

21. Jahrgang Heft 1/97

prop

Pub.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien

TERMINE 97
NÜRNBERG 97
SCALE-SEMISCALE ??
AUSTRIA MEISE ELEKTRO
KLEMM L 25
MOSKITO XXL UND SONIC
und vieles mehr...

das österreichische Modellflugmagazin

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



prop

1/97



REDAKTION
PROP

Inhalt

	Seite
Die Versicherung des OEAC	7
Hier spricht die ONF	9
Ö-Meisterschaften RC/MS	12
Graupner "Fliegertiger96"	14
Nachlese SL-Saison 96	18
Quo Vadis Semiscale	
Großsegler	22
Scale- Semiscale ??	26
30 Jahre 1.FMC	
Mürzzuschlag	30
Moskito XXL	34
Austria Meise Elektro	40
Klemm 25 L	42
Nürnberg 97	46
Leserbriefe	62
und vieles mehr.....	

Redaktionsschluß Heft 1/97 20.3.97

Unser Titelfoto:
SPITFIRE MKIV beim Warmlaufen des Motors
(Foto: Hansjörg Hofbauer)

Impressum

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

Liebe Leser, liebe Freunde !!

Nun liegt endlich prop 1/97 vor Euch. Es war ein langer Weg diese Ausgabe fertigzustellen, da die Ausarbeitung und Abstimmung des Terminkalenders es erst sehr spät möglich machten. Nun ich habe es geschafft und hoffe Ihr habt Freude mit dieser Ausgabe.

Im Jahr 1997 möchte ich besonders auf die 120 jährige Geschichte des Modellfluges in Österreich eingehen und hoffe, daß ich mit Eurer Hilfe interessante Beiträge bringen kann. Also durchforstet Eure „Mottenkisten“, nach alten Fotos Plänen und Bildern. Zwei Beiträge von Alfred Haiden und Alfred Prax könnt Ihr in dieser und der nächsten Ausgabe finden.

Nun zu einer Bitte: schreibt eure Beiträge und auch die Verkaufsanzeigen in Maschinenschrift denn ich kann manche Einsendungen kaum lesen geschweige denn maschinell verarbeiten.

Ein Modellpilot beschwerte sich schriftlich bei der Redaktion, daß unser prop immer schlechter wird und der bisherige Höhepunkt an "Schlechtigkeit" die letzte Ausgabe 4/96 sei.

Insbesondere der Bericht von Hanno Prettnner sei eine Zumutung und Verunglimpfung des Modellsports!! Gleichzeitig fordert der Schreiber jedoch endlich lehrreiche Berichte über Aerodynamik, Elektronik und sonstige Modelltechnik zu bringen. Bravo zu dieser tollen Idee!! Ich erwarte also die ersten Berichte von diesem Piloten mit Ungeduld, denn bis heute habe ich noch keinen Bericht von ihm, erhalten und wenn renommierte Zeitschriften und sogar das Fernsehen über den „flying Klammer“ von Hanno Prettnner berichten, dürften wir mit prop nicht ganz unaktuell gewesen sein.

Ich hoffe Eure Modelle für die Saison 1997 sind schon fast fertig und ich wünsche uns viele schöne Flugstunden.

Die nächste Ausgabe bekommt Ihr Ende April.

Euer
Manfred

Liebe Fliegerfreunde!

Schüttelt den Balsastaub ab, wischt Euch die Zyanid-Tränen aus den Augen und greift zum prop.

Ich hoffe die neue Form gefällt. Es ist mir natürlich klar, daß man nicht alle "prop-Bezieher" zufriedenstellen kann. Nur macht sich Erstaunen breit, wenn ein bekannter und langgedienter Pilot sich darüber beschwert, daß zu wenige technische Informationen gebracht werden. Ich gehe davon aus, daß Genannter an Beiträgen entsprechender Art arbeitet und bald liefern wird! Oder etwa doch nicht ?

Ihr erinnert Euch sicherlich, daß vor Jahren, als das neue Chemikaliengesetz herauskam es Probleme betreffend des Erwerbes von Methanol gegeben hat. Es war mir seinerzeit möglich, daß dieses Gesetz für uns Modellflieger geändert wurde. Dieses Problem kommt leider wieder auf uns zu und zwar in der Form, Daß das Chemikaliengesetz wider geändert werden soll unter Streichung dieser Änderung. Dies würde bedeuten, daß wir Methanol nur nach Erfüllung der gesetzlichen Auflagen erwerben werden können. Ich habe mich auf diese Sache "geschmissen". Gut schaut es diesmal nicht aus und ich überlege mir schon jetzt was wir tun können, wenn wir aus dem neuen Gesetz rausfliegen.

Was die Anpassung des österreichischen Luftfahrtgesetzes an die EU betrifft, so schaut es zur Zeit so aus, daß lediglich die Haftungsbestimmungen, aber nicht die Luftraumstruktur geändert werden soll.

Dies bedeutet, daß die angestrebte Änderung der ominösen 150 Meter über Grund durch den Rost fallen kann.

Aber noch ist nicht aller Tage Abend! Wir werden sehen!

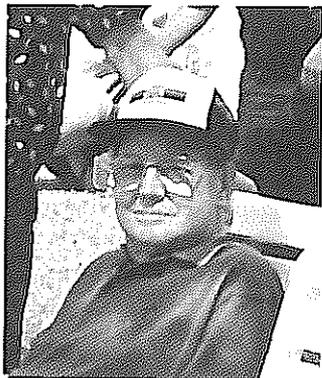
Mein Vorgänger als Bundessektionsleiter Direktor Edwin Krill, Gründer des Modellflug-Ausbildungs-Zentrum Spitzerberg hat nach zehn Jahren aufopfernder Tätigkeit diese Funktion in jüngere Hände gelegt. Auf Vorschlag von Edwin wurde als Nachfolger einstimmig Gerold Kirchert gewählt. Wir alle wünschen unserem Gerold viel Erfolg und behalte Deine Einstellung und Dein Engagement bei und laß Dich nicht von etwaigen Rückschlägen entmutigen.

Im Dezember 1996 haben wir einen unserer aktivsten und dynamischsten Modellflugfunktionär, Johann Niederwimmer für immer verloren. Lieber Hansi ich bin sicher, daß wir alle, die Dich kannten und bei Dir auf Deinem viel geliebten Igo Etrich Modellflugzentrum zu Gast sein durften, Dich nie vergessen werden.

Ich hoffe, daß Ihr Eure Fluggeräte und das dazugehörige elektronische Equipment entsprechend für die neue Flugsaison gewartet habt und wünsche Euch viel Erfolg und Freude für die neue Saison.

**Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter**

Johann Niederwimmer gestorben ein Nachruf



Kurz vor Weihnachten, am 22. Dezember 1996, ist Johann Niederwimmer einem Krebsleiden erlegen. Er, der immer so robuste und aktive Funktionär hat diesmal Kampf mit dem Tod verloren. Und was hat er alles schon überwunden: Herzinfarkt,

Operation und 3 Herz Bypässe, Hüftoperation und so manche kleinere Wehwehchen, alles hatte er gut überstanden, bis er bereits vor einiger Zeit über Lungenschmerzen klagte und mehrmals das Spital aufsuchen mußte. Und immer wieder erholte er sich und ging so wie immer seiner Vereinsarbeit nach, ging es doch in den letzten Monaten wieder um seinen Platz in Kraiwiesen, der drohte geschlossen zu werden. Aber mit Hilfe der ASKÖ, Landesportrat Raus und Bürgermeister Strasser aus Eugendorf gelang

es, den Platz zu erhalten bzw. zu kaufen. Das war wohl eines seiner schönsten Geschenke das er je erhalten hatte, und seine Lebensfreude flackerte erneut auf. Aber es war nur von kurzer Dauer. Er mußte sich einer Lungenoperation unterziehen, und als wir ihn kurz vor Weihnachten wieder im Krankenhaus besuchten, war er schon sehr schwach. Er konnte diesmal nicht an der Club-Weihnachtsfeier teilnehmen die er jahrelang organisierte und bat uns, ihn darüber zu berichten. ÖMV-Obmann Oswald Hajek bat die Anwe-

senden, während der feierlichen Weihnachtsmusik an Hans zu denken. Als wir ihn tags darauf im Krankenhaus besuchen wollten, mußten wir erfahren, daß er am Morgen des 22. Dezember 1996 gestorben war. Obwohl wir die letzte Zeit sehr große Sorge um ihn hatten, traf und diese Mitteilung sehr. Er, der immer stark und mutig gegen alle Widerstände ankämpfte mußte für immer kapitulieren.

Mit dem Tod von Johann Niederwimmer verliert der österreichische Modellflug einen seiner profiliertesten Funktionär. Er war schon zu Lebenszeiten eine Legende. Bereits im Jahre 1957 gründete er mit einer Handvoll Freunde in Salzburg den ersten Verein für Fesselflug- und Fern-

meisterschaft im Fesselflug in allen Klassen. Es waren damals über 70 Teilnehmer, und die Veranstaltung wurde zur ersten Modellflugshow in Österreich. Niederwimmer zauberte Tribünen und gleich 2 Musikkapellen - Polizei- und Militärmusik - auf den Platz, und es kam viel politische und sportliche Prominenz und verfolgte mit viel Interesse die Veranstaltung. Schon damals prägte sich der Begriff: „eine Veranstaltung á la Niederwimmer!“. Er flog damals noch selber in der naturgetreuen Klasse aktiv mit und errang dabei den 1. Staatsmeistertitel für Salzburg. Er eröffnete den Reigen des Fesselflug-Städtekampfes zwischen Wien - München - Salzburg.

Internat. Freiflugwettbewerbe in Zell am See

Aber er war in allen Gassen zu Hause. In Zell am See organisierte er zuerst noch am zugefrorenen Zeller See, dann aber am Alpinen Segelflugplatz in Zell am See insgesamt 12 Int. Freiflugwettbewerbe mit einer Massenbeteiligung von jeweils über 100 (!) Teilnehmern. Salzburg machte sich schön langsam einen Namen als Modellflug-Eldorado.

Das Dr.hc.Ing. Etrich Zentrum entsteht

Aber anfangs der 60er Jahre begann bereits

der Kampf der Bevölkerung gegen alles was Flügel hatte und Lärm machte. Die Fesselfluggelände am Motorpool mußte weg, und Hans Niederwimmer war auf der Suche nach einem neuen Modellfluggelände, welches aber gleich auch für Fernsteuerflugmodelle ein Zuhause bieten sollte. Er hatte inzwischen die ÖMV-Landesgruppe Salzburg gegründet, deren 1. Obmann er wurde und diese Funktion ebenfalls bis in das heurige Frühjahr ausübte. Er lud mich damals als ÖMV-Bundesobmann nach Salzburg ein, um mit ihm ein geeignetes



Sein Werk, das IGO Etrich Modellflugzentrum Kraiwiesen.

steuermodelle und übernahm kurz darauf von Franz Spilka die Funktion des Landessektionsleiters, die er bis heuer im Frühjahr ausübte. In dieser Funktion gelang es ihm im damaligen Motorpool des Flughafens Salzburg in kürzester Zeit eine Fesselfluggelände zu errichten die alle Stückerln spielte.

1. Staatsmeisterschaft im Fesselflug 1958

Natürlich mußte zur Eröffnung eine attraktive Veranstaltung her. Er organisierte die 1. Fesselflugstaats-

Gelände ausfindig zu machen. Bis nach Oberndorf waren wir gekommen, und hätte sich im letzten Augenblick nicht Kraiwiesen angeboten, wär das Modellflugzentrum wohl in der Gegend von Oberndorf entstanden.

Nun aber entwickelte sich Hans zum Organisationstalent. Er schuf in kurzer Zeit in emsiger Arbeit eine Modellfluganlage, die sich im In- und Ausland einen ausgezeichneten Namen machte. Er selber legte mit gutem Beispiel überall erste Hand an und verwirklichte viele seiner Ideen und verstand es mit seiner Begeisterung viele Mitglieder mitzureißen. Und alle die fleißig mitarbeiteten hatten es bei Hans immer gut, denn er wußte ehrliche Mitarbeit und Treue zum Verein stets zu danken. Mit Einwilligung des damals noch lebenden österr. Flugpioniers, Igo Etrich, erhielt das Modellflugzentrum dessen Namen.

Int. Wettbewerbe im Fesselflug und in radio control

Neben den Internat. Fesselflugwettbewerben wurde nun das **Igo Etrich Wanderpokalfliegen** im FAI-Kunstflug geboren, mit einer nationalen Klasse nebenbei. Es wurde für alle Spitzenflieger ein Muß, am Igo Etrichfliegen teilzunehmen. Und es kamen immer sehr viele Teilnehmer. Und es fiel Hans immer etwas Neues ein. Er bastelte u.a. für die Punkterichter eigene Vorrichtungen, mit der die „offene Wertung“ eingeführt werden sollte. Hier spielten aber die Punkterichter nicht mit, und es war nur noch eine Frage der Zeit, bis Hans voller Stolz die erste Wertung mit Computer Handwertung vorstellen konnte.

In den Anfängen des Hubschrauberfliegens, wo es noch keine offiziellen Regeln für Wettbewerbe gab, schuf er selber Regeln von denen er nicht abgehen wollte, als es schon internat. Regeln gab. Er war der 1. Bundesfachreferent für Hubschrauber und brachte diese Kategorie so richtig ins Wettbewerbsgeschehen..

Hans Niederwimmer machte alle seine Wettbewerbe zur Show, und er ließ sich durch nichts davon abbringen, beim Igo Etrich Wanderpokalfliegen ein Feuerwerk zu präsentieren, daß er als gelernter Feuerwerker selber zündete und sich über das bewundernde Ah und Oh der Zuschauer besonders freute.

Unvergessen sind die von ihm organisierten Flugtage an denen alle Zweige der Sportluftfahrt beteiligt waren.

Igo Etrich Medaille

Was niemand, was keine Sektion im ÖAeC schaffte, eine Ehrenmedaille mit dem Bildnis des bekanntesten österr. Flugpioniers herauszubringen, Johann Niederwimmer tat es. Er entwarf eine Igo Etrich Medaille, die in Bronze, Silber und Gold an verdiente Funktionäre im In- und Ausland vergeben wird und die auch die 3 Erstplatzierten bei den internationalen Wettbewerben in Kraiwiesen erhalten.

Zwei Europameisterschaften in Kraiwiesen

Hoch, höher am höchsten war die Devise von Hans Niederwimmer und es war für ihn höchste Ehre, Verpflichtung und Freude, daß er 2 Europameisterschaften organisieren und durchführen durfte. Mit Hilfe der Gemeinde Eugendorf wurde das Modellflugzentrum auf Hochglanz gebracht, und die Eröffnungszereemonie ließ keinen Wunsch offen. Daß die erste EM in F3A durch ein extrem schlechtes Wetter gelitten hat ist nicht der Organisation anzulasten, dafür ging aber die EM für Hubschrauber recht gut über die Bühne - Marke Niederwimmer.

30. Igo Etrich Wettbewerb 1995

Im Jahre 1995 fand der 30. Igo Etrich Wettbewerb statt, bei dem Hans nicht mehr aktiv tätig war. Bei der Siegerehrung, bei der er dabei war kam das Gespräch auf die ersten Wettbewerbe vor 30 Jahren, und wir stellten fest, daß die Sieger des 30. Wettbewerbes damals noch gar nicht geboren waren, und wir kamen dahinter, daß wir alt geworden sind.

Der letzte Wettbewerb

Seine Besuche am Flugplatz wurden immer seltener. Im Frühjahr dieses Jahres fand ein internationaler Wettbewerb im Fesselflug statt. Hans war gerade wieder einmal im Spital, als er plötzlich am Fluggelände erschien und uns mit seinem unüberhörbaren Lachen in Erstaunen versetzte. Es litt ihn nicht mehr im Spital, und er setzte sich in sein Auto und fuhr vom Spital direkt auf den Flugplatz, um, wie er sagte, seine alten Freunde wieder zu sehen. Ob er damals ahnte, daß es sein letzter Besuch sein sollte ?

Hohe Ehrungen

Johann Niederwimmer wurde auf Grund seiner langjährigen Verdienste vom ÖAeC-Salzburg der Titel Ehrenpräsident verliehen, und der ÖMV und der MFC Salzburg ernannten ihn zum Ehrenobmann. Der ÖAeC und

der ÖMV zeichneten ihn mit dem silbernen und goldenen Ehrenzeichen aus und die FAI würdigte seine Verdienste mit der Verleihung des Diplom Paul Tissandier. Die ASKÖ-Salzburg verlieh ihm die Ehrenmitgliedschaft. Die Republik Österreich zeichnete ihn mit dem goldenen Verdienstzeichen und das Land Salzburg mit der goldenen Verdienstmedaille und Sportehrenzeichen in Gold aus. Die Stadt Salzburg würdigte seine flugsportlichen Verdienste mit der Verleihung des Bürgerbriefes.

An der am Salzburger Kommunalfriedhof stattgefundenen Trauerfeierlichkeit waren viele Flugsportfreunde aus den Bundesländern, Modellflieger und Großflieger, anwesend, und Landesrat Raus, Bürgermeister Strasser, ASKÖ Präsident Prof. Kronreif und andere Persönlichkeiten aus Sport und Politik nahmen an seiner Verabschiedung teil

Ein begeisterungsfähiges Herz hat aufgehört zu schlagen. Doch alles, was er in der Zeit seines Lebens für den Modellflug und die Sportluftfahrt getan hat bleibt als Andenken an ihn erhalten.

Hans, wir mußten von Dir Abschied nehmen, aber vergessen werden wir Dich nie !

Edwin Krill

*Alt Bundessektionsleiter
Ehrenpräsident des ÖAeC
Bundesobmann des ÖMV*

*Im Namen aller Helipiloten möchte ich mich bei Hans für die vielen Wettbewerbe und die EM-93 auf dem Modellflugzentrum Kraiwiesen bedanken.
M. Dittmayer*

Die Versicherungen des OEAC für Mitglieder und Vereine

Ist die Versicherung wirklich das „unbekannte Wesen“? Offensichtlich ja, denn sonst würden nicht viele Modellflieger mit großem Erstaunen reagieren, wenn sie von der Bundessektion Modellflug über unsere Versicherungen informiert werden. Damit dieses „Versteckspiel“ endgültig aufgeklärt und alle Unklarheiten restlos beseitigt werden, sollen die entsprechenden Informationen im folgenden Beitrag abgedruckt werden.

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

1. Kollektiv-Unfallversicherung ohne Flugrisiko

Der Versicherungsschutz ist gültig für alle Mitglieder der Sektion Modellflug.

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

Klubmitglieder, die im Vorjahr den oeac Mitgliedsbeitrag bezahlt haben, erhalten im Folgejahr Versicherungsschutz, wenn der Beitrag des Folgejahres vor dem 31. März eingezahlt wird.

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

Leistungsgelder Versicherung:

Todesfall: ATS 55.000,- an unterhaltspflichtige Hinterbliebene bzw. gesetzlichen Erben.

Bei Dauervalidität ATS 110.000,-, Taggeld: ATS 40,-

vom 15. - 365. Tag des durch den Unfall bedingten Krankenstandes.

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

Erläuterung:

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

2. Modellflug-Haftpflichtversicherung

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

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

Der Versicherungsschutz erstreckt

sich auf die persönliche Haftpflicht sämtlicher Mitglieder der Sektion Modellflug aus dem Halten, Besitz und Betrieb von Flugmodellen ohne Düsen, Raketen oder ähnlichen Antrieben.

Nicht versichert sind Schäden im Zusammenhang mit Auswirkungen der Kernenergie oder radioaktiver Verseuchung.

* Der Selbstbehalt, ATS 0,-

(seit 1995: Ein Selbstbehalt von ATS 2000,- bei Schäden, die durch Frequenz-Doppelbelegung erfolgen. Sich überzeugen, ob die eigene Frequenz frei ist, gehört zu den primitivsten Sicherheitsregeln!).

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

* Leistungen der Versicherung: Die Pauschaldeckungssumme beträgt ATS 10.000.000,-

Erläuterung: Nicht versichert sind Schadensereignisse die durch Kollision von Flugmodellen entstehen.

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

Ein anderes Beispiel: Ein Modell fliegt seinem Piloten davon und stürzt auf ein außerhalb des Flugplatzes abgestelltes oder fahrendes Fahrzeug, dann besteht selbstverständlich Versicherungsschutz.

Das gilt natürlich auch dann, wenn Ihr auf keinem Modellflugplatz fliegt (Hang etc.). Ihr seid bei der Ausübung des Modellfluges grundsätzlich bis zu 20 kg Modellfluggewicht und egal wo geflogen wird versichert.

Im übrigen ist jede Haftpflichtversicherung (siehe Auto) eine Zeitwertversicherung. Das heißt, daß Ihr im Schadensfall als Geschädigte den Bausatz des Modells und die zerstörten oder beschädigten technischen Einrichtungen finanziell abgegolten

bekommt. Arbeitsstunden können keine verrechnet werden, da dies mehr oder weniger durch den neuen Bausatz aufgewogen wird. Natürlich werden Lacke, Klebstoffe, Dekorfolien etc. ebenfalls ersetzt!

Im Rahmen des Vertrages zwischen dem OEAC und der Versicherung sind neben der gesetzlichen Haftpflicht für Schäden, die aus der Haltung von Modellflugzeugen bis 20 kg Gewicht entstehen, Schadensersatz-

verpflichtungen des OEOACoder einer Landesorganisation als Veranstalter aus sämtlichen öffentlichen Veranstaltungen betreffend Modellflugzeuge wie Z. B. Internationale Wettbewerbe, Österreichische Meisterschaften, Staatsmeisterschaften und Landesmeisterschaften mitversichert.

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

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

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

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

Einfach, nicht?!

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

3. Vereinsversicherung

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

Mitversichert gelten auch Schadensersatzansprüche aus dem Verein gehörigen oder von ihm gemieteten oder gepachtet Grundstücken und Räumlichkeiten Die Versicherung erstreckt sich ferner auf die

Durchführung nicht öffentlicher Luftfahrtveranstaltungen, die im Rahmen des Vereinsbetriebes ohne Teilnahme von Zuschauern und ohne einer behördlichen Genehmigung zu unterliegen durchgeführt werden. Für einen Flugtag muß eine eigene Versicherung abgeschlossen werden Dazu folgendes:

Die Bundessektion übernimmt die Kosten der Versicherung für Flugtage unterfolgenden Bedingungen:

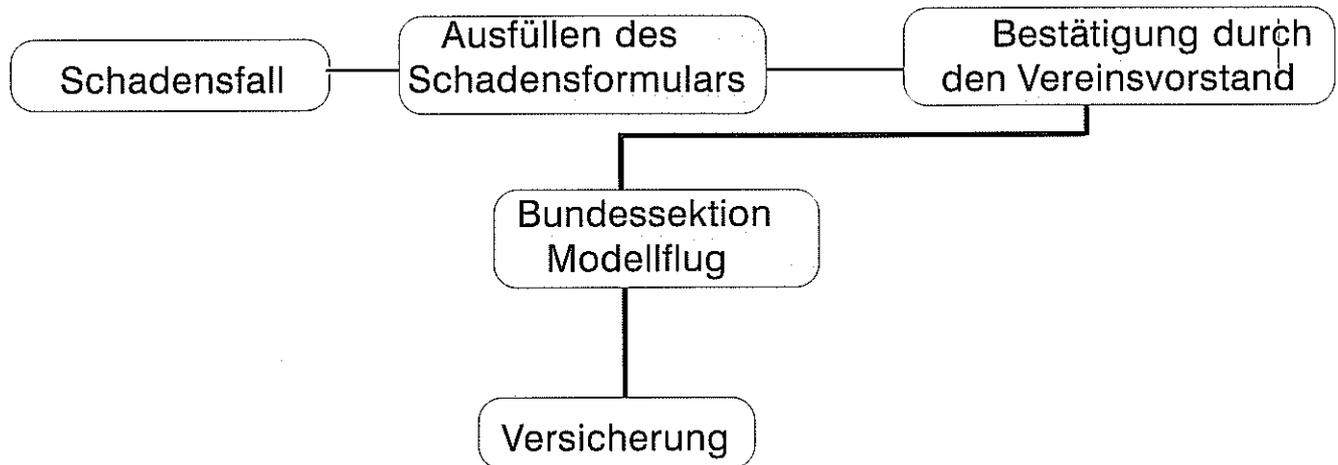
- rechtzeitiges Ansuchen an die BS.
 - " Hissen " der Aeroclub Fahne !
- (Die Fahne ist bei der BS anzufordern und umgehend nach dem Flug-

tag zu retournieren.)

Schadensersatzansprüche - resultierend aus Schäden durch Luftfahrzeuge oder Luftfahrtgeräte - sind nicht Gegenstand dieser Versicherung (Verweis auf Modellflug-Haftpflichtversicherung).

Leistung der Versicherung: bis zu ATS 300.000.- pro Personenschaden, bis zu S 1,200.000,- pro Personenereignis und bis zu S 120.000,- für Sachschäden.

So einfach ist der Weg in einem Schadensfall.



INFORMATIONEN der BUNDESSEKTION

Der Österr. Aero-Club Sektion "Modellflug" hat in seiner letzten Bundessektionssitzung einige Maßnahmen beschlossen, die wir als zusätzliche **Serviceleistungen** unseren Mitgliedern anbieten wollen. Weiters wurden Erleichterungen im organisatorischen Bereich geschaffen, um eine effizientere Abwicklung zu erreichen.

1) In Österreich werden von den Vereinen immer häufiger Flugtage veranstaltet, die in der Bevölkerung großen Anklang finden. Wir haben deshalb über eine spezielle **Flugtagversicherung** mit unserer Versicherung gesprochen und ließen uns ein eigenes Versicherungspaket zusammenstellen. Wir konnten eine gute Flugtagversicherung aushandeln und **bieten dieses Paket ab dieser Saison den Vereinen an. Die Sektion "Modellflug" übernimmt** nach Maßgabe der vorhandenen Mittel **die Versicherungsprämie für den Flugtag.**

Als kleine Gegenleistung müssen die Vereine die Aero-Club-Fahne im Rahmen der Veranstaltung aufhängen (Die Fahne ist von der Bundessektion anzufordern). Vor Durchführung eines Flugtages werden die Vereine ersucht, rechtzeitig an die Bundessektion heranzutreten.

2) Der **Meldevorgang bei einem Schadensfall** wird ab sofort **erleichtert**. Der Schadensverursacher schickt die Schadensmeldung nach Bestätigung durch den Obmann an den Aero-Club. Dieser leitet die Schadensmeldung direkt an die Versicherung weiter.

3) Die **Organisationsbeihilfen** werden nach Maßgabe der vorhandenen finanziellen Mittel **erhöht:**

Für STM/ÖM: ATS 4000.- (wenn ein Modellflugplatz vorhanden ist), bzw. ATS 2000.- (wenn kein Modellflugplatz vorhanden ist), sowie für NW/NWI ATS 1500.-

4) Auch für geflogene A-, B- und C-

Prüfungen wurden die dafür vorgesehenen **Vereinsprämien angehoben**. Für A-Prüfung: ATS 50.-, B-Prüfung: ATS 100.- und für C-Prüfung: ATS 150.-

5) Innerhalb eines Beobachtungszeitraumes von 2 Jahren sollen alle **Anmeldungen für STM und ÖM direkt an die Bundessektion** geschickt werden. Der bisherige Ablauf über den Landessektionsleiter ist nicht mehr notwendig. Selbstverständlich müssen die Anmeldungen vom Vereinsobmann unterschrieben werden.

Wir haben diese Verbesserungen und Leistungen für unsere Aero-Club Mitglieder geschaffen und werden auch in Zukunft darauf achten, weitere Aero-Club-Vorteile anzubieten.

**Referat für Öffentlichkeitsarbeit.
Ing. Roland Dunger**

Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Wie jedes Jahr erreicht Euch auch heuer wieder meine Kolumne mit dem ersten Prop im Jahr. Als erstes bedanke ich mich bei allen Wettbewerbsveranstaltern und Funktionären für die Zusammenarbeit im abgelaufenen Jahr und bin zuversichtlich, daß dies auch 1997 wieder so sein wird. Leider hat auch 1996 nicht alles mit der Abwicklung geklappt, so daß mir nichts anderes übrig blieb, als diese Bewerbe nach Einräumung einer Toleranzfrist, die dann nicht wahrgenommen wurde, abzuerkennen. Ich kann mich nur wiederholen, wenn ich denen mehr Sorgfalt und den Besuch eines Funktionärs- und Sportzeugenlehrgangs ans Herz lege. Es sind heuer deren zwei und zwar voraussichtlich am 8. 3. in Klagenfurt und am 27. 4. in Eugendorf/Reitberg.

Auch das Wetter hat letztes Jahr einige Bewerbe "ertränkt", was aus den vielen Absagen hervorgeht. Die Auflistung der Wettbewerbe wird zu Eurer Information ebenfalls hier im Prop abgedruckt.

Wie immer findet Ihr in diesem Prop auch die STM- und ÖM-Ausschreibungen und den Terminkalender 97 in der Fassung vom 10. 2. 1997. Für jene, die Zugang zum Internet haben und am Sporting Code und den Kontaktadressen für die internationalen Wettbewerbe Interesse haben, die Internetadressen:

<http://www.fai.org/fai/sporting-code/sc4.html> /aeromodelling/competitions/calendar aeromodelling.html

Ab 1997 gilt auch die neue MSO, die in Form einer CD und in der bisher üblichen Buchform voraussichtlich

bis Ende März vorliegen wird. Bestellungen bitte zahlreich bei Fr. Lieb tätigen, die MSO sollte für alle Funktionäre und Wettbewerbsveranstalter Pflichtlektüre sein.

Fast in allen Klassen gibt es Änderungen, wo es internationale Regeln gibt, ersetzen diese die bisherigen nationalen Klassen. So geschehen z. B. in F3F und RC-E10 (jetzt F5B-600). Hier informieren Euch die Bundesfachreferenten der einzelnen Klassen über alle Neuerungen. Ich werde Euch jetzt kurz die wichtigsten Neuerungen im allgemeinen Teil der MSO nahebringen: unter 12.2.3 Die untere Altersgrenze von 10 Jahren bei der Teilnahme an Staatsmeisterschaften wurde ersatzlos gestrichen!

12.4.2 Sportlizenzen müssen mit der Unterschrift des Inhabers versehen sein und gelten nur in Verbindung mit dem ÖAeC-Mitgliedsausweis. Zur eindeutigen Identifizierung kann vom Wettbewerber ein amtlicher Mitgliedsausweis verlangt werden.

unter 12.4.4 Die Altersgrenze für Jugendliche wurde von 16 auf 18 Jahre angehoben.

unter 12.5.1b Bei Freiflugwettbewerben sind in der Regel Zeitnehmerpaare notwendig.

Bei LM und NW (nicht NWI) kann der Wettbewerbsleiter auch einzelne Zeitnehmer genehmigen.

12.7. Kennzeichnung der Flugmodelle Hier muß statt des bisherigen ICAO-Kennzeichens OE das olympische Kennzeichen AUT angebracht werden. Ansonsten ändert sich für die RC-Flieger nichts, aber für die Freiflieger hat die FAI folgende Än-

derung verfügt, die wir in der MSO vollinhaltlich übernehmen müssen.

Freiflugmodelle müssen die ÖAeC-Mitgliedsnummer, oder die Sozialversicherungsnummer 1mal in einer Mindestgröße von 25 mm vorzugsweise an der Oberseite des linken Flügels angebracht haben!

12.9.3 Bei allen Wettbewerben ist die verwendete Senderfrequenz gut sichtbar mit geeigneten Mitteln (Frequenzfahne, Aufkleber, etc.) zu kennzeichnen.

Der Wettbewerbsleiter oder ein von ihm beauftragter Funktionär muß die ordnungsgemäße Kennzeichnung überprüfen.

unter 18.5.2 Die Punkterichterlizenz verliert ihre Gültigkeit, falls innerhalb von 3 Jahren keine Tätigkeit nachgewiesen wird.

Noch eine Neuerung: Die Nennung für Staats- und Österreichische Meisterschaften kann ab 1997 direkt an die Bundessektion erfolgen. Die Vereinsunterschrift muß auf dem Nennblatt sein.

Das sind die wichtigsten Neuerungen in aller Kürze. Die geänderten Qualifikationsmodi erfahren die Interessierten bis zum Erscheinen der MSO über ihre zuständigen Bundesfachreferenten.

Nun wünsche ich Euch allen erfolgreiche Wettbewerbe, immer das passende Wetter und den Piloten den maximalen Erfolg.

Euer

Gottfried Schiffer

ACHTUNG ACHTUNG ACHTUNG

**SPORTZEUGENKURS AM 27.04.1997 in
EUGENDORF GASTEIG WIRT**

**PUNKTERICHTERKURS KLASSE RC3/F3A
12.-13. 4. 1997 AM MODELLFLUGPLATZ ZWARING
ANMELDUNG FÜR DIESE KURSE BEI FRAU LIEB ÖAeC Tel. 0222/505 10 28 77/DW**

AN ALLE FREIFLIEGER UND VERANSTALTER VON FREIFLUGBEWERBEN!

Bei der letzten Bundessektions-sitzung am 30. Nov./1. Dez. 1996 wurden wichtige Beschlüsse, die ab 1.1.1997 gelten, einstimmig beschlossen:

Bei der Klasse F1A ändert sich nur der 1. Durchgang, der dann bei Weltmeisterschaften mit 3 min 30 sek. geflogen werden wird, alle anderen mit max. 180 sek. (Beschluß der CIAM-Plenarsitzung März 1996!) Die Klasse F1B wird nach den Regeln des Sporting Code in der MSO neu definiert: minimales Gewicht ohne Gummistrang, 195 g, max. Gewicht des geschmierten Gummistranges 35 g. (Beschluß bei der CIAM.)

Bei der Klasse F1C ändert sich der Motorlauf beim Fly-Off, er ist immer 5 sek. Die regulären Durchgänge werden, wie gehabt, mit 7 Sekunden Motorlauf geflogen. (CIAM-Beschluß.)

Fly-Off Zeiten für alle Freiflugklassen nur mehr 10 Minuten, anstatt bisher 15 Minuten. (CIAM)

Die Klasse F1 K wird 2 Jahre als provisorische nationale Klasse eingeführt

und geändert:

Tragende Fläche 12 dm²,
minimales Gewicht, ohne Tank-füllung: 75 g.

5 Durchgänge werden geflogen, kein Streichdurchgang!

Alle anderen Bestimmungen bleiben unverändert.

Das Alter für Jugendwertungen wird von 16 auf 18 Jahre erhöht und entspricht jetzt den Regeln im Sporting Code. Dies gilt natürlich insbesondere für die Klasse F1A/J !

Sportlizenzen werden auch für Jugendliche unter 10 Jahren ausgestellt
Offiziell sind jetzt nicht mehr Zeitnehmerpaare bei Landesmeisterschaften und Nationalen Wettbewerben notwendig.

Bei Weltcupbewerben und Intern. Bewerbungen sind nach wie vor Zeitnehmerpaare notwendig, die mit Ferngläsern ausgerüstet sein müssen. Dafür gibt es künftig (ab 1997) leihweise Ferngläser bei der Bundessektion.

Der Qualifikationsmodus zur Festlegung der Nationalmannschaft für die

EM und WM wurde dahingehend geändert, um einen eventuellen Gleichstand von mehr als 3 Kandidaten zu vermeiden. Für diesen Fall werden Zusatzpunktvergeben, die bei weniger als 45 Wettbewerbsteilnehmer 10 Punkte und bei mehr als 45 Teilnehmer 15 Punkte, jeweils fallend um 1 Punkt bis zum 10. Platz bzw. bis zum 15. Platz bringen.

Die Teilnahme von mind. einem Nationalen Wettbewerb ist nun bindend. Die Pflichtteilnahme der Staatsmeisterschaft bzw. von 2 Intern. Bewerbungen, die in der Wertung aufscheinen müssen, bleibt unverändert. Bei eventueller Qualifikation in 2 Klassen hat der Pilot selbst Sorge zu tragen daß ein Helfer für ihn zur Verfügung steht!

**Bundesfachreferent Freiflug
Ernst Reitterer**

Protokoll zur Bundesfachausschuß-Sitzung der Klasse RC-MS in Gnas/Dietersdorf

Zur Bundesfachausschuß-Sitzung am 25.9.96 wurden alle Landesfachreferenten schriftlich eingeladen. Bei dieser Sitzung waren die Lfr. aus

Wien : Herr Alois Strassbauer
NÖ : Herr Roland Dunger
Stmk : Herr Helmut Graf
Ktn : Herr DI Robert Hegenbart

anwesend. In diesen Bundesländer wird die Klasse RC-MS sehr intensiv betrieben. Alle anderen Lfr. haben sich entweder schriftlich oder mündlich entschuldigt.

Nach der Begrüßung der Teilnehmer wurden folgende Themen behandelt.

- 1) Zusammenfassung der gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse mit den z.Z. gültigen RC-MS Regeln und Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen.
- 2) Festlegung von RC-MS Regeländerungen in der MSO
- 3) Einführung eines Punkterichter-Lehrganges

zu Punkt 1) Seit Einführung der jetzigen RC-MS Regeln vor ca. 3 Jahren wurden seit damals die Vor- und Nachteile des Regelments gesammelt und die Ergebnisse in Form eines Antrages zusammengefaßt.

zu Punkt 2) Folgende Regelmodifizierungen wurden einstimmig in der Bundesfachausschuß-Sitzung beschlossen und es wird daher folgender Änderungsantrag gestellt.

zu 15.11.2 SCHALLDÄMPFER-SCHALLMESSUNG

Alle Motoren

Der vom Motor

Die Messung entfernt ist. Die Messung.....

durchzuführen. Eine stichprobenartige Messung von mindestens 1/3 (nach oben gerundet) der im Wettbewerb eingesetzten Modellflugmotoren müssen überprüft werden.

Vor Wettbewerbsbeginn entscheidet das Los wer überprüft wird. Erscheint ein Flugmotor während des Kraftfluges zu laut oder gibt es besondere Vorfälle, so kann die Wettbewerbsleitung oder Jury eine oder mehrere Nachmessungen verlangen.

Überschreitet ein Modellflugmotor das Limit von 90 dB/A so muß eine Nachprüfung erfolgen.

Eine zweimalige Überschreitung.....

Während der Meßzeit.....

Über die.....

zu 15.11.3 STARTVORBEREITUNG UND STARTHELPER

Der Pilot..... zur Startvorbereitung. Die Startvorbereitung erfolgt in einem ausreichend großen und hindernisfreien Vorbereitungsfeld. Zum Zeitpunkt des offiziellen Aufrufes muß sich der Pilot im Vorbereitungsfeld befinden.

Jedem Piloten.....

zu 15.11.4 STARTVORGANG UND START

Der Start..... zu erfolgen. Ein Fehlstart.....werden. Die Startstelle ist das Landefeld.

zu 15.11.6 WERTUNG

Herabsetzung der Motorlaufzeit auf 40sec.

zu 15.11.7 PUNKTERICHTER

Neu: Pro Durchgang ist die gesamte offizielle Zeitnehmung von 2 Punkterichtern, der Landeanflug und die Landung von 4 Punkterichtern zu bewerten. Die schlechteste und die beste Wertung ist zu streichen. Der Wettbewerbsleiter muß auf einen reibungslosen Ablauf achten.

zu 15.11.12 BEWERTUNGSKRITERIEN

a) Landeanflug:.....**Neu** K:4

b) Landung: Punkt 1 bis 3 bleiben

Neu: Punkt 4. Landet ein Flugmodell außerhalb der definierten Landezone ist der gesamte Flug mit Null zu bewerten.

Zusätzlich: Die Rechenbeispiele werden neu überarbeitet.

zu Punkt 3) In den letzten Jahren hat sich gezeigt, daß eine auf die RC-MS Sparte abgestimmte Schulung von Punkterichter notwendig geworden ist. Das Wissen über die allgemeinen und speziellen Richtlinien der MSO und die Beurteilung der Landefiguren waren in manchen Fällen unzureichend, sodaß eine erweiterte Ausbildung der Punkterichter stattfinden muß. Es wird daher beantragt, daß ein RC-MS PUNKTERICHTERLEHRGANG im kommenden Jahr durchgeführt wird. Um Kosten und Aufwand zu minimieren, wäre eine Parallelveranstaltung mit RC IV, RC-SL, RC III etc. sinnvoll.

Bundesfachreferent RC-MS

Ing. Roland Dunger

Österreichische Meisterschaft 1996 in der Klasse RC/MS

Im Zweijahresrhythmus findet in der Klasse RC/MS (Motorsegler) die Österreichische Meisterschaft statt. Diesmal wurde diese Meisterschaft in Niederösterreich beim BSV-VOITH St. Pölten ausgetragen. Dieser Wettbewerb ist immer der Höhepunkt einer Flugsaison. Bis dahin wird eifrig trainiert und an den Flugmodellen gearbeitet, um ein Maximum an Leistung zu erzielen. Eine Österreichische Meisterschaft ist natürlich etwas ganz Besonderes und man spürt bereits vor dem Start eine spannungsgeladene Atmosphäre. Diese Spannung bei den Piloten und Funktionären, aber auch beim Veranstalter gehört einfach dazu. Bei jedem großen Ereignis herrscht eine gewisse Nervosität und Aufregung. Vor dem offiziellen Start ist auch ein buntes Treiben bei den Piloten zu

lung weit unter dem vorgeschriebenen Limit. Diese Einklappluftschraube wird auch weiterhin von Herrn Bail getestet und eingesetzt. Insgesamt 24 Piloten haben sich zur Österreichischen Meisterschaft angemeldet, die dann auch alle gestartet sind. Die Eröffnungsrede hielten Herr Stadtrat Anton Damböck und der Vereinsobmann von BSV-VOITH St. Pölten, Herr Harald Eigner. Am ersten Tag des Wettbewerbes war das Wetter für alle Beteiligten noch sehr angenehm. Leicht bewölkt, Himmel und mäßiger Wind aus NW. Noch keine Spur von Regen und starkem Wind, den die Wettervorhersage angekündigt hatte. Nach dem Motto: "Wenn die RC/MS-Piloten auf Reisen gehen, gibt es nur das sonnige RC/MS-Wetter". Und so war es dann auch. Die ersten beiden Durchgän-

Wer wird den Titel "Österreichischer Meister" erhalten? Bereits im ersten Durchgang war das Spitzenfeld sehr dicht. Zwischen dem ersten und dem sechsten Platz waren nur 20 Punkte Unterschied. Jeweils zwei Piloten aus der Steiermark, NÖ und Wien setzten sich vom übrigen Starterfeld ab. Das Leistungsniveau des gesamten Starterfeldes war überdurchschnittlich groß. Im zweiten Durchgang änderte sich bei den ersten Plätzen nichts. Starke Verschiebungen waren erst ab dem vierten Platz zu verzeichnen. Besonders erfreulich war der starke Leistungsanstieg von den Herren Straßbauer und Eigner. Nachdem Sie den ersten Durchgang gestrichen hatten, zeigten sie im zweiten, und bei schlechtem Wetter auch im dritten, sehr gute Flugleistungen.

Auch die Platzierungen der jungen RC/MS-Piloten waren beachtenswert und ich bin überzeugt, daß in Kürze mehrere junge Piloten einen Stockerplatz erreichen werden. Eine starke Gruppe kommt vom Verein HSV-Feldbach, der sehr intensiv seine RC/MS-Piloten fördert. Als besonderes Beispiel ist der Zweitplatzierte der Österreichischen Meisterschaft, Herr Gerhard Teschl, zu nennen, der mit seinen Eltern fast alle Wettbewerbe besucht und durch seine exzellenten Flüge schon vor der Meisterschaft aufgefallen ist. Am Ende des Wettbewerbes wurde Herr Johann



verzeichnen. Viele von Ihnen bringen noch schnell ihr Modell auf Höhe, um Einstellungen vorzunehmen. Auch die augenblickliche Wetter- und Windsituation wird erkundet. Da der Wettbewerbstermin der 29. und 30. Juni war, brachten die Piloten ihre bewährten Flugmodelle an den Start. Neuigkeiten waren zu diesem Zeitpunkt auch nicht zu erwarten, denn diese werden meistens zu Saisonbeginn vorgestellt. Die einzige Neuentwicklung, die bereits 1995 erstmals getestet wurde, war eine Einklappluftschraube aus CFK, die sich bis jetzt gut bewährt hat. Bei einer Luftschraubengröße von 12" x 6,5", montiert an einem Webra 5,2 ccm, konnten beachtliche Steigleistungen erreicht werden. Durch diese Kombination lag auch die Lärmentwick-

ge konnten noch bei Normalwetterlage durchgeführt werden. In der Nacht erreichte uns dann doch die vorhergesagte Tiefdruckfront, sodaß am Morgen des nächsten Tages ein rechtzeitiges Beginnen unmöglich war. Nachdem der Regen aufgehört und der Wind nachgelassen hatte, konnte der dritte Durchgang gestartet werden.

In der Mitte der Flugsaison 1995 und Anfang 1996 gab es einige Piloten aus Wien, Niederösterreich und der Steiermark, die durch ihre besonders guten Wettbewerbsergebnisse aufgefallen sind. Aber auch die RC/MS-Piloten aus Kärnten durften nicht unterschätzt werden, denn auch sie zeigten gute Leistungen. Es war ein packender Wettbewerb zu erwarten.

Baumgartl verdienter Sieger und ist neuer Österreichischer Meister, gefolgt von Herrn Gerhard Teschl, und am dritten Platz landete Herr Karl-Heinz Leeb vom BSV-VOITH St. Pölten.

Ein herzlicher Dank gebührt auch allen Funktionären und Helfern, die für eine sehr gute Organisation und einen raschen Ablauf des Wettbewerbes sorgten und auch an allen Damen und Herren, die hinter dem Wettbewerbsgeschehen wertvolle Hilfe geleistet haben.

Roland Dunger
BFR RC/MS

Österreichische Meisterschaften RC/MS am 30. Juni 1996

Platz	Startnr	Name	Verein	1. Dg	2. Dg	3. Dg	Gesamt
1	6	BAUMGARTL Johann	FMBC - Austria	1875	1884	(1398)	3759
2	7	TESCHL Gerhard	HSV - Feldbach	1875	1868	(0)	3743
3	1	LEEB Karl Heinz	BSV-Voith	1874	1856	(1768)	3730
4	14	HÖDL Werner	HSV - Feldbach	1837	1870	(1672)	3707
5	13	DRAXLER Michael	HSV -Feldbadh	1854	1851	(0)	3705
6	17	LEEB Karl	BSV - Voith	1830	1874	(1780)	3704
7	8	SZELPAL Peter	FMBC - Austria	1822	1865	(1192)	3687
8	23	GIRNER Franz	MBC - Erlauftal	1827	1848	(0)	3675
9	3	STRSSBBAUER Alois	FMBC - Austria	(1311)	1876	1784	3660
10	16	JOLLET Ferdinand	FMBC - Austria	1839	1815	(1722)	3654
11	11	HEGENBART Robert	MBC - Kühnsdorf	1802	1842	(1496)	3644
12	19	EIGNER Harald	BSV - Voith	(1708)	1834	1807	3641
13	18	BUXHOFER Erich	MBC - Erlauftal	1776	1865	(1773)	3641
14	5	MARENITZ Ewald	FMBC - Austria	1855	1783	(1152)	3638
15	12	DUNGER Roland	MBC - Vogelweide	1827	(1127)	1729	3556
16	20	BAIL Artur	MFC Weinzierl	1857	1695	(0)	3552
17	10	REICHT Werner	HSV - Feldbach	1815	1719	(0)	3534
18	4	EBENFÜHRER Leopold	MBC - Erlauftal	1751	1702	(0)	3453
19	22	PYREK Robert	UMFC - Ikarus W	1692	(868)	1734	3426
20	21	PAPST Manfred	HSV - Feldbach	1860	1472	(0)	3332
21	15	BIEDER Andreas	BSV - Voith	(1080)	1422	1772	3194
22	9	LEITSONI Manfred	MFC - Kühnsdorf	1435	1302	(1058)	2737
23	24	HÖDL Wolfgang	HSV - Feldbach	1849	(0)	(0)	1849
24	2	WEIGL Franz	FMBC - Austria	599	(0)	(0)	599



Die Österreichischen Meister 1996 v.l.n.r. Gerhard Teschl (2), Johann Baumgartl (1), Karl Heinz Leeb (3)



Wien, Schwechat: Am 17. Jänner wer für die zwei Volksschulklassen der große Tag.

Ihre Klassenkameraden Victoria Liska und Lukas Bernhard hatten beim großen Graupner-Balsa-Flugwettbewerb (Fliegertiger '96) auf der Modellbau-Messe '96 in Wien den ersten

Preis gewonnen, Einen Tag mit Ihrer Schulklasse bei der Lauda Air.

Bereits im Bus herrschte große Aufregung, was wohl passieren wurde, und ob man Niki

Lauda persönlich sehen werde. Um 10 Uhr wurde man von der Lauda Air empfangen,

Zur ersten Beruhigung der aufgeregten Menge gab es dann einen Info-Film über den Flughafen Schwechat.

Der Held des Vormittags wurde dann aber nach einer Flugfeld- und Hangarbesichtigung eine zur Wartung zerlegte Boeing 767. Sie stand sofort im Mittelpunkt des Interesses und wurde in allen Details irispiziert". Besonders das Cockpit und die großen Düsentriebwerke waren die Anziehungspunkte Nummer 1. Alle durften einmal am Steuer des Piloten platznehmen und sich das Cockpit erklären lassen. Kurz nach dem Mittagessen tauchte Niki Lauda persönlich auf. Und stand sofort im Zentrum des Geschehens und der mitgebrachten Kameras. Nach Niki's Auftritt folgte eine. DIA-Show über dessen Lebensweg als Firmengründer und Ex-Rennfahrer, Denn stieß noch der langjährige

Lauda-Air-Pilot Herr Helmut Kaar zu den Schülern, um sich deren Fragen zu stellen. Und diese stellten und stellten eine Frage nach der anderen. Zum Abschluß schenken Niki's Kids Club und Graupner Austria jedem Kind noch eine kleine Erinnerung an diesen diesen großen Tag. Um 15 Uhr chekte man dann endgültig aus und machte sich auf den Heimweg. Die Kinder und Lehrerinnen waren auf alle Fälle von der Lauda Air begeistert. Und mit den Kindern freuten sich auch die Lauda Air und die Verantwortlichen von Graupner Austria, Herr Heinrich Malacek und Klaus Willingstorfer über diese gelungene "Preisverleihung".

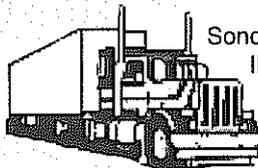
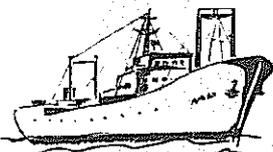
KUGELLAGER FÜR DEN MODELLBAU



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

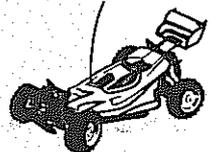
Erfordernissen des Hobbybereichs entspricht. Selbstverständlich auch in Zoll-Abmessungen - immer in bester Qualität bei vernünftigen Preisen. Damit's weiter rollt, rotiert oder fährt. Rufen Sie an, wenn der Termin drängt. Bei nahezu 1000 lagermäßig geführten Abmessungen sind Sie schnell wieder auf Achse,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



Österreich - Bundesflug vom 14. bis 16. Juni 1932

„Jubiläumsflugtag Wien-Aspern am 5. und 6. April 1997“



Auf dem Areal des früheren Flugplatzes Aspern im Stadtgebiet von Wien wird am 5. und 6. April 1997 im Rahmen einer Jubiläumsveranstaltung für zwei Tage die Piste ein allerletztesmal geöffnet und Flugbetrieb herrschen.

Es ist wohl ein Nostalgie-Treffen in vielerlei Hinsicht: Vor 85 Jahren wurde das Flugfeld Aspern in Betrieb genommen, vor 20 Jahren zum Leidwesen der vielen dort beheimateten Piloten wegen der Inbetriebnahme der neuen und zweiten Piste des Großflughafens Wien-Schwechat geschlossen. Bis dahin diente Aspern nicht nur immer wieder als internationaler Flughafen, sondern war die Heimat und Lehrstätte der meisten Piloten aus dem Großraum Wien.

Aus Anlaß dieser beiden Daten organisiert die Motorflugunion Klosterneuburg unter Führung von Gustav Z. Holdosi am 5. und 6. April einen Jubiläumsflugtag am früheren Flughafen Wien-Aspern auf dem heutigen ARBÖ-Übungsgebiet, das zu diesem Zweck gemietet wurde.

Das geplante Programm: Kunstflugvorführungen, Hubschrauber-Rundflüge, Flugzeugschau mit teilweise historischen Maschinen, Ultralights und Ultralightrundflüge, Ballonstarts, Segelflugzeug-Demonstrationen, Fallschirmabsprünge des Memphis Para-Teams sowie Vorführungen von Modellflugzeugen. Weiters gibt es eine Flugtombola, Sonderpost-

amt, einen Vergnügungspark sowie ein großes Festzelt. Das Bundesheer zeigt Teile seiner Luftwaffe. Außerdem werden der Rettungshubschrauber Martin 111 sowie ein Hubschrauber der Polizei an beiden Tagen die normalen Einsätze von Aspern aus fliegen.

Holdosi, selbst begeisterter Pilot und früherer Aspern-Benutzer rechnet, daß „insgesamt rund 100 Flugzeuge kommen werden“. Erste Anmeldungen auch aus dem Ausland liegen bereits vor. „Ich sehe die Veranstaltung als eine Aktion pro Luftfahrt“, sagt Initiator Holdosi. Sollte das Wetter übrigens einen Strich durch die Rechnung machen, wird die Veranstaltung um eine Woche verschoben. Aspern ist ein flughistorisch bedeutender Boden. Schon 1912 gab es das erste internationale Flugmeeting, 1913 landete der Zeppelin „Sachsen“ in Aspern. 1918 startete von Aspern die erste Flugpostlinie (nach Kiew). Zahlreiche Liniendienste wurden von Aspern aus geführt, 1936 landet erstmals die KLM, 1955 wurde der Platz vom österreichischen Aero-Club übernommen, nach dem Wiederaufbau in der Nachkriegszeit folgte 1958 die Betriebsbewilligung für Motorflugzeuge bis 2000 kg. Im März 1977 wurde der Platz geschlossen. Die Piloten wichen teilweise nach Bad Vöslau im Süden Wiens aus; auf den versprochenen neuen Ersatzplatz wartet man noch heute.

Den Ehrenschutz der Veranstaltung hat Bürgermeister Häupl übernommen.

Für Kinder bis zum 14. Lebensjahr ist der Eintritt frei.

Für Jugendliche und Erwachsene beträgt der Eintrittspreis pro Tag 120 Schilling (Aero-Club-Mitglieder 110 Schilling).

VERLAUTBARUNG

Wir mußten mit **SCHRECKEN** feststellen, daß wir bei einigen Artikel **'BILLIGER** sind als unsere Mitbewerber, um unserem Ruf gerecht zu werden sind wir gerade dabei, die Preise zu korrigieren. Falls Sie auch noch etwas entdecken, daß bei uns **BILUGER** ist, dann teilen Sie uns das **BITE** sofort mit.

Wir können so etwas nicht verantwortlich machen. Für Ihre Mithilfe danken wir im Voraus.

GK-MODELLBAU

Am Jahresbeginn möchte ich alle Seglerschlepper und RC-IV Piloten von den Neuigkeiten der Saison 1997 informieren.

1) Punkterichterlehrgänge

In den Klassen RC-IV und RC-SL werden kombinierte Lehrgänge durchgeführt:

Für die Bundesländer

**Kärnten und Steiermark am
23.März 1997(Sonntag)
in Klagenfurt**

**Tirol, Salzburg und Vorarlberg am
19.Mai 1997(Pfingstmontag) in
Wörgl**

Selbstverständlich können auch aus anderen Bundesländern Aero-Club Mitglieder daran teilnehmen, wenn sie längere Anfahrtswege in Kauf nehmen. Weiters sind auch sämtliche Wettbewerbspiloten zu den Lehrgängen herzlichst eingeladen, um die persönlichen Regelkenntnisse aufzufrischen und um die Beurteilungskriterien kennenzulernen.

2) Punkterichterlisten

Wettbewerbsveranstalter können ab sofort im Sekretariat der Bundessektion Modellflug des Österr. AERO-Clubs bei Fräulein Lieb (Tel.Nr. 0222-5051028-77) gültige Punkterichterlisten für die Saison 1997 gratis anfordern.

3) Qualifikation für Österreichische Meisterschaften

Bei der Bundessektionssitzung am 27.April 1996 in Salzburg wurde beschlossen, daß die Teilnahme an Landesmeisterschaften nicht mehr Voraussetzung für die Teilnahme an Österreichischen Meisterschaften ist. Im Klartext heißt das, daß für die Teilnahme an der Österr. Meisterschaft 1997 in der Klasse RC-SL der Besuch der Landesmeisterschaft im entsprechenden Bundesland nicht mehr zwingend vorgeschrieben ist.

4) Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL

Die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL wird in Waidhofen/Thaya in Niederösterreich durchgeführt. Termin: 16. und 17.August 1997 Die Ausschreibung zur Österreichischen Meisterschaft ist im Mittelteil von PROP 1 oder 2/1997 enthalten -

bitte dort nachlesen! Die Nennung wurde vereinfacht. Sie muß nur mehr vom Vereinsobmann unterzeichnet werden und wird dann direkt an die Bundessektion Modellflug eingesandt.

5) Österreich Pokal in der Klasse Seglerschlepp

Der Österreich Pokal RC-SL wird nun zum 10.Mal in ununterbrochener Reihenfolge ausgetragen. Genauso wie im vergangenen Jahr wird er wieder in 4 Teilwettbewerben durchgeführt. Im einzelnen sind dies:

**1) Oberösterreich
24.und 25.Mai 1997Linz**

**2) Kärnten
14.und 15.Juni 1997 Thon/Klagenfurt**

**3) Tirol
5.und 6.Juli 1997 Wörgl**

**4) Steiermark
19.und 20.Juli 1997 Zwaring
gleichzeitig Schlußwettbewerb**

Im Augenblick kann ich nur die Wochenenden bekanntgeben, an welchen die Ö-Pokal Wettbewerbe geplant sind. Genauere Informationen sind dann dem Terminkalender oder den einschlägigen Ausschreibungen zu entnehmen.

Statuten Österreich Pokal 1997

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

Der Bundesfachausschuß wählt bei seiner alljährlichen Zusammenkunft nach einem Rotationsprinzip die einzelnen Bundesländer aus. Die Vergabe der Teilwettbewerbe innerhalb des Bundeslandes obliegt dem Landesfachreferenten in Absprache mit dem zugehörigen Landessektionsleiter. Maximal drei Wettbewerbsergebnisse eines Schleppteams werden zur Endwertung herangezogen, das heißt, bei 4 geflogenen Teilwettbewerben gibt es 1 Streichresultat. Sollten in einer Saison nur 3 Teilwettbewerbe durchgeführt werden, so werden alle 3 gewertet. Werden in einem Jahr weniger als 3 Teilwettbewerbe durchgeführt, so fällt der Österreich Pokal in dieser Saison überhaupt aus. Werden von einem Schleppteam nur 1 oder 2 Teil-

wettbewerbe bestritten, so gelangt die Mannschaft ebenfalls in die Endwertung. Um mit mehreren Ergebnissen in die Endwertung einzugehen, darf das Schleppteam seine Zusammensetzung während der laufenden Saison nicht ändern.

Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem, und zwar gilt vom 1. bis zum 10. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 10 bis 1. Sollte in der Endwertung bei den 3 Erstplatzierten Teams Punktegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Punktezahl des Streichresultats. Sollte das nicht möglich sein, so entscheidet die höhere Summe der erfolgten Punktezahlen aus den 3 gewerteten Teilwettbewerben.

Die Schlußveranstaltung sollte nach Möglichkeit alljährlich in einem anderen Bundesland stattfinden. Bei dieser Gelegenheit überreicht der Bundesfachreferent RC-SL den Gewinnern des Österreich Pokal den Wanderpreis, der ein Jahr im Besitz der Sieger verbleibt. Danach wird er wieder neu vergeben. Beginnend mit der Saison 1994 tritt folgende Zusatzregelung in Kraft: Gewinnt ein Team gleicher Zusammensetzung den Österreich Pokal zweimal hintereinander oder dreimal insgesamt, so geht der Wanderpreis in den Besitz der Sieger über. Vor der Saison 1994 erreichte Siege werden von dieser Regelung nicht berücksichtigt. Außerdem erhalten die drei erstplatzierten Teams Pokalspenden, die in ihrem Besitz verbleiben. Diese Ehrenpreise sind vom Veranstalter des Schlußwettbewerbes zur Verfügung zu stellen.

Die Veranstalter der Teilwettbewerbe werden aufgefordert, diese jeweils am Samstag anzusetzen, um den Sonntag als eventuellen Ausweichtermin nutzen zu können. Weiters sind zur Bewertung immer 5 Punkterichter einzusetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flugfigur streichen zu können (siehe MSO). Um den Heimvorteil etwas zu mildern, dürfen auch nur 2 Punkterichter vom veranstaltenden Bundesland stammen, während die 3 anderen Punkterichter aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssen. Um den Veranstaltern von Ö-Pokal Wettbewerben die Punkterichtersuche zu vereinfachen, wird folgende Regelung getroffen: jeder Veranstalter schickt einen Punkterichter aus seinem Bundesland zu den anderen Teilwettbewerben, d.h., der Veranstalter in Linz schickt dann je einen ober-

österreichischen Punkterichter nach Thon, nach Wörgl und nach Zwaring, der Veranstalter von Thon schickt je einen Kärntner Punkterichter nach Linz, Wörgl und Zwaring u.s.w.. Die restlichen 2 Punkterichter aus dem eigenen Bundesland sind selbst zu besorgen.

Es wurde im Bundesfachausschuß einstimmig beschlossen; diese Punkterichterregelung aufrecht zu erhalten. Sie ist für die Veranstalter zwar sehr kostenintensiv, hat sich aber als äußerst wirksam bei der Beseitigung von Heimvorteilen herauskristallisiert.

6) Änderung der MSO in der Klasse RC-SL Gültigkeit ab Jänner 1997

Der Bundesfachausschuß war der Meinung, daß das Streifen des Schleppseiles bei der Figur „Seilabwurf“ nicht mehr mit einer Nullwertung der Figur geahndet werden soll. Es ist zwar zugegebenermaßen ein wichtiges Beurteilungskriterium, doch da es bei Wettbewerben deshalb immer wieder zu Fehlwertungen und Streitereien kommt, hat man sich dafür ausgesprochen, diesen Punkt gänzlich fallen zu lassen.

Es kommt deshalb zu einer teilweisen Neuformulierung der

Figur 15.15.8.1.

Seilabwurf (Veränderungen unterstrichen)

Ankündigung: „Jetzt-Ende“
Das Motormodell fliegt auf möglichst kurzer Strecke an und wirft das Schleppseil in Startrichtung in das Wertungsfeld. Die Figur beginnt im geraden Endanflug 50 Meter vor dem Ausklinken. Höhe beim Ausklinken ca. 5 Meter. Vom Wertungsbeginn bis zum Ausklinken wird ein konstanter und deutlich sichtbarer Sinkflug mit leicht überhöhter Landegeschwindigkeit gefordert. Nach dem Seilabwurf erfolgt ein konstanter und deutlich sichtbarer Steigflug. Die Wertung endet 50 Meter nach dem Ausklinken. Eine Wertung erfolgt, wenn ein Teil des Seiles im Landefeld oder innerhalb der Flugplatzbegrenzung zu liegen kommt. Die genaue Lage des Seiles im Landefeld ist kein Grund für Punkteabzüge.

Seil im Landefeld 10 x 15 m K = 4
Seil außerhalb des Feldes K = 2

Bewertungsgrundlagen

- Vor dem Ausklinken kein konstanter und deutlich sichtbarer Sinkflug.
- Anflug nicht gerade und parallel zur Piste.

c) Modell beim Seilabwurf höher als 5 Meter.

d) Abflug nach dem Ausklinken nicht gerade und parallel zur Piste. e) Steigflug nicht konstant und nicht deutlich sichtbar.

f) Abdrehen nach dem Ausklinken vor der 50 Meter Marke.

g) Der Sinkwinkel und der Steigwinkel sind nicht gleich groß.

h) Ein länger andauerndes Schleifen des Schleppseiles am Boden vor dem Ausklinken bedingt eine grobe Minderwertung!

i) Die Wertung Null(0) wird vergeben, wenn

- das Schleppseil außerhalb der Flugplatzbegrenzung zu liegen kommt.

- das Seil nicht ausgeklinkt wird oder am Modell hängen bleibt und kein Abwurf erfolgt.

- das Modell ohne Schleppseil oder nur mit einem Stück der Schleppleine anfliegt und so die Figur absolvieren möchte.

- das Modell die ganze Figur im Horizontalflug fliegt, d.h. daß kein Sink- und Steigflug erfolgt ist.

7) Einsteigerklasse RC-IV

Probezeitraum um weitere 2 Jahr verlängert!

Zur Erinnerung: Vor 2 Jahren wurde probeweise eine Einsteigerklasse RC-IV eingeführt, bei der die Spannweite mit 3,5m beschränkt ist. Die Einsteiger fliegen mit ihren kleinen Modellen im Wettbewerb mit und scheinen auch in der Gesamtwertung auf, doch zusätzlich dazu wird noch eine getrennte Einsteigerwertung durchgeführt. So können Wettbewerbsneulinge mit ihren kleinen Modellen nicht nur um die letzten Plätze in der Gesamtwertung kämpfen, sondern auch um den Sieg in der Einsteigerwertung. Der Bundesfachausschuß war sich einig, daß dieser Weg wohl der geeignete ist, um wieder zu einer breiteren Basis in der Klasse RC-IV zu kommen, als durch ein Hinaufsetzen des Gewichtslimits das Expertentum zu fördern. Rückblickend über die letzten 2 Jahre kann man sagen, daß abgesehen von ein paar „Highlights“ die Einsteigerklasse eher zögernd angenommen wird. Betrachtet man allerdings die Österreichische Meisterschaft, so waren dort gleich 9 Einsteiger anzutreffen. Vor allem eine Gruppe von 5 Jugendlichen aus Kapfenberg unter der Führung von Heinz Samide läßt vielleicht doch ei-

niges erwarten. Es wurde deshalb bei der Bundessektionssitzung beschlossen, den Beobachtungszeitraum um weitere 2 Jahre zu verlängern. Die Wettbewerbsveranstalter werden aufgefordert, in ihren Ausschreibungen auch die Einsteigerklasse anzuführen!

Hier nochmals die Unterschiede zur „normalen“ Klasse RC-IV:

1) Einziger Unterschied zur normalen Klasse RC-IV ist eine Spannweitenbeschränkung auf 3,50 Meter.

2) Die Einsteiger haben sich bei der Anmeldung als solche zu deklarieren und fliegen bei der normalen RC-IV Klasse mit. Ein Pilot darf an einem RC-IV Wettbewerb nur in einer der beiden Klassen teilnehmen.

3) Es gibt eine Gesamtwertung, in der die Einsteiger ebenfalls aufscheinen. Sind mindestens 3 Teilnehmer in der kleinen Klasse mitgeflogen, so wird zusätzlich eine eigene Einsteigerwertung durchgeführt. Die Veranstalter von RC-IV Wettbewerben werden angehalten, für diesen Fall auch Ehrenpreise für die Einsteigerklasse zur Verfügung zu halten.

Der BFR weist darauf hin, daß er keinen RC-IV Profi in den Ergebnislisten der Einsteigerklasse vorfinden möchte!

8) Modellsportordnung (MSO) RC-IV

Auch in der Saison 1997 wird das bekannte RC-IV Programm ohne Änderungen geflogen! Allerdings arbeitet der Bundesfachausschuß an einer Veränderung der Figurenreihenfolge in der Klasse RC-IV, um das Flugprogramm attraktiver zu gestalten. Vor allem die Verfahrenskurve ist schlecht zu beobachten und damit auch schlecht zu steuern und sollte ähnlich wie in RC-SL als Zentralfigur geflogen werden. Obwohl alle Landesfachreferenten prinzipiell gegen eine Reihenfolgenänderung nichts einzuwenden hatten, war man der Meinung, das Optimum noch nicht gefunden zu haben. Es sollte deshalb in der Praxis eine neue Figurenfolge erprobt werden, um dann den Modellfliegern eine wirklich gute Lösung präsentieren zu können. Mit Genehmigung vom ONF-Delegierten Ing. Schiffer dürfen deshalb in der Saison 1997 zwei nationale RC-IV Wettbewerbe mit veränderter Reihenfolge geflogen werden. Im einzelnen sind das der 11. MFC-Linz Pokal in Oberöster-

reich und das 4. Krappfelder-Pokalfliegen in Kappel/Kärnten.

Die Reihenfolgeänderung der Flugfiguren wird jeweils in den Ausschreibungen der beiden Wettbewerbe enthalten sein. Sollte die Bewährungsprobe positiv verlaufen so ist erst mit Beginn der Saison 1998 mit einer überarbeiteten MSO in der Klasse RC-IV zu rechnen.

9) Funktionsperiode des Bundesfachreferenten

Bei der Bundesfachausschußsitzung im August 1996 wurde ich für weitere 3 Jahre in meiner Funktion wiedergewählt.

**Bundesfachreferent
RC-IV und RC-SL
Dr. Wolfgang Schober**

Nachlese zur Schleppsaison 1996



Die Superorchidee von Werner Ehrenstrasser: PIK 20 mit 5,83 m Spannweite bei nur 6,3 kg Gewicht ! Fotos W. Schober

Rückblickend auf die Saison 1996 haben die Seglerschlepper nicht viel Neues geboten. Die schon bekannten Teams haben mit ihren schon bekannten Gespannen wieder gute Plazierungen erreicht. Wie auch in den Jahren zuvor, ist eine leichte und optimal zu beherrschende Schleppmaschine eine Voraussetzung für einen Spitzenplatz. Das Segelflug-

modell trägt natürlich auch zum Gesamterfolg bei, aber nicht in dem Maße wie das Schleppflugzeug. Wenige Piloten setzen hier auf Eigenbau, vielmehr werden „Baukästen“ in den verschiedensten Vorfertigungsgraden gekauft und danach fertiggestellt. So gibt es auf den diversen Wettbewerben immer wieder vielfältige Ausführungen der Piper von Franz Glück zu sehen oder den Swiss Trainer aus dem Hause Bruckmann. Diese Schleppmaschinen zeichnen sich durch hervorragende Flugeigenschaften aus und lassen auch einen vorbildgetreuen Flugstil zu. Das dazugehörige Segelflugmodell muß in seiner Grundgeschwindigkeit der Motormaschine angepaßt sein. Im Klartext heißt das, daß man hinter einer Glück-Piper wohl kaum eine Pilatus B4 mit 10 kg Fluggewicht nachziehen können.

Nun aber zu den Neuigkeiten der abgelaufenen Schleppsaison: Besonders aufgefallen sind die Brüder

entstand bald darauf eine bessere Schleppmaschine, die eine ASW 20 mit ca 4,5 Meter Spannweite in die Höhe zog. Der zierliche Rumpf und die schlanken Tragflügel des Seglers ließen diesen im Vergleich zur dickbauchigen Wilga etwas zu klein erscheinen. Trotzdem wurde in der Folge zuerst an der Schleppmaschine weiter optimiert. Es entstand eine 3,5 Meter große Piper mit nur 13 kg Gewicht (ein sehr geringer Wert im bezug auf die Größe), die immer noch die ASW 20 zog. Doch in der Saison 1996 tauchte Werner Ehrenstrasser mit einem funkelneuen Großsegler auf. Er hatte sich eine finnische PIK-20 D-78 als Vorbild gewählt, die er in einer respektablen Größe von 5,83 Meter Spannweite nachbaute. Das Beeindruckendste ist aber das Fluggewicht, das lediglich 6,3 Kilogramm ausmacht. Für dieses Leichtgewicht mußte natürlich eine moderne Bauweise erhalten. So wurde der GfK-Rumpf im vorderen Bereich mit 2mm Styropor als Sandwich ausgeführt, während das

Rumpfeinde sogar aus Kevlar aufgebaut ist. Der Tragflügel wurde aus Styropor geschnitten und mit 1,5mm Balsa beplankt. Die endgültige Festigkeit erhielt er aber durch einen Balsa-Kohle-Holm, in den 160 Laufmeter Kohlerovings eingearbeitet wurden. Exotisch ist die Profilierung des Tragflügels, denn es wurde das selten verwendete NACA 64-2-415 vorgesehen, welches nach außen hin in der Dicke abgespeckt wurde. Auch die Farbgebung hebt sich vom weißen Einerlei ab. Die PIK 20 ist knallgelb ausgeführt, wobei der Rumpf schon in der Form eingefärbt wurde,

während die Tragflächen mit Bügelfolie gefinisht wurden. Das Flugbild und die Flugeigenschaften sind vom Feinsten. Das Modell besticht durch eine vorbildgetreue Fluggeschwindigkeit, und besonders die Landungen sehen taumhaft aus. Die Maschine läßt die Fahrt fast bis zum Stillstand wegnehmen und setzt dann butterweich auf. Eine geringe Flächenbelastung zahlt sich eben immer aus.

Gerade diese Superlative beim Mate-

Ehrenstrasser aus Tirol, die ihr Gespann weiter optimiert haben. Sie haben sich materialmäßig langsam an die Spitze herangearbeitet - und das im wahrsten Sinne des Wortes. Angefangen haben sie mit einem „kleinen Gespann“, bestehend aus einer relativ kleinen Piper und einem 4-Meter-Segler. Aus den fast geschenkten Trümmern einer Wilga

rial haben mich sehr nachdenklich gestimmt. Der Nachwuchs in der Klasse Seglerschlepp ist eher spärlich. Obwohl in vielen Vereinen der Zweckschlepp schon zur Routine geworden ist, trauen sich nur wenige Teams zu Wettbewerben. Ein Grund mag im Material liegen. Wer hat schon das Geld, um sich ein Spitzengespann zu kaufen? Oder wer hat schon das aerodynamische Wissen, die handwerklichen Fähigkeiten und auch die Zeit, um sich sein Spitzenmaterial selbst zu bauen, so wie es die Ehrenstrassers tun?

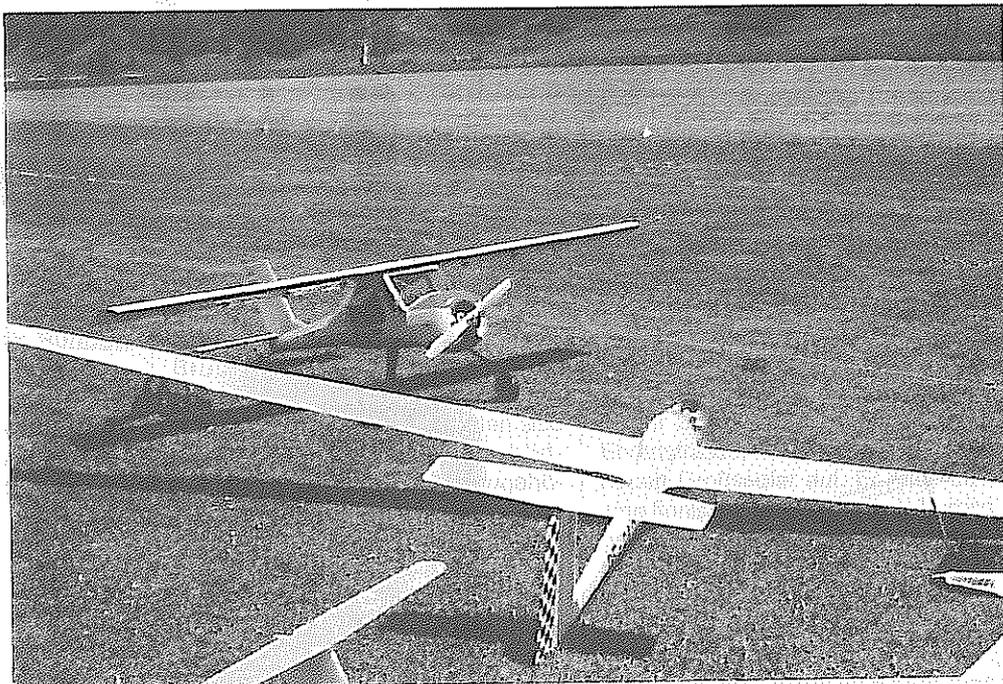
Oder geben Punkterichter nur Scale-Gespannen hohe Punktezahlen? Diese und ähnliche Fragen sind mir durch den Kopf geschossen, und so habe ich mich entschlossen, der Sache auf den Grund zu gehen.

Mein langjähriger Teamgefährte Karl Tengg war in der Saison 1996 beruflich sehr stark engagiert, sodaß wir die Seglerschlepperei nicht im üblichen Ausmaß betreiben konnten. So habe ich mich kurzfristig nach einem anderen Partner umgeschaut, um meine Schlep-pausen zu füllen.

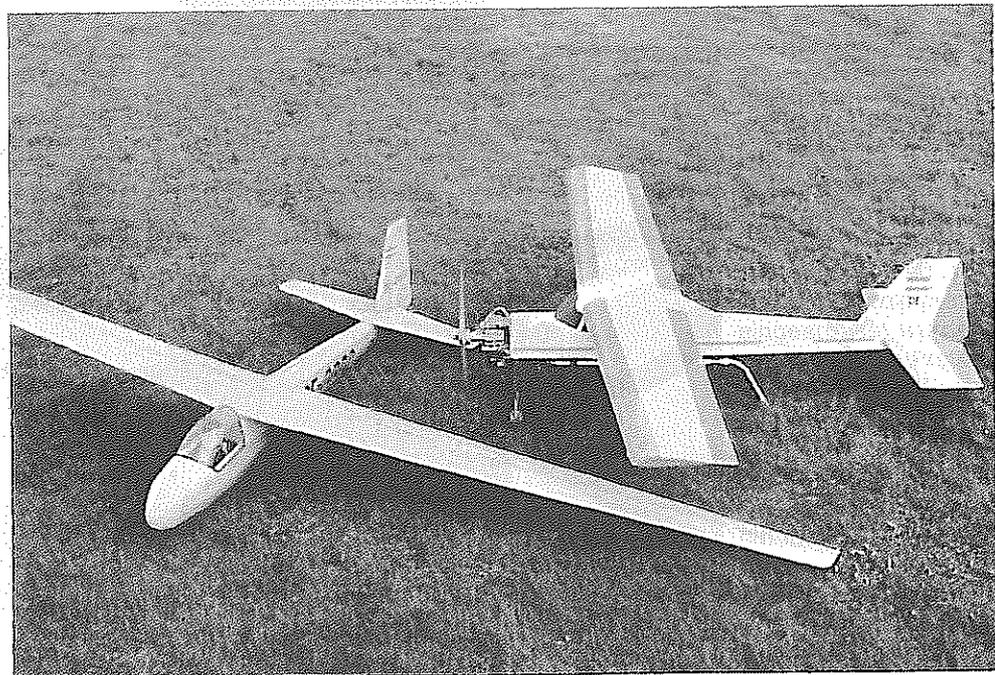
In meinem Vereinskollegen Walter Stroissnig habe ich dann einen Teamgefährten gefunden, mit dem ich 2 Österreich Pokal Wettbewerbe bestritt. Allerdings mußte ich die Position wechseln. Bin ich etwa 10 Jahre als Motorpilot unterwegs gewesen, so mußte ich nun einmal den Segler übernehmen. Walter flog eine Zweckschleppmaschine mit dem klingenden Namen

„Fata Morgana“ mit folgenden techn.Daten:

Spannweite: 2,40 m
Länge: 1,80 m
Gewicht: 7,05 kg
Flügelfläche: 80 dm²



Das Supergespann der "Ehrenstrassers" in St.Johann 1996 Wilga / Pik 20



Im Gegensatz dazu die "Minimalisten" mit einer Zweckschleppmaschine mit 30er Super Tigre und einer Ka 6 mit 4 m Spannweite.

Gesamtfläche: 100 dm²
Flächenbelastung: 70 g/dm²
Motorisierung: Super Tigre 30 cm³ mit Original-Topfschalldämpfer und nachgeschaltetem Resorohr Luftschraube GfK 3-Blatt 19 x 8 Drehzahl 6300 U/min
Schallpegel: in 3m Entfernung 85 dB(A) in 7m Entfernung 80 dB(A)
Die Schleppmaschine ist ohne

technischen Krims-Krams - wie Landeklappen oder sonstige Feinheiten - aufgebaut. Der Motor wurde wegen des geringen Rumpfquerschnittes nur mittels eines Aluträgers an den Frontspant geschraubt. Auch eine Motorverkleidung fehlt, weshalb Hermann Sidler dieses Modell als „fliegenden Motorprüfstand“ bezeichnete. Die für eine Motormaschine geringe Flächenbelastung im Zusammen-

der BFR der Klassen RC-IV und RC-SL berichtet

wirken mit einem optimalen Flügelprofil ergeben aber absolut harmlose Flugeigenschaften.

Als Segelflugmodell verwendete ich meine Ka-8b, die in reiner Holzbauweise erstellt wurde und folgende technische Daten aufweist:

Spannweite: 4 Meter

Länge: 1,90 Meter

Gewicht: 4,70 kg

Flügelfläche: 100 dm²

Gesamtfläche: 120 dm²

Flächenbelastung: 39 g/dm²

Flügelprofil: E - 193

Gleich vom Trainingsbeginn an kamen wir mit dem Gespann gut zurecht. Die erste Bewährungsprobe sollte dann der Österreich Pokal Wettbewerb in St.Johann im Pongau werden. Dort hatten wir mit diversen Pro-

blemen zu kämpfen, doch freuten wir uns sehr über den 7.Rang unter 13 Teams. Es wurde nun versucht, die Mängel, die eindeutig von uns selbst stammten, durch eifriges Training zu beheben. Etwa 2 Monate später traten wir dann zum Schlußwettbewerb des Österreich Pokal in Waidhofen/Thaya an. Riesengroß war unsere Freude, als wir schon nach dem 1.Durchgang in Führung lagen und dann schlußendlich diesen Wettbewerb auch gewinnen konnten. 11 Teams waren am Start, wovon wir sicher das leichteste Gespann geflogen haben. Auch konnten wir die semiscale Modelle hinter uns lassen, was beweist, daß man auch mit einer „Zweckgurke“ vorne mitmischen kann.

Ich möchte deshalb alle Unentschlossenen aufrufen, es doch einmal zu versuchen. 1997 findet die **Österreichische Meisterschaft in der Klasse Seglerschlepp am 16. und 17.August in Waidhofen/Thaya statt**, und das wäre doch die Gelegenheit, sich auch mit seinem Zweckgespann einmal mit der Österreichischen Spitze zu messen. Vielleicht geht es Ihnen so wie uns, und Sie können einen Platz am Stockerl einnehmen!

**Bundesfachreferent
RC-IV und RC-SL
Dr. Wolfgang Schober**

Bundesfachreferat F3C (Helicopter) berichtet

Liebe Helipiloten

Das Jahr 1997 bringt für uns zwei neue Programme und aus diesem Grund werden wir in der Zeit von **27.April 1997 - 2. Mai 1997 ein Trainingslager in Gnas** (wie im Vorjahr) durchführen. Kosten für sechs Tage Vollpension incl. Flugplatzbenützung Unterlagen und Trainer ATS 4.200.- Die Anmeldung und Zimmerreservierung

erfolgt durch Einzahlung von ATS 3000.- auf Bank-Austria Konto Nr.00758188734 M. Dittmayer bis 31.03.97 Rest bei Kursbeginn bitte auf Einzahlungsbeleg ,falls erforderlich + Begleitperson vermerken.

Das Training erfolgt in den Klassen F3C und F3C/Sport (Ersatz für RC/HC-B)

Ab **2.Mai 1997 abends 19.00 h und am 3. Mai 1997** findet im Anschluß an das Trainingslager ein **F3C**

Punkterichterkurs statt. Alle Punkterichter die ab der Saison 1997 punkten wollen müssen diesen Kurs unbedingt besuchen. Auch für alle Wettbewerbspiloten sollte dieser Kurs Pflicht sein!

Die Teilnahme am Punkterichterkurs ist für Aero-Club-Mitglieder kostenlos die Zimmerreservierung erfolgt vor Ort

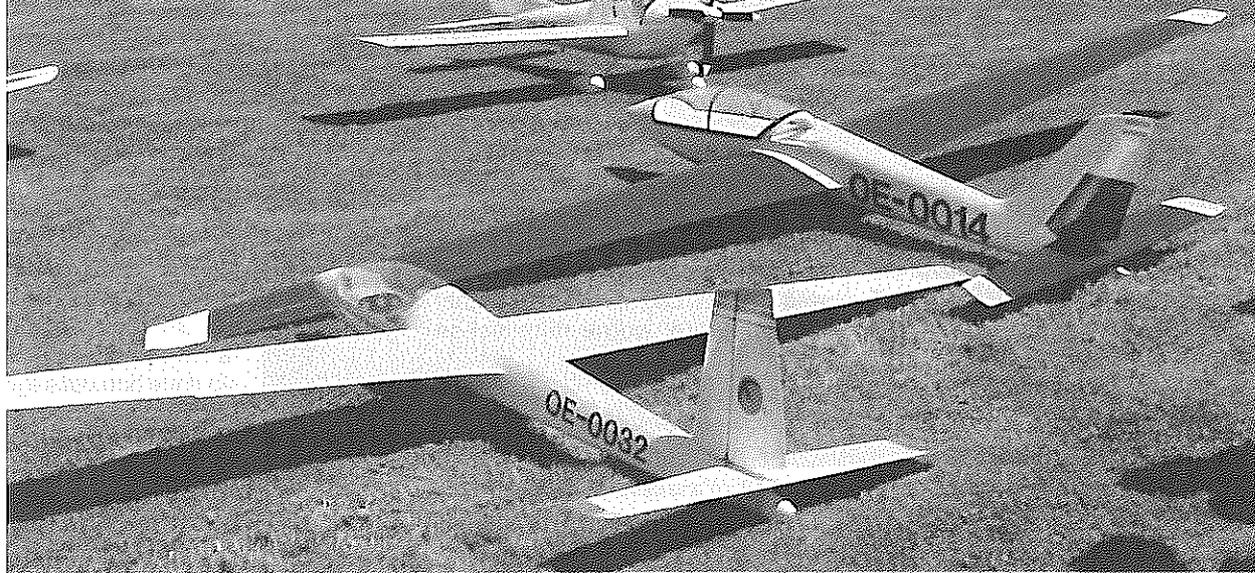
Viel Erfolg und schöne Flugstunden wünscht Euch

Manfred Dittmayer
BFR F3C

Hier unsere Termine:

Trainingslager	27.04.97 - 02.05.97	Klassen F3C und F3C/S
Punkterichterkurs	02.05.97a - 03.05.97	Klassen F3C und F3C/S RC-HC/C
Helitreffen Wagrain	04.05.97	
Ö-Pokal Neusiedl	24.05.97 - 25.05.97	F3C und F3C/S RC-HC/C
Heli-Scale Linz	31.05.97 - 1.06.97	
Ö-Pokal Grünburg	21.06.97 - 22.06.97	Grünburg OÖ F3C und F3C/S RC-HC/C
Ö-Pokal Bramberg	06.97 - ... 06.97	F3C und F3C/S RC-HC/C
Staatsmeisterschaft	05.07.97 - 06.07.97	F3C und F3C/S RC-HC/C
Öst. Meisterschaft	05.07.97 - 06.07.97	Zistersdorf NÖ F3C/S und RC-HC/C
Ö-Pokal Wien	19.07.97 - 20.07.97	1.MHC F3C und F3C/S RC-HC/C
Schlüter-Cup Wien	09.08.97 - 10.08.97	Donauinsel
Ö-Pokal Dörfgastein	23.08.97 - 24.08.97	1 MHC F3C und F3C/S RC-HC/C
WM F3C Ankara	07.09.97 - 14.09.97	
Heli-Speed Wien	20.09.97 - 21.09.97	1.MHC

Quo vadis - Semiscale Großsegler?



Auch moderne Kunstflugsegler sind bei semiscale Wettbewerben anzutreffen: hier im Hintergrund der Doppelsitzer Fox und der Einsitzer Swift (vorne) beide aus dem Hause Bruckmann

Fotos W. Schober

In der Saison 1996 fanden in dieser inoffiziellen Modellflugsparte 2 Wettbewerbe statt, die trotz ihrer unterschiedlichen Baubewertungsregeln das gleiche Ziel verfolgen: der Erfahrungsaustausch unter den Interessierten und Gleichgesinnten soll intensiviert werden, um die Anhänger­schar zu vergrößern. Bei den Wettbewerben gemeinsam ist die Aufspaltung in eine Bau- und eine Flugbewertung. Die Summe aus diesen beiden Kriterien ergibt erst die Gesamtwertung. Man möchte also den Grad der Vorbildtreue mit in die Wertung einfließen lassen. Allerdings hat man in den Jahren zuvor gelernt, daß das nicht in einem zu strengen Ausmaß erfolgen darf, um nicht gleich alle Piloten abzuschrecken.

Nun zur ersten Veranstaltung in der vergangenen Saison den

Semiscale Großseglerwettbewerb in Theiß bei Krems

Am Pfingstsonntag, dem 26. Mai 1996, veranstaltete die MFG-Reb­laus nun zum dritten Mal ihren Wettbewerb für semiscale Großsegler. Bei trüben Witterungsverhältnissen fanden sich 12 Piloten ein um ihre mitgebrachten Modelle von der Jury bewerten zu lassen. Bei der Baubewertung wurden 3

erfahrene Modellflieger als Punkte­richter eingesetzt, die nicht näher als 3 Meter an das Modell heran durften. Nach folgenden Beurteilungskriterien wurde gewertet:

- 1) Umrißgenauigkeit
- 2a) Farbgebung und Markierung ohne Dokumentation
- 2b) Farbgebung und Markierung mit Dokumentation
- 3) Bauaufwand
- 4) Bauausführung

Zu 1) Umrißgenauigkeit:

Die Umrißgenauigkeit, die durch eine mitgebrachte 3-Seitenansicht im Format A4 zu belegen war, ging relativ stark in die Baubewertung ein.

Zu 2) Farbgebung und Markierung: Um möglichst alle Modellflieger ansprechen zu können, gab es bei diesem Bewertungskriterium 2 Möglichkeiten:

a) Ist man nur ein Sonntagsflieger und hat sich nicht schon beim Bau des Modells nach einem Vorbild/einer Dokumentation umgeschaut, so war man nicht gleich ganz aus dem Rennen. Der Punkterichter beurteilte anhand seiner Kompetenz, ob das Modell in seiner farblichen Gestaltung einem Vorbild gleichen konnte. Allerdings gab es ohne Dokumentation einen geringeren K-Faktor. b) Ist man jedoch schon ein semiscale Profi und hatte eine Farbdokumentation mitge-

bracht, so gab es einen geringfügig höheren K-Faktor.

Zu 3) Bauaufwand:

Hier wurde beurteilt, wie groß der tatsächliche Bauaufwand gewesen ist. Bei einem Eigenbau konnte man hier voll punkten, während ein „Fix- und-fertig-Modell“ leer ausging.

Zu 4) Bauausführung:

Bei der Bauausführung wurde unabhängig vom Bauaufwand die Sauberkeit der ausgeführten Bauarbeiten beurteilt. Dabei war es einerlei, ob es sich um ein Fertigmodell oder um einen Eigenbau handelte.

Nach langer Nachdenkpause kamen die „Rebläuse“ zu dem Entschluß, daß die Baubewertung - obwohl gegenüber den Vorjahren schon deutlich entschärft - immer noch zu streng war. Von den letztjährigen 19 Teilnehmern waren lediglich 3 heuer wieder erschienen. Und dieses Desinteresse der Piloten wurde nicht nur auf das Wetter und den Wettbewerbstermin, den Pfingstsonntag, geschoben, sondern wohl eher auf zu strenge Beurteilungskriterien bei der Baubewertung.

Das Flugprogramm war abwechslungsreich wie immer, denn die bekannte Typenvielfalt läßt keine Langeweile aufkommen.

Endergebnisliste des 3.Reblauspokalfliestensfür Semiscale Segler in Theiß bei Krems am 26.5.1996

Teilnehmer	Modell	Reihung Bau	Reihung Flug	Reihung gesamt
Schober Wolfgang	Ka-8b	1.	1.	1.
Ohrfandl Rudolf	Bocian	2.	2.	2.
Huber Engelbert	Bergfalke	3.	5.	3.
Stemeseder Wolfg.	Ka 7	5.	6.	4.
Schönegger Christ.	ASW 20	8.	3.	5.
Schorensteiner Franz	Foka	10.	4.	6.
Eichinger Wolfgang	Pilatus B4	9.	8.	7.
Hemmetsberger W.	Spatz	12.	7.	8.
Schaumüller Peter	ASK 18	7.	9.	9.
Schaumüller Peter	Fox	6.	10.	10.
Frommhund Franz	ASW 20	4.	-	11
Schober Karl	Gö-4	11.	-	12.

Eine schöne Veranstaltung bei der ausgezeichnete Leistungen gezeigt wurden, der aber eine große Teilnehmerzahl gefehlt hatte. Die zweite Veranstaltung war die semiscale Großsegler Veranstaltung in Seekirchen unter dem Motto:

Fun and Fly in Seekirchen

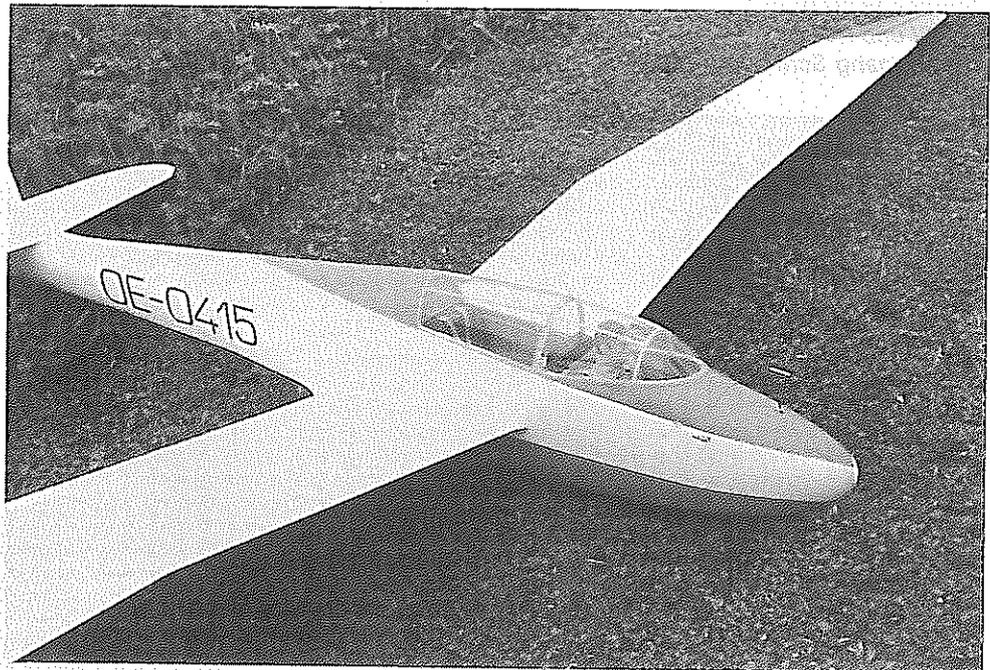
Zum siebenten Mal wurde diese nun schon zur Tradition gewordene Veranstaltung in Seekirchen bei Salzburg durchgeführt. Die Veranstaltung fand heuer von Samstag, dem 31. August, bis Sonntag, dem 1. September 1996, am Modellflugplatz Seekirchen-Reith statt. Dieses Großseglertreffen wurde auch unter ein neues Motto gestellt: Fun and Fly. Die Teilnehmer sollten nicht nur dem Wettbewerbsstreß ausgesetzt sein, sondern sie sollten nebenbei eine Menge Spaß haben. Es sollte genügend Zeit bleiben, um mit Gleichgesinnten ein ausführliches Gespräch zu führen, Erfahrungen auszutauschen und natürlich auch nach Herzenslust zu fliegen. Und ich glaube, genau das ist den Seekirchnern auch gelungen

Gratulation !

Im Gegensatz zu Theiß war die Baubewertung äußerst milde ausgelegt. Sie gliederte sich in 2 Kriterien:

1. Es wurde die Umrißgenauigkeit anhand einer mitgebrachten 3-Seiten-Ansicht überprüft und
2. Es wurde der Gesamteindruck bewertet, d.h. wie gut das Modell-

flieger über den Sieg fällt bei dieser Auslegung des Wettbewerbes in der Flugwertung und nicht in der Baubewertung. Jeder der ein vorbildähnliches Segelflugmodell besitzt und es im Fluge gut be-



Mg 19a von Matthias Blüml nach einem Vorbild aus Schwaz/Tirol gekonnter semiscale Bau der "Gusto" machen könnte!

flugzeug der Jury gefiel bzw. wie gut es einem Vorbild hätte gleichen können. Von großer Bedeutung war aber die Gewichtung der Baubewertung im Gesamtergebnis. Und hier ist der Austragungsmodus so gestaltet worden, daß die Baubewertung nicht den Ausschlag für Sieg oder Niederlage ausmachte. So erreichte der spätere Sieger bei der Baubewertung lediglich den 9. Platz ! Die Entschei-

herrscht, hat die Chance, ganz vorne mitzumischen. Und ich glaube, daß hier das Erfolgsrezept von Seekirchen zu finden ist.

Die Flugwertung beinhaltet eine Verahrenskurve, eine horizontale Acht, eine typgerechte Wahlfigur, den Landeanflug und die Landung. Ähnliches wie in Theiß gilt auch hier. Es ist einfach schön, einem Oldtimer wie den KARAKAN bei seinem langsamen Flug zuzusehen oder das andere Extrem, die

der BFR der Klassen RC-IV und RC-SL berichtet

ASH-25 von Gottfried Hirscher mit ihrer großen Streckung zu bewundern.

Resümee:

Man wird in Österreich die Baubewertung bei semiscale Großseglerwettbewerben in einer „milden Art“ durchführen müssen, um das Interesse der Modellflieger zu wecken bzw. nicht einschlafen zu lassen. Denn das Wichtigste für eine Veranstaltung ist immer noch eine große Teilnehmerzahl. Natürlich gibt es auch in Österreich ein paar Scale-Spezialisten, die mit der moderaten Baubewertung von Seekirchen nicht zufrieden sind, denn sie haben ja einen hohen Bauaufwand getrieben den sie hier nicht belohnt bekommen.

Aber was bringt uns weiter? Eine Veranstaltung mit einer Handvoll Scale-Spezialisten oder ein Wettbewerb mit durchschnittlichem Leistungs-niveau aber mit 20 oder mehr Teilnehmern?

**Bundesfachreferent
RC-IV und RC-SL
Dr. Wolfgang Schober**

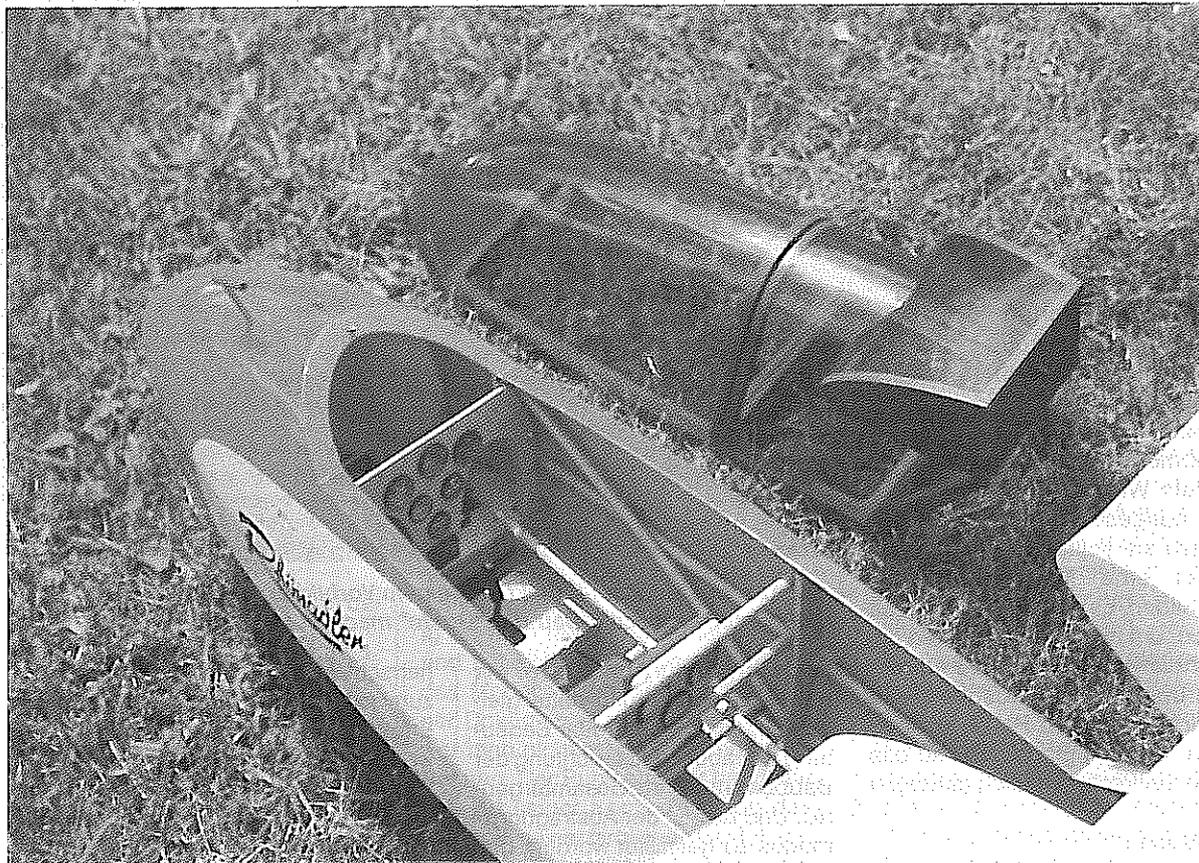
Endergebnisliste des 7.Semiscale Großsegler Wettbewerbes in Seekirchen bei Salzburg am 31.8. und 1.9.1996

Teilnehmer	Modell	Reihung Bau	Reihung Flug	Reihung gesamt
Schober Wolfgang	Ka-8b	9.	1.	1.
Friesacher/Rirsch	Sohoj	6.	3.	2.
Hirscher Gottfried	ASH-25	9.	4.	3.
Wallner Johann	Fox	17.	2.	4.
Zobernig Günther	Pilatus	11.	5.	5.
Schönegger C.	ASW 20	4.	8.	6.
Schörgenhuemer	ASK 13	16.	6.	7.
Friesacher Markus	ASW 20	8.	10.	8.
Weinmann B.	Ka 8b	14.	7.	9.
Huber Engelbert	Mü 13e	14.	11.	10.
Mager Walter	Ka 4	3.	13.	11.
Lakner Christian	ASW 20	18.	12.	12.
Stemeseder Wolfg.	Ka-7	5.	14.	13.
Gasteiger Albrecht	Karakan	1.	16.	14.
Bruckmann G.	Lunak	19.	9.	15.
Blüml Matthias	Mg 19a	2.	17.	16.
Frommhund Franz	ASW 24	7.	20.	17.
Wagner Ernst	ASW 24	13.	19.	18.
Schornteiner F.	Pilatus	19.	15.	19.
Eichinger Wolf.	ASW 20	12.	20.	20.
Weinmann B.	VSO 10	21.	18.	21.

Vorankündigung der semiscale Wettbewerbe in der Saison 1997

Seekirchen: 23.und 24.August 1997

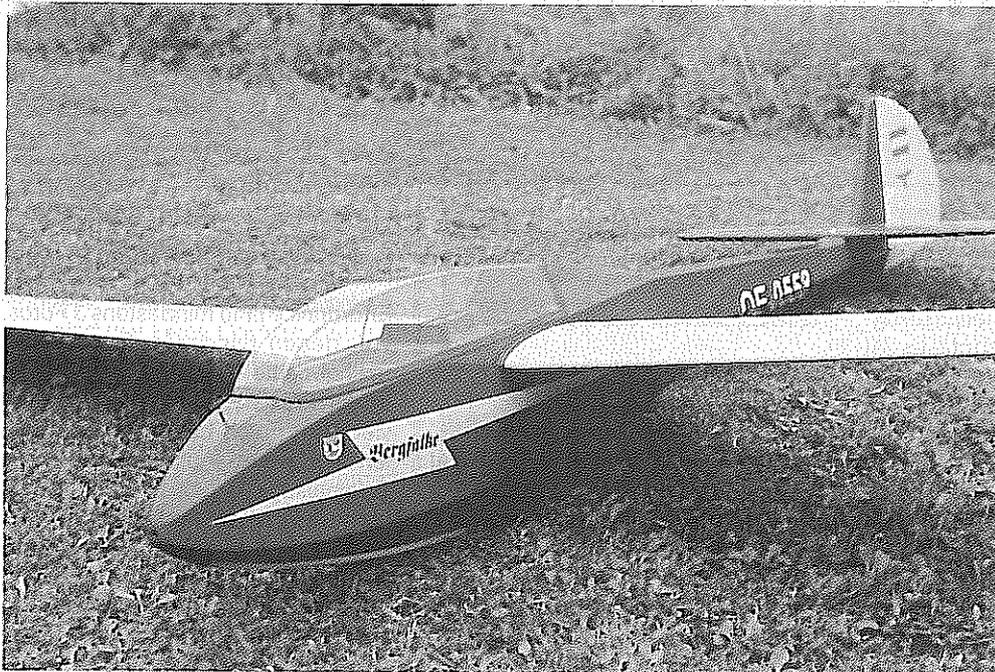
Theiß: veranstaltet 1997 keinen Wettbewerb !



Kein "Muß" bei semiscale aber schon schön anzuschauen! das Cockpit des Röhnadlers

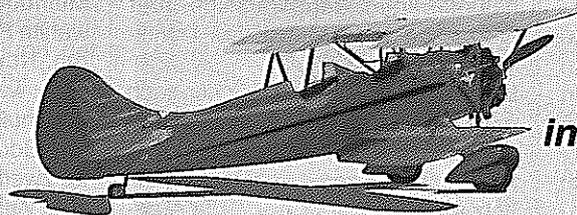


Der Jugendliche Wolfgang Stemeseder fliegt einen wirklich prächtigen Röhnadler (KA-7) mit der charakteristischen Vorfeilung der Tragflächen.



Der Bergfalke von Franz Frommhund begeistert durch sein ansprechendes Finish.

Der Treffpunkt für alle Scale-Freaks und die es noch werden wollen !!
20 Jahre MFC Weichstetten



**im Gasthof Gartner
Weichstetten**

tägl. 9 -18 h geöffnet

Modellbauausstellung 12.- 13. April

Was versteht man unter Scale und Semi-Scale?



Wie dokumentiert man Vorbildgetreue Flugzeugmodelle?

Scale steht im Englischen für „Maßstab“. Das heißt, ein Scale Modell ist dem zugehörigen Originalflugzeugmaßstabgetreu nachgebaut-es ist eine maßstäbliche Verkleinerung des Vorbildes.

Die Wettbewerbsklasse F4-C umfaßt diese Modelle, deren Gewicht ab 1997 höchstens

10 kg betragen darf. Flächenbelastung und Motorhubraum unterliegen keiner Beschränkung. F4-C ist eine internationale Klasse, die weltweit nach einheitlichen Regeln ausgetragen wird.

Semi-Scale also Halb-Vorbildgetreue Modelle entsprechen in den Umrissen ebenfalls

dem Vorbild. Der Nachbau geht jedoch nicht so sehr ins Detail und die Anforderungen

an die Dokumentation sind um einiges geringer als beim Scale Modell. Wettbewerbe gibt es hier in der Klasse RC-SC. Dabei handelt es sich um eine nationale Klasse. Die Regeln können im Ausland etwas abweichen.

Das maximale Modellgewicht beträgt 20 kg. Es gibt keine Hubraumbegrenzung.

Nachfolgend möchte ich versuchen zu beschreiben, wie man eine Dokumentation für ein Vorbildgetreues Flugzeugmodell zusammenstellt, sodaß damit auch eine

erfolgreiche Teilnahme an Wettbewerben möglich wird.

1. Die 3 oder 5-Seitenansicht

Maßstäbliche Zeichnungen des Originalflugzeuges in 3 facher Ausführung.

Der Zeichnungsmaßstab soll minimal 1:72 und maximal 1:24 betragen.

Derartige Zeichnungen kann man sich z.B. vom Hersteller eines Flugzeuges bei neueren Flugzeugtypen beschaffen. In der Regel sind die Firmen durchaus bereit Unterlagen abzugeben, solange keine militärischen Geheimhaltungsgründe dagegensprechen.

Speziell bei älteren Flugzeugen sind Museen, die zumeist auch Archive unterhalten eine gute Quelle. Das Österreichische Staatsarchiv bzw. Kriegsarchiv besitzt sehr viele Originalunterlagen, hauptsächlich über Flugzeuge aus der Zeit des 1. Weltkrieges.

Es gibt auch viele Fachbücher-auch reine Zeichnungsbücher, aus denen man sich gute 3 oder 5-Seitenansichten kopieren kann.

Letzendlich besteht noch die Möglichkeit selbst eine Zeichnung anzufertigen. Deren Übereinstimmung muß dann allerdings von einer kompetenten Stelle wie z.B. Museum, Hersteller, Konstrukteur usw. beglaubigt werden.

2. Die Fotodokumentation

Erforderlich sind mindestens 3 Fotos, von denen mindestens eines das nachgebaute Flugzeug zeigen muß. In der Praxis wird man jedoch sehr viel mehr Fotos benötigen. Empfehlenswert wären Aufnahmen die das Originalflugzeug von den Seiten, von vorne, von hinten und (oft nicht möglich) von oben zeigen. Dazu kommen dann Details, wie Fahrwerk, Ruder, Klappen, Anlenkungen, Bewaffnung, Cockpit, Kabinenhauben usw.

Beschaffen kann man sich Fotos von einschlägigen Firmen, (Aeromax u.a.) die diese von den verschiedensten Flugzeugtypen anbieten, aber auch aus Bildbänden.

Für eine wirklich gute Fotodokumentation ist es aber meiner Meinung nach notwendig das erwählte Flugzeug selbst zu fotografieren. Nur so ist es möglich, wirklich alles, was man später beim Bau wissen muß im Bild festzuhalten.

Ein Eldorado für Scale Modellbauer ist zweifellos England. Dort gibt es eine Vielzahl von Museen. Bei einigen davon können die (oft sehr seltenen) Exponate sogar im Flug bewundert werden. Fotografieren ist dort durchwegs ohne Probleme möglich. Aber auch in Deutschland, der Schweiz, Frankreich, Italien, der

Tschechischen Republik usw. gibt es interessante Flugzeugmuseen. Auf Flugplätzen und Flugtagen ergibt sich bestimmt ebenfalls die Möglichkeit Aufnahmen von allen möglichen Flugzeugen zu machen.

3. Die Farbdokumentation

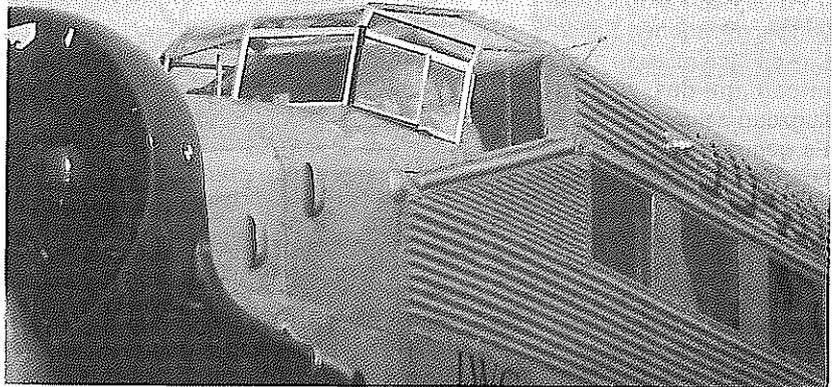
Der Nachweis der übereinstimmenden Farbgebung eines Scale-Modells ist mit Abstand die heikelste Aufgabe beim Beschaffen der Nachbauunterlagen. Um alle auf dem nachgebauten Flugzeugmuster vorhandenen Farben nachweisen zu können, sollte man sich von jeder Farbe eine Musterkarte, mindestens 10x10 cm groß, anfertigen und diese dann vom Hersteller, Restaurator, Halter oder Museum schriftlich bestätigen lassen. Vor dem Lackieren des Modells ist es aber unbedingt notwendig, die tatsächlichen Farbtöne möglichst genau zu definieren.

Dies kann über verschiedene Farbcodesysteme (RAL, RML, Munsell, Methuen-u.a.) aber auch durch Hinweise in Publikationen (Windsock-Datafiles, Profile-Publ. usw.) oder durch Rücksprache mit den bereits oben genannten Stellen erfolgen. Dem eigenen Einfallsreichtum sind hier keine Grenzen gesetzt. Da der allgemeine Eindruck eines Scale Modells, wesentlich von einer korrekten

Farbgebung abhängig ist, sollte man sich auf keinen Fall von etwaigen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Farbunterlagen beeinflussen lassen.

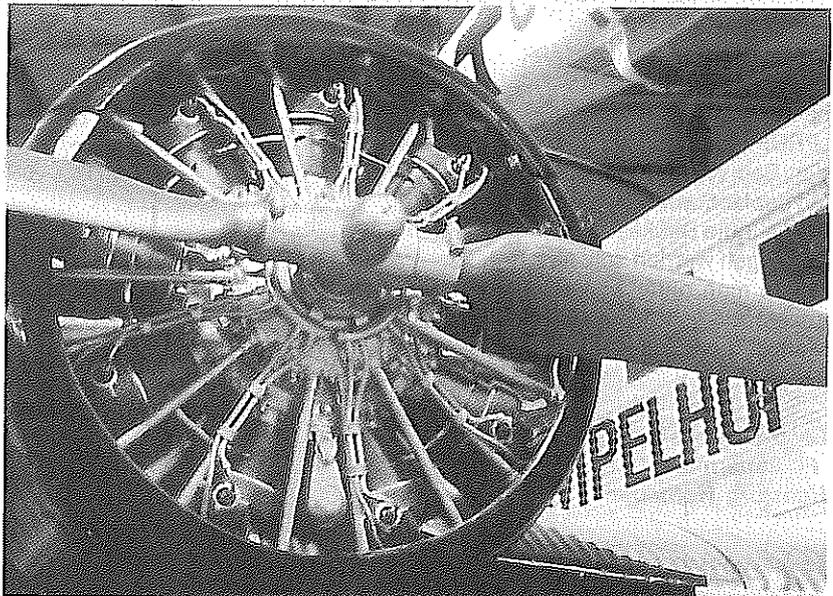
Farbbilder aus veröffentlichten Unterlagen bzw. Büchern können ebenfalls zum Farbnachweis verwendet werden, Farbfotos sind auf Grund unterschiedlicher Lichtverhältnisse, welche die Farben oft auf jedem Bild anders erscheinen lassen, weniger geeignet. Bei alten Flugzeugen, von denen keines mehr erhalten ist, bleibt oft nur die Möglichkeit auf Beschreibungen der Farben aus Archiven oder Publikationen zurückzugreifen. Wiederum ist auch hier eine Bestätigung der Übereinstimmung durch eine kompetente Stelle erforderlich.

Für vorbildähnliche also Semi-Scale Modelle sind die Anforderungen an die Dokumentation, wie bereits erwähnt etwas weniger anspruchsvoll. Farbige Dreiseitenansichten, wie man sie oft in Büchern oder Zeitschriften findet, können zugleich als Farbdokumentation verwendet werden.



Der aufwendige "Wellblechrumpf der Ju 52

Fotos H. Hofbauer



Der rechte Motor einer Ju 52/3m. Type BMW 132 mit 660 PS.



Eine Bucker 133 "Jungmeister", bei den Schweizer Dornierwerken

Wichtig ist nur daß sie eben aus einer veröffentlichten Quelle stammen.

Für den Nachweis der Vorbildtreue = Fotodokumentation, genügen 3 Fotos, nach Möglichkeit von verschiedenen Seiten. Diese Fotos müssen nicht unbedingt das Vorbildflugzeug zeigen.

Es genügt wenn der gleiche Typ dargestellt wird. Lackierung, Kennzeichnung usw. können anders sein.

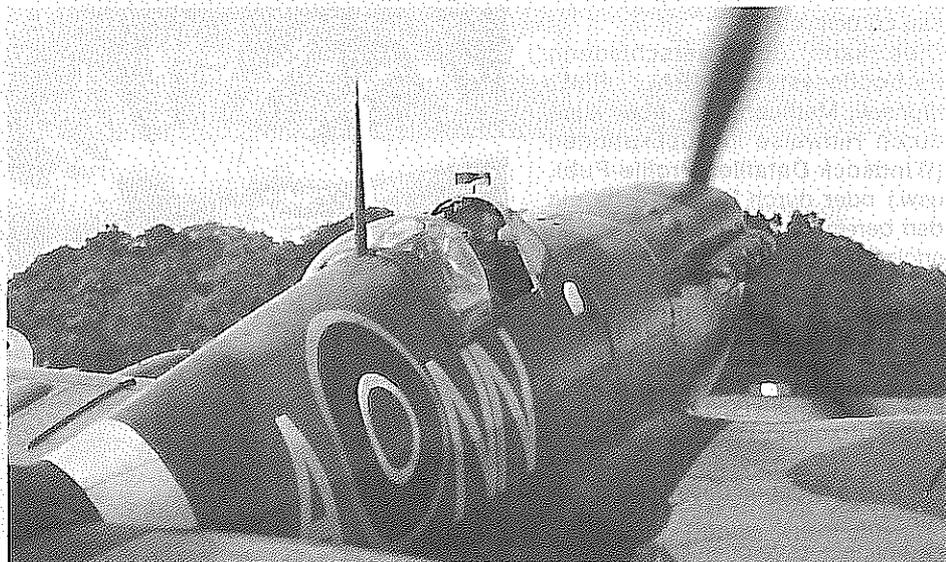
Ich hoffe daß ich mit meinen Ausführungen, allen Modellfliegern, die sich für vorbild-getreue oder vorbildähnliche Modelle interessieren, einige verwertbare Informationen vermitteln konnte.

Für eine der nächsten Ausgaben von „PROP“ ist ein Artikel über den Bau von Scale Modellen geplant, wobei auch auf einige gute Baukästen eingegangen werden soll, aus denen man ohne weiteres auch anspruchsvolle Scale Modelle aufbauen kann.

**Landesfachreferent
F4 Steiermark
Hansjörg Hofbauer**



Die GLOSTER Gladiator Mk.II rollt zum Start in Old Warden.



Eine Spitfire Mk.VB. beim Warmlaufen des Rolls Royce Merlin Motors

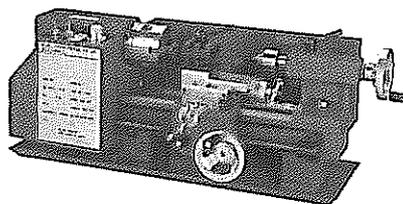
**SCHIFF
FLUGZEUG
AUTO**

**modellbau
p i r k e r**

Tel. (0222) 587 31 58

**A-1060 Wien
Gumpendorferstr. 35**

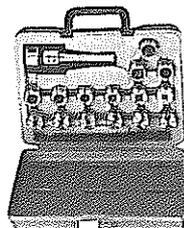
HOBBYTECHNIK



TISCH-DREHMASCHINE CJ 9518A

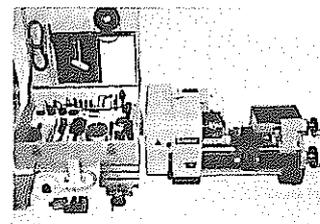
Spitzenweite 250 mm
Spitzenhöhe 90 mm
Spindelbohrung 19 mm
Reitstockpinole MK 2

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

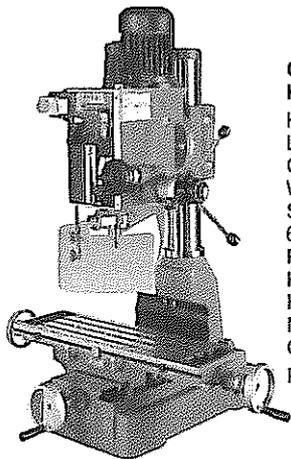
9teilig öS 2.200,-
15teilig öS 3980,-



TISCHWERKZEUGMASCHINE UNIVERSAL 3

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

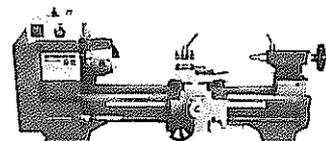
Nur öS 15.300,-



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

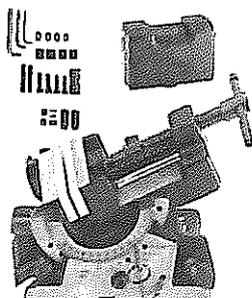


PRÄZISIONS-DREHMASCHINE IKD

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

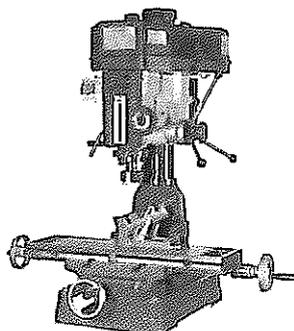
Vierfachstahlhalter und Rädersatz für
Zoll- und metrisches Gewinde!

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



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

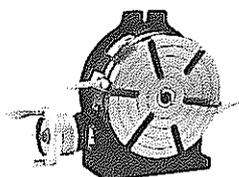
öS 1.490,-



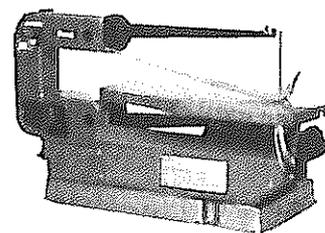
Präzisions-Bohr-Fräsmaschine MD 30

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

Aktionspreis öS 19.900,-



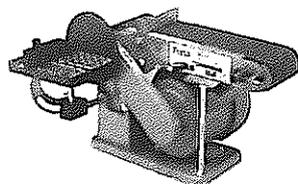
Horizontal/Vertikal-Rundflische aus
hochwertigem Mehanituß!
Schnecke gehärtet und geschliffen,
Übersetzungsverhältnis 90:1,
Arbeitstisch mit 360-Grad-Skala, Teilung
Über skaliertes Handrad mit Nonius
möglich, Tischdurchmesser 150 mm
Nur öS 3650,-



Dekuplersäge FZ-40

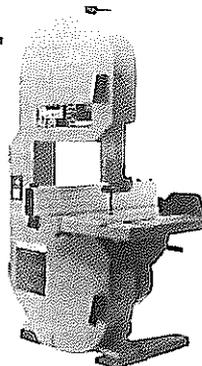
Präzise und stabil! Für saubere Schnitte
ohne Nacharbeiten! Hublänge 19 mm,
Schnittleistung in Holz 50 mm, Ausladung
400 mm, Gewicht 20 kg, Läuft fast
geräuschlos, Juli-August-Aktion!

Nur öS 1.890,-



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

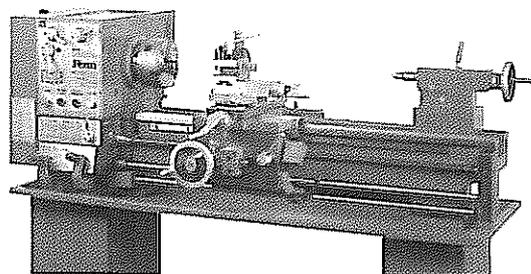
nur öS 1.560,-



FLZ 275

Stabile Bandsäge mit zwei
kugellagerten Metallauflagen
mit Gummiauflage,
Akudruckgrüßrahmen 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 Mittlaufünette, 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



30 Jahre jung wurde im Jahr 1996 der 1. FMC Mürzzuschlag. Aber eigentlich gibt es in Mürzzuschlag Flugmodellbauaktivitäten bereits seit Mitte der 50er-Jahre. Als "Ableger" des Segelfliegerclubs wurde eine Motorfesselflugsektion gegründet. Der Obmann war Josef Perstl (ältere Modellflieger werden sich vielleicht noch an ihn erinnern). In rühriger Weise organisierte Perstl in Mürzzuschlag zahlreiche Fesselflugwettbewerbe und Modellbauausstellungen. Auch Nachtflugveranstaltungen mit Scheinwerfern und dem obligaten Feuerwerk gab es.

Im Jahre 1956 besuchte auch der Alt-Bundessektionsleiter Direktor Edwin Grill eine Modellbauausstellung und schrieb u.a. folgende Worte ins Gästebuch:

"Nur der Tüchtige wird Erfolg haben - die Mürzser sind tüchtig!"

Das haben sie die letzten 30 Jahre ja auch bewiesen. Der Autor wurde im Volksschulalter von Perstl in die Kunst des Fesselfliegens eingeweiht und so heftig vom Modellflugbazillus infiziert, daß er bis heute nicht geheilt werden konnte.

Nach dem Tod von Perstl erfolgte der Schritt zur Selbständigkeit und es wurde der 1. FMC Mürzzuschlag gegründet. Anlässlich des 30 Jahre Jubiläums wurde am 11.5.1996 beim wunderschönen Modellflugzentrum "Koasa-Wiese" ein Flugtag nach dem Motto "Alles was Flügel hat fliegt!", durchgeführt.

Der Wettergott hatte ein Einsehen und schickte nur einmal einen kurzen Regenschauer, sonst war es einigermaßen schön. Ab 10⁰⁰ Uhr

ging's los. Zahllose Gäste und Modellfluginteressierte strömten herbei. Aus dem Bereich zwischen Wien und Klagenfurt waren zahlreiche Schauflugpiloten gekommen und verstärkten das Mürzser Team. Das Publikum bekam das Feinste vom Feinen hautnah (geschützt durch ein Sicherheitsnetz) präsentiert. Der Kassier, Mag. Michael Köhler, fungierte als Platzsprecher und führte gekonnt durch das Programm. Zwischen ca. 40 cm und 5 m Spannweite war alles zu sehen. Vertreten waren Modelle aus der Zwischenkriegszeit, aus der Zeit des zweiten Weltkrieges, sowie aus der Gegenwart. Zahlreiche Modelle kamen aus der Weltkriegszeit, z.B. die FW 190, ME 163 usw.

Wenn sich jemand speziell für ein Modell interessierte, die Piloten gaben gerne über ihr Modell Auskunft.

Versucht wurde, mit mehreren ME 163 einen Staffelflug vorzuführen. Trotz zahlreicher Versuche flog nur immer eine Maschine. Der Start gestaltete sich sehr schwierig, da eine Maschine einmal nach links, die andere nach rechts ausbrach. Auch im Alleinflug zeigte die ME 163, was ihn ihr steckte. Mit Vollgas ging es "full speed" über den Platz oder senkrecht in den Himmel. Zur Erholung starteten dann HLG-Segler mit dem Gummiseil oder Großsegler mittels Flugzeugschlepp.

Einer der Höhepunkte war der Flug einer PITTS-Special von Fredy Hubmann vom MBC Köflach-Zwaring mit ca. 2 m Spannweite und 160 cm³ unter der Motorhaube.

Es wurde Kunstflug vom Feinsten dargebracht, die Figuren wurden mit

Rauch in den Himmel gezeichnet. Als Kontrast dazu flog der Doppeldecker "Zaunkönig" mit einer Spannweite von ca. 40 cm und angetrieben von einem 0,8 cm³ Motor.

Durch ein Pfeifen in der Luft kündigte sich ein Seglerstart durch Muskelkraft an. Beim F3J-Wettbewerbsprogramm ist Schnelligkeit beim Laufen gefragt, um den Segler so hoch wie möglich in die Höhe zu bekommen. Während Vorführungen von Modellhubschraubern das Publikum fesselten, führte ein Großhubschrauber Rundflüge über Mürzzuschlag durch. Der Pilot Freiburger, der tödlich im Juli verunglückte, war pausenlos unterwegs. Da wir gerade bei der Großfliegerei sind, auch vom Bundesheer aus Aigen wurde eine Bergung eines Verletzten mittels Hubschrauber gekonnt vorgeführt.

Ein weiterer Höhepunkt war die Präsentation der zweimotorigen Transportmaschine "Transall C 160" mit einer Spannweite von ca. 4 m. Der Erbauer, Franz Buchgraber, vom Aflenzer Verein warf die 2 x 30 cm³-Motoren an, rollte über die Piste und zeigte diverse Sonderfunktionen, z.B. Landescheinwerfer, Öffnung einer Einstiegsöffnung.

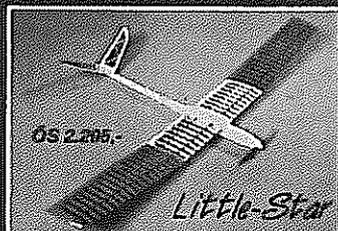
Flüge konnten leider nicht gezeigt werden, da der Platz für eine so große Maschine dazu nicht geeignet war. Dafür flog der Autor als "schwacher Ersatz" seine Styropor-Transall mit einer Spannweite mit ca. 1,5 m, angetrieben von 2 Speed 400 E-Motoren und 7 Zellen vor.

Beinahe wäre auf die E-Segler vergessen worden. Fast lautlos zogen sie ihre Bahnen. Es wurde eindrucksvoll gezeigt, wie problemlos man an-

BBS MODELLTECHNIK

(1) 813 16 81
Steinbauergasse 34, A-1120 WIEN

ARF (E-)SEGLER VOM FEINSTEN!

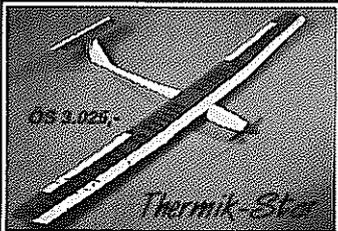


OS 2.205,-

Little-Star

Fast flugfertiger*, bespannter Elektrosegler für den SPEED 400/480 Motor. Einsatz eines Maxon-Planetengetriebes ist sehr empfehlenswert. Die 2-teilige Tragfläche und das steckbare V-Leitwerk sind aus leichtem Balsaholz. Rumpf aus GFK. Tragflügelnasenleisten, Holme und Schubstangen sind aus CFK!

Gesamtgewicht der Einzelteile (ohne Fernsteuerung und Antrieb): 250g
Tragflächenspannweite: 1.650mm
Tragflächenprofil: S-3021



OS 3.025,-

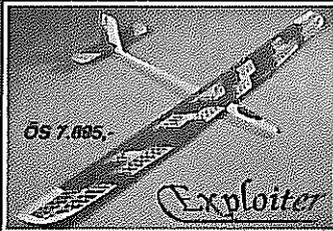
Thermik-Star

Fast flugfertiger*, bespannter Elektrosegler für den SPEED 480/500 Motor. Einsatz eines Maxon-Planetengetriebes ist sehr empfehlenswert. Die 3-teilige Tragfläche und das abnehmbare T-Leitwerk wurden in Holzbauweise ausgeführt. Rumpf in GFK!

Gesamtgewicht der Einzelteile (ohne Fernsteuerung und Antrieb): 470g
Tragflächenspannweite: 2.175mm
Tragflächenprofil: S-3021

* Fernsteuerung und Antrieb sind im Lieferumfang nicht enthalten!

UNSERE PREISE SIND LADENPREISE (INKL. MWST.) IRRTUM UND PREISÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!
POSTVERSAND TAGLICH! Wir haben DURCHGEHEND offen: Mo. - Fr. 10 - 12.30, Sa. 9 - 13



OS 7.685,-

Exploiter

Fast flugfertiger*, bespannter F3J Segler mit Querrudern, Wölkklappen und GFK Rumpf. Der 3-teilige Flügel hat mit CF verstärkte Hauptholme, vorbereitete Servoschachte und Kabelführungen und ist, wie auch das Leitwerk, in leichter, geodetischen Balsaholzbauweise hergestellt. Das verleiht den Flügel besondere Schönheit und Verdrehsteifigkeit.

Ges. Gew. der Einzelteile (o. Fernst.): 1.800g
Tragflächenspannweite: 2.800mm
Tragflächenprofil: S-3021

OPTIMIERTE ELEKTROFLUGANTRIEBE!

- bester Wirkungsgrad bei bestem Schub
- geringstem Gesamtgewicht
- langer Motorlaufzeit
- günstigem Preis (zusammengebaut wie abgebildet** mit hochwertigem Maxon-Planetengetriebes und entört)
- * geringfügige Änderungen gegenüber der Abbildung im Lieferumfang fremd Spinner vorbehalten



Ab OS 1.295,- (B35,-)



Ab OS 1.495,-

Spitzenprodukte von



in Österreich nur bei uns!

UniSet DIE Drehzahlstellerserie!



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 (26g)

Fordern Sie Ihren **UniSet 80** öS 1190,-*
Gratis-Prospekt an! **UniSet 100** öS 1400,-*
*Inklusive Porto und Verpackung **UniSet 120** öS 1610,-*

A. ALBRECHT electronic
die bessere Verbindung zwischen Akku und Motor

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



PURE POWER
webra

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

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

HOCHLEISTUNGSMOTOREN
Competition Serie

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

getrieben von 7 oder 10 Zellen fliegen kann.

Als die Fesselflugzeuge aufstiegen, fühlte man sich plötzlich in die 50er-Jahre zurückversetzt. Ein Geruch von Petroleum, Äther und Rizinusöl lag über der Piste. Auch der Autor versuchte ein ca. 40 Jahre altes Fesselflugzeug, angetrieben von einem 2,5 cm³ Webra-Diesel, zu fliegen, jedoch endete der Versuch nach ca. 20 m mangels Übung unsanft im Gras (man fliegt ja nur mehr ferngesteuert).

Plötzlich wurde es ganz leise auf der Piste, nur mehr das Flattern der Drachenbespannungen war zu hören. Mit vier Lenkdrachen wurde ein perfektes Drachenballett vorgeführt. Dem Autor ist bis heute noch schleierhaft, daß es hier zu keinen Seilverwicklungen gekommen ist. Viel Applaus beendete diese hochinteressante Vorführung.

Danach ging es wieder heiß her. Fuchsjagd war angesagt. Mehrere Jäger waren aufgestiegen, um dem Fuchs den Streifen abzu jagen. Auch der Platzsprecher, Michael Köhler, tauschte das Mikrofon gegen den Sender. Nach hartem Kampf und etlichen Beinahezusammenstößen gelang ihm der goldene Schnitt.

Während der Flugvorführungen gab es warme und kalte Speisen, die Küche stand immer unter Volldampf, auch die Getränkeausgabe kam ins Schwitzen.

Alles in allem war es ein wunderbarer Flugtag und eine ausgezeichnete Werbung für den Modellflugsport. Der Dank gilt vor allem den Schauflugpiloten und den Helfern im Hintergrund. Es wird die Hoffnung ausgesprochen, daß der 1. FMC Müzzuschlag in den nächsten Jahren so aktiv bleibt und weiterhin noch viele Landes-, Staatsmeister und Hobbyflieger hervorbringt.

Dipl.Ing. Heimo Stadlbauer

Lieber Heimo herzlichen Dank für Deinen Bericht!

Gratulation und beste Wünsche für die nächsten 30 Jahre Deines Vereines und macht weiter so!!

Redaktion prop

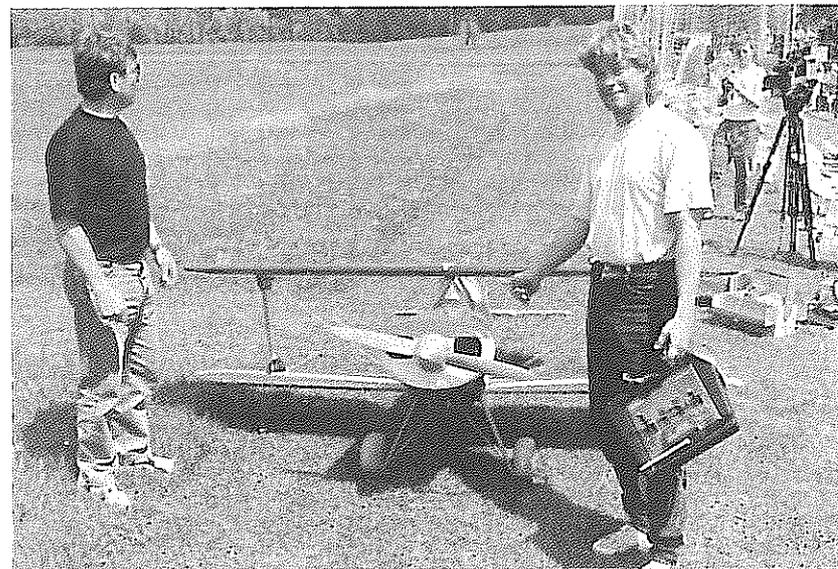


Der Autor mit seiner " Styro-Transall "

Fotos H. Stadlbauer



Flugzeugparade, Jodel Robin und Klemm25L



F. Hubmann mit seiner großen Pitts Special

MBC-Günselsdorf auf der Modellbauernesse 96



Schritt man durch die Hallen der Modellbauernesse 96, konnte man sehr leicht die Vielfalt und die Besonderheiten vieler Vereine erkennen. Unter den Clubs, die historische Schiffe ausstellten, alte und moderne Eisenbahnzüge auf megagroßen Anlagen herumfahren ließen, Plastikmodellflugzeuge zeigten, die die österreichische Luftfahrt demonstrierten, gab es auch einen Modellbauclub, der 130 Modellflugzeuge der Öffentlichkeit präsentierte. Es war der Verein MBC-Günselsdorf aus Niederösterreich. Auf ca. 240 m² Ausstellungsfläche konnte man die interessantesten Modellbauflugzeuge bewundern. Von kleinen Wurfgleitern bis zu einer zweimotorigen Verkehrsmaschine mit ca. 7 m Spannweite war alles zu sehen. Um laufend die unzähligen Fragen der Besucher beantworten zu können, waren ständig elf Personen von diesem Club anwesend. Dort wo Videofilme über den Verein und diverse Flugtage gezeigt wurden, gab es immer ein dichtes Gedränge. Viele von den Interessierten, besonders Jugendliche, besuchten einen Workshop. Bei diesem Kurs wurde ein Balsagleiter zusammengebaut, den man kostenlos vom Verein erhielt. Nach Fertigstellung konnte man selbstverständlich diesen kleinen Gleiter mit nach Hause nehmen. Dies war eine derart engagierte Art von Modellflugpräsentation, daß sehr viele Anfragen über das Modellfliegen an diesen Club gestellt wurden. Viele der Interessier-

ten wollten auch gerne wissen, zu welchen Bedingungen der Verein noch neue Mitglieder aufnimmt. Diese Fragen konnten natürlich sofort von den Clubmitgliedern beantwortet werden, ausgenommen jene, wo es darum

Durch diese Informationen war es relativ einfach, einen Verein zu finden, der in der unmittelbaren Nähe des Modellfluginteressierten lag.

Um den Modellflug auch hautnah erleben zu können, fanden während des



Jugendarbeit "hautnah"

Fotos R. Dunger

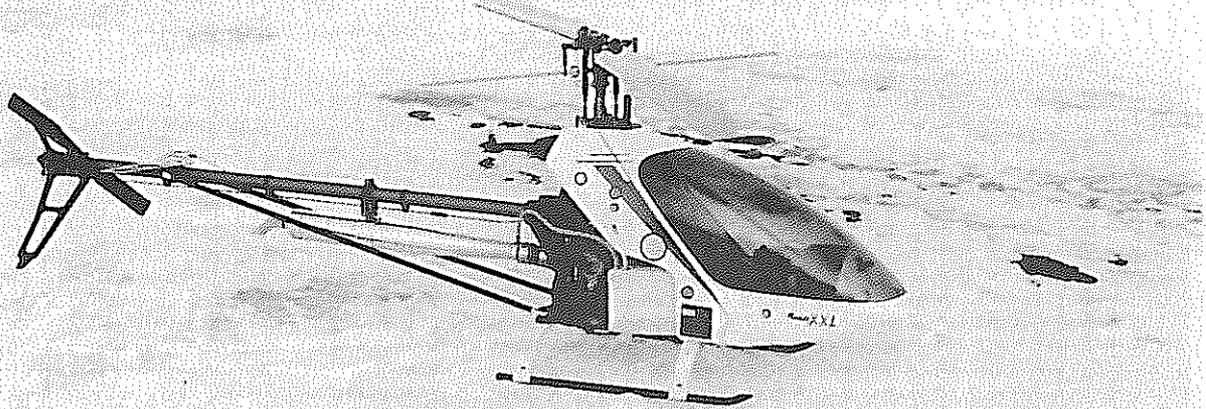
ging, welche Modellflugvereine es in der unmittelbaren Umgebung von Wien noch gibt. Um die richtige Antwort zu erhalten, brauchte der Betroffene nicht allzu weit zu gehen. Gleich neben der Ausstellungsfläche des MBC-Günselsdorf befand sich der Stand des Österreichischen Aero-Clubs. Um den zukünftigen Modellflieger ausreichend informieren zu können, gab es vom Aero-Club die verschiedensten Unterlagen, Broschüren und Zeitschriften, die zahlreich gelesen und auch mitgenommen wurden.

Tages und auch abends Modellflugvorführungen statt. Herr Franz Wenzel zeigte tolle Flugfiguren mit seinem Fesselflugmodell und Herr Reinhard Vogl geschickte Schweb- und rasante Vorbeiflüge mit einem Elektrohubschrauber.

Das begeisterte Mitmachen des MBC-Günselsdorf bei der Modellbauernesse 96 hat sicherlich dazu beigetragen, daß das Interesse am Modellflug in der Öffentlichkeit weiter gesteigert wurde.

Roland Dunger

Moskito XXL



DER WIRBELSTURM UNTER DEN MOSKITOS

Robbe Modellsport hat auf der 96er Spielwarenmesse in Nürnberg eine weitere Version der bewährten Moskito-Familie vorgestellt, den Moskito XXL.

Im Vergleich mit dem Moskito Expert fallen auf den ersten Blick die dem Futura Youngblood nachempfundene Kabinenhaube, der vergrößerte Rotordurchmesser, ein längeres Heckrohr sowie hochwertige, blau eloxierte Aluminiumteile auf. Der erste Eindruck ist ziemlich vielversprechend.

Der Aufbau

Das Chassis oder tragende Hauptgerüst nimmt den Tank sowie die gesamte Elektronik auf und wurde vom Moskito-Expert fast unverändert übernommen.

Der Motor wird in das zweigeteilte aus Spritzkunststoff bestehende Chassis mit nach unten hängendem Zylinder um 90° quer zur Längsachse eingebaut.

Über die kugelgelagerte Ganzmetallkupplung wird ein auf einer vierkantigen Welle sitzendes Stirnrad angetrieben (erste Getriebestufe). Die Verbindung zur zweiten Stufe wird mit einem Kegelrad, das auch die Drehrichtung des Hauptrotors festlegt, über ein Tellerrad hergestellt. So erreicht man eine Untersetzung von 7,7:1.

Für den Heckrotorantrieb des XXL wurde - anders als bei den Vorgängermodellen mit Zahnriemen - ein Starrantrieb à la Futura SE übernommen. Dieser wird über ein Kunststoffkegelrad und das Tellerrad

der zweiten Getriebestufe angetrieben.

Der Starrantrieb besteht aus einem sehr leichten, torsionsfesten Aluminiumrohr, ist zweifach kugelgelagert, mit eingesetzten Kunststoffklauen an beiden Enden.

Nach der Montage wird die gesamte Einheit einfach in das Heckrohr eingeschoben, fertig. Insgesamt eine sehr elegante Lösung, die sich auch beim Futura S.E. hervorragend bewährt hat.

Aufgrund des Starrantriebes wurde ein Winkelgetriebe für den Heckrotor erforderlich. Damit es keine Überraschungen gibt, ist beim Zusammenbau des Heckgetriebes besonders auf die je nach Drehrichtung korrekte Montage der Kegelräder zu achten. Die Heckrotor-Blatthalter sind mit je zwei Radiallagern ausgerüstet.

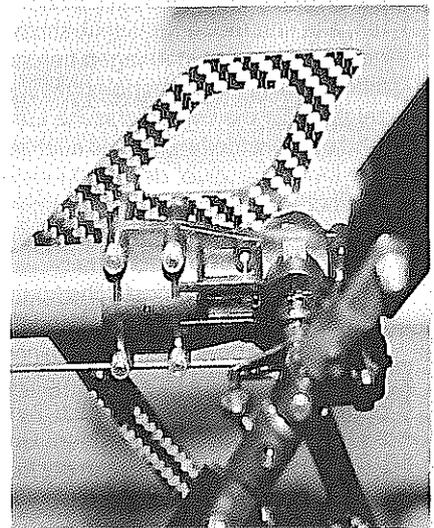
Wegen der eher bescheidenen Heckrotorübersetzung von 1:3,9 dürfte auf Drucklager bewußt verzichtet worden sein.

Mit den 100 mm NHP-Blättern ist die Heckrotorwirkung dennoch mehr als ausreichend.

Das Heckgetriebe wird mit vier Schrauben gemeinsam mit dem Seitenleitwerk am Heckrohr befestigt. Der Heckausleger selbst wird mit zwei blau eloxierten Alu-Streben zusammen mit dem Höhenleitwerk Chassis abgestützt.

Der Hauptrotorkopf entspricht im wesentlichen jenem des Moskito Expert. Die Blatthalter sind verstärkt und mit je zwei Radial- und einem Axiallager ausgerüstet. Die lichte Weite beträgt nun 12 mm, so können auch z. B. die ausgezeichneten NHP-

Blätter verwendet werden. Zur Dämpfung der durchgehenden Blattlagerwelle kommen zwei mittelweiche O-Ringe zum Einsatz. Da ein definiertes Schlaggelenk inzwischen als überholt gilt, wurde wie beim Futura S.E. darauf verzichtet. Der Pitchkompensator sitzt auf der



gleitgelagerten Stabstange - eine Notwendigkeit, um bei der relativ kurzen Hauptrotorwelle genügend Weg für die Taumelscheibe zu schaffen.

Ein Juwel ist das CNC-gefräste, blau eloxierte Zentralstück. Es ist sehr leicht und ein Garant für höchste Rundlaufgenauigkeit und Präzision, die sich in der gesamten Taumelscheibenansteuerung fortsetzt.

Die Taumelscheibe, alle An- und Umlenkhebel, einschließlich der Mischhebel an den Blatthaltern sind aus Aluminium gefräst und mit eingeschraubten Metallkugeln versehen - selbstverständlich alles voll kugel-

gelagert.

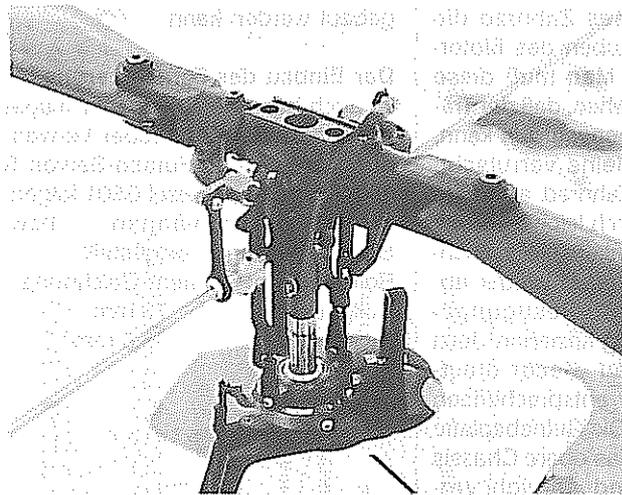
Auf eine Alu-Pitchbrückenversteifung wurde erfreulicherweise ebenfalls nicht vergessen. Damit ist die ganze Anlenkung sehr leichtgängig und um einiges verwindungssteifer als beim Vorgängermodell.

Besonders gelungen ist auch die weiß eingefärbte, fix und fertige, einschließlich Dekorsatz, dem Baukasten beiliegende Kabinenhaube.

Durch die ausführliche Bauanleitung und den dreiteiligen Übersichtsplan ist der Moskito XXL in kürzester Zeit aufgebaut.

Das Testmodell wurde mit einem Webra 50 mit Hatori 667, fünf Servos Futaba S 9202, PCM-Empfänger, Kreisel 153BB und einem 1200er Akku bestückt.

Gesteuert wird mit der, für mich unübertroffenen Futaba PCM 1024 9 Z. Die dem Bausatz beiliegenden Holz-Hauptrotorblätter sind bereits schwerpunktkorrigiert, vollsymmetrisch und für den Einsatz gut geeignet. Damit der Schwerpunkt auf Antrieb stimmt und trotz langen Resonanzrohres kein Blei aufgeladen werden muß, sollte die Elektronik also



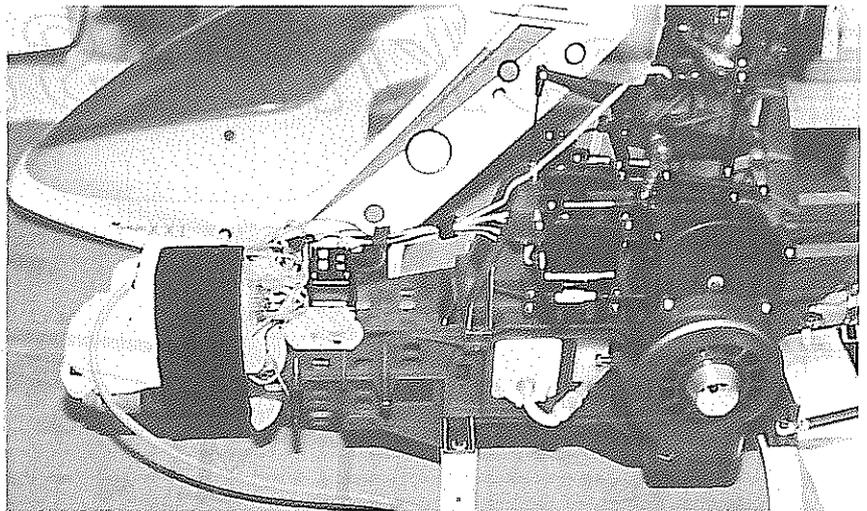
Der Rotorkopf mit dem CNC gefertigten Zentralstück

auch der Kreisel ganz vorne auf dem RC-Vorbau befestigt werden.

Das Modell wiegt 3900 g einschließlich Haupt- und Heckrotorblättern, jedoch ohne Sprit, was bei einem Hauptrotordurchmesser von 135 cm eine recht günstige Kreisflächenbelastung von 2,72 Kp/m² ergibt.

Meine ersten praktischen Erfahrungen

Der von meinem Moskito Expert stammende Webra 50-Ring versieht auch im XXL seinen Dienst klaglos. Der Motor wird mit einem ganz nor-



Die sehr durchdachte "Zentraleinheit" des Moskito mit seitlichem Starterkonus. Im Hintergrund die bereits fertig gelieferte Haube.

malen Starter von der Seite angelassen.

Vorausgesetzt man hat beim Betanken aufgepaßt, springt er sehr zuverlässig an. Bei zu vollem Tank kann Kraftstoff über die Druckleitung ins Resonanzrohr und weiter in den Motor laufen. (Ist aber mit einer Klemme beim Betanken leicht zu verhindern)

Im Extremfall lockert sich in der Folge die gesamte Kupplungseinheit auf der Kurbelwelle, und es heißt wieder einmal „schrauben statt fliegen“.

Auch sollte die Resonanzanlage nicht zu kurz abgestimmt sein, da bei einer Motordrehzahl von 15500 U/min am Hauptrotor schon 2000 U/min anliegen (Untersetzung 7,7:1). Wenn nun der Webra 50 bei zu kurzer Abstimmung schon bei 15500 U/min in Resonanz fällt, dreht der Hauptrotor mühelos auf über 2200 U/min, worauf der MoskitoXXL mit vertikalen Heckrotorschwingungen antwortet.

Ich habe die Anlage vom Motorflansch bis zur Prallplatte des Resonanzrohresauf 38 cm abgelängt. Und siehe da, die Abstimmung der Gas- und Pitchkurven wurde zum Kinderspiel. Mit dem richtigen Set up fliegt sich der XXL fast wie ein Futura: sehr stabile Schwebeflug-eigenschaften und große Agilität um

alle Achsen in den Fahrtfiguren. Mit stehendem Heckrotor sind Autorotationen auch mit den Holzrotorblättern kein Problem.

Noch bessere Flugeigenschaften bringen die mittlerweile verfügbaren vollsymmetrischen NHP-Kohlefaserblätter mit einer Blattlänge von 62 cm und einer Masse von 150 g. Und wer Bob Johnston beim Schlüter-Cup auf der Donauinsel den Moskito XXL mit NHP-Blättern fliegen gesehen hat, weiß, was ich meine.

Fazit

Durch konsequente Produktpflege in der Moskito-Familie wurden beim XXL die Flugeigenschaften wesentlich verbessert.

Erreicht wurde dies insbesondere durch Vergrößerung des Hauptrotordurchmessers, aber auch durch Verwendung absoluter hochwertiger Komponenten im Bereich Taumelscheibenansteuerung, Rotorkopf und Heckrotorantrieb.

Ebenso wurde das Outfit des XXL mit der neuen Kabinenhaube und ansprechendem Dekor dem Futura Youngblood angepaßt. Mit dem Moskito XXL steht nunmehr ein für diese Größenklasse auf Präzision und Langlebigkeit ausgelegtes Spitzenmodell zur Verfügung, mit dem sowohl Anfänger als auch 3D-Flieger ihre Freude haben werden.

**Robert Schornsteiner
Mitglied der Österreichischen
Nationalmannschaft F3C**

Moskito Sonic



Die elektrische Stechmücke

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1996 wurde der Moskito Sonic vorgestellt, im Herbst 1996 wurde er erstmals ausgeliefert und hier ist nun der Testbericht des neuen Elektro-Hubschraubers der Firma ROBBE-Schlüter.

Der Moskito als Basis

Der Aufbau entspricht dem normalen Moskito, während das komplette Heck konstruktiv dem XXL entspricht, d.h. hochwertiges Heckgetriebe mit Übersetzung und Starrantrieb über ein Alu-Rohr, wie man es auch vom "Futura Youngblood" kennt. Die Paddelstange wurde auf 50 cm verlängert um bei den niedrigen Drehzahlen eine bessere Steuerfolgsamkeit zu gewährleisten. Um Gewicht zu sparen, wurden verschiedene Änderungen vorgenommen, die zum Teil von außen nicht erkennbar sind:

Ober- und Unterteil des Chassis sind aus besonders leichtem Granulat gespritzt und zur Unterscheidung dunkelblau eingefärbt.

Das Hauptantriebsritzel ist aus Kunststoff wie beim Basic und die Nabe zur Aufnahme der Hauptrotorwelle wurde aus hochfestem Alu gefertigt, alles spart Gewicht.

Die Kabinenhaube ist aus leichtem durchsichtigem Material und muß noch lackiert werden.

Das Heckrohr ist aus 0,5 mm starkem Aluminium und wurde für die Verwendung von 66 cm langen

Hauptrotorblättern verlängert.

Der Zusammenbau des Sonic kann im Wesentlichen nach der gut bebilderten Bauanleitung Schritt für Schritt erfolgen. Das Einstellen des Zahnflankenspiels zwischen Motorritzel und großem Zahnrad ist etwas trickreich, da dieses Zahnrad die Befestigungsschrauben des Motorträgers verdeckt. Man muß diese Schrauben so anziehen, daß der Träger noch verschoben werden kann, aber nicht von alleine verrutscht. Dann das große Zahnrad aufschieben, den Motor durch leichte Gewalt auf exaktes Zahnflankenspiel ausrichten, das große Zahnrad wieder abnehmen und die Befestigungsschrauben endgültig anziehen. Jetzt das große Zahnrad wieder draufsetzen und mit der entsprechenden Schraube sichern. Die Getriebeplatte wird von unten in das obere Chassis eingeschoben und seitlich verschraubt.

Zum Einstellen der Blattwellendämpfung liegen zusätzlich zwei 0,5mm Paßscheiben bei, was in der Anleitung nicht erwähnt wird. Ich habe sie weggelassen, das Modell reagiert dadurch weicher.

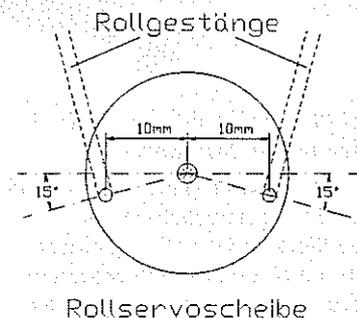
Da ich ein Piezo-Kreisel eingebaut habe, hat mir das gebogene Heckansteuergestänge nicht gefallen, deshalb habe ich die als Tuningteil erhältliche Kreiselplattform mit Servoträger montiert.

Der weitere Aufbau geht zügig und problemlos vonstatten, die nicht vor-

handenen Teile eines Verbrenners machen sich positiv bemerkbar. Die Hauptrotorblätter haben ein S-Schlag-Profil, sind schwerpunktkorrigiert und haben fertig ein Gewicht von ca. 190 g. Sie sind serienmäßig nicht im Lieferumfang, da der Sonic rechts- und linksdrehend aufgebaut werden kann.

Der Einbau der Fernsteuerung ist auch beim Sonic nur sehr mager beschrieben. Ich habe bei Verwendung von Robbe-Futaba-Servos S 9001 und Piezo-Kreisel G501 folgende Gestängelängen bzw. Servohebellängen eingestellt.

Rollservoarm: siehe Zeichnung
Rollgestänge: 73 mm
Nickservoarm: 15,5 mm



Nickgestänge: 70 mm
Pitchservoarm: 15 mm
Pitchgestänge: 62 mm
Heckservoarm: 12 mm

Bei den Servoarmen wurde zwischen dem Servoarmmittelpunkt und dem Kugelmittelpunkt gemessen, bei den Gestängen zwischen den aufge-

OFFIZIELLE AUSSCHREIBUNGEN 1997

STAATSMEISTERSCHAFTEN UND ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Datum	Klasse	WB-Nr.	Austragungsort	Nennschluß
23.03.	F1E	ST1/97	Ober-Grafendorf/NO	14. März
11./12.10.	F3B	ST2/97	Kaindorf/Stmk.	01. Oktober
28./29.06.	F5B	ST3/97	Wörgl/Tirol	18. Juni
06./07.09.	F4C	ST4/97	Dietersdorf/Simk.	27. August
05./06.07.	F3C	ST5/97	Zistersdorf/NO	25. Juni
05./06.07.	RC-H2	OM1/97	Ablenau/Sbg.	23. Juni
16./17.08.	RC/ISL	OM2/97	Waldhofen-Thaya/NO	06. August
28./29.06.	F5B-600	OM3/97	Wörgl/Tirol	18. Juni
05./06.07.	F3C-S	OM4/97	Zistersdorf/NO	25. Juni
05./06.07.	RC-HC/COM	5/97	Zistersdorf/NO	25. Juni

Liebe Modellflugfreunde !

Wir legen Euch heute wieder die Ausschreibungen der

ÖSTERREICHISCHEN STAATSMEISTERSCHAFTEN UND DER ÖSTERREICHISCHEN MEISTERSCHAFTEN

mit einer Anzahl Nennungsblätter vor. Die beigelegten Nennungsblätter sind für beide Meisterschaften zu verwenden.
Bitte füllt sie richtig, vollständig und auch leserlich aus: Klasse, Name, Adresse und Nummer der Sportlizenz (Mitgliedsnummer = Dauerstartnummer). Bei den Fernsteuerern muß in der Zeile Frequenz auch der Kanal und ein Ersatzkanal angegeben werden.
Ich weise darauf hin, daß die Nennigeltüberweisung bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen hat. Bei Rückziehung einer Nennung bis zum Nennschluß ist keine Nenngebühr zu bezahlen. Eine eventuelle Rückziehung der Nennung muß schriftlich und termingerecht dem ÖAeC, Bundessektion Modellflug gemeldet werden !

Viele Wettbewerbsfolge für 1997 wünscht Euch

Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter

ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG

FÜR DIE STAATS- UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN 1997

- Veranstalter:** ÖAeC-Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12
Teilnahmeberechtigt: Alle Mitglieder des ÖAeC mit gültiger FAI SPORTLIZENZ und Aero Club Ausweis (Zahlschein), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind. Nur Österr. Staatsbürger !
ACHTUNG: Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich !
- Wettbewerbsbedingungen:** Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting Code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt !
Platz- u. Wettbewerbsordnung: Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.
- Haftung:** Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haft- und unfallversichert.
- Proteste:** Proteste können nur gegen eine Kaution von ÖS 200,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattdessenem Einspruch durch die Jury rückerstattet. Das Nenngeld beträgt für Erwachsene ÖS 200,- incl. ÖS 10,- für den Jugendförderungsfond und für Jugendliche ÖS 20,-.
- Nenngeld:** Die Nenngeldbeweisung hat bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen. Das Konto lautet auf ÖAeC, Bundessektion Modellflug bei der Bank Austria-Wien, Konto-Nr. 659 095 202, BIZ 20161.
- Nennung:** Die Nennung hat mit dem vollständig ausgefüllten Nennblatt bis zum Nennschluß an die Bundessektion zu erfolgen.
- Meldung:** Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden und gleichzeitig ihren Zahlungsabschnitt über die einbezahlte Nenngebühr vorzuweisen.
- Preise:** Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die Staatsmeistermedaille in Gold und die Zweit- und Drittplazierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplazierten der Österr. Meisterschaften die Medaillen des Bundeskanzleramtes, Gruppe Sport.
- Dauerstartnummer:** Die Bestimmungen sind in der MSO ersichtlich. Auf alle Fälle muß der FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden. 1. Zeile FAI-Lizenznummer = ÖAeC-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile Kennzeichen d. Modells.
- Dopingkontrollen:** Bei diesen Staats- und Österr. Meisterschaften können Dopingkontrollen durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betreffenden Sportler verständigt. Erscheint ein gelöster Sportler nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgeschriebenen Sanktionen aus.

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

ONF - Delegierter
 Ing. Gottfried Schiffer

ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
 SEKTION MODELLFLUG

Bundessektionsleiter
 Dr. Georg Breiner

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in den Klassen F3C-S und RC-HC/C

- Veranstalter:** Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC-Zistersdorf
Wettbewerbsnummer: ÖM 4/97 (F3C-S) ÖM 5/97 (RC-HC/C)
Ort und Datum: Zistersdorf/NÖ am 5. und 6. 7. 1997
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Manfred Dittmayer
Organisationsleiter: Waller Wittenberger
Jury: BFR Otto Schuch
Nennung: Bis 25. 6. 97 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
Programm: 3 Durchgänge
- Freitag 4. 7. 1997**
Samstag 5. 7. 1997
- Trainingsmöglichkeit ab 14.00
 07.00-08.15 Anmeldung, Startnummernausgabe,
 Senderabgabe
 08.15-08.30 Begrüßung,
 08.30-08.45 Pilotenbesprechung
 09.00 Beginn 1. Durchgang
 12.00-13.00 Mittagspause
 13.00 Fortsetzung des Bewerbes
 19.00 Gemüthlicher Abend am Flugplatz
 07.45 Senderabgabe
 08.00 Weiterführung des Bewerbes
 12.00-13.00 Mittagspause
 13.00 Fortsetzung des Bewerbes
 16.00 Siegerehrung
- Sonntag 6. 7. 1997**

Quartiernachweis:

Restaurant „Am Steinberg“ Tel. 02532-2703
 Pension Schramm (Stadlcafe Zistersdorf) 02532/2312
 Gasthaus Kraft 02532/88545

Quartiere rechtzeitig ordern, da nur im begrenzten Umfang vorhanden!
 Campingmöglichkeit am Platz mit Wasser, Strom und Sanitäranlage!
 Büffet am Platz.

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse F5B-600

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Wörgl - MBG Hall
Wettbewerbsnr.: ÖM 3/97
Ort und Datum: Wörgl/Tirol am 28. 6.-29. 6. 1997
Wettbewerbsleiter: Ulrich Weber
Organisationsleiter: Hermann Lerchenberger, 6300 Wörgl, Schubertstr. 11
Jury: LSL Ekkehard Wieser
Nennung: Bis 18. 6. 1997 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge

Programm:
 Freitag, 27. 6. 97 Trainingsmöglichkeit
 09.30 Meldung und Senderabgabe
 10.00 Begrüßung und Pilotenbesprechung
 10.30 Beginn 1. Durchgang (wird abwechselnd mit F5B geflogen)
 19.30 Gemütlicher Fliegerabend
 09.00 Senderabgabe
 09.30 Fortsetzung des Bewerbes

Sonntag, 29. 6. 97
 Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfaßt. Dazu ist es notwendig, daß alle Teilnehmer bei der Nennung die im Bewerb eingesetzte Fernsteuerung bekannt geben!
 Außerdem muß jeder Teilnehmer zumindest einen mit dem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz, besser einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.

Quartiernachweis:

Quartierwünsche schriftlich an LSL Ekkehard Wieser, 6300 Wörgl, Augasse 28 A

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F1E

Veranstalter: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMSC Kolibri/Ober-Grafendorf
Wettbewerbsnummer: ST 1/97
Ort und Datum: Obergrafendorf/NÖ am 23. 3. 1997
Wettbewerbsleiter: BFR Wolfgang Baier
Organisationsleiter: Wilhelm Lipp, Bachgasse 19, 3200 Ober-Grafendorf
Jury: BFR Ing. Roland Dunger
Nennung: Bis 14. 3. 97 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 5 Durchgänge

Programm:
 Sonntag, 23. 3. 97 08.00-08.30 Treffpunkt bei der Aral-Tankstelle am Ortsanfang in Ober-Grafendorf.
 09.30 Meldung, Briefing
 10.00 Beginn des Wettbewerbs
 15.00 Siegerehrung

Quartiernachweis:

Quartiernachweise bei der Organisationsleitung: Wilhelm Lipp, Bachgasse 19, A-3200 Ober-Grafendorf

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: Akaflieg Graz

Wettbewerbsnummer: ST 2/97

Ort und Datum: Kaindorf bei Hartberg/Stmk am 11.10.-12.10. 1997

Wettbewerbsleiter: Prok. Bodo Gumpert

Organisationsleiter: Günther Pichler

Jury: ONF-Delegierter Ing. Gottfried Schiffer

Nennung: Bis 1.10. 1997 an die Bundessektion

Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung II MSO und

Sporting Code

4 Durchgänge

Programm:

11.10. 97

08.00 Anmeldung, Modellabnahme, Windenkontrolle,

Startnummernausgabe, Senderabgabe

09.00 Briefing, Beginn des Wettbewerbs

19.00 Gemütlicher Abend

08.00 Senderabgabe und Fortsetzung des

Wettbewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des

Bewerbs

Quartiernachweis:

Privatzimmer: Reingart Fuchs, 8224 Kopting 116, Tel. 03334/2491

Maria Neuhauser, 8224 Kaindorf 199, Tel. 03334/2401

Gasthof-Pension: Serephine Steinbauer, 8224 Kaindorf 160, Tel. 03334/2430

Josef Gartlgruber, 8224 Kaindorf 19, Tel. 03334/2284

Gasthof zur Post Ignaz Schirrhofer 8224 Kaindorf 21, Tel.

03334/2207

Rechberger KEG 8224 Kaindorf, Tel. 03334/2267

Campingmöglichkeit am Platz.

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse RC-SL

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: UMFC Waidhofen/Thaya

Wettbewerbsnummer: ÖM 2/97

Ort und Datum: Waidhofen-Thaya/NÖ am 16. und 17. 8. 1997

Wettbewerbsleiter: Franz Greulberger

Organisationsleiter: Ing. Thomas Gelb

Jury: LSL Manfred Hofbauer

Nennung: Bis 6. 8. 97 an die Bundessektion

Wertung: Einzelwertung II MSO

3 Durchgänge

Programm:

Samstag, 16. 8. 97

07.30-08.30 Anmeldung

08.30-08.45 Senderabgabe

08.45-09.00 Wettbewerbsbesprechung

09.00 Beginn des 1. Durchganges

08.30-09.00 Senderabgabe

09.00 Fortsetzung des Wettbewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des 3. Durchganges

Quartiernachweis:

Fremdenverkehrsverein Waidhofen/Thaya, Tel. 02842/51500,

Bahnstr. 2, A-3830 Waidhofen/thaya

Gästering Thayatal Tel. 02843/23325 od. 25395

Schloßgasse 1, A-3843 Dobersberg

Greulberger Franz

A-3811 Schönfeld 45, Tel. 02847/2603

Campingmöglichkeit am Platz

ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
SEKTION MODELLFLUG

TERMINKALENDER 1997

Weltmeisterschaften
Europameisterschaften

Internationale Wettbewerbe

Staatsmeisterschaften
Österreichische Meisterschaften

Nationale Wettbewerbe

Landesmeisterschaften

Andere Wettbewerbe

2

SALZBURG

- 8. 2. „Holiday on Ice“ F1A/F1B in Zell am See
- 4. 5. Heiltreff in Wagrain
- 28. 6. RC-H2 „Martin Pongrubar Gedächtnisfliegen“ am Dax Lueg
- 19. 7.-20. 7. Schauliegen in Piesendorf
- 23. 8. Motorflugwettbewerb in St. Johann-Urreiling
- 23. 8.-24. 8. Semi-Scale-Großseglertreffen in Seekirchen-Reith
Wlfrid Müller, Röckbrunnstr. 24a, 5020 Wals, Tel. 0662/853520
- 6. 9. Hang-Großseglerwettbewerb in Hochreith
- 27. 9. Zeit-Ziel-Groschencup in St. Johann-Urreiling
- 25. 10. Modellbau-Flohmarkt in der Aeroclub-Halle des Flughafen/Sbg.
Bernhard Jäger, Fliederweg 16, A-5301 Eugendorf, Tel. 0662/583106

TIROL

- 6. 1. Dreikönigsfliegen in Wörgl
- 1. 5. Flugtag in Lienz
- 17. 5. Großsegler Sparkassen-Wanderpokal Wörgl
- 26. 10. Ziellandbewerb des MBG-Hall
- 26. 10. Ziellandbewerb des MFC-Lienz
- 26. 10. Ziellandbewerb des MSG-Unterland

VORARLBERG

- 2. 4. Frühjahrsstammlisch Koblach
- 10. 5. 1. HLG-Cup HLG 1, HLG 2 in Fussach
MCB Dregenz, Klaus König Brantmannstr. 6, A-6912 Hötting, Tel. 05573/82543
- 2. 7. Sommerstammlisch Koblach
- 1. 10. Herbststammlisch Koblach

2

- 26. 6.-27. 6. F1A, B, C Spisska Nova Ves/Slowakei
- 27. 6.-29. 6. F1A, B, C (WC) Rinkaby/Schweden
- 30. 6. F1A, B, C (WC) Rinkaby/Dänemark
- 4. 7.-6. 7. F1G, H, J, K Gliwice/Polen
- 11. 7.-13. 7. F1A, B, C (WC) Sibiu/Rumänien
- 11. 7.-15. 7. F1A, B, C (WC) Orel/Rußland
- 12. 7.-13. 7. F1A, B, C (WC) Dömsöd/Ungarn
- 19. 7.-21. 7. F1A, B, C (WC) Kiev/Ukraine
- 25. 7.-27. 7. F1A, B, C Beauvoir-sur-Niort/Frankreich
- 26. 7.-27. 7. F1A, B, C Dömsöd/Ungarn
- 31. 7.-3. 8. F1A, B, C, G, H, J, K (WC) Thours/Frankreich
- 1. 8.-2. 8. F1A, B, C, G, H, J (WC) Baersheba/Israel
- 7. 8.-10. 8. F1D Maurage/Belgien
- 15. 8.-18. 8. F1A, B, C (WC) Airfield Sazana/Tschechien
- 16. 8. F1A, B, C, H Mostar/Bosnien-Herzegowina
- 19. 8. F1E (WC) Karneralm/Österreich
- 21. 8. F1E Karneralm/Österreich
- 23. 8. F1E (WC) Karneralm/Österreich
- 29. 8.-30. 8. F1A, B, C (WC) EgeIn-Hakeborn/BRD
- 5. 9.-7. 9. F1A, B, C (WC) Zülpich/BRD
- 7. 9.-14. 9. F1A, B, C (WC) Ankara, Gölbası/Türkei
- 13. 9. F1E (WC) Rana near Louny/Tschechien
- 20. 9.-21. 9. F1A, B, C (WC) Bilzen/Belgien
- 27. 9.-28. 9. F1A, B, C (WC) Barkston Heath/Großbritannien
- 3. 10.-5. 10. F1A, B, C (WC) Sacramento/USA
- 6. 10.-7. 10. F1D Slanic Prahova/Rumänien
- 10. 10.-12. 10. F1E (WC) Oberkotzau/BRD
- 1. 11.-2. 11. F1A, B, C, G (WC) Bern-Mühlehurnen/Schweiz

FESSELEFLUG

- 21. 2.-23. 2. F2D (WC) Ekaterinenburg/Rußland
- 9. 5.-11. 5. F2A, F2B, F2C (WC) Breitenbach/Schweiz
- 10. 5.-11. 5. F2D (WC) Tautenhain/BRD
- 17. 5.-18. 5. F2B, F2C (WC) Madrid/ Spanien
- 17. 5.-19. 5. F2A, F2B (WC), F2C St. Etienne/Frankreich

TERMINKALENDER 1997 DER SEKTION MODELLFLUG DES OAc**WELTMEISTERSCHAFTEN**

11. 8.-16. 8.	F3D	Sumperk/Tschechien
18. 8.-24. 8.	F1A, F1B, F1C	Sazena/Tschechien
29. 8.- 6. 9.	F3A	Dablin/Polen
7. 9.-14. 9.	F3C	Golbasi-Ankara/Türkei
9. 9.-14. 9.	F1E (Seniors & Juniors)	Rana near Louny/Tschechien
14. 9.-21. 9.	F3B	Golbasi-Ankara/Türkei

EUROPA-MEISTERSCHAFTEN

13. 7.-19. 7.	F2A, F2B, F2C, F2D	Valladolid/Spanien
19. 7.-26. 7.	F3J	Poprad/Slowakei
19. 7.-26. 7.	F4B, F4C	Suceava/Rumänien
7. 9.-14. 9.	F1AJJ, F1BJJ, F1JJJ offene Jugend-EM	Golbasi-Ankara/Türkei
30. 9.- 5. 10.	F1D	Slanic Prahova/Rumänien

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE**FREIFLUG**

15. 2.-17. 2.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Lost Hills/USA
22. 2.	F1A, B, C (WC)	Pori/Finnland
22. 3.-23. 3.	F1A, B, C (WC)	Gjovik/Norwegen
28. 3.-30. 3.	F1G, F1H	Wolmirslieben-Egeln/BRD
28. 3.-31. 3.	F1A, B, C (WC)	Wagga Wagga/Australien
19. 4.	F1E (WC)	Liptovsky Mikulas/Slowakei
25. 4.-27. 4.	F1A, B, C (WC)	Bendigo/Australien
23. 5.-25. 5.	F1A, B, C (WC)	Nova Pazova/Jugoslawien
24. 5.	F1A, B, C (WC)	Sezimovo-Ustí/Tschechien
30. 5.- 2. 6.	F1A, B, C (WC)	Dömsödt/Ungarn
6. 6.- 8. 6.	F1A, B, C (WC)	Beja/Portugal
7. 6.- 8. 6.	F1A, B, C (WC)	Lucenec/Slowakei
13. 6.-15. 6.	F1E (WC)	Turda/Rumänien
21. 6.-22. 6.	F1A, B, C (WC)	Ocana/Spanien
21. 6.-22. 6.	F1D, F1D Beginner, F1L	St. Denis en Val/Frankreich

STEIERMARK

21. 6.	Sonnwendfliegen des MFC-Grashüpfer Andritz in Prosdorf
11. 7.-13. 7.	European Star-Cup Semi Scale in Dietersdorf
16. 8.-17. 8.	European Acro-Cup F3A-X in Dietersdorf
13. 9.	Schaufliegen des MFSG ASKÖ Judenburg

KÄRNTEN

16. 2.	Eisfliegen am Brennsee/Feld am See
1. 5.	Segelfliegerreffen in Feldkirchen
22. 6.	Motorfliegerreffen in Kappel/Krappfeld
26. 7.	Großseglerfliegen in Landskron
3. 8.	Jet-Fliegerreffen in St. Johann im Rosental
30.-31. 8.	Segelkunstflugmeeting in Feistritz/Gail
6. 9.	RC-IV Großseglerbewerb & LM in Thon
7. 9.	E-Jedermannfliegen in St. Veit/Glan
14. 9.	Schaufliegen in Glainach

BURGENLAND

31. 5.	Vereinswettbewerb des 1.MMFC Oberpullendorf
6. 7.	Flugtag in Siegendorf
10. 8.	Flugtag in Neusiedl

WIEN

9. 8.-10. 8.	Robba-Schlüter Heli-Cup auf der Donauinsel in Wien
20. 9.-21. 9.	Heli-Speedfliegen in Markgräneusiedl
28. 9.	Freundschaftstreffen für naturähnliche Flugmodelle in Bockfließ

24. 5.-25. 5.	F2A, F2C (WC)	Moskau/Rußland
31. 5.- 1. 6.	F2B (WC)	Radfeld/Österreich
31. 5.- 2. 6.	F2B (WC)	Almere/Holland
7. 6.- 8. 6.	F4B	Airfield Nymburk/Tschechien
14. 6.-15. 6.	F2A, F2C (WC) F2B, F4B	Landres/Frankreich
20. 6.-22. 6.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pecs/Ungarn
1. 8.- 3. 8.	F2A, F2B (WC)	Wierzawice/Polen
16. 8.-17. 8.	F2A, F2B, F2C (WC)	Genk/Belgien
22. 8.-24. 8.	F2A, F2C (WC)	Gyula/Ungarn
23. 8.-24. 8.	F2B, (WC), F4B	Untersiggental/Schweiz
23. 8.-24. 8.	F2A, F2B, F2C (WC)	Vidreres/Spanien
5. 9.- 7. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Lugo di Romagna/Italien
12. 9.-14. 9.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Cascais/Portugal
13. 9.-14. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Rouille/Frankreich
20. 9.-21. 9.	F2A, F2B, F2C	Landres/Frankreich
4.10.- 5.10.	F2A, F2B, F2C, F2D	Valladolid/Spanien

RADIO CONTROL

8. 3.- 9. 3.	F3F	Alarilla/Spanien
8. 4.	F4D	Erato-Florenz/Italien
25. 4.-27. 4.	F3J	S. Jacinto-Aveiro/Portugal
3. 5.- 4. 5.	F5B, F5B-600	Brünn-Airfield Statina
9. 5.-10. 5.	F5D	Someren/Holland
17. 5.-18. 5.	F3B	Pian del Lago-Siena/Italien
17. 5.-18. 5.	F3D	Melzo-Milano/Italien
17. 5.-18. 5.	F5B, F5B-600	Oberpullendorf/Österreich
31. 5.- 1. 6.	F3A	Waidhofen/Thaya/Österreich
31. 5.- 1. 6.	F3B	Wien-Marchfeld/Österreich
7. 6.- 8. 6.	F3A	Romilly-sur-Seine/Frankreich
8. 6.	F3A	Zamora/Spanien
14. 6.-15. 6.	F3J	Lesce/Slowenien
14. 6.-15. 6.	F3A	Klagenfurt/Österreich
14. 6.-15. 6.	F3D	Melnik/Tschechien
21. 6.-22. 6.	F3A	Schärding/Österreich
21. 6.-22. 6.	F3J	South East England/Großbritannien

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 97**NIEDERÖSTERREICH**

5. 4.- 6. 4.	Modellbauausstellung in Mistelbach
25. 5.	E-Flugmeeting des Dädalus St.Valentin
22. 6.	Schaufliegen in St. Oswald/Strudengau
20. 7.	Schaufliegen in Vösendorf
24. 8.	Schaufliegen in Waidhofen/Thaya
31. 8.	Großseglerbewerb in Statzendorf
6. 9.- 7. 9.	Tag der offenen Tür in Günselsdorf
7. 9.	Schaufliegen in St. Valentin
28. 9.	Tag der offenen Tür in Statzendorf
26. 10.	ÖMV-LM F3F in Amstetten

OBERÖSTERREICH

5. 4.- 6. 4.	Modellbauausstellung des MFS UNION Neukirchen/Enknach
12. 4.-13. 4.	Modellbauausstellung des MFC Weichstetten
10. 5.-11. 5.	5.Semi-Scale Hubschrauberbewerb Linz
10. 5.	Johann Hirtenlehner Gedankfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Ottmang
17. 5.	Traunstein-Pokalfliegen (Großmodelle ab 2m) in Sicking
12. 7.-13. 7.	Int. Impeller- und Jet-Treffen in Enns/Kronau
26. 7.	RC-IV Freundschaftsfliegen des MBC Braunau in Treubach-Lindlau
27. 7.	Flohmarkt des MBC Braunau
23. 8.-24. 8.	F3A-X Pokalfliegen in Ebensee
30. 8.-31. 8.	6.Ikarus-Cup F3A-X in Enns-Kronau
13. 9.	Hubschraubertreffen in Enns-Kronau

KÄRNTEN		
20. 4.	RC-E7	Feisnitz/Drau
8. 5.	RC-SL	Thon
6. 7.	RC-MS	Kühnsdorf
13. 7.	F3F	Wöllaner Nock
10. 8.	RC-IV	Keppel/Krappfeld
21. 9.	RC-H2	Gerlitze
18.10.	F1A,F1AJ	Finkenstein

21. 6.-22. 6.	F3A	Saint Yrieix la Perche/Frankreich
26. 6.-29. 6.	F3F	Donovaly/Slowakei
28. 6.-29. 6.	F3B	Villeneuve-sur-Lot/Frankreich
4. 7.-6. 7.	F3I	Lugo di Romagna/Italien
5. 7.-6. 7.	F3J	Chiebor Airfield/Tschechien
5. 7.-6. 7.	F3A	Bratislava/Slowakei
5. 7.-6. 7.	F3A	Bendern/Liechtenstein
12. 7.-13. 7.	F3D	Säter/Schweden
19. 7.-20. 7.	F3B	Upton-Upon-Severn/Großbritannien
19. 7.-26. 7.	Large Scale	Suceava/Rumänien
16. 8.-17. 8.	F3J	Herentals/Belgien
16. 8.-17. 8.	F3A	Kraiwiesen/Österreich
3.10.-5.10.	F3A	Leiria/Portugal

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

17. 5.-18. 5.	F5B, F5B-600 7. Pannonia-Cup	Oberpullendorf/Bgl
31. 5.-1. 6.	F2B 2. Int. Tiroler Fesselfliegen	Radfeld/T
31. 5.-1. 6.	F3B Marchfeldpokal	Markgrafenried/NÖ
31. 5.-1. 6.	F3A 2. Waldviertel-Pokal	Waidhofen-Thaya/NÖ
14. 6.-15. 6.	F3A 8. Rosentalpokal	Klagenfurt/Kin
21. 6.-22. 6.	F3A Innviertler Wenderpokal	Schärding/OÖ
19. 8.	F1E 11.Int.Freundschaftscup (WC)	Karneralm/Sbg
21. 8.	F1E 26.Heri Kargl-Cup	Karneralm/Sbg
23. 8.	F1E 22. Kolibri-Pokal (WC)	Karneralm/Sbg
16. 8.-17. 8.	F3A 32.Igo Etrich-Pokal	Kraiwiesen/Sbg

STAATSMEISTERSCHAFTEN

23. 3.	F1E	Ober-Grafendorf/NÖ
28. 6.-29. 6.	F5B	Wörgl/Tirol
5. 7.-6. 7.	F3C	Zistersdorf/NÖ
6. 9.-7. 9.	F4C	Dietersdorf/Slmk
11.10.-12.10	F3B	Kaindorf/Slmk

LANDESMEISTERSCHAFTEN

WIEN		
4. 5.	RC-MS	Rückersdorf/NÖ
31. 5.-1. 6.	F3B	Markgrafenried/NÖ
13. 9.	RC-III	Markgrafenried/NÖ
14. 9.	F3A	Markgrafenried/NÖ
28. 9.	F3F	Braunsberg/NÖ
NIEDERÖSTERREICH		
16. 3.	F1E	Ober-Grafendorf
3. 5.	F1A	Wr.Neustadt
8. 5.	F3B	Theresienfeld
8. 6.	RC-MS	Ochsenburg
15. 6.	RC-IV	Amstetten
27. 6.	RC-Antik	Günselsdorf
12. 7.-13. 7.	F5B-600	Theiß
2. 8.-3. 8.	RC-SC	Zistersdorf
9. 8.	RC-III	Laa/Thaya
10. 8.	F3A	Laa/Thaya
23. 8.-24. 8.	RC-SL	Waidhofen/Thaya
24. 8.	RC-N	Wr. Neustadt
28. 9.	F3F	Braunsberg
BURGENLAND		
24. 5.-25. 5.	RC-HC/C	Neusiedl
21. 9.	RC-III	Neusiedl
OBERÖSTERREICH		
3. 5.	F3F	Schlierbach
24. 5.-25. 5.	RC-SL	Linz
21. 6.-22. 6.	F3A	Schärding
28. 6.	RC-IV	Linz
28. 6.-29. 6.	F4C, RC-SC	Enns
19. 7.-20. 7.	F5B, F5B-600	Reichenthal

RADIO CONTROL

19. 4.	RC-E7 Tirolpokal E7	Hall/T
19. 4.-20. 4.	Hermann Mugg, Untere Lend JO, 6060 Hall/T; Tel. 05223/41174	
20. 4.	F3B 3. Salz. Wenderpokal "Euro-Tour"	Hallwang-Zilling/Sbg
	Diemuid Uger, Fliederweg 16, A-5101 Eugendorf/Pebering, Tel. 062259106	
	RC-E7 Friess-Pokal	Feisnitz/Drau/Knt
	Fritz Taser 9710 Feistritz, Walter von der Vogelweidstr. 185, Tel. 042452471	
26. 4.-27. 4.	F3F Donaupokal	Braunsberg/NÖ
	FMOC Vienna, Pötlg. 3/1, 1235 Wien	
27. 4.	RC-E7 1. Rheintal-Cup	Koblach/Vbg
	Ing. Wolfgang Bauer, Johannesweg 7a, A-6810 Rankweil	
1. 5.	RC-H2 Hangflugtournee	Hochreit/Sbg
	Helmut Senjuk, Leubstr. 110, 5081 Anif	
4. 5.	RC-E7, F5B-600	Stainz-Grafendorf/Slmk
	Hutter Wolfgang, Gussendorf 90, 8522 Groß St. Florian	
4. 5.	RC-MS EHB-Pokal u. NÖ-Cup	Rückersdorf/NÖ
	Walter Radon, Löwengasse 40, 1030 Wien	
8. 5.	RC-SL Alpen-Adria-Pokal	Thor/Grafenstein/Knt
	Josef Fleischhacker, Oberlechberg, 8, 9020 Klagenfurt	
8. 5.	RC-E7 7 Zellen Cup	Kraiwiesen/Sbg
	Oswald Hajek, Reiberg 78, 5101 Eugendorf, Tel. 06225 8619	
11. 5.	RC-H2	Sommeralm/Slmk
	Franz Klampfl, Jägerweg 10, 8502 Lannach, Tel. 03136/81923	
24. 5.	F5D	St. Valentin/NÖ
	Franz Grubbauer, Albing 8a, 4303 St.Pantaleon	
24. 5.-25. 5.	F3A OMV-Pokal	Bockfließ/NÖ
	OMV Wien, Wilhelmstr. 20/1/11, 1120 Wien	
24. 5.-25. 5.	RC-SL 30. Nibelungenpokal	Linz/OÖ
	Albert Popl Tel. 07221/72470	
24. 5.-25. 5.	F3F 7. Stuhleckpokal	Stuhleck/Slmk
	Elmar Zafornik, Niederaigen 35, 8663 Veitsch, Tel.+Fax 03856/2931	
24. 5.-25. 5.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Seeadlerpokal, O-Pokal	Neusiedl/Bgl
	FMG Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	
25. 5.	RC-E7 Rothenthurn-Pokal	Rothenthurn/Knt
	Horst Pagitz, Tirolerstr. 46, 9800 Spittal	
31. 5.	RC-E7 Tirolpokal E7	Wörgl/T
	Ekkehard Wieser, Augasse 28a, 6100 Wörgl Tel. 05332/75129	
1. 6.	RC-IV G.Hörmann Tr.	Statzendorf/NÖ
	MFC Silberruhe, Hauptstr. 23, 3503 Krenn-Rehberg	
1. 6.	F3F Magnesia/Kristallfliegen	Gerlitze/Knt
	Ing. Gerit Kneiszig, Neuhofstr. 19, 9545 Radentz	
1. 6.	RC-IV 30. Einhornpokal	Schilns/Vbg
	Josef Bickel, Schillerstr. 47, 6700 Bludenz	
7. 6.	RC-E7 7 Zellen-Cup	Kraiwiesen/Sbg
	Oswald Hajek, s.o.	
7. 6.	RC-IV 21. Ikaruspokal	Enns/OÖ
	Thomas Voithleiner, Tel. 0732/307842	
8. 6.	RC-MS NO-Cup	Ochsenburg/NÖ
	BSV-Veih, Fielischpromenade, 3200 St.Polten	
8. 6.	RC-H2 Hangflugtournee	St. Johann-Alpendorf/Sbg
	Gottfried Peter, Mehrlg 24, 5600 St.Johann/P.	
14. 6.-15. 6.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal	Grünburg/OÖ
15. 6.	RC-MS Schloß Kornberg-Pokal Süd-Ost-Cup	Kornberg/Slmk
	Werner Haidl, 8310 Mühldorf 178, Tel. 03152 3415	
15. 6.	RC-IV Ibbstal-Pokal	Amstetten/NÖ
	Franz Kiestling, Heide 1, Straße 1, 3331 Kematen	

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

28. 6.-29. 6.	F5B-600	Wörgl/T
5. 7.-6. 7.	RC-H2	Ablenau-Sonnleitental/Sbg
5. 7.-6. 7.	F3C-S	Zistersdorf/NÖ
5. 7.-6. 7.	RC-HC/C	Zistersdorf/NÖ
16. u.-17. 8.	RC-SL	Waidhofen-Thaya/NÖ

NATIONALE WETTBEWERBE

FREIFLUG

15. 3.	F1B Finkenstein-Pokal Hermann Dolzal, Steigerhofstr. 6, 9385 Gödersdorf	Finkenstein/Knt
16. 3.	F1A, F1AJ Hermann Dolzal, s.o.	Finkenstein/Knt
6. 4.	F1E 4. Freundschaftscup Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ
3. 5.	F1A Manfred Grünke, Gemeindegasse 8, 3105 Unteraalberg	Wr. Neustadt/NÖ
5. 7.	F1B, CO2-F Aichfeld-Pokal Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	Zeltweg/Stmk
6. 7.	F1A, F1AJ Aichfeld-Pokal Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	Zeltweg/Stmk
5. 10.	F1AJ 28. Innv. Jugendfliegen. Karl Spath, Kainzbauerweg 107, 4780 Scharding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
18. 10.	F1B 10. Oktoberpokal Hermann Dolzal, s.o.	Finkenstein/Knt
19. 10.	F1A, F1AJ 10. Oktoberpokal Hermann Dolzal, s.o.	Finkenstein/Knt
25. 10.	CO2-F 4. Salzburger CO2-Bewerb Josef Strobl, Weingartenstr. 8, 5201 Seckirchen	Koppl/Sbg
26. 10.	F1E NÖ-Cup Ost Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ
8. 11.	F1B, CO2-F Eurotrophy Erich Hohenbalken, Wallfahr 20, 8280 Fürstenfeld, Tel. 03382/51334	Fürstenfeld/Stmk
9. 11.	F1B Fürstenfeldpokal Erich Hohenbalken, s.o.	Fürstenfeld/Stmk
30. 11.	F1E Eiszapfencup Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ

FESSELFLUG

21. 9.	F2B Wolfgang Dörner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf	Günselsdorf/NÖ
--------	--	----------------

26. 7.	RC-III	Enns
28. 9.	RC-H2	Bach-Wolfshütte
2. 11.	F1A	Weng-Altheim

SALZBURG

1. 5.	RC-H2	Hochreith
14. 6.	RC-H1	Abtenau
2. 8.	RC-E7	Kraiwiesen
30. 8.	F3B	Hallwang
6. 9.	RC-SL	Kraiwiesen
13. 9.	RC-III	Piesendorf
20. 9.	RC-IV	St. Johann-Urreiling
8. 11.	CO2-F	Koppl
15. 11.	F1A	Steinbach-Nußdorf
15. 11.	F1B	Steinbach-Nußdorf
22. 11.	F1E	Reitsberg

TIROL

5. 7.-6. 7.	RC-SL	Wörgl
30. 8.	RC-E7	Bixen i. T.
14. 9.	RC-IV	Lienz

VORARLBERG

12. 7.	RC-E7	Feldkirch
6. 9.-7. 9.	RC-III, RC-IV	Koblach

STEIERMARK

4. 5.	F5B-600	Stainz
11. 5.	RC-H2	Sommeralm
24. 5.-25. 5.	F3F	Stuhleck
14. 6.	RC-III	Sölsnitz
15. 6.	RC-MS	Kornberg
6. 9.-7. 9.	F4C, RC-SC,	Dietersdorf
20. 9.	RC-E7	Prosdorf

15. 6.	RC-SL Österreich-Pokal Josef Fleischhacker, Oberlechergasse 8, 9020 Klagenfurt	Thon/Grafenstein/Knt
21. 6.-22. 6.	F5B, F5B-600 Franz Grünbauer, Albing 8a, 4303 St. Pantaleon	St. Valentin/NÖ
22. 6.	RC-MS NÖ-Cup Manfred Pukl, Heuweg 25, 2130 Mistelbach	Mistelbach/NÖ
22. 6.	RC-H2 Hangflugtournee Peter Gollner, Langgasse 86, 5400 Vignau, Tel. 06245 88083	Schlenken/Sbg
27. 6.-28. 6.	RC-Anlik Anlik-Pokal Ing. Alfred Prax, Wienerstr. o. Nr. 2325 Himberg	Spitzerberg/NÖ
28. 6.-29. 6.	F4C, RC-SC Scafe-Weekend Eduard Morbitzer, Tel. 0732/670316	Enns/OÖ
28. 6.	RC-IV 11. Linz-Pokal Albert Popl, Tel. 0722/173470	Linz/OÖ
29. 6.	RC-SL Burgenstadt Friesach-Pokal Peter Durnwirth, Steyrdorf 4, 9361 St. Saluator	Friesach/Knt
5. 7.-6. 7.	RC-SL Ö-Pokal Eckhard Wieser, Angasse 28a, 6300 Wörgl 05332/75129	Wörgl/T
5. 7.-6. 7.	F3J Steinfeldpokal Friedrich Leeb, Wildgansgasse 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586	Schwarzatal/NÖ
5. 7.-6. 7.	RC-H2 Hangflug. Franz Schläger, Kellhof 46, 5441 Abtenau	Ablenau/Sbg
6. 7.	RC-MS Jauntalpokal Süd-Ost-Cup Franz Sturm, Mokrach 9, 9141 Eberndorf	Kühnsdorf/Knt
12. 7.	RC-E7 4. Montfort-Cup Norbert Türtscher, Fangweg 8, 6807 Tisis	Feldkirch/Vbg
12. 7.	RC-III Suzide Heinz, Raiffeisenstr. 7, 8600 Bruck	Sölsnitz/Stmk
12. 7.-13. 7.	F5B, F5B-600 Reblauspokal Manfred Preßmayr, Heiligensteinstr. 43, 3561 Zöbing	Thail/NÖ
13. 7.	F3F Manfred Maurer, Höfling 70, 9560 Feldkirchen	Wöllaner Nock/Knt
19. 7.	RC-SL Ö-Pokal Franz Klampf, Jägerweg 10, 8502 Lannach, Tel. 03136/81923	Zwaring/Stmk
19. 7.-20. 7.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal Kurt Hainzl, Tel. 0721/44206	Markgrafneusiedl/NÖ
19. 7.-20. 7.	F5B, F5B-600 4. Reichenhalpokal Kurt Hainzl, Tel. 0721/44206	Reichenhal/OÖ
26. 7.	RC-III B. Lauriacumpokal Thomas Voitfleiner, Tel. 0732/307842	Enns/OÖ
27. 7.	F3F Adlerlaufpliegen Georg Himmelsbach, Sandweg 49, 9500 Villach	Landskron/Knt
27. 7.	RC-Anlik Wolfgang Dörner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf	Günselsdorf/NÖ
27. 7.	RC-E7 Haimo Tannert, Unterferlach 46, 9170 Ferlach	Glainach/Knt
2. 8.	RC-III Innviertler Wanderp. Karl Spath, Kainzbauerweg 107, 4780 Scharding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
2. 8.	RC-E7 7. Zellen-Cup Orwald Hajek, s.o.	Kraiwiesen/Sbg
2. 8.-3. 8.	F3B Steinfeld-Pokal Friedrich Leeb, Wildgansgasse 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586	Schwarzatal/NÖ
2. 8.-3. 8.	F4C Otto Schuch, Hirschtalstraße 290, 2184 Hauskirchen	Zistersdorf/NÖ
3. 8.	RC-IV Innviertler Wanderpokal Karl Spath, Kainzbauerweg 107, 4780 Scharding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
9. 8.	RC-III Kurstadt-Pokalfliegen Josef Gerlinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach	Laa/Thaya/NÖ

10. 8.	F3A Kurstadt-Pokalfliegen Josef Gerlinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach	Laa/Thaya/NÖ
10. 8.	RC-IV Krappfeld-Pokal Hermann Kulle, Magdalensberg 20, 9064 Pischeldorf	Kappel/Krappl./Knt
23. 8.	RC-E7	Seeboden/Knt
23. 8.-24. 8.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal	Dorfgastein/Sb
23. 8.-24. 8.	RC-SL Grenzland-Pokal Franz Grünberger, 3811 Schönfeld 45, Tel. 07847/2603	Waidhofen/Th/NÖ
24. 8.	RC-MS Bundesländer-Meeting Manfred Pukl, Heuweg 25, 2130 Mistelbach	Mistelbach/NÖ
24. 8.	RC-N Zanonla-Pokal Curt Weller, Schubengasse 43, 2340 Mödling	Wr. Neustadt/NÖ
30. 8.	RC-E7 Tirol-Cup E7 Mag. Hubert Hlitzinger, 6364 Brixen i. T., Sonnbergweg 1/126	Brixen i. T./T
6. 9.-7. 9.	F3F Kramstalpokal Franz Mittermayr, Tel. 0732/343926	Schlierbach/OÖ
6. 9.-7. 9.	RC-Anlik Spitzerberg-Pokal Ing. Alfred Prax, Wiener Str. o. Nr., 2323 Himberg	Spitzerberg/NÖ
6. 9.-7. 9.	F4C, RC-SC Dietersdorfpokal Franz Monnschein, Burgfried 132, 8342 Gnss	Dietersdorf/Stmk
7. 9.	RC-IV 15. Lindwurmpokal Josef Fleischhacker, Oberlechergasse 8, 9020 Klagenfurt	Thon/Knt
13. 9.	RC-III Marchfeldpokal Konstantin Prapontnik, Engenstr. 193/323, 1020 Wien	Markgrafneusiedl/NÖ
13. 9.-14. 9.	F3J Thermikcup Wolfgang Dörner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf	Günselsdorf/NÖ
14. 9.	F3A Marchfeldpokal Konstantin Prapontnik, Engenstr. 193/323, 1020 Wien	Markgrafneusiedl/NÖ
14. 9.	RC-IV D. I. Walter Kambowski, 9900 Lienz, Kämmnerstr. 51, Tel. 04852/62375	Lienz/T
14. 9.	RC-H2 Hangflugtournee Orwald Hajek, s.o.	Fageralm/Sbg
20. 9.	RC-H2 7. Alpmensteinpokal Walter Fruh, Tel. 07582/4985	Micheeldorf/OÖ
21. 9.	RC-H2	Gerlitze/Knt
21. 9.	RC-III Nausiedler-Pokalfliegen FMC Seadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	Neusiedl/Bgld
28. 9.	F4C, RC-SC 2. Freundschaftstreffen GöIV Wien, Wilhelmstr. 20/1/11, 1120 Wien	Bockfließ/NÖ
21. 9.	RC-III Nausiedler-Pokalfliegen FMC Seadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	Neusiedl/Bgld
28. 9.	RC-H2 Hangflugtournee Franz Schläger, Kellhof 46, 5441 Abtenau	Ablenau/Sbg
28. 9.	RC-H2 Hausruckpokal Bergner Manfred, Englfing, 4905 Thomasroih	Bach-Wolfshütte/OÖ
28. 9.	RC-MS NÖ-Cup Franz Hruschka, Hirtenbergerstr. 20, 2551 Enzesfeld	Enzesfeld/NÖ
5. 10.	RC-MS Dietersdorf-Pokal u. Süd-Ost-Cup Franz Monnschein, Burgfried 132, 8342 Gnss, Tel. 03151/8378	Dietersdorf/Stmk
5. 10.	RC-E7 7. Brigantium-Pokal Dieter Sfarik, Wichenstr. 26, 6890 Lustenau	Koblach/Vbg
5. 10.	RC-E7 Ruine Eppenstein-Pokal Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	Eppenstein/Stmk

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: LSV Ablenau/Sbg
Wettbewerbsnummer: ÖM 1/97
Ort und Datum: Ablenau/Sbg am 5. und 6. 7. 1997
Wettbewerbsleiter: BFR Richard Gradischnig
Organisationsleiter: Dygruber Josef
Jury: BFR Ing. Ernst Reiterer
Nennung: Bis 23. 6. 97 an die Bundessektion
Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung II MSO
 5 Durchgänge

Programm:
 Samstag 5. 7. 97
 11.00 Meldung
 12.15 Begrüßung
 12.30 Wettbewerbsbesprechung
 12.45 Senderabgabe
 13.00 Beginn des 1. Durchgangs
 20.00 Gemüthlicher Abend
 11.30 Senderabgabe

Sonntag 6. 7. 97

Die Siegerehrung findet 1 Stunde nach Ende des Wertes statt

Quartiernachweis:

Fremdenverkehrsverband Ablenau, Markt 34, 5441 Ablenau; Tel. 06243/2293
 FAX 06243/2293-20 oder Obmann Schlagler Franz, priv. 06243/3879

Geschäft: 06243/2431

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F5B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Wörgl - MBG Hall
Wettbewerbsnr.: ST 3/97
Ort und Datum: Wörgl/Tirol am 28. 6.-29. 6. 1997
Wettbewerbsleiter: Ulrich Weber
Organisationsleiter: Hermann Lerchenberger, 6300 Wörgl, Schubertstr. 11
Jury: LSL Ekkehard Wieser
Nennung: Bis 18. 6. 1997 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung II MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge

Programm:

Freitag, 27. 6. 97
 Samstag, 28. 6. 97
 Trainingsmöglichkeit
 09.30 Meldung und Senderabgabe
 10.00 Begrüßung und Pilotenbesprechung
 10.30 Beginn 1. Durchgang (wird abwechselnd mit
 F5B-600 geflogen)
 19.30 Gemüthlicher Fliegerabend
 09.00 Senderabgabe
 09.30 Fortsetzung des Wertes
 Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Wertes

Sonntag, 29. 6. 97

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfasst. Dazu ist es notwendig, daß alle Teilnehmer bei der Nennung die im Wettbewerb eingesetzte Fernsteuerung bekannt geben!

Außerdem muß jeder Teilnehmer zumindest einen mit dem im Wettbewerb verwendeten, identischen Quarz, besser einen Zweitimpfänger mit einem im Wettbewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.

Quartiernachweis:

Quartierwünsche schriftlich an LSL Ekkehard Wieser, 6300 Wörgl, Augasse 28 A

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMFC Sparkasse Gnas/Simk
Wettbewerbsnummer: ST 4/97
Ort und Datum: Dietersdorf/Simk am 6. und 7. 9. 1997
Wettbewerbsleiter: Otto Schuch
Organisationsleiter: Franz Monschein, Burgfried 132, A-8342 Gnas,

Tel. 03151/8378

Jury: ONF-Delegierter Ing. Gottfried Schiffer

Nennung: Bis 27. 8. 97 an die Bundessektion

Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
3 Durchgänge

Programm:

Freitag, 5. 9. 97

Samstag, 6. 9. 97

Trainingsmöglichkeit
07.30-08.30 Anmeldung, Senderabgabe,
Startnummernausgabe
08.30-09.00 Begrüßung und Pilotenbesprechung
Offizielle Eröffnung durch den
Bürgermeister der Marktgemeinde
Gnas, Manfred Rauch
09.00 Beginn des Wettbewerbes
08.00-08.30 Senderabgabe
09.00 Fortsetzung des Wettbewerbes
Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des Wettbewerbes

Sonntag, 7. 9. 97

Quartiernachweis:

Tourismusverband Region Gnas, A-8342 Gnas, Gemeindeamt, Tel 03151/2260, DW 14
Camping am Platz möglich.

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC-Zistersdorf
Wettbewerbsnummer: ST 5/97
Ort und Datum: Zistersdorf/NÖ am 5. und 6. 7. 1997
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Manfred Dittmayer
Organisationsleiter: Waller Willenberger
Jury: BFR Otto Schuch
Nennung: Bis 25. 6. 97 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
3 Durchgänge

Programm:

Freitag 4. 7. 1997

Samstag 5. 7. 1997

Trainingsmöglichkeit ab 14.00
07.00-08.15 Anmeldung, Startnummernausgabe,
Senderabgabe
08.15-08.30 Begrüßung,
08.30-08.45 Pilotenbesprechung
09.00 Beginn 1. Durchgang
12.00-13.00 Mittagspause
13.00 Fortsetzung des Wettbewerbes
19.00 Gemütlicher Abend am Flugplatz
07.45 Senderabgabe
08.00 Weiterführung des Wettbewerbes
12.00-13.00 Mittagspause
13.00 Fortsetzung des Wettbewerbes
16.00 Siegerehrung

Quartiernachweis:

Restaurant „Am Steinberg“ Tel. 02532-2703
Pension Schramm (Stadlcafe Zistersdorf) 02532/2312
Gasthaus Kraft 02532/88545

Quartiere rechtzeitig ordern, da nur im begrenzten Umfang vorhanden!
Campingmöglichkeit am Platz mit Wasser, Strom und Sanitäranlage!
Büffet am Platz.

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

✕

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum

✕

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

Unterschrift

Verein/Unterschrift/Datum

✕

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum

✂

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

✂

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

Unterschrift

Verein/Unterschrift/Datum

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

schraubten Kugelgelenken. Bei den eingestellten Werten ergibt sich eine ausreichende Wendigkeit und ein Pitchbereich von -7° bis $+10^\circ$ der auch später für Kunstflug ausreicht. Der Pitchbereich wurden dann elektronisch im Sender auf minimum -4° , Schwebepitch $+5,5^\circ$, maximum $+9^\circ$ eingestellt.

Der Drehzahlsteller wurde seitlich unterhalb des Motors eingebaut, was kurze Zuleitungen zum Motor und dem Antriebsakku ermöglicht.

Die Antriebselektrik

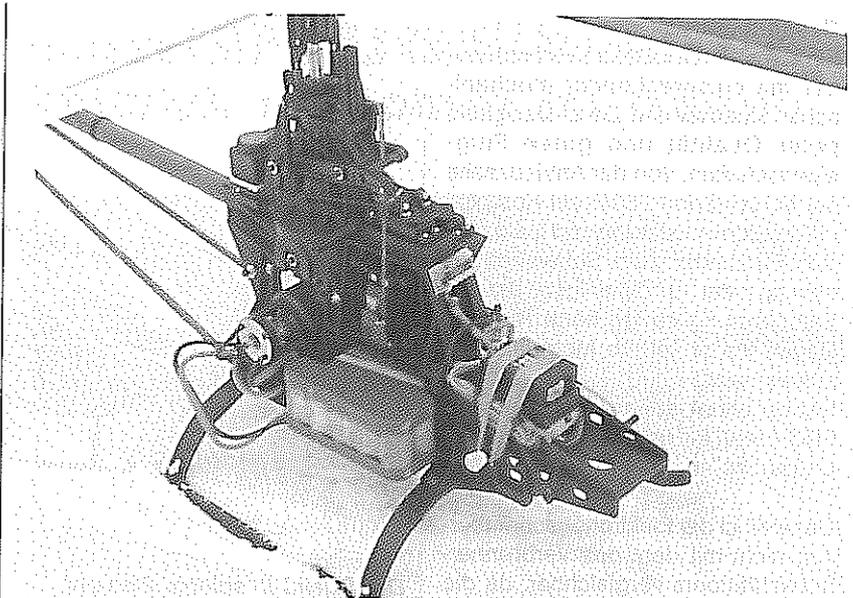
Als Antrieb wurde der Sports 650/8 mit einem Gewicht von 565 g eingebaut. Der Antriebsakku (24 Zellen) ist so geformt, daß er anstelle des Tankes seitlich eingeschoben werden kann. Dadurch ist das Schwerpunktproblem gelöst. Der fertig erhältliche Akku besteht allerdings aus den normalen 1700mAh-Sanyos und nicht aus den deutlich besseren SP-Typen. Hier bietet sich für Geübte eine Möglichkeit, durch Selbstbau des Akkus nicht nur Geld zu sparen, sondern auch noch bessere Flugzeiten zu erreichen. Die passenden Akkuhalbschalen gibts nämlich auch separat. Der Drehzahlsteller sollte so eingestellt werden, daß er in Knüppelmittelstellung bereits zu 80 - 90% durchgeschaltet ist.

Noch ein wichtiger Tip für E-Hubschrauber-Neulinge: Bei allen Einstell- und Abstimmarbeiten am Hubschrauber sollte unbedingt ein Anschlußkabel am Motor aufgetrennt werden, damit dieser nicht bei unvorsichtigen Pitchknüppelbewegungen loslegt.

Gerade aus dem Stand heraus haben E-Motoren ein gemeines Drehmoment und können böse Verletzungen hervorrufen.

Als Abschlußarbeit bleibt dann noch das Lackieren der Haube übrig. Hier reicht normales Lackspray, da keine Kraftstoffbeständigkeit notwendig ist. Das beigefügte Dekor ist jedoch sehr klein und wenig farbenfroh ausgefallen.

Als Abfluggewicht mit Blättern, Antriebsakku von Robbe und Empfängerakku 1100mAh ergeben sich dann 4300 g. Dies ist angesichts der Zellenzahl nicht berauschend, weitere Gewichtserleichterungen dürften aber nicht so einfach sein.



Keine Startprobleme im Winter und an den leeren Akku kann sich der Pilot noch die Hände wärmen.

Fotos W. Hasenzargl

Flugerfahrungen

Wie üblich wurde der Akku vorher mit einem leistungsstarken Ladegerät formiert und auf Trab gebracht, eine notwendige Maßnahme, wie sie für den Elektro-Flieger selbstverständlich ist. Mit einer Drehzahl von etwa 1000 U/min hob der Sonic gemächlich ab und hing zwar stabil, aber sehr weich auf Steuerbefehle reagierend unter dem Rotor. "Vollpitch" quittierte er mit etwas Bedenkzeit und anschließendem gemächlichen Steigflug, der aber auch gleich die Drehzahl etwas absinken ließ.

Verhaltene Rundflüge in 5 bis 10 m Höhe (mehr kostet einfach zu viel Akkuleistung) bei relativ geringer Vorwärtsgeschwindigkeit kennzeichnen die maximal erreichbare Leistung.

Nach etwa 6 Minuten wurde nur noch geschwebt. Robbe empfiehlt für flotteres Rumfliegen die Akkuzellen auf 28 zu erhöhen. Ich probierte andere Getriebeuntersetzungen; mit einem 22- oder 23-Zähne-Ritzel von Vario oder Mikado konnte die Flugleistung deutlich gesteigert werden. Es wurden Flugzeiten um die 6 ½ Minuten realisiert. Eine weitere Verbesserung der Flugzeiten wurde durch feinste Semi-symmetrische CFK-Rotorblätter von NHP und schwarzen Sanyo-Zellen erreicht. Dabei liegt die Rotordrehzahl bei 1100 U/min und es werden regelmäßige Flugzeiten um die 7 bis 7 ½ Minuten bei flottem Flugstil erreicht.

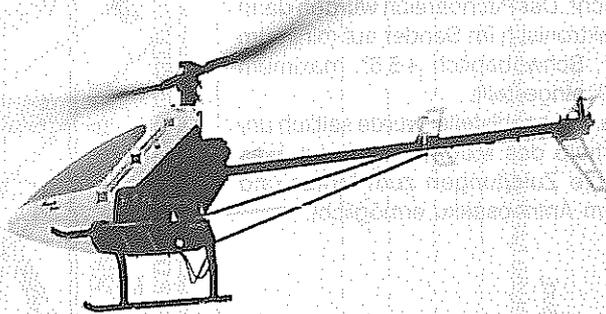
Gesamteindruck

Ein erwachsener Elektro-Hubschrauber mit entsprechender mechanischer Stabilität und Zuverlässigkeit, guter Qualität und guten Flugeigenschaften. Von der Antriebsseite her ist der Sport 650/8 ein Kompromiß zwischen Leistung und Geld. Für den Einsteiger zum Schwebeflugtraining oder für diejenigen, die zur Entspannung einige flotte Runden fliegen wollen ist die Motorleistung ausreichend.

Robbe bietet außerdem noch den PRO 536/7 für gehobene Leistungsansprüche an.

Generell ist der Elektrohubschraubeflug nicht mit dem des Verbrennerhubschraubers vergleichbar, da die zur Verfügung stehende Leistung mit den derzeitigen Mitteln (Akkus) deutlich geringer ist.

Man gewöhnt sich sehr schnell an die niedrige Rotordrehzahl (ca. 1100U/min). Der Hubschrauber fliegt ausgeglichen und schön stabil im Schwebeflug und trotzdem noch ausreichend spritzig für rasantes herumfliegen. Dieses Fliegen an der unteren Leistungsgrenze zieht zwangsläufig



Der SONIC in seinem Element.

ein geändertes Verhältnis des Piloten für die verfügbare Leistung nach sich. Was bisher eckig und abrupt geflogen wurde (und konnte) wird nun automatisch weich und mit fließenden Übergängen. Im Vordergrund des E-Helifliegens steht ohnehin der Spaß am Fliegen und nicht die absolute Leistung. Hinzu kommt,

daß der E-Hubi keine Probleme aufgrund seines niedrigen Geräuschpegels macht und damit praktisch auf jedem Fluggelände und zu jeder Zeit gestartet und geflogen werden kann.

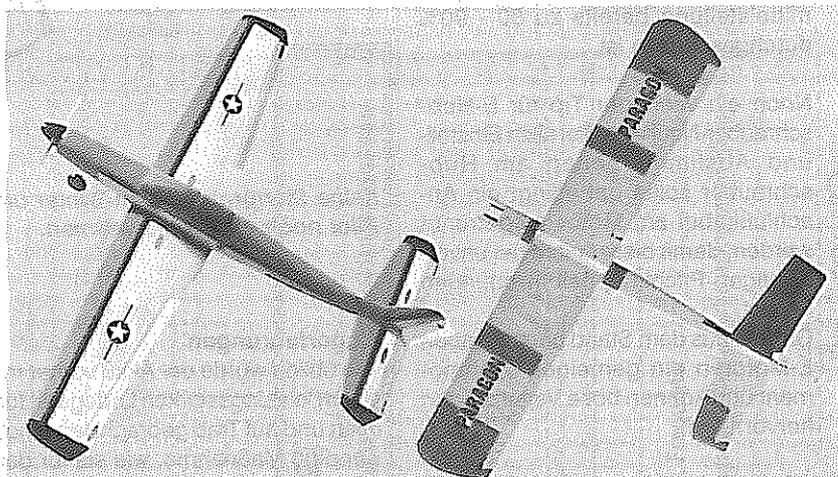
Walter Hasenzargl

ACCIPITER und PARAGON bei Schweighofer

Modellfliegern mit wenig Zeit zum Bauen stehen derzeit zwei neue Fix-Fertigmodelle „Made in Vietnam“ mit hoher Qualität und niedrigem Preis zu Verfügung. ES sind dies der Hochdecker Trainer „PARAGON“ und der kunstflugtaugliche Tiefdecker „ACCIPITER“ beide Modelle mit Querrudern, vorgesehen für eine Motorisierung von 7.5-10ccm.

Die Spannweite beim PARAGON 1720 mm ACCIPITER 1600mm. Die einzige Klebearbeit mit 5 min. Epoxi ist das Zusammenkleben der Flächenhälften. Flächenhalterung, Motorträger und Fahrwerkshalterung sind eingebaut, die Leitwerke sind mit einer Schraube abnehmbar und leicht auch in einem Kleinauto zu transportieren. Tank, Spinner, Kleinteile, Räder und Bauanleitung liegen bei.

Die Modelle sind mit schönen Klebefolien überzogen, ein Nachföhnen ist möglich. Bei meinem Testmodellen war es nicht notwendig. In beiden Modellen wurde von mir der bewährte Super Tigre 51 - 8.5 ccm eingebaut. Pro Modell ist ein Arbeitsaufwand von max.3 Stunden vorgese-



hen und leicht einzuhalten. Beim Auswiegen war nur sehr wenig Blei erforderlich, die Einstellung der Ruderausschläge kann nach der Beschreibung erfolgen.

Nun zum Flugtest: infolge der großen Kälte in den letzten Wochen war dieser nur sehr kurz, ein längerer Test erfolgt im Frühjahr 1997.

Trainer Paragon: Der Hochdecker Trainer Paragon ist ein leicht zu fliegendes Modell gutmütig im Flug und bei der Landung tre-

ten kein Probleme auf. Die Stabilität des Aufbaues verzeiht harte Landungen auch im „Gemüse“.

Kunstflugtrainer Accipiter: Der Tiefdecker Accipiter ist gedacht für Piloten mit etwas Querrudererfahrung, ideal für Hobby und kunstfluginteressierte Modellflieger.

PARAGON : ÖS 1198.-
Accipiter : ÖS 1590.-

Willhelm Zehethofer

HLG`s im HANGFLUGEINSATZ Flugtest HLG Hattrick u.Boomer im harten Schuleinsatz

Wie in den vergangenen Jahren, fand auch 1996 wieder, ein Hangfluglehrgang des LV.Wien auf der, Sommeralm Stmk.statt.

48 Teilnehmer bevölkerten 3 Tage den Plankogel, leider war der, Wind wieder wie schon, oft hier „eingeschlafen“. So griffen die Lehrer Manfred Dittmayer, Hans Eistert und der Nurfügelsspezialist Curt Weller zu den von Rainer Holzmann Gras zur Verfügung gestellter HLG,s wie Hattrick und Boomer“um ein ganztägiges Fliegen den Lehrgangsteilnehmern zu ermöglichen. Auch Rainer Holzmann erschien mit seinen privaten HLG,s auf der Alm so konnte wer wollte mit diesen Probeflüge machen. Nicht nur die einfache Bauart der, Modelle begeisterte die Teilnehmer, auch die Haltbarkeit bei manchen, Stecklandungen der Anfänger war überraschend gut.Nur bei Kunstflugeinlagen unseres Hans Eistert legte ein Boomer die Flächen an, aber dazu war eigentlich das Mode11 nicht gedacht es wurde nicht nur am Hang geflogen, auch der Parkplatz des Hotel Bauernhofer wurde zum Modellflugplatz, also ein Himmel voller HLG,s. Schwierig war es nur die HLG,s zur Landung zu bewegen, nach oben ging es fast immer !!

Es zeigte sich das diese Modelle wirklich Spitze sind,dies war auch die Meinung der Teilnehmer, viele kauften sich einen Bausatz beim nächsten Modellbauhändler.

Bei den Lehrgängen 1997 stehen uns wieder,1 Hattrick,
2Boomer,
1E-Boomer und
1 von Robbe-Österreich gespendeter HLG „JOY“ zur Verfügung.

Wilhelm Zehethofer



Bereits für die Saison 1997 aufgerüstet. Willy Zehethofer in seiner "Fliegafabrik" (ÖMV- Zeltgasse) Foto W. Zehethofer

**Übrigens könnt Ihr auch 1997
Modellflugprüfungen ablegen!
Die Sportzeugen in eurem Club warten
auf Eure Meldung!**



Fotos A.Halden

Vor 48 Jahren konstruierte Dipl. Ing. Rudolf Salzmann die *Austria Meise*, ein Riesensegler für die damalige Zeit und zugleich markanter Beitrag zur Klasse der FAI Thermiksegler. Das Modell war in den darauffolgenden Jahren sehr erfolgreich und wurde auch häufig nachgebaut. Es war, wie es Salzmann vorschwebte, nicht nur schön, sondern flog auch hervorragend. Allerdings vorerst als Freiflug-Segler, mit extrem langem Rumpf und martialischer V-Form von 12 Grad pro Flügelseite.

Freunde von Antik-Modellen bauten die Meise immer wieder doch erst 1994 entschloß sich Salzmann zur Umrüstung auf Fernsteuerung, was diesen schönen Segler erneut Interesse einbrachte. Zudem erübrigt sich auch das mühsame Aussägen von Spanten und Rippen, denn Bausatz-Vertreiber Josef Sperl läßt diese Dinge aus einer 1,2 mm starken Sperrholzplatte elektronisch herausfräsen. Die *Meise* ist jetzt in der halben Zeit fertig.

Nicht ganz im Sinne bedingungsloser Antik-Flieger ist die schon einige Male versuchte „Elektrifizierung“ dieses Modells. Es ist halt einfacher, den Segler ohne großer Platz und langer Hochstartschnur auf Höhe zu bringen. Einer der sich diesen leichten Stilbruch leistete, ist der höchst akti-

ve Modellbauer Alfred Haiden aus Pottschöllach bei St. Pölten, der mit einem Speed 600-Motor und 10 Zellen (d 1700 mAh) gute Erfahrungen gemacht hat.

Die Nachbauten der *Austria Meise* insbesondere der ferngesteuerten, brachte eine höhere Flächenbelastung durch Akku, Motor, Regler Servos und Empfänger mit sich, was vielfach durch Verlängerung der Spannweite bis auf 3,20 m kompensiert wurde. Der Mittelteil der Flächenhälften hat Rechteckform und damit ist es einfach, ein paar weitere Rippen einzufügen. Da der Rumpf 1,77 M lang ist, könnte die Spannweite bis auf rund 3,50 m hinaufgeschraubt werden. Eine Spannweite der doppelten Rumpflänge ergibt immer noch ein harmonisches Bild der Flächen-Rumpfgeometrie. Erst

die Nachbauten von Superorchideen gehen darüber hinaus.

Salzmanns Meise (Spannweite 2,86 m, Flügelfläche 50 dm²) erbrachte bei einem Fluggewicht von 1070 g eine für ein Freiflugmodell beachtliche Flächenbelastung von rund 20 Gramm pro Quadratdezimeter, womit der Segler ordentlich marschierte: 6 m/sec waren für damals nicht gerade wenig, die gut entwickelten Hangwinde im Wiener Becken erforderten

das aber. Als Profil wählte der Konstrukteur das Gö500, dessen kritische Re-Zahl sicher unter 84.000 lag. Den induzierten Widerstand suchte Salzmann durch Übergang auf ein symmetrisches Endprofil auf ein Minimum herunter zu drücken. Die Streckung betrug 14.4.

Alfred Haiden vergrößerte die Spannweite nicht nur auf 3,25 m, er übernahm auch das von Salzmann für den RC-Einsatz vorgeschlagene Profil Eppler E 214, um gute Flugeigenschaften für Hang und Thermikfliegen zu erreichen. Auch das tragende Pendel-Höhenleitwerk wurde profilmäßig geändert, es wird ein symmetrisches NACA 0009 eingesetzt. Die V-Form wurde auf 6 Grad pro Seite reduziert, die Holzungen der Flächenbefestigung wichen einem 12 x 2 mm-Flachstahl.

Wie beim Sperl-Modell Adler sind auch für die *Austria Meise* alle Sperrholzteile computergefräst vorhanden, Paßgenauigkeit ausgezeichnet. Haiden baute den Rumpf trotzdem auf einer Heling, wie es die Baubeschreibung empfiehlt. Die Verleimung erfolgte mit Weißleim und nur an einigen Stellen mit Sekundenkleber, was ein etwas höheres Gewicht bringt. Eingefleischte Elektromodellbauer verwenden nur Sekundenkleber, um möglichst Ge-

wicht zu sparen. Dafür hatte Haiden keinerlei Verstärkungen der Kiefernleisten vorgenommen, es hat sich später im Flugbetrieb auch als nicht notwendig erwiesen.

Der Rumpf erhielt an der Unterseite und an der hinteren Oberseite eine 1 mm Balsa-Bepunktung und wurde nachher mit einem 21 Gramm-Bespannpapier versehen.

Salzmann verwendete hier ursprünglich Zeichenkarton, der ungleich schwieriger aufzubringen war. Man mußte den Rumpf stückweise damit versehen. Auch die Kabinenhaube erhielt eine Papierbespannung.

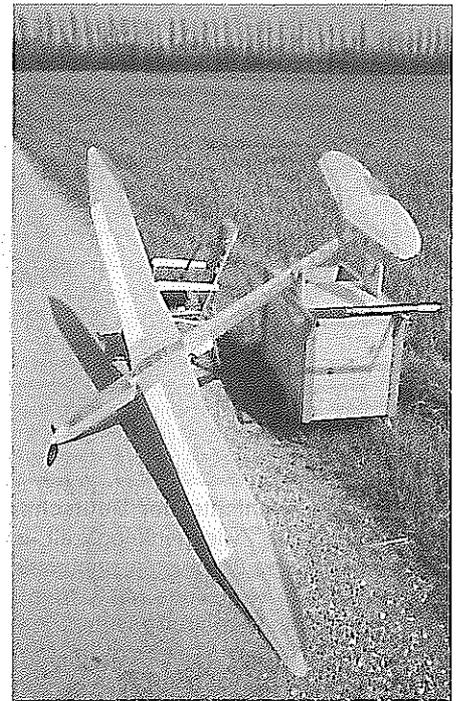
Völlig ausreichend bezüglich Verdrehsteifigkeit ist die Bespannung der Flügel mit 21 g-Bespannpapier, nur auf die Flügelnahe wurde Zeichenkarton aufgezogen. Diese Prozedur ist einfacher als man glaubt: Karton auf der Innenseite mit Spannlack einstreichen (das ergibt guten Kontakt zum Kleber, in diesem Fall Uhu), nach Abtrocknung Außenseite anfeuchten, auf Rippen und Holme Uhu Alleskleber auftragen und den Karton über die Flügelnahe ziehen und gleich wieder abnehmen. Etwa eine Minute ablüften lassen und dann den Karton neuerlich aufziehen, der an den Klebestellen sofort hält, sich aber immer noch leicht verschieben läßt. Auf diese Weise kann die Bepunktung gespannt werden. Nach völliger Abtrocknung und Einstreichen

mit Spannlack wird diese Nasenbepunktung so fest, als wäre sie aus 0,3 mm-Sperrholz.. Der Flügel wird viermal mit Spannlack eingestrichen und hält dann jeder Belastung stand. Diese Methode stammt übrigens von dem bekannten deutschen Modellflieger Dr. Volkmar Tröbs.

Als Elektroantrieb wählte Haiden einen Graupner Speed 600 BB FG und dazu eine Getriebe mit der Untersetzung 6:1. Der Antrieb wurde etwas zurück versetzt, so daß die Luftschaube über eine kurze Fernwelle angetrieben wird. Die Luftschaubenblätter kamen von Schöberl (Typ Moskito, Durchmesser 405 mm, Steigung 400 mm) und wurden auf ein Alu-Mittelstück von 80 mm montiert, wodurch der Luftschaubendurchmesser auf 430 mm stieg.

Um den großen und nun schwerer gewordenen Vogel in die Luft zu kriegen, waren schon 10 Zellen zu 1700 mAh notwendig. Sie brachten ordentlich Gewicht ins Haus, flugfertig sind es 2,5 kg, eben 34,4 Gramm pro Dezimeter Flächenbelastung, mehr als das

anderthalbfache des reinen Seglers. Daß das Modell damit etwas rascher unterwegs ist, kann nicht verhindert werden. Die zehn Zellen werden von der Seite her in den Rumpf eingeschoben und liegen dann genau im Schwerpunkt unter dem Flügelmittelstück. Dazu müssen zwei Rumpfspanten entfernt werden, worunter die Festigkeit des Rumpfes

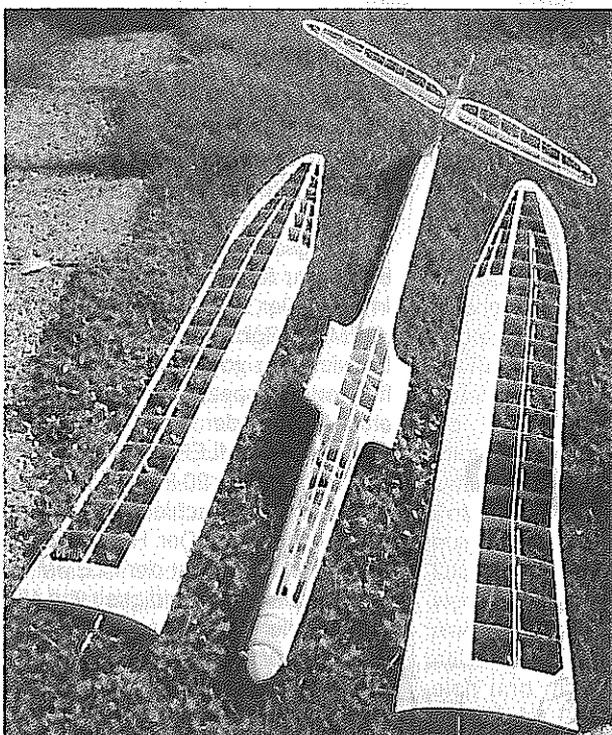


Die 3,20 m-Meise mit kartonbepunkteter Flügelnahe, ansonsten Papierbespannung. Gesteuert wird über Höhen- und Seitenleitwerk.

kaum leidet. Jedenfalls gab es bisher keinerlei Probleme.

Vier bis fünf Minuten Motorlaufzeit sind bei vollem Akku 'drin', die Steigleistung kann als gut bezeichnet werden. Die Flugeigenschaften haben sich gegenüber der motorlosen Ausführung nicht geändert, die Ruderflächen reichen völlig aus. Geblieben ist natürlich das wunderbare Flugbild und das fast majestätische Dahingleiten dieser *Austria Meise*, die vor knapp einem halben Jahrhundert entworfen wurde und trotzdem so modern aussieht, daß sie sich ruhig neben die jüngsten Schöpfungen dieser Sparte stellen kann, doch alles andere als eine Dutzendware ist.

Heinz Steiner



Die vielen Rippen und Spanten müssen nicht mehr mühsam ausgesägt werden, sie liegen präzise gefräst im Bausatz.

Technische Daten:

Spannweite:	3.250 mm
Länge:	1.770 mm
Flügelfläche:	70 dm ²
Profiltiefe:	250 mm
Profil:	Eppler E 214
Höhenleitwerk:	12 dm ²
nicht tragend	
Gewicht flugfertig:	2.583 g
Flächenbelastung:	34,4 g/dm ²
E-Motor:	Graupner Speed 600 BB
Getriebeuntersetzung:	6:1
Luftschaube:	430 x 400 mm
Akku:	10 Zellen / 1700 mAh
Motorlaufzeit:	max. 5 min



Klemm L 25 von Graubner

In der Geschichte der Deutschen Luftfahrt der Zwischenkriegszeit, ist eines der berühmtesten und meist geflogenen Flugzeuge die Klemm L 25 und ihre Folgemuster. Berühmte Piloten wie Hanna Reitsch, Wolf Hirth und der unvergessene und passionierte Flieger Heinz Rühmann flogen die Klemm. Zur besonderen Berühmtheit dieses Flugzeuges trug jedoch der erfolgreichste überlebende Jagdflieger des I. Weltkrieges, Ernst Udet bei. Ernst Udet bezeichnete sich selbst als Kunst- und Privatflieger und bestritt seinen Lebensunterhalt, der meist sehr aufwendig war, durch Kunstflugvorführungen auf von ihm veranstalteten Flugtagen.

Messerflug zwischen den Türmen der Münchner Frauenkirche oder das Unterfliegen der Isarbrücken vor dem Deutschen Museum waren Glanzstücke dieses begnadeten Piloten. Auch die Mitwirkung an Flugfilmen wie, SOS Eisberg, Verschollen am Pitz Palú und Wunder des Fliegen, leider schon ein NS-Propagandafilm im Auftrag Hermann Göring's aber

mit tollen Flugaufnahmen machten die KLEMM und Ernst Udet weltberühmt. Wie kam es nun zur Konstruktion dieses, man würde heute sagen Motorseglers oder Ultra-Light.

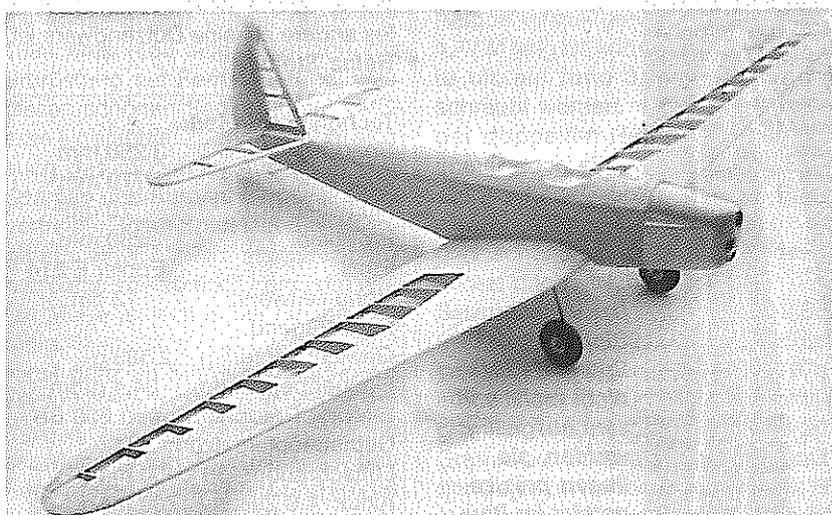
Nach dem I. Weltkrieg wurden der Deutschen Luftfahrtindustrie durch den Vertrag von Versailles bewußt, nahezu unmögliche Auflagen diktiert, die eigentlich nach damaligen Stand der Technik das Aus für die

hoch entwickelte Flugzeugproduktion bedeuteten. Beschränkungen in der Reichweite, des Gewichtes und insbesondere in der Motorleistung sollten es der Deutschen Flugindustrie unmöglich machen je wieder Flugzeuge für militärische Zwecke zu entwickeln. Gerade diese strengen Auflagen waren es jedoch die letztendlich in späteren Jahren den Vorsprung der Deutschen



Klemm L 25 im Deutschen Museum München

Foto M. Dittmayer



Rohbaufertig und wirklich formschön !

Aerodynamiker ausmachten, da der Segelflug und der Leichtflugzeugbau eine intensive Forschungs und Entwicklungsarbeit erforderte.

Eines der führenden Unternehmen in den 20er Jahren war die Firma KLEMM in Böblingen, die sich auf die Entwicklung von Sport und Reiseflugzeugen spezialisiert hatte. Das erste Muster der KLEMM 25 wurde mit einem DAIMLER-Motor mit einer Leistung von nur 20 PS ausgestattet. Insgesamt 14 verschiedene Motoren wurden getestet. Der HIRTH HM R Motor mit 80 PS, der der KLEMM 25 eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h verlieh, wurde schließlich als Serienmotor ausgewählt.

Insgesamt wurden 1000 Stück dieses Musters gebaut. Ob auch heute

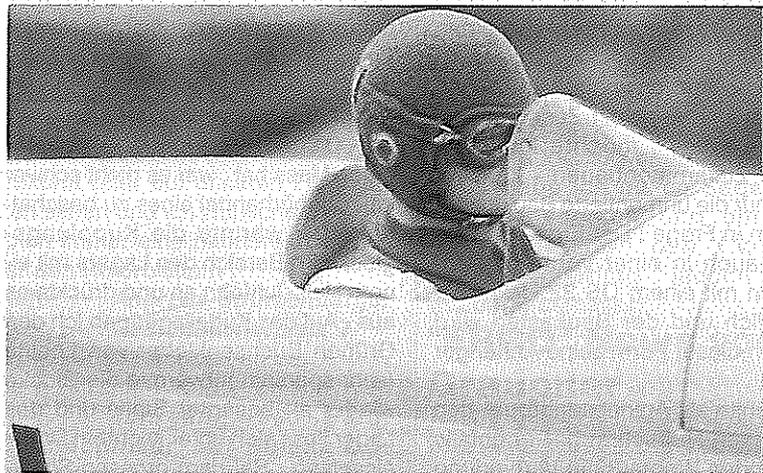


Ein besonders ansprechendes und gut fliegendes Modell Klemm L 25 von Graupner

noch flugfähige Muster zum Einsatz kommen ist nicht bekannt. Für alle die gerne eine original KLEMM L25 und Vorlage für den Graupner Modellbausatz sehen wollen empfehle ich den Besuch des Deutschen Museums in München. Dort gibt es sie zu bewundern neben anderen aeronautischen Genüssen wie Me 109 E, Me 262, Me 163, Fokker DVII usw.

Als Modellnachbau bietet sich die Klemm förmlich an und den Konstrukteuren von Graupner gelang es, in dieser im Maßstab 1:10 verkleinerten Klemm die hervorragenden Flugeigenschaften des Originals zu übertragen. Jeder Pilot mit etwas Querrudererfahrung ist in der Lage diese eigenstabile völlig unkritische Maschine zu fliegen. Obwohl im Bauplan auch der Einbau eines Verbrennungsmotors gezeigt wird entschloß ich mich für den Einbau eines SPEED 400, 7,2 V mit angeflanschem Getriebe 1,5 : 1, Luftschraube SLIM-PROP 20,5/10. Mit 8 Zellen 1400 mAh komme ich immerhin auf eine Motorlaufzeit von ca. 12 Minuten. Dank der guten Segeleigenschaften der Klemm kann man auch an Wintertagen Flüge von über 20 Minuten ohne Probleme erreichen. Das Flugbild und die Fluggeschwindigkeit sind, so glaube ich, dem Original entsprechend. Hält die heurige Wintersaison noch länger an, so werde ich meine KLEMM auch noch mit Skiern ausrüsten um problemlose Bodenstarts und Landungen durchführen zu können.

Der Bau des Modells bereitet dank der guten Bauanleitung und den ausgezeichnet gestanzten Bauteilen keinerlei Schwierigkeiten. Wichtige Baustufen sind bebildert und eine gute Stückliste



Ein Pilot wie er sein soll leicht herzustellen und er sieht fast Ernst Udet ähnlich.

erleichtert zusätzlich das Auffinden der richtigen Bauteile. Mit einem Fläschchen Sekundenkleber, etwas Aktivatorspray, etwa 2 Metern Antikfolie und einer kleinen Dose Silberlack hält sich auch der Zukauf an zusätzlichen Materialien in Grenzen. Da dieses Modell durch die offene Bauweise des Cockpits natürlich nach einem Piloten schreit, war die Suche nach einer Figur in der richtigen Größe und einem natürlichen Aussehen das größte Problem und Grund einer langen Suche, da die Piloten von Graupner über Multiplex bis Kavan leider seit Jahren kaum ansprechend sind. Fündig wurde ich bei BBS Modellbau, der Scale-Pilotenfiguren aus den USA führt, die zwar sauteuer aber wirklich (siehe Foto) entsprechend sind. Warum europäische Pilotenpuppen so einfältig aussehen und ebenso gefertigt werden, wissen glaube ich nicht einmal die Hersteller. Meine KLEMM L25 hat nun schon einige Flüge hinter sich und macht von Flug zu Flug mehr Spaß. Dieses Modell ist allen die

Luftfahrtgeschichte auch aktiv im Modellflug betreiben wollen bestens zu empfehlen, denn nicht nur der Bau sondern auch das Fliegen mit diesem Oldtimer macht große Freude.

Manfred Dittmayer

Technische Daten:

Spannweite ca.	1300 mm
Länge ca.	770 mm
Gesamtflächeninhalt:	24 dm ²
Fluggewicht je nach Ausrüstung ca:	950 g

Ergo 30

Ein Bau und Flugbericht

Als im letzten Jahr der Ergo 30 auf den Markt kam, konnte man schon kurz nach seinem Erscheinen in diversen einschlägigen deutschen Fachzeitschriften die ersten Details betreffend Baukastenausführung, Montage und Flugerfahrung nachlesen.

Durch diese Berichte sehr angetan, stand für mich bald fest das eine Kaufentscheidung für einen Hubschrauber in dieser Grössenordnung nur zugunsten des Ergo 30 ausfallen könnte.

Im Herbst 1996 sollte es dann auch soweit sein, und ich konnte einen Ergo 30 mein Eigen nennen.

Da ein Leitspruch von mir ist - Alles, das ich einmal selbst zerlegen und warten muss, möchte ich auch selbst zusammenbauen - kam für mich nur die unmontierte Baukastenversion in Frage. Der Ergo 30 ist jedoch auch in einer vormontierten Version mit einem OS 32 Helimotor erhältlich und der Baukasten wird auch in dieser Form seine Anhänger finden.

Ich wählte als Antriebsaggregat den für diesen Hubschrauber ebenfalls passenden Webra 32 in Verbindung mit einem Graupner Expansionschalldämpfer.

Die Durchsicht der dem Baukasten beiliegenden Teile war für mich sehr beeindruckend und erweckten den Eindruck, das bei der Konstruktion und bei der Erzeugung absolute Profis am Werk waren.

Hochpräzise Aluteile, Kugellager an allen drehenden Teilen und Sinterlager wo es von der Belastung her sinnvoll erscheint, sowie einige in meinen Augen interessante Detaillösungen, wie z.B. der in Gummiprofilen in den Seitenteilen montierte Tank liessen die Erwartungen auf den ersten Flug steigen.

Der Bau des Hubschraubers lässt aufgrund der ausgezeichneten Beschreibung und in Verbindung mit detaillierten Baustufenzeichnungen keine Fragen offen. Auch die für Anfänger wichtigen Hinweise, betreffend Einbau und Einstellung der Fernsteuerung und des Kreisels sowie Pitchangaben und Sicherheitshinweise, finden in der Bauanleitung den nötigen Platz.

Aber wie heisst es so schön - wo viel Licht dort ist auch Schatten - wenn

auch, wie in diesem Fall nicht viel, so darf es in Hinblick auf einen störungsfreien Betrieb nicht unerwähnt bleiben. Die folgenden Schwachstellen ergaben sich zwar erst während des Flugbetriebes, doch wenn man sie schon während des Zusammenbaus berücksichtigt, gewährleistet dies ein unbeschwertes Flugvergnügen.

Da wäre zum ersten das Sinterlager unter dem Startersechskant, das schon nach einer Stunde Laufzeit seinen Sinterstaub auf dem Modell hinterliess und durch ein lautes Klingeln auf sich aufmerksam machte. Beim Zerlegen dieser Teile sah ich, das auch das Sinterlager in der Kupplungsglocke schon angerieben war. Da das Kupplungslager ein gängiges Mass hat, war es nicht schwer im Zubehörhandel eines zu beschaffen. Ich wärmte die Kupplungsglocke im Bereich des Lagers mit einem Heissluftföhn an und drückte es aus. Auf das Kugellager gab ich den Grünen Buchsenkleber von Loctite (sehr sparsam) erwärmte die Glocke wieder an besagter Stelle und das Lager liess sich unter leichtem Druck einsetzen. Bei dem grossen Sinterlager war dies schon schwieriger. Da ich jedoch das Glück habe, in meinem Verein ein Mitglied zu haben das der metallbearbeitenden Zunft angehört, fertigte mir dieser einen passenden Lagersitz, den ich gemeinsam mit dem Kugellager, wiederum mittels grünem Loctite, im alten Lagersitz befestigte. Kupplungsglocke und Lagerbock wurden dann zusammengebaut und die Starterwelle in die mit Loctite versehenen Lagerinnenringe eingeführt und der Startersechskant montiert. Diese Einheit versieht jetzt schon viele Stunden klaglos ihren Dienst. Der zweite Schwachpunkt war die Rotorwelle und ihre Lagerung in den beiden Kugellagern. Nachdem ich durch einen Motorabsteller, bei dem leider keine Autorotation mehr möglich war, den Rotorstrang zerlegen musste, sah ich die Bescherung. Die Rotorwelle hatte sich in den Lagersitzen gedreht und dabei waren auch die Kugellager durch die dabei entstandene Hitze angelaufen.

Die Rotorwelle wies an den beiden Lagerstellen deutliche Abnützungserscheinungen auf und dürfte das

System ziemlich ausgebremst haben. Ich beschaffte mir also auch neue Kugellager, und musste feststellen das auch die neue Rotorwelle wiederum im Kugellagersitz drehte.

Ich montierte daher die Rotorwelle mit Lagerkleber in den beiden Kugellagern, womit für mich dieses Problem beseitigt war. Ich möchte an dieser Stelle all jenen die schon mit einem Ergo fliegen eine Inspektion der Rotorwelle nahelegen, da gerade bei einer Autorotation diese nicht einwandfreie Lagerung einen Aufbau bzw. ein Erhalten der Drehenergie sehr erschwert wenn nicht sogar unmöglich macht.

Wenn man die beschriebenen Unzulänglichkeiten schon beim Bauen berücksichtigt, so steht dem folgenden Flugvergnügen nichts mehr im Weg.

Dem Anfänger empfehle ich sofern er eine Computerfernsteuerung besitzt, den Heckrotorausschlag auf 80 % zurückzunehmen oder den Weg mechanisch zu begrenzen (Kugelpunkt am Servohorn näher am Mittelpunkt montieren als in der Beschreibung angegeben). Von der Heckrotorwirkung könnte sich mancher Hubschrauber mit 1,5 m Rotordurchmesser ein Stück abschneiden. Der Heckrotor mit seinem Zahnriemenantrieb und den weit auseinanderliegenden Kugellagern der Heckrotorwelle sind sicherlich auch hauptverantwortlich für die Laufruhe dieses Helis.

Da rüttelt nichts und da schüttelt nichts, genauso wie man sich das eigentlich wünscht.

Die dem Bausatz beiliegenden Rotorblätter machen einen guten Eindruck, bei einer Autorotation ist ihr geringes Gewicht allerdings ein Faktor der einem die Schweissperlen auf die Stirn treibt. Schuss nach unten - abfangen - Pitch geben - und dann sollte der Ergo 30 schon am Boden stehen, den Reserven sind bei 90 Gramm Blattgewicht einfach nicht vorhanden.

Aber sonst fliegt der Kleine wie ein Grosser, vor allem was die Steuerfolgsamkeit und die Flugruhe betrifft bin ich vom Ergo 30 sehr angetan. Ein richtiger Trainingshubschrauber, mit dem sich vor allem das saubere Fliegen in Bodennähe und das

Nasenschweben hervorragend üben lassen.

Auch verwundert, wie schnell sich dieser Hubschrauber durch die Luft bewegt, wenn man ihn richtig laufen lässt.

Nachdem der Ergo 30 dann einige Stunden abgespult hatte, dachte ich über ein kleines Tuning nach, das folgendermassen aussah: Einen Zimmermandämpfer damit der Motor noch freier durchatmen kann, TG GFK-Hauptrotorblätter, S-Schlag rechtsdrehend, 51 cm lang (Je Blatthalter sind zwei 2 mm starke Aluscheiben mit 4 mm Bohrung notwendig), sowie das Drucklagerset für die Blatthalter (ein absolutes Muss für die wesentlich schwereren GFK-Blätter um die Steuerbarkeit zu gewährleisten)! Der Leistungsschub der dadurch erzielt wurde, war sehr eindrucksvoll. Der Maximumpitch konnte erhöht werden und somit ein grosses Plus in Bezug auf Steigleistung sowie Geschwindigkeit erreicht werden. Loopings von eindrucksvollem Durchmesser sind daher kein Thema mehr und das herumrübern in Bodennähe macht uneingeschränkten Spass. Fragt dann ein Zuseher nach der Motorisierung, so erntet man angesichts des kleinen Treiblings ungläubiges Kopfschütteln. Autorotationen sind mit dieser Ausstattung das reinste Vergnügen und tragen dazu bei, die Angst vor eventuellen Motorproblemen kleiner werden zu lassen

Einem Anfänger möchte ich diese Kombination erst für einen fortgeschrittenen Zeitpunkt empfehlen, erfordern doch die Abstimmung von Gas und Pitch sowie die hohen erreichbaren Rotorkopfdrehzahlen ein gewisses Mass an Erfahrung. Sollte jemand vor der Entscheidung für einen Hubschrauber der 30er Klasse stehen, so kann ich aufgrund meiner gemachten Erfahrungen dazu raten, diesen Hubschrauber in die engere Auswahl aufzunehmen. Auch die Ersatzteilpreise für die bei einem Anfänger anfälligen Teile sind in einem vertretbaren Bereich angesiedelt und sollten bei einem eventuellen Kauf eine Rolle spielen. Und schlussendlich steckt auch für den fortgeschrittenen Piloten Potential in diesem Hubschrauber, da aufgrund der stabilen Bauweise Motoren bis zu 7,5 ccm eingebaut werden können.

Ich denke man wird den Ergo 30 in Zukunft öfter auf unseren Flugplätzen sehen und ich wünsche allen Piloten immer eine handbreit Luft unter den Rotorblättern.

Autor: Andreas Strutzenberger
Redtenbacherplatz 7
 4560 Kirchdorf an der Krems
Jahrgang 1963, Beruf
Netztechniker bei einem OÖ. Stromversorgungsunternehmen
Tel.: 07582/4980

Ich betreibe den Modellflug seit ca.

15 Jahren. Mein Stammverein war der SMBC Kirchdorf-Micheldorf, Sektion Modellflug, wo ich im Hangsegelflug meine ersten Schritte in diesem schönen und interessanten Hobby machte. Es folgten Elektrosegelflug mit bis zu 32 Zellen von der Surprise bis zum 5 m Grosssegler, sowie Motorflug. Von 1994 bis 1996 gehörte ich dem Vorstand des Vereines als Schriftführer an.

Im September 1995 erfüllte ich mir dann einen Jugendtraum und begann mit dem Modellhubschrauberflug. Nachdem in meinem Sog auch Fliegerkollegen aus dem Stammverein mit diesem Virus angesteckt wurden, pachteten wir uns eine Wiese und gründeten den Modellhubschrauberclub Inzersdorf, dessen Obmann ich bin und mit dem wir seit Ende 1996 auch im AERO-Club gemeldet sind.

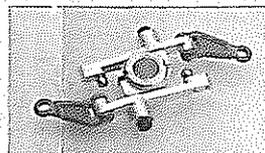
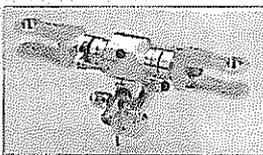
Als ich mir sicher war, den Modellhubschrauberflug erlernen zu können, habe ich meine Segelflugmodelle verkauft und betreibe ausschliesslich den Modellhubschrauberflug, jedoch nicht wettbewerbsmässig.

"ERGO" News von Graupner

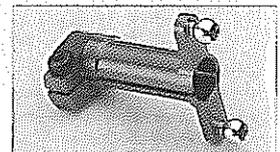
Tuning beim Heli ist dann sinnvoll, wenn einerseits die Lebensdauer und andererseits die "Lebensdauer" der Mechanik erhöht wird. Für den ERGO 30, gibt es auch schon einige hochinteressante "Special Tunings"

Ergo 30 - Tuning

Tuning-Hauptrotorkopf
 Best.-Nr. 1623
 Hochwertige Ganzmetall-Ausführung mit zusätzlichem Drucklager in den Blatthaltern.
 Gewicht ca. 180 g.
GFK-Hauptrotorblätter
 Best.-Nr. 1269 (ohne Abb.)
 Symmetrisches Profil

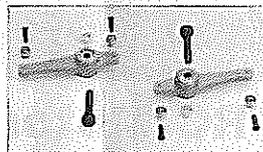
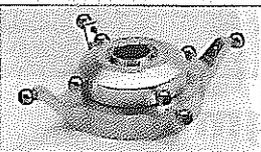


Metall-Pitch-Kompensator
 Best.-Nr. 4462.101
 Vierfach kugelgelagert. Zentralstück und Arme aus Metall. Robust, spielarm und leichtgängig.



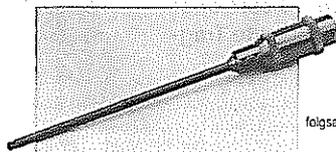
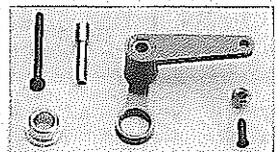
Drasselhebel für OS MAX 32
 Best.-Nr. 4462.104
 Ermöglicht eine doppelseitige Antenkung zum Servo. Dadurch spielfreie Betätigung.

Tuning-Taumelscheibe
 Best.-Nr. 1624
 Präzise gefertigte Ganzmetall-Taumelscheibe.
 Gewicht ca. 53 g.
Leichte Hauptrotorwelle
 Best.-Nr. 4462.106
 (ohne Abb.)
 Aluminium-Ausführung



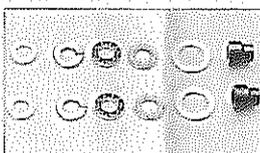
Metall-Mischhebel
 Best.-Nr. 4462.102
 Zweifach kugelgelagert. Robust, spielarm und leichtgängig.

Metall-Heckansteuerhebel
 Best.-Nr. 4462.105
 Zweifach kugelgelagert, robust, spielarm und leichtgängig.



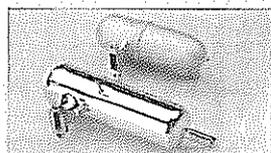
Sechskant-Starteradapter
 Best.-Nr. 1631
 M1 Freilauf, Länge ca. 266 mm,
 Gewicht ca. 178 g.

Drucklagersatz für Hauptrotor
 Best.-Nr. 4462.103
 Verbessert die Steuerfolgsamkeit des Rotorkopfes. Zwei spezielle Buchsen bewirken eine härtere Dämpfung. Besonders für den Kursflug geeignet.



Aluminium-Schalldämpfer
 Best.-Nr. 2242
 Preiswerte Standardausführung.
 Gewicht ca. 66 g.

Edelstahl-Schalldämpfer
 Best.-Nr. 2245
 Robust und großvolumig; dadurch äußerst leise. Leistungssteigernd.
 Gewicht ca. 120 g.



Alle Jahre wieder.....

Die Nürnberger Spielwarenmesse ist jedes Jahr noch vor Beginn der Flugsaison der Höhepunkt des sonst modellfliegerischen, eher trüben Winterdaseins.

Kann man doch dort die herrlichsten Modelle und Zubehör für die kommende Saison bewundern. Nun auch dieses Jahr trieben die großen Hersteller wieder jeden Aufwand um die Kunden, also letztendlich uns davon zu überzeugen, gerade ihre Produkte zu kaufen.

Viele schöne Modelle wurden präsentiert und auch die dazugehörigen Lieferzeiten. Ob es je zur Auslieferung

kommen wird ist bei so manchen Hersteller fraglich aber wir lassen uns gerne überraschen. Wichtig auf dieser messe ist es viele alte Bekannte zu treffen, gute Gespräche zu führen und auch die Probleme der Hersteller zu hören. Denn liebe Leser, auch in dieser Industrie wird schon beinahe um Marktposition und Absatz gekämpft. Waren noch vor einigen Jahren viele kleinere Hersteller und Händler mit vielen interessanten Produkten vertreten so beschränkt sich heute diese Messe auf das Mindestmaß. Ein für mich überraschender Trend war, daß bei allen Herstellern

ein Trend weg vom reinem Zweckmodell hin zum Modellbau, d.h. Vorbildähnlicher Modellbau zu beobachten war.

Nun trotz aller Meckerei wurden wir auch heuer wieder vom eigenen Reiz dieser Messe eingefangen und ich hoffe mit diesem Bericht auch Euch etwas "rüberzubringen" denn wie im Vorjahr gab es auch heuer viel neue Modelle und einiges an neuem Zubehör.

M. Dittmayer

Graupner Modellbau Neuheiten 1997



DV 20 KATANA - RC-Motorflugmodell

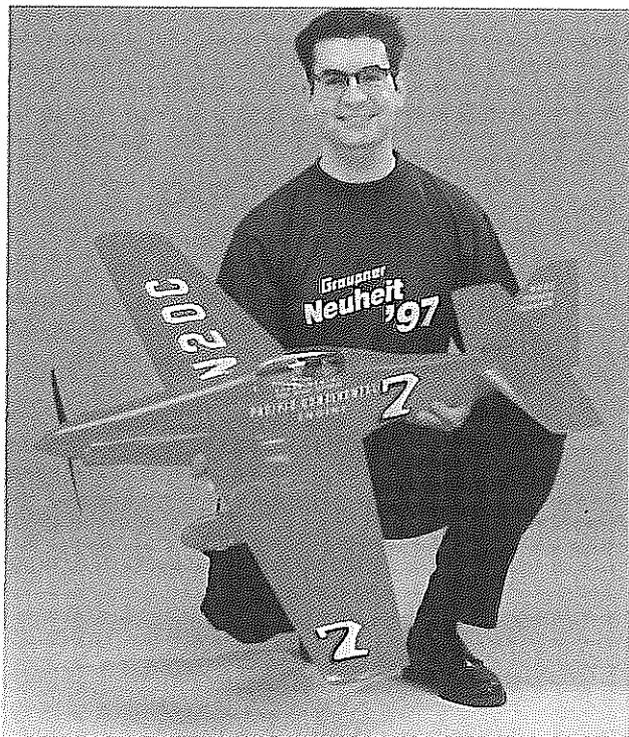
Spannweite ca. 2.400 mm

Semi-Scale-Modell im Maßstab 1:4,5, wettbewerbsgeeignet, für Zweitaktmotoren mit ca. 10 ccm oder Viertaktmotoren ab ca. 15 ccm. Weiß eingefärbte Epoxydharzteile und Rumpf, abachibeplante Tragflügel und Höhenleitwerk.

Zur Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 6218 Schnellbaukasten mit Fertigteilen

Preis: ATS 7.200.-



COSMIC WIND - RC-Elektro- Rennflugzeug

Spannweite ca. 1.200 mm

Der Nachbau im Maßstab 1:5 entspricht den Regeln der neuen Formel-I-Pylonrennklasse. Das fertige Modell für 12-16 NC-Zellen ist auch für die Einführung in diese Klasse geeignet. Weiß eingefärbter GFK-Rumpf mit einteiliger Fertigtragfläche. Zur Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 6220 Packung mit Fertigteilen
Preis: ATS 4.300.-

LS 8 - RC- Segelflugmodell

Spannweite ca. 2.500 mm

Eine Nachbildung des Segelflugzeuges der Standardklasse mit 15 m Spannweite der Firma Schneider. Hoher Vorfertigungsgrad des Bauatzes, beispielsweise durch abachibepunkte Fertigteile, ermöglicht kurzzeitige Fertigstellung. Rumpf aus weiß eingefärbtem Epoxydharz. Geeignet für Hangflug, Hochstart und F-Schlepp.

Best.-Nr. 4519 Schnellbaukasten mit Fertigteilen
Preis: ATS 4080.-





CESSNA L-19 Bird Dog

RC-Motorflugmodell
Spannweite ca. 1.684 mm
„Fast-Fertigmodell“ in Holzbauweise
für Verbrennungsmotoren ab ca. 6,5
ccm oder Elektromotoren mit
12 Zellen.

Ein 3-Achsgesteuerter Hochdecker
mit gutmütigen Flugeigenschaften,
auch als Querrudertrainer geeignet.
Zur Steuerung über 8 Kanäle.

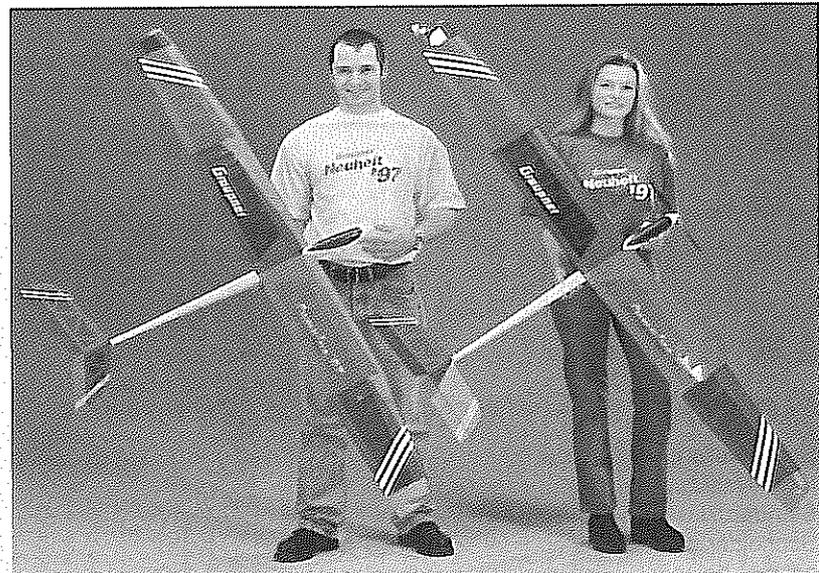
Best.-Nr. 4625 Packung mit Fertig-
elementen

Preis: ATS 3.690.-

CUMULUS 97

RC-Segel- u. -Elektroflugmodell
Spannweite ca. 1.870 mm
Umbaufähiges Seglermodell, auch
für Piloten mit wenig Flugerfahrung.
Bespannte Tragflügel und Leitwerks-
hälften sowie GFK-Rumpf, für gerin-
ge Bauzeit.
Seglerversion für HLG-Wettbewerbe
einsetzbar. Elektroversion für Antrieb
SPEED GEAR 400 konzipiert.

Best.-Nr. 4518 Packung mit
Fertigelementen und Zubehör
Preis: ATS 2.790.-



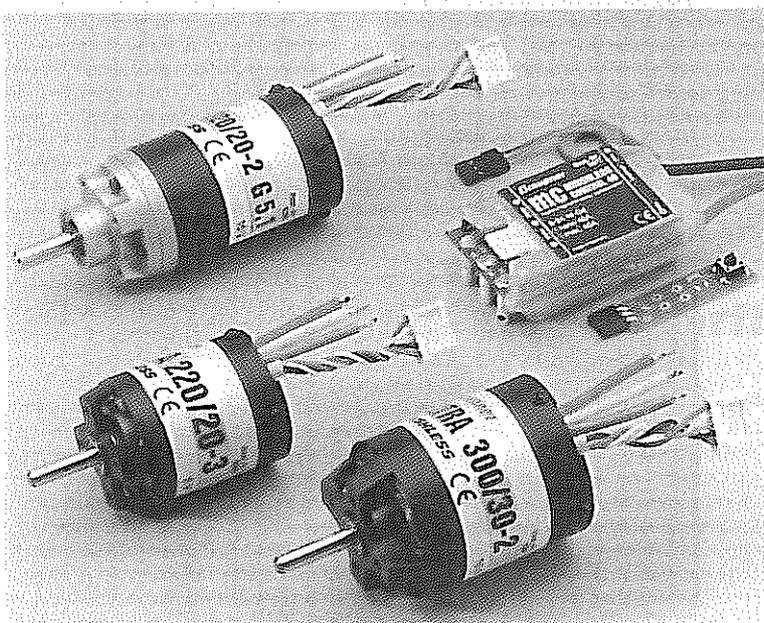
ULTRA-Motoren

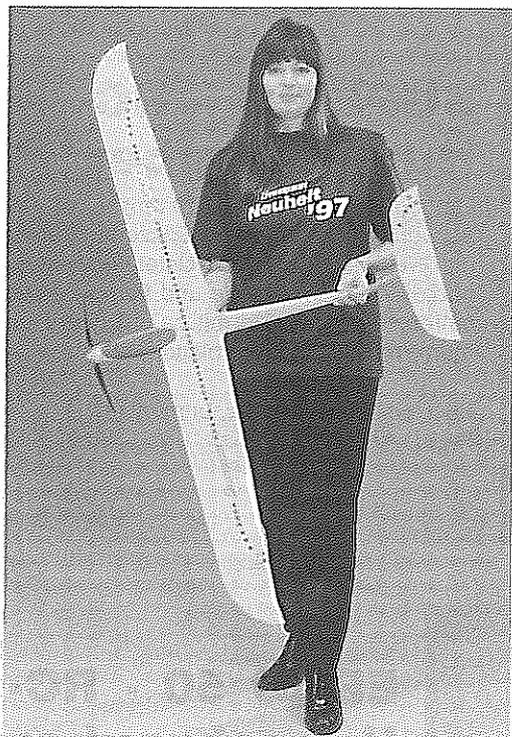
brushless 220/20-28 V Best.-Nr. 6380
brushless G 5,110 V Best.-Nr. 6382
brushless 300/30-216 V Best.-Nr. 6384

mc Brushless Control 40 Best.-Nr. 2877

Neue ULTRA-Motorengeneration, bürsten-
los, auf derzeit höchstem technischen Ni-
veau. Neuartige Konstruktionen und Ma-
terialien ergeben hohes Drehmoment bei
niedrigem Gewicht und guter Belastbarkeit.
Speziell für diese Motorenserie wurde ein
microprozessorgesteuerter Regler mit ei-
nem Nennstrom von 40 Ah für 6 - 24 NC-
Zellen entwickelt.

Preis: ATS 4.170.-bis 5.350.-





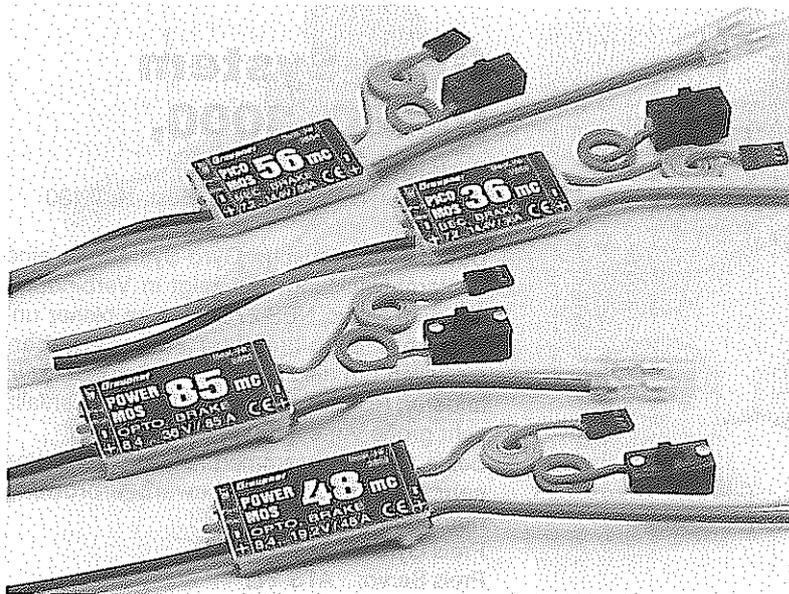
SECCO - RC-Elektro-Motorsegler

Spannweite ca. 1.475 mm
 Querrudergesteuertes RC-Hotlinemodell für Elektroantrieb mit 6-10 Zellen und sehr unterschiedlichen Motorisierungsvarianten. Steuerung über 6 Kanäle.

Best.-Nr. 6227 Schnellbaukasten mit Fertigteilen
 Preis: ATS 2.750.-

LOOP - RC-Elektro-Kunstflugmodell

Spannweite ca. 800 mm
 In konventioneller Leichtbauweise konstruiertes Mini-Kunstflugmodell für SPEED-400-Elektroantrieb, mit geringem Gewicht. Zur Steuerung über 8 Kanäle.
 Best.-Nr. 6223 Schnellbaukasten
 Preis: ATS 2.390.-

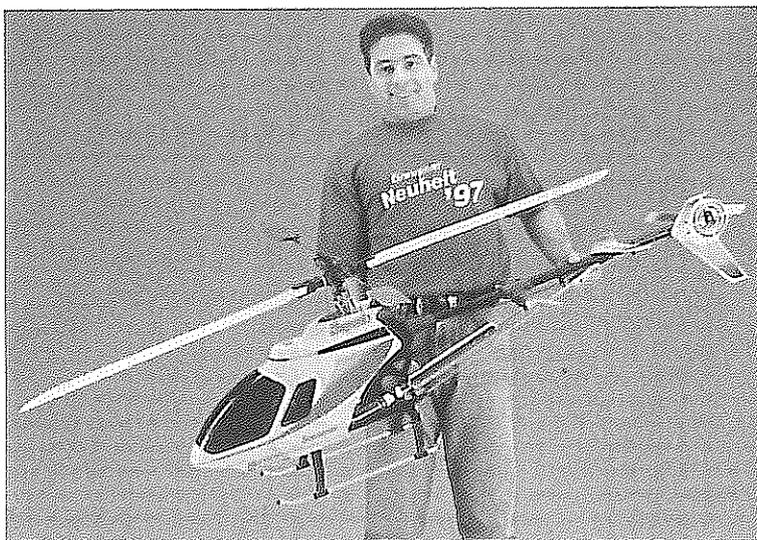


Flugregler

Moderne programmierbare Hochleistungsflugregler-Generation für den unterschiedlichen Wettbewerbs-einsatz für bis zu 30 Zellen.

- Best.-Nr. 2856 PICO MOS
- 36 mc - BEC, Brake
- Best.-Nr. 2854 PICO MOS
- 56 mc - BEC, Brake
- Best.-Nr. 2852 POWER MOS
- 48 mc - Opto, Brake
- Best.-Nr. 2850 POWER MOS
- 85 mc - Opto, Brake

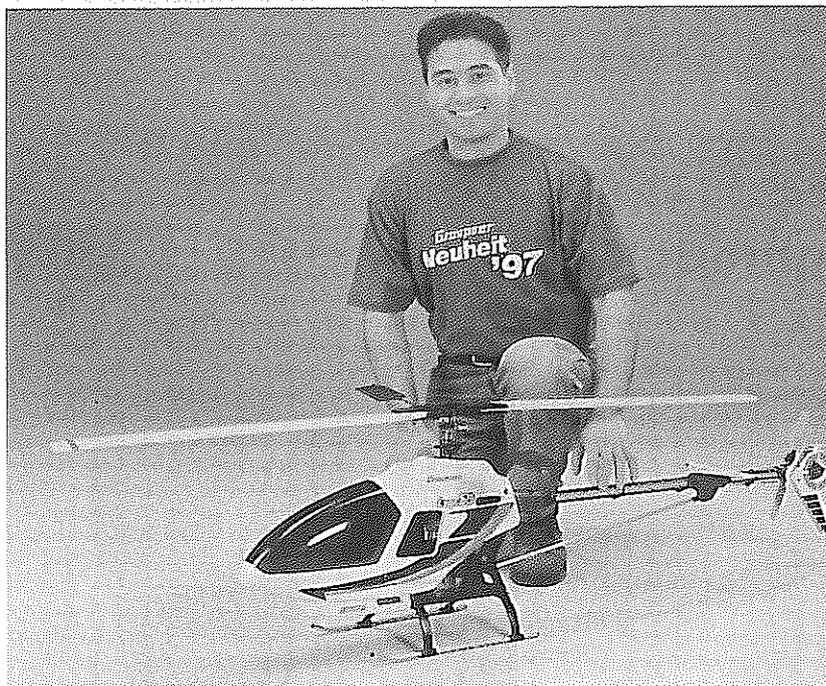
Preis: ATS 1000.-bis 2000.-



SUPERIO - RC-Hubschrauber

Länge ohne Rotor ca. 1.410 mm
Aufwendig konstruiertes Spitzenmodell für den Wettbewerbseinsatz. Unter Verwendung hochwertiger Werkstoffe und Fertigungsverfahren. Für Motoren mit ca. 10 ccm Hubraum, ohne Hauptrotorblätter.

Best.-Nr. 4464 Bausatz, unmontiert
Preis: ATS ????

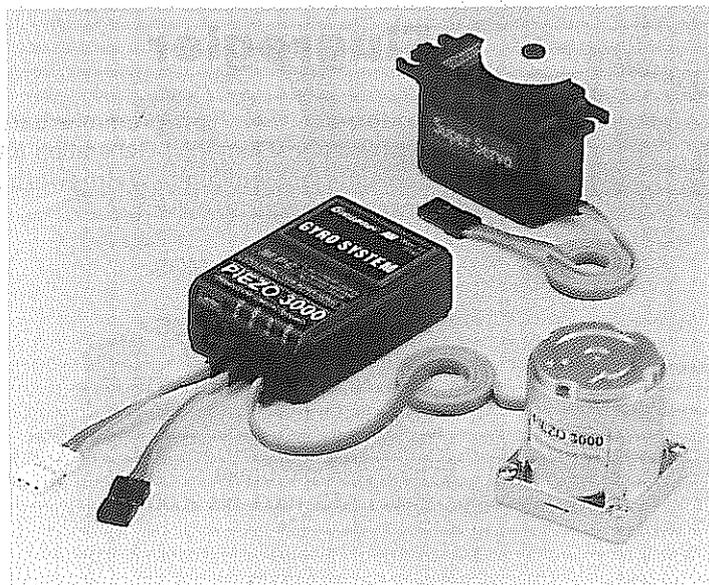


ERGO 50 - RC-Hubschrauber

Länge ohne Rotor ca. 1.266 mm
Leistungsgesteigerte Version des ERGO 30 für Motoren mit 7,5 ccm Hubraum. Einsatzmöglichkeiten vom ruhigen, stabilen Schwebeflug bis zum Extremkunstflug, daher für Anfänger und Experten gleichermaßen geeignet.

Best.-Nr. 4465 Bausatz vormontiert mit eingebautem Motor OS MAX 46 FX-H
Preis: ATS 10.570.-

Best.-Nr. 4466 Bausatz unmontiert, ohne Motor
Preis: ATS 7.490.-



Gyro-System PIEZO 3000,

Best.-Nr. 5140
Super Servo NES-2700G. Best.-Nr. 5130

Das piezoelektrische Gyro-System ist eine Weiterentwicklung und zeigt in Verbindung mit dem Servo NES-2700G eine bisher unerreichte Stabilität von Hubschraubermodellen um die Hochachse. Der Einsatz in anderen RC-Modellen bringt jedoch ebenfalls sehr große Vorteile.

Beide Geräte zusammen haben bereits eine sehr erfolgreiche Wettbewerbserprobung durchgemacht.

Preis Gyro: ATS ???
Preis Servo: ATS ???

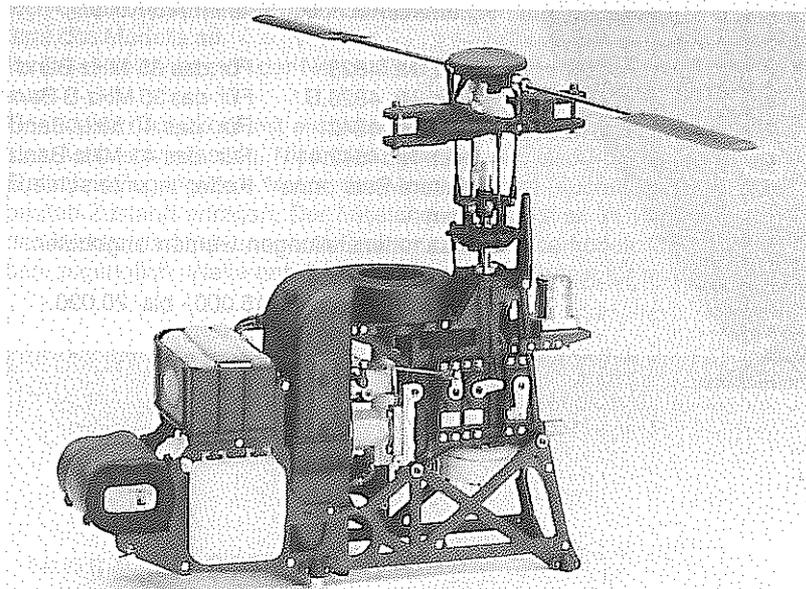


ULTRA-STAR 2000

Hubschrauberzelle

Länge ohne Rotor ca. 1.410 mm Der Rumpfbausatz ULTRA-STAR 2000 ergänzt die UNI-MECHANIK 2000, oder die UNI-EXPERTMECHANIK zu einem Hochleistungs-Helikoptermodell in offener Bauweise.

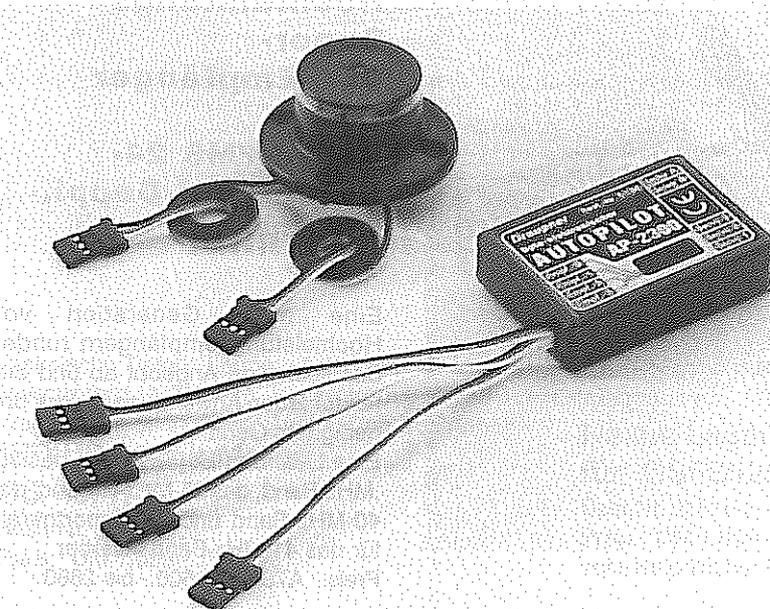
Best.-Nr. 4447 Rumpfbausatz
Preis: ATS 5.280.-



UNI- MECHANIK 2000

Hubschraubermechanik Hauptrotordurchmesser ca. 1.550 mm Weiterentwicklung der 1000fach bewährten UNI-EXPERT-MECHANIK, voll kompatibel bezüglich des Einbaus in die unterschiedlichen Rumpfbausätze. Die vormontierte Mechanik ist für Zweitaktmotoren mit ca. 10 ccm oder Viertaktmotoren mit ca. 15 ccm ausgelegt. Die Übersetzung Hauptrotor 9:1, Heckrotor 2,25:1.

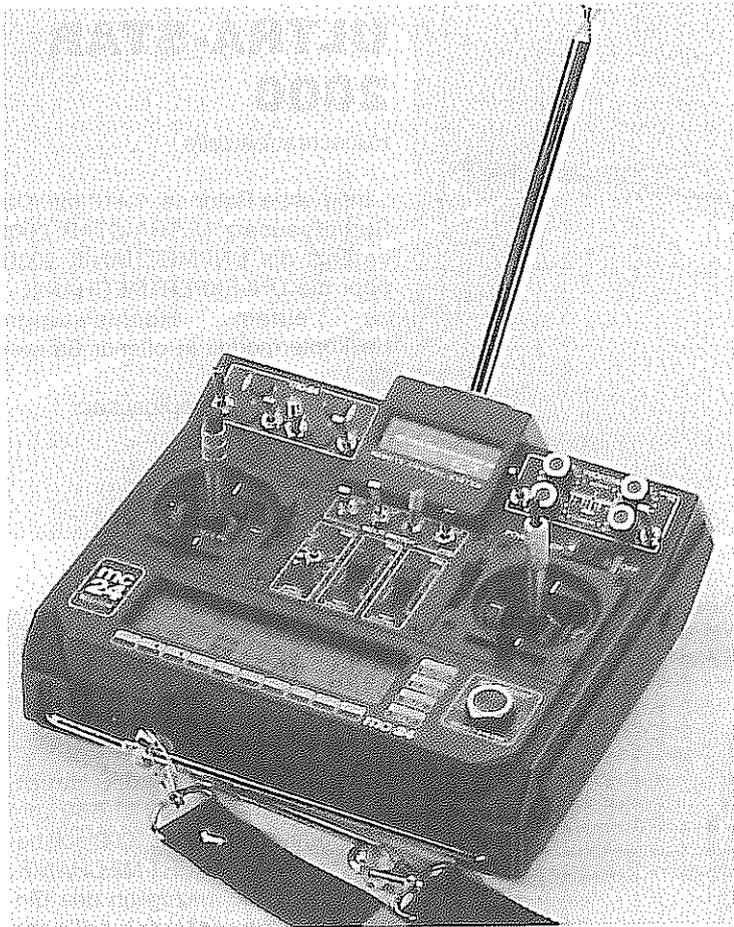
Best.-Nr. 4448 Vormontierter Bausatz
Preis: ATS 10:980.-



Opto- elektronischer Autopilot AP- 2300

Moderner Mini-Autopilot mit Längsachsenstabilisierungs-Differential-System für zwei Querruderservos oder linear mit einem Querruder-Servo, zur automatischen Stabilisierung von Flächenmodellen im Horizontalflug.

Best.-Nr. 5136 Sensor mit Steuerelement
Preis: ATS 1.290.-



COMPUTER- SYSTEM mc-24

24-Kanal-Microcomputer-Fernlenksystem

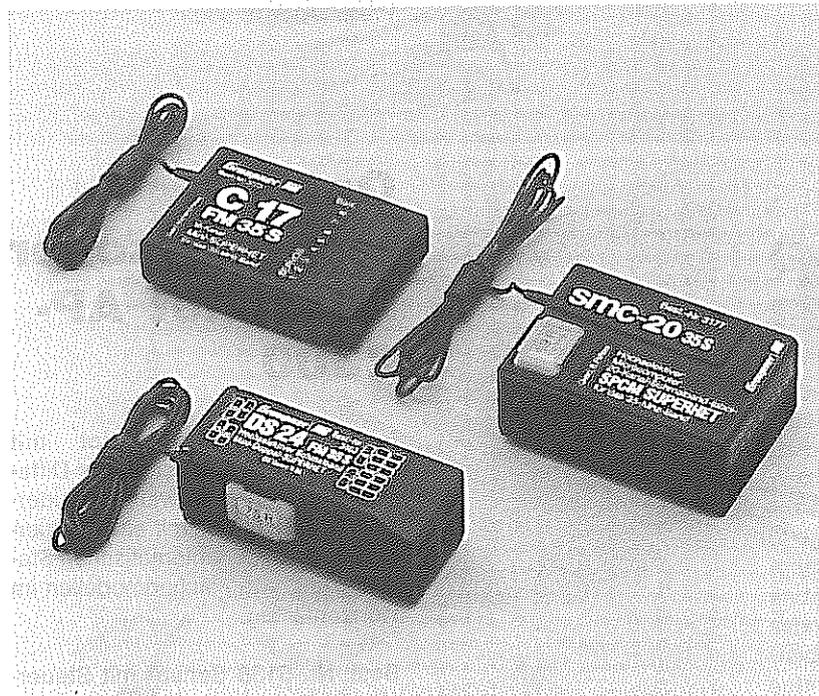
in neuester Technologie.

Professionelles High-Technology Microcomputer-Fernlenksystem, interner 32 Bit CPU mit 17 MHz Taktfrequenz High-Speed-Precision-A/D Converter, bis 4 Mbit aufrüstfähiges SUPER-SOFT-MEGA-ROM-System sowie neuartigem Dual-Functions-Rotary-Encoder mit 3D-Rotary-Select-Programmieretechnik. Sets im Alu-Koffer.

Best.-Nr. 4828	Für das 35 MHz-Band
Best.-Nr. 4828.B	Für das 35 MHz-B-Band
Best.-Nr. 4842	Für das 40 MHz-Band
Best.-Nr. 4842.41	Für das 41 MHz-Band

Weitere Sets ohne Koffer in unterschiedlichen Zusammenstellungen werden angeboten.

Preis: ATS von ca. 15.000.- bis 20.000.-



C 17 FMS 16-Kanal- FM- Schmalbandempfänger

smc-20 S 20-Kanal- Hochleistungs- Super- PCMEmpfänger

DS 24 FMS 24- Kanal-Mini-Doppl.- SUPERHET

Eine neue Generation von Hochleistungsempfängern runden das seitherige Angebot ab und bieten für jeden Anwendungszweck das geeignete Gerät.

Eine Lieferung ist jeweils für das 35-MHz-Band, das 35-MHz-B-Band, das 40-MHz-Band und als Exportgeräte für das 41-MHz-Band lieferbar.

Preis: ATS ca. 1.600.- bis 2880.-



Best.-Nr. 21506

Nexus 30D, GP Hubschrauber

1.099,-DM*

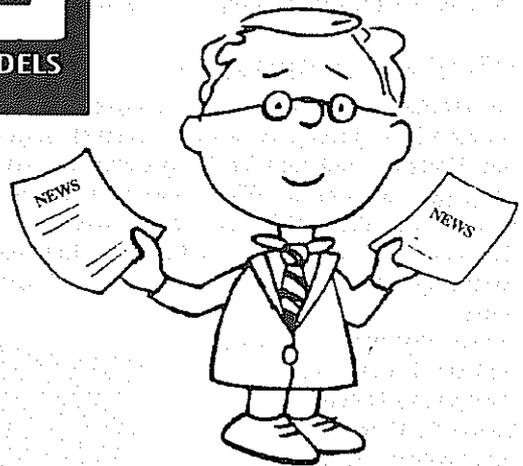
Nexus 30 D - Der kleine Wilde für 3D-Kunstflug!

Der Nexus 30 D besitzt einen geänderten Rotorkopf mit einzeln aufgehängten Blättern. Durch die einzelne Blattlagerung paßt sich der Konuswinkel der Blätter der jeweils herrschenden Fluglage des Modells an.

Im Detail zeichnet sich der Nexus 30 D durch folgende Punkte aus:

Geänderter Rotorkopf mit einzelner Blattdämpfung und auf gleicher Höhe liegender Stabilisatorstange für schnellstes Ansprechverhalten, Niedriger Schwerpunkt, dadurch wird eine hohe Flugstabilität erreicht.

Einfacher Zugang zum Motor, der Motorein- und -ausbau kann nun mit Schalldämpfer und Düsenadel im eingebauten Zustand erfolgen. Der Füllstand des Tanks ist im Flug sehr deutlich zu erkennen. Optimale Einbauposition des Motors, dadurch bequeme Position des Anlasserkonus. Oberes Kugellager ist durch das Lösen von nur 4 Schrauben zugänglich. Weiterentwickelte Heckrotormechanik für spielfreie Anlenkung der Heckrotorblätter.



Technische Daten: Länge: 1.050 mm Breite: 140 mm Höhe: 230 mm Gewicht: 2.800 g

Hauptrotord.: 1.215 mm Heckrotord.: 215 mm Getriebeübers.: 9,8:1:5

Weiters gibt es in dieser Ausführung auch noch:

NEXUS 46 mit Motor

OS 46FH-X

Best. Nr. 21620

Preis: DM 1.599,-

**Nexus Legato
für OSFS52S**

Best.Nr. 21610

Preis. DM 1.999,-

voraussichtlicher Erscheinungstermin Mitte März 1997

Best.-Nr. 11552
 Fairchild PT-19, fertig bespannt 459,-DM*
 Best.-Nr. 11553
 Fairchild PT-19, rohbaufertig 399,-DM*

PT-19 - Der Klassiker

Das Modell ist im Maßstab 1:7 nachgebildet. Der zweisitzige Trainer wurde von der Firma Fairchild entwickelt. In der auf dem Foto gezeigten Version wurde er lange Zeit von der amerikanischen Luftwaffe als Aufklärer eingesetzt. Das Modell eignet sich für Fortgeschrittene und Profis. Der Aufbau des Modells erfolgt komplett in Balsaholz. Die Flugeigenschaften der PT-19 sind sehr gutmütig. Das Modell ist ausgelegt für leichten Kunstflug und ist für den Einbau eines 6,5 cm³ Motors vorgesehen.

Es stehen zwei Versionen zur Auswahl, flugfertig bespannt und rohbaufertig. Gutmütige Flugeigenschaften, Vorbildgetreue Optik, Komplettbaukasten mit vielen Kleinteilen, Konventionelle Holzbauweise

Hoher Vorfertigungsgrad, dadurch kurze Bauzeit

Technische Daten

Länge: 1.210 mm

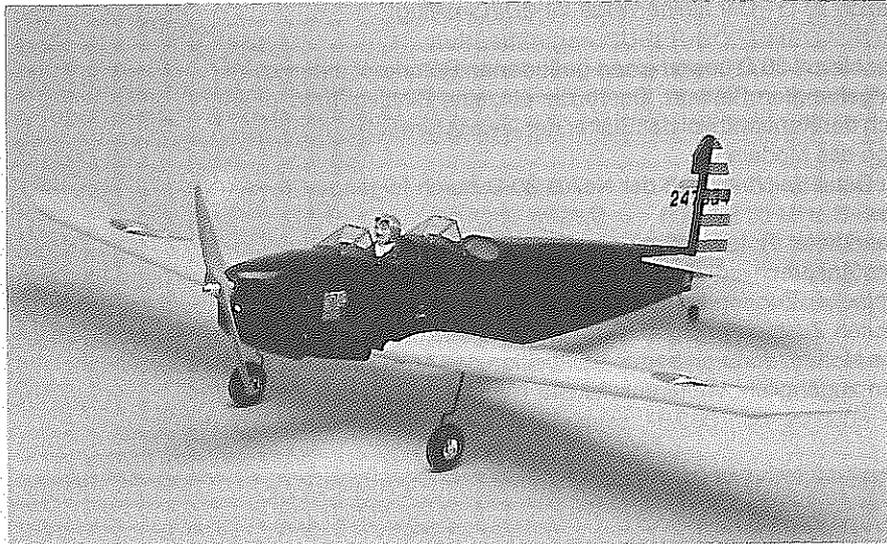
Spannweite: 1.568 mm

Flächeninhalt: 36,6 dm²

Gewicht: 2.400 g

Profil: NACA 2415

Voraussichtlicher
 Erscheinungstermin Mitte
 März 1997



Best.-Nr. 10605

Flash M36,

Motorkunstflugzeug mit
 Elektroantrieb 459,-
 DM*

Das kunstflugtaugliche Motorflugzeug mit Elektroantrieb

Elektrokunstflug ist ein völlig neuer Trend, der sich immer stärker durchsetzt. Besonders durch die Weiterentwicklung der Antriebssysteme ist der Elektroantrieb inzwischen eine vollwertige Alternative zum Verbrennerantrieb.

Das Modell besitzt einen robusten LSS-Rumpf, die Tragflächen sind in bewährter Balsa-Rippenbauweise gefertigt. Tragflächen und Höhenleitwerk sind bereits flugfertig bespannt.

Uneingeschränkt kunstflugtauglich.

Kompletter Lieferumfang mit Motor und sämtlichem RC-Zubehör. Durch die Radverkleidungen wird die elegante Optik des Modells zusätzlich verbessert. Mit dem Dekorbogen kann das Modell ohne aufwendige Lackierarbeiten elegant gestaltet werden.

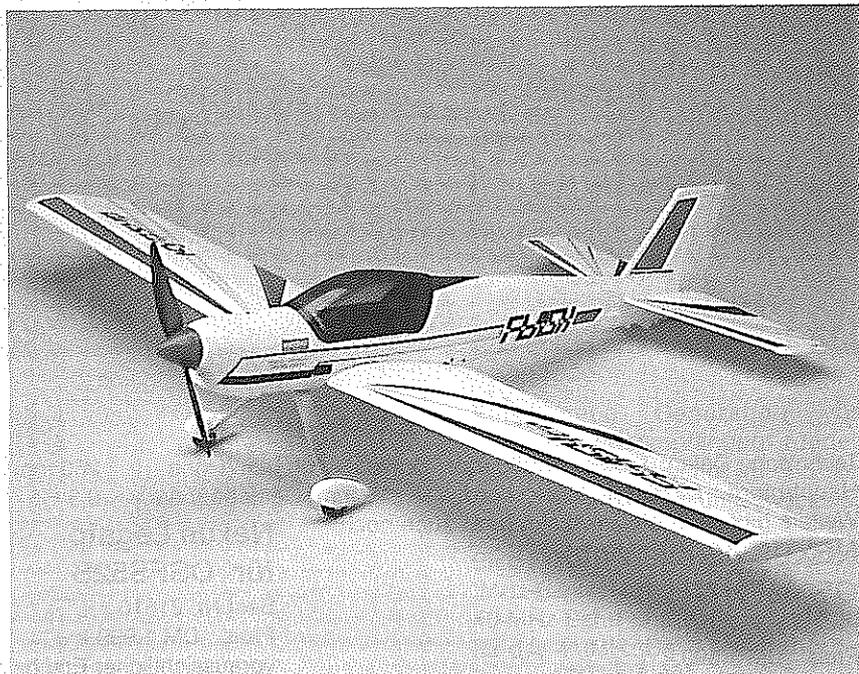
Technische Daten

Spannweite: 1.190 mm

Länge ü.a.: 860 mm

Flächeninhalt ca.: 22,4 dm²

Abfluggewicht ca.: 1.200 g



voraussichtlicher Erscheinungstermin Mitte März 1997

Best.-Nr. 11615

CAP 232

Motorkunstflugzeug mit Verbrennerantrieb 459,-DM*

Vorbildgetreuer Kunstflug in seiner schönsten Form

Die CAP 232 ist ein oft gesehener Gast auf internationalen Kunstflugwettbewerben und dem Breitling Cup. Sie besticht durch ihre einmalige Optik und die faszinierenden Flugeigenschaften.

Das Modell ist komplett in Balsaholz aufgebaut, um das Gewicht so gering wie möglich zu halten. Mit einem 3,5 cm³ Motor besitzt die CAP 232 Leistung im Überschuß!

Kompletter Lieferumfang mit sämtlichem Zubehör Vorbildgetreue Optik, sehr einfaches Handling in der Luft. Sauberes Kunstflugverhalten, sehr gutes Ansprechverhalten. Der Baukasten besticht durch den hohen Vorfertigungsgrad. Das Modell ist mit wenigen Handgriffen flugfertig. Aufwendige Lackierarbeiten sind nicht erforderlich.

Technische Daten

Länge: 946 mm
 Spannweite: 1.066 mm
 Gewicht: 1.300 g
 Flächeninhalt: 20,7 dm²
 Motor: ca. 3,5 cm³



voraussichtlicher Erscheinungstermin Mitte März 1997

Best.-Nr. 11643

Aurum Sports

Motorkunstflugmodell 599,-DM*

Perfekter Kunstflug Aurum ist in der Luft wirklich Gold wert! Der berühmte F3A-Pilot Guichi Naruke hat dieses wunderschöne Modell konstruiert und bereits mehrfach im Wettbewerb erfolgreich eingesetzt! Das Modell besticht durch ein absolut neutrales Flugverhalten in jeder Fluglage. Alle Steuerbefehle werden ohne Verzögerung direkt vom Modell umgesetzt. Der Motor wird hängend eingebaut, dadurch paßt er sich optimal der Rumpfform an. Der elegante Aluminium-Spinner und die Radverkleidungen runden die Optik des Modells ab.

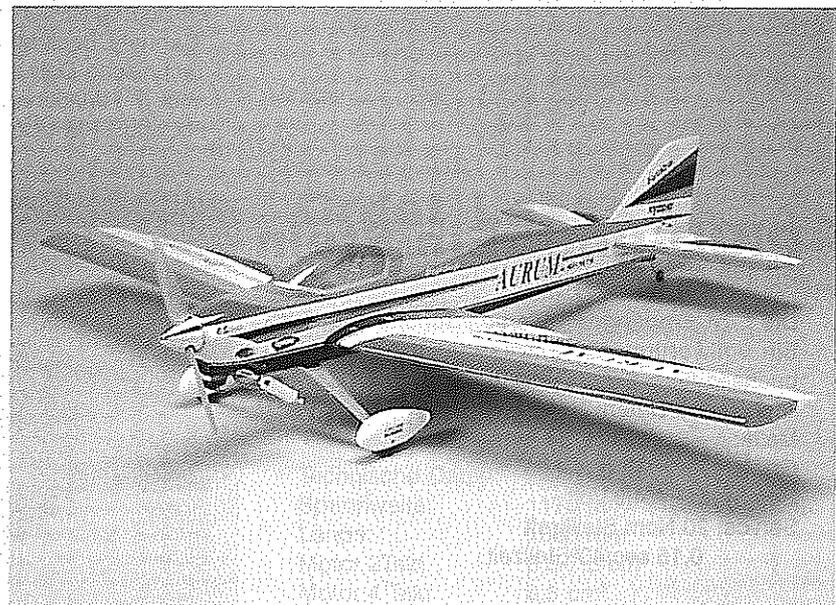
Das Modell ist geeignet für Fortgeschrittene und Profis. Gutmütige Flugeigenschaften

GfK-Motorhaube
 Komplettbaukasten mit vielen Kleinteilen

Konventionelle Holzbauweise
 Alle Holzteile sind bereits fertig bespannt.

Technische Daten

Länge: 1.295 mm
 Spannweite: 1.326 mm
 Flächeninhalt: 33,6 dm²
 Gewicht: 2.200 g
 Profil: symmetrisch



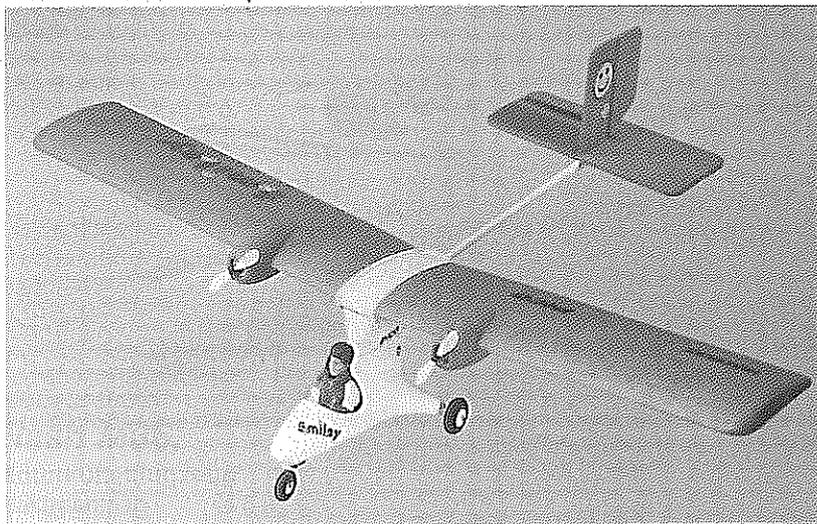
voraussichtlicher Erscheinungstermin Mitte März 1997

MULTIPLEX[®]

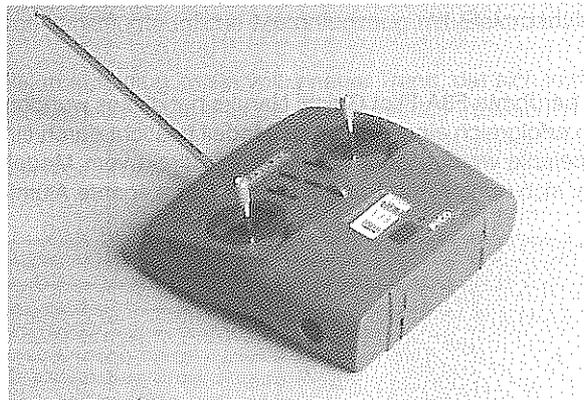
Flugspaß für jedermann - im Modellmaßstab



Unter dieses Motto könnte man die neue MULTIPLEX PICOline stellen. Kernstücke sind ein Ultra-Light-Flugmodell mit zwei Elektro-Motoren und eine neue Funkfernsteuerung. "Smiley" heißt der UL und ist wirklich ein Modell für jedermann, der sich bisher noch nicht an den Modellsport herangetraut hat. Der „Smiley“ muß nicht gebaut, sondern bestenfalls montiert werden - und zum Fliegen genügt eine größere Wiese. Die PICO-line Funkfernsteuerung ist ebenfalls auf einfachste Bedienung ausgelegt und erfordert absolut keine Vorkenntnisse in Sachen Modellsport.



Technische Daten:
Spannweite: 1420 mm
Länge: 980 mm
Fluggewichtca: 1450 g
Steuerung: Höhe/Seite/Motor



PICO-line -Sender

Dieser Sender hat in der Grundausstattung 4 Funktionen. Frei Knüppelbelegung und natürlich Servoreverse. Selbstverständlich ist der Sender auf 7 Funktionen nachrüstbar, damit sind dann auch Querruderdiff. und V-Leitwerk möglich. Weiters kann dieser Sender auch als Schülersender eingesetzt werden. In dieser Senderklasse einzigartig ist der mögliche Einbau des "Cannel-Check-Modul"

Technische Daten:
max. 7 Funktionen
FM und PPM Übertragungsart

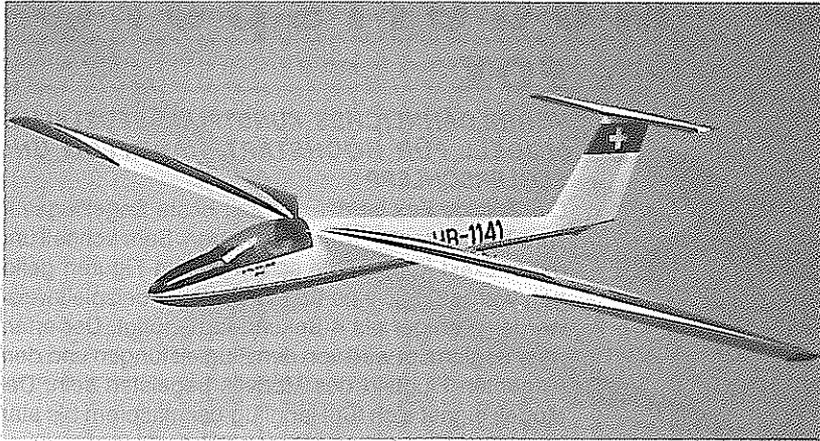
PICO-line -Ein-Stein

Die " 7K Empfänger+2Servo+Schalter-Einheit"
Ein vollwertiger 7K Empfänger mit Anschlußbuchsen für 5 Servos und 2 eingebauten Servos.

Technische Daten:
Maße: 62x31x34 mm
Gewicht: 75 g
Betr.Span. 4,8 Volt
Servos: 20 Ncm Stellkraft
0,15 sec/40°Stellzeit



... aus reiner Freude am Fliegen **Pilatus B4**



Technische Daten B4:

Spannweite:	2600 mm
Rumpflänge:	1220 mm
Flächeninhalt (FAI):	46,5 dml
Tragflächenprofil:	RG 14 mod.
Leitwerksprofil:	NACA0008/10
Fluggewicht:	1800 bis 2200 g
Flächenbelastung:	39 g/d M2
Funktionen:	Quer-, Höhen-, Seitenruder, Störklappen, Schleppkplg.

All die positiven Eigenschaften des Originals haben wir unserer **B4** mitgegeben. Für fortgeschrittenen Einsteiger ist die **B4** von MULTIPLEX ein problemloses und optisch bestechendes Alltagsmodell.

In der Hand des Könners wird sie, insbesondere **im Kunstflug und am Hang**, zu einem nachhaltigen Erlebnis.

Auch bei **Semi-Scale-Wettbewerben** hat diese **B4** gute Aussichten auf Erfolg.

Bei aller Leistung ist das Modell außerordentlich gutmütig und steuerfolgsam. Die **B4** ist für Hochstart, Handstart und Flugzeugschlepp geeignet... und hat transportfreundliche Abmessungen!

Big Lift

Seit Mitte der 70er Jahre ist der Big Lift in vielen Vereinen im Einsatz und hat wesentlich zur Verbreitung des Segler-Schlepps für Modellflugzeuge beigetragen.

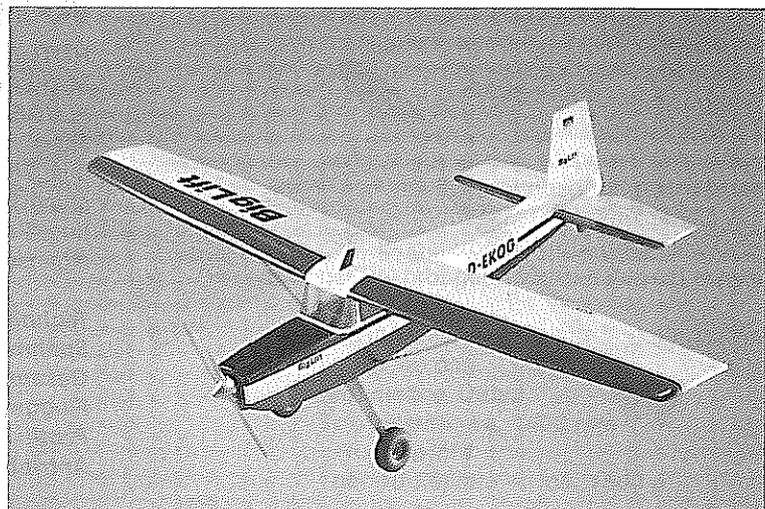
Neben dem Seglerschlepp kann er genauso gut für Schulungs- und Trainingsaufgaben eingesetzt werden. Sondereinsätze bei Flugtagen zum Abwurf von Bonbons oder Modell-Fallschirmspringern sind ebenso möglich, wie das Fotografieren und Filmen aus der Vogelperspektive.

Aufgrund der starken Nachfrage haben wir das Modell wieder in unser Programm aufgenommen.

Dabei haben wir noch einiges draufgesetzt:

- Motorhaube aus kraftstofffestem Material liegt bei
- Duraluminium-Fahrwerk liegt bei
- GFK-Streben liegen bei
- Flächen wahlweise mit oder ohne Querruder und Wölbklappen zu bauen.

Big Lift - es gibt viel zu schleppen, bringen wir's rauf!



Great Lakes

Wunderschöner Doppeldecker aus der goldenen Zeit des Fliegens.

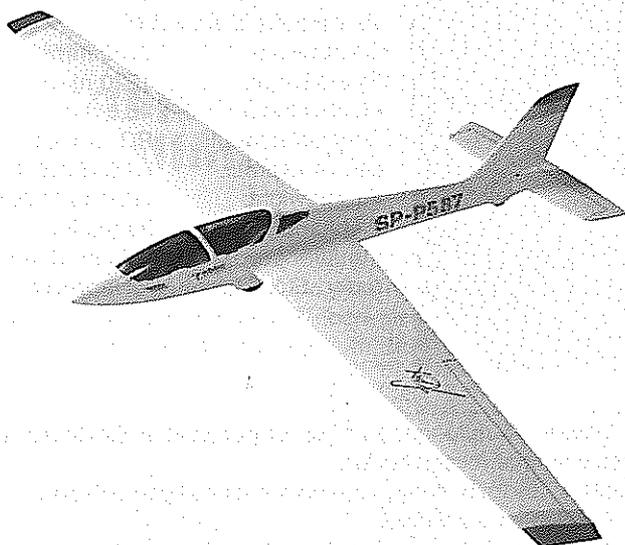
Dieses Modell wird bereits rohbaufertig und verschliffen geliefert.

Ein ideales Modell für Einsteiger im Doppeldeckerflug.

Technische Daten:

Spannweite:	1170 mm
Länge:	1060 mm
Motor 2Takt:	6,5-7,5 cm ³
Motor 4 Takt:	8,5 cm ³

robbe Modellsport



FOX

VORBILDÄHNLICHES KUNSTFLUG-SEGELFLUG-MODELL FÜR HOCHSTART, HANGFLUG UND SEGELERSCHLEPP

Die 2sitzige Fox ist das zur Zeit beste Segelflugzeug zum Trainieren von Kunstflugfiguren. Sehr schnell und dabei exakt können die schwierigsten Figuren geflogen werden. Für eine 360 Grad Rolle beispielsweise werden weniger als 4 Sekunden benötigt. Der erfahrene Seglerpilot wird von den Flugleistungen und dem eleganten Flugbild des Modells begeistert sein. Das Modell eignet sich für Hangflug bei mittlerem bis starkem Wind, Flugzeugschlepp mit Motorflugzeugen und Segelkunstflug.

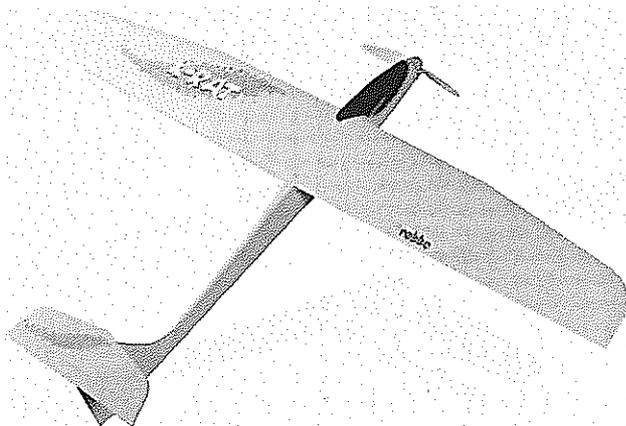
Technische Daten:

Spannweite: ca. 2170 mm

Gesamtflächeninhalt: ca. 35,5 dm²

Fluggewicht: ca. 1700 g

Profil: RG12



K-RAT

HOTLINE-ELEKTROSEGELMODELL MIT EPOXYRUMPF UND HIGHTECH-SANDWICH-FLÜGEL

Hohe aerodynamische Güte und ein modernes Profil erlauben atemberaubende Speedflüge und hohe Leistung bei senkrechten Aufwärtspassagen im Kunstflug. Trotzdem werden hervorragende Segelflugeigenschaften mit guten Gleitwerten erreicht.

Technische Daten:

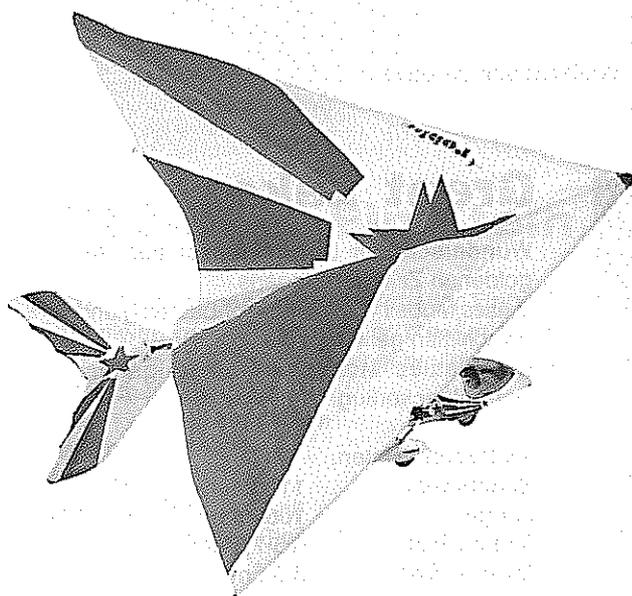
Spannweite: ca. 1800 mm

Gesamtflächeninhalt: ca. 35 dm²

Fluggewicht: ca. 1750 g

Profil: MH 30 mod

Antrieb: Elektromotor



SKYFLEX 2002

DIE KONSEQUENTE WEITERENTWICKLUNG EINER BRILLANTEN IDEE:

SKYFLEX MIT HÖHENLEITWERK

Durch Anbau des Höhenleitwerks konnten die vorzüglichen Flugeigenschaften des Flugdrachens wesentlich erweitert werden:

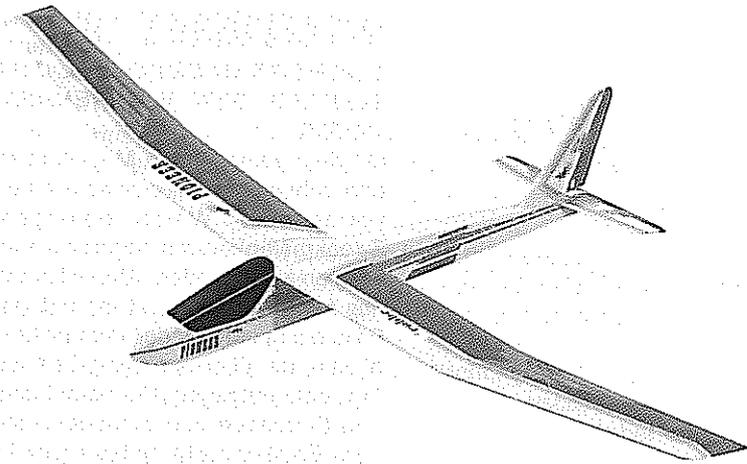
Insgesamt agileres Fliegen, zum Beispiel: Bodenkrobatik mit engen Kurvenflügen, Überschläge, kurze Rückenflüge usw.,

Desweiteren verfügt das Modell über eine Tuning-Anlenkung, ein mehrfach bedrucktes Segel, eine 3-Blatt-Luftschaube, die den Geräuschpegel um 3 dB absenkt und einen verbesserten Wirkungsgrad aufweist. Die übrige Ausstattung entspricht dem Modell Skyflex 2000.

Technische Daten:

Spannweite ca. 1800 mm

Gesamtflächeninhalt ca. 1250 mm



PIONEER PIONEER ARC

SEGELFLUGMODELL FÜR NEUEIN- STEIGER

Das Modell kommt hauptsächlich demjenigen entgegen, der den unkomplizierten und preiswerten Einstieg in das Hobby Modellflug sucht. Das eigenstabile Flugverhalten verzeiht kleinere Steuerfehler, und die geringe Fluggeschwindigkeit bereitet beim Landen keine Schwierigkeiten. Wahlweise kann ein leichter Elektroantrieb eingebaut werden.

Technische Daten:

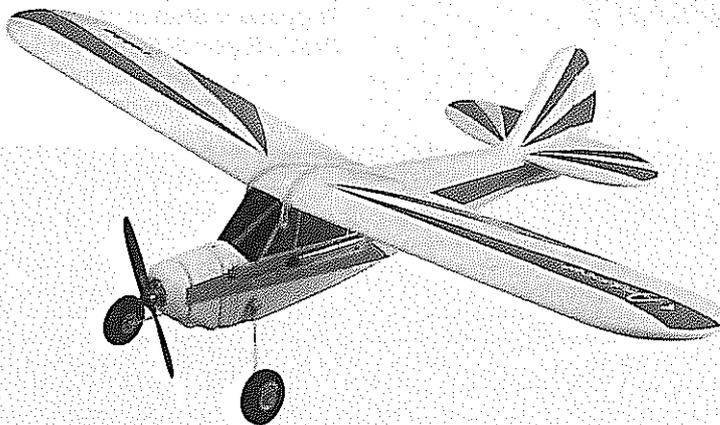
Spannweite: ca. 1850 mm

Gesamtflächen-

inhalt: ca. 37,6 dm²

Fluggewicht: ca. 1450 g

Profil: Eppler 205



AIRDANCER

ELEKTROMODELL FÜR DEN NEUEIN- STEIGER - FAST-FERTIGMODELL

Nach wenigen Handgriffen sind die Teile zusammengesteckt und mit dem beiliegenden Dekorbogen fixiert. Man benötigt außer einem kleinen Schraubendreher und einem scharfen Messer kein Werkzeug, auch keinen Klebstoff. Da weder Pinsel noch Sprühdose benutzt werden, kann der Airdancer überall aufgebaut werden. Eingefärbte Styroporteile und farbiger Dekorbogen verleihen ihm ein attraktives Outfit.

Airdancer kann ohne jede Vorkenntnis geflogen werden.

Technische Daten:

Spannweite: ca. 1400 mm

Fluggewicht

mit 10 Zellen: ca. 1500 g



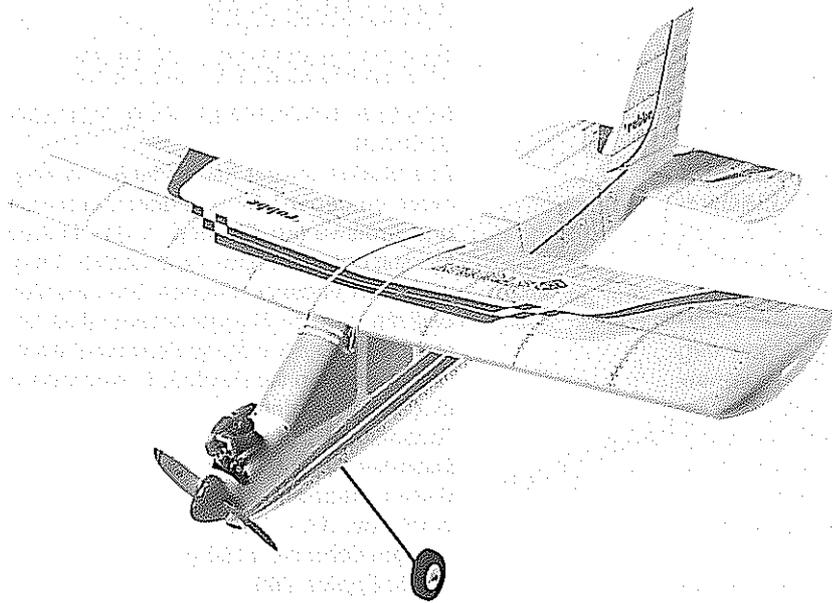
ROBBE COMMANDER

VORBILDÄHNLICHES MODELL EINES GESCHÄFTSREISEFLUGZEUGES

Dieser Nachbau ist die vorbildähnliche Verkleinerung des in den USA sehr beliebten und vielgefliegenen Geschäftsreiseflugzeugs. Das Vorbild gehört zur Commander Serie von Gulfstream American und bietet 8 Passagieren Platz. Zwei preiswerte Motoren der 400er Serie, die aus einem 7-zelligen Akku Strom erhalten, sorgen für den nötigen Vortrieb.

Nur über Seiten- und Höhenruder gesteuert, werden keine größeren Anforderungen an den Piloten gestellt. Niedrige Flächenbelastung und die sich daraus ergebenden gutmütigen Flugeigenschaften werden durch Leichtbauweise in Styropor erreicht. Rüstet der Erfahrene das Modell mit Querrudern aus, lassen sich die meisten gängigen Kunstflugfiguren ausführen. Wahlweise kann ein Fahrwerk montiert werden, mit dem einwandfreie Bodenstarts von Hartpisten und kurz gemähten Graspisten gelingen.

Technische Daten: Spannweite: ca. 1230 mm Gesamtflächeninhalt: ca. 24,8 dm² Fluggewicht: ca. 1200 g



STUDENT E STUDENT V

2-ACHS-TRAINERMODELL FÜR ELEKTRO- BZW. VERBRENNER- MOTOR

Mit dem vorliegenden Modell ist es dem robbe Entwicklungsteam in hervorragender Weise gelungen, Zweckmäßigkeit mit harmonischen Formen zu verbinden. Dabei kommt das fertig gebaute und mit farbiger Folie bespannte Modell dem Hobby-piloten, der über nur wenig Zeit verfügt, sehr entgegen. Nur noch Motor und Fernsteuerung einbauen, und dem Erstflug steht nichts mehr im Wege. Inhalt des Montagekastens Student V: wie Student E, jedoch mit: Rumpf mit Motorträger für den Einbau des Verbrennungsmotors.

Technische Daten:

Spannweite: ca. 1400 mm Flug-
gewicht Student E: ca. 2130 g

Fluggewicht Student V: ca. 1670 g,
Profil: Eppler 205

FUTURA SUPER SPORT

DER SPORTLICHE FUTURA

Der Futura Super Sport ist ein preiswerter Trainer in Metall-Kunststoff-Gemischtbauweise. Er eignet sich sowohl für Anfänger wie auch für fortgeschrittene Piloten, die einen extrem haltbaren und robusten Trainer der .60er Klasse suchen.

Alle Fernsteuerungs- und Mechanikkomponenten sind für Wartungsarbeiten sehr gut zugänglich. Das Flugverhalten des Futura Super Sport ist aufgrund der Konstruktion des kunstflugtauglichen Rotorkopfes sehr eigenstabil. Durch die mechanische Mischung der Pitchfunktion ist kein elektronischer Taumelscheibenmischer notwendig. Die patentierte um 45° versetzte Ansteuerung des Rotorkopfes erlaubt eine gerade Gestängeführung, alle Steuerkommandos werden direkt übertragen und beeinflussen sich nicht gegenseitig. Der Futura Super Sport läßt sich durch entsprechenden Komponentenaustausch zum Futura S.E. aufrüsten.

Modellmerkmale: Trainer in Metall-Kunststoff-Gemischtbauweise, zweistufiges Getriebe mit Zahnriemen, Kunststoff-Vorbau zur Aufnahme aller Elektronikkomponenten, zweistufiges Getriebe mit Zahnriemen, Sechskant-Anlaßsystem, Kunststoff-Rotorkopf, patentierte 45° versetzte Taumelscheibenansteuerung, mechanische Pitchmischung, rechtsdrehende Getriebestufe mit 15/73 Zähnen. Der Inhalt des Montagekastens besteht aus: Sämtliche zum Bau erforderlichen Bauteile in montagefertiger Form, alle zum Einbau der Fernsteueranlage benötigten Kleinteile, fertig abgelängte Anlenkungsgestänge, Haupt- und Heckrotorblätter, zweiteilige tiefgezogene Kabinenhaube, ausführliche Bauanleitung mit Bauplan

Technische Daten:
Hauptrotordurchmesser: ca. 1490 mm, Heckrotordurchmesser: ca. 288 mm
Länge: ca. 1540 mm, Höhe: ca. 450 mm, Gewicht mit 10 cm³ Motor: ca. 4800 g



DREHZAHGREGLER GV-1

DER ULTIMATIVE DREHZAHGREGLER FÜR HUBSCHRAUBER

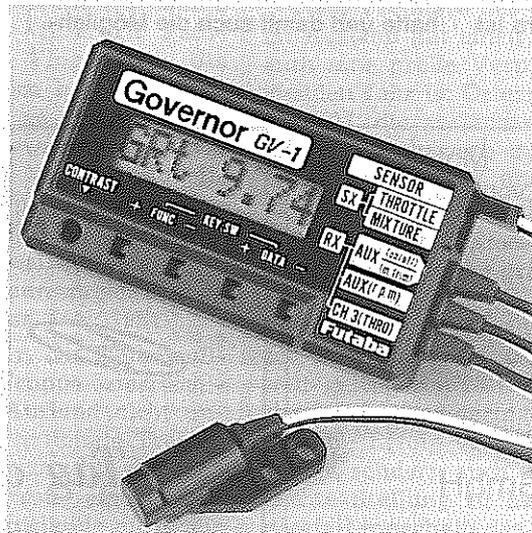
Neuer Drehzahlregler in modernster Mikroprozessortechnik, mit 8-stelligem LC-Display. Der GV-1 Drehzahlregler hält die Rotorkopf- und damit auch die Systemdrehzahl eines Huschraubermodells stabil, wodurch ein präziseres und feinfühligeres Fliegen möglich wird. Im Gegensatz zu anderen Reglern, wird von dem GV-1 die Motordrehzahl erfaßt, wodurch eine noch präzisere Drehzahlregelung erreicht wird. Eine einstellbare 3-Punktkurve ermöglicht die Drehzahlvorgabe über einen 3-Stufenschalter oder Proportionalkanal. Wahlweise wird im Display die Motor- oder die Rotordrehzahl angezeigt, wobei die Maximaldrehzahl gespeichert wird und abrufbar ist.

Um perfektes 3-D Fliegen zu erreichen ist es möglich die übliche „Abschaltautomatik“ bei Erreichen einer bestimmten Gasknüppelposition auszuschalten, so daß der gesamte Gas-Pitch-Steuerweg zur Verfügung steht. Der Regelbereich wird vom Anwender vorgegeben und limitiert, oder alternativ so eingestellt, daß beim Überschreiten einer Vorgabedrehzahl der Regler abschaltet.

Eine Besonderheit ist die automatische Mischung von der Gasfunktion zur Gemischverstellung. Über eine 9-Punkt-Kurve wird eine optimale Anpassung des Motorgemisches an den jeweiligen Motorarbeitspunkt vorgenommen. Wahlweise kann die Gemischkurve des Senders genutzt oder aber eine individuelle Gemischkurve, für Sender die keine senderseitige Gemischverstellung besitzen programmiert werden.

Das integrierte LC-Display bietet darüber hinaus die Möglichkeit, zusätzliche Informationen anzuzeigen. So kann z.B. die Empfängerakkuspannung direkt abgelesen, oder die Magnetfeldstärke angezeigt werden um den korrekten Magnetabstand zu prüfen.

Auszug aus der Funktionsliste:
 Drehzahlanzeige (Rotor oder Motor)
 Maximal-Drehzahl-speicher
 Einstellung Übersetzungsverhältnis
 Einstellung Ein-Ausschalt-punkt
 Vorgabe Drehzahlregelbereich
 Maximaldrehzahlvorgabe
 Automatische Abschaltung ab Vorgabedrehzahl
 3-Punkt-Regelkurve-einstellung
 3-D Einstellung
 9-Punkt-Gemischverstellkurve
 Magnettest mit Feldstärkeanzeige
 Batteriespannungsmessung
 Unterspannungsalarm
 ATV-Einstellung Gasservo



Technische Daten:

Betriebsspannung:
3,8-6 Volt
 Stromaufnahme:
40 mA, incl. Sensor
 Abmessungen:
56 x 30,5 x 16 mm
 Auflösung:
± 6 Motorumdrehungen
 Regelbereich:
1000-2100 U/min
 Regelgenauigkeit: ± 1 %
 Abm.: Sensor:
ø 10 x 16 (27) mm
 Gewicht: 34 g
 Gewicht Sensor: 4 g

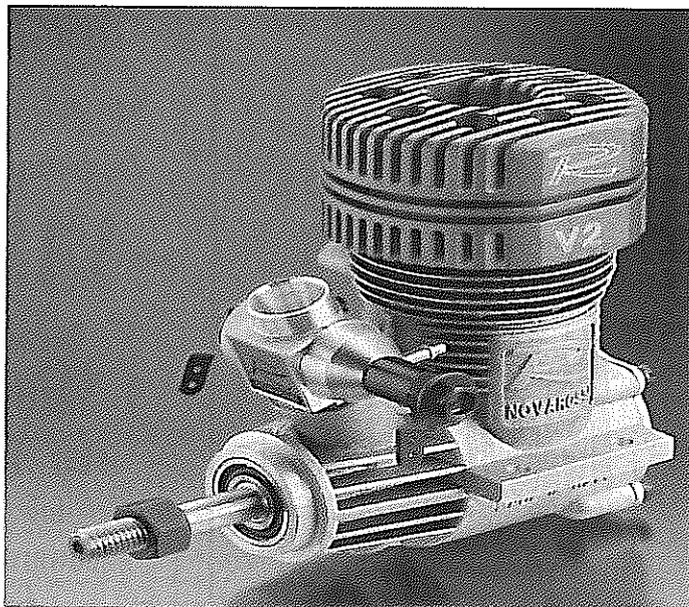
Novarossi C 60.10 H1 4T

Hubraum 9,98cm³

Der preiswerte Einstieg in die Leistungsklasse. ABC-Helimotor Seitenauslaß. Der mit langgeschliffener 8 mm Heim-Kurbelwelle und Normalvergaser ausgestattete Motor läßt sich universell für alle Futura Mechaniken einsetzen. Er verfügt wie der C.60.10 H in neuer Version über vier große Überstromkanäle.

Technische Daten:

Motor Hubraum: 9,99 cm³
 Leistung: 1,91/2,6kW/PS
 Drehzahl: 17500U/min



Fortsetzung des Messeberichts mit den Fa Simprop, Kavan, Topaz und Webra im Heft 2/97

Im "prop 3/96" veröffentlichte Anton Moser unter dem Titel "Der Bundesfachreferent Motor-kunstflug berichtet" seine Meinung über einige Wettbewerbe der abgelaufenen Saison. Darunter befanden sich auch die Österreichische Staatsmeisterschaft F3A und der 30. Int. Rheintalpokal. Dieser "ausführliche" Bericht, der sich auf Zitate aus der Ergebnisliste beschränkte endet mit folgenden Satz: "Die Wettbewerbe selbst waren wie das Wetter.....!".

Zu dieser sehr informativen Aussage eines Bundesfunktionärs seien einige Bemerkungen meinerseits gestattet.

Daß das Wetter an diesem 3-Tagebewerb an 2 Tagen einigen Kummer machte ist bekannt. Aber die Beeinflussung des Wetters ist

bisher nicht einmal von den Veranstaltern des Hahnenkammrennen geschafft worden.

Die Mitglieder des Organisationsteams haben in dreissig Jahren jede sachlich begründete Kritik sehr ernst genommen und ihr, soweit möglich Rechnung getragen. Ich glaube kaum, daß der Internationale Rheintalpokal sonst 30 Jahre, übrigens protestfrei, bei bester int. Besetzung überlebt hätte.

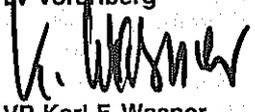
Wenn aber ein Mitglied der Bundessektionsleitung Kritik mit dem Herumwerfen von Sch...(mutz) übt, so befremdet das einigermaßen. Noch dazu wo Herr Moser als verantwortlicher Wettbewerbsleiter ja maßgebenden Einfluß auf den Wettbewerb hatte und damit auch die Möglich-

keit, eventuelle Mißstände sofort abzustellen.

Für das Bestreben des Herrn BFR F3A die Qualität eines Bewerbes am Essen zu messen haben wir bei seinem Format durchaus Verständnis.

Als Anhänger der Demokratie habe ich für die Pressefreiheit volles Verständnis, aber wenn Kritik geübt werden soll, dann bitte aber begründet und mit Fakten.

Mit freundlichen Grüß
Österreichischer Aero-Club
IV Vorarlberg


VP Karl F. Wasner

MVVS

Motoren
von 2,5 - 20 ccm

modell motoren

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

INFO: A. Bayer GmbH
Tel 02252/89 546

Auto - Flugzeug - Heli

Modellbau
Ing. F. Vidlak

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

Öffnungszeiten:
Montag - Freitag
Samstag

Movi
Modellbau Vidlak



HELI SERVICE CENTER AUSSEERLAND



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

*Tag der offenen Tür
am 22. März 1997
mit Beginn um 9.00 Uhr*

Mit den Neuheiten der Nürnberger Messe
Zu gewinnen gibt es unter anderem einen

VARIO KOBOLD

Vorankündigung für den Herbst

**1. VARIO Hubschrauber Seminar
am 15. November 1997**
mit Vorträgen über Motorenkunde,
Autorotation, Scale, FAI Programm u.a.
Genauere Informationen folgen

Alfred Haiden und Alfred Prax haben mir, eine aus meiner Sicht gute Anregung wie folgt, gebracht und ich hoffe sie stößt auf reges Interesse und Mitarbeit von Eurer Seite.

1997 feiern wir 120 Jahre Modellflug in Österreich und ich finde das ist ein ausgezeichnete

Grund in den 97 Ausgaben von prop einiges aus der Geschichte des Modellflug zu bringen. Ich ersuche daher alle Leser in der "Mottenkiste" zu kramen und vielleicht gute Beiträge aus der Geschichte des Modellfluges einzusenden. Jeder Artikel aus alten Modellzeitschriften, Pläne

und Baubeschreibungen, eigene Fotos aus der "Urzeit" und und ... Bitte macht alle mit !

Heute ein Beitrag von Alfred Haiden aus der Zeitung Austro Flug Heft 9/51

Danke Alfred von der Redaktion

Österreichs Weltmeisterschaft im Modellsegelflug

Erstmalig in der Geschichte des österreichischen Modellflugsportes nahm eine österreichische Nationalmannschaft an einem Wettbewerb im Auslande teil. Es war ein Wettbewerb, bei dem elf Nationen vertreten waren und der den Charakter einer Weltmeisterschaft trug.

Die Teilnahme Österreichs an dieser internationalen Veranstaltung war nur durch die Aufnahme des Österreichischen Aero-Club — S. V. als Fachverband für den österreichischen Flugsport in die FAI. möglich geworden. Österreich hat aber auch diese erste offizielle Beteiligung an einem großen internationalen Modellflugwettbewerb erfolgreich angetreten. Das Segelflugmodell unseres Modellflug-Mitarbeiters Oskar Czepa errang bei schärfster Konkurrenz in der Gesamtwertung den ersten Platz, brachte seinem Besitzer den Titel eines Weltmeisters ein und gewann zugleich auch den „Svedish Glider Cup“ für das Jahr 1951.

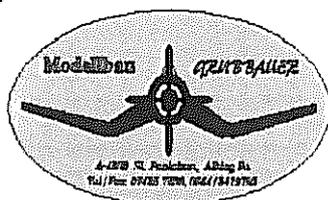
Dieser Erfolg ist kein zufälliger. Die zielbewußten Entwicklungsarbeiten einer Gruppe österreichischer Modellflieger ist auch im Ausland nicht unbekannt geblieben, und das internationale Treffen in Lesce-Bled hat den Beweis erbracht, daß der österreichische Modellsegelflug trotz eines fünfjährigen Flugverbotes mit dem Auslande nicht nur Schritt gehalten, sondern in entwicklungsmäßiger

Hinsicht sogar einen Vorsprung erreicht hat. Natürlich hätten widrige Umstände diesen Erfolg vereiteln können, so wie einige andere Teilnehmer von einer Pechsträhne verfolgt zu sein schienen. Erich Jedelsky meinte treffend, daß zu einem solchen Wettbewerb neben technischem Können auch das Glück gehöre, kein Pech zu haben.

Diese Premiere des österreichischen Modellfluges im Ausland hat einen großen Erfolg, zugleich aber auch eine große Verpflichtung erbracht. Im kommenden Jahr ist Österreich das Gastland, das durch die FAI. die ausländischen Modellflieger zu sportlichem Wettbewerb zu sich lädt. Wir wollen und müssen auch dann unser technisches und fliegerisches Können unter Beweis stellen!

Die bisherigen Entwicklungserfolge sind von den Modellfliegern zum größten Teil aus eigener Initiative und mit eigenen Mitteln erzielt worden. Es liegt in der Natur dieses Flugsportzweiges, daß der Modellflug im Gegensatz zum Segelflug mit weit geringeren Mitteln auskommt. Man soll ihm aber auch diese geringen Mittel zubilligen. Der erungene Erfolg verpflichtet nicht nur die Modellflieger, sondern auch die beruflichen Stellen, die erreichte Stellung zu halten. Sie ist zu einem Prestigefall innerhalb des gesamtösterreichischen Flugsportes geworden.

H. S.



Hotliner



zu Tiefstpreisen

Amperus	Spw. 2100 mm, RG 15, GFK-Rumpf, bis 16 Z. Balsa-Stryrofläche, fix fertig foliert,.....2690.-S
Solo	Spw. 1950 mm, RG 15, Voll-GFK-Fertig Modell 570 gr. bis 18 Z, inkl. 2.Seglernase.....2790.-S
Nobody	Spw. 1800 mm, RG 15, Voll-GFK-Fertig Modell 540 gr. bis 27 Z., inklusive Spinner.....3390.-S

Hotliner- Katalog und Sonderpreisliste anfordern!

Mustang-P51 MPX-Fertigbausatz, Spw.1250 mm + Speed 600 + Slim-Prop + Spinner + 8 Stück Akku Sanyo 1800 SCRC-SP.....1.495.-S

Aktion Impeller "WE-MO-TEC RK 709-E Spezial Edition"...995.-S

MODELLBAU-Grubbauer 4303 St.Pantaleon, Albing 8a, 07435/7638 - 0664/3419793



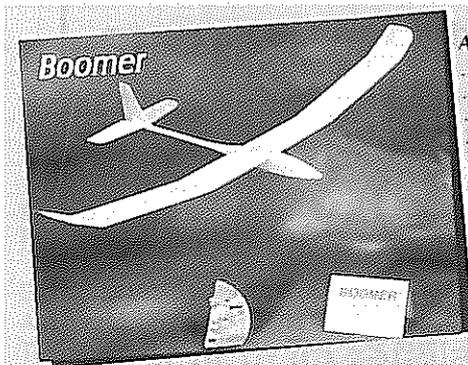
Unser Traum ist wahr gewordenem Mai 1996 haben wir unser Modellbaugeschäft in Ferlach Kirchgasse 26 eröffnet. Wir versuchen all unsere Kundenwünsche im Modellbaubereich so rasch und gut wie möglich zu erfüllen. Wir sind für unsere Kunden von Montag-Donnerstag von 15:15 bis 19:11 Freitag von 15:15 bis 20:00 Samstag von 09:00 bis 12:00 da. Kundenwünsche können auch per Telefon und Fax deponiert werden. Versand möglich.

In unserem Geschäft führen wir Artikel folgender Firmen: Multiplex, Jamara, Simprop, Vario, Aeronaut, Kirchertronik, Kavan, LRP, Webra, OS, Saito, usw.

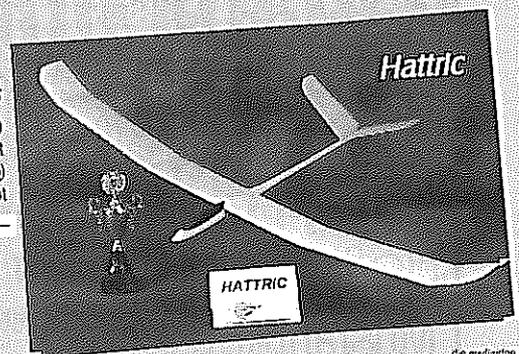
Laufend Sonderangebote. Ein Besuch bei Modelltechnik Tammerl in Ferlach lohnt sich.




Modellfliegerclub Hartberg
EINLADUNG ZUR FLUGSCHAU
MODELLBAUBÖRSE-FLOHMARKT-FLIEGERFEST
AM MODELLFLUGGELÄNDE HARTBERG
HABERSDORF. 21.-22. Juni 1997



Allrounder für HLG/Speed 400
 - extrem leichte Standardfläche (ca. 130 g)
 - mehr Platz für RC-Komponenten
 - sehr leichter GFK-Rumpf (ca. 55 g)
 - Speed 400/7 Zellen/Prop 6x3,5
Preis ATS 1250,-



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

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

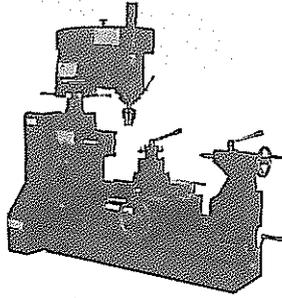


Österreich: Buchgeher-Modellbau, A-4040 Linz, Tel. + Fax 0732/730561 • EHR-Models, A-2214 Auerthal, Tel. + Fax 02280/2116 • G. Kircher-Modellbau, A-1140 Wien, Tel. 0222/9824463, Fax 98215305 • Hardt-Modellbau, A-2500 Baden, Tel. 02252/86176 • Hobby-Sing, A-8010 Graz, Tel. 0316/829066, Fax 830164 • Lindinger-Modellbau, 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

KOMBIMASCHINE HQ

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

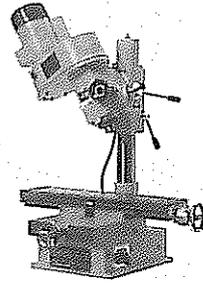
Preis **öS 22.000,-**



BOHR- UND FRÄSMASCHINE XZ

Tischgröße 630 x 150 mm
Spindelweg 80 mm
Spindelkonus MK 3
Kopf dreh- und schwenkbar

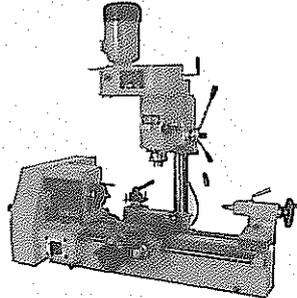
Preis **öS 18.000,-**



UNIVERSALMASCHINE BBXZ

Spitzenweite 450 mm
Spitzenhöhe 110 mm
Spindelbohrung 20 mm
Säulendurchmesser 65 mm
Spindelkonus MK 3

Preis **öS 23.400,-**



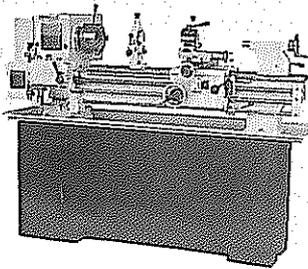
DREHMASCHINE CZ

Spitzenweite 940 mm
Spitzenhöhe 150 mm
Spindelbohrung 36 mm
mit reichhaltigem Zubehör

Preis **öS 39.600,-**

Spitzenweite 650 mm

Preis **öS 36.000,-**

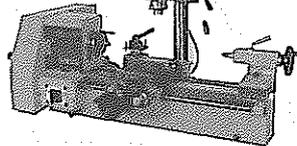


DREHMASCHINE BB

Preis **öS 15.000,-**

BOHR- bzw. FRÄSKOPF

Preis **öS 9.600,-**



PREISE INKLUSIVE MEHRWERTSTEUER. LIEFERUNG FREI HAUS!

H. Malzer Import-Export

2130 Mistelbach, Waldstraße 98

Tel. und Fax: 02572/47 68

Auf 108 Seiten:

ULTRA-STAR 2000
Länge ohne Rotor ca. 1410 mm
Rumpfbauweise in offener Bauweise für Anfänger und Experten

MC-24 MEGA
Nachfolge der legendären MC-20
24-Kanal Microcomputer-Fernlenksystem mit interner 32 Bit CPU, SUPER-SOFT-MEGA-ROM, 17 MHz-Taktfrequenz

RED ROCKET
Flugmodellbau - Schiffsmodellbau - Automodellebau - Fernlenksysteme - Motoren - Zubehör

COSMIC WIND
Spannweite 1200 mm
Elektro-Pylonmodell der neuen Formel I Pylonrennklasse

RED ROCKET
Länge 448 mm
Katamaran-Rennboot für Elektro-Außenbordmotor

AUDI A4
Supertourwagen 4 WD
scale Line
Allradgetriebener RC-On-Road-Car
Maßstab 1:10

GRAUPNER

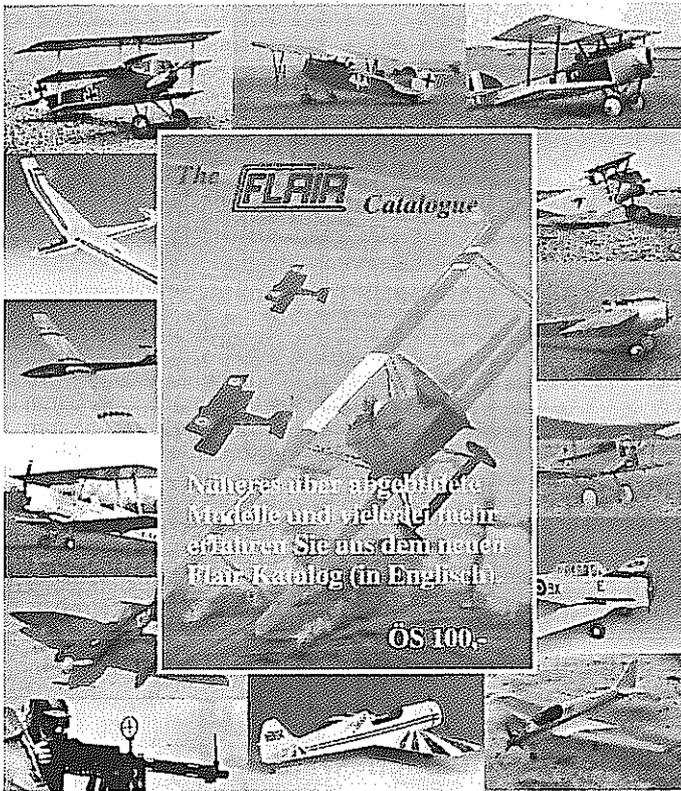
32 Seiten Flugmodelle, Hubschrauber
12 Seiten Schiffsmodelle
18 Seiten Automodelle
16 Seiten RC- und Ladetechnik
16 Seiten Elektro- und V-Motoren
7 Seiten Zubehör

Im Fachhandel erhältlich!

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

Anführer der Beschreibungsreihe
Neuheitenprospekt H '97

DER NEUE FLAIR KATALOG



Näheres über abgebildete Modelle und vieles mehr erfahren Sie aus dem neuen FLAIR-Katalog (in Englisch)

ÖS 100,-

Falls Zusendung von diesem Katalog erwünscht, fallen noch ÖS 20,- Versandkosten an. Deswegen bitte insgesamt ÖS 120,- in Bar oder Verrechnungsscheck (dauert länger) einschicken. Bitte nicht vergessen Ihren Namen, Adresse und ev. Telefonnummer dazu zu schreiben!

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

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

Mit KUONI Dornbirn zu den grössten Flugshows der Welt

50 Jahre U.S. Air Force in Las Vegas



- 1. Variante: Las Vegas Do 24.04. - Di 29.04.1997 / 6 Tage
- 2. Variante: Las Vegas und San Francisco Do 24.04. - Do 01.05.1997 / 8 Tage
- Unlenflüge Zürich (oder Österreich) - Las Vegas mit United Airlines
- 4 Nächte inkl. Frühstück im Erstklasshotel Flamingo Hilton in Las Vegas
- Transfer Flughafen - Hotel - Flughafen / • Transfer Hotel - Airshow - Hotel (an 2 Tagen)

Verlängerung San Francisco:

- Flug Las Vegas - San Francisco inkl. Transfers/Stadtrundfahrt
- 2 Übernachtungen mit Frühstück im Hotel Fishermans Wharf in San Francisco

Prels pro Person im Doppelzimmer: 6S 13.980,-
Einzelzimmerzuschlag: 6S 2.650,-

Verlängerung San Francisco: 6S 3.600,-
EZ-Zuschlag San Francisco: 6S 1.700,-



OSKOSH (USA)

Programm 1): Oskosh MI 30.07.-Mo 04.08.1997 / 6 Tage

- Flüge mit Swissair ab Zürich nach Chicago, retour
oder ab Wien/Salzburg/Graz/Linz mit Lufthansa via Frankfurt
- Bustransfer Chicago-Green Bay-Chicago
- 4 Übernachtungen im Hotel Holiday Inn/Green Bay mit amerik. Frühstück

Prels pro Person im Doppelzimmer: 6S 11.980,-
Einzelzimmerzuschlag: 6S 1.700,-
Kinder bis 12 Jahre im Zimmer mit 2 Erwachsenen: 6S 5.900,-
(Lufthansa und Swissair)

Programm 2): Oskosh + Rundreise MI 30.07.-So 10.08.1997 / 10 Tage

Programm 1) +:

- Busrundreise mit klimatisiertem Bus
- Besichtigungen mit deutschsprachiger, lokaler Reiseleitung nach Chicago,
Toronto, Niagara Fälle und New York
- Eintritte und Besichtigung Chrysler - Ford Museum in Detroit / Infomaterial

Prels pro Person im Doppelzimmer: 6S 20.980,-
Einzelzimmerzuschlag: 6S 5.400,-
Kinder bis 12 Jahre im Zimmer mit 2 Erwachsenen: 6S 13.980,-

Reisebüro KUONI Dornbirn • Tel: 05572/22 023 • Fax: 05572/22 553



Modellbau-Markt 97

Rascher als Sonst erschien diesmal das umfassende Nachschlagwerk über Sämtliche Angebote der Modellbauindustrie. Kaum schlossen die Tore der Nürnberger Spielwarenmesse, war das 114 Seiten starke Heft auch schon zu haben. Wie immer werden in alphabetischer Reihenfolge der Hersteller die Neuheiten in Wort und Bild dargestellt, einschließlich der Preise der einzelnen Exponate. Gegliedert wie üblich nach Flugmodellen, Schiffsmodellen und Automodellen.

Der Bereich Modellflug umfaßt volle 64 Sollen, Motorflugmodelle, Segler und Motorsegler, Elektroflugmodelle und Hubschrauber samt Zubehör, Flugmodellmotoren, Fernsteueranlagen und Zubehör. Einzelpreis öS 100,- erhältlich in Modellbau-Fachgeschäften.

Grundlagen für den Bau von RC-Doppeldeckern



Dr. Jürgen Hofman
Grundlagen für den Bau von RC-Doppeldeckern

88 Seiten, Format 165 x 230 mm, 124 Abbildungen

Best.-Nr.: 310 2092, ISBN 3-88180-092-1 Broschur kartoniert, Preis: DM 22,- Verlag für Technik und Handwerk GmbH Postfach 2274 - D-76492 Baden-Baden

Grundlagen für den Bau von RC-Doppeldeckern

RC-Doppeldecker rufen nicht, nur nostalgische Gefühle und die Bewunderung der Zuschauer hervor, sondern haben auch eine Reihe weiterer, handfester Vorteile aufzuweisen: Zum Beispiel sind sie robust, wendig und gutmütig. In diesem Buch erhält man grundlegende Informationen über die geeigneten Rumpf-, Flügel-, Ruder- und Fahrwerks-

konstruktionen der Doppeldecker und erfährt unter anderem, worauf es bei der Verspannung oder den entscheidenden Einstellwinkel der Tragflächen ankommt. In einem umfangreichen Kapitel wird der Bau eines Modells gezeigt, außerdem gibt es Checklisten zur Fehlersuche und Hilfen für die Besonderheiten des Fluges vom Start bis zur perfekten Landung und vieles mehr. Tips zur Auswahl von Baukästen und Bauplänen runden das Thema ab.

Wie man Doppeldecker baut und wie sie fliegen - hier ist da richtige Buch dazu!



"SCHNÄPPCHEN"

PIPER CLIPPED WING 2,68 m. mit 45 ccm ST, KrumscheidBanane, 9 Servos **ATS 8500.-**
EXTRA 260 2,14 m, 30 ccm ST, Perry Pumpe, KrumscheidBanane, 6 Servos, Breiting Design

ATS 9000.-

PHANTOM v. Marutaka 1,1 m umgebaut für 2 Schwertfeger Impeller (ohne), TOMCAT-Design **ATS 1000.-**

FOLLAND GNAT v. robbe mit Rojet—Impeller **ATS 500.**

F—86 SABRE 1,3 m, rohbaufertig mit DYNAFAN-Imp. **ATS 3800.**

VENTUS 3 m, Wölbklappen, zwei normale+ zwei Microservo) **ATS 4500.-**

Speed Astir Rumpf und Kabinenhaube **ATS 1200.-**

B4 4,6 m, v. Rosenthal, rep.—bedürftig+EZFW-2 Microservos Scale Cockpit mit Pilot

ATS 4000.-

1 Keller 40/14 **ATS 1000.-**

Thomas Kropik
Tel. 02272/67126

HLG- Meeting

Samstag 10. Mai 1997
Modellfluggelände des MCB
Brigantium
(Bregenz am Bodensee)
Beginn. 9 h

Anmeldung bis 30. April 1997, bei
Klaus Küng
Brantmannstraße 6
Tel/Fax.: 05573/82543



Verkaufe:

Hubschrauber „PREUSS Trainer 180 cm“ mit Motor ZG 22 neu, Rumpfbausatz „Jet Ranger“ neu, MPX - Drehzalregler neu, Modell 1 x geflogen u. leicht besch„digt. NP 30.000.- S um VK11.000.-S

Voll-GFK F5B Modell „SPIRG“ mit Plettenberg 355/40/5 Evo, Sommerauer „Fuzzy 90“ Regler, 3 - Stk. VOLZ-Metallflächen-servos, 27 Zellen Akkupack, NP 16.000.-S um VK 7.500.-S

ISLANDER von Simprop, 2-Mot. E-Flugmodell, gebraucht, o.Antriebe NP 3.850.-S um 1.800.-S mit Antriebe 2 x Speed 600 BB Turbo u. 2 x CNC Metallgetriebe, plus Sommerauer UP 120 Regler, APC-Props, Spinner, etc. flugfertig, NP 9.000.-S um VK 4.800.-S

Bausatz Rennboot „MAGNUM“ von Robbe, neu mit Zubeh„r, NP 2.200.-S um VK 1.000.-S

Grubbauer Franz Albing 8a 4303 St.Pantaleon
07435/7638 0664/3419793

Verkaufe:

neuwertiges Modell des pol. Agrarflugzeuges „**TURBO KRUK**“ Motor ZG62/ inkl. 9 MPX- Profiservos 2 Flächenpaaren(2,6 m Kunstfl. 3,0 m Schleppfl). (auch o.Mot u.Ser.)

Preis: ATS 19.000.-

Ing. Udo Dettelbacher Haidacherweg 26 Tel:0463/43530
9020 Klagenfurt

Verkaufe:

Rumpf Ellipse 1 inkl.Servos, Akku, Ballast. etc. **Preis nach Angebot.**

SUKHOI von EZ

inkl. Magnum 8,5ccmABC+ Servos
Preis: ATS 4.000.-

LIBELLE Elektro-Segler inklSpeed 400 dir.drive, Soft Switch 18, Servos und 8 Zellen Sanyo 500mAh
Preis:ATS 2.500.-

Eduard Pfortner
Tel.0361/3580

Verkaufe:

Modellhubschrauber **Augusta A 109** mit EFW, Heimmech. 10ccm Webra Servos und Kreisel. Super Finish flugfertig. **Preis auf Anfrage**
Andreas Fleischhändler
Tel. 07472/63044 abends

Verkaufe:

GFK Glasflügel „SALTO“

Spw.4,2 m flugfertig inkl. aller Servos und MP PCM Doppelsuperh. und 2000 mAh Akku, reine Flugzeit 3 Std.
Preis. ATS 14.000.-

THULE Transport-Box mit Dach-

träger, und Halterung für SALTO

Preis: ATS 4.500.-

Microprop Sender Professional mit Pult und Kurzantenne 4 Kassetten Standard, Vario mit Modulen K,V,D; und Segelflug Digi-Mix+ 4 Stück 8K Empfänger

Ladekabel und Alu Koffer für Sender.

Preis: ATS 7.500.-

Gottfried Orel Brunnthalg16

Tel. 02952/4076

2020 Hollabrunn

Suche:

Graupner-Grundig Empfänger Varioprop 14 FMS, 35 MHz, Best.Nr.3849 mit Micromodul Best. Nr.3859 oder Varioprop C8FM35K Best.Nr.3858

Engelbert Putscher

Tel. 07227/7158

ACHTUNG ACHTUNG

Bei einem **Einbruch** in der Zeit zwischen Weihnachten 96 und Hl. Dreikönig wurden folgende **Modellbaukästen und Zubehör entwendet:**

Baukästen:

Mustang P51TOP-FLITE

Corsair F4U-1D TOP-FLITE

Skyraider Global

SpitfireMK8 Marutaka

Piper-Cup J3SIG

4 Stk. EZW Tschechisch

Flächen für Dimona und Ari-ane 3000mm Spw. Tschech.

Flächen Weekend 1700mm Spw. von Aerosport

Heli Starlight-Trainer von Vario mit 61 Webra Reso und Kreisl. 2 GP 65,1 G51, S90 K

2 S 75K 2 61 Webra Silverline sowie diverseSch-alterkabel,Servos,Räder etc.

Hinweise oder vielleicht sendet der Entwender einiges od. alles retour gegen Belohnung an:

Johann Grohmann

Dom. Wölfelgg.24/64/9

Tel. 257 18 84

1210 Wien

HLG SKEETER ATS 400.-

Graupner Cerryflächen l. beschädigt. **ATS 400.-**

Leichtwindsegler Spw. 180cm mit Speed 400 und 6:1 Getriebe

ATS 550.-

MULTIPLEX Europasport-Sender

ATS 500.-

Helmut Rester

Schönauerstr. 73

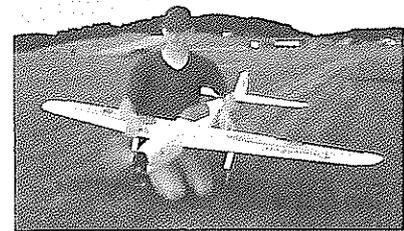
Tel. 02252/73159 ab 18h

2542 Kottlingbrunn

Verkaufe:

WM F3C-Spitzenmodell **SITAR SPEEDYCOPTER** mit neuem WEBRA- Flatterventil-Motor und Hatori-Rohr; Preis auf Anfrage

Robert Schornsteiner, 03682/28208, abends bis 22 Uhr



Verkaufe:

MATADOR 3 (Motor Webra)

F3A Modell voll GFK, Motor und Resorohr im Rumpf integriert. Nur eine Flugsaison geflogen ca. 3 500g, Webra 80 F Aero Comp. 1, 2 ccm

mit Hatori Resorohr, 6 Servos Graupner 404 1, Graupner EZFW, Graupner Empf C 16, Webra Spannungsanzeige

Preis: 5.900,— ATS,

MATADOR 3 (Motor OS)

F3A, Modell voll GFK, Motor und Resorohr im Rumpf integriert, Nur eine Flugsaison geflogen Ca, 3500g.

OS 61 Hanno Special, 10 ccm mit Hatori Resorohr, 6 Servos Graupner 4041, Graupner EZFW, Graupner Empf C 16, Webra Spannungsanzeige. **Preis: 5.900,— ATS.**

MATADOR 2 (ohne Motor)

F3A Modell GFK Rumpf Styro Fläche, ohne Motor Resorohr voll im Rumpf integrierbar, Nur eine Flugsaison geflogen Ca, 3800g, 6 Servos Graupner 4041, Graupner EZFW, Webra Spannungsanzeige.

Preis: 3.900,— ATS.

MATADOR für 20ccm (ohne Motor)

F3 A Modell GFK Rumpf Styro Fläche, für 20 ccm Webra Seitenauslaß. Motor und, Resorohr voll im Rumpf integrierbar. Nur eine Flugsaison geflogen. Giezendanner EZFW, Webra Spannungsanzeige

Preis: 1 900,— ATS

Johann Hammerschmid

Unterstiftung 25, A-4190 Bad Leonfelden Tel.-Nr.: 0 72 13/82 04

Verkaufe Schleppmaschine

„**Power-Geier**“, Bericht FMT 7/96 Seitel 5, Eigenbau, Spw.: 2,6m, für ZG62, **B 6000,- ATS** auch komplett (Anlage & Motor). Baukasten Segler **Rogallo** (Graupner), VB 4000,-.

Yamada YS120 4Takt mit Hatori Rohr und Krümmer, Neu, VB 8500,-

Rainer Primosch Tel.: 05525 / 63004

Elektroflug: Boom ohne Ende?

Ein Rückblick auf die ersten 5 Elektroflugmeeting in St. Valentin

Am 24. und 25. Mai ist es wieder einmal soweit. Elektroflugfreunde aus dem In- und Ausland treffen sich zum sechsten Mal in St. Valentin, zu einem Elektroflugwochenende, welches schon langsam zur Tradition wird, und unseres Wissens nach bereits das größte E-Treffen Österreichs ist (1996 präsentierten 38 Piloten über 60 Modelle). Aus diesem Grunde ein kurzer Blick auf die Entwicklung der letzten Jahre.

Als sich 1992 zum ersten Mal ca. 15 Piloten zum Gedankenaustausch und gemütlichem Fliegen ihrer Elektromodelle, beim MBC Dädalus St. Valentin einfanden, konnte sich wohl noch keiner die rasante Entwicklung der nächsten Jahre vorstellen. Zwar mutmaßten schon einige Pioniere: "Wenn die Akkus noch mehr Kapazität bekommen, dann....", aber dies war nur die halbe Wahrheit. Denn auch bei den Modellen, den Motoren und vor allem bei der Antriebsabstimmung wurden große Schritte vorwärts gemacht. Fand man damals noch hauptsächlich E-Segler vor, so werden heute Kunstflugmodelle, Hubschrauber und Impellerflugzeuge leistungsstark durch die Luft bewegt. Unter Beweis stellte dies Franz Loidl, als er mit seinem E-Hubschrauber im Jahre 92, mit über 23 Minuten den Weltrekord im Dauerfliegen in St. Valentin aufstellte.

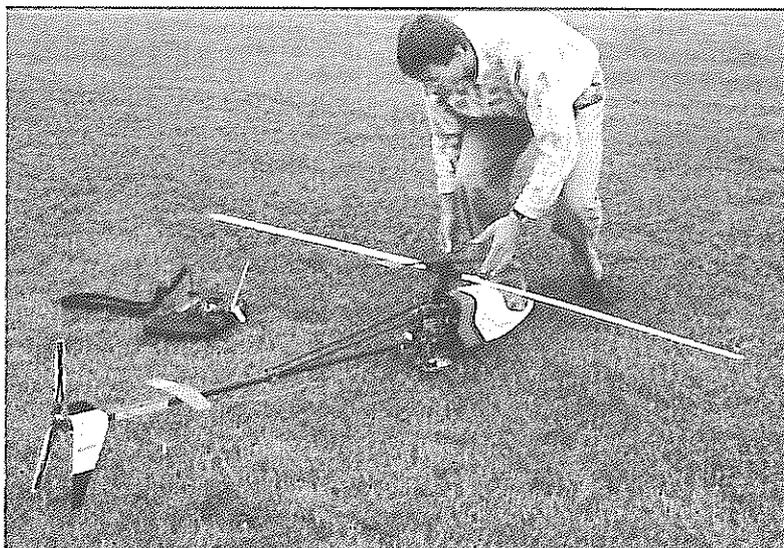
Vor allem durch die Verbindung unseres Vereins zur Elektro-Wettbewerbsfliegerei fand auch das Meeting immer größeren Piloten- und Publikumszustrom. Seit 1994 ist St. Valentin der Austragungsort für die "Königsklasse" F5B, und im gleichen Jahr knüpften auch die Geschwindigkeitsfanatiker in unserem Verein, Kontakte zur internationalen Pylonszene. So bürgerte sich der Brauch ein, daß am Samstag des Meeting "die tollkühnen Männer mit ihren rasenden Kisten" die Pylonbewerbe in den Klassen Europylon F5D und Pylon 400 (mit Speed 400-Motoren) austragen, und am Sonntag das freie Fliegen im Vordergrund stand. Dies stellte sich als eine durchs gelungene Kombination heraus, da mancher Pilot, so zur Wettbewerbsfliegerei kam, und auch die meisten Wettbewerbspiloten noch einige E-Modelle zum strebfreien Fliegen im Kofferraum haben. Vor allem die deutschen Piloten präsentierten 1996 eine unglaub-



liche Menge von kleinen, aber feinen Speed 400 Modellen und nahmen verdient den Pokal für die beste Show mit nach Hause. Weiters werden auch jedes Jahr die besten Einlagen prämiert, bis hin zum weniger ruhmvollen Pokal für den besten Crash des Tages.

Was wird nun die Saison '97 bringen? Viele Piloten berichteten schon von neuen, interessanten Projekten die kurz davor sind dem Baubrett zu entspringen, der Anteil der Elektrofluginfizierten in unserem Verein steigt ebenfalls und es haben wiederum sehr viele Piloten aus dem

wie auch die Skeptiker um sich von der Leistungsfähigkeit des modernen Elektroantriebs zu überzeugen. Jedoch eine Kritik möchte sich der Autor noch leisten. Als Veranstalter ist es wirklich frustrierend immer wieder von Besuchern zu hören: "Ich habe zu Hause so ein tolles Modell, aber ich bin ohne angereist, weil....". Meiner Meinung nach ist ein Flugzeug in der Luft viel eindrucksvoller, als auf einem Foto und sollte deswegen der wißbegierigen Gemeinde der Elektroflieger nicht vorenthalten werden. Ich hoffe man sieht sich in St. Valentin und bis dahin wün-



Ausland ihr Kommen zugesagt. Kurz zusammengefaßt: Von Riesengroß bis Winzigklein, vom Thermiksegeln bis zum Senkrechtsteigflug, vom Zweckmodell bis zum Scalemodell und vom Oldtimer bis zum modernen Überschalljet wird für jeden Geschmack etwas geboten. Somit möchten wir J E D E N Piloten einladen sein Elektro-Modell zu präsentieren,

sche ich allen Akku- und Kollektorbrand!
Termin: Samstag, 24. Mai 1997: Europylon F5D und Pylon 400-Wettbewerb Sonntag, 25. Mai 1997: Das große E-Meeting! Informationen unter: Tel.Nr.: 07435/57986 MBC Dädalus St. Valentin Vieharterstraße 18 4300 St. Valentin Markus Naglstrasser

Der Österreichische Aero-Club auf der Modellbaumesse 96

Der Aero-Club "Sektion Modellflug" war zum ersten Mal Aussteller bei einer Modellbaumesse in Österreich. Mit ca. 43.000 Besuchern zählt die Modellbaumesse 96 zu den wichtigsten Veranstaltungen in Österreich. Bei dieser Messe ist nicht nur die große Anzahl der Besucher bemerkenswert, sondern auch die Fülle der ausgestellten Modellbaubauartikel und vorgeführten Flugpräsentationen. Schon in den letzten Jahren zeigte es sich, daß diese Messe für alle am Modellflug interessierten Personen eine wichtige Informations- und Kommunikationseinrichtung geworden war. Auch wir haben diese Möglichkeit der direkten

Kommunikation genutzt und sind für alle flugsportbegeisterten Besucher fünf Tage lang zur Verfügung gestanden.

Bereits am ersten Tag fand unser Stand regen Zuspruch. Dieser starke Besucherandrang hielt auch in den nächsten Tagen an. Die intensiven Gespräche mit Aero-Club Mitgliedern und Vereinsobmännern sowie interessierten Besuchern, rissen bis zum Ende nicht ab. Bei der Planung für den Stand haben Herr Zehethofer und ich sehr darauf geachtet, daß genügend Platz für unsere Besucher und für die unzähligen Informationsunterlagen und Prospektmaterialien vorhanden war. Es wurde ein Kommunikationszentrum geschaffen, wo der Besucher seine Wünsche, Ansichten, Vorstellungen und Anfragen in einer angenehmen Atmosphäre an uns richten konnte, denn bei Kuchen und Kaffee redet es sich bekanntlich leichter. Für uns waren diese Gespräche sehr wichtig, da es ein Hauptanliegen von uns war, den Österreichischen Aero-Club "Sektion Modellflug" der Öffentlichkeit zu präsentieren und so eine gute Resonanz zu schaffen. Ein weiteres Anliegen des Österr. Aero-Clubs war, der Bevölkerung zu zeigen, welche Serviceleistungen der Österr. Aero-Club seinen Mitglieder anbieten kann und wie die Bundessektion "Modellflug" organisatorisch aufgebaut ist. Zwei gut überschaubare Übersichten zeigten



Hanno Prettnner der erfolgreichste Modellpilot der Welt gab sich die Ehre auf dem Stand des Aeroclub und war zum "Fachsimpeln" gerne bereit.

die Organisationsstruktur und die Serviceleistungen der Bundessektion. Wir erhielten für diese Darstellungen ein überaus positives Echo, da sich jeder Besucher sehr rasch einen guten Überblick verschaffen konnte.

Neben den zahlreichen Informationsmaterialien über den Modellflug gab es auch von den anderen Flugsparthen des Österr. Aero-Clubs noch diverse Abziehbilder, Aufnäher, T-Shirts und Abzeichen zu kaufen. Das Interesse an diesen Artikeln war bei den Erwachsenen und Jugendlichen sehr groß. Obwohl wir uns über eine zu geringe Besucheranzahl sicherlich nicht beklagen konnten, waren wir über einige Gäste, die bei uns vorbeischaute, besonders erfreut. Das waren unsere oftmaligen Weltmeister Herr Hanno Prettnner und Herr Rudolf Freudenthaler. Auch unser Generalsekretär, Herr Schlager, kam einen Sprung vorbei. Sie alle vertraten die Meinung, daß die Präsentation des Österr. Aero-Clubs auf der Modellbaumesse 96 ein weiterer wichtiger Schritt für den Modellflug war. Weiters führten wir auf unserem Stand Videofilme vor, die von einer großen Anzahl von Personen mit Interesse verfolgt wurden. Diese Filmvorführungen zeigten die F3A-Weltmeisterschaft in Kärnten, diverse in- und ausländische Modellflugveranstaltungen und einiges mehr. Durch diese Filme wurde die Neu-

gierde am Modellflug bei so manchen Nicht-Modellfliegern geweckt. Nach dem positiven Echo, welches wir am Ende der Modellbaumesse erhielten und nach vielen Aussagen von Aero-Club-Mitgliedern, glauben wir, daß die Präsentation des Österr. Aero-Clubs, "Sektion Modellflug", ein sehr schöner Erfolg war. Wir werden auch, soweit keine Veränderungen eintreten, bei der Modellbaumesse 97 wieder dabei sein.

**Referat für Öffentlichkeitsarbeit
Ing. Roland Dunger**

Celebration Generation



Fertig-Baukasten
Best.-Nr. 420
199,- DM

GfK-Rumpf

RC-Funktionen
Höherruder
Seiterruder
Querruder
Motorregelung

7-8 Zellen

FUNtastic

Mit dem Funtastic ist eine Konstruktion gelungen, die sowohl dem Einsteiger als auch dem Profi viel Spaß garantiert. Dem Einsteiger kommen die gutmütigen Eigenschaften des Modells, besonders im Langsamflug, zugute. Der Profi hingegen wird das volle Potential des Modells beim Kunststoff ausschöpfen können. Der robuste GfK-Rumpf mit weißer, glänzender Oberfläche besitzt bereits viele Ausschnitte und Bohrungen. Die Montage der Tragfläche und des Höhenleitwerks erfolgt mit Kunststoffschrauben. Die Gewinde für die Kugelschrauben sind bereits im Rumpf eingeschnitten. Der Funtastic ist ausgelegt für Antriebsakkus mit 7 bis 8 Zellen.

Technische Daten
Spannweite: 1.500 mm
Länge u.a.: 810 mm
Flächeninhalt ca.: 26 dm²
Flächenprofil: halb-sym. mod.
Leergewicht ca.: 450 g
Abfluggewicht ca.: 1.250 g

Baukasteninhalt
Robuster GfK-Rumpf mit weißer, glänzender Oberfläche, abnehmbare Kabinenhaube aus GfK schwarz eingefärbt, einteilige Tragfläche in Styro-Abachi Bauweise und Heckleitwerk aus Balsa komplett fertig mit ORACOVER-Folie bespannt, kompletter Satz Kleinelle und RC-Zubehör, mehrfarbiger Dekorbogen, ausführende Bauanleitung.



Fertig-Baukasten
Best.-Nr. 424
219,- DM

GfK-Rumpf
mit Kohlefaser-Verstärkungen!

7-10 Zellen

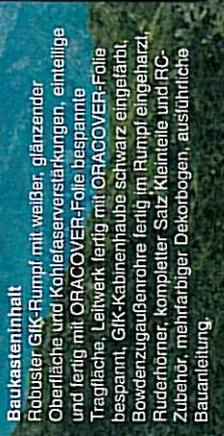
Beide Modelle fertig mit ORACOVER-Folie bespannt!

CRAZY

Das Modell CRAZY ist die Synthese aus einem hellblütigen Holliner und einem gemütlichen Allroundmodell. Das Modell ist ausgelegt für Antriebe mit 7-10 Zellen. Das Modell eignet sich mit 7 Zellen-Antrieb für Fortgeschrittene. Für Profis wird die Variante mit 10 Zellen empfohlen. Bei Einsatz von 7 Zellen begeistert das Modell durch sein ruhiges Flugbild. Bereits geringste Thermik kann effizient in Höhe umgesetzt werden. Die 10 Zellen-Variante überzeugt durch atemberaubende Stieglüge. Auch mit dieser Konfiguration besticht der CRAZY durch sein ruhiges, kompromißloses Kunstflug ausgelegt. Die Steuerung erfolgt über Höhen- und Querruder. Es ist vorgesehen, die Leitwerke mit einem Servo gemeinsam anzulenken. Pro Querruder ist jeweils ein Servo vorgesehen. Besonders im Preis-/Leistungsverhältnis setzt der CRAZY neue Maßstäbe! Der Baukasten besticht durch den hohen Vorfertigungsgrad und die ausgesuchte Qualität. Der robuste GfK-Rumpf mit weißer, glänzender Oberfläche besitzt im Tragflächenbereich Kohlefaserverstärkungen. Die Tragfläche ist einteilig aufgebaut, komplett fertig verachtfittet und bereits mit weißer ORACOVER-Folie gebügelt. Ebenso ist das V-Leitwerk fertig verschiffen und mit ORACOVER-Folie gebügelt. Der mehrfarbige Dekorbogen verleiht dem Modell eine pfiffige Optik, ohne aufwendige Lackierarbeiten. Und das alles zu einem äußerst attraktiven Preis!

Technische Daten
Spannweite: 1.465 mm
Länge u.a.: 740 mm
Flächeninhalt ca.: 26 dm²
Flächenprofil: halb-sym. mod.
Leergewicht ca.: 450 g
Abfluggewicht ca.: 1.250 g

Baukasteninhalt
Robuster GfK-Rumpf mit weißer, glänzender Oberfläche und Kohlefaserverstärkungen, einteilige und fertig mit ORACOVER-Folie bespannte Tragfläche, Leitwerk fertig mit ORACOVER-Folie bespannt, GfK-Kabinenhaube schwarz eingefärbt, Bowdenzugaußenrohre fertig im Rumpf eingeharzt, Ruderhörner, kompletter Satz Kleinelle und RC-Zubehör, mehrfarbiger Dekorbogen, ausführende Bauanleitung.



Entscheiden Sie sich doch auch für Topaz-Qualität!

- **Robuste GfK-Rümpfe mit optimalem Preis-Leistungsverhältnis!**
- **Rohbauertige Tragflächen, wenn Sie lieber fliegen als lange bauen!**
- **Kleinenteile und Zubehör sind im Bausatz enthalten, damit Sie nicht wegen jedes Kleinteils 'losrennen' müssen!**
- **Ausführliche Bauanleitungen, die die Montage des Modells Schritt für Schritt leicht verständlich erklären!**
- **Kurze Bauzeit durch hohe Vorfertigung!**
- **Wenn Sie Fragen oder Probleme haben steht Ihnen unsere Info-Hotline gerne mit Rat und Tat zur Seite!**

Neuheiten im Landeanflug

- **K-Rat, No. 3087**

Hotliner-Elektrosegelmodell mit Epoxyrumpf
und High Tech Rhönflügel
Spannweite ca. 1800 mm



- **robbe Commander, No. 3083**

Vorbildähnliches Elektroflugmodell eines
Geschäftsreiseflugzeuges in Styroporbauweise
Spannweite ca. 1230 mm



- **Student V, No. 3072**
Student E, No. 3070,
Student E Acro, No. 3071

Gebaute und fertig bespannte Trainermodelle
für Elektro- oder Verbrennermotore
Spannweite ca. 1400 mm



- **Pioneer, No. 3075**

Klassischer Holzbausatz

- **Pioneer ARC, No. 3076**

Fastfertig-Segler für Einsteiger
Spannweite ca. 1850 mm



- **Fox, No. 3086**

Vorbildähnlicher Kunstflugsegler mit
Epoxyrumpf und High Tech Rhönflügel
Spannweite ca. 2170 mm



robbe

robbe Modellsport
GmbH & Co. KG
Postfach 1108
D-36352 Grebenhain

robbe
modellsport
Für machen Träume wahr!