

20. JAHRGANG

3/96



PROFLUG



**Staats-
meisterschaften
Freiflug, F3F, F3A
IGO EETRICH POKAL**

Tests:

“ERGO 30“ Kompaktheli

“GNAT FO141“

**“An der Schleppleine“
und vieles mehr...**

HOBBY FACTORY

Modellbauzentrum

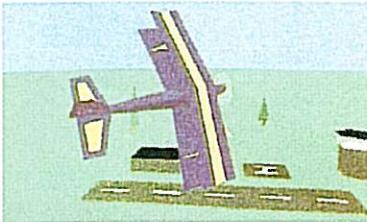
1210 Wien, Pragerstrasse 92

Mo-Fr 10.00-19.00, Sa 09.00-13.00

Tel. 0222-2784186 FAX 0222-27841864

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

die Qualität im Modellbau



Fliegen im Wohnzimmer mit dem PC-Flugsimulator

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

TRU-FLITE für die Sender
Futaba Graupner Multiplex Focus

nur
2090,-

GRATIS dazu: ab sofort mit deutscher Beschreibung

KYOSHO

die Sensation

CONCEPT 60 SR 'METAL FRAME'



geringe
Stückzahl

Concept-60
metal-frame

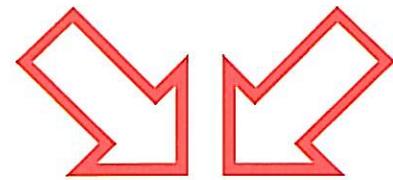
- * komplett kugelgelagert
- * CNC gefräste Alu-Seitenteile
- * Metallrotorkopf
- * variable Blattdämpfung
- * Taumelscheibe doppelt angelenkt
- * Kugellagersitze ALU-CNC-gefräst
- * mitdrehender Heckrotor bei Autorotation

- 55 %

jetzt **9990,-**

Listenpreis S 22 200,-

Wahnsinn



NEUHEITEN eingetroffen :

**AKTIONS-
PREISE**

X-CELL

X-Cell 30 Einsteiger - Hubschrauber
mit Motor OS 32SX-H und
Schalldämpfer

7 490,-

X-Cell 40 kofferraumfreundlicher 3D-Hubschrauber
mit Motor OS 46 SX-H und Edelstahlkrümmer und
Teflonschlauch und RD-Schalldämpfer

8 890,-

X-Cell 60 Competition TUNING-Hubschrauber
mit Motor OS 61 SX-H und Edelstahlkrümmer und
HATORI-Resonanz-Schalldämpfer

15 990,-

X-Cell Katalog mit Ersatzteilpreisliste

30,-

- * XL PRO II Pitch / Nicksystem
- * XL PRO II Flybar-System
- * ALU-Zentralstück für alle X-CELL Rotorköpfe
- * 4-Takt Umbausätze für X-CELL 60 X-CELL 60 graphite, X-CELL PRO mit YAMADA 91 AC Heli
- * zusätzliche Abstützung Heckrotorabtrieb
- * DON CHAPMAN Motor der Superlative DC60 2.9 PS handgefertigt
- * CNC gefräster Höhenleitwerkshalter
- * wattierte Winterjacken mit X-CELL Logo



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

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

INHALT

	Seite
30 Jahre Rheintalpokal	
Staatsmeisterschaften F3A	5
Staatsmeisterschaften F3F	23
Igo Etrich Wanderpokal	29
Graupner Heliscale Linz	36
Leserbriefe	41
an der Schleppleine	46
KRAKAN	48
ERGO 30	55
Fieseler Storch	53
ZG74 Boxer	57
FO 141 Gnat E-Impellr	59

und vieles mehr.....

Redaktionsschluß Heft 4/96 15.11.96-

Unser Titelfoto:
Hangfluglehrgang Sommeralm Juni 1996
Großmodell Salto in der Abendthermik.
Modellflug in seiner schönsten Form.
(Foto:Dittmayer)

IMPRESSUM

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Österreichischer Aero Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer.
Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Peter Tollerian, und die Bundesfachreferenten.
Alle 1040 Wien, Prinz Eugenstraße 12
Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1210 Wien, Gerasdorferstr. 153/71
Telefon.: 0222 40400/9063DW Fax.:0222 40400/9000
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz Eugenstraße 12
Telefon 0222/505 10 28 DW 77, Telefax 0222/505 79 23
Druck: Bild-Text-Zentrum BTZ 2100 Korneuburg

Liebe Leser, liebe Freunde !!

Es ist schon sehr unangenehm wenn man eine Aufgabe übernimmt, voll Begeisterung an die Arbeit geht und dann von einer Krankheit voll erwischt wird und alles an Arbeit für einige Zeit vergessen kann um wieder auf den Damm zu kommen.

Nun nach einigen Wochen Krankenhausaufenthalt und Rehabilitation ist es der Medizin und mir gelungen, mein Herz und mich wieder voll herzustellen.

Viele Berichte haben sich mit der Zeit angesammelt und ich werde versuchen nun möglichst rasch alles aufzuarbeiten und in kürzeren Abständen mehrere Ausgaben herauszugeben.

Vielen Dank für Eure Geduld !

Herzlichen Dank für die vielen Genesungswünsche. Ich ersuche Euch auch weitehin um Eure gute Mitarbeit und freue mich schon auf viele Berichte und Artikel!

Euer

Manfred

P.S. Liebe Freunde wenn Ihr Eure Berichte auf PC schreibt so sendet mir doch auch bitte die Diskette ! Es ist sehr schlimm wenn auf den gesendeten Ausdrucken auch noch die Datei-angabe steht, jedoch die Diskette fehlt! Ihr verdoppelt damit meinen Arbeitsaufwand.

Bei Ergebnislisten ersuche ich Euch um gute Ausdrücke, die möglichst nicht "verschnuddelt" sein sollten, da ich sie ansonsten leider nicht weiterverarbeiten kann.

Liebe Fliegerfreunde !

Die Saison 1996 neigt sich schon wieder ihrem Ende und im sportlichem Bereich konnten wieder schöne Erfolge unserer Piloten erzielt werden. Wenn wir auch in manchen Sparten des Modellfluges auch schon bessere Plazierungen erreichten, so schmälert dies nicht die Leistungen der einzelnen Piloten. Wie auch in anderen Sportarten, wird auch bei uns die Leistungsdichte immer höher und vorprogrammierte Sieger gibt es kaum mehr. Auch ist international eine gewisse "Generationsablöse" bemerkbar und sogenannte alte Hasen werden auf die Plätze verwiesen.

Über das Flugwetter in dieser Saison zu sprechen erübrigt sich von selbst, nicht erübrigen sich leider meine Mahnungen über Sicherheit im Modellflug!.

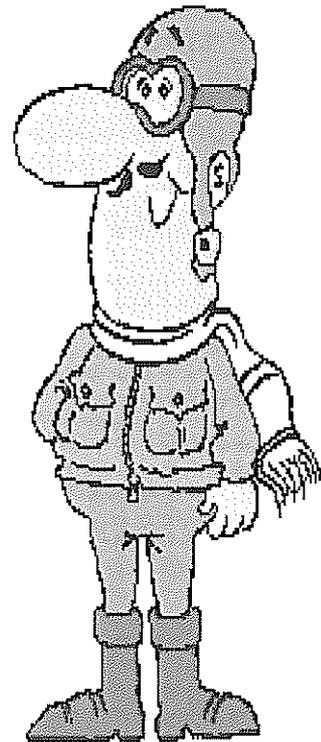
Bei der laufenden Durchsicht und Beurteilung der Schadensmeldungen steigen mir schon oft die "Grausbirn" auf! Bitte beachtet doch die grundlegenden Sicherheitsmaßnahmen und achtet darauf daß sie von euren Kollegen auch eingehalten werden. Ist es wirklich notwendig daß es bereits zu Verletzungen von Zuschauern kommen mußte? Brauchen wir wirklich erst schwerste Unfälle um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit und des Gesetzgebers zu wecken? Wollen wir wirklich gefahrlaufen daß der Gesetzgeber unsern Sport per Gesetz stark eingeschränkt?

Eine mögliche Lösung dieses Problems sehe ich in der verpflichtenden Absolvierung der Modellflugprüfung C.

Erst nach Erlangung dieser Prüfung sollte es Piloten erlaubt sein, alleine zu fliegen. In vielen Vereinen hat sich diese Vorgangsweise recht gut bewährt.

Was sagt Ihr zu diesem Vorschlag, bitte schreibt mir Eure Meinung!

Ich wünsche Euch noch viele schöne und sichere Flugtage im Herbst 1996



**Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter**

30 Jahre Internationaler Rheintalpokal Zum vierten Male Motorkunstflugstaats- meisterschaft in Vorarlberg 25. - 27. Mai 1996

Der Modell-Sportflieger-Club RHEINTAL hat für die Pfingsttage zur 30. Auflage des Internationalen Rheintalpokals geladen. Aus Anlass des Jubiläums wurde der MSFC Rheintal auch vom Österreichischen Aero-Club mit der Austragung der Österreichischen Staatsmeisterschaft in der Kunstflugklasse F3A betraut.

Es begann zu Pfingsten 1966 als zum ersten Male Staatsmeisterschaften in den Motorkunstflugklassen RC-I (so hieß F3A damals) und RC-III in Vorarlberg ausgetragen wurden. Damals wurde sogar der Sportflugplatz Hohenems für diesen Bewerb für den mann/frau-tragenden Flugbetrieb gesperrt. Tipp-tippsteuerungen waren die Regel, RC-III musste mit den Funktionen Seite und Drossel geflogen werden. Höhe und weitere Funktionen waren verboten! 1967 und 1968 folgten die beiden ersten Rheintalpokalbewerbe, zum Leidwesen der SportfliegerInnen auf den für sie wieder gesperrten Sportflugplatz Hohenems. Dies gab auch den Ausschlag für die Errichtung des Modellflugplatzes in Koblach, der mit dem 3. Rheintalpokal, als FAI-Bewerb bereits mit dem Zusatz "Internationaler" eingeweiht wurde. Zusätzlich zu den nun alljährlich folgenden Rheintalpokalbewerben wurden 1976, 1986 und nun 1996 die Kunstflugstaatsmeisterschaften im westlichsten Bundesland Österreichs ausgetragen.

Samstag, 25. Mai 1996

Aber nun zurück von der Geschichte in die raue Gegenwart. Für die am Samstag angesetzte Staatsmeisterschaft gab es ein Rekordnennergebnis von 18 Startern. Dies versprach spannenden Modellflug-sport. Die beiden ersten Durchgänge konnten am Samstag bei bedeckten, leicht windigen Wetter abgewickelt werden. Alle 18 gemeldeten Piloten stellten sich Wettbewerbsleiter Toni Moser und dem fünfköpfigen internationalen Punkte-richterteam. Erwartungsgemäß hatte sich Heinz Kronlachner bereits nach den beiden ersten Durchgängen mit zwei 1000 Punkteflügen den Titel gesichert. Helmut Danksagmüller war mit seinen beiden Flügen ebenso sicher auf Platz zwei gelandet. Einen der spannendsten Kämpfe um Platz drei lieferten sich Leopold Berger und

Peter Ortner mit je 1840 Punkten und Hans-Jürg Gstettner mit 1839 Punkten.



Das Sieger-Trio "1. H. Kronlachner
2. Danksagmüller 3. L. Berger
4. P. Ortner

Foto: Wasner

Hier konnte nur der dritte Durchgang eine sportliche Entscheidung bringen. Allerdings musste dieser dritte Durchgang wegen einer leider zu früh eingetroffenen Schlechtwetterfront abgebrochen werden.

Sonntag, 26. Mai 1996

Bei sehr wechselhaften Wetterbedingungen konnten die beiden ersten Durchgänge des Rheintalpokales, mit einigen Unterbrechungen, am Pfingstsonntag geflogen werden. Der erste Durchgang des Rheintalpokals wurde für die österreichischen Piloten gleichzeitig als dritter Durchgang der Staatsmeisterschaft gewertet, brachte aber, da alle drei Anwärter auf die Bronzemedaille ihr Streichresultat flogen, keine sportliche Klä-

rung in der Platzierungsfrage. Leopold Berger wurde, auf Grund des besseren Streichresultates, also der höheren Gesamtpunktzahl, als Dritter in der STM gewertet.

Der langjährige Sieger des Rheintalpokals, Wolfgang Matt war heuer, bedingt durch seine Vorbereitung auf das Las Vegasturnier, nicht am Start, hatte aber mit seinem Sohn Roland Matt eine würdige Vertretung. Roland lag zwar nach dem ersten Durchgang noch knapp hinter dem Schweizer Bernhard Schaden und Österreichs Staatsmeister Heinz Kronlachner, verbesserte sich aber im zweiten Durchgang bereits auf Platz eins. Der Pfingstsonntagabend war wie immer dem gemütlichen Teil vorbehalten. Ein Empfangsabend mit dem Allroundmusiker BuBu zog die Besucher in seinen

Bann. Das Politiker in gemütlicher Runde auch singen können bewies Vorarlbergs Sportminister, Landesrat Manfred Rein, der mit Gattin unser Fest bis zum Schluss mitfeierte.

Montag, 27. Mai 1996

Das unsichere Wetter blieb uns auch am Montag treu, doch schaffte Wettbewerbsleiter Toni Moser und die eingespielte Rheintal-Crew das fast unmöglich scheinende und brachte auch noch den dritten Durchgang unter Dach und Fach.

Vor der Siegerehrung, während die Ergebnislisten mit den Notenblättern der einzelnen Piloten gedruckt wurden, demonstrierte Wolfgang Matt in einer eindrucksvollen Darbietung sein Las Vegasmodell (siehe Foto). Wenn selbst altgediente F3A Wettbewerbspiloten bei dieser Vorführung aus dem Häuschen waren, sagt wohl alles.

Der Landessektionsleiter Vorarlberg berichtet

ÖSTERREICHISCHER AERO - CLUB SEKTION MODELLFLUG ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFT Klasse F3A

RG Name	Club	Nat	1.Dg	2.Dg	3.Dg	Summe
1 KRONLACHNER Heinz	UMFC Meggenhofen	O	-1000	1000	1000	2000
2 DANKSAGMÜLLER Helmut	ASKÖ ÖMV Wien	W	-943	980	950	1930
3 BERGER Leopold	UMFC Meggenhofen	O	904	936	-889	1840
4 ORTNER Peter	ÖMV Silbergrube	N	910	930	-874	1840
5 GSTETTNER Hans-Jürg.	FMC Seeadler	B	914	925	-909	1839
6 WENIGER Norbert	ASKÖ ÖMV Wien	W	-882	932	893	1825
7 Ing. DWORAK Manfred	MFG Klagenfurt	K	864	910	0	1774
8 Ing. MOTZKO Hellmuth	ASKÖ ÖMV Wien	W	869	856	0	1725
9 MOTZKO Dieter	ASKÖ ÖMV Wien	W	836	863	0	1699
10 KLAMECKER Michael	ASKÖ ÖMV Wien	W	828	858	-825	1686
11 SCHWAIGER Andreas	MFC Hausruck	O	-760	791	769	1560
12 MAYER Albin	LSV Piesendorf	S	749	778	0	1527
13 MAURER Ernst	MFC Hausruck	O	745	723	-55	1468
14 AHLEN Günther	MFC Salzburg	S	725	706	-657	1431
15 JASKIEL Adam	FMBC Vienna	W	596	686	0	1282
16 SIDLER Thomas	MFC Linz	O	-204	620	416	1036
17 BERTSCHLER Kurt	MSFC Dornbirn	V	517	464	-351	981
18 ZEINER Markus	MC Böhheimkirchen	O	816	0	0	816

MODELL - SPORTFLIEGER - CLUB RHEINTAL 30. INTERNATIONALER RHEINTALPOKAL 1996 Klasse F3A

RG Name	Club	Nat	1.Dg	2.Dg	3.Dg	Summe
1 MATT Roland	MFG Liechtenstein	LIE	-988	1000	1000	2000
2 SCHADEN Bernhard	MG Einsiedeln	SUI	1000	-950	976	1976
3 KRONLACHNER Heinz	UMFC Meggenhofen	AUT	996	-939	953	1949
4 DANKSAGMÜLLER Helmut	ASKÖ ÖMV Wien	AUT	947	906	-847	1853
5 MATT Norbert	MFG Liechtenstein	LIE	943	840	0	1783
6 ORTNER Peter	ASKÖ ÖMV Silbergr.	AUT	-871	875	882	1757
7 BERGER Leopold	UMFC Meggenhofen	AUT	887	866	-816	1753
8 WENIGER Norbert	ASKÖ ÖMV Wien	AUT	890	856	0	1746
9 GSTETTNER Hans-Jürg.	FMC Seeadler	AUT	906	834	-816	1740
10 KOCH Daniel	MG Nidwalden	SUI	865	865	-847	1730
11 GÄHWILER Walter	MG Worb	SUI	838	810	-760	1648
12 KLAMECKER Michael	ASKÖ ÖMV Wien	AUT	822	806	0	1628
13 OGGIER Ernest	GAM Sion SV1	SUI	832	791	0	1623
14 KÜNZLI Daniel	MAC Biel	SUI	796	-733	777	1573
15 LÜTHI Martin	MG Burgdorf	SUI	-329	776	794	1570
16 SCHWAIGER Andreas	MFC Hausruck	AUT	766	726	0	1492
17 JÄGGI Othmar	MG Wangen	SUI	-598	706	750	1456
18 MAYER Albin	LSV Piesendorf	AUT	0	738	695	1433
19 SCHWEIZER Christoph	MG Luzern	SUI	0	732	693	1425
20 von ARX Titus	MFV Gäu	SUI	685	-355	738	1423
21 GROB Philipp	MG Luzern	SUI	-19	713	694	1407
22 AHLEN Günther	MFC Salzburg	AUT	655	251	0	906
23 BERTSCHLER Kurt	MSFC Dornbirn	AUT	350	-189	489	839
24 SIDLER Thomas	MFC Linz	AUT	415	337	0	752
25 MAURER Ernst	MFC Hausruck	AUT	54	688	0	742
26 MOTZKO Hellmuth	ASKÖ ÖMV Wien	AUT	0	0	0	0
27 ECK Rainer	MFC Sommerhausen	GER	0	0	0	0
28 ZEINER Markus	MC Böhheimkirchen	AUT	0	0	0	0
29 JASKIEL Adam	FMBC Vienna	AUT	0	0	0	0
30 Ing. DWORAK Manfred	MFG Klagenfurt	AUT	0	0	0	0
31 MOTZKO Dieter	ASKÖ ÖMV Wien	AUT	0	0	0	0

MANNSCHAFTSWERTUNG				
1	Österreich 1	Ortner, Danksagmüller, Kronlachner		5559
2	Österreich 2	Berger, Gstettner, Weniger		5239
3	Schweiz 1	Grob, Schaden, Künzli		4956

Ing. Anton MOSER Wettbewerbsleiter

Eugen BLUM Organisationsleiter

Koblach 25. Mai 1996

Die Siegerehrung (siehe Fotos) schaffte der Motor des Rheintalpokals und Vorarlbergs Landessektionsleiter Karl F. Wasner gerade noch vor dem nächsten Regenguss.

Die Technik

Bedingt durch das neue Regelwerk der CIAM für F3A gab es eine Reihe "neuer" Modellkonstruktionen. Die Dimensionen näherten sich der 2x2 m Grenze, das Gewicht war bei den meisten Modellen sicher unter der Grenze von 5 kg. Nur ein Modell musste vor der Abwaage enttankt werden. Motorisch ist ein leichter Trend, spe-

ziell bei den Modellen der Österreicher, zum großvolumigen 2-Takter festzustellen. Bei den Schweizer Teilnehmern ist nach wie vor der Viertakter Favorit.

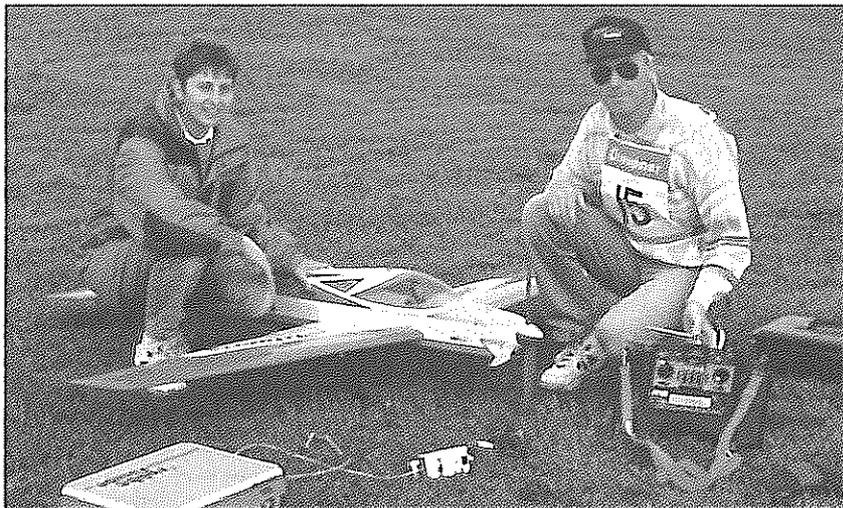
Das Flugprogramm

Der Internationale Rheintalpokal ist, bedingt durch seinen frühen Termin immer gezwungen die Konsequenzen der neuen Regeln auszubaden. Doch in diesem Metier haben die Rheintaler langjährige Übung. Neben Hilfsgeräten für die Modellkontrolle bezüglich Dimensionen und Gewicht mussten auch Software und Punkterichterunter-

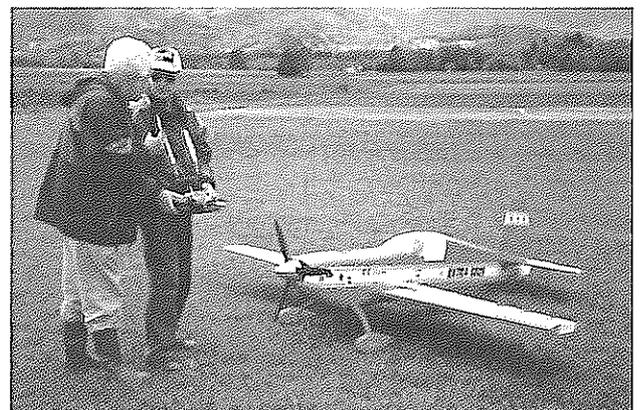
lagen auf den neuesten Stand gebracht werden.

Die meisten Piloten selbst, und auch ein bewundernswert bei jedem Wetter ausharrendes Punkterichterteam, hatten mit den neuen Figurenkombinationen keine Schwierigkeiten. Eine immer noch zunehmende Verbesserung der Leistungen macht es den Punkterichtern aber sicher nicht leicht, Differenzierungen der Leistungen festzustellen und gerecht zu bewerten.

*Karl F. Wasner
LSL Vorarlberg*



*Österreichs Staatsmeister 1996 F3A
Heinz Kronlachner mit "Mechaniker"
Martina Kronlachner* Fotos: K. Wasner



*Wolfgang Matt mit seinem EXTRA 300 S im
Interview mit LSL Karl F. Wasner*

*Die Sieger des 30. IRP: (v.l.) B.Schaden 2. R. Matt 1.
H. Kronlachner 3. kniend v.l H. Danksagmüller 4.
N.Matt 5.*

Liebe Motor-Kunstflugpiloten!

Nach längerer Pause melde ich mich wieder zu Wort, um über die aktuellen Neuerungen zu informieren. Das wichtigste von der Bundessektionssitzung Ende April 96 in Salzburg.

Betrifft RC III:

Es ist mir gelungen, das neue RC III Programm für 1997 durchzubringen. Programm siehe Anhang.

Nicht startberechtigte Piloten in der Klasse RC III:

*Heinz Kronlachner
Helmut Danksagmüller
Leo Berger
Hans-Jürgen Gsetzner
Peter Ortner
Manfred Dworak
Norbert Weniger
Michael Klamecker*

Ebenso nicht startberechtigt sind die nach dem neuen Aufstiegsmodus punktehöchsten Piloten

*Andreas Schwaiger ASKÖ MFC
Hausruck
Markus Zeiner MC Böhheimkirchen*

Betrifft F3A:

Mannschaft für die WM 1997 in Polen.

*Heinz Kronlachner
Helmut Danksagmüller
Leo Berger
Reserve: Hans Jürgen Gsetzner*

Die Bundessektion behält sich die letzte Entscheidung über die Qualifikation vor.

Es wird 1997 in F3A das Programm "C" geflogen, Finalprogramm WM 1997 ist "D"

Mit besten Grüßen

Ing. Anton Moser

Bundesfachreferent

Kurzberichte über die internationalen Wettbewerbe F3A in Österreich sowie der Staatsmeisterschaft F3A und der Österreichischen Meisterschaft RC III.

ÖMV-Pokal Fliegen am 19.5.96 in Bockfließ:

Bei nicht allzufreundlichem Wetter traten 16 Piloten zum ersten Schlagabtausch in der neuen Saison an. Geflogen wurde zum ersten mal das Programm "C".

Der Wiener Lokalmatador Helmut Danksagmüller konnte sich vor Hans-Jürgen Gsetzner und Michael Klamecker den Sieg holen.

Österreichische Staatsmeisterschaft F3A in Koblach am 25.5.1996:

Bei ganz schlechter Witterung bewarben sich 18 Teilnehmer um den Staatsmeistertitel.

Es setzte sich am Ende der regierende Staatsmeister Heinz Kronlachner vor Helmut Danksagmüller und den beiden punktgleichen Dritten Leo Berger und Peter Ortner durch.

Am selben Pfingstwochenende fand auch der 30. int. Rheintalpokal in Koblach statt.

Hier traten 25 Piloten zum Wettkampf an.

Es siegte der Liechtensteiner Roland Matt vor dem Schweizer Bernhard Schaden und dem neuen Österr. Staatsmeister Heinz Kronlachner.

Die Wettbewerbe selbst waren wie das Wetter.....!

1. internationaler Waldviertelpokal in Waidhofen/Thaya am 8./9.6.1996.

Bei herrlichen Wetter und hervorragender Organisation wurde dieser Wettbewerb durchgeführt. 20 Piloten aus Österreich, der Slowakei und der Ukraine kämpften um den Sieg.

Es gewann schließlich Helmut Danksagmüller vor Heinz Kronlachner und Manfred Dworak, der vor dem viertplatzierten Leo Berger nur 0,12 Punkte Vorsprung hatte!

Ich würde mir wünschen, daß bei allen Wettbewerben so hervorragend für das leibliche Wohl der Teilnehmer gesorgt wird. Dafür herzlichen Dank!

Internationaler Rosental-Pokal am 15./16.6.1996 /MFG Klagenfurt:

Bei ebensolchem Spitzenwetter wie in Waidhofen/Th. fand in St.Johann im Rosental der 7. int. Wettbewerb statt.

23 Teilnehmer aus Italien, Ukraine und Österreich waren anwesend.

Nach spannendstem Verlauf siegte schließlich Heinz Kronlachner mit einem Vorsprung von nur 0,001 Punkten vor Sebastiano Silvestri aus Italien und Helmut Danksagmüller. Der Lokalmatador Manfred Dworak, der auch für die Organisation hervorragend sorgte (mit bester Unterstützung seiner Familie) belegte trotz Doppelbelastung den ausgezeichneten fünften Platz.

Hier ist mein im Bericht von Waidhofen/Th geäußertes Wunsch bereits in Erfüllung gegangen!

31. int. IGO Etrich-Pokal am 17./18.8.1996 in Kraiwiesen:

Bei annehmbaren Wetterbedingungen trafen sich 28 Teilnehmer zum Wettkampf.

Hier siegte abermals Helmut Danksagmüller knapp vor Heinz Kronlachner und Leo Berger.

Auch hier war alles bestens organisiert und alle Piloten und Funktionäre fühlten sich äußerst wohl, unter anderem auch wegen der hervorragenden Küche!

Auch hier herzlichen Dank an den Veranstalter!

Österreichische Meisterschaft RCIII am 14./15.9.1996 in Böhheimkirchen.

Die vom MC-Böhheimkirchen durchgeführte Österr. Meisterschaft litt leider unter schlechten Äußeren Bedingungen (leichter Regen, viel Wind). Ausgeglichen wurde dieses Manko durch eine ausgezeichnete Organisation und durch beste Betreuung durch die Mitglieder des Veranstalterclubs. Es waren genug Unterstellmöglichkeiten für Piloten und Funktionäre vorhanden um diese Meisterschaft in gemüthlicher Atmosphäre durchzuführen. Bedingt durch das rel. schlechte Wetter waren nur 17 Piloten erschienen.

Es siegte schließlich der Lokalmatador Markus Zeiner vor Gerald Kitzmüller aus O.Ö. und Helmut Motzko aus Wien. Nochmals ein großes Lob für den MC-Böhheimkirchen, der erstmals einen solchen Wettbewerb ausrichtete!

(Fortsetzung Seite 10)

modellpower
für modellbauer

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

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

mit Futaba S-14-Fernsteuerung
35/40 MHz

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

4555,-

**MODELLSPORT
SCHWEIGHOFER**

Hauptplatz 9
A-8530 Deutschlandsberg

(03462) 254119

Bestell-Fax zum Ortstarif (0660) 7058

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

**Komplett-Set
STAR-FISCH**

„der Anfängersegler“
Bausatz, SP: 2450 mm

mit Futaba S-14-Fernsteuerung
35/40 MHz

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

4798,-

**für
andere
Sets
mit unser
Betrabaff**

**Komplett-Set
ROFLY**

Anfängersegler Bausatz
SP: 1620 mm

mit α Plus-Fernsteuerung 40 MHz

- 2 Servos
- 1 Akku-Ladeset
- Folie

1698,-

**Komplett-Set
TRAINER 40**

Fix-und-Fertig-Motormodell
SP: 1550 mm

mit 7,5 ccm Motor/Schalldämpfer
mit Futaba S-14-Fernsteuerung 35/40 MHz

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

4998,-

**Komplett-Set
ECO II**

Elektrohubschrauber mit Motor

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

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

10555,-

Komplett-Sets '96

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

Der Bundesfachreferent Motorkunstflug berichtet

ERGEBNIS der F3A KADERAUSSCHIEDUNG für 1997.

- 1.) Heinz Kronlachner
- 2.) Helmut Danksagmüller
- 3.) Leo Berger
- 4.) Hans-Jürgen Gstettner
- 5.) Peter Ortner
- 6.) Manfred Dworak
- 7.) Weniger Norbert
- 8.) Michael Klamecker

- 9.) Dieter Motzko
- 10.) Hellmuth Motzko
- 11.) Albin Mayr
- 12.) Ernst Maurer
- 13.) Markus Zeiner
- 14.) Thomas Siedler
- 15.) Günther Ahlen
- 16.) Adam Jaskil
- 17.) Andreas Schwaiger
- 18.) Kurt Bertschler

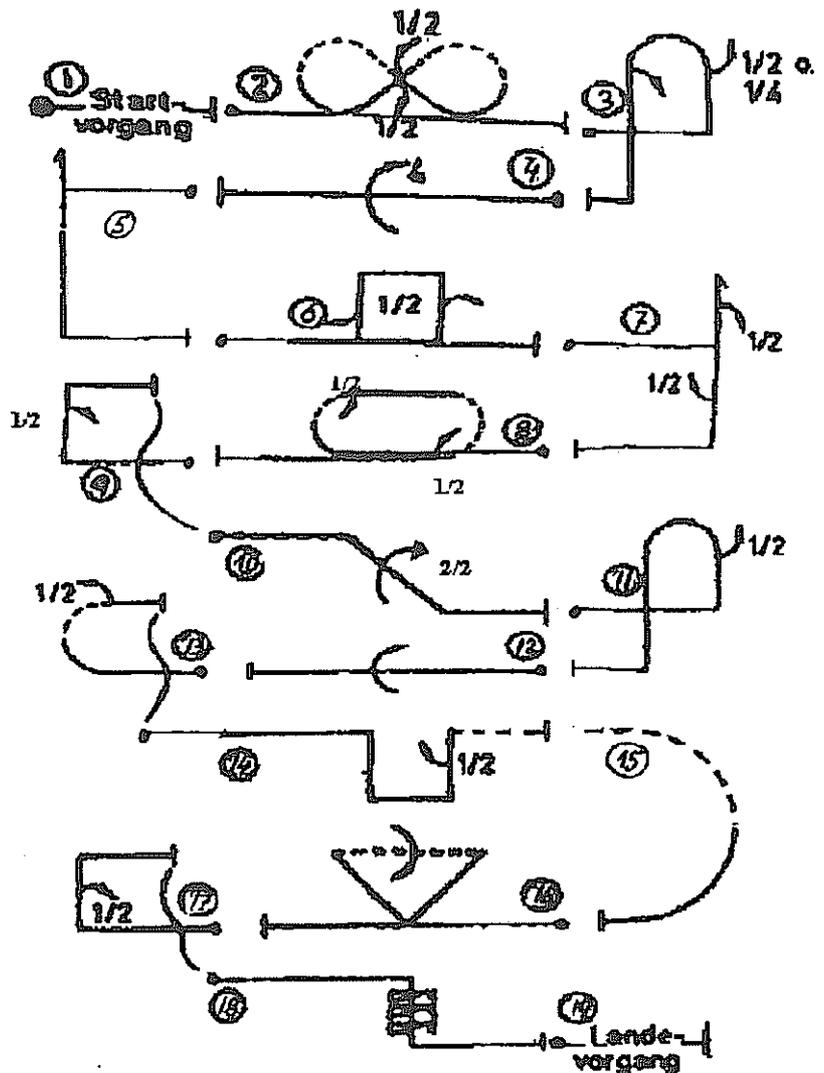
(Bis Platz 8 Nationalkader).

Ich möchte mich an dieser Stelle für die geleistete Arbeit herzlichst bei allen Veranstaltern und Funktionären bedanken und darf der Hoffnung Ausdruck geben, im nächsten Jahr mit der selben Mitarbeit rechnen zu dürfen!

Mit den besten Wünschen für die Winter- (Bau-) saison verbleibe ich

Euer
Anton Moser

RC III PROGRAMM NACH ARESTI



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

Wir freuen uns auf Ihren Besuch
und beraten Sie gerne in allen
Fragen des Elektrofluges.

Elektroflug Sonderangebote

"DANAE" Elektrosegler, ARF Modell, fix fertig foliert, 227 cm Spannweite
ideal für Speed 600 und 10 Zellen..... statt 2.190.- nur 1.190.- S

"ARGOS" Elektrosegler, ARF Modell, fix fertig foliert, 205 cm Spannweite
ideal für Speed 500 und 8 Zellen..... statt 1.995.- nur 995.- S

"Speed 400 Antriebsset" - Motor Speed 400 6V + APC Propeller 5,7 x 3
und Regler RS 400 BEC plus 7 Stück Sanyo N-700 AR. Setpreis nur 790.- S

Angebote gültig so lange Vorrat reicht - täglich Postversand!

FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFT 1996 ZELTWEG.

Am 29. und 30. Juni 1996 veranstaltete der ÖAeC am Militärflugplatz Zeltweg-Hinterstoisser die Staatsmeisterschaft im Modellfreiflug. Als durchführender Verein zeichnete wieder MFSG ASKÖ-Judenburg unter dem umsichtigen Wettbewerbsleiter Ernst Heibl, der von einem gut besetzten Zeitnehmer- und Funktionärsteam tatkräftig unterstützt wurde. Seine Frau Renate war wieder, diesmal zusammen mit Kurt Wildgruber, in wichtiger Funktion, im Rechenzentrum tätig!

Die Jury lag in den bewährten Händen des ONF-Vorsitzenden Ing. Gottfried Schiffer.

Insgesamt nahmen an beiden Wettbewerbstagen 42 Freiflieger aus 5 Bundesländern an dieser Meisterschaft teil!

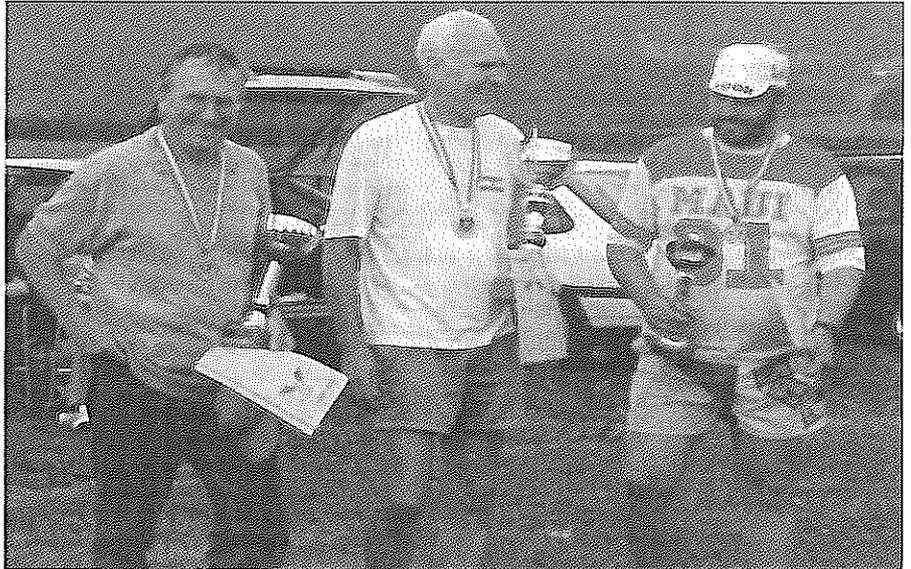
Am Samstag, 29. Juni war der F1B-Tag: das Wetter spielte bis zum 4. Durchgang bestens mit, obwohl es bei Sonne und eher Windstille, oder bei leichten umlaufenden Winden, schwierig war die herrschende Thermik zu lokalisieren. Aber bald nach Beginn des 5. Durchganges begann der Wind bis über 6 m/sek. zu wehen, denn im Gebirge zog eine Gewitterfront auf, die eben am Platz Winböen und leichten Regen verursachte. Im 6. und 7. Durchgang wurde daher das Max. auf 120 begrenzt, da die Platzgröße bei 180" nicht mehr ausreichte. In dieser Klasse waren 13 Teilnehmer aus 4 Bundesländern am Start - ein noch nie erreichtes Nennungsergebnis! Staatsmeister 1996 wurde schließlich D.I. Klaus W. Salzer (MFC-Wr. Neustadt) vor D.I. Horst Wagner (detto) und Dietmar Piber (LSV-Salzburg). Es war schwierig zu fliegen, denn nicht einmal der Staatsmeister schaffte die 7 vollen Zeiten! Klaus zeigte einmal mehr auf, daß man mit einem relativ einfachen Modell, also ohne High Tech, die höchste Leistung erbringen kann, nicht umsonst hieß sein Modell einmal „Expertenschreck“.

Staatsmeister 1994 Harald Meusburger (LSV-Salzburg) verletzte sich beim Start zum 4. Durchgang mit dem Antriebsmechanismus seines Modells am Oberarm und mußte vorzeitig ausscheiden.

Am Abend regnete es in Strömen und weiter die halbe Nacht. Der Wetterbericht für Sonntag versprach auch nichts Gutes. Doch schon am frühen

Morgen begrüßte uns teils blauer Himmel, aber im Laufe des Tages zogen dichte Regenwolken auf, wir hatten aber Glück es regnete den ganzen

Tag, damit wird die Mannschaft „UMFC-Leonding“ (Helmut Fuß, Helmut Hofstadler und Rudolf Holzleitner) auch Mannschafts-Staatsmeister! Der re-



Der erfolgreichste Teilnehmer D.I. Klaus W. Salzer vom MFC Wr. Neustadt F1B Staatsmeister 1996 und F1A Vize! (Mitte) 2. Platz in F1B für seinen Clubkollegen Dr. D.I. Horst Wagner (links) und 3. Platz für "Neuling" Dietmar Piber (LSV-Salzburg)

Wettbewerbstag nicht mehr! Eine erfreuliche Teilnehmerzahl von 29 F1A-Modellflieger mit 6 Mannschaften kämpften um die Titel. Zuerst war der Wind schwach und leicht umlaufend, später wurde während des 6. Durchganges der Platz bei auffrischenden Sündwind zu klein, denn es gab eine Reihe Außenlandungen. 2 Modelle kamen dabei, einer sogar auf „unliebsam“ Weise, abhandeln!! Davon betroffen waren die Salzburger Dr. Alfred Berger und D.I. Heinrich Nitsche sen.

Ein wahrhaft „weltmeisterliches“, dreifaches Stechen zwischen Helmut Fuß (UMFC-Leonding) und D.I. Klaus W. Salzer beendete diese so hervorragende Freiflugstaatsmeisterschaft 1996. Erst im 3. Stechen gab sich Klaus geschlagen, nachdem Helmut mit der auf 18 Meter verkürzten Hochstartleine seine Klasse aufzeigte und taktisch richtig den Start seines Kontrahenten abwartete, sodann mit einem souveränen Kreisschlepp und Katapultstart das geforderte Max. von 5 Minuten problemlos schaffte. Sein Clubkollege und LFR für Ö.Ö. Helmut Hofstadler wurde hervorragender Drit-

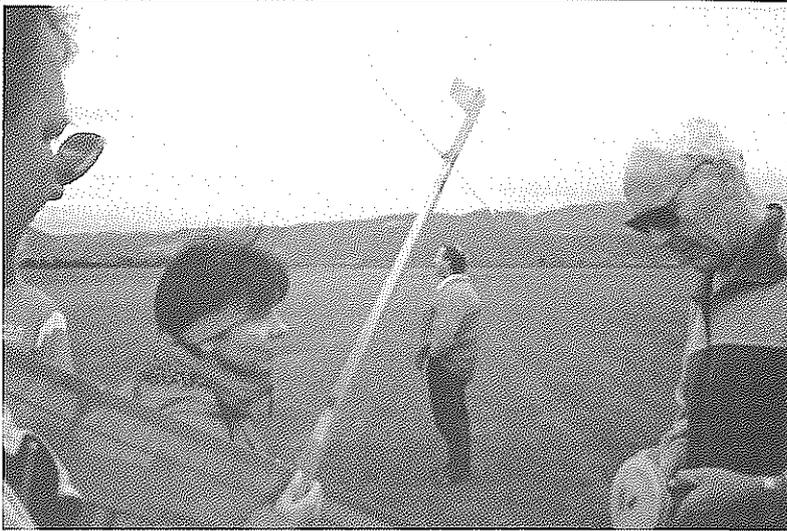
gerende Weltmeister dieser Klasse, Rudolf Holzleitner wurde dabei „nur“ 8. Staatsmeister 1994 Manfred Grüneis (ESV ÖMV-St. Pölten) wurde 11. FIA-Weltcupgesamtsieger 1995 Gerhard Aringer (ÖAeC) erreichte den 10. Platz!

Das Modell des Staatsmeisters ist ein modifizierter „Super Sohay“ nach der ungarischen Schule des all zu früh verstorbenen Ferenc Csizmarik, welches schon auf einigen EM's und WM's geflogen ist.

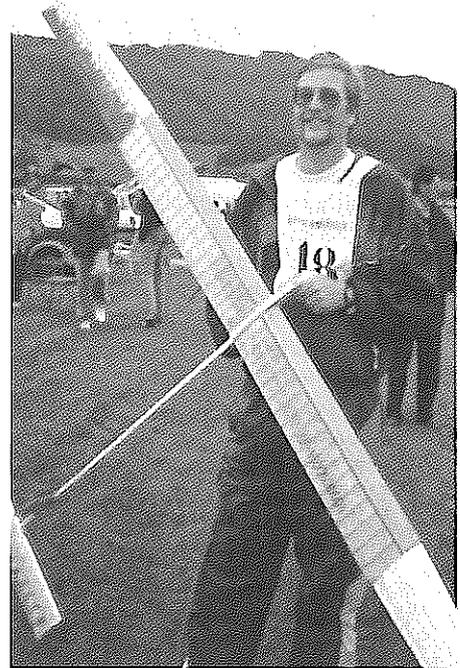
Bedauerlich, daß nur noch 2 Jugendliche unter 16 Jahren, nämlich Brigitte Truppe und Doris Ehrlich am Start waren und überhaupt, wo blieben da die Buben? Es ist mehr als gerechtfertigt, daß ab 1.1.1997 die Teilnehmer in der Klasse F1A/J auf 18 Jahre, eben nach Sporting Code, angehoben wird!

Was mir als BFR Freiflug bestimmt nicht gefallen hat ist die Tatsache, daß sich für die neue Klasse FIK(CO2) nur 4 Teilnehmer angemeldet haben. Diese Meisterschaft mußte dann mangels Interesse abgesagt werden, obwohl bei der 1. Österr. Meisterschaft in

Der Bundesfachreferent Freiflug berichtet



Staatsmeister F1B und Vize F1A eine tolle Leistung in nur zwei Wettbewerbstagen Salzer mit getreuer Helferin Fotos: F Piber



Helmut Fuß (UMFC-Leonding) hat gut lachen, wurde er doch in F1A zweifacher Staatsmeister im Einzel und in der Mannschaft

FIK 1994 schon 15 Teilnehmer am Start waren! Ob 1998 diese Klasse noch einmal für eine ÖM ausgeschrieben wird ist mehr als fraglich!! Ein Dankeschön gebührt dem ORF-Landesstudio Steiermark, das am Sonntag vom Wettbewerbsgeschehen einen schönen Beitrag filmte und betitelte ihn in sinnvoller Weise: „Frei wie der Wind“ Zum Abschluß sei mir noch in eigener Sache ein paar Worte vergönnt: An-

läßlich meines 65. Geburtstages, den ich am Sonntag im Kreise der F1A-Freiflieger feiern konnte, möchte ich auch auf diesem Weg noch einmal herzlich danken für die gelungenen 'Aufmerksamkeiten', die mich riesig gefreut haben. Stellvertretend für alle Beteilig-

ten möchte ich die Damen Renate Heibl, Verena Greimel, Inge Pumpler und Alexandra Holzleitner anführen!

*Ing. Ernst Reitterer
Bundesfachreferent*

Österreichpokal Pokal

der Wanderpokal der Heliflieger 1996 wieder verliehen.

ROBBE-Modellsport stiftete die neuen Wanderpokale für uns Heliflieger.



Die Ö-Poale für die Sieger in den nationalen Klassen RC-HC/B und C und der internationalen F3C (Mitte)



Sepp Brennsteiner Sieger in der Klasse F3C und Andreas Kals Sieger der Klasse RC-HC/B Heinrich Schrack Sieger der Klasse RC-HC/C war leider erkrankt und konnte daher nicht an der Siegerehrung teilnehmen.

Fotos: M. Dimmayer

Liebe Heli Piloten

Bedingt durch meine Krankheit war ich leider in dieser Saison nur bei wenigen unserer Bewerbe anwesend. Besonders leid tat mir, daß ich zur EM in Finnland nicht unser Team begleiten konnte.

Da ich von Euch weder von unseren nationalen Bewerben noch von der EM Berichte erhalten habe, kann ich nur einen kurzen keinesfalls vollständigen Bericht über die Saison 1996 geben.

Europameisterschaft F3C Finnland

Die Erfolge unserer Mannschaft hielten sich mit den Plätzen 14 Josef Brennstener, 17 Franz Brennstener und 26 Robert Schornsteiner in bescheidenen Grenzen. Bezeichnend für die Situation der österreichischen Helifliegerei ist es, daß unser ältester Teilnehmer und Helipionier Josef Brennstener, zumindest unseren Jungen noch immer zeigt, wie es geht. Nun ab 1997 gibt es ein neues F3C- Programm und die Karten werden neu gemischt. Leider werden uns auch schon beim neuen Programm wieder einige Nationen voraus sein, die im Gegensatz zu uns, bereits eine volle Saison das neue Programm flogen.

(wurde trotz meines Vorschlages von den Wettbewerbspiloten für 1996 mehrheitlich abgelehnt). Hier sind uns die USA, Japan und einige europäische Länder wieder um eine volle Saison voraus!

Die Bestätigung der Bundessektion vorausgesetzt haben sich die Piloten **Josef und Franz Brennstener sowie Robert Schornsteiner** für die Teilnahme an der WM F3C in der Türkei als **österreichisches Nationalteam** qualifiziert.

Den Ö-Pokal in der Klasse F3C konnte auch dieses Jahr wieder Sepp Brennstener für sich entscheiden. In den nationalen Klassen RC-HC/B siegte Andreas Kals unsere einzige wirkliche Nachwuchshoffnung und Heinrich Schrak unser "Spätberufener" Helipilot in der Klasse RC-HC/C. Dank einer großzügigen Spende von **ROBBE-Modellsport Österreich** war ich auch in der Lage nun wieder würdige Pokale den Siegern zu verleihen.

Allen Veranstaltern von Ö-Pokal Wettbewerben möchte ich meinen Dank aussprechen. Insbesondere auch Walter Freymann der den Abschlussbewerb des Ö-Pokals in Dorfgastein austragen wollte jedoch vom Wetter, es schneite, daran gehindert wurde.

"Außer Spesen nichts gewesen" könnte Walter sagen doch auch nächste Jahr will er es wieder versuchen. Ist das Wetter wieder schlecht so werden wir einen Ersatzbewerb in der Disco, der Versuch 96 war vielversprechend, veranstalten.

Nun aber zu den Neuigkeiten für 1997 Bei der EM in Finnland wurde von den europäischen F3C- Subcommittee Mitgliedern endlich ein gemeinsames "Einsteiger" Programm beschlossen. Es soll dadurch möglich werden, die internationale Heliszene wieder zu beleben.

Das neue Programm, "European F3C Sport Program" ersetzt ab 1997 unser nationales Programm RC-HC/B.

Auch in der Klasse F3C haben wir ab 1997 ein neues Programm und ich habe nun die endgültige Fassung.

(Übersetzung der Programme und Regeln folgt umgehend in der nächsten Ausgabe). Für beide Programme ist im April 1997 von mir ein Trainingslager und ein Punkterichterkurs geplant.

Viel Erfolg beim Training der neuen Programme bis zur nächsten Ausgabe.

*Manfred Dittmayer
Bundesfachreferent*

European Championships 1996

Nurmes, Finland

CURRENT RESULTS

Pos.	No.	Name	Country	Rd#1	Rd#2	Rd#3	FW1	FW2	TOTAL
1	21	Rössner, Hans Jörg	Germany	1000,00	1000,00	944,96	983,25	1000,00	3000,00
2	36	Graber, Daniele	Switzerland	983,72	988,46	1000,00	1000,00	983,68	2988,46
3	22	Hörke, Johann	Germany	923,26	930,72	951,63	937,80	911,42	2820,36
4	20	Sperling, Jan	Germany	888,37	935,33	855,50	877,99	941,72	2765,40
5	23	Kastiel, Elzaim	Israel	893,02	907,62	896,79	940,19	908,09	2744,60
6	38	Kessler, Patrick	Switzerland	882,79	833,72	698,08	935,41	902,10	2697,28
7	24	Lucchi, Stefano	Italy	869,77	845,27	892,20	899,52	885,78	2681,49
8	12	Nyegård, Michael	Denmark	772,09	875,29	894,50	865,17	848,48	2654,95
9	11	Nielsen, Kaj H.	Denmark	851,16	722,66	896,79	894,74	785,55	2642,69
10	34	Bexander, Lars	Sweden	876,74	877,60	834,86	861,24	839,16	2615,59
11	33	Johansson, Stefan	Sweden	793,02	833,72	892,20	0,00	0,00	1725,92
12	41	Tilbury, Mark	United King.	876,74	824,48	827,98	0,00	0,00	1704,73
13	25	Livi, Fabio	Italy	772,09	847,58	850,92	0,00	0,00	1669,49
14	1	Brennstener, Josef	Austria	853,49	842,96	841,74	0,00	0,00	1696,44
15	27	Verplanke, Kees	Netherlands	837,21	842,96	766,06	0,00	0,00	1680,17
16	35	Nilsson, Henrik	Sweden	827,91	815,24	827,98	0,00	0,00	1655,69
17	2	Brennstener, Franz	Austria	762,79	852,19	784,40	0,00	0,00	1636,60
18	10	Rasmussen, Henrik	Denmark	811,63	789,84	600,46	0,00	0,00	1612,09
19	19	Lyautey, Pascal	France	660,47	847,58	763,76	0,00	0,00	1611,34
20	18	Leblay, Alan	France	723,26	787,53	818,81	0,00	0,00	1606,34
21	40	Maurt, Len	United King.	809,30	794,46	724,77	0,00	0,00	1603,76
22	42	Newman, Alistair	United King.	767,44	836,03	717,69	0,00	0,00	1603,47
23	37	Meier, Stephan	Switzerland	667,44	334,67	727,08	0,00	0,00	1594,51
24	26	Tondani, Sergio	Italy	762,79	826,79	662,84	0,00	0,00	1589,58
25	39	Emmenegger, Hans	Switzerland	841,86	713,63	720,18	0,00	0,00	1562,04
26	3	Schornsteiner, Robert	Austria	735,35	764,43	724,77	0,00	0,00	1559,78
27	5	Vanderscheiden, Guy	Belgium	674,42	748,27	802,75	0,00	0,00	1551,02
28	14	Porokka, Kari	Finland	727,91	815,24	708,72	0,00	0,00	1543,15
29	30	Kristiansen, Björn	Norway	704,66	732,10	793,58	0,00	0,00	1525,66
30	17	Fialtau, Jehan J	France	697,67	769,84	626,15	0,00	0,00	1487,51
31	16	Lehtinen, Jyrö	Finland	630,23	736,72	740,83	0,00	0,00	1477,56
32	6	Georgiades, Chns	Cyprus	620,93	734,41	711,01	0,00	0,00	1445,42
33	4	Auman, Francis	Belgium	511,63	787,53	639,91	0,00	0,00	1427,44
34	15	Humasti, Jyri	Finland	583,72	593,53	543,58	0,00	0,00	1177,25
35	7	Novotny, Petr	Czech Rep.	225,56	0,00	458,42	0,00	0,00	682,00
36	8	Vorel, Karel	Czech Rep.	265,12	376,44	0,00	0,00	0,00	641,56
37	9	Dvorak, Stanislav	Czech Rep.	302,33	230,95	253,58	0,00	0,00	566,90
38	32	Jaworski, Piotr	Poland	155,81	0,00	291,28	0,00	0,00	447,10
39	31	Witafinski, Jacek	Poland	123,26	247,11	167,43	0,00	0,00	414,54

Neue Programme siehe nächste Seiten

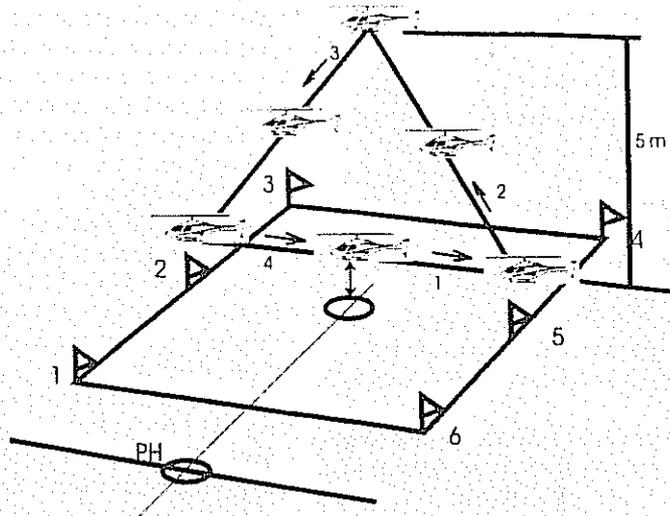
F3C Sport Program

1. Vertical triangle

Model takes off vertically from the center helipad to eye level and stops. Then moves backwards to flag 2 (or 5) and stops. Climbs 45° to center helipad and stops, then descends 45° to flag 5 (or 2) and stops. Moves backwards to center helipad, stops and descends for a landing.

Deduction:

1. Angle in climb and descent not 45°.
2. Model not performing the manouver within square.
3. Model did not stop briefly as described.
4. Take-off and landing not verticals.

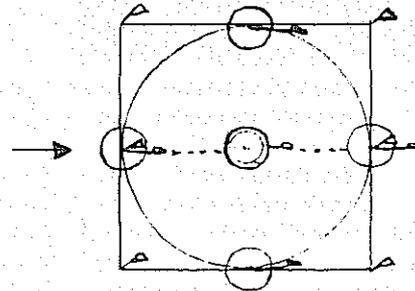


2. Horizontal circle

Model takes off vertically and stops. Then moves forward (or backwards) to flag 2 (or 5). The model performs a circle inside the square with the nose facing a constant direction. Then stops and moves backwards (or forward) to center helipad. Descends vertically for landing.

Deduction:

1. Circle not round and level.
2. Forward and backward movements not straight.
3. Start and landing not vertical.

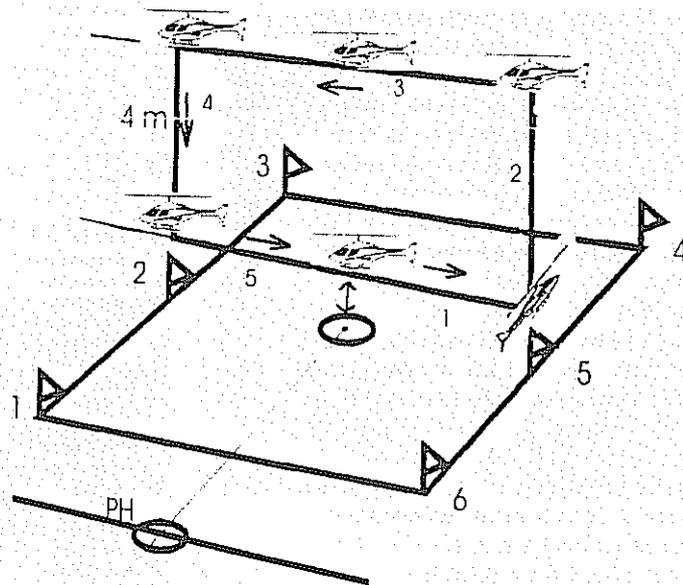


3. Vertical rectangle

Model takes off the center helipad to eye level and stops. Then moves backwards to flag 2 (or 5) and stops. Climbs vertically 4 meters and stops. Models moves forward to the opposite flag 5 (or 2), stops, descend vertically to eye level, and stops. Then moves backwards to center helipad, stops and descend vertically for a landing.

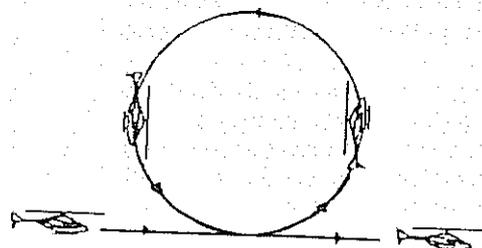
Deduction:

1. Take-off and landing not vertical.
2. Backward and forward move not straight.
3. Climb and descent not vertical.
4. Top line not straight and horizontal.
5. Figure off center.



4. Loop

The model flies straight and horizontal for about 10 meters. It climbs for a loop while maintaining the direction of flight. The model ends the loop and flies straight again and horizontal for about 10 meters on the same heading and altitude as at the start of the manoeuvre.



Deduction:

1. Model oscillates, changes heading or altitude during the horizontal flight.
2. Loop is not round.
3. The model oscillates or does not stay in the vertical plane it started the loop in.
4. The finish of the loop ends on a different altitude or heading than start.
5. The speed is not constant during the flight.
6. The loop is not performed in front of the judges.

5. Roll

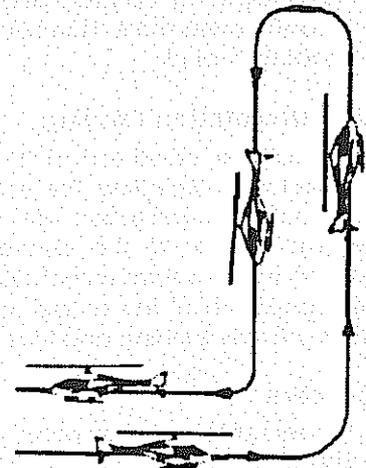
The model flies straight. At a constant altitude starts a roll in either direction around an axis which coincides with the line of flight, it continues this roll in the same direction until it flies horizontally again for about 10 meters.

**Deduction.**

1. The model loses altitude during the roll.
2. The model ends the manoeuvre on a different heading from that on which it started.
3. The manoeuvre is not performed exactly in front of the judges.

6. Stall turn.

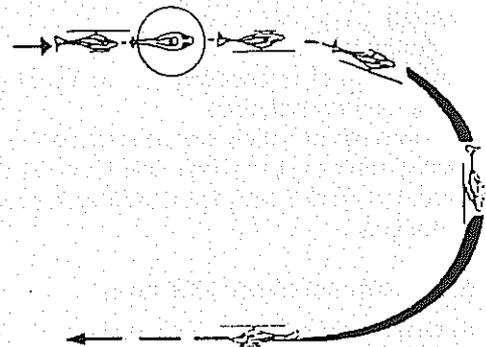
The model flies straight and level for 10 meters, then climbs vertically with a smoothly rounded curve of 90° . When the vertical climb stops, the model rotates 180° about the yaw axis so the nose points downward. While diving the model follows the same path as for the beginning of the manoeuvre. The manoeuvre should start and finish on the midline.

**Deduction.**

1. End of climb is not vertical.
2. Rotation is not 180° .
3. Rotation is before or after the end of the vertical climb.
4. Drift occurs during the climb, rotation or descent.
5. Climb and descent line are different.
6. Entry and exit lines.
7. Manoeuvre position.

7. Split S

The model flies straight and level for a minimum of 10 meters, then performs an half roll in either direction maintaining the nose in the direction of flight. Soon after the model performs an half loop and flies straight and level for a minimum of 10 meters. The half loop should begin at the midline.

**Deduction.**

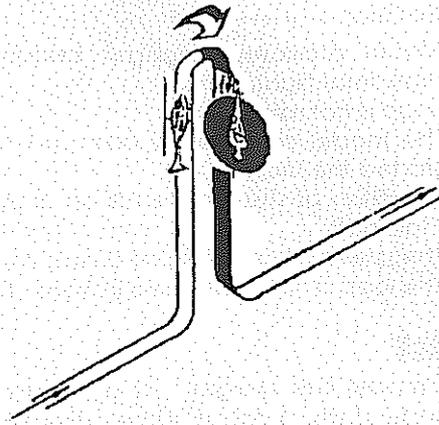
1. Half loop is more or less than 180° .
2. Half loop is not in a vertical plane.
3. Exit heading is not exactly opposite of entry heading.
4. Entry and exit line.

8. Pushover

Model flies straight and level for 10 m then climbs vertically with a smooth 90° curve. When model comes to a stop a Push over to hovering position should be made. After a brief hovering the model performs a new Push over to a vertically descent and a smooth 90° curve to a 10 m straight flight at the same altitude as the start.

Deduction

1. Climb and descent are not vertical.
2. Model does not briefly hover on top of the manoeuvre.
3. Entry and exit at the same level.



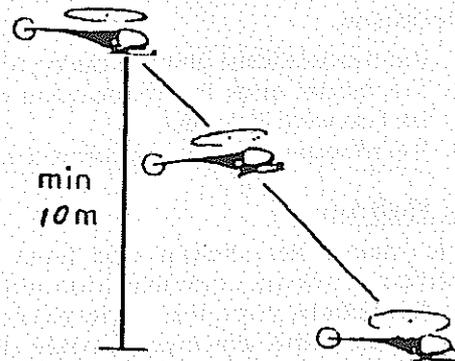
9. Landings

9.A. Translational landing.

At an altitude of no less than 10 meters and on a heading parallel to the flight line, the model begins a constant rate translational descent to a landing on the central helipad. A constant heading parallel to the flight line must be maintained.

Deduction.

1. Descent is not smooth or at a constant angle
2. Landing is not on central helipad.
3. Heading is not constant or parallel to the flight line.
4. Model hovers more than briefly prior to landing.
5. Landing is rough.



9.B. Autorotation landing.

At an altitude of no less of 20 meters and on a heading parallel to the flight line. The engine is idled and the model performs an autorotation with a smooth constant rate of descent directly to the central helipad. The manoeuvre must be entered from forward flight. The descend path and the orientation of the model must be parallel to the flight line to include landing and final stopped position.

Deduction.

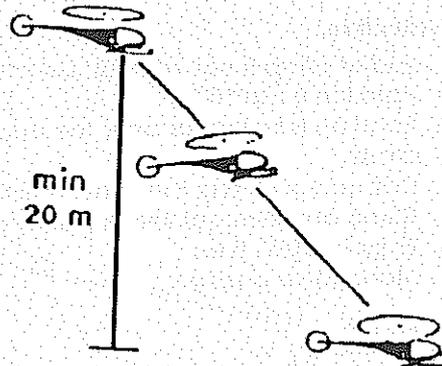
1. Model stretches approach.
2. Landing is rough.
3. Final position is not parallel to the flight line.

The maximum score can only be accomplished with a perfectly executed manoeuvre and with the skids or undercarriage of the model centered within the central helipad.

A maximum score of 9 may be obtained if any part of model skids or undercarriage are touching the outside edge of the central helipad.

A maximum of 8 may be obtained if the model is outside the central helipad but within the 10 meter square.

A maximum of 5 may be obtained for landing outside the 10 meter box.



9.C. Autorotation 180° turn

As described in FAI F3c program.

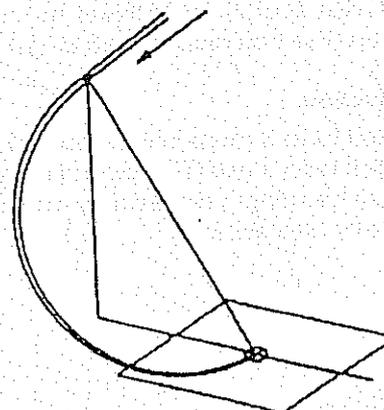


FIGURE 5D1 - F3C MANOEUVRE SCHEDULE "A"

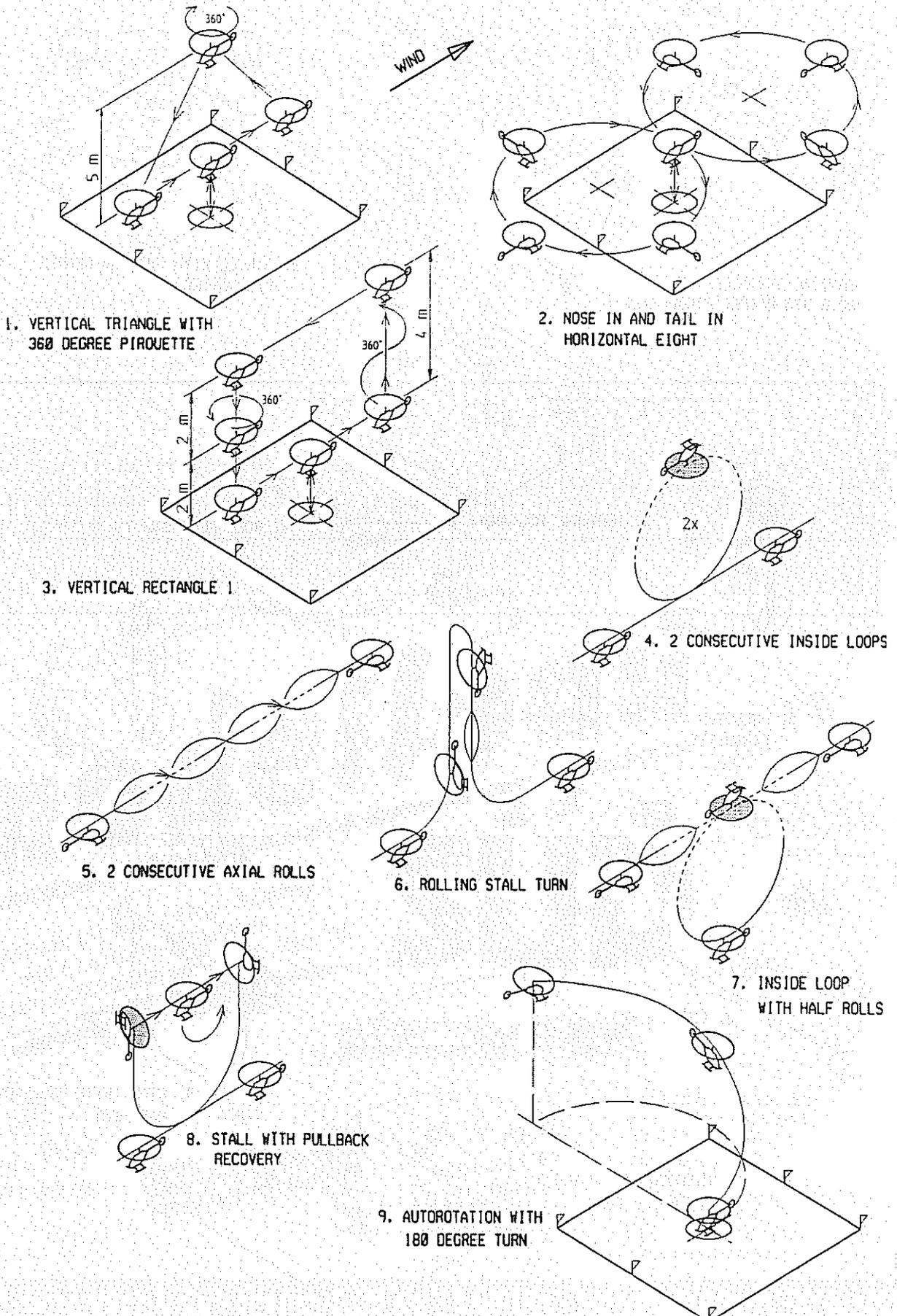
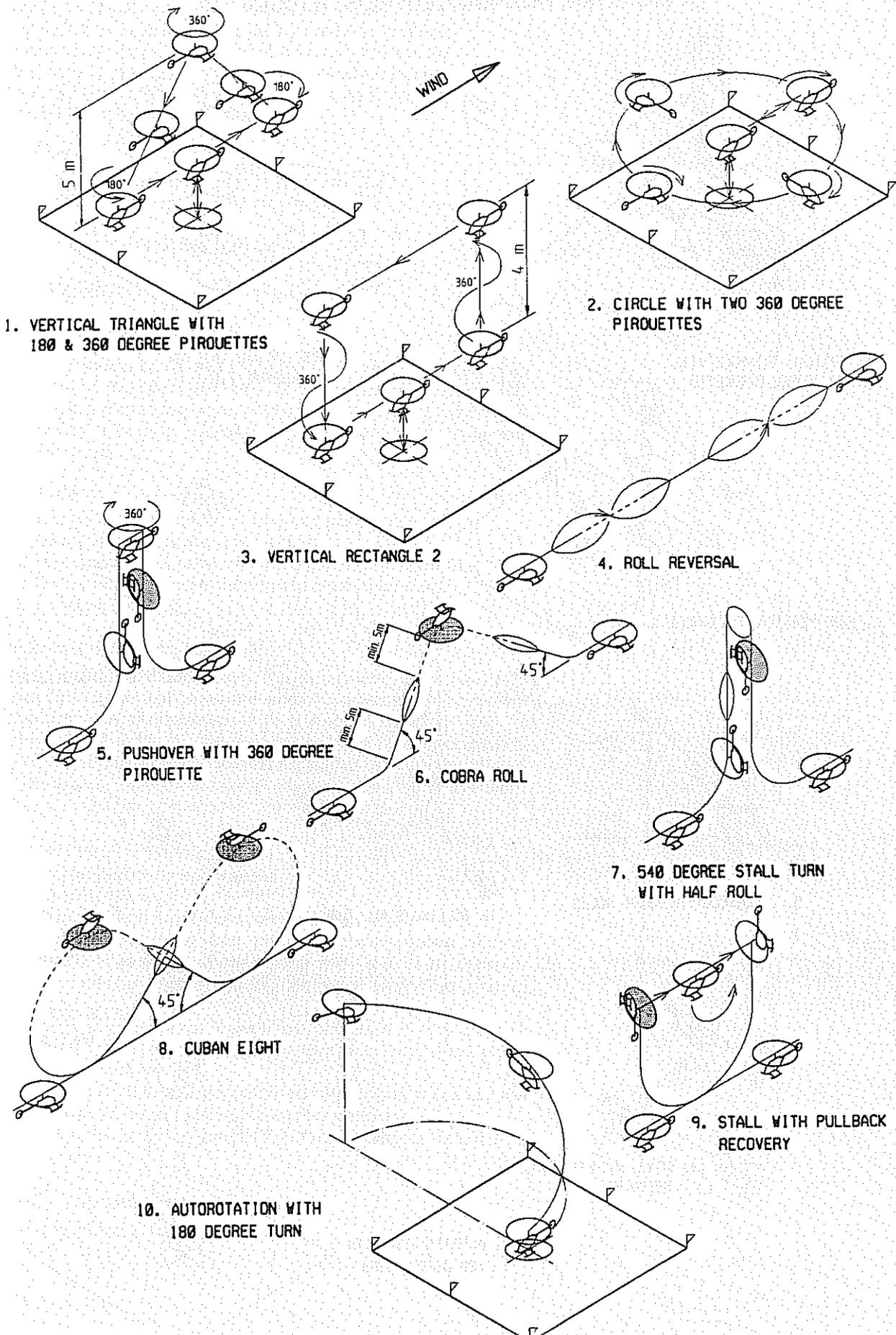
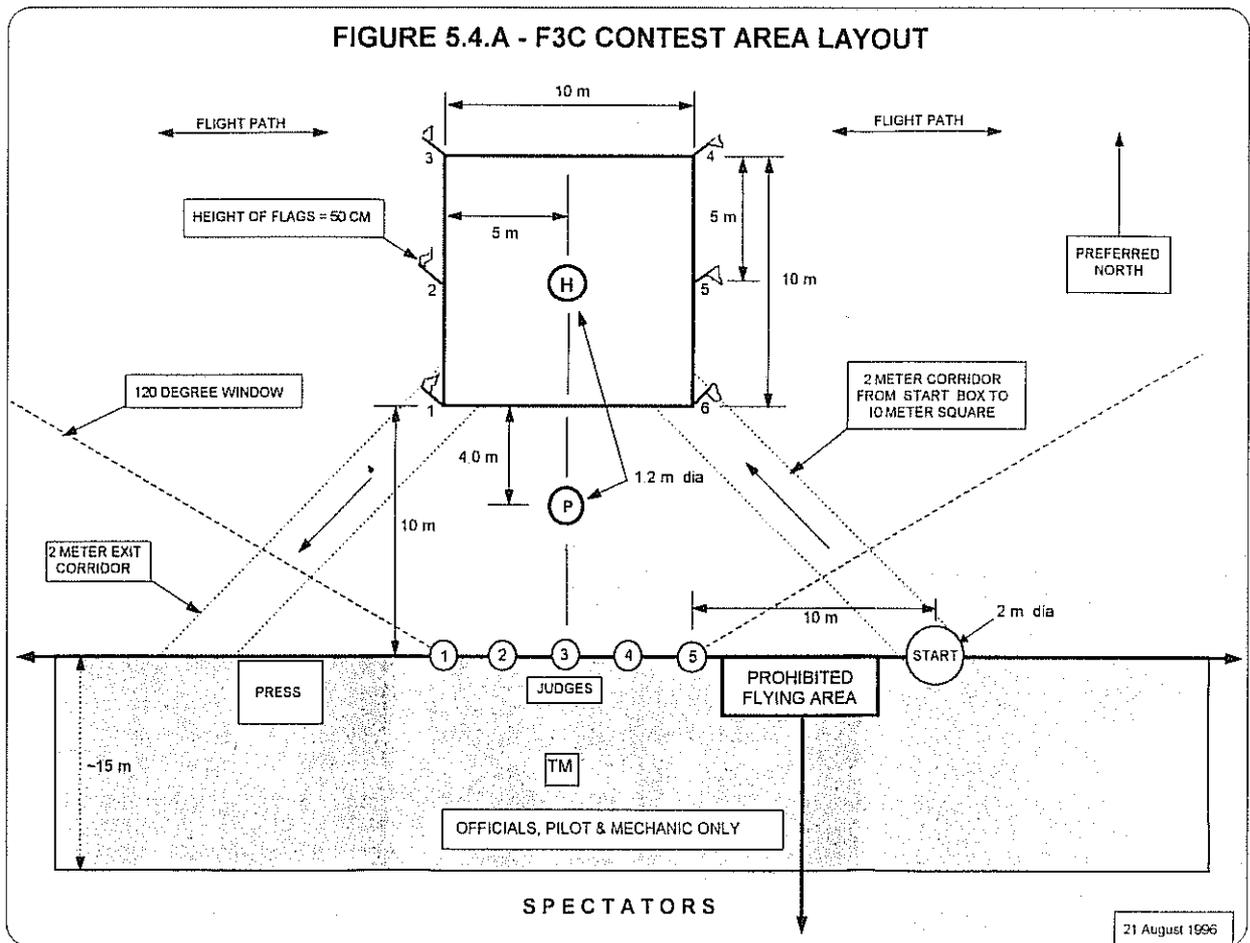
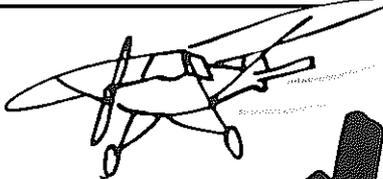


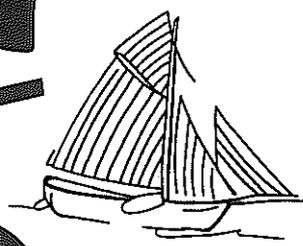
FIGURE 5D2 - F3C MANOEUVRE SCHEDULE "B"



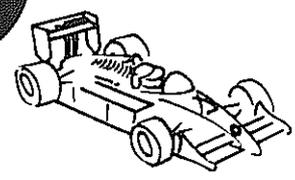




modellbau



SÜD

Ausstellung für Auto-, Flug-, Schiffs- und Eisenbahn-Modellbau
Zeitgleich: AUTOMANIA am 9. + 10. Nov. '96



**Hobby +
Elektronik 96**

1 Eintrittkarte
= 3 Ausstellungen



**2. SÜDDEUTSCHE
SPIELEMESSE**

Ausführliche Information durch:
Messe Stuttgart International
Tel. 07 11/25 89-4 49

Messe hotline:
Internet:
<http://www.messe-stuttgart.de>
T-Online: *25400#
InfoFAX: 07 11/95 76 80-40 06
(Direktanwahl über Ihr Fax-Gerät)

7.-10. November 1996 · Täglich 9.00 bis 18.00 Uhr · Messe Stuttgart · Killesberg

Punkterichterlehrgang F4C in Dietersdorf 1996

Am 04. u. 05. Mai 1996 fand in Grabersdorf/Stmk. ein Punkterichterlehrgang für die Klasse F4C statt.

Franz Monschein Obmann vom UNBC. Gnas sorgte für den Schulungsraum und die Unterbringung der Teilnehmer im Gasthaus

„Zur Alten Mühle“. Ein bekanntes und bewertes Flieger- u. Schulungslokal. Hierfür nochmals ein „Dankeschön“ an F. Monschein.

Insgesamt nahmen am Kurs 16 Teilnehmer teil. Nachdem Ing. Handlik (Ex-Weltmeister und derz. Vize-Weltmeister iAXI.F4C) aus beruflichen und Ing. H.Deutsch aus gesundheitlichen Gründen als Vortragende absagen mußten, wurde der Lehrgang von Ing. Karl Koroschetz, Willi Zehethofer und BFR. O.Schuch durchgeführt. Ing. Koroschetz trug das Programm der Baubewertung und W. Zehethofer gemeinsam mit BFR. O. Schuch der Flugbewertung, vor.

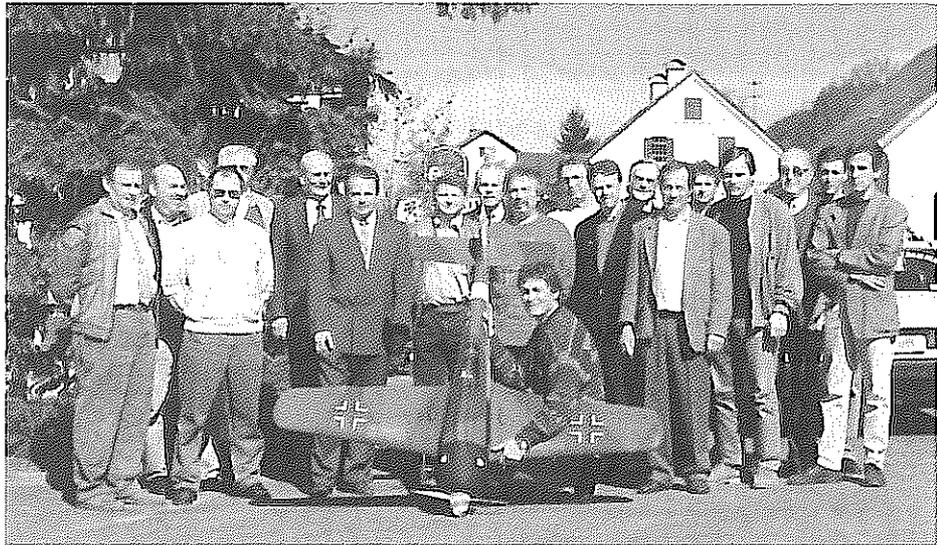
Die Vortragenden Ing. Koroschetz und Willi Zehethofer sorgten mit ihrer Art des Vortrages auch für fachliche Diskussionen mit den Teilnehmern. BFR. O. Schuch hatte mit der Beibringung von Overheadfolien für die anschauliche Vortragung gesorgt. Dieses Unterrichtsmaterial wird für die Zukunft auch noch weiter ausgebaut werden und wird den LFR. i.d.Kl. F4C für Pilotenschulungen auch zur Verfügung stehen..

Der Samstagabend wurde von LFR. Hansjörg Hofbauer mit Videofilme (Steir. IM. F4C u.RC-SC 1995 in Leoben, ist übrigens ein super Werbefilm für die Kl. F4C) und mit viel guter Laune gestaltet.

Am Sonntag wurde noch am Vormittag der restl. Theorieunterricht abgehalten und nach dem gemeinsamen Mittagessen wurde am Modellflugplatz Dietersdorf der praktische Teil des Lehrganges absolviert.

Insgesamt darf man sagen, daß der Lehrgang eine durchaus gelungene Veranstaltung war, wo die Zeit viel zu rasch „verflog“.

Otto Schuch



Fachreferat F4 - Scale Stand Juli 1996:

Bundesfachreferent

FAI - Klassen: F4C, F4D-F, F4H*, F4J* (F4B u. F4D-F4F wird dzt. in Österr. nicht ausgeübt).

Nat. Klassen: RC-SC (Semi Scale), RC-Scale (Big Scale), RC-SSS (Semi Scale)* RC-SPS (Sport Scale)* F4J - Jetmodelle * * = PRG. in Erprobung

Bundesfachreferent: Otto Schuch
Hirschfeldstraße 290 A - 2184 Hauskirchen
Tel.Nr.: 02533 - 89172 (neu)
Dienst: 02532 - 2233

Landesfachreferenten:

Wien: Wilhelm Zehethofer
Reinprechtsdorderstraße 7/38
A - 1050 Wien
Tel.Nr.: 0222 - 54 52 527 (ab 19 Uhr)

Niederösterreich: Albert Novotny
Bahnboden 54 A - 2103 Langenzersdorf
Tel.Nr.: 02244 - 34403

Steiermark: Hansjörg Hofbauer Badgasse 10
A - 8670 Krieglach
Tel.Nr.: 03855 - 3494

Oberösterreich: Roland Dutzler
Weichstetten Süd 60
A - 4502 St. Marien
Tel. Nr.: 07227 - 8765

Kärnten: Gert König Ing.
Roseneckstraße 23

A - 92 1 0 Pörschach
Tel.Nr.: 04272 - 2205
Fax: Autohaus Ortner Klagenfurt 0463 - 319131 - 13
Tel.Nr.: 0463 - 319131

Salzburiz: Karl Petz Neuberg 29 CH
- 5016 Ober Erlinsbach
Tel.Nr.: 05-062-8441666

Fachreferenten für Spezialklassen:

F4D - F4F: Wird derz. in Österr. nicht wettbewerbmäßig ausgeübt. Herr Gerhard Schuster hat am 12.03.96 Rücktritt erklärt, da nach seiner Meinung zuwenig Interesse hierfür besteht.

1174 - Jetmodelle:
Peter Cmyral
Engelsdorferstraße 78
A - 8041 Graz
Tel.Nr.: 0316 - 403350
Fax: 0316 - 404 - 2298

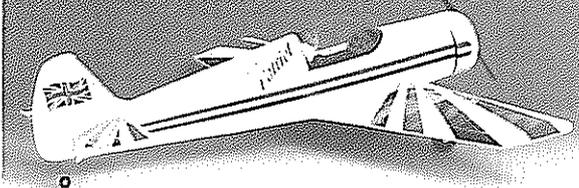
F4H: Hubschrauber:
Josef Buchner Schmidberg 26 A - 4491
Niederneukirchen
Tel.Nr.: 07224 - 7402

RC - SSS: Semi-Scale Se21er:
Wolfgang Schober Dr
Pulst, Birkenweg 12
A - 9556 Liebenfels
Tel.Nr.: 04215 - 2450

RC - SPS: Sport Scale :
Hannes Deutsch Ing.
Bergstraße 8
A - 2102 Hagenbrunn
Tel. Nr.: 02262 - 75378

Wir bringen Neuheiten von **FLAIR!**

1.598,-



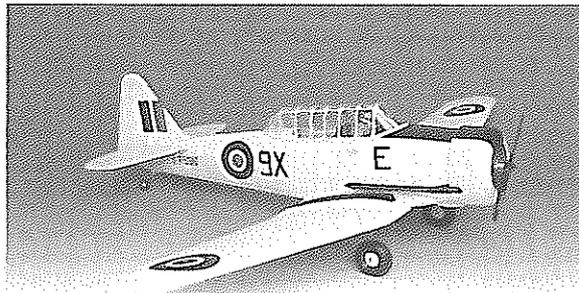
Patriot Mit diesem Modell wurde der Stiel der vollkunstflugtauglichen Sportflugzeuge aus den dreißiger Jahren wieder zum Leben erweckt. Geringe Flächenbelastung ermöglicht ausgezeichnetes Flugverhalten und ausreichende Motorisierung schon beim Einbau eines 6,5 cm³ 2-T Motors.

Spannweite: 1.550mm Motor: 5,9-10cm³ 2-T
 Fernst.: 4-Kanal 8-11cm³ 4-T

Flugmodellbausätze der Firma FLAIR, wie Hanibal, Fokker DVII, Pupeteer, Magnatilla, Fokker DRI, SE5A, Attila, Erich Taube und Legionaire, sind weltweit bekannte Klassiker für diejenigen, die Freude am Bauen von schönen, nicht zu komplizierten Oldtimer-Flugmodellen haben. Jetzt brachte die Firma 2 neue Flugmodellbausätze deren Vorbilder aus neueren Epochen der Luftfahrtgeschichte stammen. Um Gewicht zu sparen und gleichzeitig eine hohe Festigkeit zu erzielen, wurden beide Bausätze in einer durch CAD-CAM verfeinerten Balsa - Sperrholzbauweise ausgeführt. Neben Teilen aus ausgesuchtem Balsa- und Leichtsperrholz, beinhalten die Bausätze sogar Ahu-Motorhauben, Tanks, Räder, Pilotenpuppen wie auch anderswo nicht enthaltene, jedoch notwendigen Kleinteile. Ausführliche, schön bebilderte Bauanleitungen (in Englisch), mit großen Bauskizzen liegen bei! Und das Alles sehr günstig!

Harvard Das "Semi-Scale" Modell der englischen Version des berühmten amerikanischen Trainers - der TEXAN. Viele Piloten der alliierten Mächte wurden ausgebildet auf diesem Flugzeug. Auch heute erlebt diese Maschine ihre Wiedergeburt bei zahlreichen Texan-Flugzeugrennen. Guter Querrudertrainer!

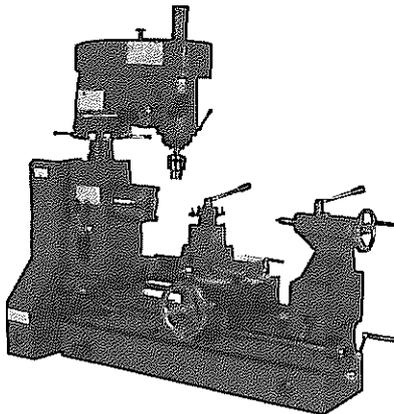
Spannweite: 1.675mm Motor: 5,9-7,5cm³ 2-T
 Fernst.: 4-Kanal 6,5-11cm³ 4-T



1.698,-

FLAIR Katalog, 80 Seiten: ÖS 70,-
 + Porto und Verp.

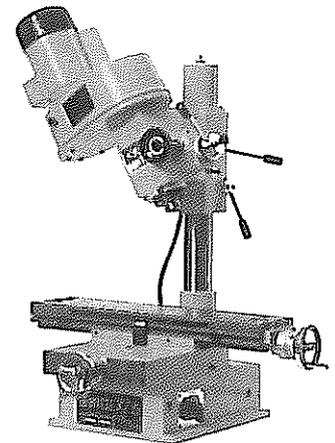
IRRTUM VORBEHALTEN! POSTVERSAND TÄGLICH! Wir haben offen: Mo. Di. Do. Fr. 9-13:30 & 15-18:30, Mi. 13:30-18:30, Sa. 9-13



DREHMASCHINE BB

Spitzenweite 450 mm
 Spitzenhöhe 115 mm
 Spindelbohrung Ø 24 mm
 Spindelkonus MK3
 Gewicht 110 kg
 mit Standardzubehör

Preis **ÖS 13.500,-**



BOHR- UND FRÄSMASCHINE XZ

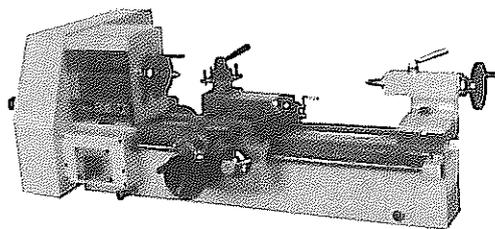
Tischgröße 630 x 150 mm
 Spindelweg 80 mm
 Spindelkonus MK3
 Kopf dreh- und schwenkbar

Preis **ÖS 18.000,-**

KOMBIMASCHINE HQ

Drehen - Bohren - Fräsen
 Spitzenweite 500 mm
 Spitzenhöhe 210 mm
 drehbarer Bohr- bzw. Fräskopf
 mit reichhaltigem Zubehör

Preis **ÖS 22.000,-**



PREISE INKLUSIVE MEHRWERTSTEUER. LIEFERUNG FREI HAUS!

H. Malzer Import-Export

2130 Mistelbach, Waldstraße 98

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

Staatsmeisterschaft

EINZELWERTUNG

Rang	Vorname	Nachname	BL	Verein	1.D	2.D	3.D	4.D	5.D	Ges
1	Helmut	Greindl	OÖ	SMBC Kirchdorf-Micheld.	1000	956	895	977	1000	2977
2	Karl	Felbermayr	OÖ	SMBC Kirchdorf-Micheld.	1000	1000	934	880	975	2975
3	Peter	Hoffmann	NÖ	MFC Wr.Neustadt	937	956	914	1000	975	2931
4	Manfred	Oberleitner	OÖ	UMFC Meggenhofen	918	936	1000	977	833	2913
5	Gerhard	Flixeder	OÖ	MFK Quax Linz	957	556	843	956	833	2756
6	August	Greifeneder	OÖ	MFK Quax Linz	882	916	914	530	896	2712
7	Gerhard	Niederhofer	ST	Union Eisenerz	833	830	843	936	888	2667
8	Hermann	Haas	ST	Union Eisenerz	542	709	860	897	888	2645
9	Kurt	Planlitzer	ST	Union Eisenerz	865	880	894	862	851	2640
10	Gerhard	Steiner	ST	FMC Mürrzusschlag	882	656	860	846	869	2611
11	Max	Steibl	OÖ	SMBC Kirchdorf-Micheld.	818	771	860	897	833	2590
12	Manfred	Maurer	K	MBG Feldkirchen	865	800	895	733	689	2560
13	Harald	Krampl	K	MBG Feldkirchen	865	830	843	846	800	2554
14	Robert	Seitner	ST	Union Eisenerz	833	862	796	846	784	2541
15	Herbert	Bachler	ST	FMC Mürrzusschlag	833	0	682	846	800	2479
16	Bernhard	Pomberger	ST	FMC Mürrzusschlag	849	771	767	771	816	2436
17	Gerald	Zauner	OÖ	MFK Quax Linz	394	785	741	814	493	2340
18	Bodo	Gumpert	ST	SMC Graz Andritz	703	709	767	785	476	2261
19	Michael	Müllner	OÖ	MFK Quax Linz	725	687	728	800	714	2253
20	Roman	Kokely	OÖ	MFK Quax Linz	849	846	505	536	465	2231
21	Rudolf	Freimuth	OÖ	MFK Quax Linz	0	647	728	771	689	2188
22	Wolfgang	Müllner	OÖ	MFK Quax Linz	511	698	651	758	714	2170
23	Ernst	Draschbacher	ST	MFSG Judenburg	0	403	0	0	0	403

MANNSCHAFTSWERTUNG

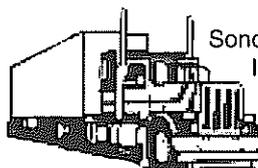
Rang	Mannschaft	BL	Teilnehmer	Punkte
1	SMBC Kirchdorf-Micheld.	OÖ	Felbermayr K., Greindl H., Steibl M.	8542
2	Union Eisenerz	ST	Niederhofer G., Haas H., Seitner R.	7853
3	MFK Quax Linz 1	OÖ	Flixeder G., Greifeneder A., Zauner G.	7808
4	FMC Mürrzusschlag	ST	Bachler H., Pomberger B., Steiner G.	7526
5	MFK Quax Linz 2	OÖ	Kokely R., Müllner W., Müllner M.	6654



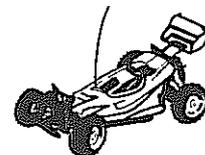
KUGELLAGER FÜR DEN MODELLBAU

Unsere Kleinen sind einfach die Größten

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



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



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



TECHPRO

Besuchen Sie uns auf der
MODELLBAU '96 INTERNATIONAL in Wien
23.-27.10.1996, Halle 20, Stand 20117



Die Modellflieger des Segel- und Modellbauclubs Kirchdorf-Micheldorf wurden anlässlich ihres 25-jährigen Bestehens mit der Durchführung der Staatsmeisterschaft in der Klasse F3F betraut, die am 27. und 28. Juli 1996 auf einem eigens für diesen Wettbewerb hergerichteten Gelände am Fuß der Burg Altpernstein in Micheldorf stattfand.

Der rührige Sektionsleiter Herbert Oberndorfinger hat mit seinen Vereinskameraden diese Staatsmeisterschaft hervorragend organisiert und es ist schade, daß sich nur 29 Teilnehmer gemeldet haben, von denen dann letztlich 23 Piloten am Wettbewerb teilnahmen.

Dem Vernehmen nach haben sich einige F3F-Flieger durch das Gelände mit Start aus erhöhter Startposition von der Teilnahme abschrecken lassen, was eigentlich unverständlich ist, denn gute Piloten sollten mit jedem Gelände zurechtkommen.

Das Wetter hätte nicht besser sein können. Den ganzen Wettbewerb über lachte die Sonne und es wehte ständig ein leichter Hangaufwind.

Um 10 Uhr 30 startete Wettbewerbsleiter BFR Ing. Richard Gradischnig den Bewerb und nach der Ankündigung aus dem mit der Startstelle verbundenen Lautsprecher "Der Start erfolgt - jetzt!" erschien das erste Modell über der Burghofmauer der Burg Altpernstein ca. 220m hoch über dem Landefeld, gestartet von einem der drei im Wechsel eingesetzten Starter.

Sehr bald war klar, daß alle Piloten mit den Wettbewerbsbedingungen sehr gut zurecht kamen, denn alle flogen die volle Distanz, nur wenige landeten ausserhalb des Landefeldes, es war kein Bruch zu beklagen und die zur

Staatsmeisterschaft 1996 in der Klasse F3F.

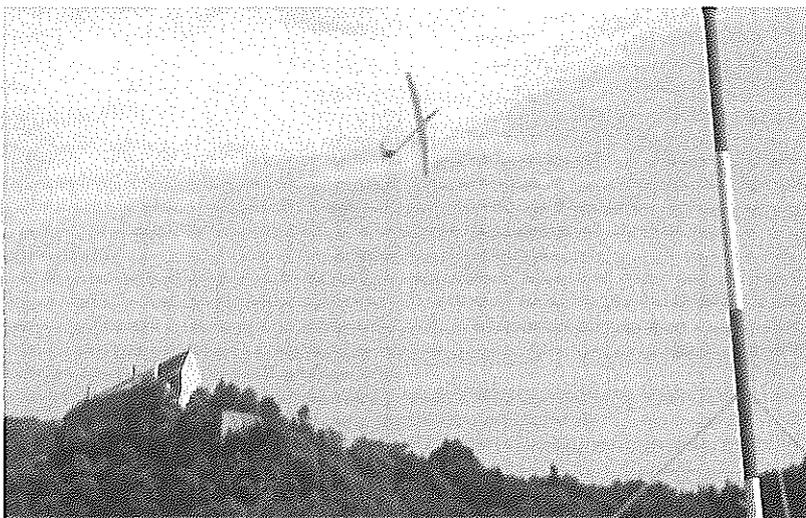
Baumbergung in Bereitschaft stehenden Feuerwehrmänner konnten zu Hause bleiben.

Bereits im ersten Durchgang setzten sich die beiden Lokalmatadoren Helmut Greindl und Karl Felbermayr mit je 1000 Punkten an die Spitze. Karl Felbermayr erlog auch im zweiten Durchgang 1000 Punkte, aber Peter Hoffmann aus Wr. Neustadt machte mit einem guten zweiten Platz auf sich aufmerksam. Im dritten Durchgang meldete auch Manfred Oberleitner aus Meggenhofen mit einem 1000 Punkte-Flug Ansprüche auf einen der vorderen Plätze an und im vierten Durch-

gang gelang dann Peter Hoffmann ein 1000 Punkte-Flug, gefolgt von Helmut Greindl und Manfred Oberleitner punktgleich auf dem zweiten Platz.

ter Hoffmann aus Wr. Neustadt auf dem dritten Platz. Mannschafts-Staatsmeister 1996 in der Klasse F3F wurde mit diesen guten Einzelergebnissen natürlich die Mannschaft des SMBC Kirchdorf-Micheldorf vor den erfreulich geschlossen aufgetretenen Piloten der Union Eisenerz auf dem zweiten und der Mannschaft Quax Linz 1 auf dem dritten Platz.

Auf Grund der relativ geringen Teilnehmerzahl, sowie der souveränen Wettbewerbsleitung von BFR Ing. Richard Gradischnig, aber auch dem



Startstelle Burg Alpernstein aus der Sicht eines Wendemarkenrichters

Foto: K. Neu

gang gelang dann Peter Hoffmann ein 1000 Punkte-Flug, gefolgt von Helmut Greindl und Manfred Oberleitner punktgleich auf dem zweiten Platz.

Vor dem letzten Durchgang war alles noch offen und vor den Ergebnislisten wurde heftig spekuliert "Was würde sein, wenn...?". Der fünfte Durchgang mußte entscheiden. Helmut Greindl flog seinen besten Flug und schaffte erneut 1000 Punkte, gefolgt von seinen beiden schärfsten Rivalen Karl Felbermayr und Peter Hoffmann punktgleich auf dem zweiten Platz.

Mit nur zwei Punkten Vorsprung gewann schließlich Helmut Greindl vom gastgebenden Verein SMBC Kirchdorf-Micheldorf die Staatsmeisterschaft 1996 in der Klasse F3F vor seinem Vereinskameraden Karl Felbermayr auf dem zweiten und Pe-

dizinierten Verhalten der Piloten konnten alle fünf Durchgänge an einem Tag geflogen werden. Auch die Siegerehrung wurde noch am gleichen Abend durchgeführt, was angesichts der schlechten Wettervorhersage für den Sonntag von allen Teilnehmern freudig begrüßt wurde.

Für uns alle war diese Staatsmeisterschaft eine tolle Hangflugveranstaltung, bei der hart um den Sieg und die Plätze geflogen wurde, die aber trotzdem - wie es ein Pilot aus Kärnten formulierte - in einem familiären Klima ablief.

D.I. Konrad Neu
LSL

Niederösterreichische Landesmeisterschaft F3B

5. Mai 1996, Theresienfeld

Seit Jahren gibt es keine NÖ- LM F3B, obwohl mehrere Vereine in dieser Klasse aktiv sind. Walter Häuplik vom MFC Neostadia wollte darüber nicht nur jammern, sondern nahm sich mit seinem Team erstmals der Sache an, nachdem schon mehrere Klubpokalbewerbe von seinem Verein durchgeführt wurden. Karl Bednarik vom MFC Weikersdorf wurde samt Computer zur Auswertung angeheuert und eine neue automatische Streckenzählanlage von Vereinsmitgliedern gebaut, alles andere sollte mit vorhandenem, bewährtem Gerät und Personal mit Minimalaufwand abgewickelt werden. Dazu wurde nur ein Wettbewerbstag eingeplant und keine Gastpiloten zugelassen. Auch wurde auf einen Probebewerb zur Einübung der Funktionäre verzichtet.

Leider kollidierte der Termin mit dem internationalen Bewerb in Herten, sodaß der logische Favorit Peter Hoffmann vom MFC Wr. Neustadt nicht startete. Daher rückte Walter selbst in die Favoritenrolle auf. Auf die folgenden Plätze konnten sich aber etliche Piloten gute Chancen ausrechnen.

Nachdem zwei genannte F3B- Debütanten auch nicht kamen, verhinderte nur die Teilnahme von Franz Mondl, daß es sich wieder nur um ein Klubpokalfliegen zwischen den benachbarten Vereinen Schwarzatal, Weikersdorf und Neostadia handelte.

Der Wettbewerbstag beginnt regnerisch. Die Organisation ist zwar pünktlich um 9 Uhr startbereit, doch Peter Novoszad als Wettbewerbsleiter muß die Piloten bis 9.30 Uhr warten lassen. Dann gehts los mit Zeitflug. Während der Regen nachläßt, dreht der Wind.

Trotz kaltem, nassem Boden und matten Starthöhen werden gleich in der ersten Gruppe volle Zeiten geflogen. Die Modelle rutschen aber bei der Landung wie geschmiert. Ab der zweiten Gruppe ist es vorbei mit den vollen Zeiten. Nur Walter kann noch voll fliegen.

Weiter mit Streckenflug. Es wird in Dreiergruppen geflogen, obwohl vier Signale vorhanden sind. Die erste Gruppe stellt die übliche Trainingseinheit für die Wendenfunktionäre dar. Dann aber läuft es fehler- und tadellos.

Das Wetter ist trotz Wind von schräg hinten erstaunlich thermisch, die Gruppensieger liegen bei über 16 Strecken. Jetzt drehen die Weikersdorfer auf. Während sich Robert Weissenböck in der dubiosen ersten Gruppe noch Helmut Gruber (Schwarzatal) 14:17 geschlagen geben muß, bügelt Ernst Bock in der zweiten die anderen gleich mit 16:9 und Ferdi Trutschnig den

bereits legendär, sodaß keine rechte Freude über die Fortsetzung mit Speedflug aufkommen will.

Jetzt sehen die Starts und Höhen schon ganz anders aus. Dafür streuen die Zeiten gewaltig. Ferdi wahr seine Chancen mit einer 21er. Walter verliert die Kontrolle über sein Modell nach dem Start und kann nur tatenlos zuschauen, wie die vollgeladene Ellip-



Siegerehrung: von links: LSL Manfred Hofbauer, Zweiter Walter Häuplik, Sieger Friedrich Leeb, Dritter Ferdinand Trutschnig, Wettbewerbsleiter Peter Novoszad.

Foto: H. Deibl

Hausherrn Walter Häuplik mit 22 :19! In der Gruppe 5 gibt es ein totes Rennen mit drei Tausendern zu je 10 Strecken, nur der Verfasser versandelt 8 zu 10 gegen Fritz Leeb (Schwarzatal), der die richtige Entscheidung getroffen hatte, nicht nachzustarten.

Trotz bereits deutlichem Rückenwind wird wegen der drohenden Wolken mit Speedflug weitergemacht. Die Zeiten steigen in schwindelnde Höhen. Walter fliegt den Tausender mit über 23 Sekunden, und mancher schafft die vier Strecken überhaupt nicht.

Weils so schön war, wird gleich mit Speedflug -Durchgang Nr. 2 weitergemacht. Nach einigen kriminellen Starts wird doch annulliert und die Windenlinie gedreht. Das kostet zwar eine halbe Stunde Zeit, aber das Wetter wird inzwischen immer besser. Auch haben sich bereits erstaunlich viele Zuschauer eingefunden. Die Kantine ist hier

se aus zweihundert Meter Höhe senkrecht am Boden zerschellt.

Weil in der Nähe „wild“ fliegende Modelle gesichtet wurden, wird unterbrochen und Nachschau gehalten. Mit Richard Spreizgrabners Multiplex 4000- Sender wird die Frequenz überprüft, allerdings ohne Ergebnis. Es folgt eine kurze Diskussion, ob Walter den Flug mit einem anderen Modell wiederholen darf. Er darf, am Schluß des Starterfeldes.

Inzwischen liefern hintereinander Otto Raggam mit 18.8 und Fritz Leeb mit 19.1 tolle Zeiten, bis Walter seinen Wiederholungsflug macht. Bei optimalem Wetter gelingt ihm ein Traumflug. Walter ist selber so von der Geschwindigkeit überrascht, daß er nach dem letzten Basisdurchflug den Acker touchiert.

In der folgenden Kaffeepause kann er das Modell zwar wieder flugtauglich machen, die Flügelchale ist

allerdingsdoch ziemlich stark rampo- niert. Weiter mit Streckenflug 2. Die Starts sind schön, doch die ther- mischen Bedingungen sind unerwartet schlecht. Kaum 16 Strecken als Maximum. Walter bricht beim eben erst geflickten Modell beim Start der Hochstarthaken. Er schafft trotzdem 14 Strecken, während der Verfasser dieser Zeilen allein im Bart fliegend mit 20 Stück ein Erfolgserlebnis hat. Auch Robert Weissenböck und Oskar Tuma gewinnen ihre Gruppe, während ausgerechnet Ferdi Trutschnig mit 13 : 15 wertvolle Punkte abgibt.

Es geht weiter mit dem Zeitflug. Die Bedingungen werden immer schlech-

ter. Die erste Gruppe säuft geschlos- sen nach drei Minuten ab. Nur die er- fahreneren Routiniers Erich Putz und Fritz Leeb fliegen volle Zeiten, und Walter Häuplik hat seine Gruppe auch im Griff. Eine kurze Abstimmung un- ter den Mannschaftsführern ergibt eine Mehrheit für die Beendigung des Wett- bewerbs, nur wenige wollen noch ei- nen dritten Durchgang. Es ist 17 Uhr. Nach einer halben Stunde kann der extra angereiste LSL Manfred Hofbauer dem neuen Landesmeister Friedrich Leeb vom MFC Schwarzatal den Siegespokal und die Goldmedaille überreichen. Zweiter wird trotz der unglaublichen Pechsträhne und der

Doppelbelastung als Ausrichter und Teilnehmer Walter Häuplik (FMSC Neostadia). Die Ehre des MFC Weikersdorf rettet Ferdi Trutschnig mit dem dritte Platz. Vierter und Gewin- ner des von Pancontrol gestifteten Meßgeräts für den bestplacierten Ei- genbau wir Oskar Tuma (MFC Weikersdorf).

An Modellen überwog bereits deutlich die Ellipse 2 mit V- Leitwerk. Ellipsen 1 und die Kopien davon sind im Rück- gang begriffen. Nur drei Piloten (Tuma, Bednarik, Mondl) stellten sich der Übermacht von Ellipsen mit Eigenbaumodellen.

Herbert Deibl



Superglue

Es kommt

auf die Sekunde an ...



Dick / mittel / dünn / Flüssig
+ Aktivator Spray

Unübertroffen im Preis/Leistungsverhältnis

RÖGA  TECHNİK

Modellbau Handelsges.m.b.H.

darauf kommt es an:
Qualität von RÖGA.

ROGA Technik
A-4470 Enns
Neu Gablonz 5

Lieferung nur über
den Fachhandel.



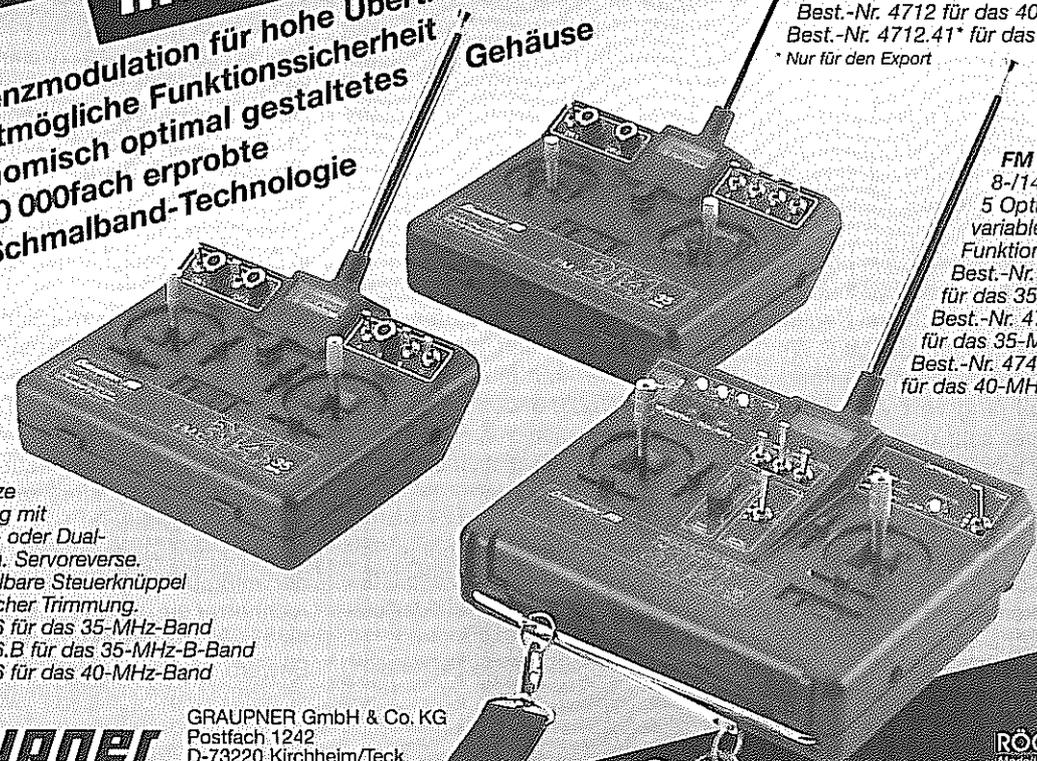
Für den
erfolgreichen Start
im RC-Modellbau

K 26

- Frequenzmodulation für hohe Übertragungsgüte
- Größtmögliche Funktionssicherheit
- Ergonomisch optimal gestaltetes Gehäuse
- 100 000fach erprobte FM-Schmalband-Technologie

FM 214 JUNIOR
4-/14 Kanal-Fernlenkset
2 Optionsplätze zur Ausführung mit
Schalt-, Prop- oder Dual-Rate-Modulen.
Best.-Nr. 4711 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4711.B für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4712 für das 40-MHz-Band
Best.-Nr. 4712.41* für das 41-MHz- Band
* Nur für den Export

FM 414
8-/14-Kanal-Fernlenkset
5 Optionsplätze für:
variable Nachrüstung mit
Funktionsmodulen.
Best.-Nr. 4734
für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4734.B
für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4744
für das 40-MHz-Band



FM 314
8-/14-Kanal-
Fernlenkset
2 Optionsplätze
zur Ausführung mit
Schalt-, Prop- oder Dual-
Rate-Modulen. Servoreverse.
Längenverstellbare Steuerknüppel
mit mechanischer Trimmung.
Best.-Nr. 4736 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4736.B für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4746 für das 40-MHz-Band

Die Sender sind
in ausgebauter
Version abgebildet

Graupner

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

RÖGA  TECHNİK

Modellbau Handelsges.m.b.H.



1. Marchfeldpokal F 3B des MFC - Phönix in Markgrafneusiedl 8. und 9. Juni 96

Der Verein mit den meisten aktiven F3B- Piloten in Österreich versucht sich erstmals selbst als Veranstalter am klubeigenen Platz, der nur für Südwind geeignet und abschüssig ist, setzt unerfahrene und vereinsfremde Helfer ein, baut die ganze Anlage selbst, entwickelt ein eigenes Auswerteprogramm und alle F3B- Piloten des Vereins fliegen auch noch selber mit - was kann da schon herauskommen?

Man kann es ruhig sagen: Herausgekommen ist der beste Wettbewerb dieser Klasse, an den sich der Berichterstatter erinnern kann. Man hatte in keiner Phase den Eindruck, daß es sich um eine Premiere handelt, es gab keinen Anlagendefekt und im gesamten Wettbewerb nur ein einziges Signalproblem, und das bei vier Durchgängen.

Leider wurde die gelungene Veranstaltung nicht durch eine entsprechende Teilnehmerzahl belohnt. So waren von über 30 Nennungen nur 21 Piloten angetreten.

Aus Westösterreich hatte nur Günter Aichholzer den weiten Weg nicht gescheut und Joris ten Holt, zeitweiliges Phönix - Klubmitglied, war aus Frankfurt angereist.

Keiner der starken Salzburger und nur zwei Steirer hatten sich eingefunden.

Allerdings waren gleich drei Neulinge da: Dietmar Moser vom MFC Wr. Neustadt mit einem tollen Eigenbau, mit ihm Wolfgang Hirt vom MBC Hernstein, der sehr unauffällig und talentiert flog, und Günther Pichler von der Akaffieg Graz mit einem Modell aus der Form von Thomas Jauk.

So setzte sich das Teilnehmerfeld vor allem aus Piloten des gastgebenden Vereines (2 komplette Teams) sowie den Klubteams Schwarzatal und Neostadia zusammen.

Die Platzverhältnisse hätten gut 40 Teilnehmer erlaubt.

Der Wind krönte die Organisation noch durch die passende Richtung aus SO, er war ganzen Samstag ziemlich stark.

Der Wettbewerbsablauf:

Pünktlich um 9 Uhr wird mit dem Zeitflug begonnen. Es gibt 6 Landepunkte, meistens aber Fünfergruppen. Der starke Wind leicht seitlich aus Süd erlaubt ordentliche Hochstarts mit wenigen Seilkreuzungen. In allen Gruppen sind volle Zeiten drin, aber beim Landen bergab rutschen viele Modelle endlos weit.

Gleich anschließend gehts weiter mit Streckenflug in Vierergruppen. Dabei werden die Strecken von den Helfern dadurch gezählt, indem große Tafeln mit den Zahlen umgeblättert werden. (Erstmals angewendet auf der WM in Frankreich 1989). Dadurch sind alle Beteiligten immer über den aktuellen Stand des eigenen Piloten und aller anderer weithin sichtbar informiert, und das System ist gegen Stromausfälle, Wackelkontakte, Programmabstürze und andere Segnungen des Computerzeitalters vollkommen gefeit. Der Nachteil: Man braucht mehr Helfer, in diesem Fall also 12 plus Startstellenleiter.

Wegen des weiträumigen befliegbaren, hindernisfreien Luft-raums wird viel taktiert, also mit dem Start gewartet und die Konkurrenz sowie das Wetter beobachtet. Dabei nützten die Hausherren ihren Heimvorteil. Nur Robert Piss gibt eine Strecke ab.

Es folgt der Speedflug.

Der in Bodennähe extrem böige Seitenwind zwingt selbst Spitzenpiloten zu akrobatischen Einlagen auf der letzten Strecke.

Die Zeiten liegen um 20 Sekunden,

etliche 18er, bis Robert Piss 16,6 hinlegt.

Der Debütant Dietmar Moser vom MFC Wr. Neustadt verliert seinen Eigenbau durch Absturz nach Steuerungsausfall beim Start.

Es wird gleich noch Speed der zweiten Runde geflogen. Es ist noch nicht Mittag.

Andy van de Graaf, in Wien wohnhafter Holländer und Phönix- Klubmitglied, meldet seinen Anspruch auf einen Spitzenplatz mit dem Speedtausender von 17,4 an. Wolfgang Scheda folgt gleich mit 17,5. Diesmal sind die Zeiten ausgewogener, gleich fünf weitere liegen unter 20 Sekunden.

Otto Raggam steckt seinen Flieger auf der letzten Wende und beschert dem Team eine Blitzreparatursession wie in alten Zeiten.

Inzwischen wird Mittagspause gemacht.

Viele trennen sich von der gemütlichen Kantine nur widerwillig, als es bei sengender Hitze mit dem zweiten Streckenflug losgeht.

Dabei zeigt Harald Michl, regierender Staatsmeister, mit einem Soloflug weit draußen gleich einmal, wo der Hammer hängt. Mit 27 Strecken (die 28. war schon ausserhalb der Zeit) legt er eine in Österreich noch nie geflogene Leistung hin.

Der zweitbeste Flug in dieser Gruppe liegt bei 24 Strecken (Petrovics).

Dagegen bricht Scheda gegen Peter Hoffmann mit 11 zu 17 ein. Damit ist der erste Favorit weg vom Fenster.

Der Zeitflug ist bei dem Wetter Formsache. Die Punktedifferenzierung erfolgt bei der Landung.

Der Debütant Günther Pichler fliegt bei der mißglückten Landung Günther Aichholzer um und kassiert dafür den einzigen Strafpunktehunderter im Bewerb. Aichholzer bleibt zum Glück



Start zum Streckenflug

Fotos: H.Deibl

unverletzt.

Damit ist der zweite Durchgang fertig. Es ist erst 15 Uhr und es folgt sofort der 3. Zeitflug.

Walter Häuplik und Harald Michl lassen gleich in der ersten Gruppe hundert Punkte gegen Johann Rettich liegen und verabschieden sich damit aus der Spitzengruppe.

Nach einer unzumutbar kurzen Kaffeepause folgt der Streckenflugdurchgang Nr. 3.

Als nächster der Favoriten liefert Robert Piss Punkte ab. Ausgerechnet er, der zu den besten drei Streckenflugpiloten in Österreich zählt, verliert gegen Otto Raggam, der vom alten Taktiker Walter Häuplik treffsicher in die Blase dirigiert wird.

Es werden maximal 22 Strecken geflogen.

Sofort geht es weiter mit dem 3. Speedflug.

Acht Piloten bleiben unter 20 s, nur W. Scheda rutscht weiter ab. Die Bestmarke setzt Piss mit 18.4.

Den dritten Durchgang hat Andy van de Graaf ebenso wie den zweiten für sich entschieden und liegt deutlich vorne, dahinter lauern Aichholzer, Hoffmann, Michl und Piss.

Nach Ende des dritten Durchgangs um 17.45 entscheidet Wettbewerbsleiter Manfred Lex nach Rücksprache mit Organisation und Piloten, heute noch den vierten Durchgang mit dem Streckenflug zu beginnen. Nach einer halbstündigen Pause gehts es nochmals los. Allerdings müssen einige Teilnehmer schon die Notration an Windenbatterien hervorholen, und auch dem

Funkmikrofon des Startstellenleiters geht der Saft aus.

Bei ruhigem abendlichem Flugwetter

gibt es nur geringe Unterschiede in den Wertungen.

Um 19 Uhr endet für diesen Tag der Wettbewerb.

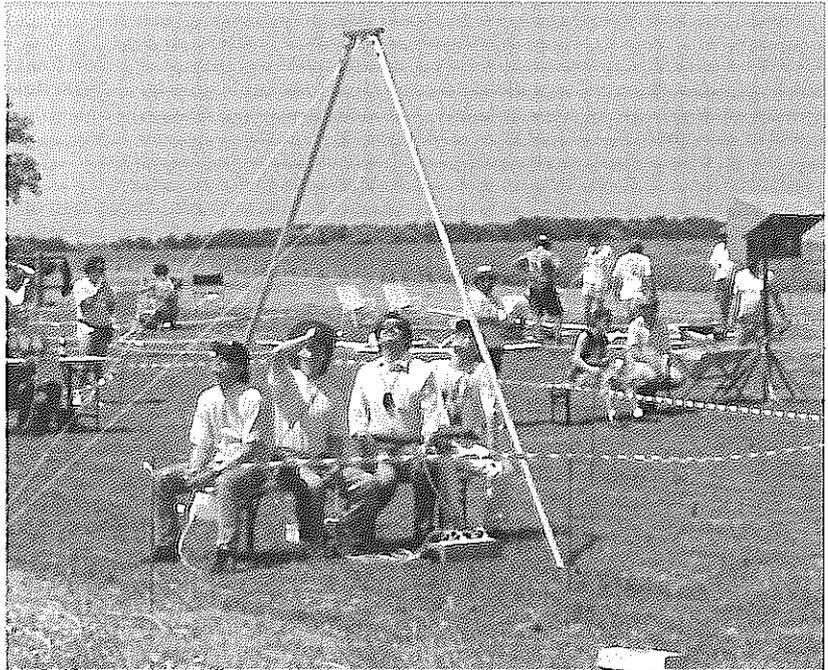
Nächsten Morgen kündigt sich wieder ein sehr heißer Tag an, allerdings geht kaum Wind und der kommt aus der falschen Richtung. Bis halb Zehn wird erwartet, dann dreht der Wind lang-

wird jetzt nämlich eine Gesamtwertung erstellt, die in umgekehrter Reihenfolge die Startfolge beim abschließenden, entscheidenden Speedflug darstellt. Auf gut Deutsch:

Der Führende fliegt erst als Letzter. Dieser Gag wird im Ausland (insbesondere München) schon länger angewendet, stellt aber auf einem österr. Bewerb ein Novum dar.

G. Pichler eröffnet

den Reigen. Der schwache Wind bedingt müde Hochstarts und langsame Zeiten. Nur W. Scheda gelingt es, unter 20 s zu kommen. Den einzigen Bart hat Walter Häuplik, der sofort seine Chance auf einen Stockerlplatz wittert und voll riskiert. Dabei wird die A-Wende um Zentimeter zu kurz und das dadurch erforderliche Ringerl treibt die Zeit auf über 28 s.



Beim Streckenflug sind alle Plätze besetzt

sam und es kann mit dem Zeitflug der 4. Runde begonnen werden.

Viele haben Probleme, die 7 Minuten vollzubekommen, aber es gibt nur wenig Differenzierungen in den Punkten. Um 10.15 Uhr ist auch das überstanden.

Jetzt fehlt nur noch der 4. Speedflug, dann ist der Plan von vier Durchgängen erfüllt. Es folgt eine halbstündige Pause, nein, nicht zur Steigerung der Spannung, oder mittelbar doch. Es

Andy van de Graaf fliegt souverän drittbeste Zeit und steht damit als Sieger fest.

Günther Aichholzer holt sich mit der zweitbesten Speedzeit Silber.

Harald Michl wird mit drittbesten Speedzeit Dritter und kann damit noch Peter Hoffmann überholen, der ebenso wie Robert Piss vom Wetterpech getroffen wird.

Um 11.30 ist der letzte Flug absolviert. Nach einer ausgiebigen Pause, in der

MFC Phoenix Marchfeldpokal F3B

auch die hervorragende Kantine zu ihrem Recht kommt, führt Organisationsleiter Konstantin Praprotnik die Siegerehrung mit einer stattlichen Zahl toller Pokale durch. Andy van de Graaf hat nicht nur die Gesamtwertung, sondern auch den Pokal für den besten Speedflugdurchschnitt gewonnen.

Die Mannschaftspokale Nr. 1 und 2 holen sich die Teams Phönix 1 und 2. Dritte werden die Burschen vom MSK Schwarzatal.

Ein perfekter Wettbewerb ist zu Ende und der vom Mangel an Wettbewerben in Österreich geplagte F3B-Enthusiast registriert mit ungläubigem Staunen, daß sowas heute bei uns noch möglich ist.

Dieser Erfolg ist den Phönixlern aber nicht in den Schoß gefallen. Die Vorbereitungen waren von einer in unseren Breiten ungewohnten Professionalität, vom Ausschreibungsformular bis zum Auswertungsprogramm. Mit dem passenden Wetter hatten sie auch noch das Glück des Tüchtigen. Außerdem wurden einige goldrichtige Entscheidungen getroffen. So kam als Wettbewerbsleiter kein Klubmitglied, sondern der erfahrene Manfred Lex zum Einsatz, der alles perfekt im Griff hatte. Der als Jury engagierte ONF Gottfried Schiffer wurde kein einziges Mal bemüht und genoß die Atmosphäre sichtlich.

Auch wurde der Fehler vermieden, durch Windenmesserei wertvolle Zeit zu verplempern.

Als Helfer kamen Verwandte und Bekannte vor allem der Piloten zum Einsatz, die auf einem Probewettbewerb eine Woche vorher eingeschult worden waren. Sie erledigten ihre Aufgabe so souverän, daß man kaum glauben konnte, es mit Nicht-Insidern zu tun zu haben. Wie man es noch dazu schaffte, ein Duzend Leute dazu zu motivieren, ein komplettes Bade-wochenende zu dafür zu opfern, wird wohl ein Geheimnis bleiben.

Das Auswertungsprogramm war von Harald Michl selbst geschrieben worden und spielte alle Stückerln, vor allem funktionierte es fehlerfrei.

Die Modelle:

Im Gegensatz zur Staats-



Manfred Lex (links; Wettbewerbsleiter) und Gottfried Schiffer (Jury)

meisterschaft in Kaindorf war diesmal die Ellipse V2 derart in der Überzahl (schätzungsweise 80%), daß manche Eigner Mühe hatten, ihre zu finden. Zum Glück berücksichtigt Jaro Müller farbliche Sonderwünsche, wodurch wenigstens auf der Unterseite (wichtig für Streckenflug) eine Unterscheidung möglich ist. Neuerdings gibt es sogar gelbe Oberseiten und Rumpfe. Von der Qualität her stellt dieser Flieger jedenfalls eine Klasse für sich unter den käuflich erhältlichen Modellen dar. Sogar Günther Aichholzer hat sich eine zugelegt und flog ab dem 2. Durchgang damit.

Ein wichtiges Argument neben dem günstigen Preis im Direktbezug ist sicher auch die prompte Lieferbarkeit von Ersatzteilen und deren hundertprozentige Kompatibilität.

In der Spitzengruppe flog neben Aichholzer, der im ersten Durchgang seine Ultimate (Designvariante

„Schweizer Käse“) einsetzte, nur Peter Hoffmann seinen Eigenbau „Ultimate 95“ mit T-Leitwerk.

Der erstaunlichste Eigenbau war aber trotz Absturz der des F3B-Neulings Dietmar Moser.

Er hat nach dem Pfefferkorn-Buch zwei komplette Modelle mit V-Leitwerk und RG-15 samt dem kompletten Formensatz und als Draufgabe noch eine Doppelwinde a la Binkert gebaut. Sonst gab es keine Windenneubauten zu sehen. Besonders hipp sind derzeit extrabreite Trommeln.

Bei den Radios überwog Futaba mit FC 28 und Aichholzers PCM 1024-Handsender, dahinter Graupner MC 20 und Multiplex mit 3030 und zwei 4000er.

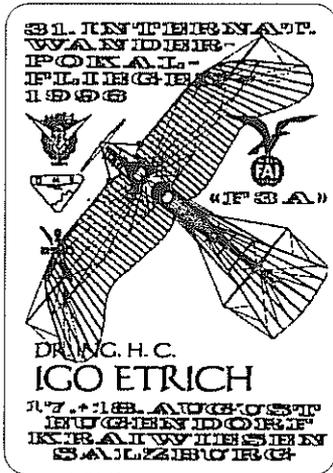
Herbert Deibl

1. Marchfeldpokal Klasse F3B 8.6.1996 - 9.6.1996 Markgrafenusiedl - NWI 6/96

**** offizielle Ergebnisliste ****

Pos	Nun	Kan	Name	Verein	1. Durchgang	2. Durchgang	3. Durchgang	4. Durchgang	Gesamt									
1	8	HE	van de Graaf Andy	KHVL	950	1000	915	905	1000	1000	1000	591	992	1000	953	11817	0	
2	25	89	AUT Aichholzer Günther	THC Innsbruck	1000	950	921	984	1000	964	1000	1000	941	1000	1000	982	11742	0
3	11	71	AUT Michl Harald	MFC Phönix	1000	1000	921	990	1000	924	892	1000	925	975	1000	956	11563	0
4	19	67	AUT Hoffmann Peter	MFC Wr. Neusta	1000	1000	802	975	1000	879	936	1000	994	1000	1000	900	11530	0
5	12	64	AUT Piss Robert	MFC Phönix	967	952	1000	963	1000	913	967	850	1000	979	1000	877	11468	0
6	5	70	AUT Häuplik Walter	Neustadla	979	944	926	1000	957	908	901	1000	978	971	1000	690	11254	0
7	13	72	AUT Scheda Wolfgang	MFC Phönix	977	1000	811	1000	647	994	998	947	825	986	1000	1000	11187	0
8	9	61	HEB Kan Holt Joris	KHVL	814	1000	744	992	783	857	906	1000	950	1000	1000	915	11081	0
9	16	76	AUT Reitzen Johann	MFC Phönix	772	1000	605	977	913	730	1000	1000	926	963	900	947	10933	0
10	22	78	AUT Gruber Helmut	Schwarzatal	959	810	795	977	1000	757	1000	667	920	803	889	843	10427	0
11	27	72	AUT Niederhofer Gerhard	Union Eisenberg	934	1000	770	955	611	763	793	955	799	980	844	823	10227	0
12	15	79	AUT Petrovics Alexander	MFC Phönix	1000	857	683	967	869	856	913	803	705	807	842	842	10311	0
13	14	77	AUT Basch Alexander	MFC Phönix	961	765	603	940	826	698	921	842	613	951	850	843	10263	0
14	24	83	AUT Spreitzgraber Richa	Schwarzatal	957	895	713	838	824	647	727	1000	760	982	889	939	10171	0
15	23	85	AUT Leeb Friedrich	Schwarzatal	971	941	715	1000	556	750	995	700	794	855	900	891	10109	0
16	6	73	AUT Heckenast Franz	Neustadla	980	850	767	979	667	840	990	727	728	1000	737	665	9658	0
17	17	53	AUT Hirt Wolfgang	MBC Hornstein	988	722	685	774	700	756	613	857	807	933	700	579	9115	0
18	21	68	AUT Brunner Andreas	Schwarzatal	764	632	250	791	900	747	740	474	743	936	650	844	8971	0
19	7	74	AUT Raggan Otto	Neustadla	954	632	711	679	295	0	914	1000	864	882	829	702	8553	0
20	3	68	AUT Richter Günther	Akaflieg	333	556	418	1000	600	463	493	556	431	396	550	335	6331	100
21	20	75	AUT Moser Dietmar	MFC Wr. Neusta	781	632	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1413	0

- Wettbewerbsleiter : Manfred Lex
- Jury : Gottfried Schiffer
- Organisationsleiter : Konstantin Praprotnik
- Senderdepot : Wolfgang Michl
- Auswertung : Erich Kopecky, Gerald Krumpas
- Funktionäre : Karl Fiss, Paul Tichopad, Mario Fürst, Andreas Praprotnik, Andreas Scheda, Sabine Ulrich, Heimo Habelt, Robert Schmutz, Walter Weber, Thomas Mayer, Harald Wöb, Harald Rettich, Heinz Musich



Samstag, Anmeldung und Senderabgabe. Von den angemeldeten 32 Piloten waren 28 erschienen. 6 kamen aus Deutschland, 3 aus der Schweiz, 2 aus Belgien, einer aus Frankreich und 17 aus Österreich. War die Teilnahme an ausländischen Wettbewerbern eher schwach, ist die Nennung von 17 Österreichern sehr erfreulich, darunter war die gesamte Nationalmannschaft. Diese war kurz davor bei der Europameisterschaft in Krnov / CZE und belegte dort unter 20 Mannschaften den 5. Rang. Bedenkt man, daß mit Ausnahme von Heinz Kronlachner die anderen Wettbewerbsteilnehmer noch wenig bei EMs oder WMs waren, ist diese Platzierung außerordentlich gut; schließlich belegten bei der EM Helmut Danksagmüller den 9., Heinz Kronlachner den 11. und Peter Ortner den 15. Platz. 2 Österreicher im Finale, das ist sehr gut.

Es regnete zwar nicht mehr, aber die Wolkendecke hing ganz tief, und es wurde von Zeit zu Zeit ein Probeflug durchgeführt. Es dauerte über eine Stunde, ehe der Wettbewerb endlich beginnen konnte. Im 1. Durchgang setzte sich Titelverteidiger Heinz Kronlachner an die Spitze und schaffte den 1000er. Aber knapp dahinter platzierten sich mit 999 Punkten Helmut Danksagmüller und der 3. EM-Teilnehmer Peter Ortner mit 937 Punkten. Im 2. Durchgang flog Danksagmüller den 1000er und Kronlachner folgte mit 998 Punkten vor Leo Berger der 983 Punkten erflog und der damit Ortner vom 3. Platz verdrängte. Hier gab es einen Protest von Kronlachner, der sich von den Punkterichter zu schlecht bewertet fühlte. Der Protest wurde von der Int.Jury - Ursula Berthold, GER, Werner Oeggerli, SUI und Edwin Krill, AUT abgelehnt. Der 3. Durchgang wurde am Sonntag durchgeführt. Auch an diesem Tag

Igo Etrich Wanderpokal ging erstmalig nach Wien

Die ganze Woche über war das Wetter sehr schlecht und alle zitterten um die Durchführung des Wettbewerbes.

32 Nennungen lagen vor, und für diese Anzahl waren bei drei Durchgängen in 1 1/2 Tagen die zur Verfügung stehende Zeit sehr kurz.



Erstmals gelang es dem wiener Piloten Helmut Danksagmüller den Igo Etrich -Wanderpokal nach Wien zu holen! Foto: EKA

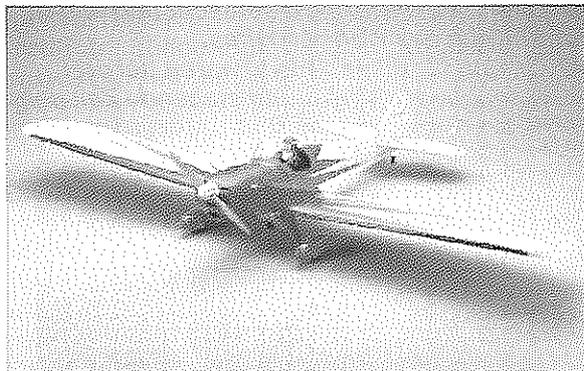
hingen erst die Wolken tief Die Verzögerung des Beginns war aber nur kurz, und mit nur 15 Minuten Verspätung gings los. Nachdem der z.Zt. Führende erst der letzte Starter war, blieb das Endergebnis bis dahin völlig offen. Das Wetter wurde immer besser, und es waren sehr schöne Flüge zu sehen, auch Zuschauer fanden sich ein. Kurz vor 14.00 Uhr erfolgte der letzte Start - Helmut Danksagmüller, Wien. Sein Programm wurde den Punkterichtern sehr gut dargeboten und die Punkterichter gaben ihm einstimmig die beste Beurteilung. Der Wettbewerb wurde vom BFR Anton Moser bestens geleitet, und die Organisation lag in den Händen des Obmannes des MFC Salzburg, Oswald Hajek. Am Samstag gab es am Platz ein gemütliches Beisammensein mit Musik, Faßbier und Grillbar.

Die Siegerehrung wurde unmittelbar nach Wettbewerbsschluß am Sonntag von Oswald Hajek unter Assistenz der beiden Ehrenpräsidenten des ÖAeC-Salzburg, Georg Kopp und Hans Niederwimmer durchgeführt. Alle Teilnehmer und Funktionäre erhielten ein Ehrengeschenk und die 5 besten Wettbewerber je eine Urkunde und einen Pokal. Der Schöpfer der Igo Etrich Ehrenmedaille, Hans Niederwimmer, ehrte die ersten Drei mit der Igo Etrich Medaille in Gold, bzw. Silber und Bronze. Es war wieder ein schöner Wettbewerb in Kraiwiesen.

Edwin Krill
BSL a.D.

Topaz

Neuheiten



Space Walker

Neben der Extra 300 S und der Piper Clipped Wing Cub ist dieses Flugmodell ein weiteres Mitglied in der mit Verbrennungsmotor angetriebenen **Super High Quality Series** von KYOSHO. Der Space Walker besitzt ebenfalls einen hohen Vorfertigungsgrad. Alle schwer herzustellende Teile sind als Tiefziehteile im Bausatz enthalten. Das ermöglicht eine extrem kurze Bauzeit. Der Rumpf ist in konventioneller Balsa Bauweise gefertigt, die Tragflächen in Balsa Rippenbauweise sind bereits fertig gebaut. Das Modell ist wie in dieser Serie üblich rohbaufertig oder bereits fertig bespannt lieferbar.

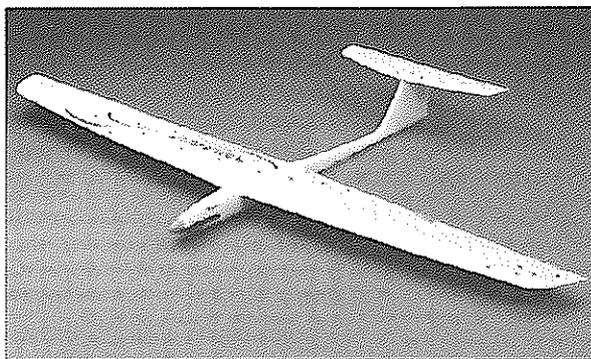
Technische Daten: Länge 1103 mm, Spannweite, 1584 mm
Gewicht ca. 2500 g, Flächeninhalt 43 dM2, Profil NACA 2415
Motor: 6,5 CM3 (2Takt) 8,5 CM3 (4Takt)



Piper Cub Der Klassiker der Lüfte

Vorbildähnlicher Nachbau der legendären Piper Cub. Vor vielen Jahren galt die Piper Cub als der Klassiker unter den Schulflygezeugen. Das Modell besitzt ebenso gutmütige Flugeigenschaften, wie das große Vorbild. Die Steuerung erfolgt über alle drei Achsen. Alle Teile des Baukastens sind bereits fertig gebaut und mit farbiger Folie bespannt. Die Piper Cub ist in der klassischen Ausführung mit gelber Folie bespannt und in der Militärversion in grün gehalten. Der Rumpf ist in robuster Balsa-Sperrholz Bauweise gefertigt, die Tragflächen, Höhen- und Seitenleitwerk sind in bewährter Balsa-Leichtbauweise erstellt. Die Montage der Tragfläche erfolgt mit zwei Gewindeschrauben.

Technische Daten: Spannweite 1.720 mm, Länge ü.a.: 1.095 mm
Flächeninhalt ca.: 42 dM2 Leergewicht ca.: 1.930 g
Abfluggewicht ca.: 2.600 g



Der variable Hotliner!

Der Tabasco ist ein High-Tech Hotliner mit vielseitigen Einsatzmöglichkeiten. Zum einen eignet er sich hervorragend als Wettbewerbsmodell für die 10 Zellen Klasse. Zum anderen ist der Tabasco die perfekte Wahl für heiße Stunden mit einem 27 Zellen Antrieb. Egal, für welche Antriebsvariante Sie sich entscheiden, der Tabasco wird Sie mit seinen hohen Flugleistungen überzeugen!

Der Rumpf bietet reichlich Platz für den Einbau der RC-Anlage. Der farbige Dekorbogen sorgt für ein ansprechendes Design, ohne aufwendige Lackierarbeiten.

Technische Daten: Spannweite 1.840 mm, Länge ü.a. 1.090 mm
Flächeninhalt ca. 36 dM2, Abfluggewicht ca. 1.900-2.400 g

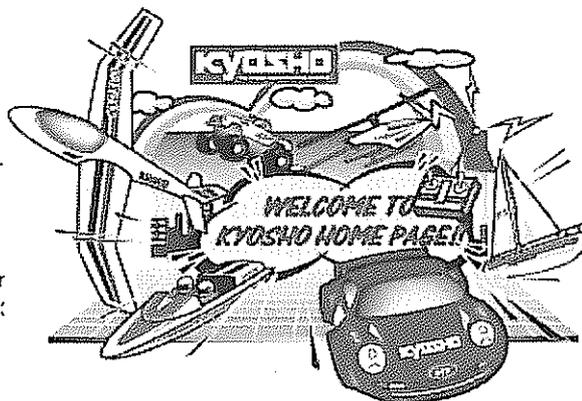
KYOSHO im INTERNET

Auch in dem neuesten Kommunikationsmedium <INTERNET> ist KYOSHO als eine der ersten Modellsportfirmen ab sofort vertreten. Neben vielen Neuheiten finden Sie auf den einzelnen Seiten Tips und Infos zu den einzelnen KYOSHO-Produkten. Der Zugang zu diesen Seiten ist selbstverständlich kostenlos, es fallen lediglich die Telefongebühren zum Einwählpunkt an.

INTERNET-Adresse:
<http://tokyoweb.or.jp/kyosho>

Desweiteren haben wir unseren **Hotline-Service** erweitert. Ab sofort er reichen Sie die **Hotline** neben der bekannten Telefonnummer 04191-8571; auch per e-mail.

e-mail-Adresse: 101 573.712 @ compuserve.com



Wartet ihr Volt!

Topaz

Easy Fly



Best.-Nr. 401
219,- DM*

GfK-Rumpf!

Technische Daten
Spannweite: 1.700 mm
Länge u.a.: 1.065 mm
Flächeninhalt ca.: 29 dm²
Leergewicht ca.: 580 g
Abfluggewicht ca.: 1.300 g



Baukasteninhalt 'Easy Fly'

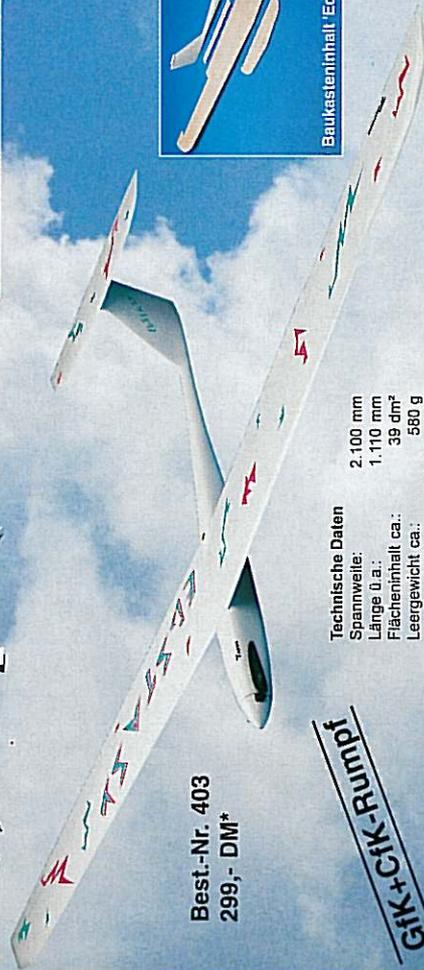
Best.-Nr. 401-90 78,- DM*



Tragflächenbausatz mit Querrudern

Der Einsteiger für 7-8 Zellen!

ECSTASY



Best.-Nr. 403
299,- DM*

GfK+GfK-Rumpf!

Technische Daten
Spannweite: 2.100 mm
Länge u.a.: 1.110 mm
Flächeninhalt ca.: 39 dm²
Leergewicht ca.: 580 g
Abfluggewicht ca.: 2.000-2.500 g



Baukasteninhalt 'Ecstasy'

Der Hotliner für 10-27 Zellen!

QUASAR



Best.-Nr. 402
249,- DM*

GfK-Rumpf!

Technische Daten
Spannweite: 1.990 mm
Länge u.a.: 1.200 mm
Flächeninhalt ca.: 32 dm²
Leergewicht ca.: 680 g
Abfluggewicht ca.: 1800 g



Baukasteninhalt 'Quasar'

Der Softliner für 7-10 Zellen!

TABASCO



Best.-Nr. 404
349,- DM*

GfK+GfK-Rumpf!

Technische Daten
Spannweite: 1.840 mm
Länge u.a.: 1.090 mm
Flächeninhalt ca.: 36 dm²
Leergewicht ca.: 580 g
Abfluggewicht ca.: 1.900-2.400 g



Baukasteninhalt 'Tabasco'

Wettbewerbsmodell für die 10 Zellen FAI Klasse!

Der Profi-Hotliner für 10-27 Zellen!

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

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

*unverbindliche Preisempfehlung

Lieferung nur über den Fachhandel!

Intum vorbehalten!



hitec

Qualität
zum
fairen Preis!

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

Technische Daten HS-545*

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

* ermittelt bei 6,0 V



F3C - Die höchste Disziplin im Hubschrauberflug

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

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



Die Wahl der Profis!



F3A - Die höchste Disziplin im Motorflug

Technische Daten HS-525*

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

* ermittelt bei 6,0 V

hitec HS-525

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

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

hitec HS-545

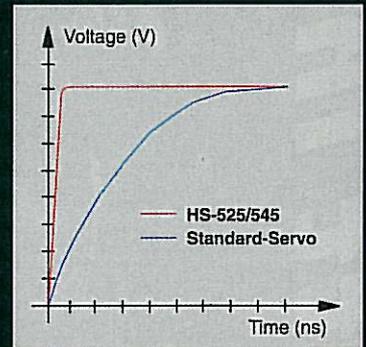
Ausgelegt für die professionelle Anwendung in Hubschraubern. Sämtliche Bauteile sind optimiert auf maximale Schockfestigkeit. Mit dem HS-545 erhalten Sie ein optimales Servo für den harten F3C Wettbewerbseinsatz.

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

Der Verstärker-Chip!

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

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



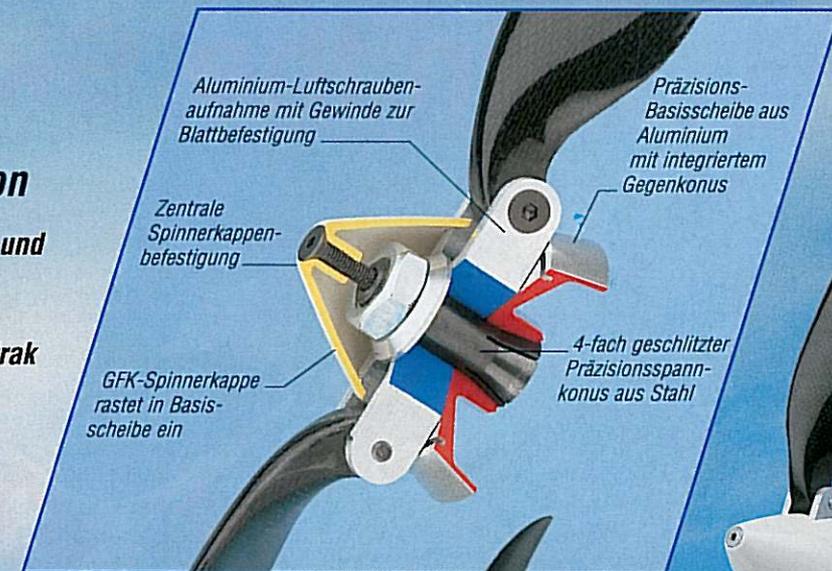
An dem steilen Anstieg der roten Kurve ist gut zu erkennen, wie schnell der Verstärker-Chip von hitec die Spannung hochregelt. Im Vergleich dazu, sind Standard-Servos mit der blauen Kurve dargestellt.

GRAUPNER

Luftschrauben für Profis

CAM PROP – computergefertigte Klappluftschrauben in höchster Präzision

- Sehr guter Wirkungsgrad und breiter Arbeitsbereich
- Ein für jede Luftschraube speziell berechneter Profilstrak als Voraussetzung für bestmögliche Aerodynamik
- CAM (Computer Aided Manufacturing) garantiert enge Toleranzen und höchste Präzision



Präzisionsspinner Ø 42 mm für FOLDING PROP

CAM GEAR PROP

Speziell abgestimmt auf die Elektromotoren SPEED GEAR 4:1
Spinner-Ø 39 mm
Wellen-Ø 3,17 mm

- ① Best.-Nr. 1324.25.20 (in Vorbereitung)
Luftschrauben-Ø 25 cm
Steigung 20 cm
- ② Best.-Nr. 1324.28.20
Luftschrauben-Ø 28 cm
Steigung 20 cm

CAM FOLDING PROP

Speziell für die F5B/10-Zellen-Klasse entwickelte Klappluftschraube. Geeignet für Direktantrieb mit Hochleistungsmotor ULTRA 3300-3.
Spinner-Ø 42 mm
Wellen-Ø 5 mm
Luftschrauben-Ø 33 cm
Steigung 18 cm

Speziell für den Getriebemotor SPEED GEAR 700 2,7:1 konzipierte Klappluftschraube
Spinner-Ø 42 mm
Wellen-Ø 5 mm
Luftschrauben-Ø 36 cm
Steigung 24 cm

- ③ Best.-Nr. 1335.33.18
- ④ Best.-Nr. 1335.36.24

Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheitenprospekt N'96.

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

CFK FOLDING PROP

Neue Klappluftschaubenserie speziell für enorm hohe Belastungen bei ULTRA-Direktantrieben bis 30 NC-Zellen

- Extrem torsionssteif durch diagonal eingelegtes Körper-Kohlefaserewebe ▽
- Hohe Drehzahlfestigkeit durch eingelegte Kohlerovings
- Präzisionsnabenspule aus Aluminium
- Geringes Gewicht durch hohen Kohlefaseranteil
- Polierte Klarsichtoberfläche

Spinner-Ø 42 mm, Wellen-Ø 5 mm

Best.-Nr.	Luftschrauben-Ø	Steigung
* 1343.30.18	30 cm	18 cm
⑤ 1343.36.24	36 cm	24 cm
⑥ 1343.38.20	38 cm	20 cm

*ohne Abbildung

M 1:1

NEW STARS

in the Sky ...



BAE 146
Verkehrsmaschine für
vier E-Impeller-
Triebwerke
Spannweite: 1900 mm



JOY - leistungsstarker Wurf-
gleiter; Spannweite 1500 mm



Puma II ARF
eleganter Kunst-
flugtrainer, Fast-
Fertigmodell
Spannweite 1400 mm



Moskito Sonic
Elektro-Heli
Rotordurchmesser
1350 mm

Get more fun mit den Flugmodell-Neuheiten von robbe. Auch 1996 ist es uns wieder gelungen, neue Maßstäbe zu setzen. Sie werden von der Qualität, der Vorfertigung und dem überragenden Preis-Leistungs-Verhältnis begeistert sein. Überzeugen Sie sich selbst bei einem Besuch Ihres örtlichen Fachhändlers. Dieser hält für Sie das umfangreiche robbe-Programm und natürlich unsere völlig neu gestalteten Neuheiten- und Hauptkataloge '96 für Sie bereit.



FO 141 Gnat
Düsen-Jet für
E-Impeller-Triebwerk
Spannweite: 780 mm

robbe Modellsport
GmbH & Co KG, Metzloser Str. 36, 36355 Grebenhain

robbe - ALWAYS PUSHING THE LIMITS

robbe
modellsport
Für machen Träume wahr!

RC-E7 - eine Fernsteuerklasse die Nachwuchs bringt -eine Fernsteuerklasse für jung und alt !

Am 29./30. Juni 1996 fand am Modellflugzentrum in Kraiwiesen /Salzburg, die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC E7 statt. 35 Teilnehmer waren gemeldet und 31 waren tatsächlich gekommen. Diese Klasse ist in Kraiwiesen entstanden und erprobt worden und wird z.Zt. nur in den westlichen Bundesländern wettbewerbsmäßig geflogen. So kamen 10 Piloten aus Tirol, 9 aus Salzburg, 5 Vorarlberg, 4 Kärnten und 2 aus der Steiermark. Interessant sind vielleicht auch die Altersgruppen, die an dieser ÖM teilnahmen. Der älteste Teilnehmer, Franz Lang, 65 kam aus Rothenturn in Kärnten, der jüngste Teilnehmer, Thomas Mayr, 15 kam aus Feldkirchen in Vorarlberg. Zwischen beiden liegen also 50 Jahre! Das ist der Beweis, daß diese Klasse für jedermann interessant ist, sowohl von der Modellseite her als auch von den Wettbewerbsregeln. Das Modell erfordert keinen besonderen baulichen und motorischen Aufwand, es kostet also nicht allzu viel, und bei den Wettbewerbsregeln handelt es sich um ein Zeitfliegen mit Ziellandung. Trotzdem verlief der Wettbewerb sehr spannend, und die Begeisterung und der Wettbewerbseinsatz ist sehr groß. Neben dem Hangflug sind bei den diversen Wettbewerben die meisten Teilnehmer. Es wäre bestimmt sehr interessant und begrüßenswert, würde sich diese Klasse auch in den östlichen Bundesländern „einbürgern“! Es ist eine Leichtgewichtklasse, die absolut sauber ist, ohne putzen und reinigen und Streß gibt es hier absolut keinen. Der Wettbewerb wurde von Obmann Oswald Hajek eröffnet, und Altobmann Niederwimmer (dem es gesundheitlich ein kleinwenig besser geht) war neben Edwin Krill als Jury tätig. Es waren 3 Kreise. von 30 min Durchmesser in der gut gepflegten Rasenpiste ausgesteckt, und in jeder lag ein Maßband zum Messen der Zielgenauigkeit bereit. Pro 10 cm gibt es eine Punkt + oder -. In einem Intervall von 3 - 4 min wurde der Start eines Modells freigegeben, und es waren oft bis zu 4 Modelle in der Luft. Begünstigt durch ein einigermaßen schönes und ruhiges Wetter, waren sehr schön



Die österreichischen Meister 1996 in der Klasse RC-E7
v.l.n.r. Martin Masal, Josef Holzbüchler, Peter Biller Foto:EKA

ne Flüge zu sehen, und exakte Punktlandungen und genaueste Zeiteinteilungen waren öfters zu verzeichnen. Erst ab dem 4. Durchgang wurde das Wetter schlechter, der Himmel wurde immer schwärzer, und 2 Minuten nach der letzten Landung brach der große Regen los. Aber da waren alle schon in Sicherheit. Mit 5 gleichmäßigen Flügen und einem Streicher sicherte sich der Obmann des Ö M V - Rothenturn, Kärnten, Josef Molzbichler, den Meistertitel mit 4169 Punkten. Zweiter wurde mit 4157 Punkten der Vorarlberger Martin Masal vor dem Tiroler

Peter Biller, der 4145 Punkte erreichte. Die weitere Reihung siehe die Offizielle Ergebnisliste. Die Wettbewerber waren alle mit der Organisation sehr zufrieden, und es ist zu hoffen, daß sie auch bei den noch folgenden RC E7-Wettbewerben - und vielleicht auch noch andere - mitmachen werden.
EKA

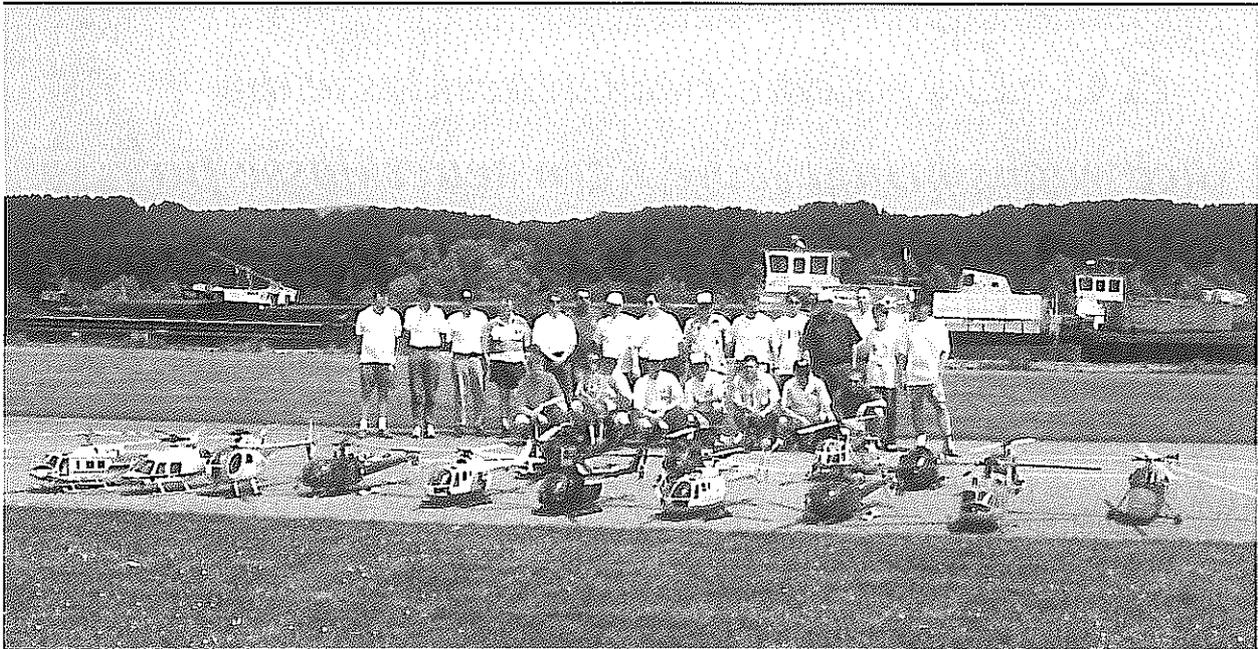
MVVS

Motoren
von 2,5 - 20 ccm

modell motoren

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

INFO: A. Bayer GmbH
Tel 02252/89 546



Unter der Schirmherrschaft der Fa. Graupner Österreich - Röga Technik - veranstaltete der MFC Linz an diesem Wochenende seinen 4. Internationalen Modell-Hubschrauber-Wettbewerb. Piloten aus der Schweiz, aus Deutschland und Österreich zeigten bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen ihr Können mit Modellen in Versionen des Zivil- und Militärbereiches. Nach Baubewertung und zwei Flugdurchgängen (je Pflicht- und Kürteil) belegten die in Fachkreisen schon bestens bekannten Piloten Josef Buchner (Ö/Alouette III, MilV), Wolfgang Simon (D/BO 105M), Manfred Ennsgraber (Ö/Alouette III, MilV) und Robert Mösching (CH/Bell 212 H4SW) die begehrten Plätze 1 bis 4. Als Punkterichter fungierten Eberhard Dürschmied, Robert Schornsteiner und Peter Ableitinger.

Erstaunlich war das große Interesse des offenbar immer zahlreicher werdenden fachkundigen Publikums. Detailtreue, hoher Fertigungsgrad und HighTech-Standard sind bei den Flugmodellen beinahe Selbstverständlichkeit

Geflogene Modelle:

Alouette 3, Bell 212 H4SW, Bo 105 M/LS/CB, Bell UH IOSR, Bell 412, LAMA SA 315B, ECUREUIL 355 N, Bell Jet Ranger 3, Bell UH 1B/D (außer Konkurrenz Hughes 500D, Sikorsky usw.).

Die Siegermodelle: v.l.n.r. BO 105, ALOUETTE III,

Simon begeisterte zwischen- durch das Publikum auch mit seinem schnellen Top-F3A-Modell MEGASTAR' durch atemberaubende Turns, Rollen, Loopings, Spiralen, und 3D-Flugfiguren. Knipprath, bekannter Hughes-Fertigungsexperte, ergänzte die das Programm im Linzer Hafengelände durch beeindruckende Flugmanöver auf seinem selbstentwickelten Trainingsmodell.

Gesamt kann der Verein ASKÖ MFC Linz wiederum auf einen gelungenen Wettbewerb verweisen.

Rudolf Gerhard



Die Sieger 1996 HeliscaleLinz: v.l.n.r. Wolfgang Simon BRD, Josef Buchner und Manfred Ennsgraber beide Österreich Fotos: Rudolf Gerhard



9. Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen 15. Juni 1996 ASKÖ MFC Hausruck

Es muß nicht immer Wettbewerb sein! Unter diesem Motto veranstaltete unser Club auch heuer das „9. Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen“ als Treffen für Anhänger von vorbildähnlichen und vorbildgetreuen Flugmodellen. Bedingt durch das schöne Wetter; trotz fast wolkenlosem Himmel, sehr schwachem Wind und angenehmer Temperatur- war die Stimmung unter den zahlreichen Teilnehmern sehr gut, zumal auch unsere Küchenmannschaft für ausgezeichnete Verpflegung sorgte.

Nun aber zu den herrlichen Modellen, welche natürlich vom Sachkundigen Publikum sowohl am Boden, wie auch im Flug dementsprechend bewundert wurden.

Nach wunderschönen Schleppts konnten Segelflugzeuge wie OBS 2, Mü 13 und L-Spatz sich durch die aufkommende Tennik hochschrauben und ihre Eleganz unter Beweis stellen.

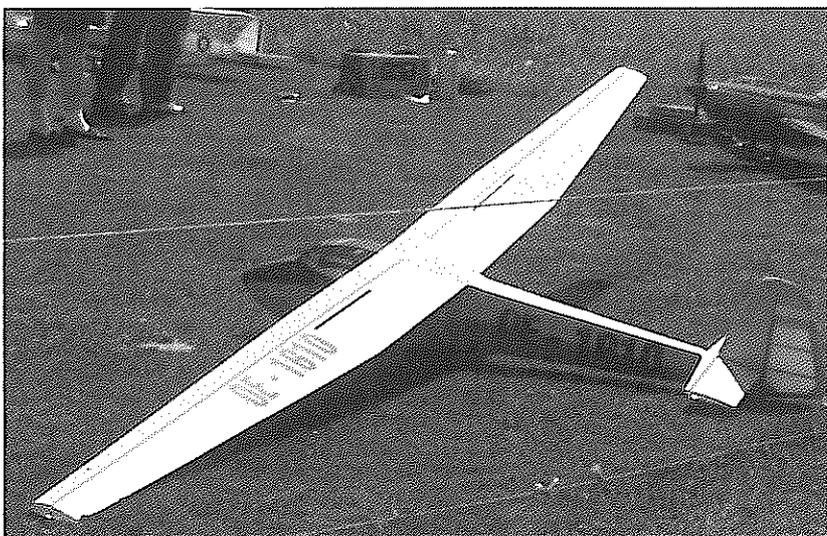
Die Motorflugzeuge waren durch eine breitgestreute Palette vertreten. So zeigten nicht nur Oldtimer sondern auch vorbildgetreue Kunstflugmaschinen beachtenswerte Darbietungen in der Luft. Höchst interessant war auch die Fesselflugvorführung des Richthofen Drei-Deckers DR 1, welche so manchen Modellflieger in die Zeiten der Entstehung des motorisierten Modellfluges entschweben ließ.

Manche von uns setzen Hubschrauber gleich mit Lärmquelle besonderer Art. Daß dies nicht so ist, wurde mit der Hughes 300, bestückt mit einem 15 ccm 4-Taktmotor eindrucksvoll bewiesen. Der angenehm leise und wirklichkeitstreue Flug wurde mit einer excellenten Autorotationslandung abgeschlossen.

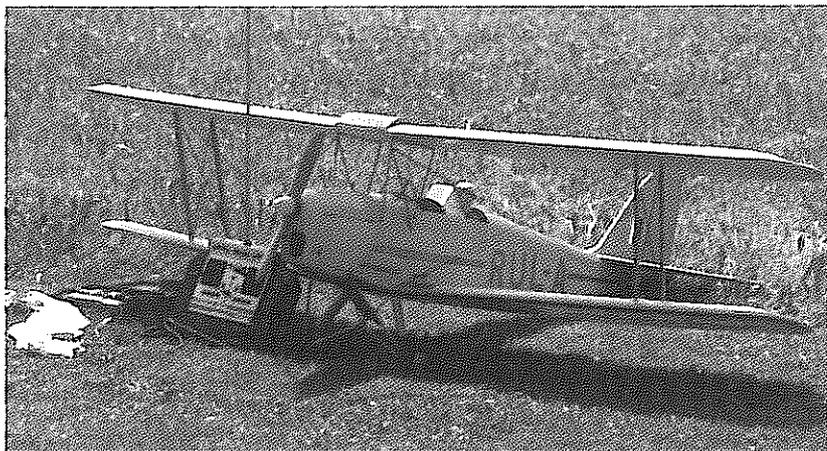
Höhepunkt der Veranstaltung war zweifelsohne der Flug der Etrich-Taube von Hr. Köppl. Abgesehen von der Größe nicht mehr vom Original zu unterscheiden zog dieses Fluggerät mit dem von Hr. Köppl naturgetreu nachgebauten 4-Zylinder-Reihenmotor mit funktionierender Wasserkühlung mit sagenhaften Langsamflugeigenschaften seine Kreise in der Luft. Alles Sehenswerte hier aufzuzählen würde den Rahmen dieses Berichtes sicherlich sprengen. Die folgende Liste soll deshalb in Kurzform alle Teilnehmer mit Ihren Flugzeugen wiedergeben.



ALBATROS B1 von Alfred Mühlberger Fotos: J. Ortner



L-SPATZ von Walter Hemetsberger



TIGERMOTH von Werner Plöderl

Köppl Leopold
Späth Karl
Leutner Johann
Mühlberger Alfted
Neubauer Franz
Dutzler Roland
Forstner Herwig
HemetsbergerWalter
Ecker Franz
Schobesberger Helmut
Klaffenböck Hermann
Huber Engibert
Plöderl Walter

MFC Salzburg
UMFC Schärding
MFC-Weichstetten
MFC-Weichstetten
MFC-Weichstetten
NIFC-Weichstetten
MFC-Weichstetten
UMFC Meggenhofen
FFK Phönix
UMFC Vöcklamarkt
MFC-Kondor
Quax Linz
ASKÖ-MFC Hausruck

Etrich-Taube, Fly Baby
Ema
Cessna L- 1 9 Bird Dog
Albatros B 1
Piper Cup PA 18, Sopwith Pub
Extra 300
OBS 2
Robin DR 400, L-Spatz
Fokker Dr 1
DH 82 C Tiger Moth
Hughes 300, Viconte
Mü 13 E
Tiger Moth

Zusammenfassend ist zu sagen, daß diese Veranstaltung wiederum eine gelungene Alternative zu anderen Wettbewerben darstellt. Gerade deshalb, weil diese Modellflugsparte eine der anspruchsvollsten ist, vor allem was die Herstellung der Modelle an-

geht, ist der Anreiz für die Nachahmung sicher empfehlenswert.

Zum Schluß möchte ich mich im Namen des ASKÖ-MFC Hausruck bei allen Teilnehmern, aber auch bei allen Vereinsmitgliedern und Gönnern, die

zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben herzlich bedanken.

Johann Ortner

Für den erfolgreichen Start im RC-Modellbau

- Frequenzmodulation für hohe Übertragungsgüte
- Größtmögliche Funktionssicherheit
- Ergonomisch optimal gestaltetes Gehäuse
- 100 000fach erprobte FM-Schmalband-Technologie

FM 314
8-/14-Kanal-Fernlenkset
2 Optionsplätze zur Ausführung mit Schalt-, Prop- oder Dual-Rate-Modulen. Servoreverse. Längenverstellbare Steuerknüppel mit mechanischer Trimmung.
Best.-Nr. 4736 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4736.B für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4746 für das 40-MHz-Band

FM 214 JUNIOR
4-/14 Kanal-Fernlenkset
2 Optionsplätze zur Ausführung mit Schalt-, Prop- oder Dual-Rate-Modulen.
Best.-Nr. 4711 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4711.B für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4712 für das 40-MHz-Band
Best.-Nr. 4712.41* für das 41-MHz-Band
* Nur für den Export

FM 414
8-/14-Kanal-Fernlenkset
5 Optionsplätze für variable Nachrüstung mit Funktionsmodulen.
Best.-Nr. 4734 für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 4734.B für das 35-MHz-B-Band
Best.-Nr. 4744 für das 40-MHz-Band

Die Sender sind in ausgebauter Version abgebildet

Graupner

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

RÖGA  **TECHNIK**
Modellbau Handelsges. m. B.H.

Der neue

Graupner Katalog

Mit Neuheiten »N96«
Auf über 900 Seiten
aktueller Modellbau

46 FS ist da!

RÖGA  **TECHNIK**
Modellbau Handelsges. m. B.H.
Graupner Austria

Lieferung nur über den Fachhandel.

Landesverband Wien zu Gast im Kaufhaus Gerngross



Auf 160 qm Ausstellungsfläche zeigte der Landesverband Wien eindrucksvoll alle Varianten des Flugsports.

(Fotos W.Zehethofer)

Der Landesverband Wien mit allen seinen Sektionen war fünf Wochen, vom 29. Jänner bis 3. März 1996, mit einer Informationsschau über den Flugsport in Wien zu Gast bei Gerngross.

Auf ca. 160 qm Ausstellungsfläche waren unter anderen ein flugtüchtiges "Grunau-Baby", Fallschirmspringer in voller Montur, sowie Flächen- und Hubschraubermodelle ausgestellt.

Das dargebotene Informationsmaterial sowie die fachkundige Beratung durch die Ausstellungsbetreuer fanden große Beachtung und Interesse bei den Kaufhausbesuchern und zeigte eindrucksvoll das breite Angebot der Ausübung des Flugsportes im Rahmen des OEAC.

Die Ziehung des "Flugsport-Quiz" bildete den Abschluß dieser Informationsschau.

Zu gewinnen gab es Schnupperflüge mit Motor- und Segelflugzeugen und Lehrer-Schüler-Flugstunden im Modellflug.

Es zeigte sich hier wieder, daß ein vernünftiges "MITEINANDER" der Modell- und Großflieger eine erfolgreiche Show, mit Vorteilen für alle Beteiligten ermöglichte.



Einer der Initiatoren dieser Ausstellung und eifriger "Standbetreuer"
LSL Wilhelm Zehethofer

Wilhelm Zehethofer
LSL Wien

Der Landessektionsleiter Wien berichtet Obmännersitzung

Am 15. Mai trafen sich die Obmänner und Baugruppenleiter der Wiener Vereine unter Vorsitz des Landessektionsleiters Willi Zehethofer. Diese Treffen werden in regelmäßigen Abständen abgehalten und dienen zum Informationsaustausch zwischen Landessektion und den Vereinen bzw. den Vereinen untereinander.

Der Landessektionsleiter berichtet: Mitgliederstatistik: die Sektion Modellflug stellt im Bereich des Landesverbandes Wien des ÖAeC mit derzeit 831 Mitgliedern 55% und damit die weitaus stärkste Sektion. Insgesamt sind in Österreich 5.143 Modellflieger beim ÖAeC gemeldet. Nach Niederösterreich und der Steiermark steht Wien derzeit an dritter Stelle der Mitgliederzahl unter Österreichs Bundesländern.

Ein neuer Modellflugverein hat sich konstituiert und wir begrüßen den 1.HMS-Sektion Stetten. Aus einer Gruppe am fanatischer Hangflieger hat sich gezwungenermaßen dieser Verein gebildet, damit uns das Hangfluggelände Stetten erhalten bleibt. Alle jene Kollegen, die häufig oder auch nur gelegentlich die Wiener Hangflug - Hausberge besuchen sind gut beraten, dem 1. HMS als Zweitverein beizutreten. Es gibt keine Beitrittsgebühr und der Mitgliedsbeitrag ist mit 200,- auch nicht zu hoch bemessen. Die Benützung des Stettner Hanges ist jedoch von der Gemeinde Stetten aus nur Mitgliedern des 1.HMS gestattet. Es werden den Mitgliedern entsprechende Ausweise übergeben, damit sie sich gegenüber der Jägerschaft bzw. Flurhütern ausweisen können. Der Obmann dieses Vereines dankt dem ÖAeC und seinen Funktionären für deren tatkräftige Hilfe bei der Lösung der Probleme mit der Gemeinde Stetten. Bekanntlich wurden die Differenzen bereits bis zum Verwaltungsgerichtshof getragen bis dann doch noch die Vernunft gesiegt hat und man

sich gütlich einigen konnte. Ohne Aeroclub und seiner juristischen Hilfe, Herrn Dr. Lichtl, wäre dieser Hang und in seinem Gefolge auch der Waschberg und der Michelberg für den Hangflug verloren gewesen.

Die Wiener Vereine stecken mitten in der Wettbewerbssaison. Der vom FMBC Austria veranstaltete Bewerb in RC MS in Rückersdorf war zwar heuer mit 15 Teilnehmern etwas weniger gut besucht als im Vorjahr, was aber dem langen Winter und dem schlechten Wetter und dem dafür zu zeitigen Termin zuzuschreiben war. Am 17. und 18. Mai findet beim ÖMV auf deren Platz in den Kunstflugklassen RC III und F3A das Bockfließ-Pokalfliegen statt. Vor allem in der Klasse F3A wird großer Zuström erwartet, ist es doch ein Qualifikationsbewerb zur Teilnahme an der WM im kommenden Jahr. Gleich am Wochenende darauf veranstaltet der 1.MHC (Modellhubschrauber) einen internationalen Bewerb, aus dem die Landesmeisterschaft in dieser Klasse herausgewertet wird. Der 1.MHC ist der bei weitem größte Hubschrauberverein Österreichs und sehr aktiv in der Wettbewerbsszene verankert.

Der vom FMBC-Vienna in der Hangflugklasse F3F am Braunsberg veranstaltete Donaupokal war ein voller Erfolg. Am Samstag herrschte Flaute und so konnte nur die schöne Gegend bewundert werden. Am Sonntag konnten dann die ca. 50 Teilnehmer, begünstigt durch einen steten und gleichmäßigen "Blasius" zwei komplette Durchgänge fliegen. Damit wurde es ein super Bewerb.

Erstmalig findet am 1.9. beim ÖMV in Bockfließ ein freundschaftliches Treffen mit vorbildähnlichen Modellen statt. Dieses Treffen wird sicher jeden interessieren, der mit dem Modellflug auch den Modellbau verbindet und der schöne Modelle sehen möchte. Eingeladen sind alle jene Kollegen, die glauben ein

schön gelungenes Modell zu besitzen und dieses auch präsentieren möchten. Es muß aber nicht unbedingt ein Scale Modell sein. Es reicht, wenn es ein großes Vorbild gehabt haben könnte! Sicher wird das eine interessante Veranstaltung mit vielen schönen Modellen und netten Kollegen.

Am 7. und 8. September folgt dann der Marchfeldpokal in den Klassen RC III und F3A. Veranstalter ist der MFC-PHOENIX auf deren Flugplatz in Markgrafneusiedl. Aus diesen Bewerbungen wird die Wiener Landesmeisterschaft in obigen Klassen herausgewertet. Am 8. Oktober werden am Braunsberg in einem gemeinsamen Bewerb die Wiener und die Niederösterreichische Landesmeisterschaft in F3F veranstaltet. Durch das Zusammenlegen dieser beiden Landesmeisterschaften entsteht ein interessanter Bewerb mit mehr Teilnehmern bei geringeren Kosten. Im Herbst wird von der Landessektion gemeinsam mit den Großfliegern ein Ausflug zu den tschechischen Flugzeugwerken Zlin und Blanik durchgeführt. Die Aufgaben eines Landessektionsleiters sind vielfältig und umfangreich. Zur Unterstützung sowie aber auch gleichzeitig schon zukunftsgerichtet stellt uns der LSL Willi Zehethofer seinen Stellvertreter vor. Es ist dies Karl Köpf vom MFC-PHOENIX. Der 36-jährige ÖMV-Angestellte, schon von Kindesbeinen an dem Modellflug eng verbunden ist schon lange Jahre Mitglied des MFC-Phoenix und seit einigen Jahren auch im Vorstand dieses Vereines. Mit der Wahl dieses Kollegen soll sich auch in der Sektion Modellflug wie bereits in etlichen anderen Gremien des ÖAeC ein Generationswechsel vollziehen. Junge Leute bringen frischen Wind und neue Ideen. Wir wünschen Koll. Köpf in seiner neuen Funktion viel Erfolg.

K. Praprotnik

FLUGSCHULE

Anfänger- und Querruderlehrgänge mit max. 2 Personen

MODELLBAUKLINIK

wir bauen Ihr Modell, wenn Sie keine Zeit haben, oder helfen Ihnen dabei!

EHB models

2214 Auersthal, Weingartenstr. 47, Tel./Fax 02288 2116

NEU: Akku-Entladegerät 660.-
entlädt jede Zelle einzeln auf 0,8 V

NEU: Power-Charger 1350.-
Delta-Peak, 4-12 Zellen, 12 oder 220 V

NEU: EHB Silverline Motoren
für 7 oder 10 Zellen,
mit Zertifikat und Garantie, 950.-

NEU: Voll-GFK-Segler 1,7 und 3 m
mit Holmen und Kohlefaser
Rufen Sie an, verlangen Sie Unterlagen!

150 Meter Höhenlimit - noch zeitgemäß ?

Viele Modellflieger erinnern sich noch an die Einschränkungen von Modellgewicht (5kg) und Geschwindigkeit, wobei diese permanent überschritten wurde.

Dank den Bemühungen unserer Bundessektion unter der Leitung von Herrn Dr. Georg Breiner, wurde das Geschwindigkeitslimit fallen gelassen und die Gewichtsgrenze auf 20kg Modellgewicht angehoben.

Ein großartiger Fortschritt für den Modellflug.

Die Einschränkung die nach wie vor noch aufrecht ist, ist das Höhenlimit

für Modellflugzeuge von 150 Meter.

Wir vom Modellsportklub Schwarzatal führten unlängst Höhenmessungen durch und stellten fest, daß 150 Höhenmeter mit einem Modell durchschnittlicher Größe sehr schnell überschritten werden. Speziell bei Segelflugzeugen beginnt von dieser Höhe aufwärts erst so richtig der Thermikflug. Der Vorschlag des Modellsportklub Schwarzatal:

Erreichung der Aufhebung der Höhenbeschränkung unter der Voraussetzung, daß Modellflugplätze als Sportstätte gewidmet sind. Diese Plätze

sollten in diversen Karten der Luftfahrt eingetragen werden, somit würde das Sicherheitsrisiko für die Luftfahrt und den Modellflug minimiert.

Der Modellsportklub Schwarzatal möchte mit diesen Zeilen anregen, diese Gesetzesstelle zeitgemäß zu novellieren, damit wir Modellflieger den gesetzlichen Vorgaben zur Gänze entsprechen können.

Mit freundlichen Grüßen
Der MSK-Schwarzatal

Liebe Kollegen der Fluggeräte,

welche keine Vorwärtsbewegung machen müssen um "Luft unter die Flächen" zu bekommen. Nachfolgend ein Bericht über die heuer stattgefundenen Robbe Schlüter Cups mit einigen kritisch -ironischen Anmerkungen, welche euch ein wenig zum Nachdenken verleiten sollten.

1.) Schlüter Cup in Bubovice (Tschechien)

Auch ca. 4 Stunden Anfahrt mit ununterbrochen strömendem Regen bei 9 Grad C und Sturm konnte unseren Optimismus nicht bremsen, daß bis zur Ankunft auf dem Zivilflugplatz in Bubovice eine Wetterscheide mit dahinter befindlichem Sonnenschein einen Flugtag ermöglichen könnte. Doch je näher wir dem Ziel waren, desto mehr zerplatzte unser Optimismus wie Seifenblasen. Als wir in Bubovice, nahe bei Prag ankamen, wurden wir von einem Dolmetscher herzlich empfangen. Da an ein Fliegen bei den vorherrschenden Wetterbedingungen vorerst nicht zu denken war, verbrachten wir den Rest des Tages mit Besichtigung der Hangars am Flugplatz, der Burg Karlstein, Billard -spielen, schlafen etc.

Am Sonntag Morgen; Endlich hat der Regen aufgehört, nur mehr dichte Nebelschwaden hängen tief über der Landschaft. Voll Enthusiasmus pilgern wir zum Flugplatz, wo wir erstaunt feststellen mußten, daß von den am Vortag angekündigten fünfzig Teilnehmern nur noch neun übrig blieben, (vier davon waren wir) was wohl wahrscheinlich an der wirklich katastrophalen Großwetterlage lag. Nach einer kurzen Pilotenbesprechung begann der Erste Durchgang welcher ohne Regenspauzen durchgezogen werden konnte. Nebenbei besuchte uns ein Robinson R22 Großhubschrauber der

einen wirklich atemberaubenden Schauflug demonstrierte und auch die Gelegenheit zum Mitfliegen gab. Auch war es möglich, den Hubschrauber selbst im Schwebeflug unter Anleitung zu steuern zu versuchen. Es war ein beeindruckendes Erlebnis!

Alles in allem ein gelungener Bewerb, der sich einige Teilnehmer mehr verdient hätte. Ein kleiner Wermutstropfen war aus Sicht der Gastgeber bei der Verlosung zu ertragen. Da die für diese kleine Veranstaltung relativ großzügigen Sachpreise nicht mit dem Los, sondern nach dem Ergebnis des Schlüter - Cups vergeben wurden, ist der Hauptpreis (Moskito Basic) von uns "verschleppt" worden.

2.) Schlüter Cup in Wien Donauinsel

Für diejenigen, welche die "Donauinsel" in Wien nicht kennen, sei kurz erklärt, daß dies das Freizeitgelände der Wiener schlechthin ist, wo sie am Wochenende mit Rad, Roller-Skates u. Badeausrüstung hinpilgern.

Ein abgesperrtes Gelände diente nach 1995 auch heuer als attraktiver Austragungsort für das beliebte Vergleichsfliegen. Der 1.MHC Austria organisierte exzellent das Umfeld, angefangen vom großzügigen Verpflegungszelt bis zu nicht vorhandenen Toiletanlagen, war alles was so ein Wettbewerb braucht vorhanden. Sogar wurden heuer auch Alu - Stangen zum Durchfliegen der Achten anstatt der im Vorjahr verwendeten Kunststoffrohre aufgestellt. Es ist doch schön, wenn ein Hubschraubermodell an Alu - Stangen zerschellt !?!? 23 "Unfälle", vom Rotorblatttausch bis zum Totalschaden erfreuten die "ahnungslosen" Zuseher. (Ein gutes Verhältnis bei 50 Teilnehmern) Am Samstag konnten bei herrlichem Sonnenschein zwei Durchgän-

ge unterbrochen von einigen Schauflugvorführungen (Bob Johnsten), welche das zahlreich vorbeikommende Publikum begeisterten, geflogen werden. Auch das gebotene Nachtflugprogramm, mit einem vom Hubschrauber abgeschossenem Feuerwerk sorgte für Stimmung bis spät in die laue Sommernacht. Am Sonntag Vormittag folgte eine Hoffnungsrunde für Pechvögel, welche am Samstag crashten und so noch eine Chance fürs Finale erhielten. Tausende Besucher konnten das packende Finale, welches auf Grund der Geländeeinschränkungen nicht nach dem FAI-Modus, sondern in Form eines Geschicklichkeitsparcours nach dem K.O.-System ausgetragen wurde, mitverfolgen. Ein weiteres großes Schaufliegen beendete die Veranstaltung für die Zuschauer. Für die Teilnehmer ging es zur Siegerehrung und der beliebten Verlosung von Sachpreisen. Doch so manchem schlief das Gesicht ein, als er für ÖS 350.- Startgeld einen Robbe Katalog oder eine Robbe CD erhielt, welche in ausreichender Zahl vergeben wurden. Ein Wunder, daß der "Verkaufsschlagler" Whooper heuer nicht wieder zum Leeren der Lager erhalten mußte. Anscheinend sind Sie jetzt doch als langjähriger Ladenhüter endlich "ausverschenkt". Viele Teilnehmer, welche insbesondere dazu noch Ihr Modell vernichtet haben, fragten sich ob der Sinnhaftigkeit, für Robbe, ein zahlender Statist einer sehr gut besuchten Werbeveranstaltung gewesen zu sein, und mit nebulösen Sachpreisen und einem warmen Händedruck abgespeist worden zu sein. Vielleicht werden sich einige die Teilnahme nächstes Jahr überlegen, und dafür FAI - Wettbewerbe mit wesentlich besser

Leserbriefe an die Redaktion

investiertem Startgeld besuchen.

3.) Schlüter Cup Endveranstaltung Grebenhain, Deutschland

Das erste Mal als Teilnehmer dieser Veranstaltung fuhren wir mit großen Erwartungen wegen der relativ langen Anreisezeit bereits am Freitag Richtung Grebenhain, um noch einen Trainingsflug absolvieren zu können. Doch die erste Überraschung stellte sich beim Nachfragen, wo die Frequenztafel angebracht ist, da einige Kollegen bereits eifrig am Fliegen waren. Enttäuschenderweise wurden wir informiert, daß keine Quarztafel zur Verfügung steht, und die Frequenzen untereinander abgesprochen werden müssen. Wer das Gelände in Grebenhain kennt, wo an jeder Ecke einer riesigen Wiese bzw. hinter jedem Wohnmobil diverse Einstellarbeiten durchgeführt wurden, versteht, daß hier eine Absprache ohne zentrale Kontrolle unmöglich ist. Das liegt auch an der Undiszipliniertheit der Piloten, die ohne zu fragen Ihren Sender in Betrieb nehmen. Es gibt halt auch Leute die lieber reparieren als fliegen?!?! Wir entfernten uns vom Wettbewerbsgelände und suchten eine entlegene Wiese, welche wir für unsere Einstellarbeiten nutzten. Eine zweite aber schon aus Wien gewohnte Überraschung stellten die Alu - Stangen für die Achten dar. Damit war endgültig klar, daß diese zur Ankurbelung des Rotorblatt- u. Ersatzteilverkaufes dienen. Sonst fanden wir keinen Vorteil gegenüber Balsaholz oder Kunststoffrohren, welche nach Modellberührung leicht ausgewechselt werden können, der Teilnehmer bis zum Zusammenstoß gewertet werden kann, und sein Modell sicher und unversehrt landen kann. Am Samstag funktionierte aber die Organisation nach der sprichwörtlichen deutschen Gründlichkeit, was dazu beitrug, daß diverse Anmelde und

administrative Aufgaben (bei 160 Teilnehmern kein Honigleckern) reibungslos funktionierten und so rasch mit dem ersten Durchgang begonnen werden konnte. Das schon am Vortag sehr unbeständige Wetter schien am Samstag vormittag in Dauerregen überzugehen und so den Wettbewerb gründlich zu verzögern. Doch um die Mittagszeit (niemand hätte es gedacht) bekam die Wolkendecke Risse und herrliches Flugwetter begleitete den Rest der Teilnehmer bis zum Abend. Sämtliche "Prominenz" von Youngblood bis Johnston, und Henseleit bis Höhnle standen gerne für Fachsimeleien zur Verfügung, und der Tag verging trotz eines Starts (eventuell einer zusätzlich zu bezahlenden Hoffnungsrunde) "wie im Flug". Wie schon in Wien ließ ein spektakuläres Nachfliegen mit nachfolgendem Feuerwerk den Flugtag unter großem Beifall ausklingen. Am Sonntag Vormittag wurde das Finale des Schlüter Cups durch die 15 besten der Vor- bzw. Hoffnungsrunde mit dem FAI - Programm bestritten. Hier kristallisierten sich die reinen Schlüter-Cup - Spezialisten von den FAI - Piloten mit präzisiertem Flugstil heraus. Es folgte der Schlüter Super Cup, wo die Teilnehmer erst kurz vor dem Beginn über das zu fliegende Geschicklichkeitsprogramm informiert wurden. Nach einigen packenden Duellen auf zwei parallelen Kursen welche nach dem K.O. System gewertet wurden, blieben schließlich zwei frequenzgleiche Finalisten über, welche den spannenden Kampf gegen die Stoppuhr antreten mußten, um den endgültigen Sieger zu küren. Mittlerweile war eine beträchtliche Anzahl von interessierten Besuchern am Fluggelände eingetroffen. Ein großes international besetztes Schauliegen, unter anderem mit einem Gasturbinentriebwerk bestückter

Jet, ließ auch so manchen eingeschworene Hubschrauberpiloten zu Begeisterungsäußerungen hinreißen. Nach einiger Verspätung im Zeitplan stand die Siegerehrung mit der vorher so hoch gepriesenen Verlosung der Sachpreise auf dem Programm. Für einige Teilnehmer (welche nicht die 20% Marke der höchsten Punktzahl erreichten, sich aber trotzdem bemühten, und nicht weniger Spesen hatten) hatte die Firma Robbe kein Herz bewiesen und wirklich entsprechend der Ausschreibung keine Preise zur Verfügung gestellt. Beim Betrachten der möglichen Gewinnchancen stellte sich dies aber als nicht wirklicher Nachteil heraus. Allein fünfzig der Lose entfielen auf scheint's Nachfolger des Whoppers in Sachen Ladenhüter ein Modis Bordcomputer ohne einen dazu notwendigen Aufnehmer. Die waren aber schon glücklich, denn Sie wurden wenigstens nicht bei der Übergabe der Preise verhöhnt wie es jedem Gewinner einer Robbe - CD erging, der sich zur allgemeinen Verhöhnung noch flotte Sprüche eines Robbe Mitarbeiters anhören mußte.

Auch hier wurde wie in Wien eine Abspesung von Statisten für eine gute PR - Veranstaltung durchgezogen die jeder Beschreibung spottet. Daß es Robbe nicht mindestens Wert ist, einen Preis in der Höhe des Startgeldes zur Verfügung zu stellen, enttäuschte uns abermals. Vielleicht gibt es den Piloten zu denken, ob sie es sinnvoll finden, Ihr bei Robbe gekauftes Modell bei einer Veranstaltung für Robbe zu riskieren und als Dankeschön einen Robbe - Katalog geschenkt zu bekommen, aus dem Sie die Bestellung der Ersatzteile im Falle eines Crash herauslesen können um Sie bei Robbe zu bestellen?

Good(Auto)Rotations

Michael Ebner

KEIN PLATZ ZUM LANDEN ?

...durchstarten und zu

PETER WUK



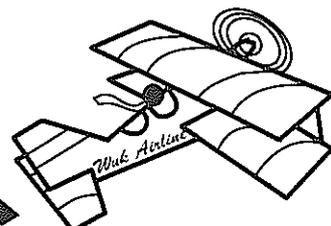
ÖVI

**WOHNUNGSVERMITTLUNG
IMMOBILIEN
VERWALTUNG**

HÄUSER GRUNDSTÜCKE

Der Chefpilot

Peter Wuk (0222) 214 25 41



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

PURE POWER Webra

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

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

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

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

Boomer

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

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

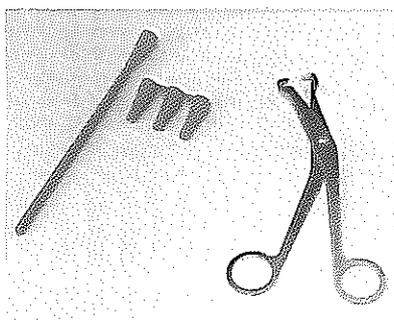
Leistungs-HLG
 · extrem leichte Standardfläche (ca. 125 g)
 · sehr schnell gebaut
 · leichtester GFK-Rumpf (ca. 42 g)
 · Wettbewerbsprobiert
 Preis DM 198,-



Hatric

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

Nützliches Zubehör für Gabelköpfe und Vergaserschrauben



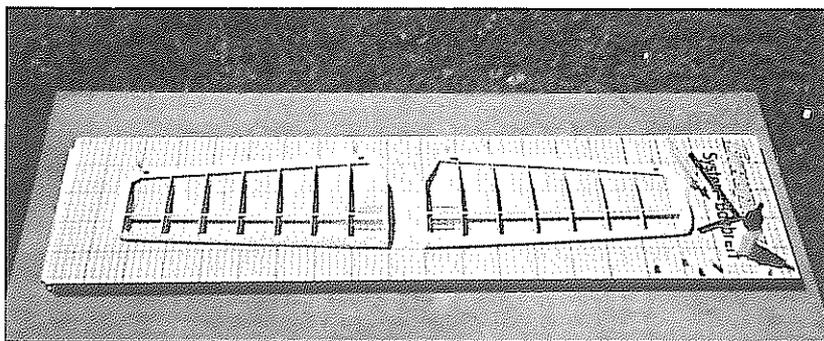
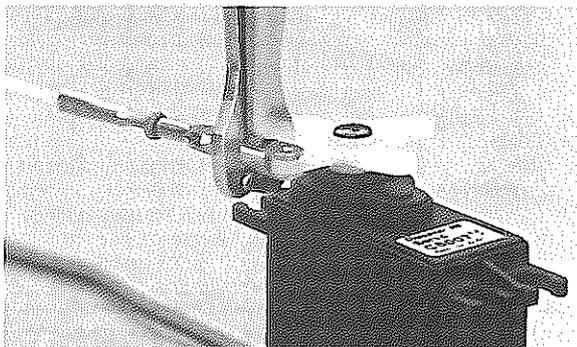
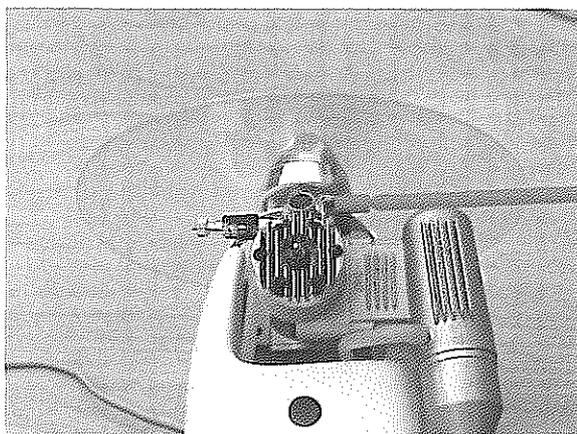
Gabelkopfschere (re.) und Justierstange für den Vergaser

Mit zwei äußerst praktischen Hilfsmittel wartet Graupner soeben auf, die manchen Ärger und sogar Verletzungen ersparen: mit einem Gabelkopf-Öffner und einer 18 cm lange Kunststoffstange zum gefahrlosen Einstellen des Vergasers.

Gabelköpfe, die sich in der Tiefe eines schmalen Rumpfes befinden stellen an die Geduld des Modellfliegers ziemliche Ansprüche, bis die Verbindung endlich gelöst ist. Wenn man ihnen mit der Graupner'schen Gabelkopfschere zu Leibe rückt, dauert die Prozedur gerade nur einige Sekunden.

Von noch höheren Wert ist die Plastikstange zum Vergasereinstellen, mit der ein für allemal die Gefahr beseitigt wird, mit den Fingern in den Propellerkreis zu geraten. An einem Ende der

18 cm langen Stange sitzt ein trichterförmiges Endstück mit einer Innenverzahnung, das auf die Rändelschraube des Vergaser ange-setzt wird. Der Innenkonus paßt auf Schraubenköpfe von 3,8 bis 9,2 mm. Sollte die Vergaserschraube keine Außenrändelung, dafür aber einen Schlitz besitzen, muß in diesen ein Stück seitlich überstehendes Blech (oder dünnes Sperrholz) eingeklebt werden. Die Packung enthält vier Stück dieser aufsteckbaren kleinen Trichter. So ausgerüstet kann der Vergaser gefahrlos eingestellt werden, selbst wenn die Luftschraube einen Durchmesser von 35 cm haben sollte.



Ein Höhenruder auf dem Baubrett, kann fast ohne Plan aufgebaut werden

Das System-Baubrett - ein großer Helfer

Die echten Modellbauer im wahrsten Sinn des Wortes nehmen zwar ab, doch gibt es immerhin noch eine beachtliche Zahl, die sich mit dem Zusammenschrauben von Fastfertig-Modellen nicht zufrieden geben. Auch soll es junge Modellflieger geben, die mit dem Selbstbau von Modellen in unser schönes Hobby einsteigen.

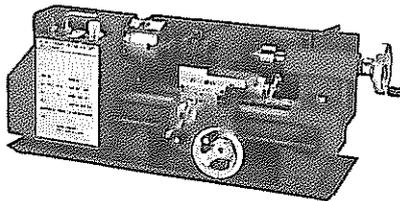
Mit gutem Werkzeug läßt sich leichter arbeiten, eine alte Regel, die immer noch gilt. Beginnt man bei der Basis,

so stößt man unweigerlich auf das Baubrett. Völlig eben und verzugfrei muß es sein und doch noch so weich, daß die Stecknadeln leicht ins Holz gehen. Einen derartigen praktischen Behelf liefert Graupner mit seinem System-Baubrett, eine Balsaplatte, 20 mm dick, 25 cm breit und einen Meter lang. Die Brettkanten sind mit Nut und Feder versehen, sodaß mehrere Platten zu einem Riesenbaubrett zusammengesteckt werden können.

Auf der Oberseite sind Planquadrate mit 1 cm Kantenlänge aufgedruckt, womit das Einrichten von Rippenflügel, Höhenruder, Rumpfe und anderes mehr extrem genau vorgenommen werden kann. Rechte Winkeln haben tatsächlich 90 Grad, parallele Kanten fallen parallel aus. Eine echte Bauserleichterung, auf die man nicht verzichten sollte.

Heinz Steiner

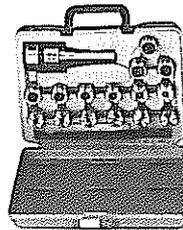
HOBBYTECHNIK



TISCH-DREHMASCHINE CJ 9518A

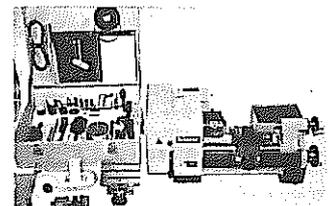
Spitzenweite 250 mm
Spitzenhöhe 90 mm
Spindelbohrung 19 mm
Reitstockpinole MK 2

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



Präzisions-Spannzangenset mit Spannzangenhalter im PVC-Koffer

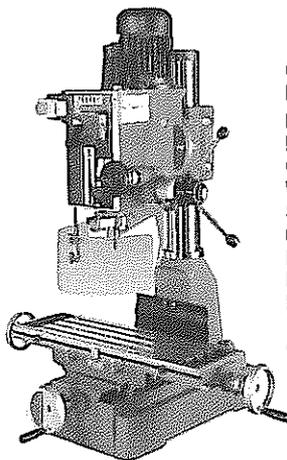
9teilig öS 2.200,-
15teilig öS 3.600,-



TISCHWERKZEUGMASCHINE UNIVERSAL 3

mit 56-teiligem Zubehör!
In echter Profiqualität!
Siehe Bericht in *prop* 6/94

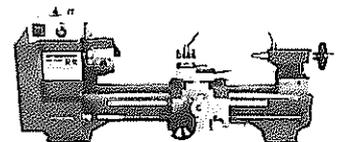
Nur öS 15.300,-



GETRIEBE - BOHR - FRÄSMASCHINE KF 40 G

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

Preis: öS 24.650,- inkl. MWST

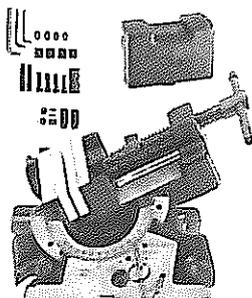


PRÄZISIONS-DREHMASCHINE IKD

Spitzenweite 555/400 mm
Spitzenhöhe 125 mm
mit gehärtetem Prismenbett
inkl. Spannfutter 125 mm.

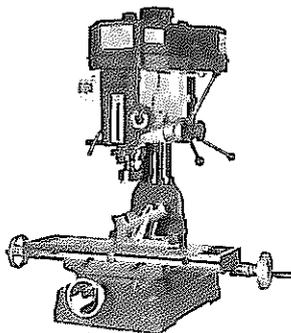
Vierfachstahlhalter und Rädersatz für
Zoll- und metrisches Gewinde!

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

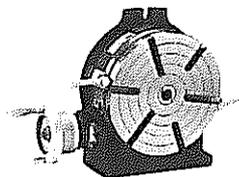


Präzisions-Fräswinkelschraubstock 80 mm mit Zubehör im Koffer inkl. Nutensteine/AKTION:

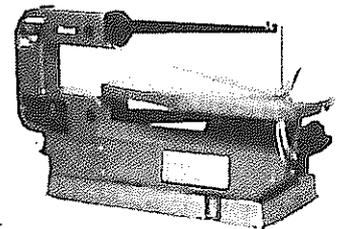
öS 1.490,-



Präzisions-Bohr-Fräsmaschine MD 30
32 mm Bohrleistung
76 mm Fräisleistung mit Messertopf
Pinolenvorschub über Handrad mit
Noniusteilung
Massiver, exakter Kreuztisch
12 Geschwindigkeiten
Werkzeugaufnahme MK3
Motorleistung 1,5 kW
Tischgröße 730 x 210 mm
Gewicht 270 kg
Aktionspreis öS 19.900,-



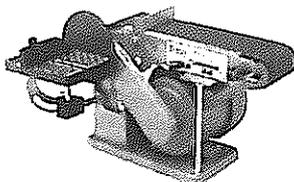
Horizontal/Vertikal-Rundflische aus
hochwertigem Mehanitguß!
Schnecke gehärtet und geschliffen,
Übersetzungsverhältnis 90:1,
Arbeitstisch mit 360-Grad-Skala, Teilung
über skaliertes Handrad mit Nonius
möglich, Tischdurchmesser 150 mm
Nur öS 3.300,-



Dekupiersäge FZ-40

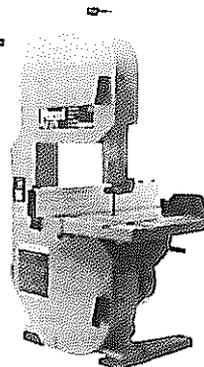
Präzise und stabil! Für saubere Schnitte
ohne Nacharbeiten! Hublänge 19 mm,
Schnittleistung in Holz 50 mm, Ausladung
400 mm, Gewicht 20 kg, Läuft fast
geräuschlos, Juli-August-Aktion!

Nur öS 1.890,-



TELLER- BANDSCHLEIF- MASCHINE für alle Schleifarten, Ideal für den Modellbau

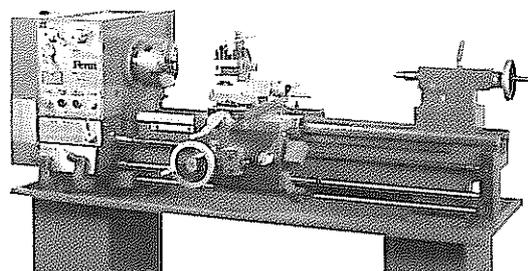
nur öS 1.560,-



FLZ 275

Stabile Bandsäge mit zwei
kugelgelagerten Metallauflagen
mit Gummiauflage,
Aludruckgrüßrahmen garantiert
Festigkeit und Stabilität der
Maschine.

Tisch: 290 x 290 mm
Schnitthöhe: 127 mm
Neigung: 45 Grad
Gewicht: 16 kg
Sehr leiser Lauf!
Aktionspreis: öS 2.480,-



PRÄZISIONSDREHMASCHINE FM 760/300 T

Spitzenhöhe 150 mm
Spitzenweite 760 mm
Spindelbohrung 40 mm
gehärtetes Prismenbett
Zug-Leit-Schaltspindel

9 Drehzahlen 150-1500 Upm
inkl. 3-Backenspannfutter 160 mm
Steh- und Mitlaufdünette, Planscheibe
Spanwanne, Spritzwand, Rädersatz
Preis ohne Untergestell: öS 35.000,-
Untergestell: öS 3.980,-
Preise inkl. 20% MWST

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

..... an der Schleppleine eine Artikelserie von BFR Dr. Wolfgang Schober

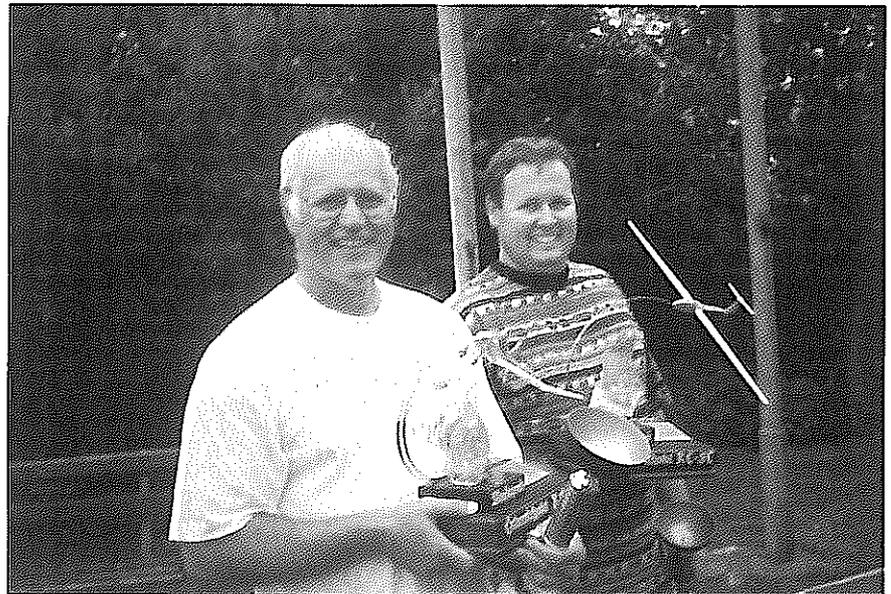
Das Schleppteam Hermann und Thomas Siedler

Seit Beginn der Schleppfliegerei in Österreich ist das Team Vater Hermann und Sohn Thomas Siedler vorne mit dabei.

Der ganz große Durchbruch ist Ihnen jedoch im letzten Jahr gelungen. Nach vielen undankbaren 4. Plätzen bei Schleppwettbewerben und Österreichischen Meisterschaften in den vergangenen Saisons haben sie den Österreich Pokal 1995 in der Klasse Seglerschlepp (RC-SL) gewonnen. Ein langer Weg, zu dessen erfolgreichem Abschluß man ihnen nur gratulieren kann.

Es ist nun an der Zeit, sich einmal die Modelle näher anzuschauen, mit denen solche Erfolge möglich sind. Vater Hermann Siedler fliegt die Schleppmaschine, eine Piper PA -18 Super Cup, die eine lange Vorgesichte hat.

Ende der 60-Jahre brachte die Firma Hegi einen Baukasten der Burda-Piper auf den Markt. Diese hatte für damalige Zeiten eine riesige Spannweite von 1,83 Metern und wurde von einem 10 ccm Motor angetrieben. Als dann in Österreich die Schleppfliegerei begann, hat Hermann Siedler den Bauplan auf 2,22 Meter



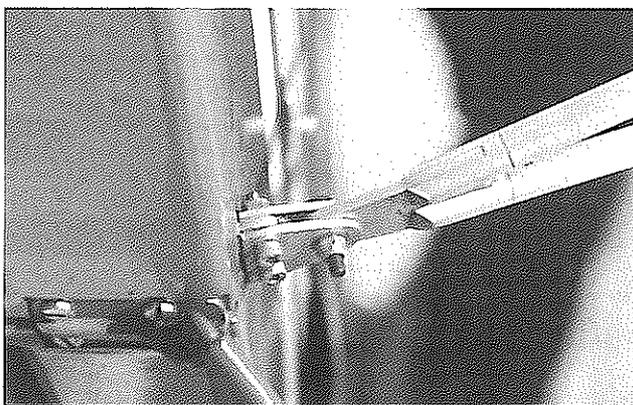
Vater Hermann und Sohn Thomas Siedler können leicht lachen, denn sie halten den Österreich Pokal 1995 der Klasse Seglerschlepp in Händen.

re 1988, den Piper-Bauplan ein weiteres Mal zu vergrößern und baute die Super Cup nun mit einer Spannweite von 2,82 Metern. Er hat aber

Die Piper ist in klassischer Holzbauweise erstellt. Die Rumpfenrücken und unbeplankten Stellen mit Seide bespannt. Zusätzlich wurde er noch komplett mit Papier überzogen und danach spritzlackiert. Das Fahrwerk ist wie beim Original ausgeführt, d.h., es ist zwar gefedert aber es sind keine Stoßdämpfer vorhanden, weshalb beim Landen das pipertypische Hüpfen auftritt. Die Motorverkleidung wurde von der Toni Clark Piper übernommen.

Der geteilte Tragflügel wurde mit seinen Rippen und Holmen großteils aus Balsaholz aufgebaut. Die V-Streben bestehen aus hochfesten Aluminiumrohren, an deren Enden entsprechende Drehteile eingeklebt und zusätzlich vernietet wurden. Pro Flächenhälfte gibt es ein Querruderservo, aber nur ein gemeinsames Klappenservo im Rumpf. Die Höhenrudershälften sind ebenfalls mit je einem Normalservo angesteuert. Interessant ist die eingebaute Sicherheit:

Es sind 2 komplette Empfangsanlagen eingebaut, d.h. 2 Stück MC-18 Empfänger mit je einem Schalterkabel und einem 4-zelligen 1200er Akku. Die



Die perfekt ausgeführte Strebenbefestigung der Piper

Spannweite vergrößert und die Piper mit einem 30 ccm Super Tigre ausgerüstet. Damit war nun genug Leistungsreserve vorhanden, um alle RC-IV Segler in die Höhe zu bringen. Die Zeit blieb aber nicht stehen, und der Flugstil der Schleppgespanne wurde immer vorbildgetreuer. So entschloß sich Vater Siedler im Jah-

einige Veränderungen zugunsten besserer Flugeigenschaften durchgeführt. Die für ein Modell etwas ungünstigen Hebelverhältnisse des Originals wurden etwas abgeändert. So wurden die Tragflügelhälften um je ein Rippenfeld gekürzt, während der Rumpf um 8 cm verlängert wurde.

Servos werden aus diesen beiden Empfangsanlagen dann diagonal angespeist.

Als Motorisierung dient ein 50 ccm King (Einzylinder, 2-Takter) mit einer elektronischen Zündung und einem 1300er Zündakku. Als Luftschaube wird eine 22 x 8 Maro verwendet.

Sohn Thomas pilotiert das Segelflugmodell Oricon. Dieser vorbildähnliche Großsegler wurde seinerzeit von Max Hillinger aus Linz entworfen und der GfK-Rumpf in kleinen Stückzahlen gebaut.

Im Jahre 1987 legte sich Thomas Sidler „seine Oricon“ auf. Die Spannweite wurde mit 4,85 Metern festgelegt, um das Fluggewicht von 5 Kilogramm nicht zu überschreiten, damit die Maschine auch RC-IV tauglich ist. Durch Bleizuladung läßt sich das Gewicht aber bis auf 5,72 Kilogramm anheben. Der Tragflügel ist eine Styro-Balsa-Konstruktion, der auf 1,5 Meter Länge mit 5 x 10 mm Kiefernholmen mit beidseitiger Sperrholzverkastung verstärkt wurde. Eine Glasgewebeeinlage zwischen Styropor und Balsaholz soll die Festigkeit noch weiter steigern. Als Steckzeug der geteilten Tragflächen dient ein Hochkant-Stahl mit 15 x 2 mm Querschnitt. Die Flächen wurden foliert, während der Rumpf spritzlackiert wurde.

In den Flächenhälften befindet sich je ein Querruderservo, die Bremsklappen werden zentral vom Rumpf aus angesteuert. Das Ruder des T-Leitwerkes wird über eine kohlegewebeverstärkte Balsaschubstange und über eine Wippe im Seitenleitwerk angelenkt.

Resümee:

Ein schönes Gespann, das ohne extremen Kostenaufwand aber mit viel Eigenleistung gebaut wurde.

Durch das fliegerische Können des Teams Sidler/Sidler werden Siege erfliegen, sodaß sich daraus ablesen läßt, daß unser Hobby nicht unbedingt finanziell ausufernd sein muß, um vornehm zu sein.

Gratulation unseren beiden Linzern zu dieser Leistung.



*Das Gespann des erfolgreichen Schleppteams:
Eine Piper Super Cup zieht eine Oricon in die Höhe.*

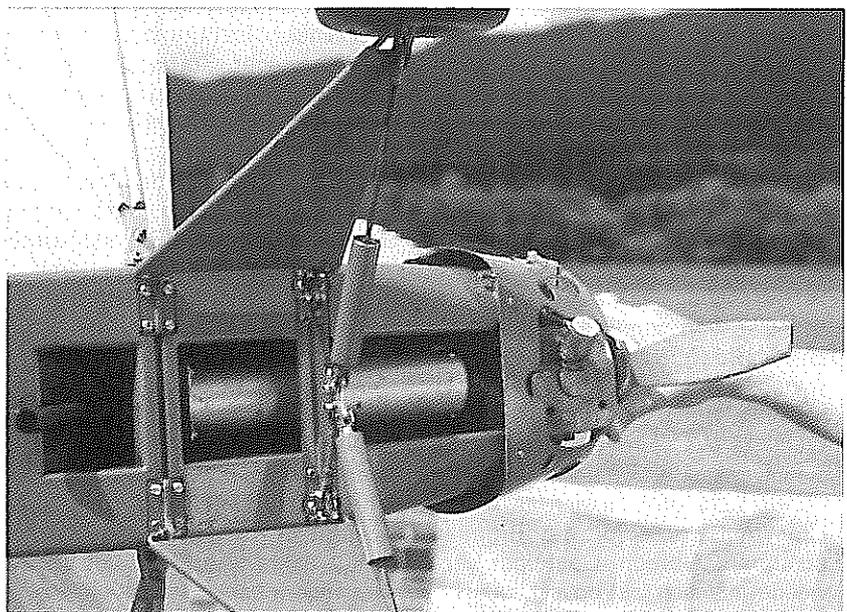
Technische Daten der Piper

PA -18 Super Cup:

Spannweite	2,82 m
Gewicht	10,2 kg
Profil	Clark-Y
Motor	50 ccm King
Luftschaube	22 x 8
EWD	0,8 Grad
Motorsturz	5 Grad
Motorseitenzug	2 Grad

Technische Daten der Oricon:

Spannweite:	4,85 m
Gewicht:	4,95 kg bis 5,72 kg
Profil	E-374



Die Unterseite der Piper zeigt den hängend eingebauten Motor mit dem integrierten Nachschalldämpfer und die Federung des Hauptfahrwerkes.

Semiscale Großsegler "KARAKAN"



*Stolz präsentiert der 72-jährige Harley-Deviodon-Fahrer Albrecht Gasteiger sein Werk:
Den Nachbau des ungarischen KARAKAN im Maßstab 1 : 4,5*

Die semiscale Großsegler sind in Österreich zwar keine offizielle Klasse und deshalb auch nicht in der MSO verankert, trotzdem finden jährlich Zusammenkünfte in Seekirchen/Salzburg und in Theiß bei Krems/Niederösterreich statt. Die Anhänger dieser Sparte begnügen sich meistens nicht mit dem Bau eines fast-fertig-Modelles, sondern versuchen immer wieder, ausgefallene Eigenkonstruktionen zu den Großseglertreffen mitzubringen

So auch der 72-jährige Albrecht Gasteiger aus Rattenberg in Tirol. Er hat sich schon seit vielen Jahren auf den Bau von semiscale Oldtimern aus der Sperrholzára spezialisiert. In seiner Werkstatt entstanden schon 8 Modelle, beispielsweise die Gö-1 Wolf, die Weihe, der Rhönsperber, die Olympia Meise u.s.w.. Alle diese wunderschönen Oldtimer lassen an ihrem Äußeren sofort den Erbauer erkennen. Albrecht Gasteiger verwendet nämlich fast ausschließlich Sperrholz und Kieferleisten als Baumaterialien, so wie es auch bei den Originalflugzeugen üblich war. Sämtliche Bepunktungen sind bei den Modelloldtimern mit Sperrholz der

Stärke 0,4 mm ausgeführt. Die komplexen Rumpfformensind in dieser Bauweise zwar nur mit einem riesigen Arbeitsaufwand möglich, aber gerade das ist die Herausforderung für Albrecht Gasteiger, der in baulicher Hinsicht fast Unmögliches doch möglich macht. So hat er sich vor etwa 2 Jahren den ungarischen „KARAKAN“ vorgenommen.

Lajos Rotter war eine der treibenden Kräfte in der frühen ungarischen Segelfluggeschichte. Er konstruierte für sich den Leistungssegler Karakan mit 20 Meter Spannweite. 2 Flugzeuge dieses Typs wurden in den Jahren 1933/34 gebaut.

Um bei dieser Riesenspannweite die Konstruktion nicht zu schwer werden zu lassen, hat er die Biege- und Torsionskräfte des Tragflügels durch eine V-Strebe abgefangen. Das Cockpit war schon in die Rumpfkante eingestrukt und verkleidet, was in der damaligen Zeit keine Selbstverständlichkeit war. Der Rumpf hatte auch schon eine sehr elegante Form, die in einer charakteristischen Leitwerksparte endete. Ein bißchen wird man an den legen-

dären Fafnir erinnert, der ein ähnlich ausgebildetes Pendelhöhenruder besaß.

Lajos Rotter war in der Folge mit dem Karakan sehr erfolgreich und erhielt als erster ungarischer Pilot die Silber-C mit der Nummer 19 auf der internationalen Liste. Leider ist keines der beiden Flugzeuge erhalten geblieben, denn beide wurden in den Kriegswirren zerstört.

Eineinhalb Jahre benötigte Albrecht Gasteiger für die Planung und den Bau seines Karakan. Als Konstruktionsunterlage diente ihm eine gute 3-Seitenansicht. Allerdings wurden ein paar Kleinigkeiten geändert, um die Flugeigenschaften des Modellflugzeuges zu verbessern.

So wurden eine V-Form von 3 Grad eingebaut und auch Schempp-Hirth-Bremsklappen installiert. Albrecht Gasteiger fliegt oft am Hang, und da lernt man eine aerodynamische Bremshilfe beim Landen zu schätzen.

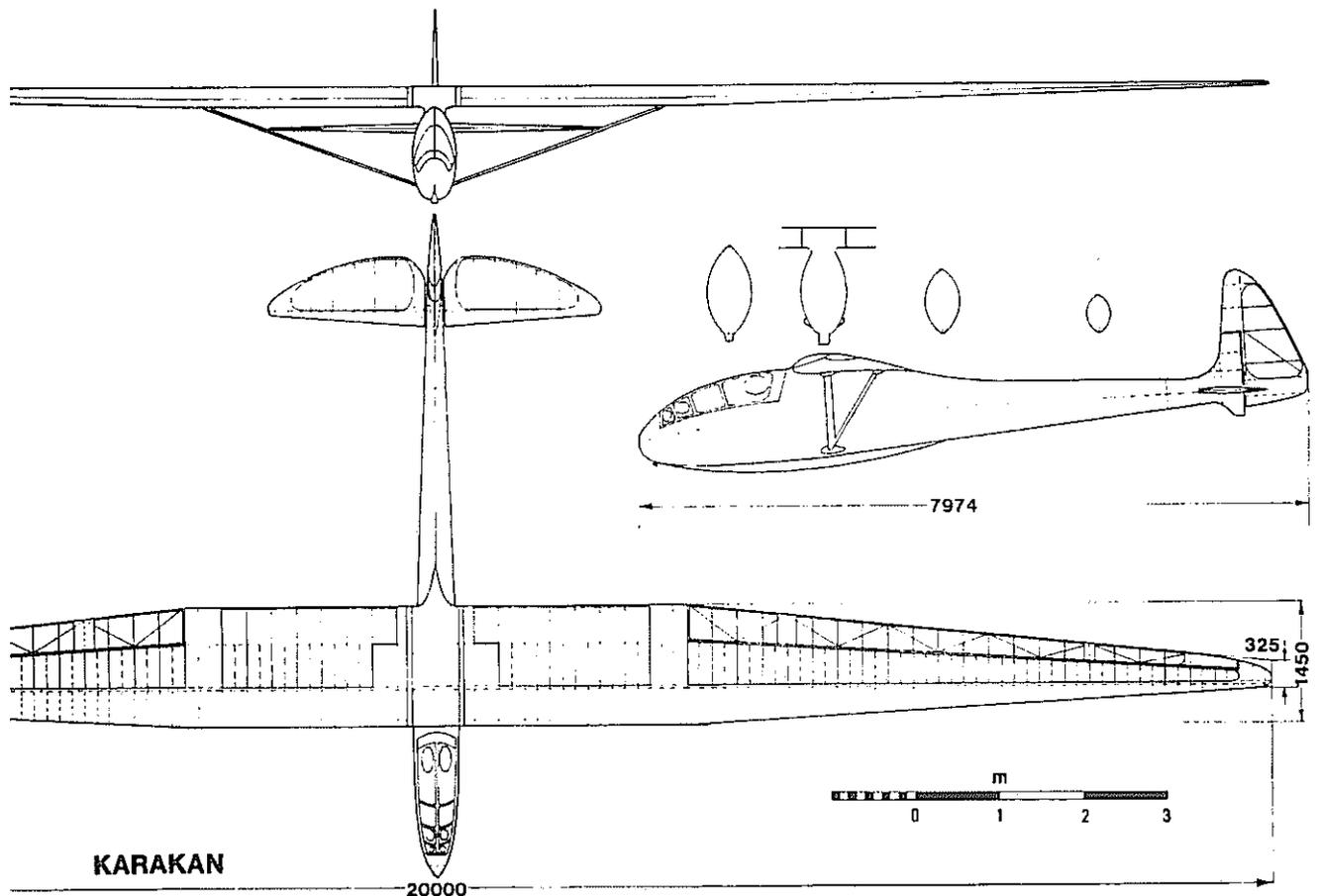
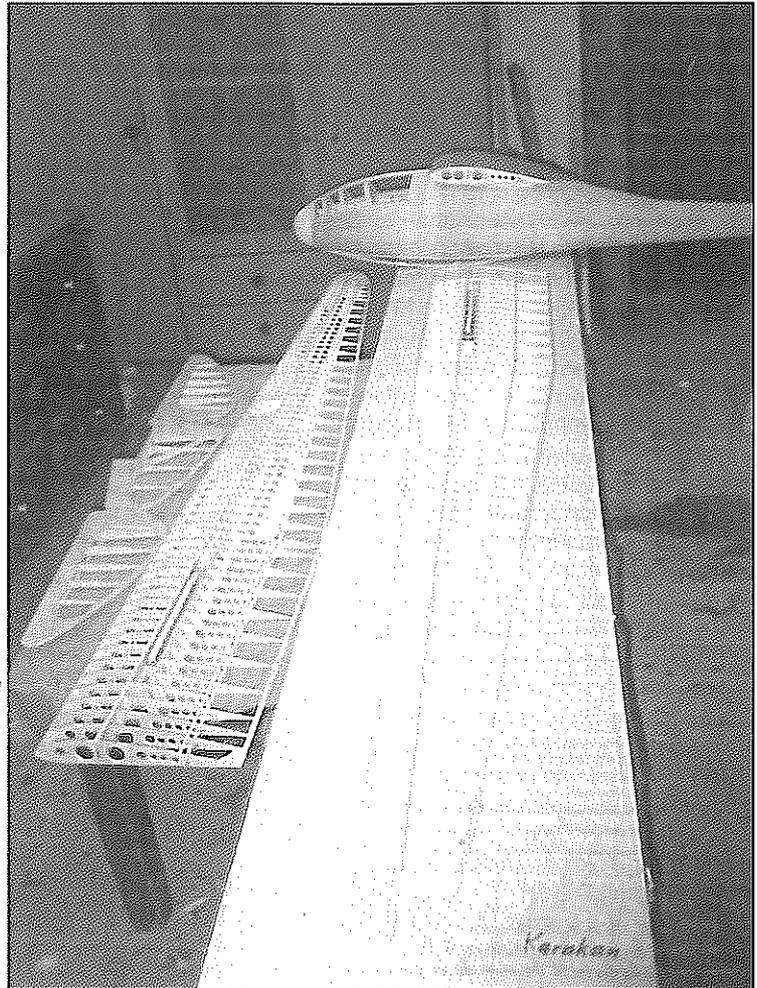
Als Maßstab wurde 1 : 4,5 gewählt, was eine Spannweite von 4,40 Metern ergibt. Am Tragflügel wird das bewährte Clark-Y Profil verwendet, was dem Karakan zu gutmütigen

Flugeigenschaften verhilft. Am meisten Arbeit hat laut den eigenen Angaben von Albrecht Gasteiger der Bau des Tragflügels und da im besonderen die Beplankung gemacht. Sämtliche Tragflügelrippen sind mit gewichtserleichternden Bohrungen versehen und mit 3 mm breiten Sperrholzaufleimern verstärkt. Diese laufen jedoch zur Nasenbeplankung hin rund aus, sodaß alles einzeln eingepaßt werden mußte. Aber gerade diese Handarbeit macht Albrecht Spaß.

Die unbeplankten Teile des Modells wurden mit transparenter, antiker Gewebefolie bespannt und das ganze Modell dann farblos lackiert. Daß auch ein Pilot im original ausgebauten Cockpit sitzt, braucht wohl nicht extra erwähnt zu werden.

Die noch unbeplankten Tragflügel mit ihren zerbrechlichen Rippen zeigen den immensen Bauaufwand des Rohbaus. (Fotos W. Schober)

Die 3-Seitenansicht des KARAKAN zeigt die 1933 schon fortschrittliche Formgebung.



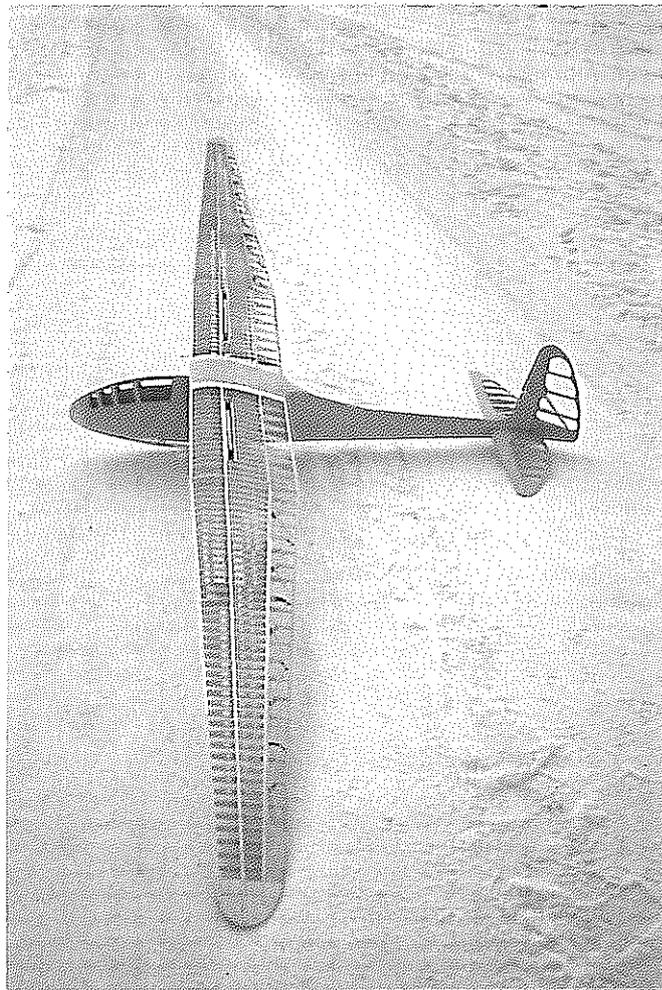
Piloten und Modelle

Als Abfluggewicht haben sich letztendlich 5,6 Kilogramm ergeben, was für ein Modell dieser Größe einen ausgezeichneten Wert darstellt. Wer nun aber glaubt, daß Albrecht Gasteiger sein Modell nur bei Ausstellungen zeigt, irrt gewaltig. Der 72-jährige Harley-Davidson-Fahrer fliegt seine Oldtimer wann immer sich die Gelegenheit ergibt. Er ist ein ständiger Teilnehmer des Euro-Meetings am Pordoi Joch, des Hangfliegens in Cortina und des Oldtimertreffens auf der Wasserkuppe. Beim letztjährigen semiscale Großsegelertreffen in Seekirchen war er natürlich auch dabei, und belegte bei der Baubewertung den 3. Platz. Wegen des starken Windes hat es dann beim Fliegen nicht so gut geklappt, sodaß er in der Gesamtwertung im Mittelfeld landete. Trotzdem, eine überragende Leistung unseres „Oldtimers“ mit seinem Oldtimer !

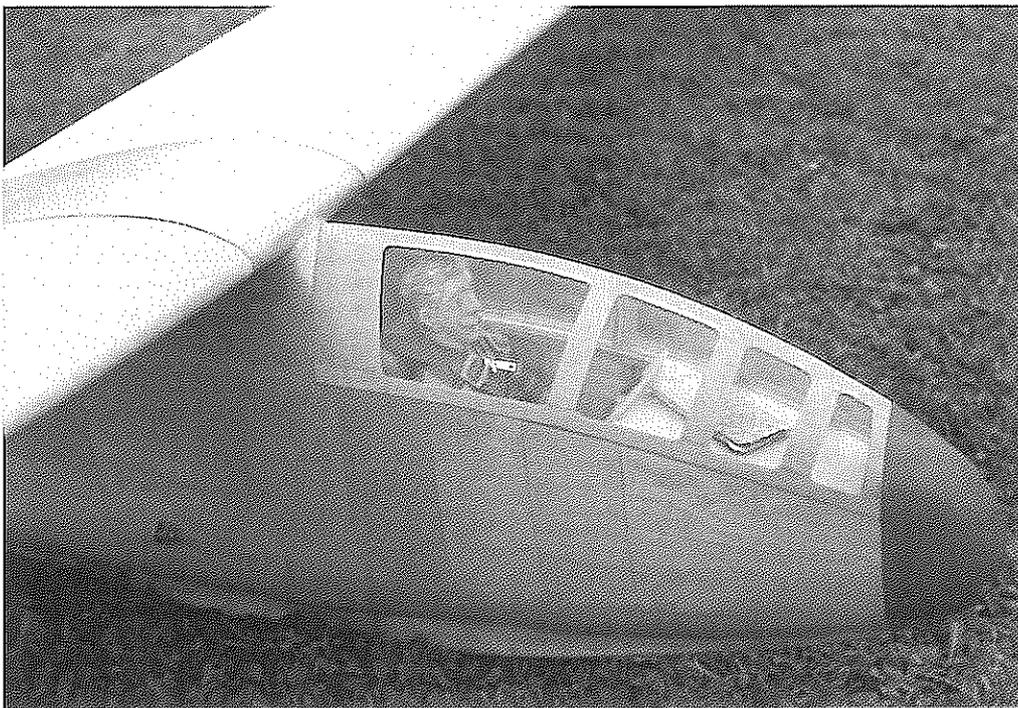
Ich wünsche Dir - lieber Albrecht - noch viel Freude beim Bau Deiner Sperrholzvögel und noch viele Jahre im Kreise der Gleichgesinnten, die sich immer auf Dein Kommen freuen. Um es in Deiner Tiroler Mundart auszudrücken:

"mit Dir isch's bärig" !

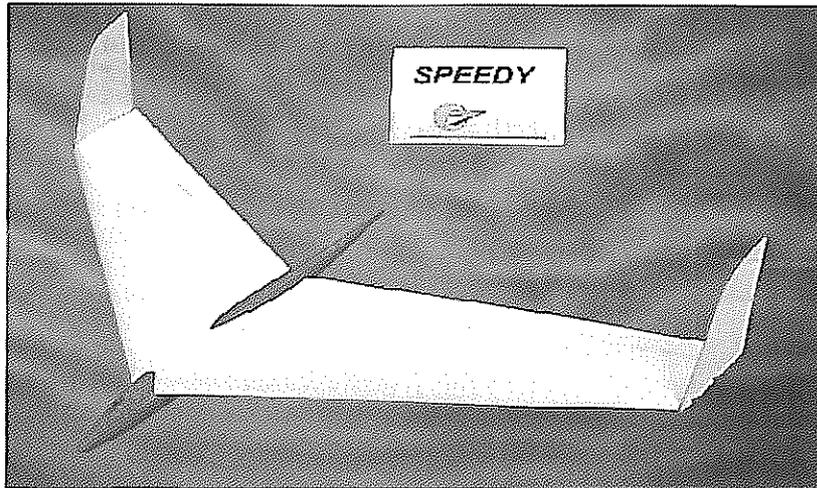
Wolfgang Schober



Die Gesamtansicht des Rohbaus im Schnee. Jetzt weiß man wenigstens was Albrecht Gasteiger den ganzen Winter über macht.



Auch der Pilot fühlt sich im Cockpit sichtlich wohl



SPEEDY-

Funflyer für Hang/ Elektro

Das Modell wird in Voll - GFK - Schalenbauweise Fix-Fertig geliefert, Der Baukasten besteht aus der Schalenfläche mit fertig ausgeschnittenen Rudern, GFK - Balsa Winglets und einem sehr formschönen GFK - Rumpf, (35 gr.)Der Haupteinsatz des Modells liegt' beim Hang - Kunstflug. Aber auch in der Ebene kann man durch Katapultstarts mittels starkem Schlauch-Gummi und einigen Metern Seil imposante Senkrechtstarts bis über 100 m. durchführen.

Mit gutem Willen und etwas Bauaufwand läßt sich das Modell mit bis zu 7-Zellen und einem Elektromotor der Speed 400 - Klasse ausrüsten und in der Ebene rasant fliegen. Für stärkere Motoren und größere Zellen, sowie Verbrennungsmotoren bis 3,5 ccm ist ein Scale-Rumpf in Vorbereitung. Auch der o.g. Katapult -Start - Gummi inkl. Seil uHering ist in Kürze lieferbar.
Eckdaten

Spannweite 1 000 mm
Länge 525 mm
Fläche 19.0 qdm
Gewicht ab 500 g
G/F ab 26,3 g/qdm

Das Modell ist ab August 96 in Österreich und Deutschland bei gut sortierten Fachhändlern erhältlich.

Händleranfragen an:

Holzmann - Modellbau
Körösisstr. 1 72
A-8010 GRAZ
Tel/Fax: 0316168 10 30 0043
316 681030

Neu '96

O.S. MAX

System NSU / Wankel
4,97 ccm

140 RX
23 ccm

615X - H
9,95 ccm

FS 52 - S
8,56 ccm

21 RZ - B
3,46 ccm

Max - 12 CV
2,11 ccm

RÖGA **TECHNIK**
Modellbau Graupner Austria

Qualität ist entscheidend!

Mit Stärke und Zuverlässigkeit auf Erfolgskurs.

O.S. Viertakt-Präzisionsmotoren jetzt bei Ihrem RÖGA/ Graupner Austria-Fachhändler mit umfangreichem Ersatzteilsortiment.

Lieferung nur über den Fachhandel.

O.S. Engines by RÖGA

MODELLSPORTKLUB SCHWARZATAL

Der Weg von der "Illegalität zur Integrität"

Eine Gruppe von Idealisten suchte im südlichen Niederösterreich im Bezirk Neunkirchen ein geeignetes Gelände für die Ausübung des Modellflugsports. In Mollram, nördlich von Neunkirchen, wurde man fündig. Es wurde mit dem Grundstückseigen-

spiele für Kinder und Jugendliche) gelang es uns allmählich auch "ZWEIFLER" für uns zu gewinnen. Die Einbeziehung der örtlichen Freiwilligen Feuerwehr beim Flugtag, wobei das Österreichische Bundesheer eine Feuerlöschübung per Hubschrauber

kleine Reparaturen, solarbetriebene Ladestation, Kellerräume für Geräte, Getränke, Pumpanlage für Nutzwasser sowie für unser Stromaggregat schaffen.

Auch für unsere Kleinen wurde gesorgt und ein Kinderspielplatz errichtet.

Durch steigende Aktivitäten innerhalb des Vereins, war eine Vergrößerung des Modellflugplatzes durch Anmieten weiterer Grundstücke erforderlich, wobei wir einen optimalen Mietvertrag, den wir in der Flieger Revue des Österreichischen Aero-Clubs fanden, für uns einsetzen konnten.

Nach Meisterung aller Schwierigkeiten sind wir heute stolze Benützer eines Modellfluggeländes von 22.000m² und einer befeuerten asphaltierten Start- und Landebahn von 1.000m².

Es war viel Arbeit und Mühe unsere Interessen bei den Behörden bzw. bei der Bevölkerung durchzubringen. Wir möchten auf diesem Weg Vereine, die sich in ähnlichen Situationen befinden - wie unsere seinerzeitige Ausgangslage war - dazu motivieren, die Initiative zu ergreifen um rechtlich abgesichert und anerkannt zu werden.

Geschätzte Kollegen es zahlt sich aus!

Der MSK SCHWARZATAL



tümer (ein Landwirt) durch Handschlag eine Benützung gegen ein kleines Entgelt vereinbart. Schon nach kurzer Zeit wehte uns durch die Flugaktivitäten ein massiv spürbarer Widerstand der angrenzenden Bevölkerung entgegen. Auch die Jägerschaft sah in uns eine immense Bedrohung für den Wildbestand. Einzelne Mitglieder unserer Gruppe und der Grundstückseigentümer wurden sogar persönlich bedroht. Auf Grund dessen war rasches Handeln angesagt.

Wir entschlossen uns, einen Verein zu gründen. Nun waren wir ein offizieller Klub, doch die angrenzenden Ortsbewohner starteten eine Unterschriftenaktion gegen uns.

Vehemente persönliche Gespräche mit der Gemeindevertretung veranlaßte diese eine Lärmmessung durch das Bundesministerium für Umweltschutz abzuhalten. Die Freude über das positive Ergebnis war für uns groß.

Durch die Abhaltungen diverser Veranstaltungen wobei uns die Frauen der Vereinsmitglieder kräftig unterstützten und Öffentlichkeitsarbeit (Flugtage, Ausstellungen, Grillabende, Ferien-

durchführte, brachte eine gute Zusammenarbeit mit den Dorfbewohnern. Plötzlich waren alle stolz auf "IHRE" Modellflieger. Landwirte stellten Äcker für Parkplätze zur Verfügung, Heurigentermine und Dorffeste richteten sich in Mollram nach unseren Veranstaltungen.

Wir wollten unsere Stellung weiter ausbauen, indem wir beschlossen, das gepachtete Grundstück zu kaufen, um es nach dem Raumordnungsgesetz in eine Sportstätte umzuwidmen.

Als uns dies gelungen war, stiegen auch die Bedürfnisse nach einem funktionellen Klubhaus. Durch die Veranstaltungserlöse, sowie Subventionen des Landes und des allgemeinen Sportverbandes, wurde es uns möglich, ein Gebäude zu errichten. Durch gut überlegte Planung und Bauweise konnten wir einen Aufenthaltsraum mit Kochnische, WC-Anlage, Werkstätte für

Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

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



Fieseler Storch

Ein Modell der Superlative

Entstehungsgeschichte

Um den Schauflugveranstaltungen des Modellsportklub Schwarzatal im südlichen NÖ. zusätzliche Attraktivität zu verleihen, wurde aus dem benachbarten Wr. Neustadt das noch letzte Original des legendären Fieseler Storch Flugzeuges engagiert. Das Publikum war begeistert von der kurzen Start- und Landestrecke sowie den Langsamflugeigenschaften. Sie konnten das Flugzeug hautnah im Flug erleben.

Dieses Erlebnis inspirierte ein Mitglied unseres Vereines, Edi Feichtinger, ein solches Modell zu bauen. Edi Feichtinger entschloß sich, dieses Modell in einem Maßstab 1:2 zu bauen. Die Dimensionen die entstanden, waren für einen Durchschnittsmodellbauer etwas beängstigend gewesen. Spannweite 7,5 Meter, Rumpflänge etwa 5 Meter, Höhe 1,60 Meter sowie der Tragflächeninhalt von 7m². Der Rumpf als auch die Tragflächen wurden aus Sperrholz und Kiefernleisten gefertigt. Als Höhen- und Seitenruderscharniere wurden Industrieklemmschellen verwendet, die normalerweise in der Elektroinstallation Verwendung finden.

Edi benötigte vier Jahre für die Fertigstellung des Modells. Als der Rohbau bei einer Modellbauausstellung des Modellsportklub-Schwarzatal erstmals gezeigt wurde, machte sich bei "fachkundigem" Publikum große Skepsis bemerkbar. Dieses Modell wird nicht fliegen, die Tragflächenaufhängung ist zu schwach, die Servokraft wird für die Ruderbetätigung nicht ausreichen usw.

Für den Autor war der erste Eindruck überwältigend.

"Diese Dimensionen!"

Dem Erbauer machte nach Fertigstellung der Antrieb große Schwierigkeiten. Sämtliche Verbrennungsmotoren von Rasenmähern und ähnlichen Arbeitsgeräten erwiesen sich als zu schwach, zu schwer bzw. zu unzuverlässig.

Die Lösung brachte ein 178cm³ einzylinder Flugmotor für motorisierte Hängegleiter der 12PS leistet mit Untersetzungsgetriebe 1:3 ausgestattet ist und eine Luftschraube antreibt, die einen Durchmesser von 1,3 Meter hat.



Der Konstrukteur und Erbauer Edi Feichtinger mit seinem Fieseler Storch.

Für den Transport von Edi's Eigenheim bis zum Modellflugplatz wurde eigens ein Anhänger angefertigt. Zwei Personen benötigen für den Zusammenbau etwa eine Stunde.

Nun zu den Flugeigenschaften:

Auf Grund des großen Luftwiderstandes ist der Storch auf seine Motorkraft angewiesen. Das Modell funktioniert technisch einwandfrei und das Flugbild entspricht dem Original - es ist fulminant!

Da dem Erbauer das Modell von Seite

der Handhabung zu mühsam geworden ist, hat es der Modellsportklub-Schwarzatal erworben. Der Storch ist nun im Besitz des Vereines und wird für Ausstellungen und Flugtage eingesetzt.

DER MSK-SCHWARZATAL

„ AMERICAN FLYER „

Ein Schulterdecker von Global in ARF Bauweise

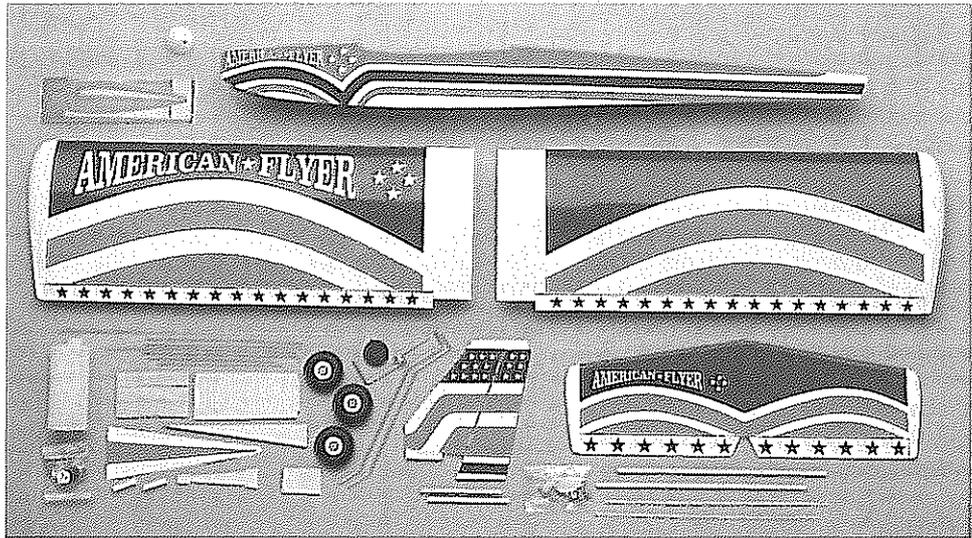
Ein Schulterdecker gedacht für gemütliches Fliegen, oder einfachen Kunstflug, wird seit kurzem in Österreich von der Fa. Schweighofer angeboten.

Der ARF Baukasten enthält den fast fertigen Rumpf, Flächen und Leitwerke. Alles sauber und genau gebaut, mit einem auffälligen Folienfinish versehen.

Beim Zubehör fehlt nichts, Motorträger schon montiert, Tank, Räder und Fahrwerk sowie alle Klein- teile sind im Baukasten enthalten.

Für den Zusammenbau und Fernsteuerungseinbau ist ca. 1 Tag notwendig. Montage :

Rumpf, Motoreinbau, Tank, Fahrwerksbefestigung, Rudereinbau. Fläche, Querruderscharniere einkleben, die zwei Flächenhälften zusammenkleben, Querruderservo einsetzen

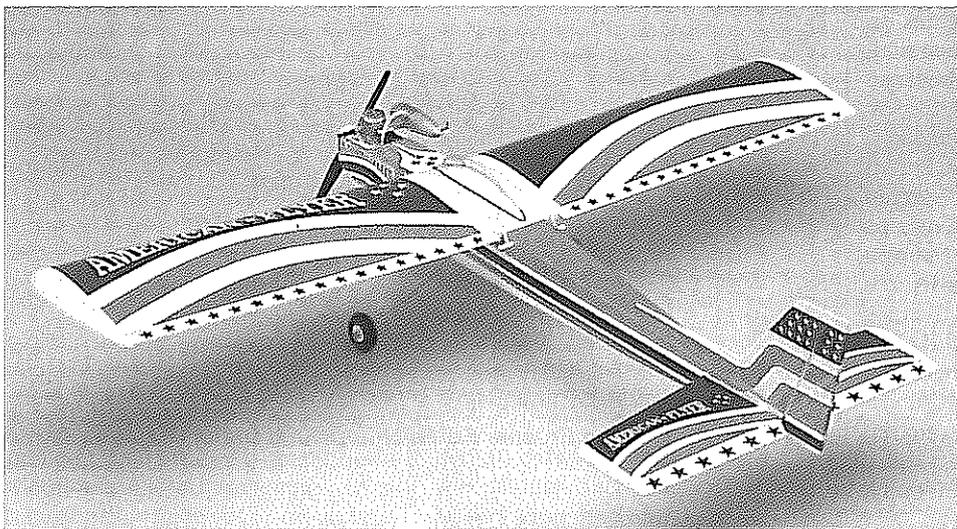


In bester Qualität ist in diesem Bausatz alles weitgehend vorgefertigt.

Flugbericht :

Bei genauer Einstellung der angegebenen Ruderausschläge sowie Einhaltung des Schwerpunktes stand dem Erstflug nichts im Wege.

Rolle, alles OK, nur bei der Rolle wäre ein etwas stärkerer Motor, etwa ein Webbra oder ein Super Tigre wünschenswert.



Mein Resümee nach dem Erstflug, der AMERICAN FLYER ist ein Querrudertrainer ohne nennenswerte Probleme. Besonders für Piloten mit wenig Zeit ist dieses Modell als Querrudereinstieg bestens geeignet. Auch der Preis spricht für sich. Es wäre kaum möglich ein Modell dieser Herstellungsgüte um diesen Preis selbst zu bauen. AMERICAN FLYER ein Modell das man ohne bedenken weiter empfehlen kann.

und mit den Anlenkungen versehen. Das Testmodell wurde mit einem einfachen OS-FP 40 versehen, als Servo wurden Graupner 507 verwendet.

Durch einen 1800 mA Akku enfiel jede Bleizugabe, der Schwerpunkt stimmte von Anfang an.

Als Mangel war ein doppelt schweres Querruderblatt in den Bausatz, also mußte ich in die gegenüber liegende Fläche etwas Blei zugeben.

An einen windigen Apriltag am Modellflugplatz des ASKÖ ÖMV Wien, in Bockfließ NÖ. fand dieser statt.

Schon beim Rollen zum Start wurde noch das Bugrad nachgestellt, nach ca. 25 m Startstrecke hob das Modell ruhig von der Piste ab. Kleine Trimmung beim Höhenruder und ein gemütlicher Erstflug begann.

Nach einigen Eingewöhnungsrunden versuchte ich mehrere einfache Kunstflugfiguren. Looping, Turn und

Wilhelm Zehethofer

Technische Daten "AMERICAN FLYER"

Spannweite: 1430 mm
Schulterdecker in Fertigbauweise
Motor: ab 6,5 ccm
Steuerung: Höhe, Seite, Querruder, Motordrossel.
Preis: ATS 1.490.-

ERGO 30 von Graupner



ERGO 30 ein Mid-Size-Heli der 30 er Klasse Foto: G. Breiner

Nach Verkauf der japanischen Firma Kalt an Sanwa ging praktisch die gesamte Technikercrew zu JR, wo die "JR-Helidivision" gegründet wurde. Acu der japanische Spitzenpilot Sensui wechselt das "Lager". Die Ergebnisse dieses Lagerwechsels liegen nunmehr seit der Weltmeisterschaft F3C im Jahre 1995 vor:

Die Heliserie ERGO 30, ERGO 60 und das Wettkampferät SUPERIOR wurden vorgestellt.

In diesem Bericht wollen wir uns den ERGO 30 an die Brust nehmen, der von Graupner vertrieben wird.

Wenn man an einen Modellhubschrauber der 30 er Klasse denkt, so hat man ein ziemlich kleines Fluggerät vor Augen. Nicht so der ERGO 30. Man kann ihm mit ruhigem Gewissen als einen "Mid-Size-Heli" bezeichnen, der den Platz zwischen den "anderen 30ern und den 60ern einnimmt, ohne einen Abstrich hinsichtlich Kompaktheit und Transportfreundlichkeit zu machen.

Als Besprechungsmusterlag die Bestellnummer 4462, ein weitgehend vormontierter Bausatz mit eingebautem Motor OS SX-H-Ring (5,32ccm) vor.

Bevor wir ins Detail gehen einige Infos:

- sehr stabile Seitenplatten aus Duraluminium.
- Kugellager dort, wo es sinnvoll ist, ansonsten Sinterlager.
- einstufiges Hauptrotorgetriebe Übersetzung 9,78 : 1 rechtsdrehend
- Antrieb des Heckrotors durch einen Zahnriemen Übersetzung 1,89 : 1
- Freilauf serienmäßig
- Steuerung der Taumelscheibe über einen mechanischen Mischer mit re-

lativ groß dimensionierten Umlenkehebeln

- Starten des Motors über einen Sechskant-Startadapter.
 - Gradskala zur Pitcheinstellung an den Blatthaltern, Blatthalteranschluß 14 mm
 - Beiliegende Rotorblätter aus Holz mit "Schrumpfschlauch?!" Beschichtung
- Zur Fertigstellung des ERGO 30 sind

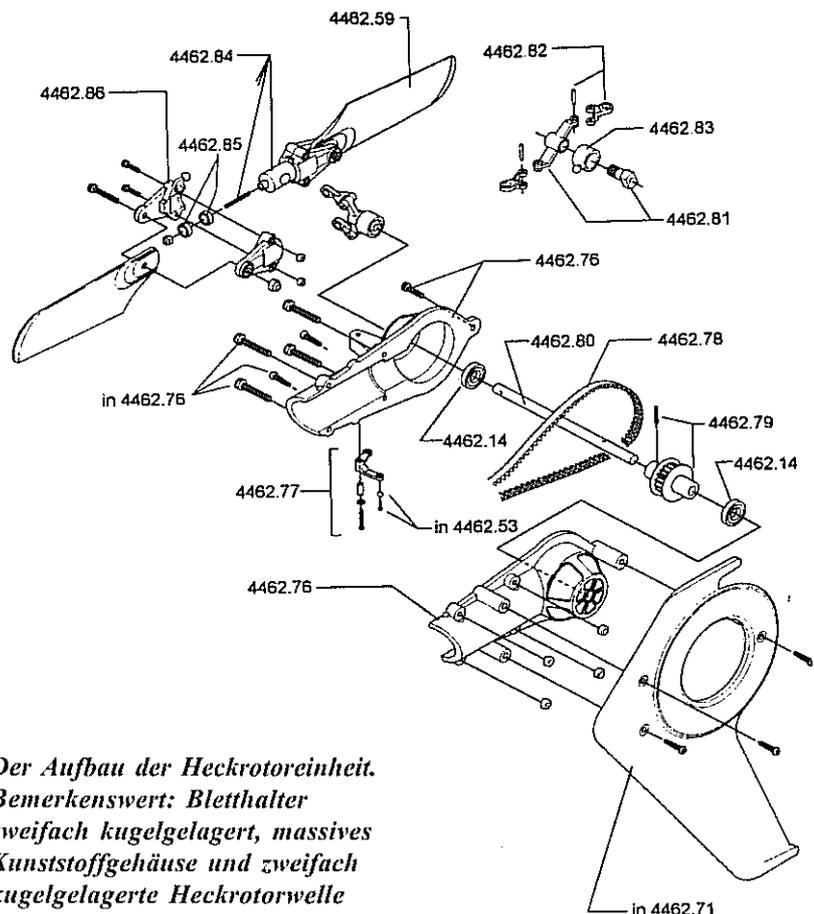
noch folgende Montageschritte erforderlich:

- Montage des Heckrohres mit Riemen und fertig montiertem Heckrotor an das Chassis, Heckrohrabstützung und Heckrotoranlenkung
- Montage des Kufenlandegestells
- Hauptrotorkopf, Pitchkompensator und Taumelscheibe auf die Hauptrotorwelle (10mm) schieben und Hauptrotorkopf verschrauben
- Servoeinbau (Anlenkgestänge bereits mit entsprechenden Kugelgelenksanschlüssen versehen)
- Kreisel und Empfänger einbauen
- Schalldämpfereinbau (Achtung nicht im Bausatz enthalten, muß extra bestellt werden.- warum?)
- Einstellung aller RC-Komponenten laut Anleitung.

"Thats it"

Zusammen mit Heli-Champ Sepp Brennstener wurde ein ausgiebiger Flugtest absolviert.

Resultat: Der ERGO 30 zeigt praktisch keinerlei Vibrationen, Hauptrotordrehzahl liegt bei etwa 1850 U/min



Der Aufbau der Heckrotoreinheit. Bemerkenswert: Blatthalter zweifach kugellagert, massives Kunststoffgehäuse und zweifach kugellagerte Heckrotorwelle

Prop Test

Ausgezeichnetes stabiles Schwebeflugverhalten. Bei entsprechender Einstellung reagiert der ERGO 30 sehr gutmütig auf die Ruderausschläge und ist daher auch besonders für "bloody-heli-beginner" geeignet.

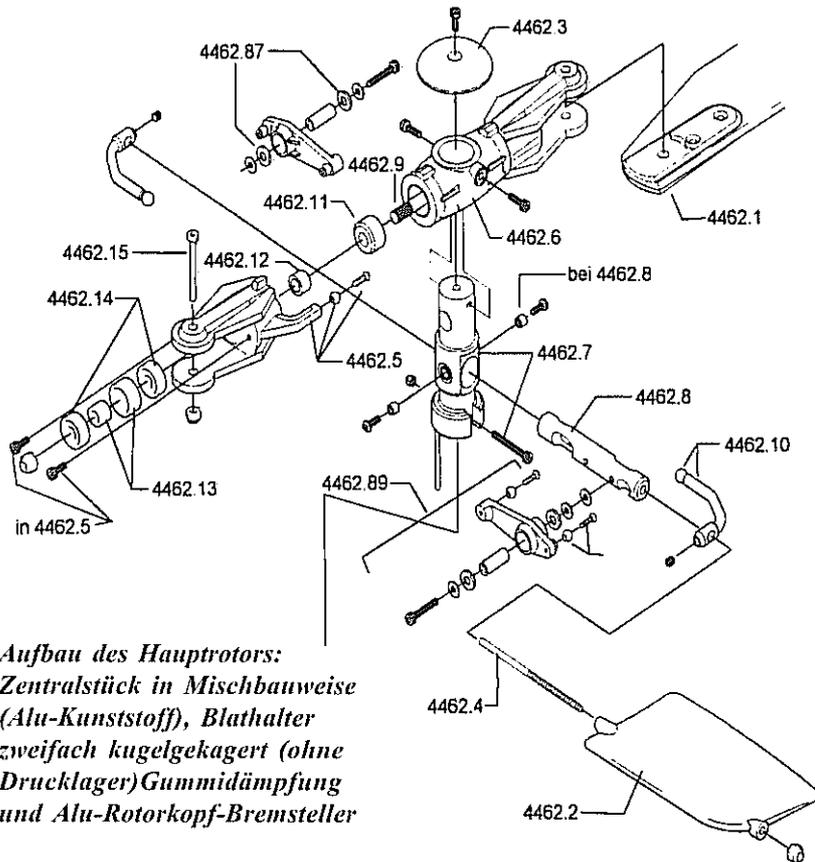
Gefallen gefunden haben wir an der sehr genau gefertigten Metall-Platinen-Bauweise, der hervorragenden Paßgenauigkeit und der ausgezeichneten Bau und Einstellanleitung.

Nicht gefallen haben die in Grauton gefertigte Kabinenhaube, die schlecht klebenden Dekorstreifen und besonders der fehlende Schalldämpfer.

Dr. Georg Breiner

Technische Daten:

Länge (ohne Rotor)	1181 mm
Breite	220 mm
Höhe	416 mm
Hauptrotor	1237 mm
Heck	240
Fluggewicht ca.	3100 g



Aufbau des Hauptrotors:
Zentralstück in Mischbauweise (Alu-Kunststoff), Blathalter zweifach kugelgekagert (ohne Drucklager) Gummidämpfung und Alu-Rotorkopf-Bremsteller

Ein Stern am Elektrohimmel NOBODY!!

heißt zu deutsch Niemand, jedoch ein Niemand ist dieser Hochleistungselektrosegler sicher nicht. Der Segler wurde für die 10 Zellen Klasse konzipiert, aber auch in der Klasse F5B sind gute Ergebnisse zu erwarten.

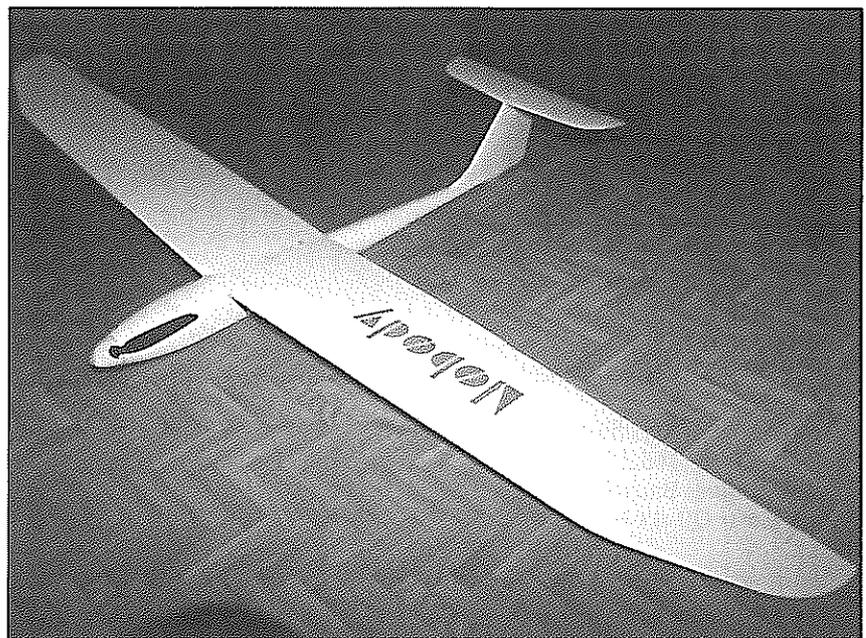
Die Modelle werden 2 färbig (weiß-rot) ausgeliefert Die einteiligen Tragflächen sind in Schalenbauweise mit Kohleholmverstärkung gebaut.

Mit dem Einbau der beiden Querruderservos, der Montage, der Anlenkung und der Verlegung der Servokabel ist der Flügel "Ready to fly"

Der Rumpf ist aus Kevlar gefertigt und weiß eingefärbt.

Das Höhenruderservo wird in das Seitenruder eingeklebt. Dadurch ist eine spielfreie Anlenkung des Kohleholmverstärkten Höhenruders gewährleistet.

Der Empfänger und der Empfängerakku sind im Leitwerksträger untergebracht. Der Antriebsmotor (beim Prototyp ein Mega 10 Sp), der Schalter und der Flugakku (10 mal 1700 SCR oder auch 27 Zellen - 1,1 kg) finden im geräumigen Rumpf leicht Platz. Die Propellermontage und das Auswie-



gen beenden die Bauphase, mit dem Einfliegen kann nun begonnen werden. Ab nun liegen Sieg und Niederlage in den Händen des Piloten und am Quentchen Glück, daß man sicher auch benötigt.

Weitere Informationen bei
Manfred Grüneis
Tel : 02742 / 346702

Praxistest ZG74 Boxer

Ein empfehlenswertes Triebwerk aus dem Hause Ton! Clark zur Verfügung gestellt von Modellbau Lindinger in Molln. Der Praxistest durchgeführt von Walter Wittenberger und Otto Schuch vom MFC-Zistersclorf

Als langjähriger Betreiber von Großmodellen (vorwiegend Schleppmodelle) habe ich schon ausreichende Erfahrungen im Betrieb von diversen Benzinmotoren gesammelt. In meiner achtjährigen Großmodellpraxis, konnte ich verschiedene Motoren, wie: Quadra 40 und Quadra 50, Webra Bully, 3W 60 und 3W70, ZG 62, sowie Moki 90 betreiben. Da mich die ZG 62 Motoren (ich betreibe 2 Motoren dieses Typ's) schon immer wegen Ihrer Zuverlässigkeit fasziniert haben, bin ich voll Erwartung in das neue Projekt ZG 74 Boxer gegangen.

Am 30.6.1996 habe ich das Paket der Fa. Lindinger erhalten.

Noch am gleichen Tag montierte Otto Schuch den Motor auf den Testbock, denn die Neugierde war groß. Gleich wurde eine Menz 22/12 Luftschaube montiert und als Treibstoff wurde bleifreies Normalbenzin mit BEL-RAY öl (Mischungsverhältnis 1:30) verwendet. Der 1. Startversuch folgte nach dem Ansaugen. Nach ca. 14 Umdrehungen an der Luftschaube wurde die Zündbox angeschlossen, nach 3 Umdrehungen ist der Motor angesprungen. Beim Abziehen des Steckers der Zündbox erhöht der Motor geringfügig die Drehzahl. Dies ist durch die Veränderung der Vorzündung bedingt. Durch das Anschließen der Zündbox wird die Vorzündung verändert, um das Starten zu erleichtern. Ohne die Einstellung der Düsenadeln zu verändern, ließ er den Motor mit niedriger Drehzahl warmlaufen. Bei Vollgas brachte er auf Antrieb 6000 U/min., gedrosselt begann er unter 1600 U/min. unruhig zu laufen. Dies sind jedoch Werte, die ich mir von einem neuen Motor nicht erwartet hatte.

In der Folge probierten wir noch andere Holzluftschauben. Die Menz 22/10 drehte er sofort auf 6500 U/min. hoch. Eine Röga 22/12 brachte nur 5800 U/min., jedoch einen enormen Schub. Die Maro 22/10 wurde auf 6200 U/min. gebracht.

Dann fand ich noch eine alte 3 Blatt GFK Luftschaube 20/11 von der ich nicht einmal mehr den Namen wußte. Sie hing bereits jahrelang an meiner Werkstattwand, da ich noch keinen Motor gefunden hatte, der aus dieser eine angemessene Leistung hervorholen konnte. Anders beim ZG 74; 6500U/Min und eine große Schubleistung noch immer ohne die Düsenadeln zu verstellen. Diese Leistung hat mich überzeugt. Leider ist mir der Motor schon jetzt relativ laut vorgekommen, denn ausgerüstet mit den original Schalldämpfern wurden von den inzwischen eingetroffenen Modellflugprofessoren (Helfer) 100 DB gemessen. Noch dazu waren beide Schalldämpfer undicht und verschmutzten somit das ganze Modell. Abhilfe gegen die Undichtheit schaffte ich mit einer hitzebeständigen Gummi-Silikonmischung der Fa. Rödel. Dies sollte eigentlich bei einem Motor dieser Preisklasse nicht vorkommen. Außerdem würde ich ein anderes, leiseres Auspuffsystem begrüßen, denn mit den Originaldämpfern kann nur dort geflogen werden, wo es keine Lärmprobleme gibt.

Gleich habe ich eine Nachtschicht eingelegt und meine

SIMPROP ELECTRONIC

Brandneu aus dem Simprop Labor
Die neue PPM-Empfängergeneration

TOPNEUHEIT '96

RX 2000
RX 2000 DC
(DC=Doppelsuperhet-Technik)

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

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

Superpreis
* DM 184,- Superhet
* DM 187,- Doppelsuperhet

★ Beim RX 2000 DC keine Störungen mehr durch Rundfunksender





TOPNEUHEIT '96

Piko 2000

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

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

Superpreis
* DM 174,-




TOPNEUHEIT '96

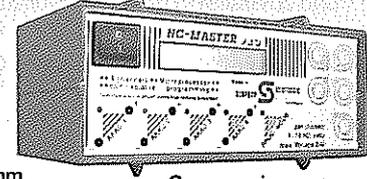
Modernste Microprozessor-Ladetechnik aus Harsewinkel

NC-MASTER PRO

Ältere Geräte können im Simprop-Kundendienst für DM 99,- zzgl. Versandkosten upgedatet werden.

- ★ Jetzt mit eigenständigem Entladeprogramm
- ★ Unterstützung diodengeschützter Akkus
- ★ Restkapazitätsanzeige bei entladen
- ★ Verbessertes Run In Programm
- ★ Zeitanzeige und vieles mehr

Superpreis
* DM 519,-



Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach den neuen Simprop Produkten.

* unverb. Preisempfehlung



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

Interessiert?
 Den Simprop Prospekt '96
 Schulzgebühren DM 9,-
 Den Hauptkatalog '96/97
 Schulzgebühren DM 22,-
 oder 2 Briefmarken bei
 Bitte Adresse
 nicht vergessen!

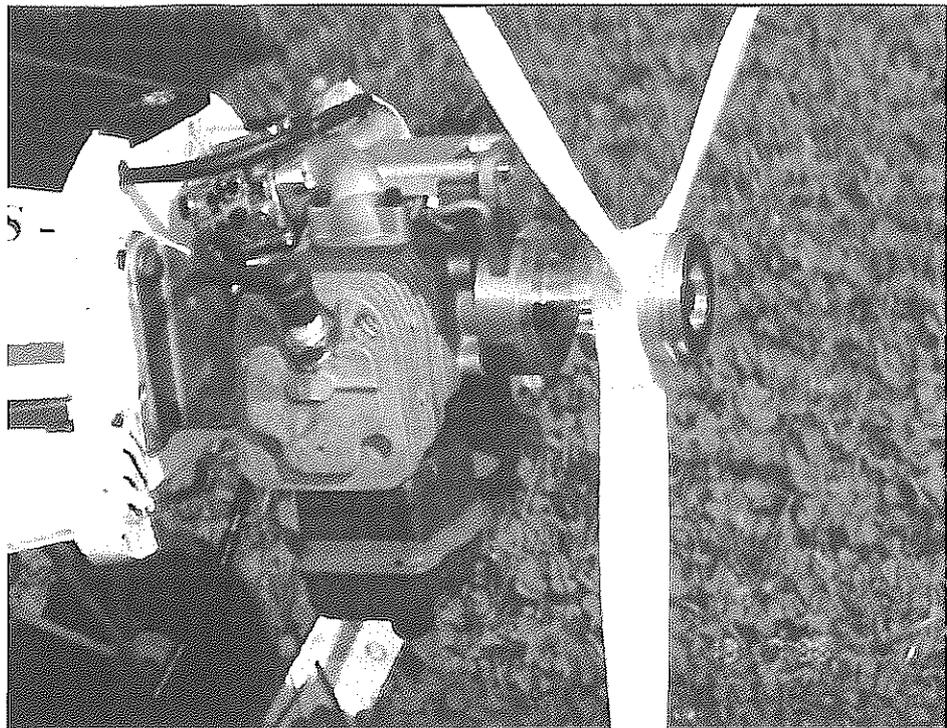
Prop Test

ausgezeichnet fliegende Pilatus Turbo Porter (Spannweite 2,74m, 11,8 Kg) mißbraucht, um das Wunderwerk der Technik in einem Wettbewerbsmodell auszuprobieren. Diese Maschine habe ich bereits mehrmals an Wettbewerben (RC-SL) eingesetzt. Auch im Alltagsbetrieb wird sie sehr häufig eingesetzt. Sie hat ca. 2000 Schleppstarts auf dem Buckel. Die Maschine war bisher mit einem 3W60 Motor ausgestattet, mit dem ich schon mehrmals Zündungsprobleme hatte. Durch den Umbau konnte ich die

Maschine um 1,05 Kg abspecken, da ich auf den schweren Schalldämpfer (Eigenbau) des 3W60, auf die Zündung und auf den Zündakku verzichten konnte. Leider mußte ich auch auf die Motorhaube verzichten, denn ich wollte diese für den Versuch nicht extra zerschneiden.

Genauso wie am Testbock war das Startverhalten des Motors im Modell. Nach einem Reichweitentest mit laufendem Motor gab ich Vollgas. Ohne dem geringsten Stottern wurde das Gas angenommen und die Maschine hob exakt wie gewohnt vom Boden ab. Geflogen habe ich die Maschine vorerst mit der Menz 22/12 Luftschraube.

Der 2. Start war bereits ein Schleppstart. Zwischen den Flügeln habe ich den Motor immer abgestellt. Auch das Startverhalten beim warmen Motor ist super. Nur selten mußte ich ein zweites Mal einen Startversuch unternehmen. Fast jedes Mal ist er bereits beim 1x-igen Umdrehen angesprungen und zuverlässig gelaufen. Voraussetzung dafür ist eine genaue Einstellung der Düsenadeln. Als ich einmal probeweise die Leerlaufnadel um eine 1/4 Umdrehung magerer einstellte, wollte er nicht mehr so richtig anspringen. Daraufhin habe ich sofort wieder die Einstellung korrigiert und der Motor startete bei der 1. Umdrehung. Am 2. Flugtag habe ich dann die unbekannteste 3 Blatt GFK Luftschraube montiert. Siehe da, die Maschine flog viel ruhiger und gleichmäßiger. Vom 2.7.96 bis 14.7.96 habe ich 15 Liter (nach den ersten 5 Litern bin ich auf ein Mischungsverhältnis 1:40 BEL RAY ÖL übergegangen) Treibstoff verfliegen und habe nur einmal die Düsenadel



angerührt. mit der mageren Spritmischung hat der Motor nicht nur die Drehzahl bei jeder Luftschraube um ca. 100 U/min gesteigert, sondern hat auch viel weniger das Modell verschmutzt. Die Vollgasnadel habe ich bei Verwendung der 3-Blatt-Luftschraube um weniger als 1/4 Umdrehung hineingedreht (magerer). Auch das Kerzenbild war zufriedenstellend, denn das Kerzenbild beider Zündkerzen war rehbraun und ganz gleichmäßig. Ab sofort gehe ich bei der Spritmischung auf die von Toni Clark empfohlenen 1:50 über. Beim Kauf des Öles sollte man auf die bessere Qualität achten, denn es gibt auch von BEL-RAY mehrere Arten von 2 Taktölen. Ich verwende nur das „MC H-1-X“ Super Synthetik (Motocross-Enduro-Trial) von BELRAY. Dieses wird auch vom Hersteller des Motors empfohlen.

Nun begann ich mit dem eigentlichen Projekt, nämlich den Einbau in eine neue Wilga (Spannweite 280 cm, 14 Kg schwer). Die Lagerung des Motors erfolgte im Gegensatz zur Pilatus auf Schwinggummi. Hierzu verwendete ich fünf Schwinggummis von der stärkeren Ausführung mit einem Durchmesser von 4 cm. Erstaunt war ich von den nicht vorhandenen Vibrationen. Der Probeflug ohne Motorhaube war genauso zufriedenstellend wie das vorige Testprogramm. Als ich jedoch die Motorhaube montiert habe, war der Motorlauf etwas unruhig. das lag sicherlich an der vorge-

wärmten Luft durch die Schalldämpfer. Deshalb habe ich eine Rumpfansaugung aus einem dünnwandigen Metallrohr, welches am Ende leicht über eine Stecknuß aufgetrieben wurde mit einem Durchmesser von 23 mm und 70 mm Länge montiert. Sehr erfreut war ich, als ich die Drehzahl gemessen habe. Nachdem ich die Hauptdüsenadel um ca. 1/4 Umdrehung magerer gedreht hatte, drehte der Motor sämtliche Luftschrauben zwischen 200 und 300 U/min höher als vorher. Diese Kraft reicht natürlich jetzt auch für Schleppe von größeren Segelflugzeugen aus. Durch diese Umbauarbeiten (Rumpfansaugung und Schwinggummilagerung) hat der Motor zwar nichts an seiner Zuverlässigkeit und Leistung verloren, jedoch ist er auch leider (samt Motorhaube) nicht unter 97 DB gesunken, auch nicht mit einer Luftschraube 24/10! Nach ca. 15-20 Liter Treibstoff hat das Triebwerk nochmals etwas an Leistung zugesetzt. Inzwischen habe ich ca 40 l Treibstoff verfliegen und kann keine technischen Schwächen des Motors erkennen.

Wenn zu dem Problem Schalldämpfer dem Hersteller noch etwas einfallen würde (angeblich ist ein Auspuffsystem mit einem Y-Krümmers bereits in Planung), könnte durchaus von einem optimalen Triebwerk gesprochen werden.

Walter Wittenberger
Otto Schuch



Auf der Nürnberger Messe war das Erscheinen der FO 141 Gnat als Elektroimpeller Modell eine kleine Sensation.

Nicht nur die Styrobauweise sondern besonders der von ROBBE neu entwickelte ROJET 410 überzeugte auf dem Prüfstand vor dem Messepublikum durch nie für möglich gehaltene Leistung. Mit 14 Zellen erreicht dieser Winzling in der E-Impellerszene mit dem E-Motor Power Plus 410/12 einen Standschub von immerhin schon 370 g und eine Strahlgeschwindigkeit von 26 m/s bzw. 94 km/h. Mit 16 Zellen sogar 460 g und 29 m/sec bzw. sogar 107 km/h Strahlgeschwindigkeit. Geht man von der "Impellerfaustformel" aus, daß sich der Schub im Flug noch um ca.20% erhöht und das einfacher Kunstflug mit

einem Schub-Gewichtsverhältnis ab 1:2 möglich ist, so konnte man mit einem angegebenen Abfluggewicht der Gnat von ca. 900 g mit sehr respektablen Flugleistungen rechnen.

Zur Wahl der Gnat als Vorbild für ROBBE's ersten Impeller, kann man den Produktverantwortlichen nur gratulieren ist doch diese Maschine besonders von der Kunstflugstaffel "RED ARROWS" bekannt.

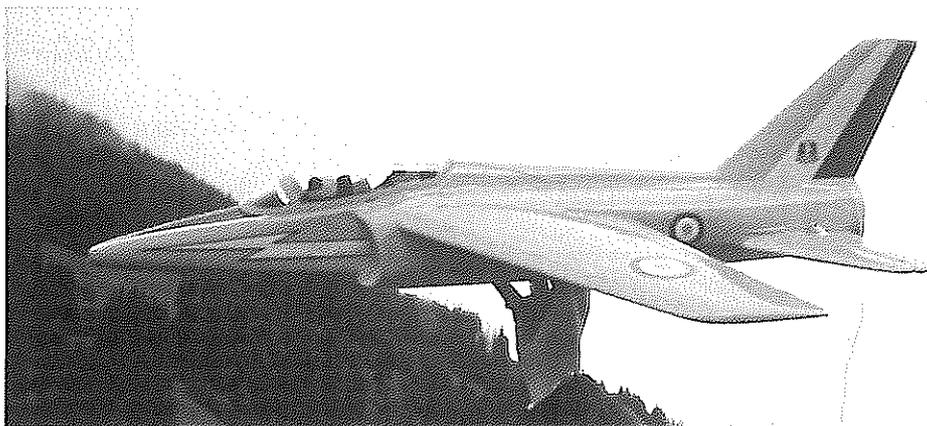
Besonders die negative V-Form und die sehr schnittige Pfeilung der Flächen verleihen diesem Modell einen besonderen "Jet-Look".

Nach den üblichen Lieferverzögerungen wurde im Juni 96 endlich mit der Auslieferung der Bausätze begonnen und auch ich kam zu meinem Modell und Triebwerk.

Der Aufbau des Modells ist durch die

Styrotechnik sehr einfach gehalten und die sehr gute bebilderte Bauanleitung unterstützt den schnellen Aufbau des Modells. Beim Finish des Modells kann man aus mehreren Techniken wählen. Ich entschied mich erstmals für die Bügeltechnik auf Styro und war, bis ich es auch wirklich versuchte, recht skeptisch. Aber ich muß sagen das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Mit roter Bügelfolie und den wirklich guten Dekorsatz "gefinisht" war meine Gnat wirklich eine Augenweide. Noch ein Typ zum Finish: Egal ob die Gnat gebügelt oder lackiert wird bitte überschleift alle Teile mit 600 Papier und wischt den Schleifstaub mit einem feuchtem Tuch wirklich sorgfältig ab.

Mit 14 Zellen erreichte ich ein Abfluggewicht von genau 945g.



Die Gnat kurz vor dem Wurfstart. Ein besonders schönes Modell um einmal die "Impellerei" kostengünstig zu probieren. Fotos: M. Dittmayer

Erstmals wurde meine Gnat am Spitzerberg bei nicht besonders (wie am Spitz fast üblich) ruhigem Wetter geflogen. Eigentlich waren ich und noch einige der Zuschauer doch eher skeptisch ob bei diesem Wind ein E-Impellerflug überhaupt möglich wäre. Überrascht wurden wir und auch der Tower (wir überschritten die Sicherheitshöhe unerwartet rasch) des Spitz durch einen sehr rasanten Steigflug und der ausgesprochenen gutmütigen Flugeigenschaften des Jet's.

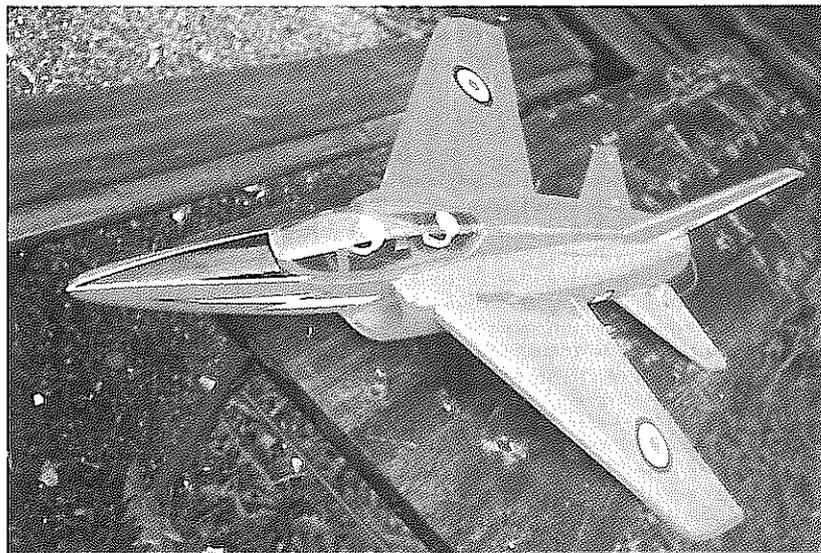
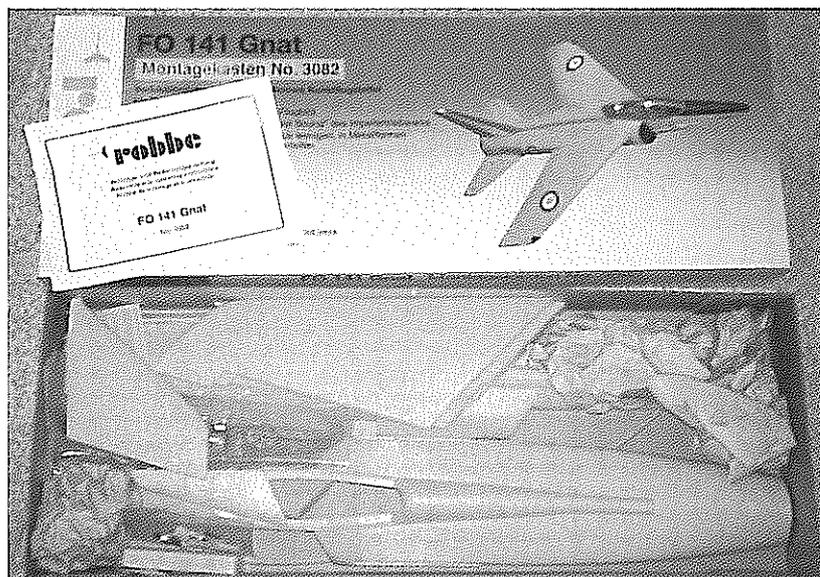
Weitere Flüge folgten und immer wieder bestach die Gnat durch sehr vorbildgetreues Flugbild und äußerst gutmütiges Flugverhalten. Einzig die Startphase ist etwas gewöhnungsbedürftig, da ja das Leitwerk noch nicht durch einen Propellerstrahl angeströmt wird und daher die Gnat nicht sofort auf Steuerausschläge reagieren kann. Auch ist unbedingt zu beachten, daß dieses Modell wie sein großes Vorbild "Großräumig" geflogen wird.

Recht rasch gewöhnt man sich an das " Jet-like " Fliegen und die Gnat macht von Flug zu Flug mehr Spaß.

Irgendwann werde ich meine Gnat auch am Hang fliegen, es muß ein großer Spaß sein.

Mit der Gnat ist es Robbe Modellsport gelungen einer großen Anzahl von Modellpiloten ein besonderes und nicht alltägliches Fluggerät zu bieten. Das Preis/Leistungsverhältnis stimmt und sind wir uns ehrlich, wer von uns wollte nicht schon immer einmal einen Jet fliegen ?

Manfred Dittmayer



Styrobausatz, und darunter das fertige mit Bügelfolie gefinishte Modell.

koranda's STECKEN PFERD



FLUG-, SCHIFFS-, AUTOMODELLE+DRACHEN

Kyosho-Heli

Concept 30 SR-T 2.990,-

Concept 60 SR Aktion: 8.190,-

Sanyo N-SCRC- 55,-

Solange Vorrat reicht!

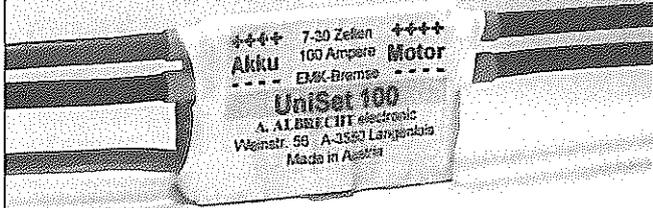
Koranda Modellbau

1040 WIEN, Favoritenstraße 72

Tel. (0 22 2) 505 1234

Korandas STECKENPFERD

UniSet DIE Drehzahlstellerserie!



Neu!

UniSet 80: super Preis
UniSet 120: extrem niedrige
Verlustspannung

Merkmale der Serie UniSet

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

**Fordern Sie Ihren
Gratis-Prospekt an!**

UniSet 80 öS 1190,-*
UniSet 100 öS 1400,-*
UniSet 120 öS 1610,-*

*Inklusive Porto und Verpackung

A. ALBRECHT electronic
die bessere Verbindung zwischen Akku und Motor

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

Flugschule Walter Freymann

Gut ausgebildet
in die neue Saison erspart
Ärger und Geld!

Einzel- und Gruppenkurse

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

**Unterricht täglich nach Terminvereinbarung
auf eigenem Flugplatz.**

**Ersatzteil-
Expressversand**

Modellbaufachgeschäft-

Helispezialist

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



Laufend Sonderangebote !!

Fordern Sie unsere kostenlose "INFO" an.

FLUGSCHULE FREYMANN

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

Neu '96

RÖGA TECHNİK
Modellbau  Handelsges.m.b.H.

tornado quality products

Die EU machts möglich!

Neu bei RÖGA!

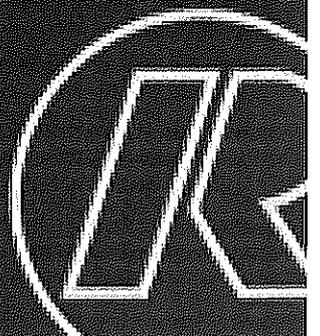
**Original tornado Flug-
und Heli-Treibstoffe.**

**Jetzt auch in Österreichs
Fachhandel erhältlich,**

tornado – aufgrund seines hoch-
hitzebeständigen Syntheköls mit
besonderen „Notlauf-Eigenschaften“
seit Jahren bekannt als unange-
fachterer WM-Car-Treibstoff.

Originalabfüllung jetzt auch für
Motorflug und Helikopter erhältlich
im 11 / 2,5l / 5l und im besonders
preisgünstigen 20l Kanister.

Lieferung nur über den Fachhandel.



tornado by RÖGA

BBS -Modelltechnik

Boris Bösenbacher und seine Frau Sonia, beide "K&K-Altösterreicher" aus Agram (heute Zagreb) haben vor nun schon 7 Jahren beschlossen, Boris langjähriges Hobby zum Beruf zu machen und eröffneten ein Modellbaugeschäft in Wien Meidling, Steinbauergasse 34. Boris, von Beruf Computer- und Medizintechniker hatte die Nase voll von CPU's, Druckern und sonstigem Zeug und machte sich selbstständig in Sachen Balsaholz und Epoxy.

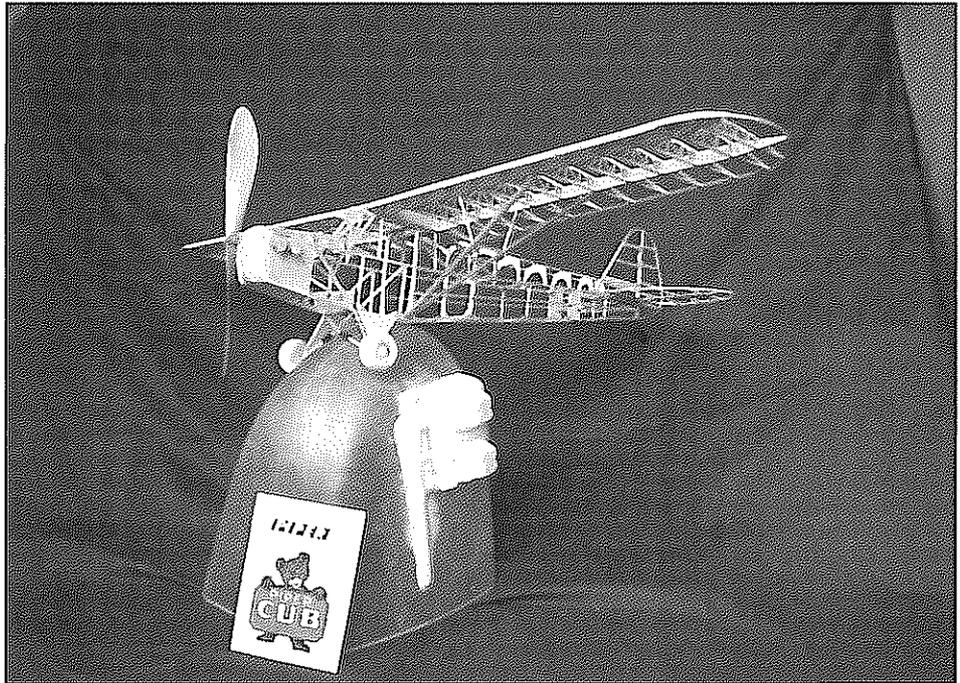
Schon von Anfang an versuchte Boris oder auch "BÖSERL" wie er auch in der Szene genannt wird, sich auf den Scale-Modellbau zu spezialisieren und besonders durch Eigenimporte aus den USA und England sein Angebot an Bausätzen und Zubehör gegenüber seinen Konkurrenten abzuheben.

Nun BBS- Modelltechnik ist sicher die beste Adresse für alle Scale-Freaks in Wien. Neben wirklich ausgefallenen Bausätzen der diversesten Entwicklungen der Luftfahrt werden auch besondere Fahrwerke aller Gewichtsklassen und eine Unmenge an Scale-Zubehör angeboten. Boris selbst ist seit seiner frühesten Jugend Modellbauer und steht gerne mit Rat und Tat seinen Kunden zu Verfügung. Ist seine Umgangsform auch manchmal etwas "bösenbacherisch" so steckt hinter der manchmal rauhen Schale ein begeisterter und hilfsbereiter Freund. Ehefrau Sonia versorgt die Kunden liebevoll mit Kaffee und Kuchen und oft wird ein nur kurz geplanter Besuch, ein gemütlicher Modell-Kaffee-Plausch, bei dem man dann doch einen der neuesten Bausätze ganz einfach mitnehmen muß.

Für begeisterte "Sprüßl-Picker" hat Boris zur Zeit wieder etwas Neues aufgetrieben. Scale-Bausätze für Kleinst-Verbrenner- oder Elektromotore (auch CO2) in LASER/CAD-Qualität aus den USA. Diese Bausätze zeichnen sich durch bisher



Scalebausätze soweit das Auge reicht!



PIPER "Scale-Motorhaube" darauf eine PIPER in "CAD-Laser Technik

noch nie erreichte Präzision und Schnittqualität der Bauteile aus. Von FOKKER D-VII bis zur PA-18 und RYAN ST sind zu erschwinglichen Preisen Bausätze erhältlich. Aber auch Großmodelle von ME 109 bis B-17 hat Boris im Programm. Ein Besuch bei BBS-Modelltechnik ist immer eine nette Sache und bringt Ideen für ein noch zu bauendes

Modell der heimische Flotte. Für alle Modellbauer, die nicht in Wien beheimatet sind, hat Boris auch ein Versandservice eingerichtet. Übrigens sind die neuesten Scale-Modelle von Flair und Goldberg eingetroffen und "zeig- und greifbar"!

Manfred Dittmayer

Graupner | JR Empfangssysteme für höchste Ansprüche

- Modernste technische Konzeption
- Perfekte Funktionalität und Störfestigkeit
- ABC-Regelsystem (anti-blocking), verbessert die Empfindlichkeit, den Dynamikumfang und die Fachpner-Testberichte in der Original-Quarzen
- Höchste Sicherheit mit GRAUPNER-Microcomputer Mini-SUPERHET

C 12 FMSSS
12-Kanal FM-Schmalband-Miniatur-Empfänger
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3175
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4075



FM-Miniatur-SUPERHET

C 19 FMSSS
18-Kanal FM-Schmalband-Miniatur-Empfänger
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3179
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4074

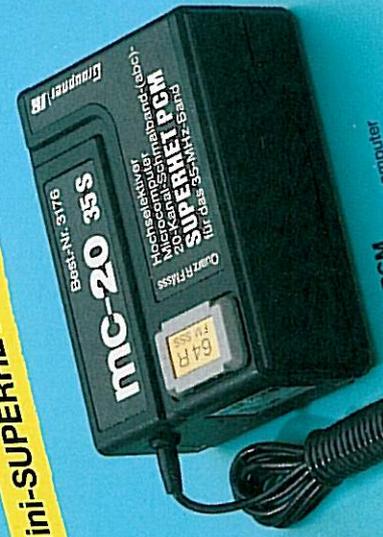


C 16 FM S
16-Kanal FM-Schmalbandempfangler
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3826.B
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4037



Microcomputer Mini-SUPERHET

MC-20 35S
Hochselektiver Microcomputer Mini-SUPERHET PCM für das 35-MHz-Band
Best.-Nr. 3176



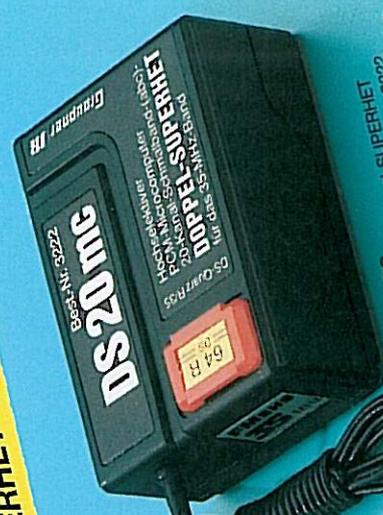
MC-20 PCM Microcomputer
20-Kanal PCM-Empfänger
Schmalbandempfangler
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3176.B
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4076

MC-12 PCM Microcomputer
12-Kanal PCM-Empfänger
Schmalbandempfangler
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 7035.B
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 7040



FM/PCM Doppel-SUPERHET

DS 20 MC
20-Kanal PCM-Doppel-SUPERHET
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3222
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4042



DS 19 FM S
18-Kanal Doppel-SUPERHET
für das 35-MHz-Band Best.-Nr. 3221.B
für das 40-MHz-Band Best.-Nr. 4039



Die Abbildungen zeigen die Empfänger mit Quarzen, die gesondert bestellt werden müssen.
Ausführliche Beschreibung im GRAUPNER Hauptkatalog FS

Airdancer

No. 3098

...der mit dem Wind tanzt



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

Hol Dir Deinen Airdancer im guten Fachhandel!

* der ultimative Flugspaß

* mit wenigen Handgriffen flugfertig

* Modell bereits eingefärbt

* Spannweite 1,40 m

* Zubehör: Airdancer

Control-Set (No. 8879)


rodler
modell sport

Rennbahnweg 59

11220 Wien

Tel.: 02 22/59 66 52

Fax: 02 22/58 11 79

Neu!
Einzigartig!
Auspacken • Aufbauen • Action