZBERGER Josef jun.	LSV-St. Johann	S	-891	1060
					1099	2159
17	HOFER Karl	FRITZ Hannes	UMFC-Stein/Enns	St.	-650	1070
					859	1929
18	WIESER Ekkehard	MARIETTE Manfred	MFC-Wörgl	T	0	0
					0	0



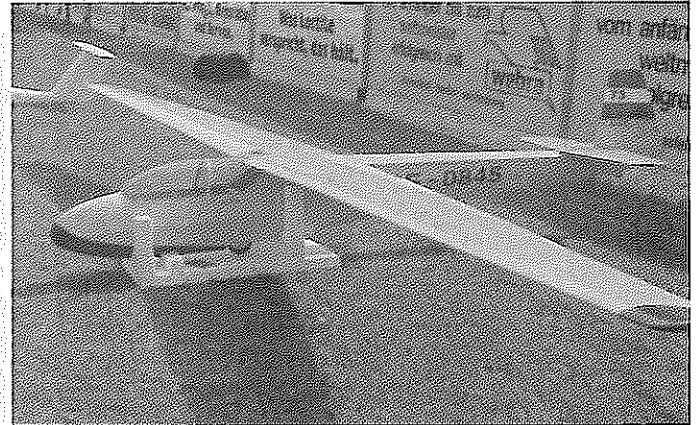
Die Sieger der ÖM RC-SL Schober/Tengg (2.) Stöllinger/
Winkler(1.) und Sallocker/Lenzhofer(3.) Fotos: E. Wieser



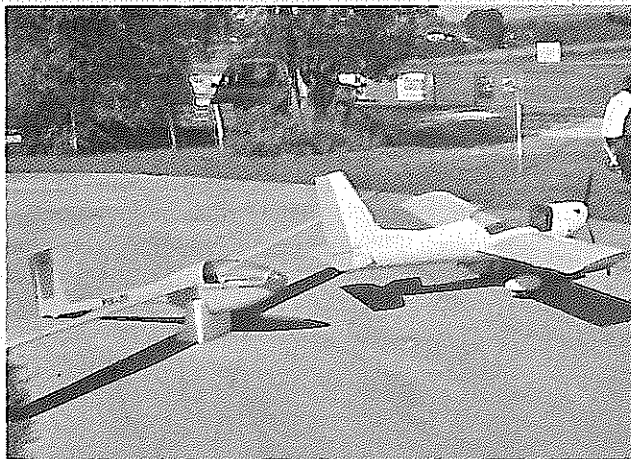
Ein ganz außergewöhnliches Modell, Volksplane von
Manfred Mariette



Die Cessna 150 von Wolfgang Schober zieht.....



.....die K7 von Karl Tengg



Plik 20 und Swiss Trainer der Gebrüder Ehrenstrasser
Tirol



Die vergrößerte Piper von Alfred Gruber mit 3-Beifahrwerk
und excellenten Flugeigenschaften



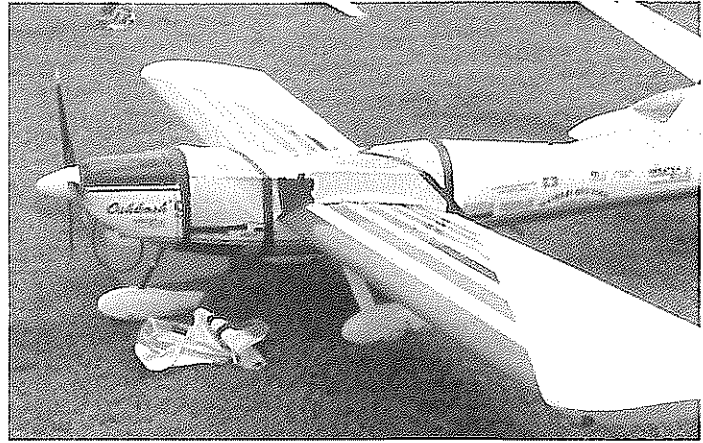
Die Zlin 242 der St. Johanner



ASW 20 von Ulli Weber dahinter
Piper von Bruno Kilgenschmid



Pilot-Piper von Norbert Fischer mit OSmax Pegasus mit 53cm³



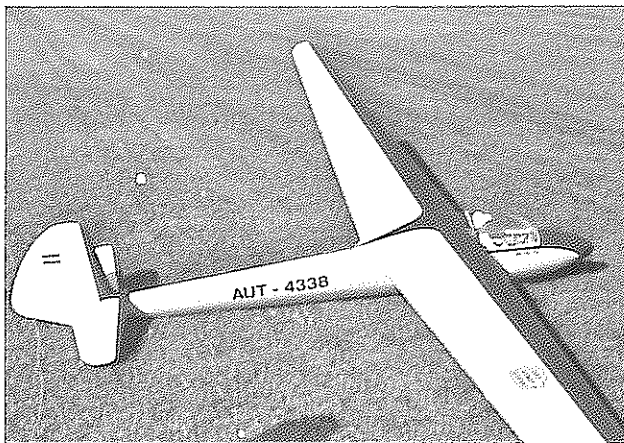
Extreme Gewichtseinsparung, da war wohl etwas zu schwer gebaut



Startvorbereitung M. Winkler und Karl Stöllinger



Die Piper von Martin Winkler mit OS 4-Zylinder



Die Weihe von Karl Stöllinger Spw.5, 12m und 6,4 Kg



Sogar ein Cockpitausbau war noch möglich bei diesem niederen Abfluggewicht.

13. intern. F1E-Hangflugwoche auf der Karneralm

Norbert HEISS gewinnt 4. F1E Weltcup im Modellflug auf der Karneralm im Lungau!

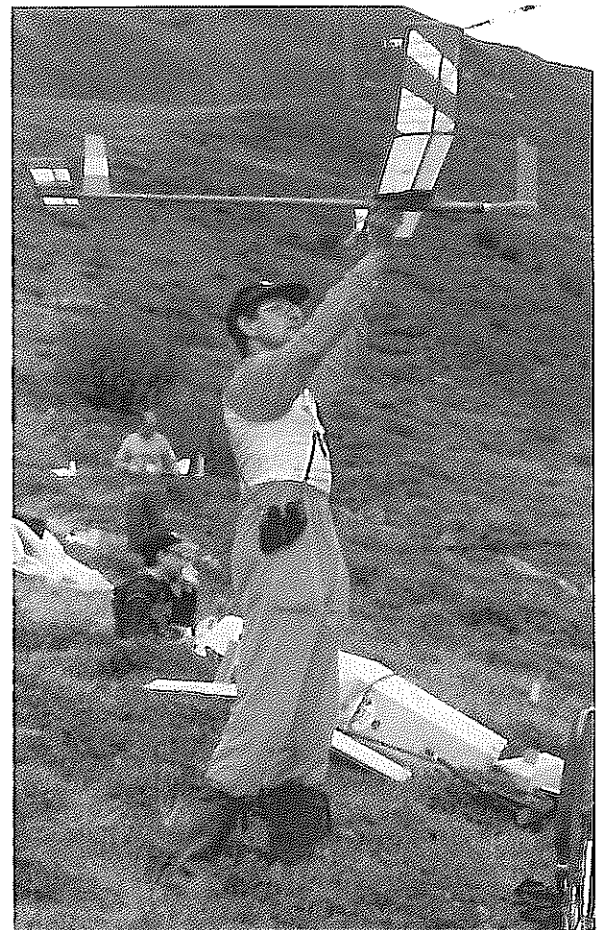
Am 17. August fand auf der Karneralm im Lungau der 4. F1E Weltcup im Modellflug statt. Mit geringer Verspätung konnte Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER 35 Teilnehmer aus 8 Nationen zu diesem Weltcup begrüßen. Bei bedecktem Himmel und NW-Wind von 2-4m/sec. fanden die Wettbewerber ideale Flugbedingungen vor, was sich an den vielen MAX-Flugzeiten widerspiegelte. Nach dem 1. Durchgang wurde die Flugzeit auf 240 sec. und nach dem 2. Durchgang auf 300 sec. erhöht. Nach dem 4. Durchgang lagen nur mehr zwei Österreicher nämlich Norbert HEISS vom UMSC-KOLIBRI/Ober-Grafendorf und der Salzburger Ing. Ernst REITTERER mit 4 „Vollen“ Flügen in Front. Während nun Norbert HEISS mit einem herrlichen Maxflug seinem Mitstreiter REITTERER einiges vorlegte, taktierte Ernst REITTERER in die falsche Richtung und landete nach 200 Sekunden bereits wieder. Norbert HEISS konnte sich somit über seinen Ersten Weltcup Sieg freuen während Ernst REITTERER auf den 9. Platz zurück rutschte. HEISS gab sich aber mit dem Sieg in der Einzelwertung nicht zufrieden und holte sich mit seinem durch Los Entscheidung Tschechischen Mannschaftspartner Ivan CRHA auch den Sieg in der Mannschaftswertung. Gute Plätze belegten auch noch Fritz MANG als siebenter und Reinhard WOLF als achter der Einzelwertung beide vom UMSC-KOLIBRI/Ober-Grafendorf.

Am Donnerstag dem 19. August herrschte dichtester Nebel, der sich erst gegen 11 Uhr auflöste. Somit begaben sich 25 Teilnehmer aus 7 Nationen auf dem Weg zur Startstelle um den 28. Heri-Kargl-Cup in Angriff zu nehmen. Bei der Startstelle angelangt herrschte so starker Südwind (12-16m/sec) daß nach einigen Stunden des abermaligen Wartens Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER den Wettbewerb auf den nächsten Tag verschob. Nach nächtlichem Regen und Gewitter, herrschte am Freitag vorerst Windstille. Um 10 Uhr konnte Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER bei schwachen Nordwind den Bewerb eröffnen. Die Maximalzeit von 240 Sekunden wurde im 1. Durchgang von 17 Startern erreicht und so-

mit wurde für den 2. Durchgang die Maxzeit auf 300 Sekunden erhöht. Nach dem 2. Durchgang lagen noch immer 10 Teilnehmer zeitgleich an der Spitze. Der 3. Durchgang war noch keine 20 Minuten alt als es stark zu Regnen begann, starker Nebel fiel ein, der Bewerb mußte zweimal unterbrochen werden. Da nur wenige Bewerber bei noch halbwegs guter Sicht den 3. Durchgang geflogen waren, wurde der 3. Durchgang annulliert und am Samstag vor dem 5. F1E-Weltcup durchgeführt. Wiederum herrschte leichter Nordwind, und die drei Tschechen Ivan CRHA, Bohumir BERGER und Jiri BLAZEK machten sich den Sieg im „Stechen“ untereinander aus. Ivan CRHA hatte das bessere Ende für sich und siegte vor BERGER und BLAZEK.

Anschließend begann der 5. F1E-Weltcup 1999 um 10 Uhr 30 mit dem 1. Durchgang. Das Wetter hatte sich soweit stabilisiert das nach dem 2. Durchgang noch 6 Starter zeitgleich an der Spitze lagen. In den folgenden Durchgängen splitterte sich das Feld soweit auf das kein Stechfliegen um den Sieg notwendig wurde. Den Weltcup Sieg holte sich der Tscheche Vojtech ZIMA vor dem Rumänen Daniel PETCU und dem Slowaken Juraj UHRIN. In der Jugendwertung gab es einen Sieg für die Slowakin Michaela NOSKOVA vor den beiden Ungarn VARGA und HANGODI.

Trotz dieser Wetterkapriolen und Verschiebungen im Laufe dieser Woche konnten alle Bewerbe durchgeführt werden. Der Vorsitzende der intern. Jury Ing. Gottfried SCHIFFER lobte das Durchhaltevermögen der Piloten, Zeitnehmer und Funktionäre sowie die gute und korrekte Organisation



Norbert HEISS beim Start des Modells zu seinem ersten Weltcup Sieg

dieser 13. Intern. F1E-Hangflugwoche am Abend bei der Siegerehrung im Gasthof Bogensperger. Mit Tanzmusik und einem gemütlichen Beisammensein nahm diese „13“ F1E-Hangflugwoche ihr Ende.

Reinhard WOLF
(Obmann)

nachdenklich.....

wurde ich, als mir anlässlich einer Unterhaltung abstruse Meinungen über das ganze Rundherum von **prop** zu Ohren kamen. Zur Richtigstellung, aber auch zur allgemeinen Information, nachfolgende Zeilen:

Als der Initiator und Namensgeber von **prop**, Edwin Krill, seine Arbeit in andere Hände legte, wurde seinem Nachfolger keinerlei Gestaltungskonzept übergeben, nach welchem **prop** hätte weitergeführt werden sollen. Das konnte er auch gar nicht, denn so etwas gab es und gibt es auch heute noch nicht. So blieb und bleibt es auch weiterhin dem jeweiligen „Redakteur“ überlassen, **prop** nach einem ungeschriebenen „So soll es halt sein“ zu gestalten.

Krill prägte ein Nachrichtenorgan nach persönlichem Stil betreffend die Aktivitäten der Modellfliegerei im Aeroclub. Beim Versuch, eine Modellflugzeitschrift nach deutschen Mustern und journalistischen Regeln zu gestalten, resignierte Herr Steiner eigentlich sehr bald, da es nicht nur an Mitarbeit seitens der Mitglieder mangelte, sondern auch an der oft unter der Gürtellinie an ihn herangetragenen Kritik.

Ich habe vorher das Wort Redakteur absichtlich unter Anführungszeichen gesetzt. Es besagt nämlich im vorliegenden Fall etwas Besonderes. Wird diese Stelle vakant und will man **prop** überhaupt weiterführen, dann muß der BSL tätig werden. Da gibt es keine großen Ausschreibungen, sondern es wird in seinem Umfeld gefragt, ob denn jemand die Sache übernehmen möchte. Er muß also jemanden finden, der bereit ist, Computerfachmann mit Schriftsetzer- und Layoutqualitäten, Fotolaborant, Sekretärin für anfallende Post, Inseratenvertreter, selbstverständlicherweise auch Artikelschreiber und was weiß ich noch alles in einer Person zu spielen. Alles Einzelberufe also, die für die Herausgabe jeglicher Zeitschrift unumgänglich sind. Darüberhinaus muß er auch noch den Großteil seiner Freizeit opfern, dabei unzählige Wege zurücklegen (Spritkosten) und gegen jede Menge unsachlicher Kritik gefeit sein. Und das alles für den Stundenlohn eines Kuli.

Wenn jemand glaubt, daß es so etwas wie Redaktionssitzungen gibt, etwa mit den ständigen, freiwilligen Mitarbeitern oder unter Beisein des BSL, der irrt genau so wie bei der Annahme, daß die Mitarbeit auch nur

mit einem Groschen vergütet wird. Redaktionelles wird per Telefon erledigt, mit der Frage: „Hast du oder haben sie etwas für mich?“ Eine Art Redaktionsteam gibt es nicht. Nicht nur für den Inhalt, eigentlich für alles, ist ausschließlich der Redakteur verantwortlich. Der BSL behält sich vor Drucklegung ein Art Kontrolldurchsicht vor.

Die meisten Beanstandungen die an **prop** herangetragen werden, betreffen Druckfehler bzw. Rechtschreibfehler. Wiederholt wurde der Ruf nach einem professionellen Lektor laut. Es wurden Angebote eingeholt: Eine Seite würde öS 346,— kosten. Da nur ein bestimmter, knapp bemessener Betrag für 6 Ausgaben pro Jahr zur Verfügung steht, ist dafür kein Geld vorhanden. Der Schriftleiter, aber auch die Mitarbeiter akzeptieren und verstehen den Ärger den diese Unzulänglichkeiten hervorrufen. Sie geben aber zu bedenken, daß dafür – trotz wirklichem Bemühen – Zeitdruck und Amateurismus mit eine Rolle spielen. Daneben sind sie auch noch das Produkt eines selbst in professionell geführten Zeitschriften sein Unwesens treibenden Teufels. Der Schriftleiter ist aber gerne bereit, einem fähigen, auf jegliches Honorar verzichtenden Mitglied, die Korrekturfahnen vor Drucklegung eine Woche lang zur Verfügung zu stellen.

Aktuell kann **prop** wegen des angepeilten zweimonatigen Ausgaberythmus nie sein. Schafft es der Schriftleiter aus vielerlei Gründen nicht, einen eingetroffenen Bericht in die gerade anstehende Ausgabe unterzubringen, vergehen abermals mindestens zwei Monate. Das bedeutet verständliche, ärgerliche Enttäuschung für den Einsender. Daher bitte Einsendetermine unbedingt beachten, dann wird so etwas kaum vorkommen!

Den wenigen Dauermitarbeitern liegt aber etwas ganz anderes am Herzen. Von den 7.000 Beziehern gibt es eine erkleckliche Anzahl kreativer Modellflieger im ÖAC. Berichterstattungen über ihre modellfliegerische Tätigkeit, vor allem im technischen Bereich, sollten Pflichtbeiträge bei uns sein! Wir würden heute noch mit den ersten Antikflugmodellen herumkriechen, hätten nicht in den vergangenen Jahrzehnten Tausende über die vielen kleinen Neuerungen unseres geliebten Hobbies berichtet und so der Weiterentwicklung unseres Fluggerätes mehr als nur einen guten

Dienst erwiesen. Zugegeben, sehr viel davon wurde dort publiziert, wo man bereit war, für diese Arbeiten auch ein Honorar zu bezahlen. Oft wird auch argumentiert, daß der Spitzenmodellflieger sein Insiderwissen deshalb nicht preisgibt, um bei folgenden Wettbewerben nicht mit seinen eigenen Waffen geschlagen zu werden. Dem kann ich nur entgegenhalten: hätten alle vor ihm Modellflug Betreibenden ebenso gedacht, würde der gute Mann heute gar nicht diesen Sport ausüben können!

Über den Inhalt und die Aufmachung von **prop** gehen die Meinungen weit auseinander. Einige finden **prop** dann gut, wenn es sich mit schönen Bildern und nicht gerade anspruchsvollen Berichten darstellt. Andere wiederum erwarten sich ein hohes Inhaltsniveau. Um einen Mittelweg beschreiten zu können, hier einige Anregungen für geneigte Mitarbeiter. Den überwiegenden Teil füllen nun einmal Wettbewerbsberichte aus. Daher würde sich der Schriftleiter freuen, wenn gerade dabei folgendes Schema Verwendung fände: wann wurde was geflogen (Klasse), wie viele Teilnehmer und welche Modelle waren am Start, gab es bei den Modellen irgendwelche Neuerungen. Wie war das allgemeine technische und fliegerische Niveau der Veranstaltung, auch bedingt durch Wetterlage und schließlich Auflistung der ersten 6 vorderen Plätze mit möglichst vielen Angaben über Größe, Gewicht etc. der Modelle, Motoren, Regler, der benützten Fernsteuerungen und sonstiger Details, also Angaben, die der Weiterentwicklung dienlich sein könnten. Siegerfotos bitte möglichst auch mit den siegreichen Modellen. Sonstige Fotos nur von technischen Details. Ferner: wieviele Jugendliche haben den Bewerb besucht. Welche Unzulänglichkeiten traten durch die Ausschreibung zu Tage. Bitte auch allfällige Änderungsvorschläge unterbreiten!

Weniger wichtig scheinen die ewig gleichen Aufzählungen über die organisatorische Seite (Veranstalter samt Helfer, Zeitnehmer-Punkterichter, Essen, Toiletten etc.), auch wenn nach Ende des Bewerbes ein Lob und persönliches Danke an Ort und Stelle – auch von den Teilnehmern – immer am Platz ist. Wir sollten also einen Leistungsbericht und nicht „Seitenblicke“ zu lesen bekommen! Oder doch?

Was die technischen Berichte betrifft, kann sich jeder von der Leber schreiben, was er da so im stillen Kämmerlein entwickelt oder sich ausgedacht hat. Im Übrigen soll jeder schreiben, wie ihm der Schnabel gewachsen ist. Wenn gewünscht, werden Einsendungen weniger geübter Schreiber gerne überarbeitet.

Am liebsten hat der Manfred alle Berichte auf einer Diskette in „Normalschrift“! Wer keinen Computer sein Eigen nennen darf, schreibt händisch oder mit der Schreibmaschine. Der Herr Redakteur freut sich zwar nicht darüber, aber überträgt sicher alles in eine entsprechende Form. Alles in allem: wie **prop** aussieht, kann

zu einem Großteil der Leser selbst mitbestimmen!

Oskar Czepa

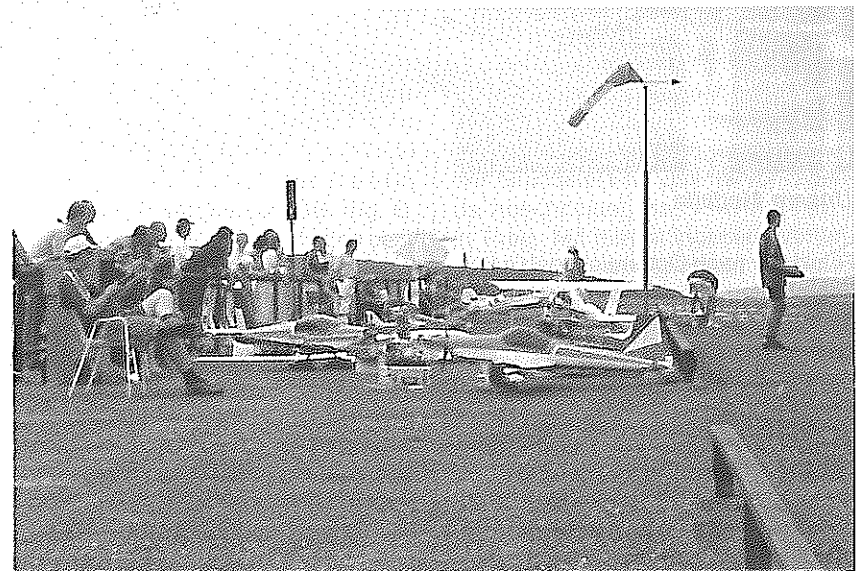
Jugendfliegen und Tag der offenen Tür 7./8. Aug. 1999 des MC Böheimkirchen/ Kirchstetten

Anlässlich seines 25-jährigen Bestehens veranstaltete der **Modellclub Böheimkirchen Kirchstetten** ein Jugendfliegen und einen Tag der offenen Tür am Modellflugplatz. Zum diesjährigen Wettbewerb wurden die Kinder der örtl. und umliegenden Schulen eingeladen. Die Teilnehmer (32 Jugendliche, aufgeteilt in drei Altersgruppen) bauten Wurfgleiter unter fachkundiger Anleitung und starteten diese von einer Rampe aus. Dabei wurde die Zeit, in der das Modell in der Luft war, gemessen. Nach drei Durchgängen standen die Sieger fest und für die ersten Drei jeder Gruppe gab es einen Pokal und schöne Warenpreise.

Am Sonntag den 8. August veranstaltete der Modellclub ab 10.00 Uhr einen Tag der offenen Tür mit einem großen Schaufliegen. Dabei konnte dem Publikum die Vielfalt des Modellfliegens präsentiert werden. Besonders erfreulich war die Anwesenheit zahlreicher Vertreter der Gemeinde wie Herr Bürgermeister Steinböck und Herr Vizebürgermeister Kleemann, die sich auch als Flugschüler mit einem Motorsegler versuchten. Weiters konnten wir vom OEAC, Herrn Ing. Roland Dunger begrüßen.

Ein herzliches Dankeschön allen Besuchern und Mitwirkenden.

„Die Böheimkirchner“



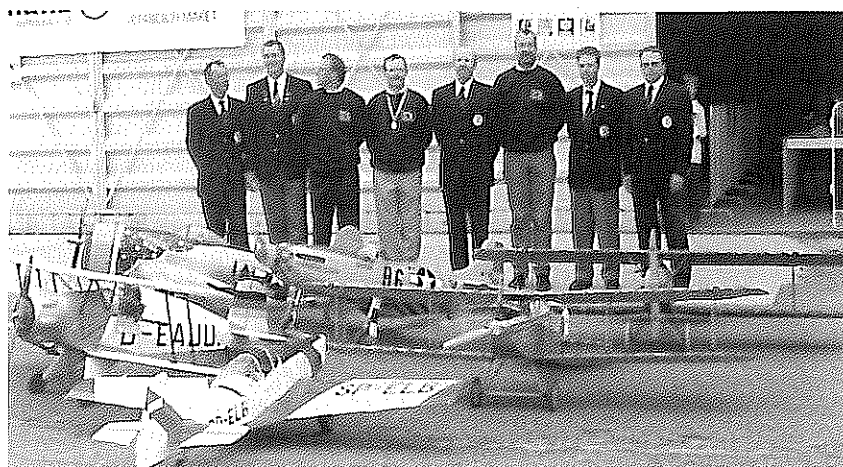
F4C-EM 1999

vom 22. bis 28. Aug. 1999 in Prag/CZ.

Nachdem es für mich als BFR. und Teammanager die 1. EM.-Teilnahme war, war ich natürlich sehr gespannt, was mich vor Ort erwartet.

Die Vorbereitung für dieses Unternehmen liefen bereits seit Febr. 1999. Für das F4C-Team Austria haben sich Ing. B. Klauscher, Hj. Hofbauer und A. Jaskiel qualifiziert. Weiters konnten wir ein Team für die F4C-X Klasse (Großscale) nennen, wobei sich U. Beichler, H. Holzer und Wolfgang Niederstrasser qualifizieren konnten. Dank der hervorragenden Unterstützung des Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug, der Bundessektion und des BSL. Dr. Breiner war diese Teilnahme möglich. Ein herzliches Dankeschön.

Wie sich später herausstellen sollte, war es auch richtig, daß ich die Gelegenheit im April 99 wahrnahm und nach Prag fuhr, um mit dem verantwortlichen Organisator Jiri Havel Kontakt aufzunehmen und auch den Flugplatz zu besichtigen. Nach meiner



Team Austria 99 Ing. Klauscher, H.J. Hofbauer, A.Jaskiel alle F4C

U.Beichler, H.Holzer, W. Niederstrasser alle F4C-X TM. O.Schuch

an. Während die Piloten und Helfer direkt am Fluggelände (Werksflugplatz der Firma Aero-Vodochody - Jettrainererzeugung) Unterkunft bezogen, waren die Funktionäre im Hotel Vladava untergebracht.

Bei herrlichem Sommerwetter kamen wir in Prag/ Vodochody an. A. Jaskiel

den freien Tag zu einer Pragbesichtigung. Als „Fremdenführer“ war Dipl. Ing. A. Kresse tätig und dieser machte dies hervorragend – siehe Foto's-. Wir fuhren mit dem Zug von Rez direkt nach Prag und waren den gesamten Tag in der Stadt. Die Bahnfahrt ist in Prag sehr günstig. Wie aus den Foto's ersichtlich ist, hatten wir ausgezeichnetes Wetter und wir kamen zur Überzeugung, dass Prag eine wunderschöne Stadt ist.

Am Weg in das Stadtzentrum –vom Bahnhof ca. 1,5 km – stürmten unsere Piloten einen Bücherladen und konnten zahlreiche „Schätze“ an Land ziehen.

Pünktlich um 18.00 Uhr waren wir wieder im Hotel Vladava zur Senderkontrolle. Um 20.00 Uhr war Anwesenheitspflicht beim 1 TM-Meeting, wobei auch die Startreihenfolge aus-gelost wurde. Ing. B. Klauscher Start-Nr.3, Hj. Hofbauer Start Nr. 15 und A. Jaskiel Start Nr.26.

F4C-X Klasse: W. Niederstrasser Start Nr.6, H. Holzer Start Nr.9 und U. Beichler Start-Nr.20.

Am Sonntag 22.08.99 um 12.00 Uhr war offizielles Training und pro Team standen 30 Min. Trainingszeit zur Verfügung. Pünktlich um 12.00 Uhr trifft auch W. Niederstrasser mit seiner Gattin ein. Einweisung im Hotel, Registrierung und sofort hinaus auf das Fluggelände.

Um 17.00 Uhr fand die Eröffnung der



Unsere Modelle

Rückkehr nach Österreich, gab es ein Teamtreffen, wo wir gemeinsam den weiteren Vorbereitungsverlauf festlegten. Zum Team kam noch Dipl.Ing. A. Kresse als Pilotenbetreuer und Dolmetsch hinzu.

Am Freitag dem 20. Aug. 1999 war es dann soweit und wir reisten gemeinsam –mit Frauen und Helfer - bis auf W. Niederstrasser (reiste mit meinem Einverständnis erst am Sonntag an) zum Austragungsort der F4C-EM 99

fuhr gemeinsam mit mir, wobei wir sofort den Flugplatz aufsuchten. Im Laufe des Nachmittages kamen auch die übrigen Teammitglieder in Vodochody an. Wir bezogen die Quartiere und meldeten uns auch sofort bei der Wettbewerbsleitung an. Wir wurden überaus freundlich von Jiri Havel, Vladimir Hadac und von Petra Fenclova (Tochter von Pavel Fenc) empfangen und auch die gesamte Aufenthaltszeit hervorragend betreut. Am Samstag nützten wir gemeinsam

F4C-EM 99 am Fluggelände statt. Eine gelungene Eröffnungsfeier mit Musik, guter Laune und herrlichem Sommerwetter.

Montag 23.08.99: Ing. B. Klauscher kam gegen 09.00 Uhr als erster Pilot unseres Team's zum Fliegen. Bei ausgezeichneten Flugwetter gelang ein tadelloser Wertungsflug und wir waren uns alle einig, dass dieser Flug eine gute Wertung ergeben müsste. Hoffentlich haben die Punkterichter dies auch so gesehen. Gleichzeitig wurde auch die Baubewertung durchgeführt. Während Ing. B. Klauscher gute Flugbedingungen hatte, hatte Hj. Hofbauer bei seinem Start um 16.00 Uhr relativ starken Seitenwind. Trotzdem zeigte er einen guten Flug und wir waren sehr zuversichtlich bezüglich der Bewertung. A. Jaskiel kam an diesem Tag nicht mehr zum Fliegen.

Dienstag 24.08.99: A. Jaskiel war von unserem Team der letzte Pilot im 1. Durchgang und war sichtlich nervös, wobei sein sonst so zuverlässig anspringender 4 Takt Motor einfach nicht laufen wollte. Ein Blick auf die Stoppuhr zwang mich zum Handeln und der Zuruf „lasse den Starter länger drauf“ erbrachte den gewünschten Erfolg. Der Motor lief und die Zeit reichte ebenfalls noch aus. A. Jaskiel war überglücklich, zumal ihm ein ausgezeichnete Flug gelang. A. Jaskiel lag mit diesem Flug an 2. Stelle, hinter M. Merckenschlager. Enttäuscht waren wir über die Wertungen von Ing. B. Klauscher und Hj. Hofbauer.

An diesem Tag wurde auch die F4C-X Klasse gestartet. Wolfgang Niederstrasser war mit Start-Nr.6 als erster Pilot unseres Team's an der Reihe. Wolfgang und sein Helfer waren sichtlich nervös, wobei seinem Helfer ein Ansagefehler unterlief. Trotzdem ein Flug der Hoffnung auf Steigerung gab. Herbert Holzer und U. Beichler konnten sich im 1. Durchgang im Mittelfeld platzieren. Gesamt gesehen eine gute Gesamtleistung des F4C-X Team's.

An diesem Tag begann auch die Baubewertung in der F4C-X Klasse. Andreas Lüthi konnte mit seiner Bückler Jungmeister sofort in Führung gehen und gab diese in der Klasse F4C-X nicht mehr ab.

Am Spätnachmittag wurde auch die Baubewertung in der F4C-Klasse veröffentlicht. Die Bewertung der Modelle von Ing. B. Klauscher und Hj. Hofbauer war meiner Meinung nach nicht in Ordnung und ich überlegte auch kurzfristig, ob ich nicht gegen diese Wertung einen Protest einlegen sollte. Nachdem es auch noch andere prominente „Fliegerasse“ in der Baubewertung schwer erwischte, verwarf

sich niemand verletzt.

Die Schweizer Mannschaft beklagt sich beim Chairman Narve Jensen über die überaus schlechten Baubewertungen. Ob dies nachträglich was genützt hat?

Donnerstag 26.08.99: An diesem Tag zeigte unser F4C-X Team was für Leistungen möglich sind. Alle drei Piloten und deren Helfer „kämpften“ mit



Ex-Weltmeister Vladimir Handlik als Gastpilot auf der EM Fotos: O.Schuch

ich den Protestgedanken, zumal es auch keine Solidarität in der F4C-Szene gibt. Mit der Baubewertung vom Modell „Zlin 526 ASF“ von A. Jaskiel konnte man zufrieden sein. Diese Baubewertung drückte natürlich gewaltig auf das gute Teamklima. Nach einer Aussprache mit dem gesamten Team, konnten wir dieses „Tief“ überwinden.

Mittwoch 25.08.99: 2. Flugdurchgang in der Klasse F4C. Startreihenfolge wurde geändert und mit der Start-Nr. 13 begann P. McDermott GB. Ing. B. Klauscher u. Hj. Hofbauer fliegen sehr gut und bekommen für ihr Flugprogramm von den übrigen Teilnehmern Szenenablauf. Es gelingt auch eine Rangverbesserung. A. Jaskiel fliegt sein Programm in gewohnter Manier und kann sich im Vorderfeld platzieren. M. Reeves GB. zwingt beim Start die Punkterichter zur Flucht, indem er diese nach dem Start, knapp über den Köpfen, überfliegt. Ein Punkterichter landet samt seinem Sessel am Rücken. Zum Glück hat

allen erlaubten Mittel für ihren gemeinsamen Erfolg. Einer war für den anderen da und unterstützte seinem Teamkollegen wo dies nur möglich war. In der Zwischenzeit hatten U. Beichler und H. Holzer von den Engländern den Spitznamen „Air-Forceteam“ erhalten und Herbert Holzer wurde zum Mister „Thunderbolt“. Was mir persönlich am meisten imponierte, war die Gelassenheit und Ruhe, welche das F4C-X Team ausstrahlte. Dies war sicherlich der Grundstein für das hervorragende Abschneiden des F4C-X Team's in Prag. Mit den erflungenen Wertungen konnten wir durchaus zufrieden sein. Herbert Holzer lag im Spitzenfeld und in der Teamwertung sah es auch nicht schlecht aus.

Freitag 27.08.99: 3. und letzter Durchgang in der Klasse F4C. Ing. B. Klauscher und Hj. Hofbauer zeigten an diesem Tag ihren besten Flug. Es gab nichts auszusetzen und doch warer die Wertungen wieder zu nieder. A. Jaskiel erflieg an diesem Tag

seine zweithöchste Wertung und konnte in der Gesamtwertung den ausgezeichneten 8 Rang belegen. Ing. B. Klauscher wurde 15. und Hj. Hofbauer belegte den 17 Rang. In der Teamwertung erreichte das F4C-

Leistung bei dieser EM erbracht hat. Bei der WM 2000 in der Schweiz werden die Karten bekanntlich wieder neu gemischt. Ein Trend eines bestimmten Modelltyp's ist derzeit meiner Meinung nach nicht vorhersehbar oder erkenn-

Überraschung um so größer, als unser F4C-X Team zum 2. Platz aufgerufen wurde. Die Freunde über den inoffiziellen Vize-EM-Titel in der Klasse F4C-X war sehr groß.



Siegerehrung F4C-X 1. A. Lüthi CH, 2. P. Mc Dermott GB, 3. H. Holzer AUT !

Team den 6 Gesamtplatz von 12 Team's.

Die Baubewertung gewann Pavel Fencel mit seinem altbewährten Modell „Knoller CII“. Zweiter wurde Pete McDermott mit dem Modell „Sopwith Triplane“ vor Andreas Lüthi mit „Avro Triplane“. Andreas Lüthi zählt vor der EM sicherlich zu den Favoriten, hatte jedoch mit dem vorherrschenden Windverhältnissen große Flugprobleme. Man muß jedoch Andreas Lüthi ein großes Lob aussprechen. Viele Piloten wären bei solchen Windverhältnissen wahrscheinlich mit einem derartigen Modell überhaupt nicht gestartet. Max Merkschlager erreichte 1641 Pkt. in der Baubewertung und war beim „Fliegen“ nicht zu schlagen. Eine solide Leistung von Max Merkschlager und fast alle Teilnehmer freuten sich mit ihm über seinen EM-Titel 1999.

Zum Abschneiden des F4C-Team's wäre noch zu bemerken, daß meiner Meinung nach Ing. B. Klauscher und Hj. Hofbauer, sowohl in der Baubewertung als auch in der Flugbewertung stark unterbewertet wurden. Trotzdem bin ich überzeugt, daß das F4C-Team eine ansprechende

bar. Es dürfte jedoch kein Fehler sein, wenn auch ein Pilot mit einem gut gebauten und gut fliegendem Tiefdeckermodell im Team ist.

An diesem Tag wurde auch noch der 3. Durchgang in der F4C-X Klasse gestartet. Abermals erreichten unsere F4C-X Piloten gute Wertungen und zeigten durchaus ansprechende Leistungen. W. Niederstrasser gelang sein bester Flug und trug somit zum hervorragendem Endergebnis in der F4C-X-Teamwertung bei. Wolfgang freute sich sehr hierüber. Obwohl wir wußten, daß wir einen Spitzenplatz in der Mannschaftswertung einnehmen würden, war uns der endgültige Rang noch nicht bekannt. Die Piloten rechneten mit dem 3. Platz.

Samstag 28.08.99: Schlußtag: In der Klasse F4C-X wurde der 3. Durchgang beendet und wir warteten alle gespannt auf das Endergebnis. Herbert Holzer belegte den ausgezeichneten 3. Gesamtrang in der Einzelwertung. Bis zur Siegerehrung wußten die Piloten nicht das Endergebnis in der Teamwertung F4C-X. Bei der Siegerehrung am Fluggelände war dann die

Unmittelbar nach der Siegerehrung wurde ein vom Veranstalter organisiertes Schaufliegen mit einem Jet und einer Kunstflugmotormaschine, sowie den zahlreichen EM-Teilnehmern durchgeführt. H. Holzer und U. Beichler zeigten einen Verbandsflug und ernteten großen Ablaß hierfür. Kaum war die Flugschau vorbei und die F4C-EM beendet, verfinsterte sich der Himmel und es begann zu regnen. Dies nenne ich Veranstalterglück.

Abschließend möchte ich allen Piloten und deren Helfern sowie Dipl. Ing. A. Kresse für ihren persönlichen Einsatz danken. Dem Veranstalter und den Organisatoren der F4C-EM muß man für diese Durchführung gratulieren. Diese EM war eine gelungene Modellsportveranstaltung und man kann an der Organisation und Durchführung nichts aussetzen. Wir haben uns sehr wohl gefühlt in Tschechien bzw. Vodochody. Das

Abschlußbanquet mit Musik und Großfeuerwerk war sehenswert und dieser EM würdig. Die EM 99 wird uns noch lange in Erinnerung bleiben zumal wir auch neue Freundschaften schlossen. Einladungen nach Polen und Holland erhielten. Nochmals ein Dankeschön an den Tschechischen Aero-Club und an die Organisatoren dieser F4C-EM. Ebenfalls ein Dankeschön an die Firma WABO/BRD. und dem Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug für die finanzielle Unterstützung. Am Sonntag reisten wir gemeinsam bei strömenden Regen in Richtung Heimat ab.

Abschließend kann ich sagen, dass mir diese F4C-EM Spaß und auch Freude bereitet hat. Mit dem einem oder anderen Problem muß man fertig werden. Dazu ist einmal der Teammanager da und auch zuständig. Es hat mir auch Freude bereitet für dieses Team verantwortlich zu sein, und ich danke allen Beteiligten für ihr Vertrauen und für ihre Disziplin.

Otto Schuch
(Teammanager)
BFR-F4C

F5B EM 1999 in Schweden



Vorwort:

Die diesjährige Europameisterschaft für F5B fand in Karlsborg, Schweden, statt. Die ersten Infos durch Windows-Autoroute zeigten 1.700 km pro Strecke, was im wahrsten Sinne des Wortes vielversprechend war.

Da Herbert Aigelsreiter, die Nr. 3 der Qualifikation, dieses Jahr aussetzen wollte, rutschte ich ins Nationalteam. Als Pilot, Teammanager und Streckenansager für Rudolf Freudenthaler und Kurt Hainzl war für mich das Wort Langeweile gestrichen. Gott sei Dank sagte Roy Brditschka als Helfer zu, womit wir ein kleines, aber effektives Team hatten.

Nachstehend chronologisch unser Reisebericht:

Dienstag 13. Juli 1999:

Abfahrt für mich um 6.00 Uhr in Lustenau (für Geographen = an der schweizer Grenze), Treffpunkt mit den Oberösterreichern (Rudl, Hermi, Kurt und Roy, die um 4.20 Uhr abfahren dürfen) um 9.00 Uhr an der Autobahnreststätte Röhn, Autobahn A7 Höhe Fulde (nach kleineren zeitlichen Abstimm-Schwierigkeiten).

Gemeinsame Weiterfahrt nach Kassel zur Firma Plektenberg. 3 Stunden messen, prüfen und Ersatzteile einkaufen (sprich trödeln)!

Mittagessen beim Chinesen in Baunatal, danach weiterfahren nach Hannover, Hamburg, Lübeck und schließlich treffen wir abends in

Puttgarden ein. Wie sich zeigen sollte, keine Minute zu früh, die Fähre schließt hinter uns ihre Tore.

Die 45-Minütige Überfahrt wird zum Kaffee trinken genutzt.

Danach geht es mit 100kmh weiter durch Dänemark, an Kopenhagen vorbei, wo wir eine 1-stündige Abendessen-Pause machen und die Fahrer tauschen, direkt nach Helsingor, wo wiederum die Fähre Minuten nach unserem Anbord-Fahren ablegt.

20 Minuten später sind wir in Schweden.

Weiterfahrt bis kurz nach Mitternacht, wo im strömenden Regen keiner mehr mag und wir beschließen, bis zum Morgen im Auto zu pennen.

Mittwoch 14. Juli 1999:

Weiterfahrt nach Karlsborg (7.000 Leute-Gemeinde), es regnet noch immer, Ankunft im Hotel um kurz vor 8.00 Uhr morgens, „hundskaputt“. Frühstück ist angesagt, wir sind zu früh, daß Zimmer-Reservieren hat zwar tadellos geklappt, die sind aber noch belegt bzw. noch nicht fertig.

D.h. gleich das Fluggelände besichtigen, eine Runde durch die Gemeinde, und der Rest bis Mittag wird mit Schlafen in der Lobby bzw. Billard-Spielen totgeschlagen.

Die hübsche Blonde vom Empfang schickt uns kurz nach 11.00 Uhr vormittags zum verdienten Schlafen.

Abends: Noch ein bisschen schrauben, ein paar Bier, essen und wieder in die

Falle. Einzige Freizeitbeschäftigung ist Billardspielen, um 23.00 Uhr lassen die Hotel-Bedienungen die Gitter runter, schließen alles ab und lassen uns allein!

Donnerstag 15. Juli 1999:

Üben ist angesagt, feinabstimmen, Material prüfen, Schweden-Thermik probieren.

Soll heißen, auf dem eigentlichen EM-Gelände bläht der Wind wie verrückt, jeder macht zwischen 5 und 10 Flüge, alles o.k., mit Ausnahme von Roy, er vernichtet beim Start seinen Flieger = falscher Speicher im Sender = Nachtschicht mit Harz ist angesagt.

Ansonsten handelt es sich um einen riesigen ehemaligen Militärflugplatz, dessen Betonpiste an beiden Enden am Horizont verschwindet. Die beiden Landekreise sind mit passablem Rasen bepflanzt, drumherum ist das Land lieber bleiben zu lassen. Schief fliegen ist ebenfalls eingestellt, die Strecke verläuft entlang einer Runway, somit ist ein eindeutiger Bezug vorhanden = aber der Wind!!!

Wir finden eine tadellose Pizzeria (mit vertretbaren Preisen und Riesen-Portionen), bunkern Bier im Supermarkt und wundern uns, warum Rudl nur Fliegen im Kopf hat!?

Freitag 16. Juli 1999:

Freies Training am EM-Gelände. Am Ende des Tages weiß sogar Rudl,

welche 2 Flieger er verwenden wird. Einige Teams verwenden die Zeit, um Ihr Material im wahrsten Sinne des Wortes einem letzten Test zu unterziehen.

Roy ist begeistert über seinen gerade wieder reparierten Flieger.

Ansonsten Anmelden für den offenen FAI-Wettbewerb (!), Begrüßen von anderen Teams und probieren von Propellern, Akkus, Bohrmaschinen, Lötkolben...

Der Abend wird wieder zuerst beim Italiener verbracht und dann zusammen mit dem deutschen Team bei Bier und Billard.

Samstag 17. Juli 1999:

Jetzt wird's ernst: Offener Wettbewerb in der Klasse F5B-600, 3 Durchgänge sind zu fliegen. Da Kurt und ich da nichts verloren haben, fahren wir auf einen Ausweichplatz (etwa so groß wie 50 Fußballfelder = eben schwedisch) üben.

Abends auf dem EM-Gelände retour hat Rudi vor Schulz Wolfgang und einem Dänen die 10-Zellen Klasse gewonnen.

Heute ist früh ins Bett gehen befohlen, morgen gibt's 3 Durchgänge F5B = Generalprobe, und Roy hat Startnummer 1.

Sonntag 18. Juli 1999:

6.45 Uhr aufstehen, Frühstück, 7.30 Uhr Sender abgeben, 8.00 Uhr Briefing, 8.30 Uhr geht's los (Gott sei Dank nur 5 Minuten Fahrzeit zum Flugfeld). Roy legt gleich los, soll heißen, er kriegt, nachdem der Sicherheitslinienrichter umgefallen ist und versehentlich das Signal auslöste, einen Reflight.

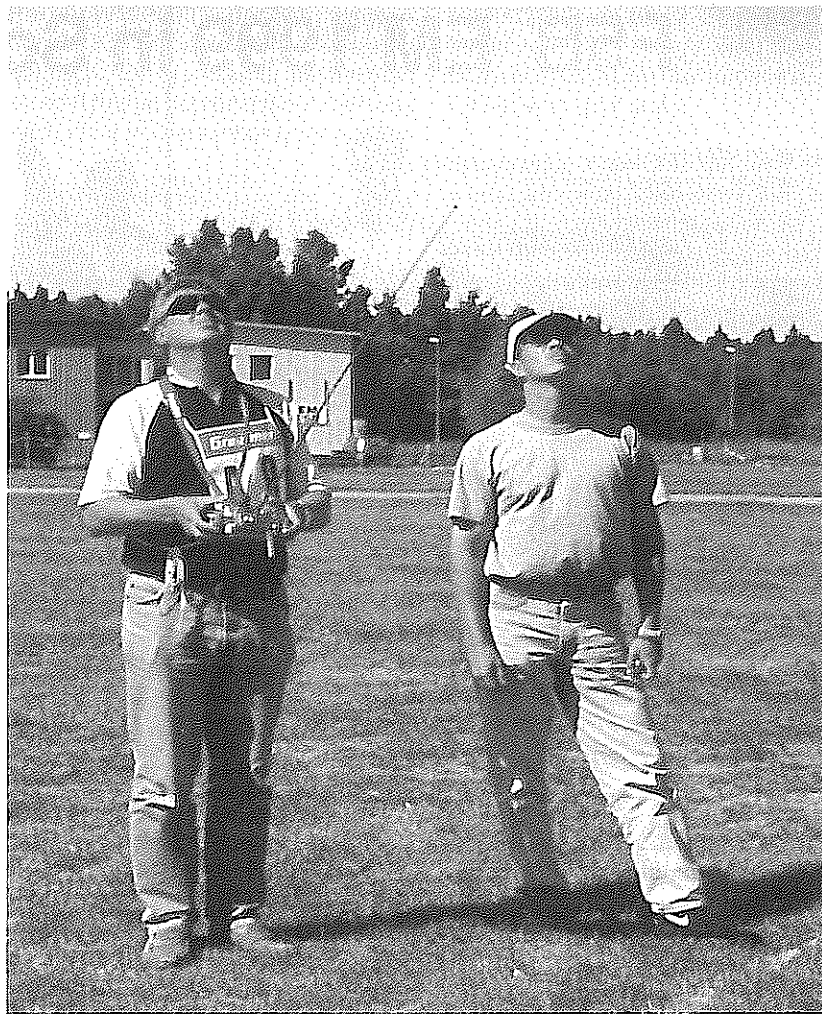
Sonst nichts außergewöhnliches, nach Runde 1 führt Leodolter vor Möckli und Hübner.

Runde 2 sieht einige nervöse Piloten und einige Niederschläge = Roy und ich stehen wahrhaftig im Regen (war selten so naß).

Endergebnis: Leodolter (wie in früheren Tagen) souverän gewonnen, Rudi 2., Hübner 3., Möckli 4., Roy und Kurt exequo 5. und ich auf Platz 8.

Ebenfalls Top-Favorit Floh fliegt in Runde 1 über die Sicherheitslinie und hat wegen der nur 2 geflogenen Durchgänge kein Mitspracherecht.

Die Siegerehrung in 10- und 27-Zellen verläuft kurz und schmerzlos, es werden die 3 Ersten jeder Klasse aufgerufen und kriegen einen Pokal (kei-



ne Reden etc. = Gott sei Dank). Der „Kaffeebecher“ für den 3. Platz sieht etwas ulkig aus vor Norbert Hübners Bauch (dafür kriegt er einen Riesinflieger als Sachpreis).

Die abendliche Teammanager-Besprechung bringt für uns nur positive Punkte (Rudi vertritt mich während ich fliege als Teammanager...), da ich und Germany (Schulz Wolfgang) prinzipiell gleicher Meinung sind (will heißen, gemeinsam bringen wir alles durch). Danach wieder Pizzeria und Billard, kein Bier, da wir morgen als Erste mit offiziellem Training dran sind (um 8.30 Uhr mit 6 fertigen Fliegern an der Basis A)!

Rudi, nervös wie üblich bei EM's und WM's, verbringt den Abend lötend (Zellen), bastelnd (Flieger, Regler, Motor...).

Montag 19. Juli 1999:

Offizielles Training, Prozessing und Eröffnungsfeier.

7 Flüge in einer halben Stunde, alles o.k., keine Probleme, alle sind wach.

Anschließendes Prozessing ebenfalls ohne Schwierigkeiten, keine übertriebene Genauigkeit (dicker Stift für die Flügelumrisse), keine Überraschungen...

Danach geht's zum Training auf einen anderen Platz, Rudi hat noch ein paar Motoren, die er noch nicht probiert hat!?

Danach noch schnell ein Pizza, denn um 15.00 Uhr ist die offizielle Eröffnungsfeier am Platz.

Diese ist kurz und prägnant, keine langen Reden.

Danach geht's zum baden in den See = super.

Dienstag 20. Juli 1999:

Jetzt wird's ernst. Rudi kommt in der Mitte des Feldes dran, ich im 2. Drittel und Kurt als letztes.

Rudi's A-Modell mag gleich nicht, mit dem B-Flieger sind 35 Strecken drin. Kurt fliegt volle Pulle = 36 Strecken. Ich mit sattem Ringerl an der letzten B mache 33 Strecken.

Leodolter mit 39, Floh mit 38 Strecken!!!

Runde 2: Rudi ordentlich mit 36 Strecken.

Kurt mit dem Brecheisen: 2 Cuts an der B, ein Einflug mit Motor = 32 Strecken.

Bei mir gibt's auf einem 35er Kurs kein Signal an der B, 2 Ringerl und fast den Flieger versenkt bis ich drauf komm, das nicht ich der Schuldige bin sondern die Anlage nicht geht. Im Reflight leider nur 34 Strecken.

Ergebnis nach dem ersten Tag: Leodolter vor Floh und Hübner, Möckli und Rueb. Rudl auf Rang 6, Kurt Rang 7 und ich auf Platz 11. In der Mannschaftswertung liegen wir hinter Deutschland und der Schweiz auf Platz 3.

Abends opfert sich Roy, in dem er die Schweizer beim Billard vernichtet.

Mittwoch 21. Juli 1999:

Heute kommt etwas Unruhe ins Feld: Möckli bricht der Akku im 2. Steigflug, Urs möchte zu viel, somit werden's nur 35 Strecken.

Kurt sowie Rudl machen Motor-Ausflüge an der A-Basis, ich dreh ein Ringerl an der A.

Dem Italiener Mossa explodiert der Anker im Aveox-Motor.

Sonst nichts außergewöhnliches, Rudl gewinnt mit 36 Strecken die 4. Runde.

Am Ende des Tages führt trotzdem Urs vor Floh und Norbert, Möckli 4., Rueb 5., Rudl 6., Kurt 7. und ich 11. Wir haben unseren 3. Platz in der Mannschaftswertung gefestigt.

Die übliche abendliche Team-Manager-Besprechung ist kurz und schmerzlos, alles läuft einwandfrei.

Donnerstag 22. Juli 1999:

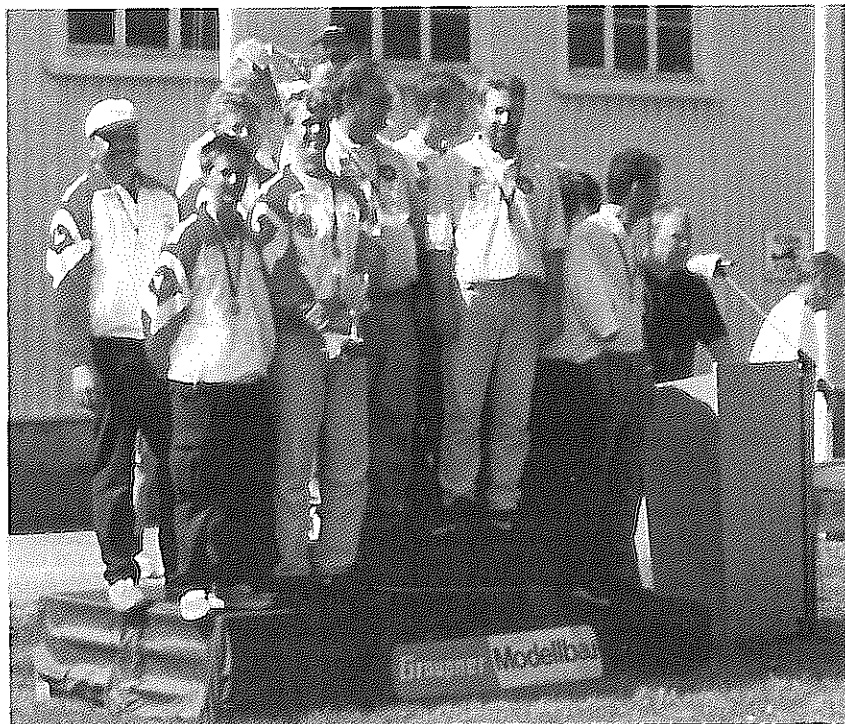
Immer wenn ein Österreicher zum Start geht fängt's an zu Regnen. Gasser, der 3. Schweizer versenkt seinen Flieger an der letzten B-Wende.

Urs fliegt an der A-Basis mit Motor ein, spektakulärer Umdreher (jedes andere Modell hätte es zerrissen), trotzdem schafft er 36 Strecken.

Rudl und Kurt fliegen konstant Ihre 35 bis 36 Strecken, ich versuche unter die ersten 10 zu kommen.

Ergebnisse nach Runde 6: Urs vor Floh, Möckli, Hübner, Rueb, Rudl und Kurt, ich auf Platz 10.

In der Mannschaftswertung liegen wir knapp auf Platz 2.



Die Teammanager beschließen, 2 Reflights der 6. Runde erst am nächsten Tag durchzuführen, da sonst die ganze Sache zu lange wird. Keine TM-Besprechung, da alles o.k.

Freitag 23. Juli 1999:

Jetzt geht's um die Wurscht. Manche zeigen Nerven, anderen läuft's halt nicht so wie gewünscht:

Nach 2 Einflügen mit Motor wird mein letzter Durchgang auch mein Streicher.

Mit 33 Strecken wird Rudl auch nicht besser.

Der 3. Schweizer versenkt in Runde 7 sein B-Modell, der 2. Platz in der Mannschaftswertung ist uns sicher.

Endergebnis: Urs Leodolter vor Florian Lang, danach ein Riesenabstand zum dritten Markus Möckli, der nur einen Punkt vor Norbert Hübner liegt, danach Guntmar Rueb, Rudi Freudenthaler als 6ter, Kurt Hainzl als 7ter und ich werde 10ter.

Ziel erreicht!

Fazit: Mehr üben, bessere Akkus organisieren, schnellere/leichtere Flieger bauen.

Abends feiern mit den Deutschen und Schweizer bis es wieder hell wird (ca. 4.00, so weit im Norden hat seine Vorteile).

Samstag 24. Juli 1999:

Siegerehrung und Bankett.

Bemerkung zu Anzug und Krawatte, die wir pflichtbewußt getragen haben:

3 verschiedenen Sackos und 4 verschiedene Krawatten fallen niemandem auf, es reicht vollkommen, daß wir die einzigen Verrückten sind, die bei 30 Grad Raumtemperatur sich in diesem Aufzug auf einer Party einfinden.

Sonntag 25. Juli 1999:

Lange Heimreise, für mich wird's halb 3 Uhr Montag morgens, der Rest übernachtet in Kassel und kommt Montag Nachmittag zu Hause an.

Dank dem Aeroclub für die Unterstützung, ebenso ans Team (jemand hat gemeint, als Teammanager bei den Österreichern kannst Dir nur die Kugel geben, aber ich leb noch...). Good by Sweden, war eine super Veranstaltung.

Die WM 2000 ist in San Diego, Kalifornien, schau mer mal.

Dieter Safarik
TM-F5B 1999

F 3 C Steinfeldpokalfliegen in Mollram/NÖ



Am 17. und 18. Juli 1999 war der Modellflugplatz des MSK Schwarzatal der „HeiBeste-Treffpunkt“ der sterreichischen Heliszene.

Bereits zum zweitenmal wurde im Rahmen des sterreichpokals das Steinfeldpokal-fliegen für Modellhubschrauber auf dem wunderschönen Modellflugplatz in Mollram bei Neunkirchen ausgetragen.

Gekommen sind die besten Modellhubschrauberpiloten Österreichs, ausgenommen Josef und Franz Brennst-einer.

Bei herrlichem Flugwetter – Sonne und zum größten Teil Windstille – wurden von den Piloten hervorragende Leistungen in den Klassen F 3 C, F 3 C Sport und RC/HC-C gezeigt.

In der Modellflugklasse F 3 C waren 9 Teilnehmer, in den Klassen F 3 C Sport und RC/HC-C jeweils 3 Teilnehmer zum Wettbewerb angereist.

In der Klasse F 3 C wurden 3 Durchgänge nach dem A - Programm und 2 Finaldurchgnge nach dem B - Programm geflogen. In den weiteren Klassen wurden jeweils 3 Durchgänge absolviert.

In der Königs-klasse F 3 C zeigte sich schon bald, daß es an der Spitze zu einem Zweikampf zwischen Robert Schornsteiner und Wolfgang Worgas kommen sollte. Im 1. Durchgang erreichte Robert Schornsteiner den „1000er“ vor Wolfgang Worgas mit 998 Punkten.

Im 2. Durchgang dann das umgekehrte Spiel: Worgas erzielte den „1000er“ vor Schornsteiner mit 986 Punkten. Im 3. und 5. Durchgang war wieder Ro-

bert Schornsteiner vor Wolfgang Worgas und im 4. Durchgang war es Wolfgang Worgas der vor Schornsteiner den „1000er“ erflog. Im Endresultat nach 5 Durchgängen (2 Streichresultate) trennten die beiden dann nur 2 Punkte: 1. Schornsteiner Robert mit 3000 Punkten, 2. Worgas Wolfgang mit 2998 Punkten. Aber auch der Youngster Andreas Kals zeigte mit 2938 Punkten und damit dem Platz 3, daß er in Schlagdistanz zur sterreichischen Spitze im F 3 C steht. In der Klasse F 3 C Sport tauchte ein neuer Name auf: Wolfgang Pfeffer vom MSK Schwarzatal. Er hielt die Fahnen der Schwarzataler hoch und zeigte mit seinem Hubschrauber Genesis einen tollen Wettbewerb. In den Wettbewerbspausen sorgte Karl Lechner am Griller für beste Speisen.

Der gesamte Wettbewerb war ausgezeichnet organisiert und verlief zudem auch noch ohne einen einzigen Absturz. Allein dies zeigt vom Können der Helipiloten.



Sieger F3C Robert Schornsteiner
Fotos: R. Frauscher



Die Sieger F3C v.l.n.r. 3. Andreas Kals, 1. Robert Schornsteiner, 2. Wolfgang Worgas



Sieger F3C-S v.l.n.r. 3. Michael Greiner, 1. Manfred Wallisch, 2. Wolfgang Pfeffer



Sieger Klasse RC/HC-C v.l.n.r. 3. Reinhold Seimann, 1. Johann Mitterer 2. Josef Gregorides

Unser Dank gilt abschließend dem Wettbewerbsleiter Friedrich Leeb und den Punkterichtern die zwei Tage ausharteten und ebenfalls beste Leistungen erbrachten.

Endergebnis F 3 C:

- 1. Schornsteiner Robert 3 0 0 0 Punkte
- 2. Worgas Wolfgang 2998 Punkte
- 3. Kals Andreas 2938 Punkte
- 4. Ebner Michael 2755 Punkte
- 5. Bartosch Günter 2626 Punkte
- 6. Hahn Alois 1708 Punkte
- 7. Haunschmid Adelbert 1 7 0 6 Punkte
- 8. Egger Bernhard 1644 Punkte
- 9. Denner Kurt 1520 Punkte

Endergebnis F 3 C Sport:

- 1. Wallisch Manfred 2000 Punkte
- 2. Pfeffer Wolfgang 1900 Punkte
- 3. Greiner Michael 1522 Punkte

Endergebnis RC/HC-C:

- 1. Mitterer Johann 2000 Punkte
- 2. Gregorides Josef Herma 1 9 2 1 Punkte
- 3. Seimann Reinhold 1 8 2 7 Punkte

Auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr freut sich der Modellsportklub Schwarzatal.

Reinhard Frauscher

*Liebe Helipiloten!
Seit einiger Zeit gehöre auch ich zu den Hubschrauberpiloten
und hab mir so meine Gedanken darüber gemacht.*

HUBI

*Blätter klatschen Rotor laufen
Vibrationen Motor saufen
Stille Rauch und Ungeduld
Absturz, Bruch was war die Schuld?
War es wie in manchen Tagen
Treibstoffschaum Servoversagen
eine Störung im Empfänger
Steuerfehler die verdräng' ma
oder gar welch große Not
unweit da ein Co-Pilot
der sein Auto munter steuert
und am gleichen Quarze feuert!?
Bebend nahe ich der Stelle
abseits liegt die Rotorwelle
einst so schön wie aus dem Buch
liegt vor mir der Helibruch.
Heckrohr, Kufen, Klarsichthaube
eine abgerissne Schraube*

*Pitchgestänge, Kunststoffstücke
und vom Heckrotor die Brücke
alles liegt im Gras vereint
Formverändert wie es scheint.
Lang wird mein Gesicht und länger
auch im Halse wird es enger
meinen Kopf ich gramvoll senke
wenn ich an die Kosten denke.
Vom Einkauf her hab ich den Sack
in den ich jetzt die Trümmer pack
ganz schön mein Freund hör ich noch
sagen
dann steig ich ein in meinen Wagen
fahr still nach Haus gedankenvoll
den Flugtag fand ich nicht sehr toll.*

*Glück ab und gut Land
Ludwig Semerad*



ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT

HANGFLUG RC-H2 Millstätter Alpe - Kärnten

Vom 2. bis 3. Oktober kämpften 44 Piloten aus den Bundesländern Kärnten, Salzburg und Steiermark, die restlichen Bundesländer verzichteten freiwillig und kampflös auf eventuelle Meisterwürden, auf der Millstätter Alpe in Kärnten um den begehrten Meistertitel. An beiden Tagen herrschte traumhaftes Hangflugwetter. Der Wettergott hatte mit uns ein großes Einsehen, er ließ es in der Woche davor regnen und am Montag nach dem Bewerb sogar schneien. Während der Begrüßung durch den Bürgermeister der Marktgemeinde Millstatt gab es zwar noch Rückenwind und leichten Nebel, aber der Nebel verflüchtigte sich blitzartig und so konnten vor dem Wettbewerb noch alle Fototermine erledigt werden. Am Samstag wurden 4 Durchgänge geflogen. Der Salzburger Mathias Wass vom LSV Abtenau war am ersten Tag einfach unschlagbar. Mit seiner altgedienten Fiesta und natürlich seiner Präzision, Mut zum Risiko war aufgrund der optimalen Wetterlage diesmal nicht gefragt, hielt er allen Angriffen der Konkurrenz stand. „Neider“ behaupteten, daß Hias, wie er von seinen Flugkollegen gerufen wird, wochenlang trainiert haben soll. Wie wir alle wissen führt eben nur konsequentes Training zum Erfolg. Heutzutage gibt es fast keinen Zufallssieger mehr in dieser Klasse. Wer der Meinung ist, es handle sich hierbei nur um ein Sonntagsfliegen, der sollte sich einmal im Wettkampf messen und er wird sicherlich eines Besseren belehrt. Der einzige der dem Hias Paroli bieten konnte, war der Salzburger Eisl Gerhard vom MFC Bergfalke. Den kürzesten Flug verbuchte der Jugendliche Andreas Buchegger vom LSV

Abtenau. Er flog, vom Seitenwind überrascht, von der Startstelle direkt in einen Baum. Als großes Trostpflaster für seinen Totalschaden erhielt er einen wunderschönen Baukasten von der Firma Modellsport Schweighofer. Zwar herrsche den ganzen Bewerb hindurch gute Laune, aber so richtig gefeiert wurde erst am Abend, ohne Wettbewerbsstress, auf der Alm. Beim gemütlichen Hüttenabend wurde musiziert, gesungen, geblödet und gelacht, Ob über die Fliegerei diskutiert wurde, weiß heute leider niemand mehr. Am zweiten Tag schlug das Wetter ein bißchen um. Bei starker Bewölkung, eine Regenfront kam mit großen Schritten immer näher, aber gutem Aufwind und somit fairen Bedingungen wurde der 5. Durchgang absolviert. Am Sieg von Mathias Wass gab es ja nichts mehr zu rütteln, und den Eisl Gerhard vom 2. Platz zu verdrängen war ja fast unmöglich. Somit entbrannte der große Kampf um Platz 3. 8 Piloten hätten die Chance dazu gehabt, aber Karl Stöllinger vom MFC Salzburg machte mit einem Spitzenresultat die Träume der restlichen 7 zunichte. Bruchlos und ohne „Absaufer“ wurde der 5. Durchgang vom Wettbewerbsleiter Ing. Richard Gradischnig durchgeboxt. An beiden Wettbewerbstagen hatten die Funktionäre alle Hände voll zu tun. Damit den Stopperinnen und Stoppern sowie den beiden Landerichtern nicht kalt wurde, dafür sorgte unser altbekannter Wettbewerbsleiter. Ab und zu ließ er die Modelle im 20-Sekunden-Rhythmus starten. Nur ein einziger konnte dem Treiben tatenlos zusehen, und das war unsere Jury Dr. Wolfgang Schober. Nichts gab Anlaß

für einen Protest oder auch nur einer kleinen Ungereimtheit.

Am frühen Nachmittag konnte die Siegerehrung durchgeführt werden. Dabei ließ es der Wettergott zwar leicht regnen, das konnte der Spannung und der Freude der einzelnen Piloten jedoch nichts anhaben. Die Einzelwertung gab aufgrund der ausgehängten Zwischenergebnisse keine Rätsel mehr auf. 4 Jugendliche wurden aus der Gesamtwertung herausgefiltert und eine eigene Jugendwertung gemacht. Erstmals in der RC-H2-Geschichte wurde heuer die Mannschaftswertung auf 3 Piloten pro Team reduziert und somit hatte man kein Streichresultat mehr. Da alle Teams „Umfaller“ in ihren Reihen hatten, war die Mannschaftswertung sehr spannend. Es siegte schließlich die Mannschaft MFC Bergfalke vor den Mannschaften MFC Salzburg und LSV Abtenau 2. Alle Sieger wurden mit Medaillen, Pokalen und Sekt reichlich belohnt, eine Urkunde und ein Erinnerungsgeschenk in Form eines Bildes der Marktgemeinde Millstatt hat ein jeder Teilnehmer mit nach Hause nehmen dürfen. Aufgrund der unermüdlichen Sponsorsuche des Veranstalters konnte jedem Piloten auch ein großes Erinnerungsfoto aller Teilnehmer und einige Mannschaftsbilder mitgegeben werden. Abschließend möchte ich mich nochmals bei allen Helferinnen und Helfern herzlichst bedanken und hoffe, alle Teilnehmer gesund und gleich gut gelaunt nächstes Jahr wieder auf der Millstätter Alpe bei einem Bewerb des ÖMV Rothenthurn begrüßen zu können.

Molzbacher Josef Jun.

ENDRANGLISTE

1. Wass Mathias	LSV Abtenau	S	2989
2. Eisl Gerhard	MFC Bergfalke	S	2983
3. Stöllinger Karl	MFC Salzburg	S	2933
4. Gfrerer Hermann	MFC Lungau	S	2930
5. Buchegger Wolfgang	LSV Abtenau	S	2920
6. Molzbichler Josef J.	ÖMV Rothenthurn	K	2898
7. Göllner Peter	MFC Bergfalke	S	2889
8. Hajek Oswald	MFC Salzburg	S	2855
9. Pölzleitner Georg	LSV Abtenau	S	2826
10. Rosenwirth Josef	MFG Feldkirchen	K	2820
11. Brandstätter Andreas	MFC Bergfalke	S	2815
12. Glinz Alexander	MFG Radenthein	K	2813
13. Maurer Manfred	MFG Feldkirchen	K	2791
14. Santner Josef	MFC Lungau	S	2789
15. Dygruber Martin	LSV Abtenau	S	2788

JUGENDWERTUNG

1. Brandstätter Andreas	MFC Bergfalke	S	2815
2. Krump Christian	MFC Lungau	S	2729
3. Krasnik Boris	HSV Klagenfurt	K	1658
4. Buchegger Andreas	LSV Abtenau	S	22

MANNSCHAFTSWERTUNG

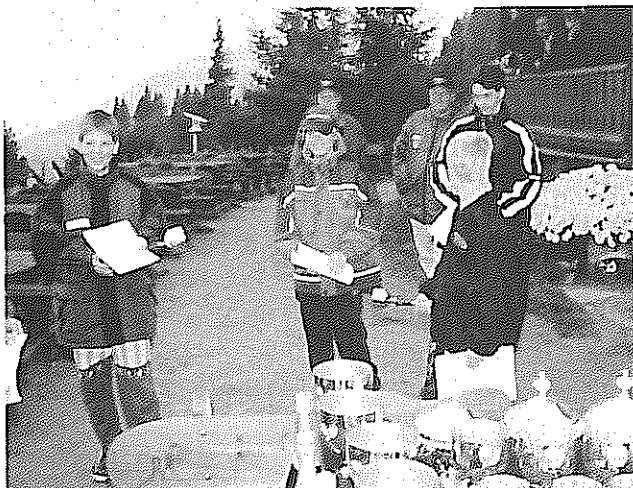
1. MFC Bergfalke	Eisl Gerhard/Göllner Peter/ Brandstätter Ernst	8572
2. MFC Salzburg	Stöllinger Karl/Hajek Oswald/Stöllinger Johann	8490
3. LSV Abtenau 2	Buchegger Wolfgang/Dygruber Mar- tin/Höll Georg	8467
4. MFG Feldkirchen	Rosenwirth Josef/Maurer Manfred/ Sagarin Siegfried	8269
5. MFC Lungau	Santner Josef/Kocher Friedrich/ Krump Josef	8236



*Österreichischer Meister Wass Mathias (mitte)
Vizemeister Eisl Gerhard (links) und
3. Platz Stöllinger Karl*



*Mannschaftssieger MFC Bergfalke mit Eisl Gerhard (3.
vl), Göllner Peter (mitte) und Brandstätter Ernst
(2. vr), Obmann Molzbichler Josef Jun. (links),
Wettbewerbsleiter Ing. Gradischnig Richard (2. vl) und
Jury Dr. Schober Wolfgang (rechts)*



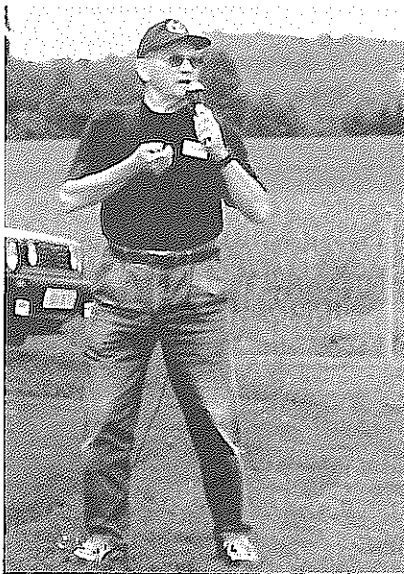
*Jugendwertung: Brandstätter Andreas (links),
Buchegger Andreas (mitte), Krasnik Boris (rechts)
und Krump Christian (in Rückansicht)*



*Wettbewerbsleiter und Jury
andächtig bei der Siegerehrung*

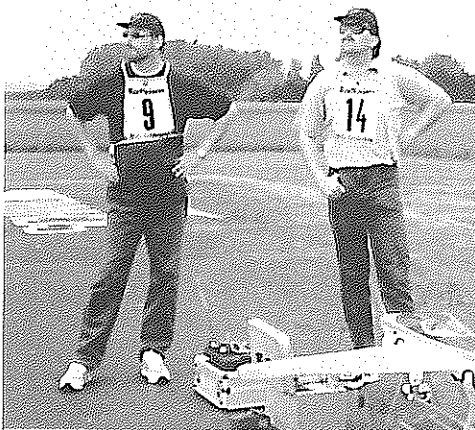
30. Innvierter Wanderpokal (international) F3A

Am 12. und 13. Juni 1999 wurde der 30. Innvierter Wanderpokal am Modellflugplatz der Schäringer-Flieger-Union ausgetragen. Die heurige Veranstaltung war wieder als internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Diesem Aufruf folgten 22 Piloten, die aus Österreich, Deutschland und der Schweiz kamen. Auch der heurige internationale Wettbewerb brachte nur 2 deutsche Piloten an den Start. Aus geographischer Sicht ist es dem Veranstalter allerdings unverständlich,



LSL Konrad Neu, der dynamische Wettbewerbsleiter

warum dieser Wettbewerb gerade aus dem benachbarten Deutschland, so wenig Zuspruch erhält. Als mögliche Ursache muß auch in Anbetracht gezogen werden, daß bei einigen Wettbewerben in den vergangenen Jahren, einige ausländische Teilnehmer



Gerald (Kitzmüller) und Gerald (Schmiedbauer) vertreten die Schäringer

etwas benachteiligt wurden und diese deshalb von einer Teilnahme an F3A-Wettbewerben in Österreich absehen. Da für den Veranstalter von internationalen Wettbewerben sehr viel Arbeit anfällt, ist es natürlich schade, wenn dieser Umstand kein größeres Teilnehmerfeld zuläßt.

Bereits am Freitag waren mehrere Teilnehmer angereist, und es wurde die Zeit genutzt, um sich mit Trainingsflügen auf die Platzverhältnisse einzustellen. Mit einer Stunde Verspätung, wurde am Samstag der erste Durchgang gestartet. Gute Sichtverhältnisse und wenig Wind, gaben allen Piloten die Möglichkeit, sich mit entsprechenden Leistungen den Punktwertern vorzustellen. Nach dem Ende der beiden Durchgänge vom Samstag belegte Helmut Danksagmüller Platz 1, gefolgt von Heinz Kronlachner und Markus Zeiner. Dadurch war natürlich die Entscheidung für den Sonntag schon vorweggenommen. Einige Piloten und Helfer fanden sich am Abend in der Vereinsunterkunft zu einer gemütlichen Runde zusammen.

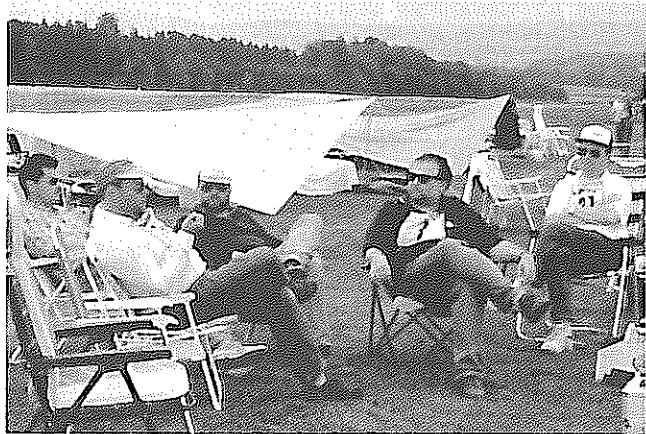
Auch der Sonntag brachte herrliches Wetter und somit konnte der Wettbewerb planmäßig, ohne unvorhergesehene Unterbrechungen, abgeschlossen werden. Der dritte Durchgang brachte auch für die Plätze 1 bis -DI keine Veränderungen mehr, Platz 4 belegte Erich Filgas, Platz 5 Leo Berger und Platz 6 Hans-Jürgen Gstettner.

In technischer Hinsicht können dem interessierten Leser eigentlich auch keine neuen Erkenntnisse mitgeteilt werden. Fast alle Teilnehmer setzten Zweckmodelle in gewohnter Form ein, lediglich Peter Ortner brachte ein



Flieger, Flieger, Flieger! Fotos: G. Schmiedbauer

Modell an den Start, daß mit einem starren Fahrwerk versehen war und rein optisch einem Vorbild nachempfunden sein könnte.



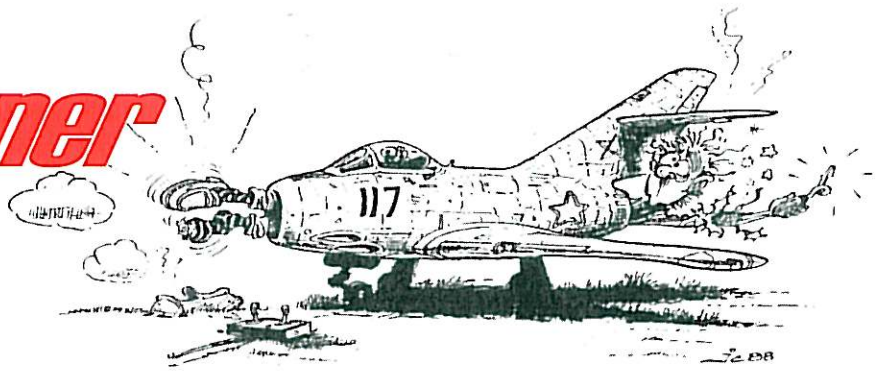
Die siegreiche Wiener Mafia (nach eigener Bezeichnung)

In der Motorenfrage tut sich nichts Neues. Bei den Zweitaktmotoren ist der OS 140 RX, bei den Viertaktmotoren der YAMADA 140 FZ das Maß aller Dinge.

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

Gerald Schmiedbauer

Jet-corner



Auf die Dauer hilft nur Turbinenpower

Oder wie man auf die Turbine kommt

von Hans Michael Binder

Im September 1997 besuchte ich als der sogenannte „Normalmodellflieger“ erstmals die Nitrodays in Punitz. Bis dahin gelang es mir einen schnelleren Segler am Hang und auch schnellere Motormodelle zu beherrschen. Abgesehen von Landes- und Staatsmeisterschaften in RC IV und RC III in meiner Jugend (vor ca. 20 Jahren) hielt sich auch die Wettbewerbserfahrung in Grenzen.

Der Jet-Virus befiel mich als ich die ersten Kerosin Abgase roch und den Sound der ersten Turbine hörte. Es war aus und vorbei mit mir.

Nach diesem Erlebnis beschloß ich, ab sofort nur mehr mit Turbine. Nun ja, aber wie, denn was ich in Punitz finden konnte waren fast ausschließlich selbstgebaute Turbinen oder welche von Herstellern in fernen Ländern mit Preisen jenseits der 50.000 Schilling, was mir weniger gefiel. Ich deckte mich also mit Fachlektüre von Kamps und Schreckling ein und hoffte so einen Weg zu finden.

Leider vergeblich denn auch hier wird fast ausschließlich der Selbstbau erklärt, obwohl mein Verständnis für die Funktionsweise damit schnell wuchs. Ich wußte zwar aus der echten Fliegerei wie die Dinger funktionieren denn irgendwann in meinem Leben habe ich auch den Berufspilotenschein erworben, aber es gibt doch einige Unterschiede.

Als ich dann an einem Flugtag Peter Jakadofskys Turbine fauchen hörte war ein Ende der Suche in Sicht. Nach einer überzeugenden Vorführung erwarb ich im April 1998 eine Turbine von Peter Jakadofsky zu einem für damalige Verhältnisse moderaten



Der Autor mit seiner F 15 in Zeltweg

Preis. Nach einer kurzen Einschulung beherrschte ich den Startvorgang aus dem FF. Nun war noch ein Flugzeug gefragt.

Hier half mir Manfred Eberhard den ich von der Hangfliegerei auf der Koralpe kannte aus der Patsche, der mir seine JAK 130 verkaufte, und das gleich mit einer seiner Selbstbauturbinen. Manfred war schon 1997 Teilnehmer an der Jet WM in England.

Nun hatte ich zwei Turbinen und ein Flugzeug und los ging's. Die Flugeigenschaften waren überraschend gutmütig, und das Modell hatte trotz der nur 3,5 kg Schub bei 8 kg Abfluggewicht eine sehr hohe Geschwindigkeit.

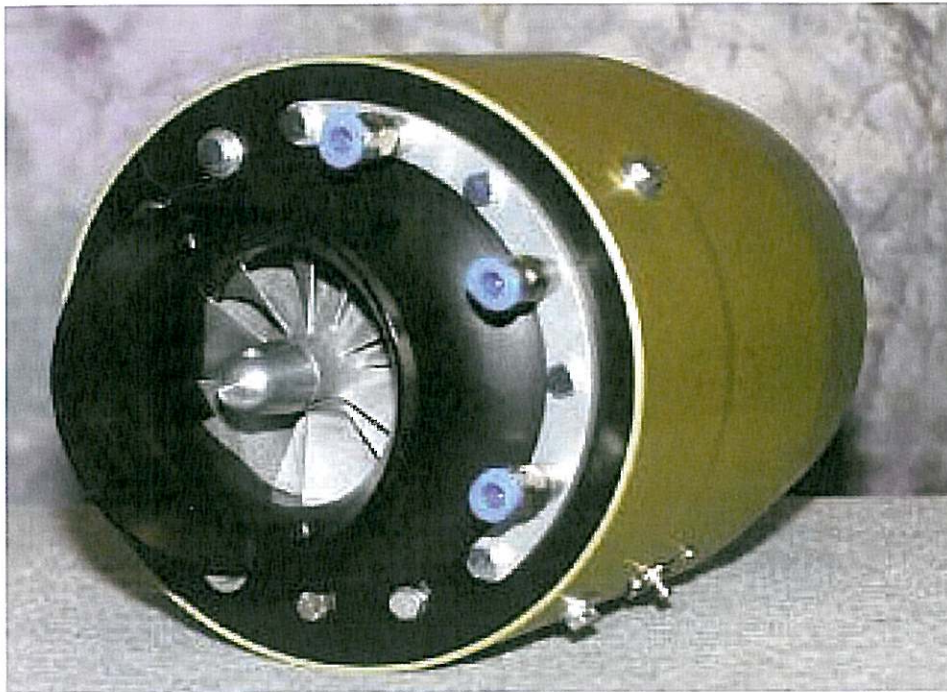
Ganz anders wie man es von Impellern gewohnt ist, reicht ein im Verhältnis geringer Schub aus um Modelle flott zu bewegen. Dies hängt mit der hohen Strahlgeschwindigkeit

der Turbine zusammen, die fast 1000 km/h beträgt. Dies bedeutet das es keine Bremse wie einen Propeller gibt, also Vorsicht beim Sturzflug. Nur die Startstrecke kann bei wenig Schub schon mal 80-100 m betragen, deshalb sollte man ein Schub-Gewichtsverhältnis von 1:2 nicht unterschreiten.

Ein Phänomän das auch Impellerfliegern schon bekannt ist, ist der Umstand, daß die Ruder beim Start nicht angeströmt werden, was bedeutet daß mehr Fahrt beim Start notwendig ist.

Da Turbinen bei Vollast zwischen 90.000 und 120.000 Um/min drehen ist anders als bei Propellergetriebenen Modellen kein Drehmoment zu spüren. Manche reden sogar von einer Art Kreiselwirkung, die das Flugzeug zusätzlich stabilisiert.

Nicht ganz einfach war einen Club zu finden, der mich und meinen Jet mit



**BEHOTEC-
JAKADOFSKY-POWER-
TURBINE**

offenen Armen empfing, deshalb möchte ich besonders Herrn Gerhard, Böhm dem Obmann des MFC Falke in Wien danken, der dieser Art von Fliegerei sofort offen gegenüberstand. Mittlerweile ist in Strasshof bei Wien eine richtige eigene Jetszene entstanden die an so manchen schönen Sommertagen ein eigenes Meeting organisiert.

Der 1998 von Peter (Chef) Cmyral und Aldo Ofenheimer gegründete AJMV Austria Jet Modell Verein, welchem ich sofort beitrug veranstaltete noch im selben Jahr drei Jet Wettbewerbe die in Kombination mit Scale bewerben in Linz, Gnas, und Zistersdorf ausgetragen wurden.

Ich nahm mit meiner YAK teil um auch Wettbewerbsluft zu schnuppern. Nun hat mich auch das Wettbewerbsfieber zum Leidwesen meiner lieben Frau Karin gepackt, und da die Weltmeisterschaft für Jetmodelle in Zeltweg für 1999 in Planung war begann ich aufzurüsten um den Einstieg ins Team zu schaffen.

Nun begann die Sucherei von vorne, gerade hatte ich Erfahrung mit Turbinen und einem Modell gesammelt da stand die nächste Entscheidung an. Welches Modell sollte es also sein um überhaupt ins Austria Jet Team und in weiterer Folge zur Weltmeisterschaft als Teilnehmer zu gelangen.

Das die Anforderungen hoch waren, war mir klar, aber das konnte mich nicht abhalten, obwohl ich das Wort Scale gar nicht gerade aussprechen konnte und ich diese Dinge in meiner fliegerischen Vergangenheit bestenfalls aus der Ferne gesehen habe.

Nun, nach einigen Recherchen landete ich bei Philip Avonds der mit seiner MacDonnell Douglas F-15C immerhin zweifacher FAI Scale Weltmeister war und bei der letzten Jet WM in England mit dem fünften Platz sehr gut lag.

Bestellt war der Baukasten der F-15C sehr schnell und nach 3 Wochen kam da eine Kiste per Spedition die alles was ich an Platzbedarf geplant hatte über den Haufen warf, 2m lang und und sonst auch sargähnliche Ausmaße. Nun mußte vor der Türe ausgepackt werden, und was mir da an Teilen entgegenkam überforderte mich in der Sekunde grenzenlos. Nun gings aber erst richtig los. Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, wenn das Vorbild mit zwei Triebwerken fliegt, dann sollte mein Modell dies auch können. An unserem ersten Teamtreffen im Dezember 1998 glaubte niemand so richtig an mein Projekt, zumal ich auch keine Bauverfahren hatte, und die Idee mit zwei Turbinen zu fliegen produzierte die Aussage „Double Trouble“ was man bei Wettbewerben tunlichst vermeiden sollte.

Nun nicht gerade hoch motiviert kehrte ich in meine Werkstatt zurück und begann Stück für Stück zusammenzusetzen.

Nach dem Kauf und Studium von etlichen Büchern über die F-15C Eagle wählte ich ein Muster aus welches gebaut werden sollte. Dies entsprach einer in Bittburg stationierten Variante.

Bevor man ein Scalemodell zu Bauen beginnt, sollte man die Dokumentation fertig haben und auch darauf

achten, daß alle Markierungen erhältlich sind oder zumindestens reproduzierbar sind.

Nach gut 40 Stunden des Nachdenkens und Zusammentragens von Unterlagen ging's echt los. Beim Vergleich der Baukastenteile mit der Dreiseitenansicht des Originals stellte sich heraus, das manche Teile des Modells nichts mit dem Original zu tun hatten. Also machte ich mich daran vornehmlich den Rumpf in Richtung Original abzuändern, was natürlich zu starken strukturellen Modifikationen führte. Auch der Einbau von zwei Turbinen welcher nicht vorgesehen ist machte einige Umbauten bis hin zu neuen Rumpfhauptspanten notwendig. 70 Stunden nahm dann alleine auch noch das Gravieren des Rumpfes mit Nieten und Blechstößen in Anspruch. Meine Berechnungen ergaben ein Leergewicht von 11 kg. Um dieses Gewicht zu bewegen sollten zwei Turbinen der Marke Eberhard mit insgesamt 8 kg Schub eigentlich genügen. Nachdem das Fertiggewicht dann bei 13,1 kg leer und vollgetankt bei 15,6 kg lag reichte der Schub der ersten Motorisierung nicht aus, also baute ich zwei Jakadofsky-Turbinen ein. Eine hatte ich ja schon und die zweite zauberte Peter Jakadofsky kurzfristig herbei. Beide Turbinen wurden auch noch weiter aufgerüstet.

So fliegt meine F-15 heute mit speziell gefrästen Turbinenrädern welche bis zu 150.000 Um/min belastbar sind was weit über den Anforderungen liegt.



Die YAK 130

Der wesentliche Vorteil ist aber, daß bei gleicher Drehzahl ein höherer Schub vorhanden ist. Weiters wurde um eine Elektronik von Orbit aufgerüstet welche die Turbinen automatisch anfahren läßt, und über Abgasenperatur und Drehzahl die Turbine kontrolliert.

Alle diese Verbesserungen führten zu sensationellen Ergebnissen. Der Startvorgang für zwei Triebwerke in meiner F-15 ist nach einer Minute erledigt, und was dann an Schub zur Verfügung steht ist eigentlich nicht fliegar.

Bei der Weltmeisterschaft in Zeltweg und bei allen Trainingsflügen wurde nie mit mehr als 100.000 Um/min geflogen, was mit einer Waage am Modell gemessen etwa 11 kg Gesamtschub bedeutet. Damit ist ein absolut realistisches Flugverhalten zu erreichen.

Es hat mich natürlich schon gereizt zu erfahren was bei fullpower drin ist. So habe ich nach der WM Schritt für Schritt die Drehzahl bis auf 120.000 Um/min erhöht.

Und was dann los war konnte ich

kaum glauben. Bei ca. 17 kg Gesamtschub mit einem Abfluggewicht von knapp 16 kg ging's scheinbar unendlich nach oben.

Am liebsten fliege ich die F-15 langsam und tief vorbei, nehme dann die Nase in die Höhe und gebe Vollgas. Man hat den Eindruck, daß der Vogel kurz in der Luft steht und dann wie eine Rakete in den Himmel schießt. Passiert das alles in ca. 5m über den Boden wird hier als zusätzliches Schauspiel der Staub und sonstiges in eine Wolke aufgelöst.

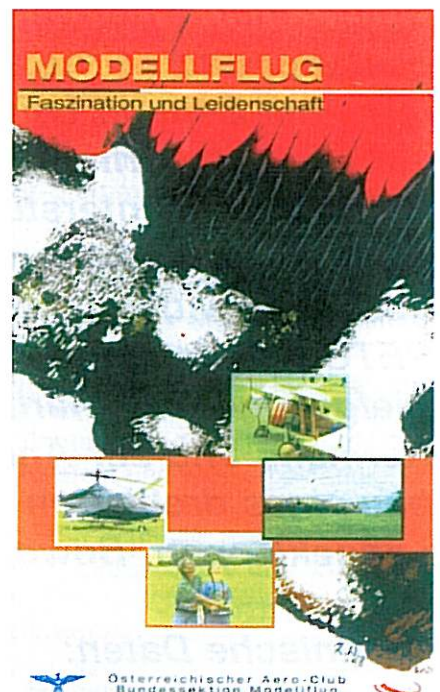
Das Modellflugvideo - ein erstklassiges Weihnachtsgeschenk

Wenn Sie noch nicht wissen, welches Geschenk Sie kaufen sollen, dann wäre das Modellflugvideo sicherlich ein ideales Präsent. Für alle Freunde und Interessierten des Modellflugsportes bietet dieses Video außergewöhnliche Flugaufnahmen und die Vielfältigkeit und Faszination des gesamten Modellflugsportes. Flugakrobatik, dargeboten in unserer wunderschönen österreichischen Landschaft, sowie rhythmische Musik lassen möglicherweise auch die Herzen von „Nicht-Modellfliegern“ höher schlagen.

Wenn Sie dieses Modellflugvideo erwerben möchten, dann erhalten Sie dieses zum Preis von ATS 195,— (inkl. MWSt.) beim

Österreichischen Aero-Club, Bundessektion „Modellflug“
Prinz Eugen Straße 12
1040 Wien

Tel.-Nr. 01/5051028/77, Frau Lieb
Fax-Nr. 01/5057923





Das Austria-Jet-Team bei der WM 99 in Zeltweg Fotos: H.M. Binder

Zur Qualität der heutigen Turbinengeneration aber im Speziellen der von Peter Jakadofsky ist noch zu sagen, daß ich bei insgesamt über 70 Starts mal 2, daß bedeutet 140 Turbinenstarts nicht ein echtes Problem hatte, und bei ebenso vielen Flügen nur zwei Absteller hatte, welche an einem Fehler im Tanksystem lagen. Just einen davon in einem Wertungsdurchgang bei der WM.

Insgesamt bin ich mit dem Ergebnis aus meinem ersten großen Wettbewerb, der Jet Weltmeisterschaft 1999 in Zeltweg zufrieden. Als Newcomer den 32. Platz in der Baubewertung, und von immerhin 11 angetretenen F-15 aus dem Avonds Kit an der 5. Stelle und 39. Gesamtrang trotz zwei Streichdurchgängen läßt mich für die nächste WM welche voraussichtlich in Thailand 2001 stattfinden wird hoffen.

Doch beeindruckender war die Gesamtpatzerung unseres Teams an vierter Stelle, was vor allem auf die sensationellen Leistungen von Manfred Eberhard, Hermann Michelic und Peter Häusel, die Pioniere in der österreichischen Jetszene zurückzuführen ist.

Meine Erfahrung war, daß man erst einmal dabeigewesen sein muß um alle Tips und Hinweise zu verstehen welche einem Profis vorher geben wollen.

Ein besonderes Lob möchte ich den Veranstaltern wie Peter Cmyral und Aldo Ofenheimer für diese sensationelle Veranstaltung aussprechen, denn ich habe in vielen Phasen wo es wahrscheinlich auf Messers Schneide stand ob die WM nun stattfindet oder nicht die Kraft und Vehemenz dieser Leute kennengelernt und miterlebt.

Die 10 Tage in Zeltweg gaben uns Jetfliegern viel Zeit zum Lernen und Erfahrungsaustausch. So beschloßen Peter Jakadofsky und ich, daß es doch möglich sein müßte eine Turbine zu einem vernünftigen Preis anzubieten, um diese wunderschöne Modellflugsparte einer breiteren Schicht von Modellfliegern zugänglich zu machen. So machten wir uns auf die Suche und wurden bei Behotec fündig.

Wir bieten erstmalig am Markt eine Turbine zum Preis von ATS 29.990,- an.

Manche der Bauteile stammen aus dem Hause Behotec welche sich in Jetfliegerkreisen seit Jahren einen Namen gemacht haben. Andere Teile wie z.B. das Turbinenrad stammen auch von renommierten Herstellern. Wir haben diese **BEHOTEC-JAKADOFSKY-POWERTURBINE** aus der praktischen Sicht noch weiter verbessert, und liefern eine absolut einfach zu bedienende und standfeste Turbine aus.

Eine der Weiterentwicklungen ist z.B. die Gemischschmierung welche das Handling wesentlich vereinfacht. Gesteuert wird die **BEHOTEC-JAKADOFSKY-POWERTURBINE** über die bereits wettbewerbserprobte ORBIT-ELECTRONIC welche aus unserer Sicht am einfachsten von allen angebotenen zu bedienen ist.

Die Daten sprechen für sich.

-Durchmesser	112mm
-Länge	250mm
-Gewicht	1000 g
-Leistung Standschub 7 Kg (mit Tuningsatz 8kg) bei U/min 112000	
-Restschub ca. 500 Gramm bei U/min	35000

-Verbrauch Kerosin ml/min	ca.250
-Ölml/min	3-6
-Abgastemperatur ca. 600°	

Preis ATS 29.990,-

Da wir hauptsächlich Turbineneinsteiger ansprechen ist ein Fullservice besonders wichtig.

Jede Turbine wird vor der Auslieferung probegelaufen und getestet. Weiters können wir unsere Kunden nach Vereinbarung auch einschulen und Ihnen bei der Einstellung behilflich sein. Das es Service innerhalb kurzer Zeit innerhalb Österreich's gibt ist ebenfalls selbstverständlich.

Sobald die Flugsaison 2000 beginnt bieten wir den österreichischen Clubs und Modellfliegern Turbinenseminare und Vorführungen an, in denen auch meine zweistrahlige F-15 im Lehrer-Schüler-Betrieb zu fliegen sein wird, und die spezifischen Dinge des Bauens und Fliegens von Jetmodellen erklärt werden.

Den ersten Auftritt hatten wir mit unserem ersten österreichischen Vertragshändler, der Hobbyfactory in Wien 21. (Tel. 01 278 41 86) auf der Wiener Modellbaumesse, wo bereits die ersten Jeteinsteiger zugeschlagen haben.

Österreichweit werden noch in einzelnen Gebieten Vertragshändler gesucht welche sich bei mir melden können.

Möglichen Vertragshändlern, Clubs oder werdenden Jetpiloten biete ich folgende Informationsmöglichkeiten an:

Tel.: 0676 40 71603
e-mail: binder@jets.at

Einen großen Überblick über die Jetfliegerei wird auch in der Internet-Homepage <http://www.jets.at> geboten, welche auch den AJMV repräsentiert. Hier werden unter Anderem alle Jet-Termine der neuen Saison angekündigt

Ich freue mich schon in der nächsten Saison viele neue gleichgesinnte zu treffen.

Hans Michael Binder

prop Fotowettbewerb

Den Bewerb möchte ich diesmal mit den Fotos von Dipl.Ing. Rudolf Salzman, einen österreichischen Modellflugpionier, starten. Seine Fotos zeigen uns 50 Jahre Modellfluggeschichte. Übrigens Herr Dipl.Ing. Rudolf Salzman feierte im Oktober seinen 77 igen Geburtstag!

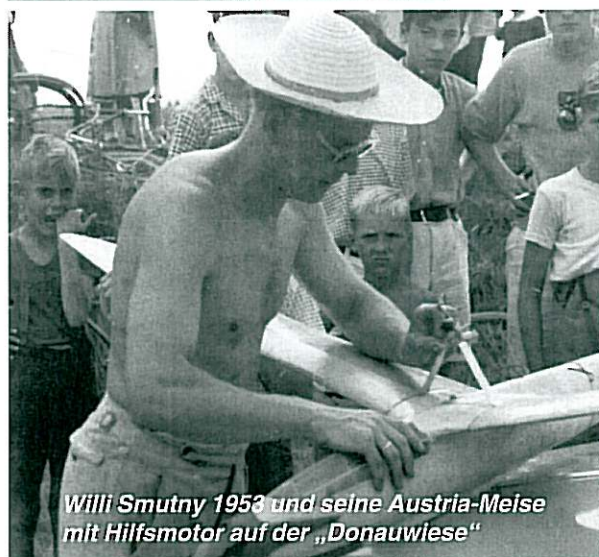
Herzlichen Glückwunsch im Namen aller österreichischen Modellflieger!



Maxglan Salzburg 1951



Kontrollbau einer Austria-Meise 1995 mit computergefrästen Rippen und Spanten.



Willi Smutny 1953 und seine Austria-Meise mit Hilfsmotor auf der „Donauwiese“



Modellflugstaatsmeisterschaft 1952

weiter geht's mit Alfred Haiden



Antikmodell „Kniggen“ am Hochstart.





Wo is er den ?

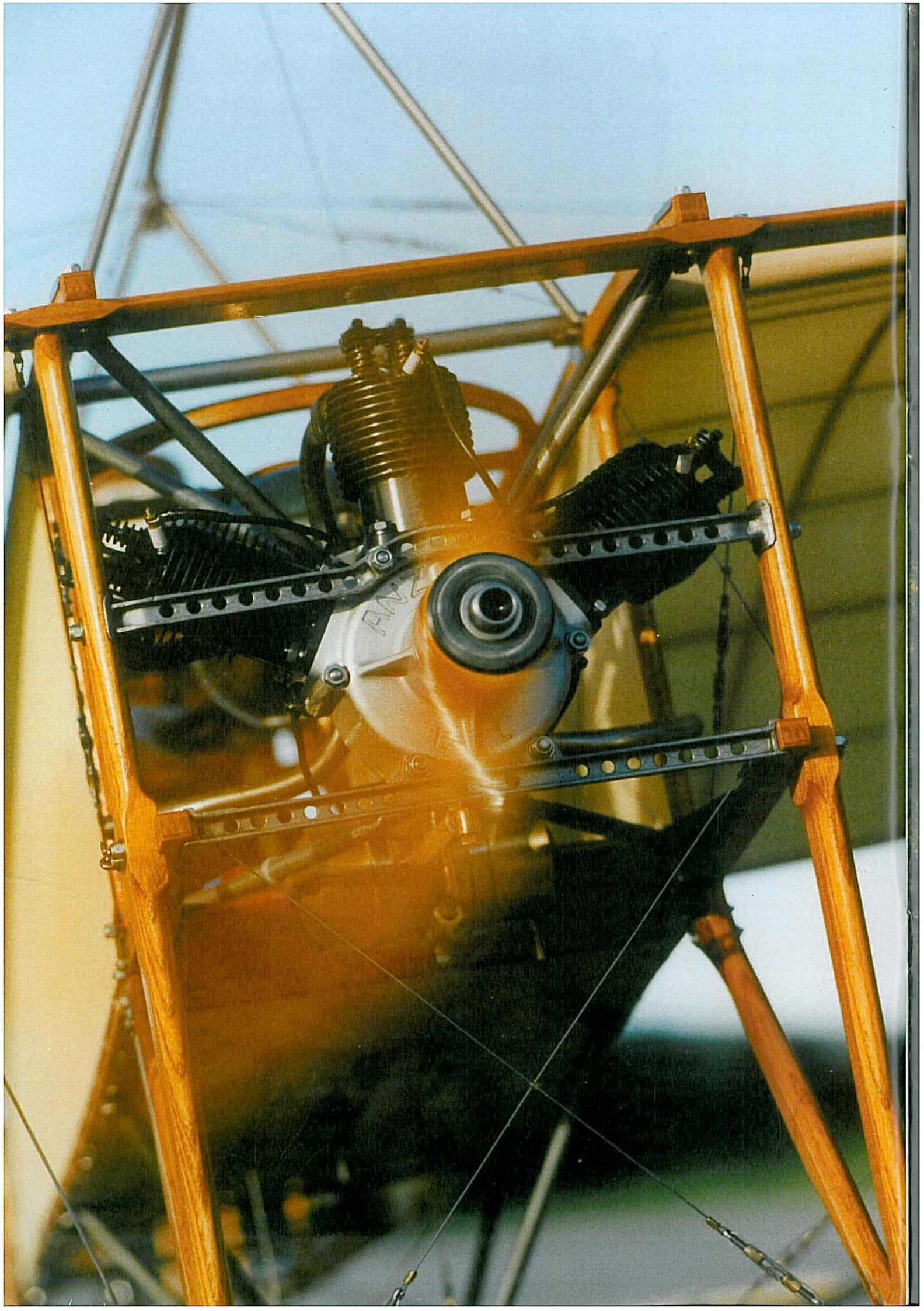


Schleppzug „Reiher“ mit 633cm Spannweite und „Modellkaiserwetter



Die meisterhaft gebaute Bleriot XI von Leopold Köppl







P 51 Mustang von Hans Eisterer

JAMARA

Polytex Gewebefolie

- Extra stark
- Extra breit (73cm)
- Extra günstig
- 10m Rollen
- große Auswahl an Farben

...robust wie die Dichthaute!

..werden Sie unser
Stützpunkthändler
Jamara Modelltechnik
Am Lauerbühl 6;
D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/9412-0

SIMPROP ELECTRONIC

Slowflyer
voll kunstflugtauglich
Parkflyer

SUCHOI SU31
Spannweite: 890mm
dreifachsgesteuert

Zusammenstecken, Kleben, Fliegen -
alle Bauteile fertig lackiert
Abb. mit Zusatzausstattung

SIMPROP ELECTRONIC

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

Interessiert?
 Den aktuellen Simprop Prospekt
 Den Hauptkatalog
 Schutzgebühr DM 10,-
 Schutzgebühr DM 22,-

Ja, senden Sie mir
 Die Schutzgebühr liegt per Eurocheck oder in Bar ein.



Herbert Großberger und sein Jet Ranger III

Polytex
Gewebe

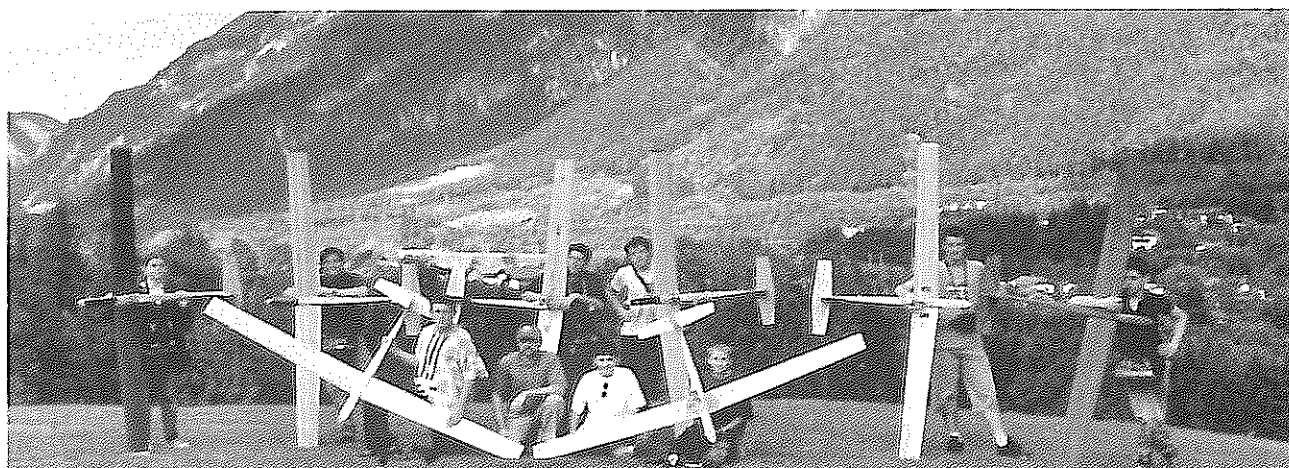
-Extra stark
 -Extra breit (73cm)
 -Extra günstig
 -10m Rollen
 -große Auswahl an Farben

..werden Sie unser
 Sitzpunktthändler
 Jarama Modelltechnik
 Am Lauerbühl 6,
 D-88317 Aichstetten
 Tel. 07565/9412-0

...robust
 ...leichte
 ...dickwanda

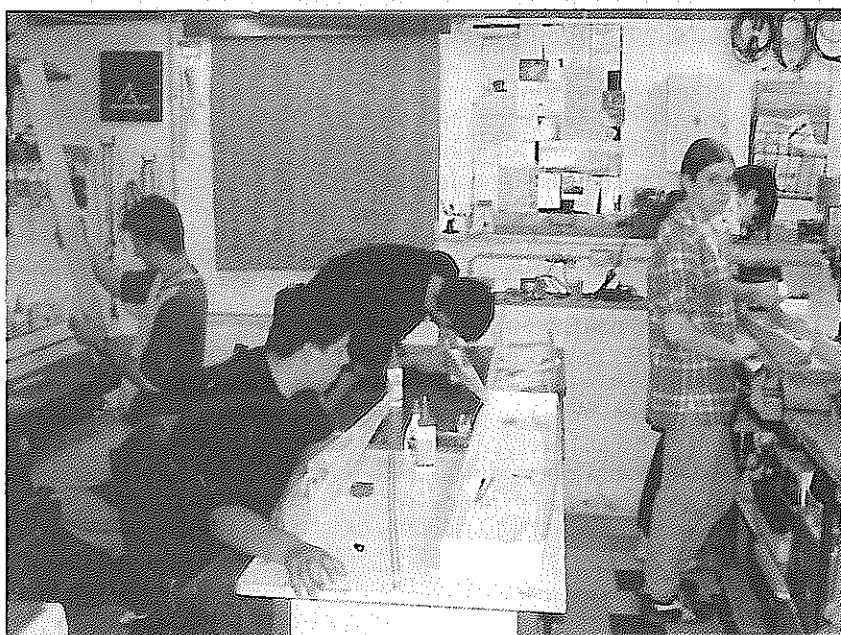


Bell 212 von j. Buchner Foto J. Leutner



10 Jahre Modellbaugruppe - Tenneck

Die Modellbaugruppe Tenneck ist eine Untergruppe des MFC C-Salzburg. Wir beschäftigen uns sehr viel mit Jugendarbeit in unserem Verein. Die jungen Nachwuchspiloten können bei uns alles erlernen was zum Modellbau und zum Modellflug gehört. In enger Zusammenarbeit mit unserer Gemeinde bzw. mit unserem Bgm. Franz Meissl konnten wir in den Sommerferien einen Modellbaukurs für insgesamt 8 Jugendliche organisieren. Gebaut wurde eines der besten Anfängersegelflugmodelle "AIRFISH". Dazu wurden von mir mehrere Modellbaufirmen angeschrieben und entsprechende Angebote eingeholt. Dabei konnte uns die Firma Modellbau Lindinger das beste Angebot für 8 Baukästen zu einem Superpreis stellen. Außerdem wurde auch seitens unserer Gemeinde ein Jugendförderungsbeitrag genehmigt. Somit war für unsere Jugend der Einstieg in unser wunderschönes Hobby - Modellbau und Modellflug - sehr erleichtert. Der Flugunterricht kam natürlich auch nicht zu kurz, sofern es die Witterungsverhältnisse zugelassen haben. In unserer Gruppe haben wir auch erstmals zwei Mädchen die den Modellflug erlernen wollen. Sie haben auch am Modellbaukurs teilgenommen. Der letzte Modellbaukurs liegt schon 10 Jahre zurück, wo ich mit 14 Jugendlichen vom 23.-29.7.1989 im Modellbauzentrum am Spitzerberg war. Unser Verein bekommt nun auch einen zentralen Platz für den Modellbau. Die Gemeinde konnte mittlerweile ein 80 Jahre altes Gebäude erwerben, welches zum „Haus der Jugend“ umgebaut wird. Unser Landessektionsleiter Oswald Hajek konnte dies bereits im Umbau befindliche Objekt

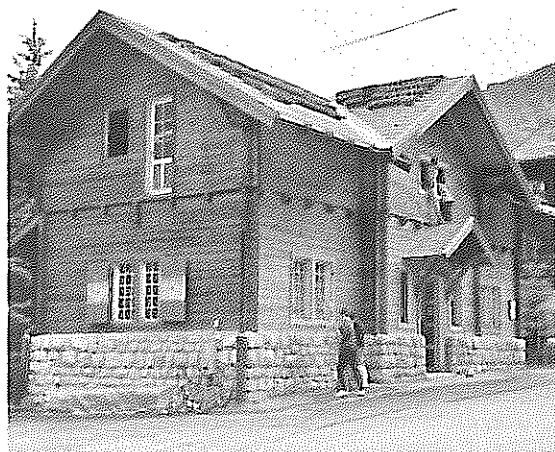


nach der Eröffnung unseres Modellbaukurses besichtigen. Die Jugend von Tenneck ist mit äußerstem Fleiß und Ehrgeiz bei den Um- und Ausbauarbeiten dieses Hauses dabei. Im Frühjahr 2000 können dann die ersten Modelle im Haus der Jugend gebaut werden.

Im Zuge dieses Berichtes möchte sich die Modellbaujugend noch bei unserem LSL Hajek für die mitgebrachte Spende herzlichst bedanken.

**Günther Hochbrugger
Obmann**

**Airfishbaukurs vom 09.07.99-
15.08.99** Fotos: G. Hochbrugger



**Haus der Jugend unser Vereinsheim beim
Umbau**

22. Innviertler Wanderpokalfliegen in der Klasse RCIV.

Am Sonntag, den 25. Juli gab es schon am frühen Morgen reges Treiben auf dem Modellflugplatz der Schäringer Flieger Union.

Der erste Blick sagte den Vereinsmitgliedern, die vom Vortag, an dem der RCIII Bewerb mit 22 Teilnehmern über die Bühne gegangen war, noch müde waren, daß wieder ein langer Wettbewerbstag bevorstand. Und richtig: 23 Teilnehmer meldeten sich an. Besonders muß man die 6 Mannen vom FMG ÖMV Amstetten und die 5 Wettstreiter vom ASKÖ MFC Kondor hervorheben. Irgendwie toll, wenn ein Verein so viele Mitglieder zur Wettbewerbsteilnahme motivieren kann!

Der langjährige Wettbewerbsleiter, Gottfried Benischke, ermahnte gleich am Beginn alle Teilnehmer, Disziplin zu halten und möglichst rasch nach der Landung des Vordermannes startbereit zu sein. Kurz gesagt, die Disziplin der Teilnehmer war vorbildlich und jeder bemühte sich, keine unnütze Zeit zwischen den Startern vergehen zu lassen. So gelang es, bis 18.15 alle 3 Durchgänge zu fliegen. Das Wetter war wunderbar, ein bißchen zu schön für diejenigen, die von starken Thermikablösungen verblasen wurden. Zu Mittag waren eine Menge Zuschauer anwesend. Die meisten waren per Rad angereist und etliche kamen, weil im lokalen Rundfunk über den Wettbewerb berichtet wurde. Publicity für unser Hobby ist immer gut oder? Noch dazu, wenn so viele schöne und große Modellflugzeuge am Platz zu finden sind. Da ging so manchem Zuschauer der Mund vor Staunen nicht mehr zu!

Nun zum Spportlichen: Seriengewinner dieses Bewerbes, Sidler Thomas, setzte sich im ersten Durchgang vor Aigner und Bacher und Späth Karl an die Spitze. Im 2. Durchgang konnte Späth Günter noch an die Spitzengruppe anschließen. Sidler Thomas stand als Sieger faktisch fest, als es in den dritten Durchgang ging. Aigner und Bacher konnten ihre Plätze behaupten. Späth Karl wurde im Landeanflug von einer Ablösung gehörig verblasen und sank auf Rang 8 zurück, während sich Späth Günter auf den 4. Platz vorschieben konnte. Am Abend gab es noch die bekannt „pompöse“ Siegerehrung, bei der jeder einen oder mehrere Preise oder

Pokale erhielt. Die Landesmeisterschaft wurde, wie schon so oft, aus dem Bewerb herausgewertet, 13 Teilnehmer ist sicher ein stolzes Ergebnis. Die Reihung der ersten 3 der LM lautet: Sidler Thomas, Späth Günter, Sidler Hermann.

Die Einsteigerklasse mit Modellen unter 3.5m Spannweite war mit nur 4 Teilnehmern vertreten.

Günter Ebeleseder



Modelle - Piloten - Zuschauer



Schleppmaschinen und dahinter die Punkterichterzelle

Internationaler Jungfliegeraustausch 2000

International

Air Cadet Exchange (IACE)

Auch 1999, im 52. Jahr des IACE, oder im 36. Jahr, seit Österreich dabei ist, können wir wieder auf ein gutes Jungfliegedjahr zurückblicken.

15 junge Mitglieder des Österreichischen Aero Club, davon erstmals 4 junge Damen, konnten auch dieses Jahr ein fernes Land aus einem ganz besonderen Blickwinkel kennenlernen. „Nicht als gewöhnlicher Tourist, sondern beinahe wie ein Staatsgast“ wurden die einzelnen Gruppen empfangen und geführt. Empfänge bei Bürgermeistern, Gouvemeuren oder gar Armee-Kommandanten und Staatsoberhäuptern gehörten ebenso zum Programm wie der Besuch von Luftwaffen-Stützpunkten oder Forschungs- und Fertigungs-

einrichtungen, die der Weiterentwicklung der Luft- und Raumfahrt dienen.

Ein zusätzlicher Schwerpunkt liegt jedes Jahr in einem Interkulturellen Meinungsaustausch durch gemischte Gruppen mit Teilnehmern aus mindestens drei verschiedenen Nationen, -wobei schon sehr oft dauerhafte und weltumspannende Freundschaften entstanden sind.

Wir in Österreich werden nächstes Jahr wieder mit fünf verschiedenen Nationen austauschen, und zwar Finnland, Frankreich, Israel, USA und Schweden.

Jedes dieser Länder wird sich bemühen, ein besonders attraktives Programm zu gestalten, bei dem natürlich auch Unterhaltung und Spass nicht zu kurz kommen werden.

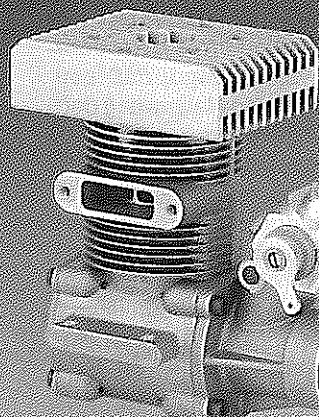
Ausserdem wird es nur einmal in unserem Leben ein Jahr 2000 geben und dann dabei gewesen zu sein, ist alleine schon das Besondere.

Nähere Informationen und Anmeldeformulare gibt's im Generalsekretariat des ÖAeC. Anmeldeschluss ist der 31. Jänner 2000 - und immer daran denken, es können nur 15 Teilnehmer mitmachen. Auch hier gilt: wer zuerst kommt,

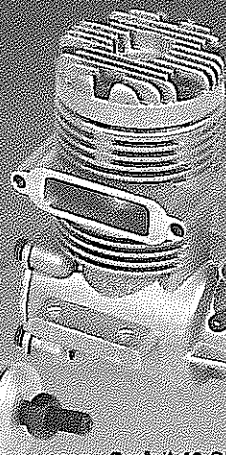
Mit den besten Wünschen für das kommende Jahr verbleibe Ich Euer

Alfred Schmitzberger
IACE-Beauftragter im ÖAeC

PURE POWER
webra
motor



Speed 61 F Hell Best.Nr. 1024 HX
Hubraum ccm/cu.in.: 9.95/61
Leistung PS/kW: 2.10/1.55
Drehzahl 1/min: 2500-17000



Speed 40 SPORT Best. Nr. 1034 S
Hubraum ccm/cu.in.: 6.5/40
Leistung PS/kW: 1.15/0.85
Drehzahl 1/min: 2500-13000



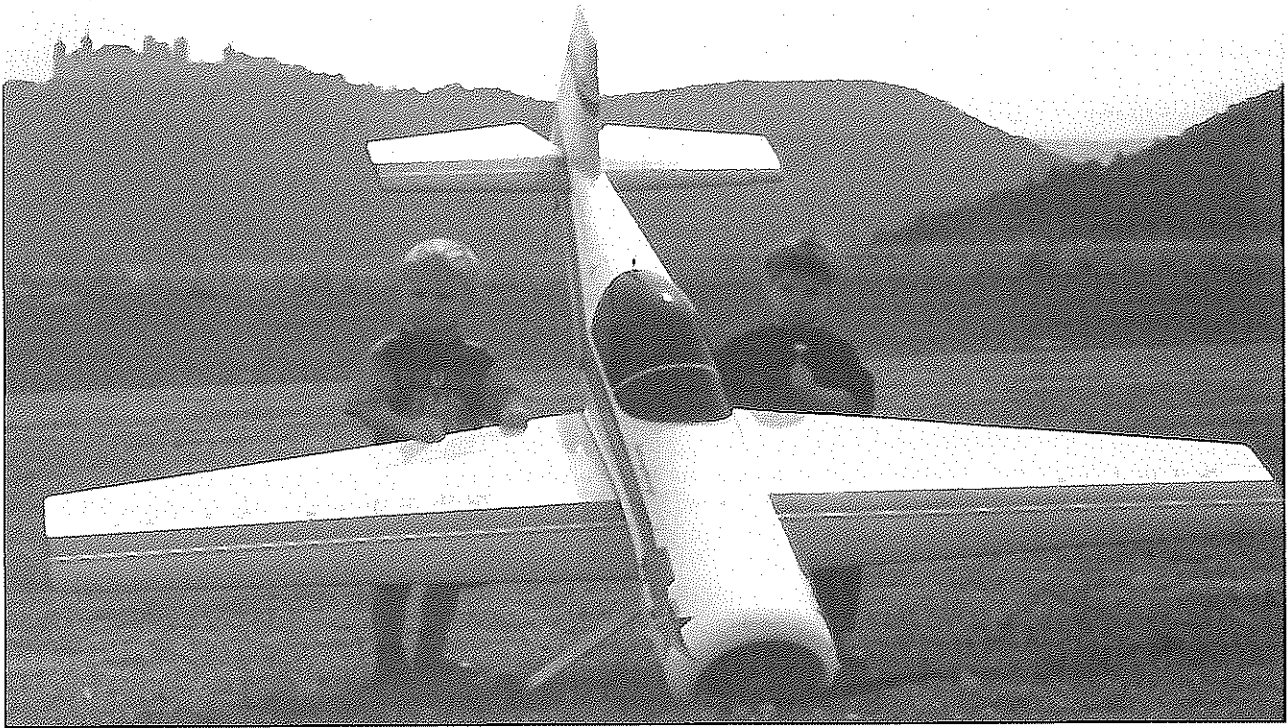
Racing 80 F AERO Competition Best. Nr. 1039 C
Best. Nr. 1039 CP Langhuber
Hubraum ccm/cu.in.: 12.0/73
Leistung PS/kW: 2.0/1.47
Drehzahl 1/min: 2500-11000

PURE POWER
webra

Modellmotoren GmbH & Co.KG

Eichengasse 9 A-2551 • Enzesfeld/Austria • Tel. 02256/811220 • Fax 02256/82306 • <http://www.webra-austria.at/webra> •

Kultur, Natur, Modellflugplatz - eine Symbiose



Modellflugplätze, die im Einklang mit der Umwelt stehen gibt es viele, jedoch Modellflugplätze, die auch in ihrer unmittelbaren Nähe mit kulturellen Besonderheiten aufwarten können, eher wenige. Der Modellflugplatz vom Verein **MFC-Baumgarten**, der fast im Zentrum von Niederösterreich steht, kann von sich aus sagen, daß eine solche Verbindung auf ihn zutrifft. Und das Besondere daran ist, daß die schöne fliegerische Lage des Flugplatzes bestens für Flugschüler, Freizeitpiloten und Modellflugprofis geeignet ist. Der 8000 m² große Platz liegt auf einer Anhöhe, umgeben von Feldern und Weingärten. Steht man in der Mitte des Flugfeldes und blickt Richtung Norden sieht man das breite Band der Donau und die kulturell sehr bedeutungsvollen Städte Krems und Mautern. Bereits zur Römerzeit waren diese Städte und deren Umgebung bewohnt. Dort ist auch das Eingangstor in die Wachau, die Wanderern, Weinkennern, Sportlern, Kulturinteressierten und Modellflupiloten einiges bieten kann. Wirft man einen Blick Richtung Osten, erstreckt sich das weite Tal des Tullnerfeldes. Durch das breite und flache Tal mit den unterschiedlichen Bodenstrukturen entstehen Termikablösen, die bei Ostwind sehr ausgedehnt über den Flugplatz ziehen. Für Modellsegelflieger herrschen dann ideale Verhältnisse,

von denen so manche Piloten nur träumen können. Bei diesen Wetterlagen ist es dann auch möglich mit einem Segelflugmodell Kunstflugfiguren zu fliegen. Auch Liebhabern von sehr großen Segelflugmodellen kommt diese Wetterlage sehr entgegen, denn dann können Sie direkt das Modell in den Hangaufwind starten und sind nicht von einer anderen Startmöglichkeit abhängig. Im Osten steht weithin sichtbar auf einer Bergkuppe das Stift Göttweig. Einige Modellflugbegeisterte aus der Umgebung haben sich 1993 zusammengeschlossen und diesen Verein im selben Jahr gegründet. Seit damals legt der Verein sehr viel Wert auf Jugendförderung, Pilotenausbildung, Sicherheit auf dem Modellflugplatz und auf ein sehr gutes Verhältnis mit der Gemeinde Mautern / Ortsteil Baumgarten. Ein Vereinsvorstandsbeschuß sagt, daß alle neuen Mitglieder einen Nachweis erbringen müssen, wenn sie ohne Lehrer fliegen möchten. Anfängern oder Neueinsteigern, die beim Fliegen noch unsicher sind, helfen die Vereinskollegen oder Martin Resch, der Fachmann ist, wenn es um Lehraktivitäten geht. Er gibt Unterricht für alle Gruppen von Personen, die ein Flächenflugzeug fliegen möchten und unterweist sie in Aerodynamik, Wetterkunde und in anderen Fachbereichen. Durch die Schulstadt Krems sind

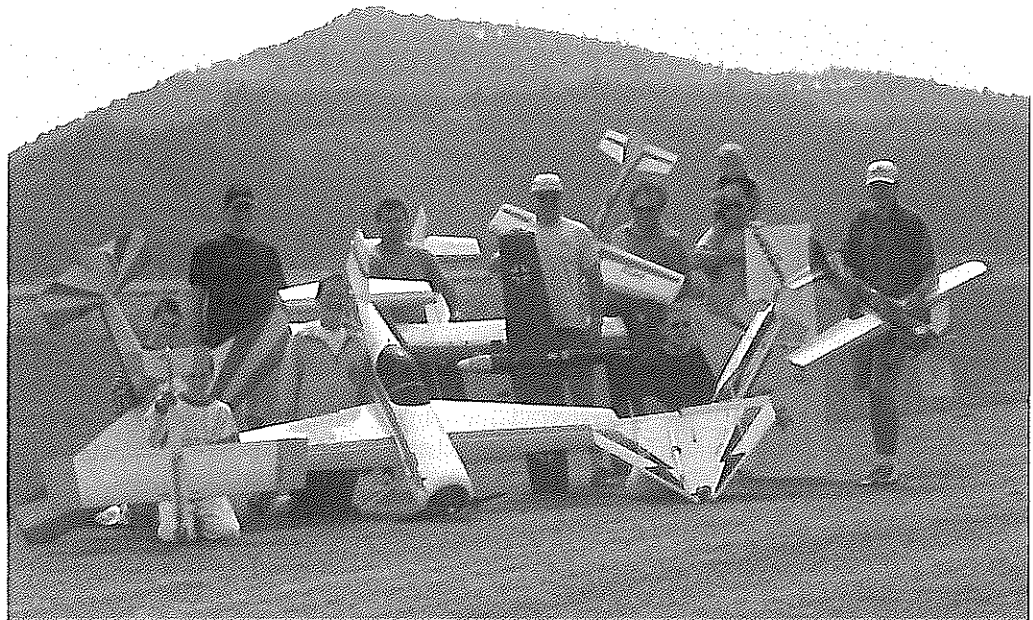
die Mitglieder des Vereines bestrebt viele Jugendliche in den Modellflugsport einzubeziehen. Verschiedene Aktivitäten, die teilweise direkt über die Schulen, aber auch über einzelne Veranstaltungen laufen, zeigen, daß die Jugendlichen am Modellflug immer mehr Gefallen finden. Bei Schnupperkursen, die auch für Erwachsene offen stehen, sollen die jungen Leute weitere Informationen erhalten und mit einer Lehrer-Schüler-Anlage die ersten fliegerischen Schritte unternehmen. Leider gibt es hier Einschränkungen, die dem Verein auferlegt worden sind, daß am Samstag und Sonntag Nachmittag der Flugbetrieb mit Flugmodellen mit Verbrennungsmotoren nicht erlaubt ist. Natürlich können die jungen Leute auf Alternativen umsteigen, wie zum Beispiel auf einen Elektrosegler, aber die Möglichkeit, einen umfassenden Modellflugbetrieb zu gewährleisten, ist durch diese Einschränkung nicht gegeben. Natürlich gilt diese Regelung auch für Vereinsmitglieder und Gäste, die gerne ihr Hobby ausüben möchten. Denn wann hätten sonst Jugendliche und Erwachsene Zeit, wenn nicht der Samstag und Sonntag für Freizeitaktivitäten zur Verfügung stünde. Nachdem der Vereinsvorstand ein sehr gutes Einvernehmen mit den umliegenden Gemeinden hat, wird es sicherlich bald zu einer Neuregelung

kommen. Der Vereinsvorstand ist auch sehr zuversichtlich, da auch eine Minimierung der Lärmbegrenzung seit Beginn 1999 vorgenommen wurde. In Hinkunft darf der Schallpegel einen Wert von 84dB in einer Entfernung von 7m nicht überschreiten. Neben den organisatorischen und nachwuchsfördernden Aktivitäten hat der Verein in der Vergangenheit eine zweitägige Modellflugveranstaltung organisiert, die von 3000 Personen besucht wurde. Die Darbietungen waren auch sehenswert, denn eine große Zahl von Modellflugpiloten zeigte eindrucksvolle Flüge mit

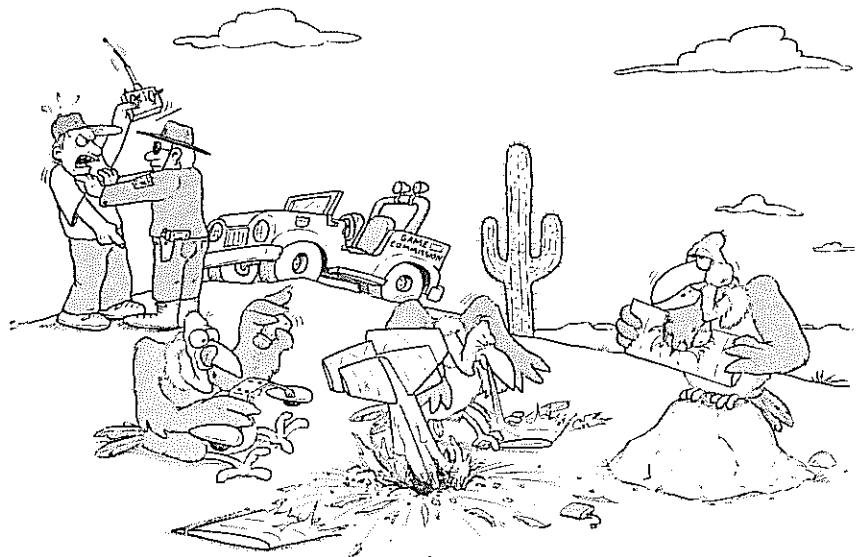
Impellerflugmodellen, Großsegelflugzeugen, Akrobatikmodellen, Fesselfliegern, Hubschraubern sowie mehrmotorigen Sondermodellen. Besonders spannend war für die Besucher die Fuchsjagd und das Ballonstechen. Auch die rasanten Flüge von unzähligen Flugmodellen ließen keinen Augenblick Ruhe aufkommen. Ruhiger war es natürlich beim Flug einer Extra 300, die nach dem Klang eines Musikstückes ihre Kunstflugfiguren in

den Himmel zeichnete. Der Verein MFC-Baumgarten bietet dem Modellflieger nicht nur Modellfliegerisches, sondern auch viel Kulturelles in der nahen Umgebung, und das macht den Verein besonders interessant.

Ing. Roland Dunger



Fotos R.Dunger



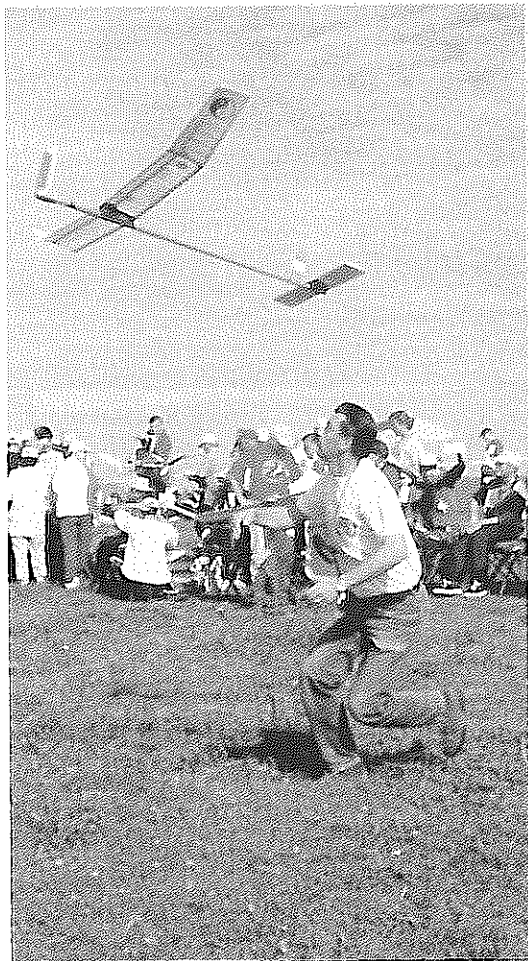
MANNSCHAFTSBRONZE BEI DER F1E-MODELLFLUG- WELTMEISTERSCHAFT in Liptovsky Mikulas/Slowakei

Die österreichische Nationalmannschaft der Klasse F1E (selbstgesteuerter Hangflug) die zur Gänze

vom UMSC-KOLIBRI aus Ober-Grafendorf gestellt wurde war vom 21. 9. bis 26. 9. 1999 in Liptovsky Mikulas/Slowakei um an der F1E-Modellflugweltmeisterschaft teilzunehmen. Nach einem Trainingstag der bei idealen Wetterbedingungen stattfand, alle Piloten ihre Modelle für die WM topfit machten, ging man am nächsten Tag dem 23.9.99 mit viel Optimismus an den Start. Nach dem Ersten Durchgang waren noch alle Drei Österreicher mit Maximalfügen im Rennen um Einzel- und Mannschaftsweltmeistertitel. Im Zweiten Durchgang gab es für Alfred DÖTZL gleich zweimal eine Schrecksekunde: Ein Fehlstart der zwar das Modell nicht beschädigte, Dötzl jedoch den Zeitschalter vergaß noch einmal für die Maxzeit von 5 Minuten aufzuziehen, dadurch die Thermikbremse um 30 Sekunden zu früh öffnete, was zur Folge hatte daß die Maxzeit um 15 Sekunden nicht erreicht wurde. Durch die ständig wechselnden Windrichtungen war es nicht sehr leicht an diesem schönen Spätsommertag den richtigen Startzeitpunkt

für sein Modell zu erwischen was sich in den folgenden Durchgängen auch bei den Österreichern zeigte. Im Dritten Durchgang erwischte es Reinhard WOLF und abermals Alfred DÖTZL deren Modelle nach 4 Minuten bereits wieder Landeten und somit die Maxzeit um genau 1 Minute verfehlten. Dadurch war nur noch Fritz MANG im Rennen um den Weltmeistertitel in der Einzelwertung. Im Vierten Durchgang erwischte es aber auch MANG dessen Modell in den thermischen Auf- und Abwinden, von den geforderten 300 Sekunden, nur eine Zeit von 252 Sekunden erreichte. Dötzl und WOLF trugen sich je mit einem Max in diesen Durchgang ein. Im Fünften und letzten Durchgang schafften MANG und WOLF wiederum Maxzeiten wobei DÖTZL abermals die Maxzeit nicht erreichte. In der Endabrechnung der 5 Wertungsdurchgänge reichte es aber doch für den 3. Platz in der Mannschaftswertung und damit WM-Bronze für MANG, DÖTZL und WOLF mit ihrem Mannschaftsführer Wolfgang BAIER und Helfer Norbert HEISS hinter Weltmeister Slowakei und Vizeweltmeister Deutschland. In der Einzelwertung gab es nach fünf Durchgängen ein Stechfliegen um den WM Titel zwischen Gringu POPA aus Rumänien, Juraj UHRIN aus der Slowakei und dem Tschechen Frantisek DOUPOVEC, das der Slowake UHRIN vor DOUPOVEC und POPA für sich entschied. Die Österreicher belegten durch Fritz MANG den 7., Reinhard WOLF den 12. und Alfred DÖTZL den 15. Platz in der Einzelwertung. Bei der kleinen Feier am Abend im Hotel schwor man sich vollen Angriff für den am darauf folgenden Samstag stattfindenden Weltcupbewerb.

Am Samstag dem 25. 9. 99 fand am selben Fluggelände bei wiederum schönem Wetter der 6. F1E-Weltcup 1999 statt. Bei diesem Weltcup starteten außer der Nationalmannschaft noch Felix SCHOBEL Senior und Junior, sowie der Helfer im Nationalteam Norbert HEISS alle vom UMSC-KOLIBRI/Ober-Grafendorf. Nach einem deftigen Frühstück am Fluggelände ging man mit voller Power zum Start des 1. Durchganges. Die optimalen Bedingungen im 1. Durchgang erlaubten es 50 Teilnehmern des 72 Mann starken Starterfeldes aus 10 Nationen



Reinhard WOLF



Alfred DÖTZL



Mannschaftssieger beim 6. F1E-Weltcup v.l. Reinhard WOLF und Norbert HEISS vom UMSC-KOLBRI



F1E Nationalmannschaft bei der Siegerehrung v.l. Fritz MANG, Reinhard WOLF, Wolfgang BAIER und Alfred DÖTZL

die Maxzeit von 240 Sekunden zu erfliegen. Darunter waren auch 5 Kolibriener. 16 Piloten waren nach dem 2. Durchgang, mit DÖTZL, MANG und WOLF auch 3 Kolibriener, mit 2 Maximalflügen noch an der Spitze. Im 3. Durchgang schafften 8 der 16 Piloten keine Maxzeit mehr somit war die Zahl der Piloten mit 3 „Vollen“ bereits halbiert. Nach dem 4. Durchgang waren noch 3 Starter mit vier Maxzeiten an der Spitze, darunter auch der Kolibriener Reinhard WOLF. Im 5. Durchgang erreichte der Rumäne Popa CRINGU keine Maxzeit, damit gab es nach dem 5. Durchgang ein Stechfliegen um den Weltcup-sieg in der Einzelwertung zwischen Daniel PETCU aus Rumänien und dem Kolibriener Reinhard WOLF das der Rumäne für sich entscheiden konnte. Für WOLF gab es nach WM-Bronze mit dem 2. Platz in der Weltcup-Einzelwertung einen weiteren Stockerlplatz. In der Mannschaftswertung konnte sich ab dem 3. Durchgang „KOLIBRI 3“ mit Norbert HEISS und Reinhard WOLF an die Spitze setzen und einen ungefährdeten Sieg unter 31 Mannschaften feiern. Am Abend nach der Siegerehrung und einigen gemütlichen Stunden unter Modellflugfreunden aus dem In- und Ausland wo einige Geheimnisse die Seiten wechselten verabschiedete man sich um doch noch ein paar Stunden Schlaf vor der Heimreise zu bekommen.

**Reinhard WOLF
(Obmann d. UMSC-KOLIBRI)**



F1E Nationalmannschaft bei der Eröffnung v.l. WOLF, BAIER, DÖTZL, MANG und Norbert HEISS



Fritz MANG

EUROPÄISCHE JUGENDMEISTERSCHAFT

FREIFLUG ISRAEL

Die erste europäische Jugendmeisterschaft im Freiflug fand gleichzeitig mit der Senioren-WM in Israel vom 25. bis 31. August 1999 statt. Das österreichische Team bestand aus dem bewährten Mannschaftsführer Dolezal Hermann und den Teilnehmern in F1A mit Cornelia Dolezal (15 Jahre) Erkinger Hannes (15 Jahre) und Doris Ehrlich (14 Jahre) alle vom Modellclub Finkenstein. Von den Helfern waren mit von der Partie: Ehrlich Walter, Erkinger Norbert und Zammernig Isabella.

Der Flug von Klagenfurt nach Wien am Dienstag den 24.8. verlief problemlos, lediglich die Sicherheitskontrollen der EL-AI war für uns ungewohnt. Nachmittags Ankunft Tel-Aviv und gegen Abend sicher im Hotel in Ashkelon angekommen. Nachdem fast das gesamte Hotel von den Freifliegern belegt war, traf man sehr viele alte Bekannte. Der Mittwoch war für Registration reserviert und die Zeiten, wann welche Nationen drankommen, waren reine Utopie. Die österreichische Mannschaft durfte nur geschlossen auftreten, sonst haben die Organisatoren aufstürzen geschaltet. Die Kinder haben sich in der Zwischenzeit im Swimming-Pool vergnügt. Donnerstag um 0500 Tagwache und Transportmöglichkeit organisieren, da die gesamte Mannschaft nur ein kleines Mietauto zur Verfügung hatte. Das Fluggelände war in der Nacht nur sehr schwer zu finden - wir haben uns an die vielen Kleinbusse angehängt, welche unser Vermutung nach auch aufs Fluggelände unterwegs waren. Das Fluggelände liegt ca. 45 km von Ashkelon entfernt mitten in der Wüste und ist leicht hügelig mit harten Lösböden und unbestätigten Gerüchten sollen im Winter Melonen und Gemüse wachsen. Ankunft am Gelände bei stockdunkler Nacht, die Modelle im Scheinwerferlicht zusammengebaut. So gegen 0600 geht die Sonne auf und eine Dämmerung wie wir es bei uns gewohnt sind, gibt es dort nicht. Alle Modelle durchgetestet und zu dieser Tageszeit war ein volles Max ohne Drücker illusorisch. Wir konnten nur hoffen, dass wir gute Zeiten fliegen würden. So gegen 1000 Uhr als bereits die Sonne unbarmherzig herunterbrannte, begingen wir

den größten Fehler an dieser EM: Wir deponierten unsere Fliegerkisten in einem Metallcontainer am Fluggelände und das machte sich dann am Sonntag an unseren Wettbewerbstag bemerkbar. Freitag und Samstag waren die Erwachsenen am Flugfeld um den Senioren zu helfen, während die Kinder im Hotel geblieben sind.

Sonntag, den 29.8. war es dann soweit: kleines Frühstück im Hotel um 0400 Uhr, Fahrt zum Flugfeld und die Flieger auspacken. An Probestarts war nicht zu denken, da 43 F1B Flieger der Senioren im Stechen waren und der Veranstalter Problem mit genügend Zeitnehmern hatte. Endlich um 0730 konnte der Wettbewerb beginnen und da machte sich gleich unser Fehler bemerkbar. Die Modelle von Conny und Hannes hatten durch die Lagerung im Container Verzüge erhalten, welche während des Wettbewerbes nicht behoben werden konnten. Dazu kam noch, dass 2 Modelle am Boden zerstört wurden, nachdem sich jemand auf die Fliegerkiste hinaufgesetzt hatte wo 2 Rümpfe über den Kistenrand hinausgeragt haben. Im 4. Durchgang hat Conny ihr Modell nicht mehr gefunden, nachdem die Landung hinter einer Düne nicht mehr beobachtet werden konnte. Ebenso erging es

Hannes Erkinger, der auch sein Modell nicht mehr gefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt trat ein Phänomen auf, das in unseren Breiten unbekannt ist: **DUST-DEVIL** (Staubteufel). Es handelt sich um eine thermische Ablösung die anfangs sehr klein im Durchmesser ist und ähnlich wie ein Tornado in den USA beschaffen ist.

Später wird dieser niedliche „devil“, aggressiv, er räumt die Startlinie ab: Mützen, Sonnenschirme, Plastikflaschen Modelle und alles was nicht niet und nagelfest ist, nimmt er hunderte Meter weit hoch mit. Zurück bleibt das zu schwere Hab und Gut mit einer dicken Staubschicht. Conny kam mit ihrem Modell in solch einen Dust-Devil und das Modell hat sich in der Staubwolke aufgelöst. Der deutsche Teilnehmer hatte Glück, sein Modell hat es nur am Rand erwischt. Das nächste was für uns unbekannt war, waren die Sandwalzen. Durchmesser 2-3m und

Länge ca 10 m welche langsam über das Gelände wandern und alle mitaufnehmen, was in ihren Weg kommt. Wahrscheinlich haben unsere 2 verlorenen Modelle eine kostenlose Transportmöglichkeit genutzt. Ehrlich Doris, welche mit ausgezeichneten Zeiten aufwarten konnte, hatte im letzten Durchgang riesiges Pech: im ersten Versuch fiel das Modell an der Leine zu Boden, als ob die Thermikbremse offen gewesen wäre. Im zweiten Versuch einen Teilnehmer übersehen und Leinenkreuzung. Während der Kontrahent seinen Flug fortsetzen konnte, zog Doris ihr Modell in den Boden und 0 Sekunden war der Erfolg. Pech auf der ganzen Linie. Das Schicksal hat es nicht gut gemeint mit uns.

Zusammenfassung:

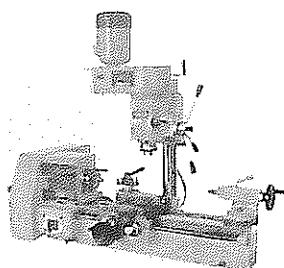
Ungewöhnliches fliegen in der Wüste, der feine Sand dringt in jede Ritze. Zeitnehmer-gekennzeichnet durch rote T-Shirts sind alles Profis. Israel hat genügend Freiflieger, welche eine Woche geopfert haben. Sanfte Thermik wie in unseren Breiten unbekannt. Entweder brutal hinauf oder hinunter. Organisation war vorbildlich nur sehr unflexibel - es ging alles nach Buchstaben des Gesetzes. Es war eine einzigartige EM - aber auch bei weiten die teuerste überhaupt. Nenngeld für Jugendliche von 250 US\$ ist schlichtweg eine Zumutung. Sollte sich diese Unsitte fortsetzen, werden nur mehr „betuchte“ Nationen an solchen Veranstaltungen teilnehmen. Es war aber trotzdem schön, obwohl wir den Verlust von 2 Modellen und einer Pfeife zu beklagen hatten. Für die Kinder war es ein unvergessenes Erlebnis.

*Hermann Dolezal
Teammanager*



*Leider lagen der
Redaktion keine
Bildbeschreibungen
vor.*

**UNIVERSALMASCHINE
BBZ**



Spitzenweite 480
mm
Spitzenhöhe 110
mm

Preis öS 13.500.--

DREHMASCHINE BB *

Preis öS 8.000.--

*.....Drehmaschine BB (ohne Bohrkopf)

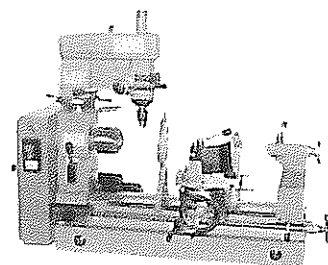
**DREHMASCHINEN
BOHR- und FRÄSMASCHINEN
ZUBEHÖR
MESSWERKZEUGE**

PREISE INKLUSIVE MEHRWERTSTEUER

H.Malzer Import-Export

2130 Mistelbach, Waldstraße 98
Tel. und Fax: 02572/4768

KOMBIMASCHINE HQ



Spitzenweite 550
mm
Spitzenhöhe 210
mm
Gewicht 190
kg
Größe (LxBxH)
1070x580x890 mm
Preis öS 16.200.--

CNC-Fräsmaschine für Modellbauer

Es ist ca. 2 Jahre her, als ich die Idee hatte mir selbst eine CNC-Fräsmaschine zu bauen. Ich machte mir Skizzen und „spionierte“ bei Messen. Das Ziel war, so einfach wie möglich mit geringsten Aufwand und Kosten sollte eine CNC-Fräsmaschine entstehen, welche für den Modellbau geeignet ist.

Abstriche musste ich bei der Genauigkeit der Maschine machen. Das heißt, auf ein Zehntel genau ist meines Erachtens für die Ansprüche von Modellbauern genügend. Die Elektronik war der schwierigste Teil. Zuerst versuchte ich eine bestehende Achsansteuerung 4mal auf einen Print zu bauen. Es sollte eine Stromversorgung für alle Achsen genügen. 4 Achsen deshalb, weil ich mit dieser Elektronik auch eine CNC-gesteuerte Styroporschneidmaschine antreiben möchte. Doch als die Elektronik fertig war und jede der Achsen für sich funktionierte, musste ich beim Echtbetrieb merken, dass die Achsen, durch die gemeinsame Stromversorgung, sich gegenseitig stören. Also umdenken und jede Achse für sich auf einen Print ätzen und für jede Achse einen Ringkerntrafo. So jetzt funktionierte die Elektronik.

Die Mechanik war nicht allzu schwierig. Ich verwende Trapezgewindespindeln, die Kugelgelagert sind und als Gleitschiene einfachen Silberstahl mit Messingbuchsen.

Der erste Probelauf erfolgte im August 99 mit einem gefederten Schreibstift. Dabei bemerkte ich, dass die billigen Schrittmotore für die X-Achse zu wenig Kraft hatten und Schritte verloren. Also, bessere Schrittmotore gekauft und schon gings besser.

Im Oktober ist es nun soweit, der erste Fräsversuch wird gestartet.

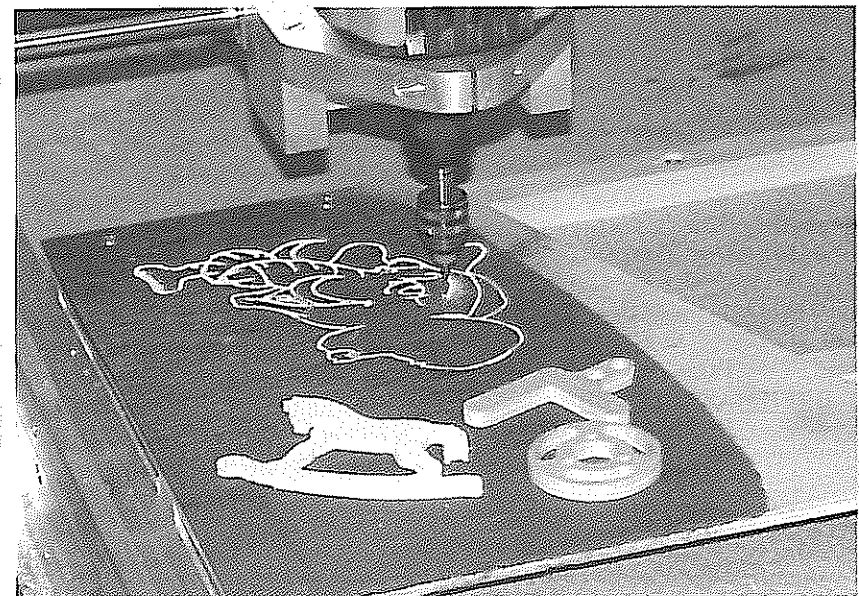
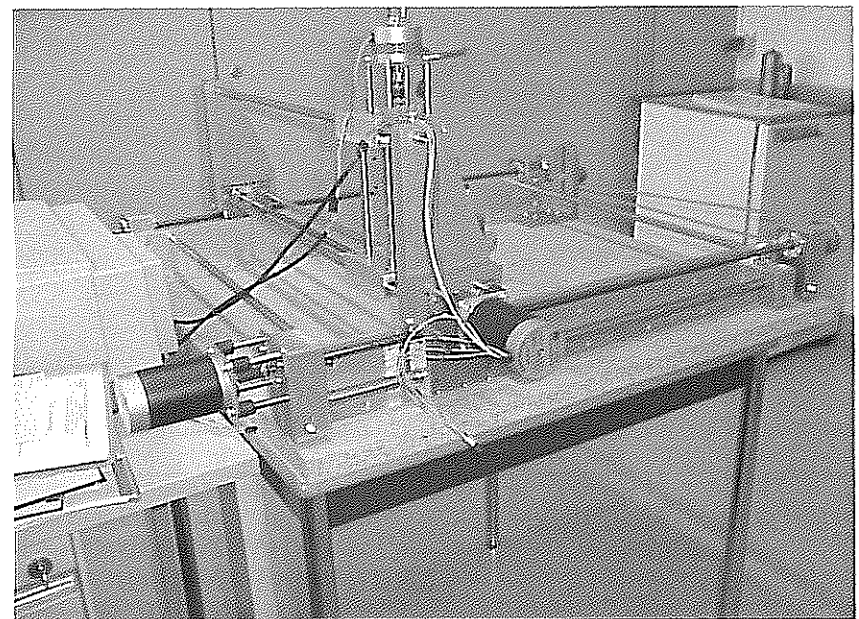
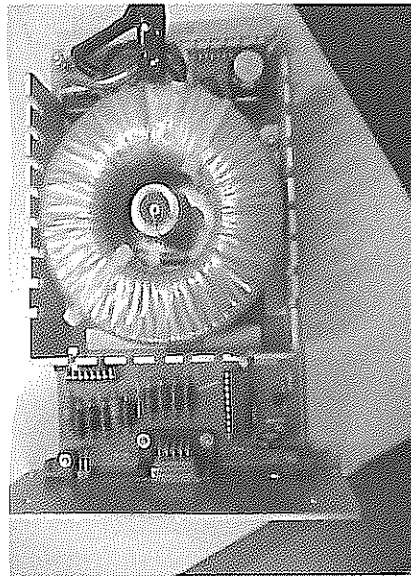
JUHU..... Sie funktioniert!

Am 15.10.1999 war die Stunde der Wahrheit gekommen. Mit wachsamem Auge schaute ich zu, wie die Fräse ihre Bahnen zieht. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Vorerst wurden nur sogenannte Testteile gefräst. Demnächst werden die ersten nutzbaren Dinge aus der Fräse hüpfen.

Ich kann euch sagen, ich bin happy, dass Alles funktioniert.

Günter Riedel



DELTA 400 aus dem Internet

Initialzündung:

Beim Surfen im Internet ist mir ein Delta mit dem Namen „Pibros“ aufgefallen.

Angeregt durch die einfache Bauweise, wollte ich mich mit dem Material Depron auseinandersetzen.

Über den Bau:

Die Außenmaße sind mit dem Pibros-Delta fast ident. (siehe Skizze)

Als Profil verwende ich ein vollsymmetrisches mit 10% Dicke.

Man schneidet mit einem scharfen Balsamesser aus 6 mm Depron

(beim Bauhaus auch Sapron genannt) zwei Rippen, die der Flächentiefe entsprechen. Anschließend die beiden Äußeren.

Nach dem Ausschneiden der Flügel Ober- und Unterseite, klebt man die beiden Mittelrippen auf die Fläche. Am besten mit Uhu-Poor. Man kann den Abstand mit der Breite des Akku-Packs festlegen.

Weiter geht es mit den Außenrippen. Nun ergibt sich schon die Wölbungsform der Fläche.

Die obere Hälfte wird an den Klebestellen mit Uhu eingestrichen, gut abgelüftet und dann mit Hilfe von einigen Tesa-Streifen aufgezo-gen. Diese Arbeit entscheidet über den Verzug der Fläche.

Anschließend die Nasen- und Endleiste eben verschleifen und mit Leichten Balsastreifen einfassen.

Danach geht es an das Eingemachte.

An der Spitze ein Loch ausschneiden und eine Sperrholzhülse einkleben. Man nehme eine Photofilm-Patrone und einen Streifen 0,40 er Sperrholz. Den Umfang ausschneiden, auf einer Seite anfeuchten und auf die Patrone aufziehen. Bindendraht oder kleine Gummiringe helfen beim Fixieren. Mit etwas Superkleber und einem Glasseidestreifen die zylindrische Form verstärken. Motorspant aussägen, einkleben, fertig!

Anschließend auf der Oberseite eine Öffnung zwischen den Mittelrippen ausschneiden. Als Abdeckplatte verwende ich dünnes ABS.

Die Steuerflächen und das Seitenleitwerk sind aus je 2 Teilen 6 mm Depron zusammen gesetzt. Die Ruderhörner mit 5min. Epoxydharz einkleben und die Fläche mit Tixo-Band leichtgängig fixieren.

Zum Starten aus der Hand habe ich einen 0.40er Sperrholzstreifen auf der Unterseite mit Uhu-Poor verklebt und am Schwerpunkt ein 2.5mm starkes und 20mm hohes Sperrholzstück zum halten befestigt.

Oberfläche:

Da die Oberflächenbeschaffenheit glatter als Styropor oder Styrodur ist, genügen ein paar Farb-Tupfer aus der FCKW-freien Spraydose oder einer Air-Brush Pistole.

Antrieb:

1. Scharfe Version: AP 29 BB 7,2V
Sanyo AR 8 x 800er
Speed Prop 4,7 x 4,7 Cam

2. Zahme Version: Speed 400 6V
Sanyo AR 8 x 800er
Speed Prop 5 x 5 oder Cam Speed Prop 6 x 4 oder 6x4Cox Luftschaube

Flug- und Funvergnügen:

Die erste Variante bietet sehr guten Speed und läßt alles zu was man mit Quer- und Höhenruder in die Luft zaubern kann.

Mit dem Nachteil kurzer Laufzeit und einem schnelleren Verschleiß der Kohlen.

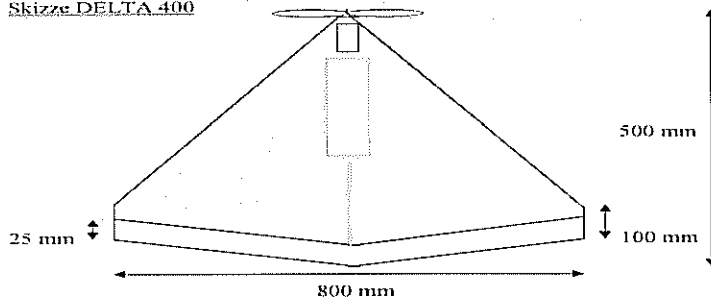
Bei der Zweiten, für Anfänger geeigneter Version, bietet der Motor bei leichtem oder mäßigen Wind ausreichend Kraft und es macht viel Spaß mit dem Delta 400 in Bodennähe zu turnen.

Fazit:

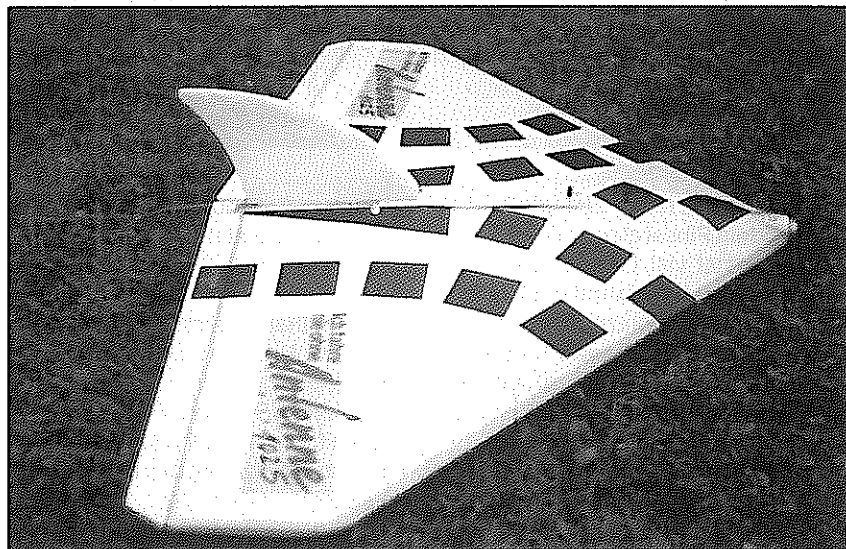
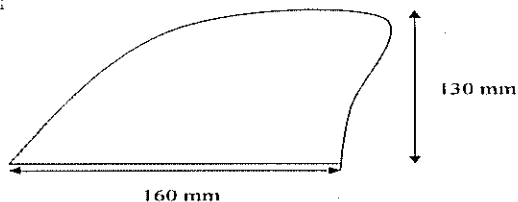
Bei ca. 6 Stunden Bauzeit bietet das Modell ein außergewöhnliches Flugbild und läßt viel Platz zum Experimentieren.

M. Rasch
FMBC-Vienna

Skizze DELTA 400



Seitenleitwerk:

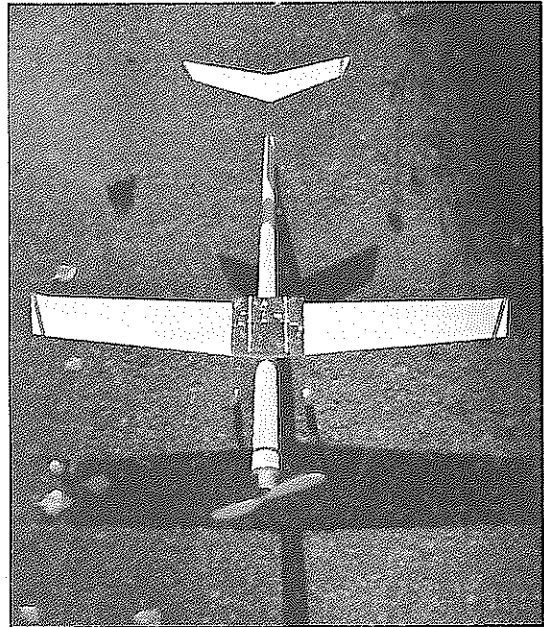


WIR BAUEN EIN SOLARFLUGMODELL OHNE BAUPLAN!!!

Die Überschrift ist schon richtig geehrte Modellflieger. Es handelt sich diesmal um ein Standmodell mit einigen Solarzellen darauf. Einige Aufnahmen sollen den Erbauer dazu weiter helfen oder einen Denkanstoß dazu geben. Ernsthafte Modellbauer haben auch reichlich Balsareste in den verschiedenen Stärken dazu bei der Hand. Bei der Firma CONRAD Electronic erhalten wir laut Katalog geeignete Motore in verschiedenen Größen. Auch Rudermaschinen die den Geist aufgegeben haben ist der Motor zur Verwendung dazu gut genug. Zwei Solarzellen und dünner Leitungsdraht (rot und schwarz) sind noch notwendig. So und jetzt schalten wir unser Hirn ein....' Hier kann jeder nach seinen Vorstellungen ein Modell in die Wirklichkeit umsetzen. Phantasie eines jeden Erbauers ist hier notwendig und die Freiheit ist dazu grenzenlos. Nach Fertigstellung kommt die Sonne und unsere Luftschraube beginnt sich sofort zu DREHEN!! Ein Wintergarten bzw. eine sonnige Lage ist dazu bestens geeignet und wir werden in unserer Freizeit bestimmt eine drehende FREUDE daran haben.

Solarfreude wünscht den Erbauern

Alfred Haiden



Tausche Pinsel gegen Spritzpistole



Wer kennt das nicht: Eine große Fläche mit dem Pinsel gleichmäßig zu gestalten kostet viel Geduld und erfordert genauso viel Erfahrung. Einfacher geht's da mit der Spritzpistole. Mit dem Start-Set von Revell können Airbrush-Einsteiger leicht große Flächen sauber lackieren. Im Set ist eine komplette Grundausrüstung für gleichmäßige Grundierungen, Lackierungen und Klarlackversiegelungen

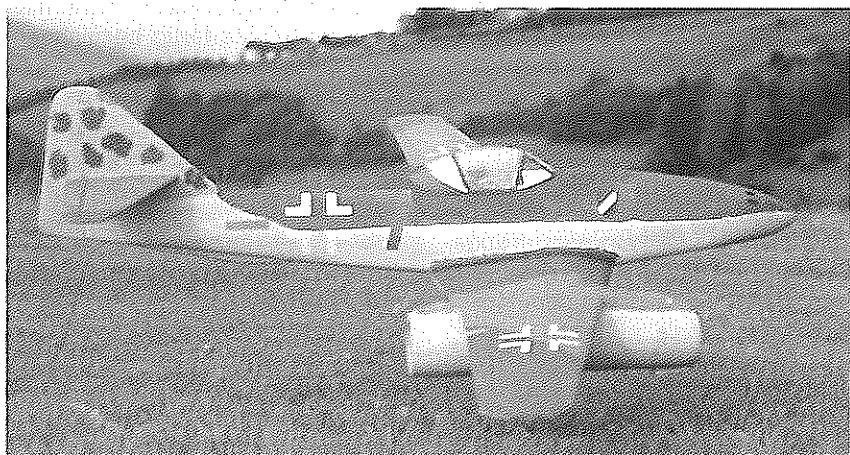
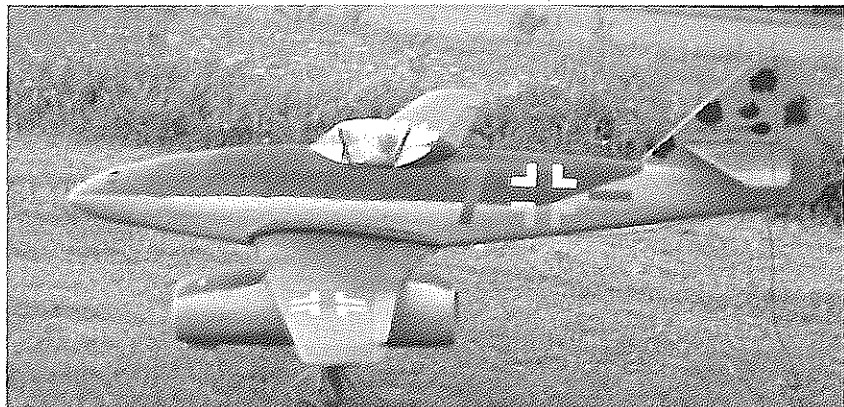
enthalten. Besonders für die Welt der Modellbauer bietet das Start-Set eine echte Alternative für saubere Modelllackierungen.

Im Set enthalten: Airbrush-Spritzpistole ESB 100, Airbrush Color je 25 ml Rot, Farblos und Grundierung, Airbrush Power (750 ml) Treibmittelregler, Druckluftschlauch, Airbrushclean(25 ml) und Bedienungsanleitung

Airbrush Start Set, Artikel-Nr.: 39200 unverb. Preisempf.: DM 49,95 Erhältlich ab Oktober'99 im Modellbaufachhandel

Messerschmitt Me 262 E-Impeller von H. Locklair gebaut und gelogen von Günther Strobl

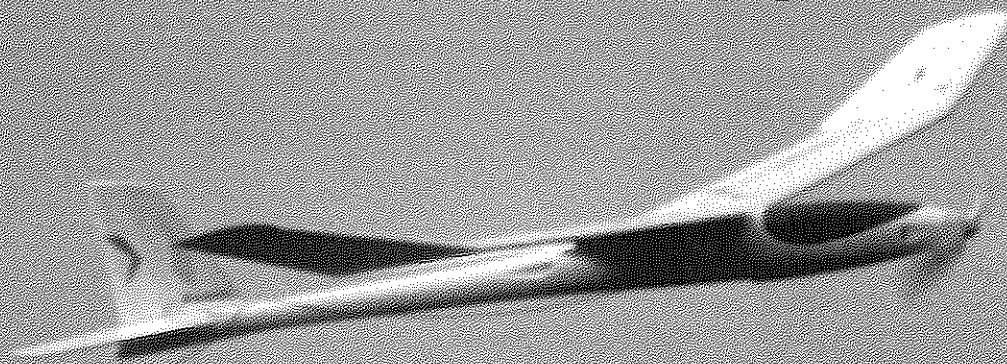
Immer schon reizte mich die Me 262. Nun habe ich sie endlich gebaut nach einem Plan von Herbert Locklair. Meine Me hat 1,22 m Spannweite u. 1600 g Fluggewicht, Rumpf, Fläche Leitwerk wurde alles in leichter Balsaholzbaueise gebaut. Für die Rumpfnase, die Impellerröhren und die Turbinengondeln baute ich Formen und fertigte alles in GFK. Dabei habe ich Gondeln u. Röhren für die Impeller auf optimalen Schub ausgelegt, was natürlich dann optisch nicht so gut aussieht, dafür gibt's aber mit 8 Zellen 2000 mA- We-Dlo-Tec mini Fan Impeller u. zwei Plettenberg 200-20-6, 800- 850 g Schub, dies wiederum entspricht schon gut 50 % Antriebsleistung. Alle Holzteile wurden mit Papier u. Spannlack überzogen u. mit Humbrolfarben lackiert. Gestartet wird auf zwei Holzleisten mit Gummiseil. Die Me 262 fliegt sehr schnell und hat mit dieser Motorisierung genug Antriebsleistung f. Looping, Rollen, allerdings im Landeanflug nicht zu langsam fliegen sonst gibt's schlagartig einen Strömungsabriß mit gar nicht lustigen Folgen. Auch sollte man bei so einem Impeller- Modell den Preis von zwei Plettenberg- Motoren nicht scheuen, damit auch Freude beim Fliegen aufkommt! Nach 50 Flügen laufen diese Motoren immer noch mit voller Leistung u. ohne Kohlenfeuer.



Günther Strobl



Schulmodell Junior-Sport



von Graupner

Es ist halt einmal eine Tatsache: langes herumfahren um einen geeigneten Hang zu finden - und noch dazu bei Wind aus der richtigen Richtung ist bei knapper Freizeit einfach nicht mehr „in“. Da bieten uns die modernen und auch preisgünstigen E-Antriebe schlichtweg die ideale Abhilfe. Ein einfaches Modell, ein darauf abgestimmter Antrieb, eine frei Wiese, raus aus dem Kofferraum mit dem Modell und schon kann's losgehen.

Die Hersteller haben diesen Trend längst erkannt und bieten eine breite Palette von Modellen an, die einen hohen Vorfertigungsgrad aufweisen und zudem so ausgelegt sind, daß auch der Neuling in unserem Sport damit zurechtkommt und ein Erfolgserlebnis verbuchen kann.

Was verspricht der Katalog zum heutigen Probanden?

„Das Modell bietet Modellfliegern mit weniger Erfahrung durch sein stabiles Flugverhalten viel Flugspaß. Modellflieger die bereits auf fundierte Erfahrungen im Steuern von RC- Flugmodellen zurückgreifen können, werden von der Leistungsfähigkeit dieses Modells begeistert sein.“

Der legendäre Kabarettist Karl Farkas hätte gesagt :

„No, schau wir uns das an!“

Ein Wort zum Baukasten:

Geliefert werden die Teile in einem sehr stabilen, handlichen Karton, noch dazu hübsch bedruckt, der später dann als Aufbewahrungs- und Transporthilfe verwendet werden kann. Auch alles Zubehör, wie Akkus, Schraubenzieher, Res. Plastikschrauben, Ladekabel usw. kann darin verstaut werden.

Doch nun gleich zum Zusammenbau:

Die beiden Flächenhälften kann man ruhig als bereits fertig bezeichnen. (Vollbeplankter Rippenflügel mit Folie in zwei Farben bespannt). An Arbeit bleibt also nur mehr über, im Rumpf („Perfekt - Kunststoffrumpf“) die Tragflächenbefestigung einzupassen. Bleiben wir gleich dabei. Befestigungsteg also im Rumpf laut Maßangabe im Plan einkleben. Die beiden Flächenhälften zusammenstecken, damit das keine „Rutschpartie“ auf dem Rumpf beim exakten Ausrichten wird, fixieren wir die beiden Flächenhälften zueinander mit einem Streifen Papierklebeband. Als Bezugspunkte für die Ausrichterei nehmen wir einmal die Ausnehmung für die Dämpfungsflosse und als „Gegenpol“ die beiden Flächenenden. Stimmt das Maß nun an beiden Seiten exakt überein, so können die beiden Bohrungen für die Halteschrauben gebohrt werden. Wird bei dieser Arbeit geschlampt, so wird das Modell später nie geradeaus fliegen. Bevor die beiden Spezialmuttern in das Auflagebrettchen eingeklebt werden, ist wohl klar, daß sie mit groben Schleifpapier aufgerauht werden, sonst kann der Kleber nicht abbinden.

Nächster Schritt ist die Akkuaufnahme. Hier sei eine kleine Abänderung vorgeschlagen. Entgegen der Position im Bauplan, soll das Teil 3 um ca. 5 bis 8 mm weiter hinten verklebt werden. Der Grund: damit gewinnt man einen zusätzlichen Spielraum um auch bei Verwendung von größeren Antriebsakkus noch ohne Probleme den Schwerpunkt einhalten zu können. An dieser Stelle gleich eine Anmerkung zum Thema Schwerpunkt: der im Plan eingezeichnet „Punkt“ paßt exakt und

kann ruhig übernommen werden. Der Einbau von Höhen- und Seitenleitwerk darf keine Probleme aufgeben. Dämpfungsflosse des Seitenleitwerks in die Ausnehmung einschieben, ausrichten, Rumpfverlauf auf der Folie anzeichnen. Nochmals herausnehmen, Folie unterhalb der gerade angebrachten Markierung (2 - 3 mm Abstand) entfernen, wieder einsetzen und verkleben.

Die Kabinenhaube liegt fertig vor, nur die Halterung in Form von zwei kleinen Holzklötzchen - einmal in der Haube und einmal im Rumpf, dazwischen an 2 Ringschrauben eingehängt, ein Gummiring - müssen noch verklebt werden. Doch da müssen wir Kritik walten lassen. Die beiden „Mini- mini- Klötzchen“ sind wirklich viel zu klein, um den beiden Ringschrauben genügend Halt zu geben, geschweige denn, dann dauerhaft den nun mal notwendigen Zug des Gummiringes auszuhalten. Abhilfe ist aber ganz einfach: Aus Abfallholz zwei größere Klötzchen ausschneiden und gut verkleben.

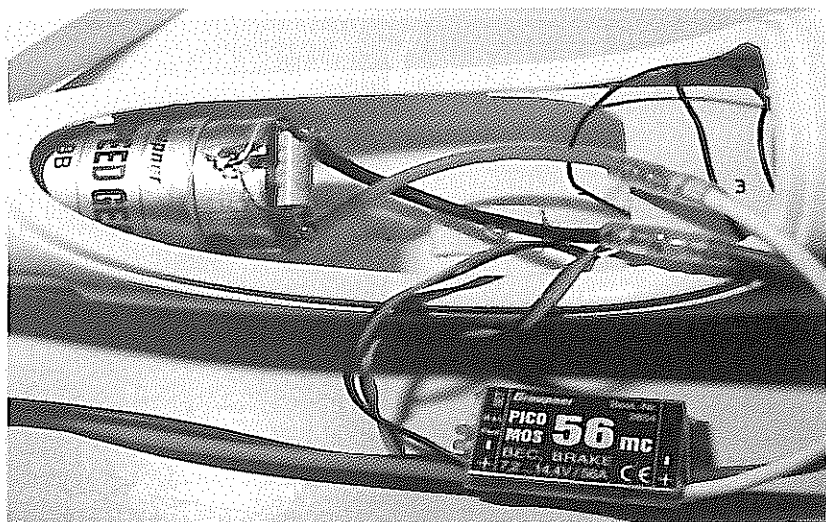
Auch der Einbau der Bowdenzüge geht einfach von statten. Mit aller Deutlichkeit sei aber darauf hingewiesen, daß die Gabelköpfe absolut sicher auf den Bowdenzug-Innenrohren sitzen müssen. Man stelle sich vor, da lockert sich was während des Fluges. Zum Servoeinbau:

In die bereits vorgestanzten Ausnehmungen der Akku- und Servoaufnahme können fast alle Standard-servos, wie z. B. die preisgünstigen C 507 oder C 508.

Etwas mehr gibt es schon zur Motorisierung zu sagen.

Da werden im Katalog zwei Motor

varianten angeboten. Zuerst den billigen SPEED- 600 ECO- Motor als Direktantrieb. Und dann den SPEDD- GEAR- 600- 8.4 V - mit Getriebe und einer Klappluftschraube 30 x 25 cm (12x 10"). Diese Variante ist mit Sicherheit die bessere Wahl und sei nachdrücklich empfohlen auch der Proband ist mit dem Getriebemotor bestückt. Eine Anmerkung sei noch zur sehr wichtigen Frage der Motorentstörung gemacht. Der Getriebemotor ist bereits mit einem Entstörkondensator 470 nF bestückt. Um aber einen sichereren und ausreichenden Schutz vor Störeinflüssen, vor allem bei schwierigen Empfangsverhältnissen oder älteren, noch nicht so sicheren Empfängern zu gewährleisten, ist es notwendig sich noch 2 Kondensatoren mit 47 nF zu besorgen und diese von den Anschlußbahnen des Motors auf Masse zu legen.

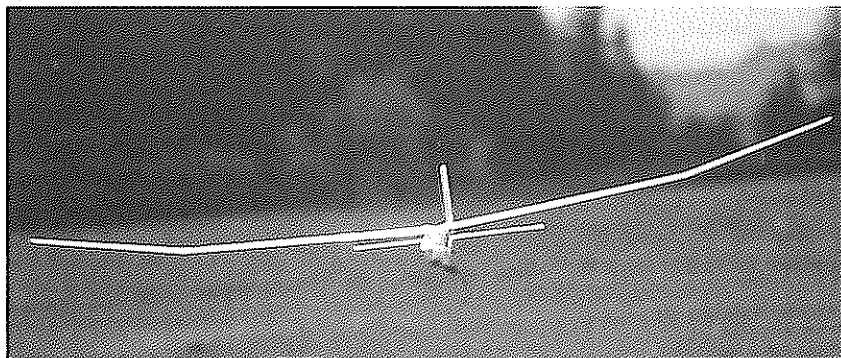


Der bereits eingebaute Motor samt Getriebe. Als Motorregler wird hier ein gerade zur Verfügung stehender Pico-Mos 56 MC eingesetzt.

ersten Proben in ausreichender Höhe ergeben eine Bestätigung der Schwerpunktlage, wie bereits früher erwähnt. Die Ruderausläge für das

ersten Proben in ausreichender Höhe ergeben eine Bestätigung der Schwerpunktlage, wie bereits früher erwähnt. Die Ruderausläge für das

und auch mehr oben zu bleiben. Verliert man einmal den „Lift“ nach oben, genügt es den Motor kurz einzuschalten und schon ist man wieder auf Höhe. Mit einem 7-zelligen Antriebsakku (1.7 A/h Kapazität) ergaben sich immer Motorlaufzeiten zwischen 9 und 10 Minuten. Dann erst meldete sich die BEC-Abschaltung zu Wort. Auch die Landerei ist kein Problem. Nur weitläufig anfliegen und das Modell ruhig auf den Landeplatz zukommen lassen. Hat man sich einmal verschätzt, so ist immer noch genügend Reserve in den Akkus um einen neuen Versuch zu starten. Es wurde auch versucht den Junior Sport mit einem 8-zelligen Antriebsakku zu fliegen. Der Steigflug geht zwar rasanter, doch lassen sich bei 8 Zellen nur mehr Zellen mit 1.0 A/h unterbringen. Ergebnis: natürlich weniger Motorlaufzeit. Wir raten daher zum 7-zelligen Pack mit 1.7 oder 2.0 A/h Kapazität. Zusammenfassen kann also nach einer sehr intensiven und über mehrere Monate gehende Erprobung gesagt werden, daß der Junior Sport ein idealer Trainingspartner für den noch nicht so erfahrenen Modellflieger ist. Der Bauaufwand ist sehr gering, erfordert nur bescheidene handwerkliche Kenntnisse, allerdings Exaktheit bei einigen Arbeitsgängen. Doch hier führt die ausführliche Bauanleitung sehr gut. Viel Spaß und ein Erfolgserlebnis ist also vorprogrammiert, die Flugleistungen sind auf Grund der **guten** Abstimmung mit dem E- Antrieb durchaus befriedigend. Der bereits erwähnte Tragekoffer läßt den Junior Sport zu einem ständigen und überall verfügbaren Begleiter werden.



Im Landeanflug. Auch in dieser Flugphase benimmt sich das Modell sehr gutmütig. Fotos: P. Tollerian

Das wär's auch schon was über den Zusammenbau des Junior Sports zu berichten ist, bleibt also der Bericht über die Erfahrungen im praktischen

Höhenruder sind mit je 13 mm (+ und -) ein sehr guter Wert. Das Seitenruder sollte ca. 400 nach jeder Seite ausschlagen. Im reinen Segelflug bewegt sich der



Der sehr schicke Dekorsatz tut seine Wirkung. Auch der Erbauer ist sichtlich zufrieden.

und sehr intensiven Flugbetrieb über. Ein leichter Schubs genügt dem Junior Sport und schon zieht der Motor das Modell sehr zügig auf Höhe. Die

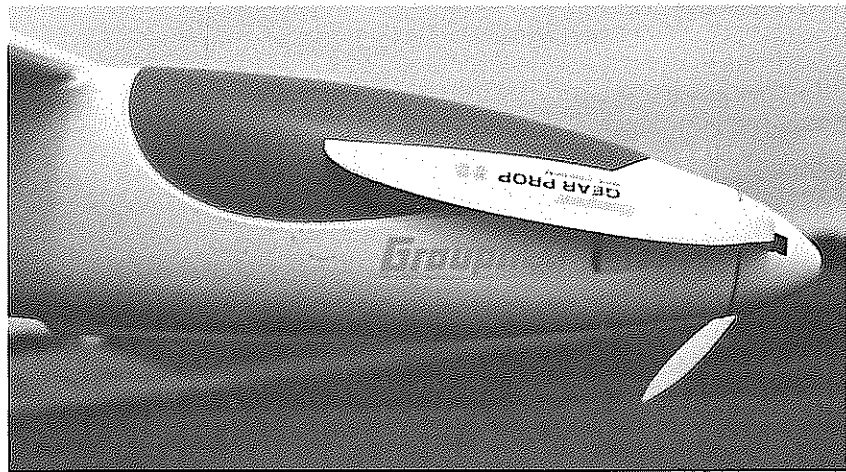
Junior Sport sehr ruhig. Auch die Geschwindigkeit ist, so, daß ein noch Unerfahrener Zeit hat mitzudenken. Fehler verzeiht er erstaunlich gut, ein kurzer **h e r z t e r** Korrekturausschlag genügt meistens um die Fuhre wieder zu beruhigen.

Erstaunlich auch, wie der Junior Sport auf Thermik anspricht. Da ist es kein Kunststück mit einer Akku-

Peter Tollerian
Tech. Daten siehe nächste Seite

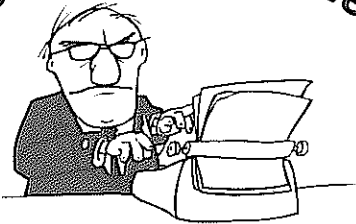
Datenblatt: „Junior- Sport“ von Graupner

Spannweite: 2.100 mm
Modelllänge: 1.000 mm
Tragflächeninhalt: 33,6 dm²
Flächenprofil: Eppler 193 mod.
Fluggewicht laut Bauanleitung:
1.600 g
Flächenbelastung: 41 g/dm²
RC- Funktionen: Seitenruder, Höhenruder, Motorregler oder Schalter
Tatsächlich erreichtes Gewicht:
1.598 g
Stromaufnahme des Motors unter Vollast: 10,6 A
zu erreichende Motorlaufzeiten: 8 bis 10 Minuten (bis Abschalten durch BEC)



Die Rumpfspitze. Spinner, Kabinenhaube sitzen makellos. Schaut doch flott aus.

Unsere Leserbriefe



Kritische Betrachtung der Wiener Modellbauausstellung 1999

Da die Wiener Modellbauausstellung seit Jahren ein Pflichttermin für mich (und wahrscheinlich viel andere Modellsportfreunde auch) ist, war für mich von Anfang an her klar auch heuer wieder diese Ausstellung zu besuchen. Außerdem versprach ich unserem jungen Nachbarsohn (er ist begeisterter Modelleisenbahnfan) mit ihm diese Messe zu besuchen. Skeptisch machte mich anfangs nur, das zur gleichen Zeit drei !!! Messen abgehalten werden. Na, ja wird schon wieder interessant werden dachte ich mir; ging zum Bankomat um für alle Fälle gerüstet zu sein. (es könnte einem ja das Modell begegnen, auf das man immer schon gewartet hat) Anschließend stellte mich an der Kasse an um zwei Karten zu kaufen. Da ich aus den vergangenen Jahren wußte, das der Eintritt 100.- Schilling für Erwachsene ausmacht, war ich nicht sonderlich überrascht, da dem Besucher für sein Eintrittsgeld immer etwas geboten wurde. Natürlich erwartete ich mir auch für heuer wieder eine interessante Mischung aus Show, Kauf- und Informationsmöglichkeiten. Doch schon beim durchblättern des Weg-

weisers, kam für mich der Schock. Eine einzige Halle war für Modellbau reserviert. In zwei weiteren Hallen wurde mit ferngesteuerten Modellautos gefahren. Als wir nun in dieser Halle angekommen waren, kam der nächste Hammer, mehr als die halbe Halle wurde von den Modelleisenbahnen in Anspruch genommen (was meinen Begleiter natürlich freute).

Nachdem wir alle Modelleisenbahnanlagen besichtigt hatten, gingen wir in den Bereich der Halle der für die ferngesteuerte Zunft (von Autos, Schiffe bis zu den Helis und Flächenflugzeugen) reserviert war. Spätestens jetzt war ich vollkommen enttäuscht. Diese Ausstellung war gelinde gesagt ein Witz!!! Als einziger großer Hersteller war die Firma Robbe vertreten. Sonst waren nur einige bekannte Modellbaugeschäfte vor Ort, die leider nur das Standardsortiment (hauptsächlich Anfängersets) anboten. Die angekündigten Flugvorführungen im Freien, mußten wegen des schlechten Wetters in die Halle verlegt werden, daß dies natürlich auf Fesselflug, Helis und Slowflyer begrenzt war muß hier sicherlich nicht extra erwähnt werden. Als einziger Pluspunkt sei zu erwähnen, das es wieder viele schöne Modelle aus den einzelnen Vereinen zu bewundern gab. Meine Hochachtung soll allen Modellbauern zu teil werden, die Ihre Modelle einer derartigen Belastung aussetzen. Leider mußte ich aus Beobachtungen feststellen das einige Besucher die Bedeutung des Satzes „Bitte Ausstellungsstücke nicht berühren“ nicht verstehen.

Ich würde meine Modelle diesen Belastungen nicht aussetzen, obwohl es mich sehr stolz machen würde meine Arbeit einem breitem Publikum prä-

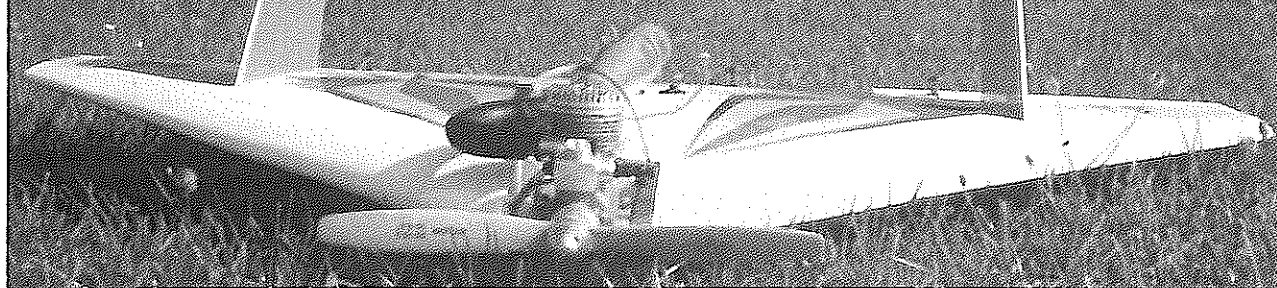
sentieren zu dürfen.

Abschließend zu dieser sogenannten Modellbauausstellung sei gesagt, das es besser gewesen wäre diese 100.- Schilling einem anderen Zweck zuzuführen. Wenn die Veranstaltungsleitung sich für die nächsten Jahre nicht einige Attraktionen einfallen läßt, dann sehe ich für diese Messe schwarz. Heut zu Tage darf man sich mehr erwarten als das was heuer geboten wurde. Vielleicht sollte man sich einige Anregungen aus Sinsheim holen. Für den erfahrenen Modellbauer (zu diesen zähle ich mich) war diese Ausstellung eine Enttäuschung. Es müßte oberste Priorität haben unser Hobby einem breiten Publikum so spektakulär als möglich zu präsentieren und auf die Probleme dieses Hobbys hinzuweisen. Dies ist heuer bei weitem nicht gelungen.

Ich erlaube mir noch darauf hinzuweisen, das der Inhalt dieses Briefes meine private Meinung ist und sich nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion oder anderen Modellbaukollegen decken muß.

Ing. Rudolf Arenstorff

Laser-Arrow oder Adrenalin pur ein Delta der Sonderklasse



Beim Kyosho-Cup sah ich im Showprogramm ein Delta fliegen, das meisterhaft vorgefliegen wurde und alle Stückerln spielte. „Laser-Arrow“ heißt das Ding, konnte ich noch erfahren und der Schweighofer hat es. Anlässlich eines Besuches im Hause Schweighofer stellte mir der Chef persönlich den Laser-Arrow vor.

Gute Holzqualität und exakter Zuschnitt mit Lasertechnologie zeichnen diesen Bausatz aus.

Bauteile wie Lego zusammenstecken und ein Fläschchen Sekundenkleber drübergegossen und schon ist der Arrow fertig, versicherte mir Gerd schmunzelnd, und als Motor nimmst du an Russen an MDS 40 pro der reicht vollkommen. Natürlich konnte ich Deutschlandsberg nicht mehr ohne Laser-Arrow verlassen und auf der Heimfahrt träumte ich schon wie ich mit dem Arrow über den Platz „fräsen“ werde.

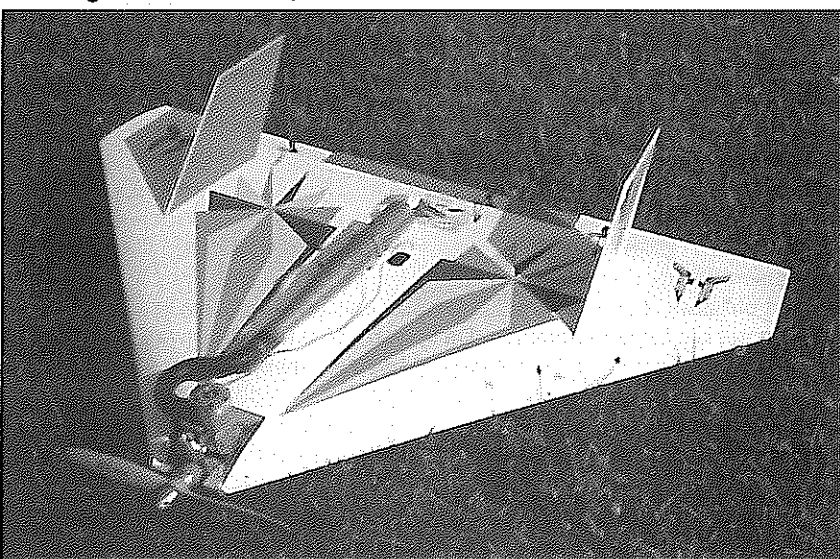
Noch am Sonntag konnte ich dank der ausgezeichneten Vorfertigung des Bausatzes das Modell rohbaufertig machen und bis zum nächsten Wochenende war meine Laser-Arrow flugfertig.

Der MD40 pro wurde noch mit einem 40iger Reso von Webra ausgerüstet, den Krümmer fertigte ich selbst aus dem Krümmerbausatz von Krummscheid an.

Der Motor wurde etwas fetter eingestellt und es wurden ihm nur zwei Tankfüllungen Zeit gegeben um sich einzulaufen. Dann war es so weit, Freund Hans war diesmal der erste Testpilot, der nun die Laser-Arrow auf Herz und Nieren Testen konnte. Gleich nach dem Handstart stieg die Arrow in einem Winkel von mehr als 60° in den Himmel, fast möchte man glauben endlos. Eine halbe Rolle mit Abschwingung und schon schoß die Arrow wieder an uns vorbei. Die Geschwindigkeit war enorm und wurde nur von der Rollfreudigkeit übertroffen, einfach Quer geben und ab geht die Post. Tut man nichts, so liegt die Arrow wie ein Brett in der Luft. Alle Kunstflug-



Hans Eistert, sichtlich zufrieden mit der Laser-Cut aus dem Hause Schweighofer Fotos: M. Dittmayer



figuren die man ohne Seitenruder fliegen kann macht die Arrow sehr willig mit. Auch im niedrigen Geschwindigkeitsbereich ist das Delta sehr gutmütig, so daß es auch bei einem Motorausfall oder beim Landeanflug nicht gleich zu einer Katastrophe kommt.

Sowohl dem Bausatz als auch den Flugeigenschaften dieses Deltas kann

man nur das höchste Lob also einen römischen Einser geben.

„Kost net viel, is a riesen Hetz und fetzt urdentlich!“ resümierte Hans sichtlich zufrieden.

Auch ich habe, seit ich die Laser-Arrow fliege, kein Problem mehr mit meinem ehemals niederen Blutdruck!

Manfred Dittmayer



Lift off

EDELHOTLINER



Nun gehöre ich also auch zu den „Hangentweihern“ oder „Stielbrechern“ und wer ist daran schuld? Ganz einfach, ein wirklich toller E-Flieger aus dem Hause Simprop Namens „Lift Off“ mit dem Untertitel „Edelhotliner“. Die ganze Geschichte begann, als ich heuer auf der Sommeralm war und sah, wie die Jungs mit den E-Seglern munter Anschluß fanden während wir stielechten Hangflieger mit unseren Modellen baden gingen.

Als ich nun in der Hobby-Factory den brandneuen Bausatz des Lift-off entdeckte, die Ausführung des Bausatzes mich wirklich sehr ansprach und auch der Preis eher moderat erschien, war es so weit, ich kaufte mir diesen „Edelhotliner“.

Zu Hause angekommen wurde sofort der „Lift-off“ ausgepackt und alle Teile genau unter die Lupe genommen. Da war einmal der ausgezeichnet gefertigte Rumpf, der an den richtigen Stellen verstärkt ist und eine makellose Oberfläche aufweist. Besonders erfreulich ist auch die bereits fertig zugeschnittene CFK-Kabinenhaube die exakt paßt. Die Tragfläche ist in einem Stück gefertigt und bereits mit allen Bohrungen (natürlich in Hartholzdüppeln) versehen. Die Aufnahme der Servos und der Kalbelkanal sind ebenfalls fertig. Das der ganze Flügel und auch das Leitwerk bereits fertig verschliffen sind macht den „Lift-off“ noch sympathischer. Fersteuerungseinbau, Höhen- und Querrudereinbau sowie ein

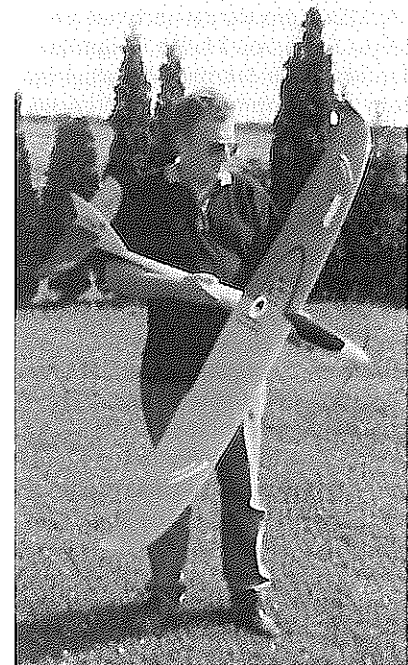
Folienfinish sind wirklich die einzigen Arbeiten die durchzuführen sind.

Da ich keine Ahnung hatte welchen Motor, wieviel Zellen und welche Luftschraube ich verwenden sollte, wendete ich mich vertrauensvoll an Oskar Czepa, der mir sofort mit seinem Computer alles ausrechnete. Als Antrieb wählte ich einen 330/6 pro von Robbe. Das Elektrobleum kommt aus 10 Sanyo 2000er Zellen. Der Regler RSC835 ebenfalls von Robbe und die Klappflugschraube Carbon 9x5 von Aeronaut. Mit dieser Konfiguration müßten rein rechnerisch fünf bis sechs Steigflüge in einem Winkel von ca.45° möglich sein, versicherte mir Herr Czepa.

Nun am nächsten Wochenende war es dann so weit den „Lift off“ seinem Element zu übergeben. Der erste Steigflug war wirklich in einem Winkel von 45° und nach etwa 20 Sekunden Laufzeit war mein „Lift off“ auf ansehnlicher Höhe, so daß ich zum Segelflug übergehen konnte. In dieser Flugphase zeigte dieses Modell gleich seinen enormen Geschwindigkeitsbereich und auch die wirklich gute Steuerbarkeit. „Anspitzen“, über den Platz fegen und im Aufschwung wieder „voll Strom“ geben. Modellfliegerherz was willst du noch mehr? Die Berechnungen stimmten und ich konnte sogar sechs Steigflüge gleich beim ersten Flug machen. Auch im Landeanflug ist der „Lift off“ nicht all zu kritisch, wenn man nicht zu langsam wird. Der Einsatz der Querruder als Störklappen ist zu empfehlen, da ansonsten die Lan-

dung, durch den ausgezeichneten Gleitwinkel sehr weit werden könnte. Auch am Hang habe ich nun schon mehrmals den „Lift off“ geflogen und er erfüllte voll meine Erwartungen indem ich nie geahnte Aufwindfelder durch den E-Antrieb „aufstöbern“ konnte. Der „Lift off“ ist ein Modell zu dem man den Leuten von Simprop nur gratulieren kann, sowohl die Qualität des Bausatzes, der Preis aber vor allem die guten Flugleistungen machen dieses Modell sicher zu einem „Bestseller“

Manfred Dittmayer

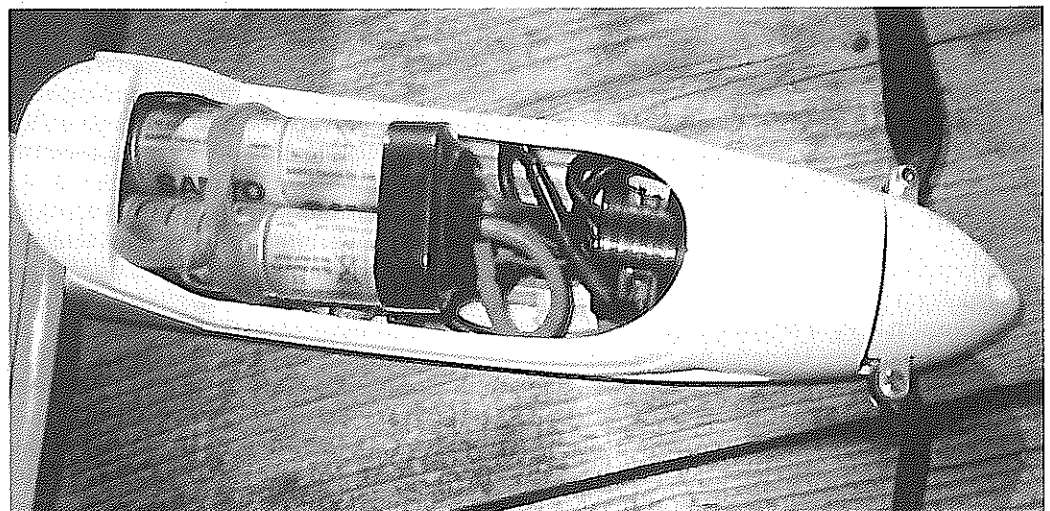
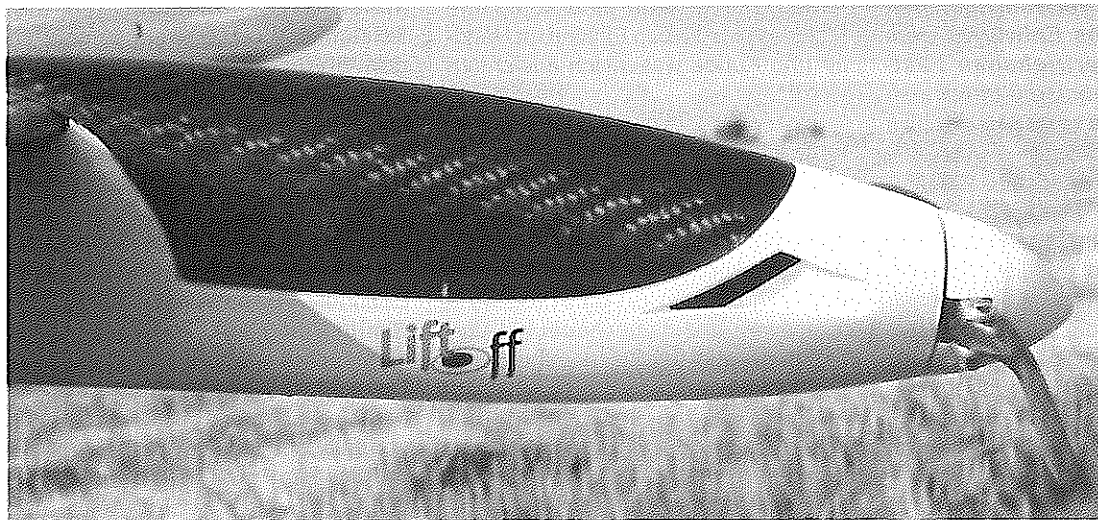
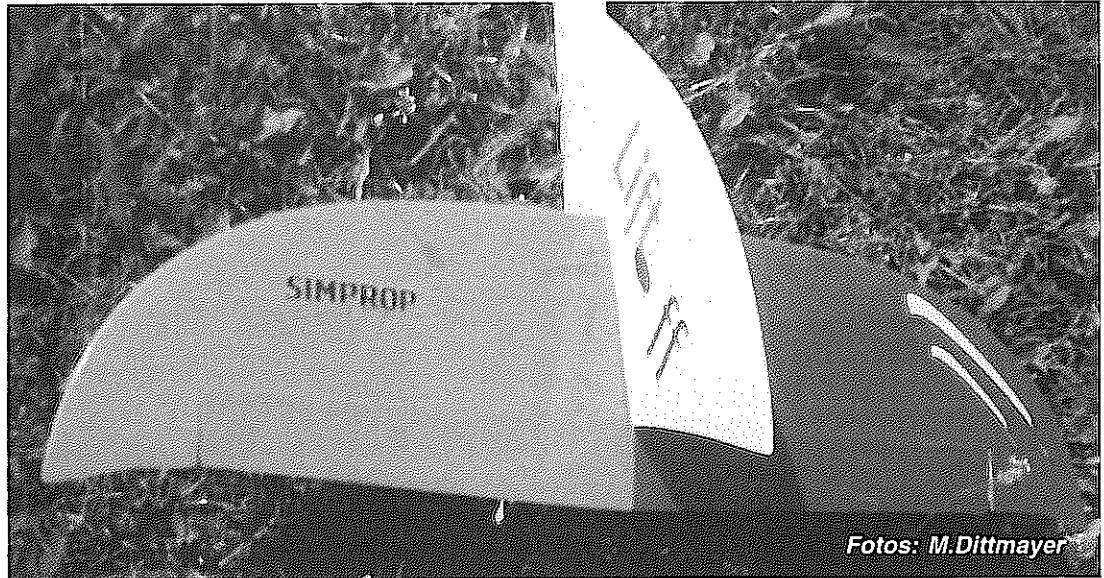


TECHNISCHE DATEN

Spannweite: 1935 mm
Länge über alles: 1073 mm
Flächenprofil: HD 45
Leitwerksprofil: HD 801
Streckung: 11,7
Tragflächeninhalt: 32 dm²
Leitwerksinhalt: 4,24 dm²
Gesamtflächeninhalt: 36,24 dm²

Leergewicht ca. (ohne Bespannung,
RC u. Antrieb): 670 g
Gesamtflächenbelastung ab ca.:
45,5 g/d M2
Fluggewicht ab ca.: 1.650 g
max. Gewicht ca.: 2.500 g
EVVD: + 0,75°
Schwerpunkt: 31-34%

V-Form je Seite: 0,750°/3°
mittlere V-Form ca. 2°
Höhenleitwerk: 13,3%
RC-Funktionen:
Höhe, Quer/Bremse, Schalter oder
Regler





Der „Heimliche“

So heißt eigentlich der viersitzige Stealth-B2-Bomber von Northrop. Der prop-Tester verleiht hingegen für Kreativität des Entwurfes dem von JAMARA vertriebenen Fastfertigungmodellnachbau der taiwanesischen Firma TSH, den „heimlichen Titel: „Modell des Jahres“!

Das Original hat eine Spannweite von 52,4 Metern und ist mit vier Triebwerken von insgesamt 52000 kp Schub ausgerüstet. Für die Größe des Modells war wohl der derzeit vorherrschende Trend zum Parkmodell oder Slow-Flyer bestimmend. Die Idee aber, dem Modellchen zwei Winzlinge von Elektromotoren im Hauptteil der Tragfläche dieses Nurflüglers einzuverleiben, ist wirklich nicht alltäglich und läßt Konstrukteurneid aufkommen. Auch die Details dieses Modellentwurfes, von den erstaunlich gut angepaßten Propellern bis hin zur Verbindung der Außen-Innen-Quer-Höhenruder, verraten Können und sprechen für das oben verliehene Prädikat.

Bauerfahrung und Sorgfalt sind für die Fertigstellung des Modells von Vorteil. Bevor Sie sich aber überhaupt an den Zusammenbau des Modells heranzumachen, vergewissern Sie sich, daß sie die zur Fertigstellung benötigten Materialien von Ihrem Modellbauhändler gleich mitnehmen. Neben den Hartschaum- und Plastikteilen

sind nur wenige Einzelmaterialien und die beiden E-Motoren im Karton zu finden. Leider fehlt eine komplette Materialliste, die den Einkauf für Händler und Kunde wesentlich erleichtern würde.

Zusätzlich benötigt werden also neben üblichen Werkzeug: ein Microempfänger, ein Verbindungskabel Motor – Fahrtregler, der Fahrtregler G2 selbst und zwei BIT-Servo's, beides Produkte der Fa. Jamara, ein Fahrtakku Sanyo 6/110mA (oder Alternativen) und dafür wieder ein Verbindungskabel mit Stecker und Buchse zum Regler, das gleichzeitig als Ein- und Ausschalter dient. Ferner Tesa-Film, doppelseitiges Klebeband, Stahldraht 0,8 und Alurohr 2/1,5. Sollte keine Fernsteuerung mit elektronischer Mischermöglichkeit zur Verfügung stehen, ist auch noch ein mechanischer Mischer von Jamara erforderlich. Ob auch der in der englischen Anleitung eingezeichnete und praktische Bodenberührungsausschalter bei uns erhältlich ist, konnte ich nicht in Erfahrung bringen. Ebenso nicht, wozu die an den Plastikspritzgußrähmchen verbliebenen Kleinteile benötigt werden.

In der englischen Bilderbauanleitung wird ein CA-Klebstoff empfohlen. Gemeint ist offensichtlich mit dieser Abkürzung Cyanacrylat, also Sekundenkleber. Andererseits ist auf den Abbildungen durch zwei kleine Tuben klar zu erkennen, daß und wo man Verleimungen mit einem 2-Kompo-

nenten-Epoxyd-Klebstoff vorzunehmen hat. Also Finger weg vom normalen Sekundenkleber, der löst Schaumstoff an. Obwohl Jamara einen Styroporsekundenkleber vertreibt, wird dieser in den Anleitungen nicht erwähnt.

Im kompakten Buntkarton finden sich mehrere verschweißte Säckchen mit Teilen der einzelnen Baugruppen. Ebenso Bauanleitungen in Deutsch und Englisch und ein größerer bebildeter Bauplan zur Schritt-für-Schritt-Fertigstellung. Er ist so klar verständlich, daß es keiner weiteren Erklärungszusätze bedarf. An die Reihenfolge habe ich mich jedoch nach sorgfältigem Studium nicht ganz gehalten. Hier meine Änderungsvorschläge:

Bevor die inneren und äußeren Tragflächenteile zusammengeleimt werden, bearbeitete und montierte ich zuerst alle Quer-bzw. Höhenruder. Das Handling mit den Einzelteilen ist so bequemer, als mit der schon zusammengeleimten Tragfläche.

Warum die Profilansätze der Außen- und Innenflächen nicht schon die erforderliche richtige Abschrägung für die negative V-Form aufweisen bleibt wohl Geheimnis des Formenbauers. Jedenfalls empfehle ich, die V-Formgebenden Sperrholzeinleimer erst nach dem Trocknen der Verbindungsnaht einzuleimen. All diese Teile sind wie ersichtlich aus einem bereits mit Silberfarbe besprühtem Hartschaum gefertigt. Dieser Farbüberzug ist recht

empfindlich. Um eine gute Optik zu bewahren, sollte man Klebstoffreste möglichst sofort entfernen.

Für die Verbindung Servo – Ruder liegen zwei 0,6 mm Stahldrähte bei. Vorgesehen ist, daß beide Drahtenden gekröpft werden und dann dieses Gestänge durch Verbiegen in die Löcher der Ruderhebel eingehängt werden soll. Mir war das eine zu wackelige, unpräzise Angelegenheit. Um eine wirklich exakte Anlenkung zu erhalten, stellte ich für jede Anlenkung ein Paar gekröpfter Hebelchen aus 0,8 mm Stahldraht und 70 mm Länge her. Nach Einhängen in die oberen Löcher der Ruderhörner und Ausrichten auf Null durch Einschalten der Fernsteuerung, werden diese mittels eines etwa 2 cm langen 2/1,5 mm Aluröhrchens mit Epoxydkleber verklebt (Siehe Foto).

Die Abdeckung der Servos wurde so zugeschnitten, daß sie in den Hohlraum paßt, dort mit doppelseitigen Klebeband direkt am Servo befestigt wird und nicht wie vorgesehen, darübersteht.

Die Quer-Höhenruder-Plastikverbinder sollten vor dem Einleimen aufgeraut werden!

Zur Aufnahme des nur für Standfotos geeigneten Fahrwerkes, stach ich an angegebener Stelle 3 mm Löcher, die mit Epoxyd ausgehärtet wurden.

Zum besseren Aufbringen der schwarzen, widerspenstigen Zierfolien wurden die zu beklebenden Flächen erst mit ECOFIX eingestrichen, um später den aufgeklebten Folien mit dem Bügeleisen einen besseren Halt zu verleihen. (Achtung: geringe Wärme – an Abfallschaumstoffteilchen probebügeln!)

Für das Fliegen ist schon etwas Erfahrung erwünscht

In den Anleitungen wird mehrmals darauf hingewiesen, daß man am besten bei Windstille oder maximal 2-3 Metern Wind fliegen sollte. Die 140g Fluggewicht in Verbindung mit einem gut motorisiertem Modell ergeben doch etwas mehr als einen Slow-Flyer. Ob In- oder Outdoor-Fliegerei, geübte Piloten sind vor keine große Aufgabe gestellt.

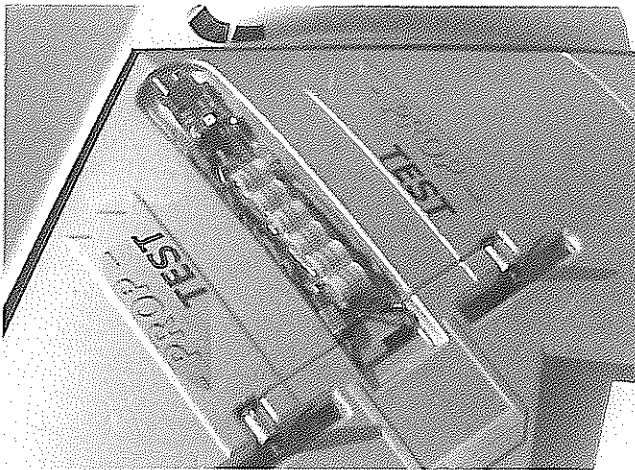
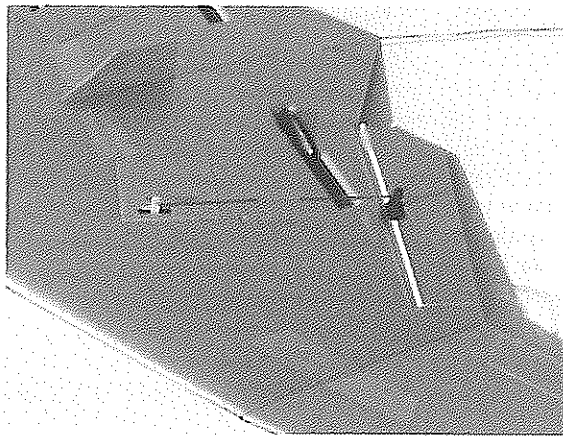
Ist das Modell auf angegebenem Schwerpunkt genau eingestellt, kann es unbedenklich sofort mit Vollgas waagrecht in die Luft befördert werden. Bei vollgeladenem Akku folgt jetzt ein 260 Sekunden langes Flugvergnügen, mit Ausführungen je nach Können des Piloten. Dabei ist die mittlere Stromaufnahme von beiden Motoren <1,5 A. Von einer längeren Motorlaufzeit rate ich ab. Hier sollte

eigentlich der Regler abschalten, tut er aber nicht. Das Modell verliert danach ziemlich schnell an Fahrt. Resultat: Neigung zum Abschmieren. Vorher Motoren abschalten und im zügigen Gleitflug landen verhindert dies.

Schon im Frühsommer wurde mir ein fertig gebautes Modell, allerdings mit falscher, also positiver V-Form, für Tests zur Verfügung gestellt. Zunächst gelang es mir partout nicht, das Ding zum fliegen zu bringen. Kaum leitete ich eine Kurve ein, verfolgte das Modell blitzschnell den Spiralweg eines Korkenziehers Richtung Erde. In dem Artikel „Turbulenzregende Störkörper als Stabilisatoren“ der prop-

Strömungsabriß vermeiden hilft. Wäre übrigens ein interessantes Versuchsgebiet für Strömungstechniker. Wegen eines geringen negativen Wendemoments tritt eine Verzögerung der Querruderwirkung auf, mit bekanntem anschließenden Übersteuern. Alle Achtung übrigens, was das Modell bei harten Landungen wegsteckt. Lediglich die Nasenspitze bekommt dabei ein runzeliges Gesicht.

Zusammenfassend sei gesagt: die Bauzeit ist kurz und hängt von der aufgewendeten Sorgfalt ab. Zwei Nachmittage sollten aber reichen. Wer vom „Üblichen“ gesättigt ist, sollte sich dieses Mittelding zwischen Slow-Flyer und leichtem Normalmodell öfters zum Fliegen mitnehmen. Ruhige Tage soll es ja manchmal geben. Dann wird der „Heimliche“ den fortgeschrittenen Piloten ein wenig fordern, dem Routinier vielleicht wegen seines ungewöhnlichen Aussehens und des eigenwilligen 2-Mot-Klangles reizvolle Abwechslung bieten.



Alles klein und fein im B2 Bomber. Auch den Regler gibt's von Jamara

Fotos: O. Czepa

Ausgabe 4/99 habe ich ausführlich über Hintergründe und Behebung dieser scheinbaren Strömungsabrißphänomene berichtet.

Bei dem nun von mir gebautem Modell mit negativer V-Form wurden von vornherein auch die 2 durchsichtigen Stabilisatoren eingeleimt. Bei sehr ruhigem Wetter zeigte gleich der erste Flug, daß kein Strömungsabriß auftrat und der Akku problemlos – auch mit engen Kurven – leer geflogen werden konnte. Ich nehme an, daß weniger die im Bezug zur Flügeltiefe doch weit außen liegenden kleinen Stabilisatoren, als vielmehr die negative V-Form den gefürchteten

Daten des Testmodells:

Spannweite: 845 mm, Gesamtfläche: ~ 0,13 m², Gewicht: 1,37 N, Flächenbelastung mit Steuerflächen: 10,5 N/m², ohne: ~ 12,0 N/m²
Ruderfunktionen: Höhe-Quer elektronisch gemischt, E-Antrieb: Direkt mit 2 Micromotoren, Propellergröße: ~65/28 mm, Akku: Sanyo 6/110 mAh für max. 260 s Motorlauf, Regler: Jamara G2, Preis des Baukastens mit Motoren und Props, schon gesehen im Fachhandel um: öS 588,—.

Oskar Czepa

Nicht, was Sie denken!

Der **Tesa-Strip** ist keine Entkleidungsvorführung, doch könnte er bei der Befestigung von Tragflächen oder Höhenleitwerken eine Alternative zu den althergebrachten Gummiringern werden.

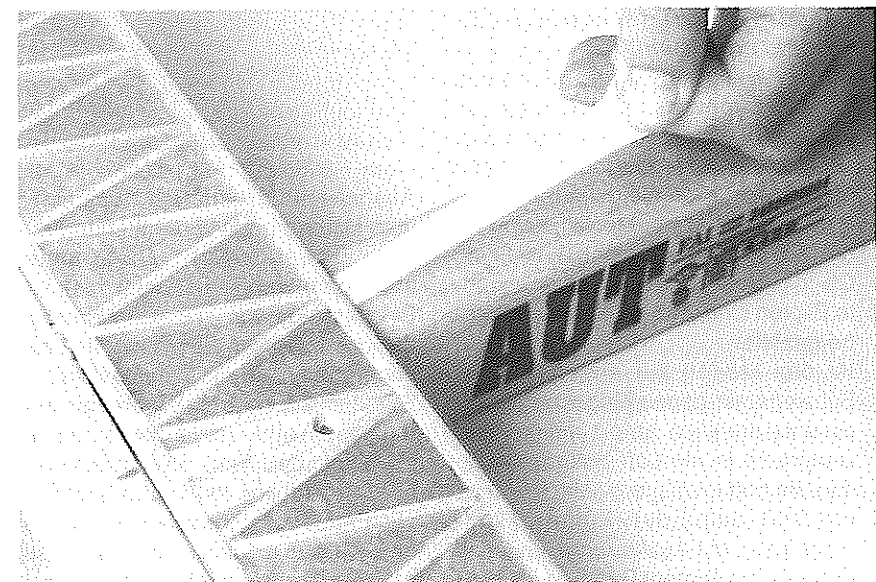
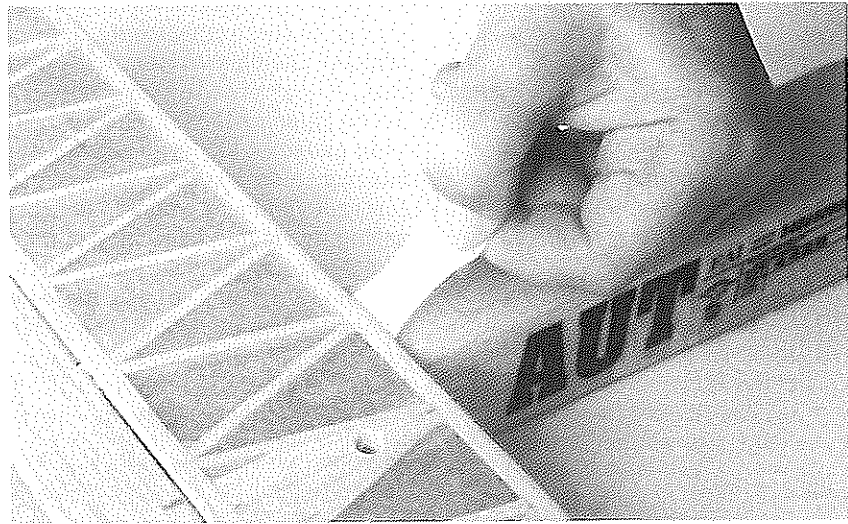
Beiersdorf – Tesa, ein Spezialist für Klebevorgänge aller Art, hat sich etwas besonderes einfallen lassen. Um Poster und Ähnliches schnell und rückstandslos, aber auch kurzzeitig wieder auf- und abmontieren zu können, wurde dieser kleine **Strip** entwickelt. Schon beim ersten Werbespot im Fernsehen kam mir der Gedanke, ihn für provisorische Befestigungen von Tragflächen die am Rumpf aufliegen, einzusetzen. Nach dem Einfliegen kann dann nach Bestimmung des exakten Schwerpunktes, z.B. der endgültige Einbau einer schraubbaren Tragflügelbefestigung vorgenommen werden. Beim Schülermodell wiederum wird man sich in Zukunft die Dübel samt Gummiringern ersparen können.

Mit den ersten Mustern einer Wurf-sendung wurde auch gleich die Probe aufs Exempel gemacht. Die nebenstehende Abbildung sagt eigentlich alles. Ohne geringste Beschädigung kann die unglaublich festsitzende Fläche sauber und blitzschnell wieder gelöst und der Tragflügel je nach Kopf- oder Schwanzlastigkeit für einen weiteren Startversuch neu plaziert werden. (Dem Kolumnisten einer Wiener Tageszeitung war das besondere Festsitzen des Streifchens, mit der die Wurf-sendungen an den Wohnungstüren befestigt wurden, übrigens ein Dorn im Auge!). Je zwei Strips vorn und hinten – bei Höhenleitwerken genügt je einer – bieten eine enorme Festigkeit mit geringfügig elastischem Sitz.

Auch anstelle von doppelseitigem Klebeband oder Klettband zum provisorischen Befestigen von Empfängern, Akkus oder Ballastplättchen sind diese Streifen bestens geeignet.

Eines ist aber schon zu beachten: die Klebeflächen sollten oel- bzw. fettfrei sein!

Eine Packung **Poster-Strips** beinhaltet 20 Stück und kostet im Supermarkt öS 34,90.



Kurzbericht über den Wettbewerb ARC 1 b : Segelflugmodelle

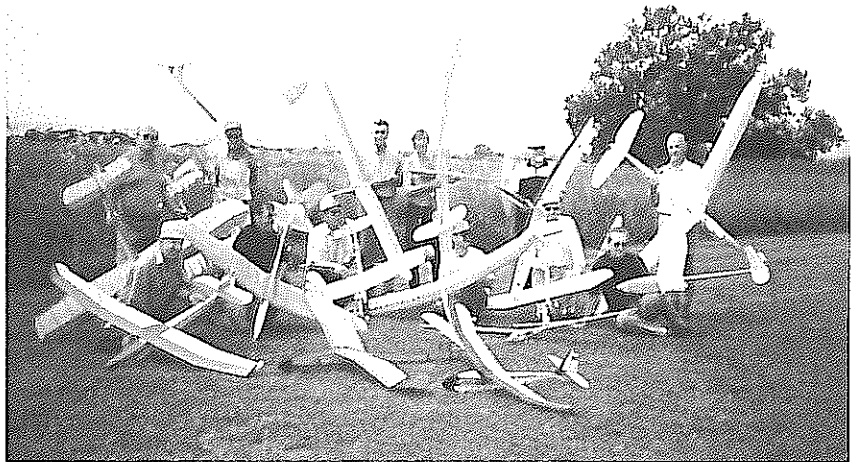
Wettbewerbsort war Günselsdorf am 27 Juli 1999. Schönes Wetter mit leichtem bis mittlerem Wind und Wolkenbildung. Modelle wurden mittels Gummi und Hochstartseil auf Höhe gebracht, Wettbewerbsleitung und Zeitnehmer waren zur Stelle.

Geflogen wurden als Wertung drei Durchgänge, die Landung wurde vom Zielpunkt aus gemessen. Für Essen und Trinken sorgte die Vereinsleitung. Der Baustoff der Modelle ist Kiefernleisten, Sperrholz, Papier und Spanntack. Alle Akteure waren mit viel Freude dabei. Es gab keinen Protest (wo zu)jedoch eine gelungene Siegerehrung mit Urkunden und Pokalen.

Es war ein schöner Tag und alle Teilnehmer danken der Vereinsleitung für die Durchführung des Bewerbes.

„ 2 0 0 0 kommen wir nach gegebener Gesundheit wieder.

Alfred Haiden



Jugendliche schnuppern Modellflug



In der letzten Juliwoche wurde in St Johann im Rosental ein vielbeachtetes Modellflugjugendlager abgehalten. Dreizehn Newcomer zwischen sieben und sechszehn Jahren wurden von Peter Zarfl und Altmeister Eduard Wallner sowohl in die Theorie als auch in die Praxis des Modellflugs eingeführt. Die Jugendlichen waren in Militärzelten auf dem Platz untergebracht, was noch zusätz-

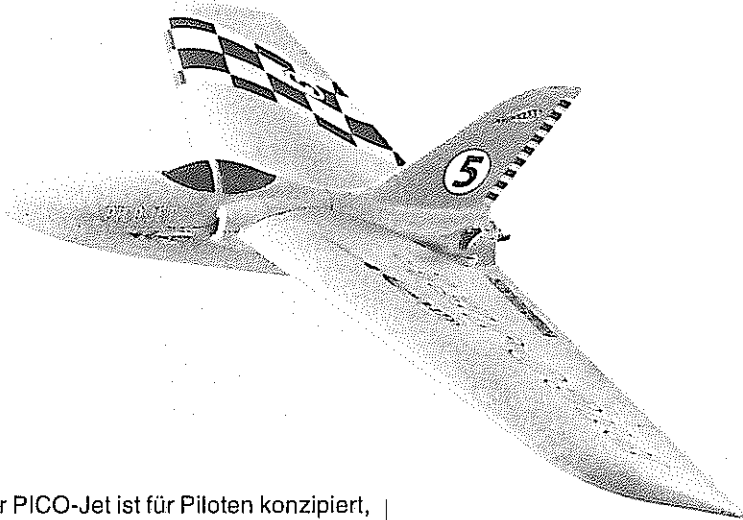
lich zum Abenteuer pur beitrug. Spontan stellte die Fa. MBZ Klam dreizehn Baukästen mit Zubehör zur Verfügung, um den Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, die Materie von der Pike auf kennenzulernen. Zum Ende der Woche wurden dann die A-, B- und C-Prüfungen mit Erfolg erfliegen. Auf unserem Foto die gesamte Mannschaft mit ihren Modellen, die mit viel Ehrgeiz und Aufmerksamkeit bei der

Sache war. MFG-Obmann Peter Zarfl: Nächstes Jahr wollen wir die Aktion ausweiten. Es sollen die Pfadfinder eingeladen werden im Rosental ein Lager abzuhalten. Hier wird dann Pfadfindertalein und Modellflug parallel geschult werden.

Erwin Pachler

MULTIPLEX

Flugmodell „PICO-JET“ aus der PiCO-Line Modellreihe.



Der PICO-Jet ist für Piloten konzipiert, die schon über Flugerfahrung verfügen und ein flottes, preiswertes „Spaßmodell“ suchen! Das Modell besteht hauptsächlich aus 3 Formteilen, die in CAD/CAM-gefertigten Formen geschäumt werden,

wodurch der hohe Integrationsgrad erst möglich wurde. Der „Bau“ beschränkt sich daher auf Einbau der Ruderanlenkungen, der RC- und Antriebskomponenten (fertig verkabelter Motor liegt bei) sowie dem Anbringen

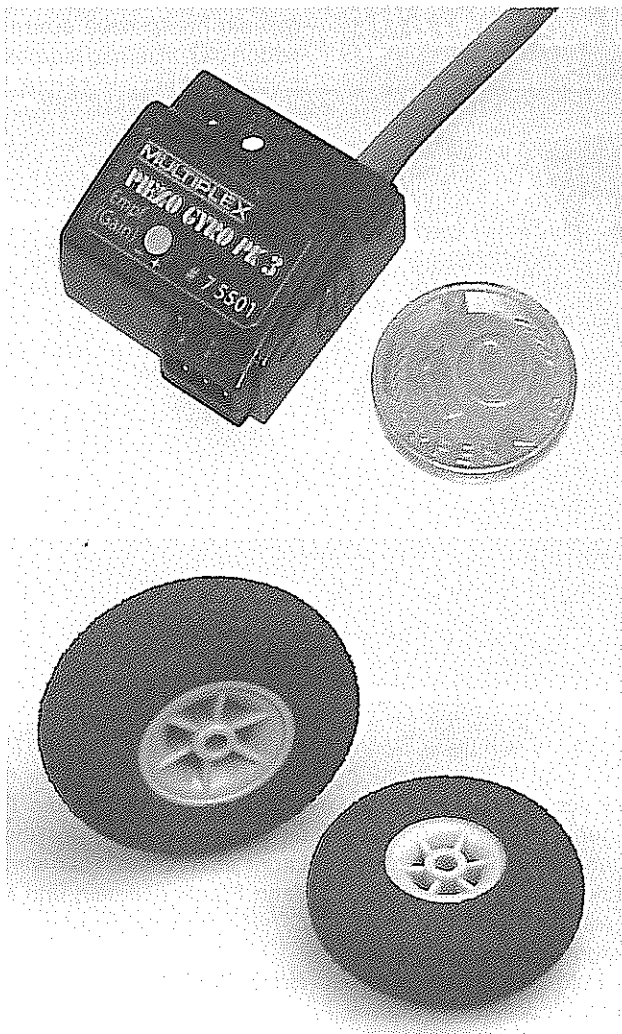
des Dekors, selbst die Ruderschaniere entfallen.

Die Bauzeit beträgt ca. 2 Stunden. Alle RC-Komponenten werden im Rumpfboot eingesetzt, daraus ergibt sich eine enorme Variationsbreite bei der Ausrüstung, vom reinen Segler mit 2 Servos ab ca. 250 g bis zum Elektro-PowerJet mit TheBrick und 8-Zellen bei knapp 600 g ist alles drin.

Technische Daten:

Spannweite 895mm
 Rumpflänge 515mm
 Flächeninhalt: ca. 19,5 dm²
 Gewicht: ab ca. 500 g
 (als Segler ab ca. 250g)
 Steuerung: Q/H/M

Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 159.-
Lieferbar ab Anfang Oktober



Piezo-Gyro PK3

Dieser extrem kleine und leichte Kreisel ist für den Einsatz in kleinen Helicopter- und Flächenmodellen gedacht.

(1 Servoausgang)

Technische Daten:

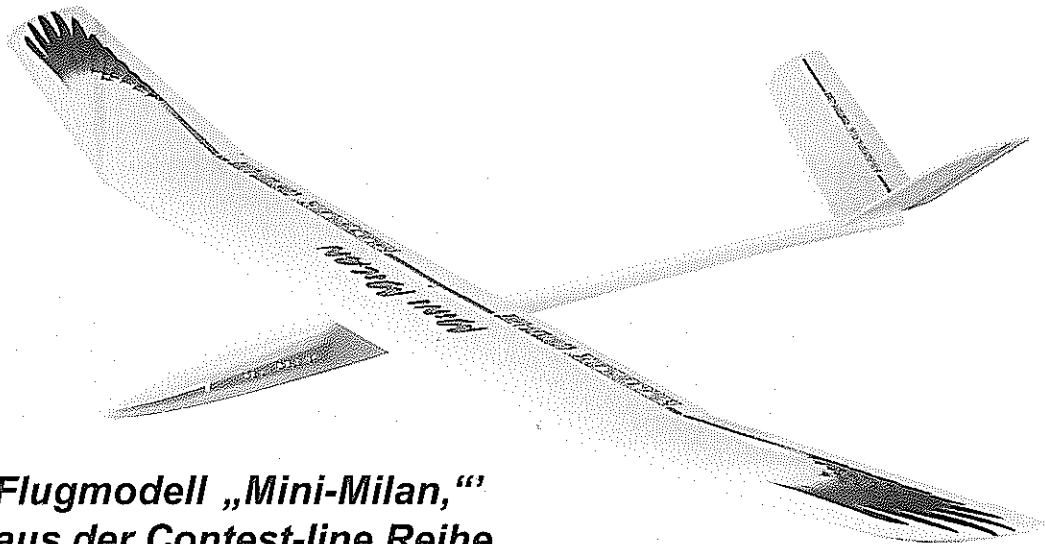
Abmessungen 26 x 27,5 x 11,3mm
 Gewicht: 7,0/4,8 g mit und ohne Gehäuse
 Statusanzeige über Bicolor LED
 Anschlüsse UNI

Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 99,90.-
Lieferbar ab November

Moosgummiräder superleicht

Diese leichten Räder haben sich bereits in den Modellen „Hummel“ und „Smiley“ bewährt und sind nun in den Durchmessern von 45 und 55 mm erhältlich.

Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 8,90.-/9,90.-
Lieferbar ab sofort



Flugmodell „Mini-Milan,“ aus der Contest-line Reihe

Der „kleine Bruder“ des F3J-Modells. Der MiniMilan kann an kleinsten Hängen bei schwacher Wetterlage überzeugen und ist auch in der Ebene ohne Helfer mit einer einfachen Hochstartvorrichtung problemlos zu starten. Die guten Kreisflugeigenschaften und die geringe Sinkgeschwindigkeit ermöglichen es, immer oben mitzuspielen. Auch auffrischender Wind, ein etwas flotterer Flugstil sowie Kunstflug sind für den MiniMilan kein Problem. Die markante, einzigartige Optik vom „großen Bruder“ MILAN hebt sich von der breiten Masse der Modelle ab.

Zum Landen werden die Querruder aufgestellt oder noch besser, wer die Wölbklappen nachrüstet, kann das volle Butterflybremssystem nutzen.

Contest Line Baukastenausstattung:

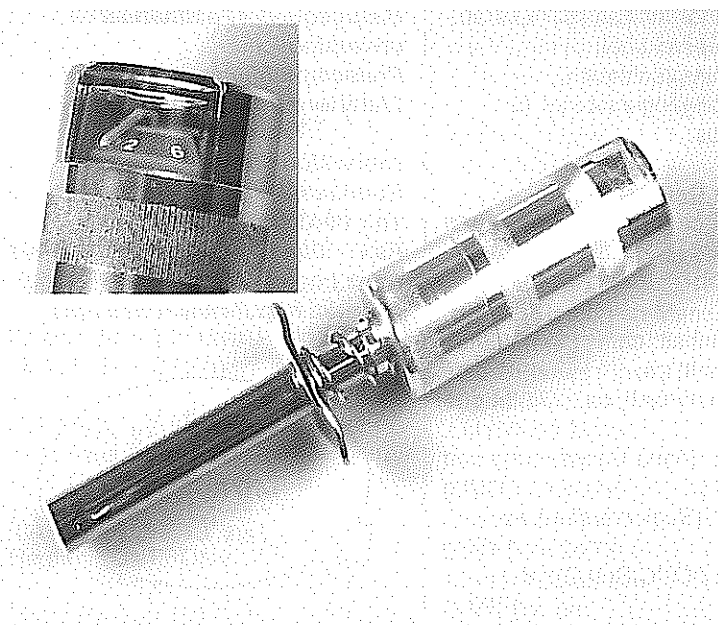
- **Komplett ausgestattet**
mit Zubehör und allen Teilen zur RC-Anlenkung
- **Hochwertiger, leichter GFK-Rumpf**
mit harter, weißer Oberfläche
- **Fertig geschliffene leichte abachibepunktete Tragfläche**
mit fertiger Nasenleiste, ausgefrästen Querrudern und Servoschächten, fertig verpreßten Randbogen und vorbereiteter Flächenverbindung
- **Kompletter Holzatz** mit vorgearb. V-Leitwerksteilen
- **Großer, mehrfarbig Dekorbogen**
- **Bauanleitung** mit vielen Tips und Abbildungen

Technische Daten:

Spannweite	1660 mm
Rumpflänge	910 mm
Flächeninhalt (FAI) ca.	27 dm ²
Fluggewicht ab ca.	590 g
Flächenbelastung ab ca.	22g/dm ²
Profil Fläche	SD7037
Profil Leitwerk	ebene Platte
Funktionen	Seite, Höhe, Quer, (Wölbklappe - Option)
	Vierklappen-Flügel Option

Bezugsquelle: Fachhandel unverbindliche Preisempfehlung DM 279,00.- Lieferbar ab Anfang November

Glühkerzenstecker mit Anzeigeinstrument



Mit diesem Handlichen Kerzenstecker erübrigt sich die oft gestellte Frage-ob es am Akku liegt oder an der Kerze, wenn der Motor nicht anspringen will.
(für NiCd-Zellen Sub C nicht enthalten)

**Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 39,90.-
Lieferbar ab sofort**

Impression



von robbe modellsport

Impression, der High Tech Hotliner für Jedermann. Egal ob Sie einen Hangflitzer, Softliner oder einen Hotliner suchen, dieses Modell läßt keine Wünsche offen. Durch seine optimierte Aerodynamik kann ein sehr großes Geschwindigkeitsspektrum genutzt werden. Auch bei höherer Flächenbelastung z.B. bei Einsatz von 20 NC-Zellen 1000 mAh, überzeugt der Impression durch gutmütige Langsamflugeigenschaften. Am Hang läßt sich der Impression, nötigen Bleibalast vorausgesetzt, uneingeschränkt einsetzen. Die Thermiksegler werden die guten Gleiteigenschaften zu schätzen wissen, wenn sie von einer Thermikblase zur nächsten segeln. Ob gemütliches Elektrosegeln, mit 10 NC-Zellen oder rasanter Speedflug, mit 12- 16 NC-Zellen, Impression bietet immer den optimalen Flugspaß. Dank des wettbewerbserprobten Profils, von Hannes Delago, in Verbindung mit dem relativ langen Hebelarm lassen sich besonders saubere Kunstflugfiguren mit hohem Leistungsüberschuß fliegen. Die bestechende Optik des Modells unterstreicht dies zusätzlich.

Die Konstruktion Das Modell wird mit neuester Produktionstechnologie, in CAD Konstruktion, hergestellt. Die Tragflächen sind in CNCgefrästen Metallformen formgepreßt. Aus diesem Grund ergibt sich eine enorme Profiltreue. Anschließend wird die Tragfläche mit einem CNC- Fräse-roboter endbearbeitet. Die Querruder sind bereits verkastet und durch eine Gewebeeinlage, die als Scharnier fungiert, mit der Tragfläche fest verbunden. In dem weiß eingefärbten GFK- Rumpf sind die Kühlöffnungen, die Gewinde (M 5) zur Tragflächenbefestigung, sowie die Aufnahme des profilgefrästen Höhenruders bereits eingearbeitet. Eine CFK-Kabinenhaube rundet dieses perfekte Modell ab.

Baukasten Inhalt:

Rumpf:weiß eingefärbter High Quality GFK- Rumpf, Motorspanntposition markiert. Gewindebuchsen (M5), zur Tragflächenbefestigung bereits montiert.markante Luft ein- und Auslässe, CNC- ausgefräst, einfache Höhenleitwerksmontage.

Tragfläche:

Abachibepunkteter Tragflügel, mit integrierte Querruder Gewebescharniere, bespannfertig verschliffen, Querruder verkastet und ausgefräst, alle Befestigungen ge- fräst.

HLW:

profilgefräst aus mehrfach verleimten Balsa, bespannfertig verschliffen, CNC gefräster GFK Motor spant, Kabinenhaube aus CFK, präzise gestanzter Holzeinbau, Servo Lock 4, Zubehör für den RC- Einbau, wie Servokabel, Schrumpfschlauch, Befestigungsmaterial für Servos.

Technische Daten:

Spannweite: ca.	1980 mm
Länge: ca.	1150 mm
Flächenprofil:	HD 45 (7,5%)
Streckung:	11,6
Tragflächeninhalt: ca.	32 dm ²
Leitwerksinhalt: ca.	4,84 dm ²
Gesamtflächeninhalt: ca.	36,84 dm ²

Leergewicht (ohne Bespannung und RC u. Antrieb):	830 g
Fluggewicht (Seglerversion) ab	1450 g
Fluggewicht (IONC Sub C): ab	1700 g

RC- Funktionen: Querruder, Höhenruder, Bremse/ Wölbklappe Antrieb

Zubehör:Servo FS 500 MG
No.8431(3x)

Regler SC 840 BEC micP CT-4
No. 8339
Spinner D45mm No. 7732

Basisversion:

Klappflugschraube CFK
No.77901006
Motor Power 700/13T
No.4470
Entstörersatz No.4008
NC-Akku 10 N 1700 SCR CT-4
No.4525

Computer Fernsteuerung ab FC 16

Powerversion:

Klappflugschraube CFK 14x9
No.77901409
Motor
Plettenberg HP 220 / 20 A2 P4 „SL“
Gear 5: 1,Brushless
14 NC 1700mAh SC

Bezugsquelle: Fachhandel unverbindliche

Preisempfehlung 3.610,- ATS Liefertermin:Anfang November

robbe Modellsport GmbH

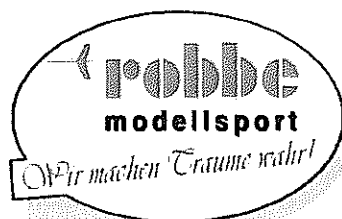
Rennbahnweg 59 A- 1220 WIEN

Tel: 0043 012596652

Fax: 0043 012581179 e-Mail:

franz.boehm@robbe.at

internet: http://www.robbe.com



Mad Max



von robbe modell sport

Slow Fly Unlimited!!

- Tragfläche mit symmetrischen Profil
- Querruder für extreme Fluganöver
- fertig geformte Hauptkomponenten, aus feinzelligem eiß eingefärbten Formschaum
- geringe Bauzeit, kein spezielles Werkzeug erforderlich
- keine Lackierarbeit - mehrfarbiger Dekorbogen
- ausführliche, bebilderte Bauanleitung inkl. Baustufenzeichnungen
- Getriebe (1:4,5) im Baukasten enthalten

RC- Kunstflugmodell für Park und Halle

RC- Funktionen: Querruder, Höhenruder, Motordrehzahl

Zubehör:

- Servo S3 103 Nano No. F 1273 (2x)
- Regler RSC 105 BEC No. 8391
- Luftschraube 9x6 APC Slow Fly No. 77880906
- Elektromotor Power 280 Slow Fly No. 4468
- Entstörersatz Slow Fly No. 4004
- Antriebsakku 7 N 270 AA CT-2 No. 4423

Fernsteuerung ab 3- Kanal

Technische Daten:

- Spannweite ca. 840 mm
- Gesamflächeninhalt ca. 26 dm²
- Fluggewicht ca. 310 g

Bezugsquelle: Fachhandel unverbindliche

Preisempfehlung 1.329,- ATS Liefertermin: Anfang November



„Schnäppchen“

Verkaufe:

- ASW 20 Spw. 5000mm ATS 7000.-
- Skyhawk Spw 900mm ATS 1700.-
- Rubin F3A Spw 1850mm
- Charly Spw 1500mm ATS 5500.-
- Mistral Spw 2900mm ATS 2500.-
- ATS 1500.-

Karl Heinz Leeb
Schreinerweg 13 A-3100 St.Pölten
Tel.: 02741/ 8035 abends

Verkaufe:

- Regler- KONTRONIK 35A, 6-16 V ATS 250.-
- Motor Permax 450 Turbo ATS 120.-
- Klappluftschr. 6/13" ATS 50.-

Tragfläche von „HLG Maus“

- ATS 300.-
- HLG Rumpf ATS 150.-
- Elektro-Rumpf „Mini-Ellipse“- mit V-Leitwerk ATS 700.-/2300.-
- E-Segler „Excel“ v. Simprop ATS 700.-/2600.-

Helmut Rester
Tel. 02252/73159

Verkaufe:

- Bausatz KATANA von Garaupner Statt über 6000.- ATS 4500.-
- Fiseler Storch von Mantua rohbaufertig ATS 2500.-
- Great Planes Piper J3 ATS 1600.-
- Kleinhubschrauber LM100 mit Motor
- Norvel Vmax ATS 2500.-
- SAITO FA 80GK
- Viertakter neu ATS 3000.-
- SAITO FA 90 TS
- Viertakt Boxer neu ATS 6000.-
- Anfragen an: 01 505 10 28 77 Frau Lieb

NEU! Der 7. Sekundenkleber für Styro-Modelle

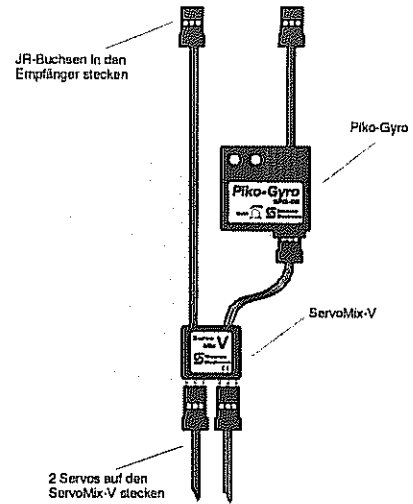
Best.Nr. 23 0460

D-88317 Alchxstetten
Tel.07565/1856; Fax 1854

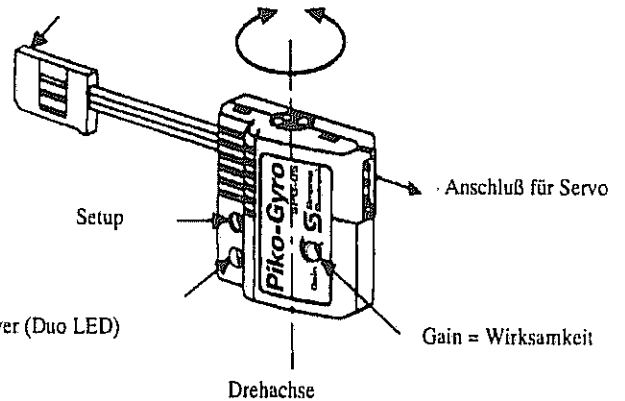
In Ihrem Fachgeschäft

SIMPROP ELECTRONIC

NEUHEIT '99



JR Buchse (wird in den Empfänger gesteckt)



Mini-Piezo Kreisel

Der Simprop Piko-Gyro SPG-05 ist ein neuartiger Piezo Kreisel mit „Piko“ Abmessungen.

Er enthält keine beweglichen Teile und zeichnet sich durch sehr schnelles, direktes Ansprechen aus.

Der Piko-Gyro kann überall dort eingesetzt werden, wo eine ungewollte Drehbewegung gedämpft bzw. verhindert werden soll. Sinnvolle Anwendungen sind z.B. im **Hubschrauber** auf Heckrotor, im **Flächenmodell** auf Querruder u./o. Höhenruder u./o. Seitenruder.

Die Mini-Abmessungen und das geringe Gewicht erlauben sogar mehrere Piko-Gyros in einem Modell einzusetzen oder den Einsatz in Slow Flyern.

Technische Daten:

Nennspannung: 4,8 bis 5,8V
Stromaufnahme: 1 OrnA 4,8V
Temperaturbereich: -5 bis +60°C
Einstellung: 2x Trimpoti
Statusanzeigen: Duo LED
Abmessungen: 27,5 x 26 x 11,3 mm
Gewicht mit/ohne Gehäuse: 7g / 4,8g

Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 99.80

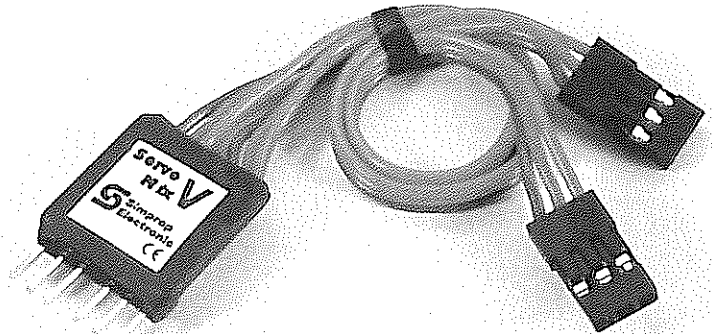
ServoMix-V

Der ServoMix-V ist ein elektronischer Servo Vollweg-Mixer, mit dem 2 Servos oder Fahrtenregler so angesteuert werden können, dass sie ohne Mixer im Sender zur Ansteuerung von V-Leitwerken, Querruder/Spoiler Funktionen, Deltas, Schiffen mit 2 Antrieben usw. eingesetzt werden können. Ideale Ergänzung zu unserem neuen Piko-Gyro SPG-05 (siehe Abbildung unten rechts).

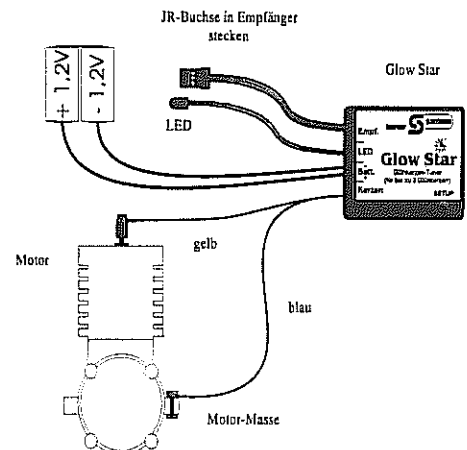
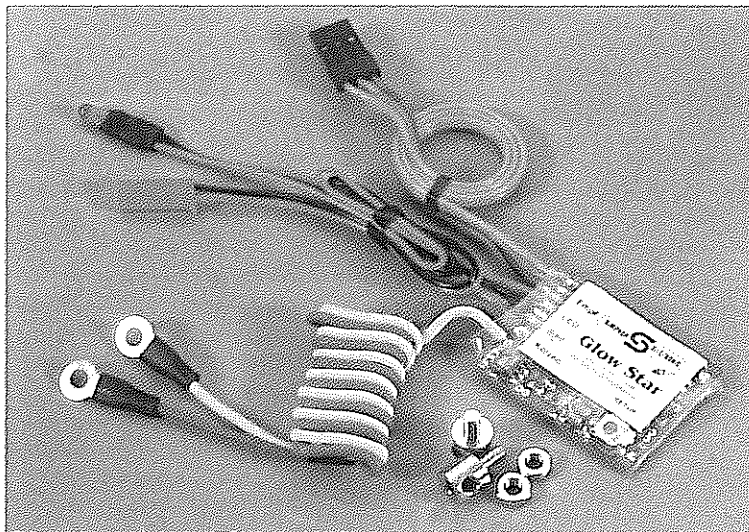
Technische Daten:

Nennspannung	4,8 bis 6V
Stromaufnahme	10mA bei 4,8V
Temperaturbereich	-5 bis +60°C
Abmessungen	18x 18 x 6 mm
Gewicht	4g
Kabellänge	130mm

Bezugsquelle: Fachhandel



GLOWSTAR



Der **GLOWSTAR** ist eine Glühkerzenheizung für eine oder zwei Glühkerzen. Beim Drosseln des Motors wird der/den Kerze/n Strom zugeführt, so daß die Kerze/n glüht/glühen und der Motor besser und zuverlässiger läuft. Der Einsatzpunkt ab dem die Kerze zu glühen beginnt kann dabei individuell mit dem Trimpoti „SETUP“ eingestellt werden.

Der **GLOWSTAR** wird entweder auf einen freien Empfängerkanal gesteckt welcher senderseitig der Motordrossel zugemischt ist, oder mit Hilfe eines V-Kabels parallel zum Motordrosselservo angeschlossen. Als Stromquelle sollte keinesfalls der Empfängerakku verwendet werden, da die Glühkerzenheizung relativ viel

Strom benötigt. Für eine Kerze sind 2 NiCd Zellen, für zwei Kerzen sind 4 NiCd Zellen zu verwenden.

Der GLOWSTAR wird mit zwei extra langen Glühkerzenkabeln geliefert.

Bezugsquelle: Fachhandel
unverbindliche
Preisempfehlung DM 48,20

Technische Daten:

Nennspannung bei einer Kerze 2,4 V
2 NiCd-Zellen
Nennspannung bei zwei Kerzen 4,8V
4 NiCd-Zellen

Stromaufnahme
(abhängig von der Kerze) 1 bis 2A
Glühdauer mit RC2000 Zellen
60 bis 120 Minuten
Abmessungen 35 x 25 x
6 mm
Gewicht 12g

Das Bessere ist des Guten Feind!

Bei der DM 1999 Hubschrauber setzten

- 60% der Top Ten-Piloten Cool Power ein, darunter Rüdiger Feil und Johann Hönle (Platz 1 und 3)
- 50% der Top Ten-Piloten AAC-Garnituren ein, wie auch Rüdiger Feil und Johann Hönle
- 60% der Top Ten-Piloten Hatori Auspuff-Systeme ein, z.B. Rüdiger Feil und Johann Hönle
- 60% der Top Ten-Piloten den Kreisel/Drehzahlregler von Roland Frech ein, wie auch Rüdiger Feil und Johann Hönle
- Rüdiger Feil und Johann Hönle speziell entwickelte Rotorblätter ein und errangen Platz 1 und 3

Der XL Pro II war der meistgefliegenste Hubschrauber aller aktiven Teilnehmer

Alle diese Produkte werden von BBT importiert oder hergestellt und genügen höchsten Ansprüchen.

Diese Piloten wissen, was sie tun!

WM in Polen:
Johann Hönle zweitbestes Europäer mit XL Pro II
Wolfgang Worgas wird österr. Staatsmeister mit XL Pro II



XL PRO II

**BBT
BOYS
TOYS**

Handelsagentur GmbH



Cool Power

Cool Power

BBT ist Importeur für Europa
Big Boys' Toys Handelsagentur GmbH
vormals GAMMA Handelsagentur GmbH
Karlsruher Straße 63 · 81829 München
Telefon 0 89/42 72 33 12 · Fax 0 89/42 67 29
E-Mail: 106520.54@compuserve.com
Handelanfragen erwünscht!

miniature aircraft

- Importeur für Deutschland, Schweiz, Österreich, Ungarn und Tschechien.
- Auslieferung von Baukästen durch unsere Fachhändler.
- Alle Preise zuzüglich Fracht, Verpackung und Versicherung.
- Katalog gegen 15,- DM in Briefmarken.
- Handelanfragen erwünscht.

Ab Jahresende im Internet unter:
www.bbtgmbh.de, www.coolpower.de,
www.hatori.de, www.x-cell-helikopter.de,
www.miniatureaircraft.de



„Schnäppchen“



Verkaufe:

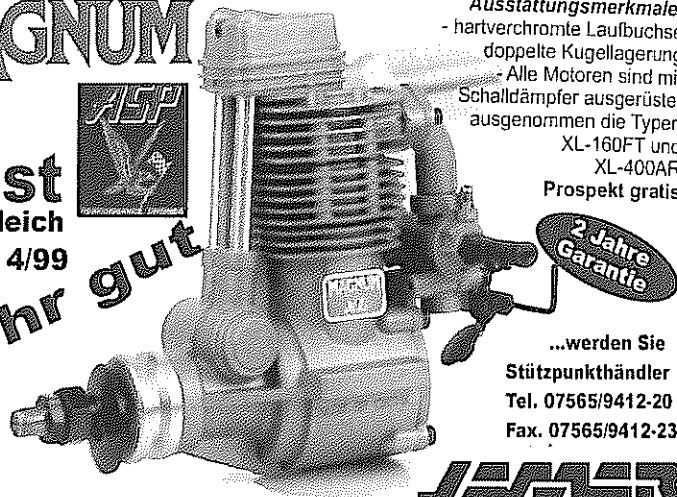
Futura Trainer m. OS „WC“
Heckauskloß 10ccm Motor
Mechanik größtenteils umgerüstet auf Futura Youngblood
Heckrotorblätter und Kunststoffpaddel
2 Servo Robbe RS700
2 Servo Robbe S9202

MAGNUM

Test Vergleich
FMT 4/99



sehr gut



Ausstattungsmerkmale:
- hartverchromte Laufbuchse
- doppelte Kugellagerung
- Alle Motoren sind mit Schalldämpfer ausgerüstet
ausgenommen die Typen
XL-160FT und
XL-400AR
Prospekt gratis



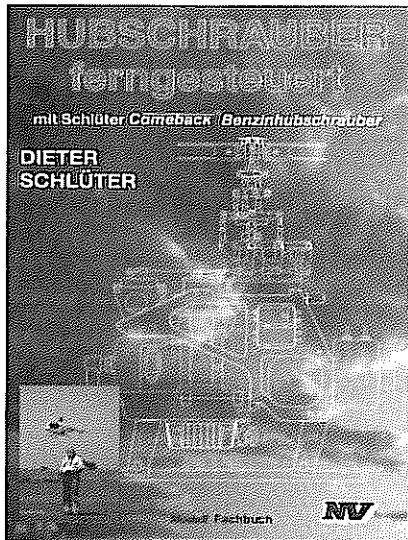
...werden Sie
Stützpunkthändler
Tel. 07565/9412-20
Fax. 07565/9412-23

JAMARA

Jamara Modelltechnik; Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten GERMANY

- 1 Super Servo JR 2700
- 1 Servo Graupner C4421
- 1 Drehzahlregler Robbe CSC 4
- 1 Hatori Resoanzrohr
- Ohne Hauptrotorblätter
- Ohne Kreiselssystem ATS 7500.-

Michael EBNER
02742/75568 abends
02742/367404-24 Büro
0664/2430723 Mobil
Michael.Ebner@etechnik.at



Dieter Schlüter
Hubschrauber ferngesteuert
11., völlig neu überarbeitete Auflage
1999 257 Seiten, 281 Abbildungen,
ISBN 3-7883-3126-7 Best.-Nr. 126
DM 39,80 / sFr. 37.- / öS 291.-
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 18 20,
78008 Villingen-Schwenningen Tel.
07721/8987-0, Fax 07721/8987-50,
E-Mail: Neckar-Verlag@t-online.de
<http://www.neckar-verlag.de>
Das Fliegen ferngesteuerter Modell-

hubschrauber ist eine anspruchsvolle Disziplin, die eine fliegerische und eine technische Seite besitzt. Beide bewegen sich auf einem schmalen Grat zwischen Erfolg und Misserfolg. Welch Hilfe kann da ein Grundlagenwerk sein, das sich beiden Aspekten ausgiebig widmet.

Der Autor, Dieter Schlüter, beschäftigt sich seit 1968 mit ferngesteuerten Modellhubschraubern. Er konstruierte und flog Anfang 1970 den ersten flugtauglichen RC-Modellhelicopter. Mit seinen Konstruktionen schuf Schlüter die Basis für den heute weltweit verbreiteten und ungeheuer beliebten Modellflugsport mit ferngesteuerten Modellhubschraubern. Viele seiner Entwicklungen sind heute Standard. Nicht umsonst wird Schlüter weltweit der „Vater des Modellhubschraubers“ genannt.

Kein geringerer als dieser Pionier zeichnet für den vor 20 Jahren erstmalig beim Neckar-Verlag erschienenen Titel „Hubschrauber ferngesteuert“ verantwortlich. Die in der Zwischenzeit galoppierende technische Entwicklung hat der Autor stets mit Überarbeitungen seines Grundlagenwerks begleitet und mittlerweile liegt

die 11. überarbeitete Auflage vor. Neben dem Schlüter »Comeback« hielt nun auch der Benzinhubschrauber Einzug. Dabei vermittelt natürlich auch diese Auflage zuerst einmal in übersichtlicher und leicht verständlicher Form die generellen Grundlagen der Hubschraubertechnik im Allgemeinen und die spezifischen Probleme und Lösungen im Modellbau. Ausführlich wird auf die technische Realisierung der Steuerung, der verschiedenen Steuersysteme und das benötigte Zubehör fürs Fliegen eingegangen. Einzigartig die Beschreibung eines „Flugtags“ als eine Art Check-Liste und das Flugtraining, das vor allem Neulingen einen tausendfach bewährten Weg zum Erlernen des Hubschrauberfliegens mit auf den Weg gibt. Für Experten gibt es natürlich auch etwas über Kunstflug, Wettbewerbsprogramme oder die wichtigsten Berechnungsgrundlagen um den RC-Hubschrauber nachzulesen. Wer in der Hubschrauber-Szene mitreden will, kommt an diesem Buch nicht vorbei.



Wilhelm Geck

Elektroflug Motor Propeller Zellen
 EMPZ - 15 interessante Motoren aus
 der 600er Baureihe
 1999. 144 Seiten, zahlreiche Tabel-
 len, Abbildungen, ISBN
 3-7883-0662-9
 Best.-Nr. 662

DM 19,80 / sFr. 19.- / öS 145.-

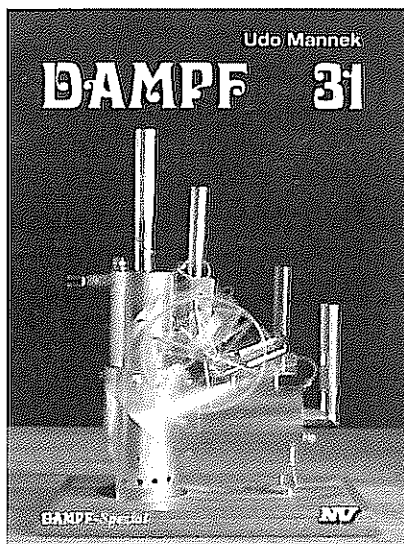
Neckar-Verlag GmbH, Postfach 18 20,
 78008 Villingen-Schwenningen
 Tel. 07721/8987-0, Fax 07721/
 8987-50, E-Mail:

Neckar-Verlag@t-online.de

Mit EMPZ ist der Weg zum optimier-
 ten Antrieb kurz und zielgerichtet,
 denn im Heft werden Ihnen zum Flug-
 modell nur diese zwei Fragen gestellt:

- Welchen Flugmodelltyp wollen Sie motorisieren?
 - Welche Leistungen verlangen Sie von Ihrem Flugmodell?
- Ohne jegliche Rechenarbeit, durch Vorgabe klarer Leitwerte zur Auswahl in den Antriebstabellen erhalten Sie dann sofort umfassende Auskünfte
- zum richtigen Elektromotor
 - Direktantrieb oder Getriebeunter-
 setzung
 - die richtige(n) Zellenzahl(en)
 - die richtigen(n) Luftschrauben(n)

Sowie weitere wertvolle Informa-
 tionen zu den wichtigsten Antriebsdaten
 wie z.B. Strom, Drehzahl, Leistung,
 Wirkungsgrad. Neben den Daten zum
 Direktantrieb werden Antriebsaus-
 legungen mit Getrieben in den Unter-
 setzungsstufen 1,8; 2,3; 3,4; 4,3 und
 5,4:1 mitgeteilt. Diese Abstufungen
 orientieren sich an weiteren für
 600er-Motoren erhältlichen Unter-
 setzungen. Die umfangreiche Getriebe-
 liste mit fast allen derzeit für die-
 se Motorenklasse zur Verfügung ste-
 henden Getrieben und deren Unter-
 setzungsstufen wird durch einen weit-
 reichenden Bezugsquellennachweis
 ergänzt.



Udo Mannek (Hrsg.)

Dampf 31

- Verwendbare Dampfmaschine
 - Kleiner Raddampfer
 - Straßendampfmaschine
1999. 112 Seiten, davon 8 Seiten in
 Farbe, 84 Abbildungen
 ISBN 3-7883-0652-1
 Best.-Nr. 652 DM 26,50 / sFr. 24,50 /
 öS 193.-

Neckar-Verlag GmbH, Postfach 18 20,
 78008 Villingen-Schwenningen Tel.
 07721/8987-0, Fax 07721/8987-50,
 E-Mail: Neckar-Verlag@t-online.de
<http://www.neckar-verlag.de>

Nachdem sich die Ausgabe „Dampf
 29/30“ ausschließlich mit der Dampf-
 feuerspritze Sahnt Mason“ befaßte,
 stellt „Dampf 31“, eine bunte Mischung
 vieler interessanter Themen dar.
 Mit dem Bau des verwandelbaren
 Dampfmaschinen-Modells „META“,
 welches in Wort und
 Bild vorgestellt wird, verwirklichte sich
 Klaus Koch einen Kindheitstraum. In
 dem anschließenden Kapitel
 „Verwendbare Dampfmaschinen
 von Märkten“ beschreibt der bekann-
 te Blechspielzeug-Spezialist und

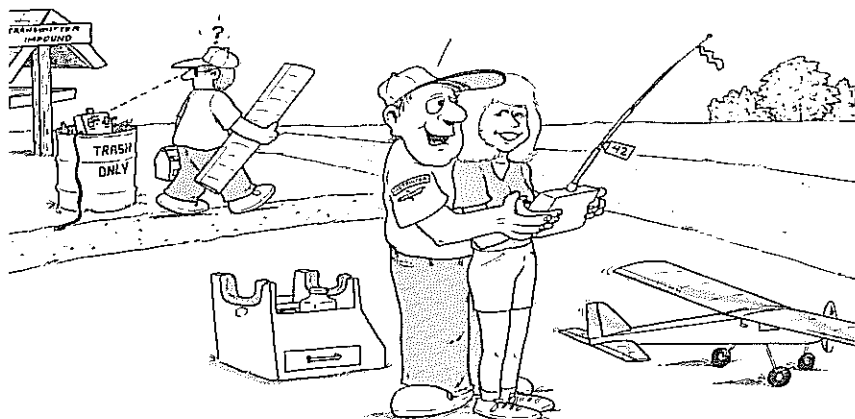
Buchautor Wolf Kaiser, unter Berück-
 sichtigung der neusten Erkenntnisse,
 die Historie dieses Modells.

Der „Zweibeiner“ von Klaus Koch ist
 eine Abwandlung der historischen
 „Dreibeiner“ Dampfmaschinen nam-
 hafter Blechspielzeughersteller. Als
 Einsteiger-Modell konzipiert, diente
 der Koch'sche „Zweibeiner“ schon
 Schulklassen als Lehrobjekt.

Der in „Dampf 31“, beschriebene ein-
 fache Drehzahlmesser besteht ledig-
 lich aus einer Pappscheibe. Die Funk-
 tion beruht auf dem Stroboskopeffekt.
 Mit etwas Übung lassen sich mit die-
 sem einfachen Hilfsmittel sogar
 Zwischenwerte ablesen. Ferner wird
 die Funktionsweise der „Druck-
 messung mit Rohrfedernanometer“
 beschrieben. Außerdem vermitteln die
 Beiträge „Wärmeschutzpasten“ und
 „Aluminiumlötten im Dampfmodell-
 bau“ interessante Alternativen zu her-
 kömmlichen Bearbeitungsmethoden.
 Die hier gezeigten Live-Steam -Mo-
 delle von Rudolf Baron sind kleine
 Meisterwerke von großer Bedeutung.
 Eine seiner dampfbetriebenen Spur
 N-Lokomotiven ist als kleinste Dampf-
 lokomotive der Welt im Guinnessbuch
 der Rekorde eingetragen. Unser lang-
 jähriger Autor Heinz Deppe be-
 schreibt in „Dampf 31“, den Bau ver-
 schiedener Spiritusbrenner für kleine
 Dampfkessel. Eine findige Lösung zur
 Beseitigung der bekannten Nachteile
 oszillierender Dampfmaschinen zeigt
 Heinz Deppe in dem Beitrag
 „oszillierende Dampfmaschine mit ra-
 dialen Ventilbohrungen“. Die ausführ-
 liche Baubeschreibung für den klei-
 nen Dampfer „URUBAMBA“ von
 Heinz Deppe ist nicht nur für Ein-
 steiger gedacht. Im Vereinsprotrait des
 „Freundeskreis Straßendampf e. V.“
 beschreibt Norbert Hinder geschicht-
 liches zum Thema Straßen-
 dampfmaschinen sowie Wissens-
 wertiges aus dem Vereinsgeschehen.



Normalerweise verwenden wir unsere Lehrer/Schüler-Anlage.
 Aber leider kann ich sie heute nicht finden.



60
Jahre
O.S. Power

Für mehr Betriebssicherheit
Hochleistungsrück-
Flugmotoren angebrachter
seitig angel
Düsenadel

⑥ **OS MAX 140 RX**

23 cm³ Hubraum
 Zweifach kugelgelagert,
 hohes Drehmoment schon bei
 relativ niedriger Drehzahl.
 Speziell für F3A-Wett-
 bewerbe nach
 neuem Reglement
 entwickelt.
 Best.-Nr. 1873



⑥

① **OS MAX 25 FX**

4,07 cm³ Hubraum
 Zweifach kugel-
 gelagert
 Best.-Nr. 1870

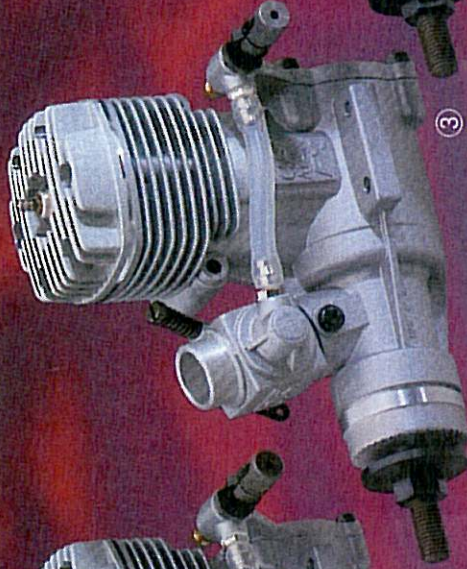


①

Zweifach kugelgelagerte Flugmotoren mit
 ringloser OS-Spezialkolben-Zylinderarnitur.
 Gegenüber den Vorgängertypen ca. 15 %
 höhere Leistung.

② **OS MAX 32 SX**

5,23 cm³ Hubraum
 Best.-Nr. 1882



③

③ **OS MAX 40 FX**

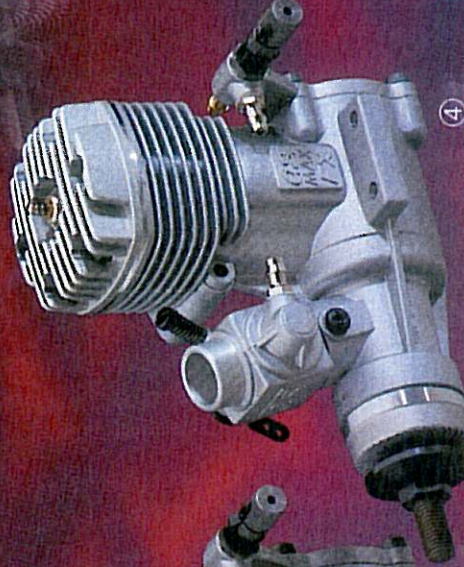
6,47 cm³ Hubraum
 Best.-Nr. 1871



②

④ **OS MAX 46 FX**

7,45 cm³ Hubraum
 Best.-Nr. 1872



④

⑤ **OS MAX 61 FX**

9,95 cm³ Hubraum
 Zweifach kugelgelagert, mit hoher
 Leistung und Lebensdauer
 Best.-Nr. 1895



⑤

Ausführliche Beschreibung
 siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS
 mit Neuheitenprospekt N°97

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

GRAUPNER

Impression No. 3032 RC-High Tech Hotliner

Mit neuem

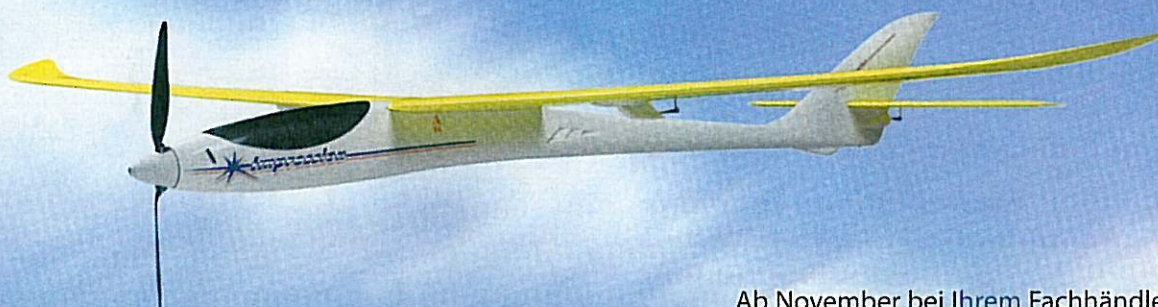
RO-CAM
Wing Design



- Einsatz als Hangflitzer, Softliner oder Hotliner
- Beeindruckende Gleit- und Steigleistungen
- Großes Geschwindigkeitsspektrum, durch eine optimierte Aerodynamik
 - Für Elektrosegeln und Speedflug
 - Hochfeste, in modernsten CNC gefrästen Aluminiumformen hergestellte, einteilige Fertigfläche mit integrierten Querrudergewebescharnieren und eingezogenen Servokabeln
- High Quality GFK-Rumpf in weiß
- Kabinenhaube aus Kohlefaserlaminat
- Geringster Bauaufwand durch präzise Fertigteile

Technische Daten:

Spannweite:	ca. 1980 mm
Gesamtflächeninhalt:	ca. 36,84 dm ²
Antriebsakku:	10-16 Zellen
Motor:	Power 700/13T
Fluggewicht (10NC Sub C):	ab 1700 g
Profil:	HD 45 (7,5%)



Ab November bei Ihrem Fachhändler!