

prop

910017 0167

Dvr: 0058815

Herrn

Kirchert Gerold

Beckmanng. 14

A-1140 Wien



**das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club**

22. Jahrgang Heft 4-5/98

HOBBY FACTORY

die Qualität im Modellbau

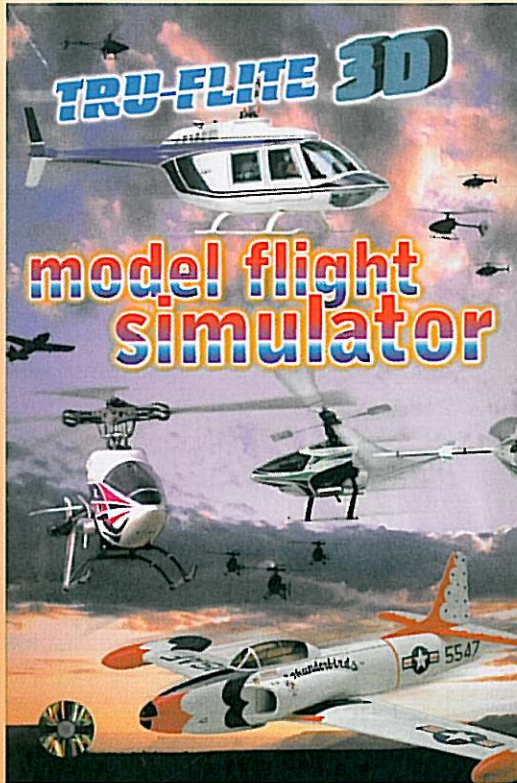
Modellbauzentrum

1210 Wien, Pragerstrasse 92

Mo - Fr 10.00 - 19.00, Sa 09.00 - 13.00

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

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



Fliegen im Wohnzimmer mit dem PC-Flugsimulator

fliegen Sie Hubschrauber und Flächenflugzeuge
auf Ihrem PC mit der eigenen Fernsteuerung

ultraschnelle 3D Grafik
ruckfreie Modellbewegung
ab PENTIUM 90MHz mit 3D-Karte
keine Steckkarte erforderlich
einfache Anpassung an Ihren Sender
Anschluss über COM-Port
Software auf CD-ROM
superrealistische Geräuscharstellung

TRU-FLITE 3D

nur
1990,-

für Futaba Graupner Multiplex Focus mit Schülerbuchse



ein
frohes
Weihnachts-
fest

FC-28^{V3}



★ FUTABA-Aktion ★

FC - 28
mit HF - MODUL
und
ALU - KOFFER

nur
8990,-

geringe Stückzahl

FC - 18 V3 plus

4-8-1
mit Sender- und
Empfängerakku nur
5490,-

FC - 16

4-8-1
mit Senderakku nur
2790,-

SANYO 1800mAh
Senderakku
mit
395.FUTABA-Anschluss



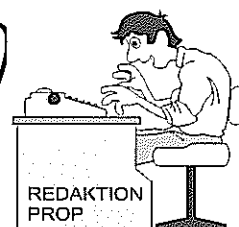
täglicher Postversand + täglicher Postversand
Sie bestellen bis 12.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

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

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

prop

4-5/98



Inhalt

	Seite
Europameisterschaft F3C	5
Österreichpokal	
Seglerschlepp	10
Meisterschaften RC-IV	13
F1E Karneralm	18
Freiflug STM	21
Klein aber.....	32
Jugend WM F1A	39
Scale WM in Pretoria	44
Jugendarbeit.....	52
Jetmeeting Rosental	60
Heaven E-Heli	62

und vieles mehr.....

Redaktionsschluß Heft 1/99 31.1.99

Titelbild: F3A Modell "MONDERA" von Peter Ortner
Foto Ing. Roland Dunger

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, Andreas Strutzenberger, Oskar Czepa und die Bundesfachreferenten.
Alle 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12

Redaktionsadresse: Redaktion *prop*, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12
Telefon.: 0222 5051028/77DW

Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz-Eugen-Straße 12
Telefon 01/505 10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23

Druck: Druckerei Jentzsch & Co. 1210 Wien

Liebe Leser, liebe Freunde !

Es ist manchmal schon wie verhext!

Da bemüht sich ein Verein eine Modellbauausstellung auf die Beine zu stellen. Alle Mitglieder sind bemüht diese Ausstellung zu einem vollen Erfolg werden zu lassen. Rechtzeitig wird ein Inserat an *prop* gesendet damit ja alles klar geht. Die Redaktion freut sich über dieses Inserat und es wird in der Redaktionssitzung genau festgelegt wo den nun dieses Inserat am werbewirksamsten untergebracht werden sollte. Im Layout ist alles "paletti" und es geht ab in die Druckerei. Durch ein leider nicht eingelangtes, aber vorgesehene Inserat ist kurz vor Druckbeginn ein neuer Umbruch erforderlich. Der Redakteur eilt flugs in die Druckerei und ändert rasch den Umbruch, das Inserat der Modellbauausstellung wird unabsichtlich überschrieben und keiner merkt es. Keiner? Nun die Kollegen des LSV Salzburg Modellfluggruppe St. Johann schon!

Liebe Freunde es tut mir wirklich sehr leid ich habe es verpfuscht ! Trotzdem bin ich überzeugt daß Eure Ausstellung ein voller Erfolg wird und hoffe, in nächster Zukunft etwas für Euch tun zu können. (Vielleicht ein Layout für einen Flugtag oder die nächste Ausstellung) Diese Ausgabe mußte ich leider als "Doppelnummer" herausgeben, da sich der akute Beitragmangel nun Dank Eurer Mithilfe schon etwas gebessert hat, aber die Zeit für zwei Ausgaben in diesem Jahr nicht reichte. Ich plane für das nächste Jahr die erste Ausgabe für Ende Feber mit den neuesten Berichten aus Nürnberg und hoffe diesen Termin unbedingt halten zu können.

Es kommt ja nun die "stille Zeit" und ich hoffe, daß so mancher von Euch die Zeit und Muße findet vielleicht den einen oder anderen Beitrag für unser *prop* zu schreiben. Schon jetzt herzlichen Dank für die Bemühungen!

Wie zu dieser Jahreszeit üblich, möchte ich Euch ein schönes Weihnachtsfest wünschen und für die Flugsaison 1999 viel Erfolg, Gesundheit und viele herrliche Flugstunden !

**Euer
Manfred**



Liebe Fliegerfreunde!

Es ist wieder einmal so weit !

Das Flugjahr 1998 neigt sich dem Ende zu !

Nutzt die Zeit bis zur neuen Saison indem Ihr Eure neuen Modelle sorgfältig baut, die alte Geräte überholt und die elektronische Ausstattung wartet.

Checkt vor allem Eure Akkus, damit Ihr im nächsten Jahr keine bösen Überraschungen erlebt.

Neue und interessante Kurse werden nächstes Jahr im Flugsport Zentrum des OeAeC (vormals Spitzberg) angeboten. Nutzt die Möglichkeit!!

Zum Jahresausklang möchte ich allen Funktionären an der "Front" meinen herzlichen Dank für Ihre Arbeit aussprechen.

Funktionär sein, ist schwer. Man hat viel Arbeit, viel Ärger und erntet grundsätzlich keinen Dank.

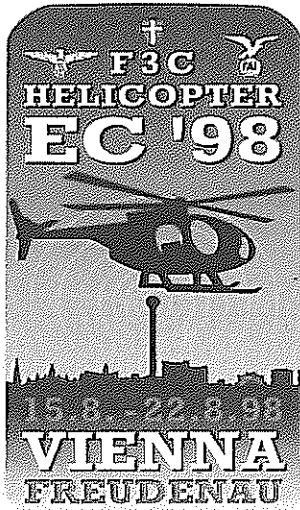
Laßt es Euch nicht verdrießen, arbeiten wir gemeinsam für den Modellflug in Österreich weiter!

Ich wünsche Euch allen ein Frohes Weihnachtsfest und ein bruchfreies Fliegerjahr 1999

Euer

*Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter*

Die Europameisterschaft F3C sportlich, attraktiv und werbewirksam



Werte Leser, Sie haben sicherlich in anderen Zeitschriften und Publikationen die verschiedensten Informationen und Berichte über die gelungene Europameisterschaft in der Klasse F3C gelesen. Im PROP möchte ich Ihnen eine Darstellung aus österreichischer Sicht bringen und ich kann Ihnen versichern - es war eine perfekte Veranstaltung.

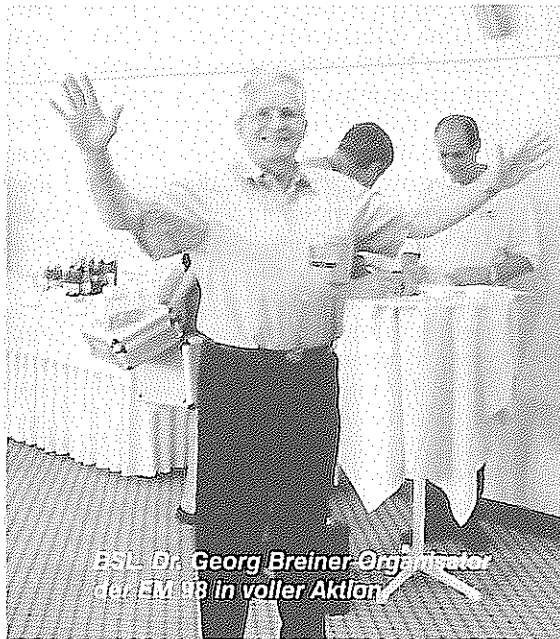
Die siebente Europameisterschaft in der Klasse F3C fand zum ersten Mal in Wien statt. Um eine Europameisterschaft für Teilnehmer und Publikum attraktiv und erfolgreich durchführen zu können, bedarf es einer langen und präzisen Planung und vieler Gespräche mit Personen, die die Europameisterschaft sowohl monetär, als auch persönlich unterstützen. Die ersten Planungsschritte erfolgten bereits Mitte August 1997, die dazu führten, daß die Gemeinde Wien bei der Durchführung der Europameisterschaft Unterstützung zusicherte.

Das erste große Treffen mit den Obmännern der Wiener Vereine und vielen Helfern fand Anfang September 1997 statt, bei dem die Grundzüge der Europameisterschafts-Organisation vorgestellt wurden. Diese Übersicht zeigte bereits die umfangreiche Aufgabenstellung und deren Zuordnung zu den verschiedenen Funktionsbereichen. Zu diesem Zeitpunkt wurde zum Beispiel festgelegt, wer den Wettbewerb leitet, das Senderdepot, die Modellüberprüfung und die Frequenzkontrolle übernimmt, wer zuständig ist für EDV, Transport, Kommunikation usw. Neu an diesem Organisationsdiagramm war,

daß für Public Relations und Medienbetreuung ein eigener Bereich geschaffen wurde, der vom Chefredakteur des Presse- und Informationsdienstes der Stadt Wien, Herrn Rudolf Mathias und Ing. Roland Dunger von der Bundessektion Modellflug übernommen wurde. Das mediale Ziel dieser Hubschrauber-Europameisterschaft war, daß nicht nur die Fachwelt angesprochen wer-

auch einfache Wurfgleiter gebaut werden. Zum Wiener Ferienspiel kamen über 400 Kinder, die alle mit viel Freude das Dargebotene aufnahmen. Außerdem gab es Gelegenheit, die Elite der europäischen Spitzenpiloten kennenzulernen und Fachgespräche zu führen.

Informationen über den Veranstaltungsablauf sowie eine allgemeine Beschreibung der Hubschrauberklasse erfolgte über zahlreiche Medien. Die Tageszeitungen wurden durch ein Rundschreiben Mitte Juli 98 von der bevorstehenden Europameisterschaft für Modellhubschrauber informiert. Einige Tage später berichtete die Presse, die Wiener Zeitung und die Wiener Stadt-Krone von dieser Meisterschaft. Die Fachpresse erhielt bis zum Beginn der Meisterschaft laufend fachspezifische Mitteilungen und Informationen über den Veranstaltungsablauf. Diese wurden in Form von Bulletin Aufmerksamkeit und Interesse für die Modellhubschrauber-EM aufrecht zu erhalten, informierten mehrere Tageszeitungen knapp vor Beginn der EM nochmals ihre Leser über das stattfindende Ereignis. Nicht nur auf dem Gebiet der Informati-



ESK Dr. Georg Breiner-Organisator der EM 98 in voller Aktion

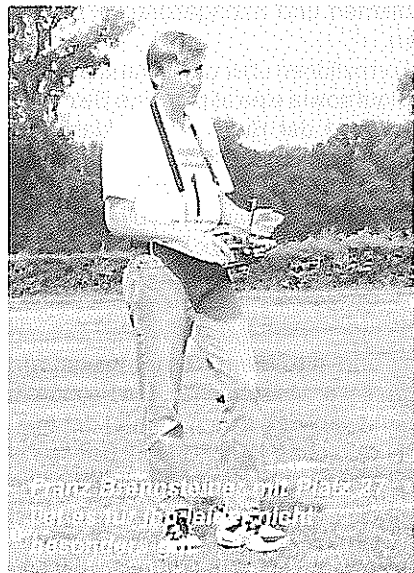
den sollte, sondern auch viele Personen und Jugendliche, die bis jetzt mit dem Modellflugsport noch nichts zu tun hatten. Bei dieser Großveranstaltung bot sich für Kinder und Jugendliche die Möglichkeit die Europameisterschaft zu besuchen, einen Hubschrauber des österreichischen Bundesheeres aus der Nähe kennenzulernen und als Bestandteil des Wiener Ferienspieles konnten

on und Kommunikation wurde vieles getan, sondern auch im Bereich der Werbung. Ebenso wurde für die Europameisterschaft ein eigenes charakteristisches Logo geschaffen, das im Schriftverkehr und auf Werbearbeiten wie Abziehbildern, Anstecknadeln und auf T-Shirts verwendet wurde. Ein dickes Programmheft und viele weitere Unterlagen wurden erstellt, um die EM



Robert Schornsteiner, bester Österreicher auf Platz 9

werbewirksam zu präsentieren. Austragungsort der Hubschrauber-Europameisterschaft war die Galopprennbahn in der Freudenau im Wiener Prater. Die einzigartige historische Anlage, die 1826 gegründet wurde, war eine Woche lang das Wettbewerbs-



Franz Brennstaller, 2. Platz 13
bei der Hubschrauberklasse
Hubschrauber

gelände für alle 37 Teilnehmer, die an den Start gingen. 15 Nationen entsandten ihre drei besten Piloten zur EM; ausgenommen davon waren die Länder Israel, Belgien, Spanien, Zypern und Ungarn, die nur mit zwei bzw. einem Piloten vertreten waren. Unmittelbar vor der Tribünenanlage des Galopprennplatzes wurden die Startstelle und das Schwebeflugquadrat aufgebaut. Die Wahl dieses Geländes hätte nicht besser getroffen werden können, denn durch die Einrichtungen und Baulichkeiten der Galopprennbahn Freudenau standen für alle Zuschauer und Beteiligten optimale Bedingungen zur Verfü-

gung. Durch Herrn Karl Friedrich Habel, Manager und Besitzer der Anlage, war es auch möglich, weitere Einrichtungen zu benützen, die besonders für den Bereich EDV von großer Bedeutung waren.

Die österreichische Nationalmannschaft, bestehend aus dem Mannschaftsführer Franz Böhm, den Piloten Franz und Josef Brennstaller sowie Robert Schornsteiner und dem Helfer Wolfgang Worgas war schon einige Tage vorher angereist, um sich auf die in Wien vorzubereiten. Unsere Piloten flogen die Modellflugklasse F3C schon seit vielen Jahren und konnten bei Europa- und Weltmeisterschaften zweite und dritte Plätze erreichen. Robert Schornsteiner ist bereits durch seine Flugvorführungen in der Fernsehserie „Schießjok täglich“ vielen Leuten ein Begriff.

Viele Nationalmannschaften kamen schon etwas früher, um auf den Modellflugplätzen des 1.MHC Austria, MFC Falke und ÖMV Bockfließ zu trainieren. Der Start am Samstag in die Nullrunde bzw Trainingsrunde um 9.00 Uhr war für unsere Piloten noch nicht von großer Bedeutung, denn die Startzeit von Robert Schornsteiner war um die Mittagszeit angesetzt und die für Josef und Franz Brennstaller erst am späten Nachmittag. Alle drei Piloten waren mit ihrem Training zu-

frieden und gingen sehr positiv in die Vorrunden. Die offizielle Eröffnung fand nach dem Ende der Trainingsrunde statt. Eingeleitet wurde die Eröffnungsfeier durch den Einzug der Musikkapelle des Militärkommandos Niederösterreich, der Landung von zwei Hubschraubern, dem Überflug von Sportflugzeugen, dem Start eines Heißluftballons, spektakulären Modellvorführungen durch den Weltmeister Hanno Pretzner und der Landung zweier Fallschirmspringer, die auch die FAI - Flagge und die Österreichische Fahne an unsere Nationalmannschaft übergaben. Nach den Eröffnungsreden von Frau Vize-bürgermeisterin Grete Laska, dem Präsidenten des ÖAeC und Abg. z. NR a. D, Herrn Reg. R. Alois Roppert und dem Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner wurde die siebente Europameisterschaft in der Klasse F3C offiziell eröffnet. Anschließend wurde Herr Dr. Breiner für seine großen Leistungen und seinen Einsatz in der Hubschrauberklasse von Herrn Schlüter geehrt.

Bereits die ersten Durchgangsrunden zeigten, daß die Piloten aus Deutschland, Großbritannien und der Schweiz zu den Top-Favoriten zählen. Die Piloten aus Österreich belegten nach dem dritten Durchgang die Plätze 9, 13 und 20. Robert Schornsteiner war mit seinen Schwebefiguren sehr zufrieden, jedoch nicht mit den Kunstflugfiguren, die durch die unterschiedlichen Windverhältnisse nicht ganz optimal ausgefallen waren. Trotzdem war das Resümee sehr positiv. Die Hubschrauberflüge von Josef Brennstaller waren





Einmal in einem Heiß-Sitzen und mit den Piloten plaudern. Für viele Kinder wird dieser Wunsch beim Wiener Farnerspiel in Erfüllung.

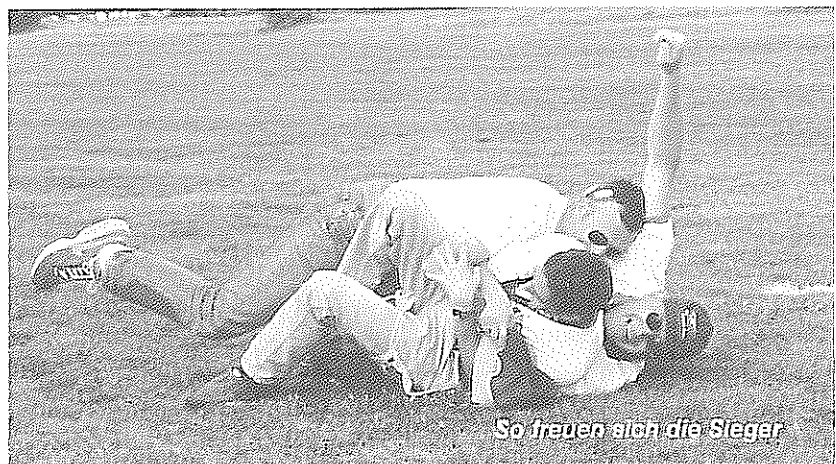
souverän, zeigten jedoch nur im Detail Abweichungen vom bestmöglichen Flug. Das zweite große gesellschaftliche Ereignis war der Empfang beim Bürgermeister der Stadt Wien im historischen Festsaal des Wiener Rathauses, der Mittwoch abends stattfand. In Vertretung des Wiener Bürgermeisters hielt Herr Landtagsabgeordneter Harry Kopietz die Festrede und bat anschließend alle Besucher zu einem reichhaltigen Büfett. Der stimmungsvolle Abend konnte jedoch nicht alle Piloten daran hindern, sich gedanklich auf den nächsten Tag und somit auf den Schlußtag der Vorrunden einzustimmen. Bei gleichmäßigen Wind- und Temperaturbedingungen können Spitzenpiloten beim Schwebeflug gleich gute Resultate erzielen. Erst durch den Kunstflug ergeben sich Unterschiede. Durch hohe Temperatur und umdrehende Winde, so wie das Wiener Wetter sich zeigte, hatten mehrere Piloten Probleme mit der Motorleistung. Die geringere Motorkraft fehlte besonders bei den Kunstflugfiguren. Josef und Franz Brennsteiner verwendeten Motore mit Resonanzschalldämpfern, die vermutlich empfindlicher auf diese Wetterlage

reagierten, so daß bei Aufwärtspassagen nicht genügend Kraft zur Verfügung stand. Nach dem vierten Durchgang war klar, daß Robert Schornsteiner das Finale erreichte, Josef Brennsteiner auf den 14. Platz landete und sein Sohn Franz den 27. Platz belegte. Die hohe Leistungsdichte der Spitzenpiloten bewirkte, daß Piloten im Mittelfeld trotz guter Leistungen durch die Verhältnisrechnung in der Rangliste abrutschten. Das passierte auch Franz Brennsteiner. Das Ziel von Robert

Schornsteiner, in das Finale zu kommen, war eigentlich erreicht. Er, der hauptsächlich das A-Programm trainierte, war bereits unter den zehn Besten. Sich damit zu begnügen war aber nichts für Robert. Der Freitag war Finaltag, der nochmals Spannung aufkommen ließ. Unser Interesse galt unserem einzigen Finalisten, der noch die Aussicht hatte, einige Plätze nach vorne zu kommen.

Die erste FlyOff - Runde verlief bei ihm anders als erwartet. Die erste Figur im B - Programm ist je eine 180 Rechts- und Linkspirouette, die er versehentlich in falscher Richtung flog. Die fünf aufmerksamen Punktrichter bewerteten diese Figur mit null Punkten. Durch einen guten zweiten und dritten FlyOff - Flug verbesserte er sich auf den endgültigen neunten Platz. Dies war für ihn das beste Ergebnis das er auf einer Europameisterschaft erreichte.

Zum Auftakt des Abschlußbanketts und der Siegerehrungen spielte eine Wiener Damenkapelle Melodien aus verschiedenen Operetten. Eine Tanzgruppe drehte sich zu der gespielten Musik. Zur Siegerehrung sprach im Namen des Wiener Bürgermeisters Herr Landtagsabgeordneter Godwin Schuster einige Wörter zu den Festgästen und überreichte gemeinsam mit dem Präsidenten des Österreichischen Aero-Clubs,



So freuen sich die Sieger

Die technischen Daten der Modelle:

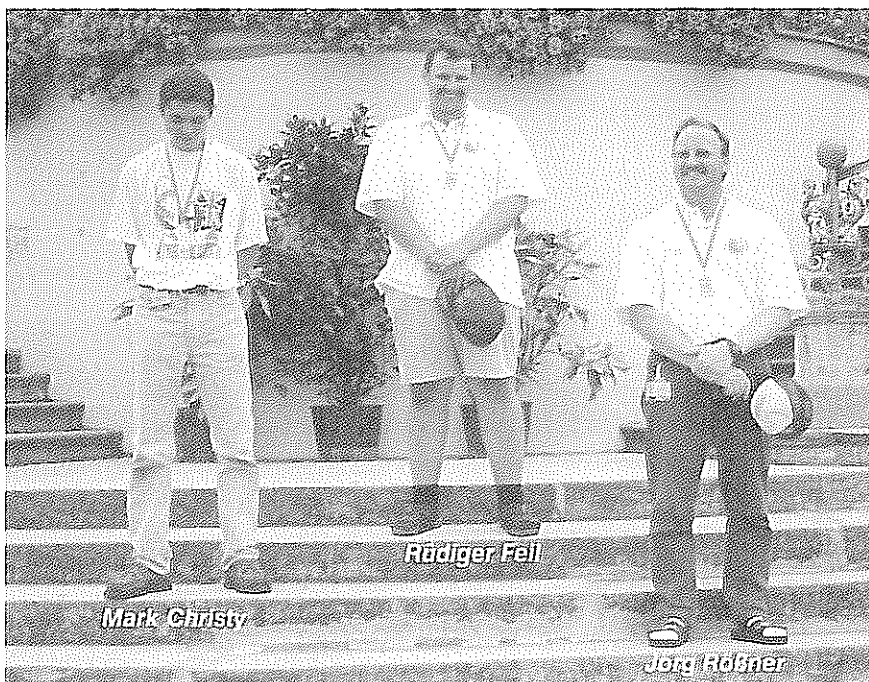
	Mechanik	Hersteller	Motor	Vergaser	Schalld.
Franz Brennsteiner	Futura Contest	Robbe	Webra P5	Webra	Hatori 650
Josef Brennsteiner	Futura Contest	Robbe	Webra P5	Webra	Hatori 650
Robert Schornsteiner	Futura SE	Robbe	OS61 SX WC OS 60		Hatori 667
	Hauptrotorblätter	Heckrotorblätter	Übersetzungsverhältnis		
Franz Brennsteiner	Aertec, GFK, S-Schl.	Robbe, CFK	1 : 9.33 : 5		
Josef Brennsteiner	Aertec, GFK, S-Schl.	Robbe, CFK	1 : 9.33 : 5		
Robert Schornsteiner	Robbe, CFK, sym.	Robbe, CFK	1 : 9.33 : 5		
	Kreiselsystem	Drehzahlregler			
Franz Brennsteiner	Piezo JR 3000	Futaba GV1			
Josef Brennsteiner	Piezo JR 3000	Futaba GV1			
Robert Schornsteiner	Piezo JR 3000	Futaba GV1			



Herrn Reg. R. Alois Roppert und Herrn BSL Dr. Breiner die Medaillen und Ehrenurkunden an die Einzel- und Mannschaftssieger.

Bei den von den drei Piloten verwendeten Modellhubschraubern samt Zubehör handelt es sich um keine Spezialausführungen, sondern um Baukastenmodelle, an denen keine oder nur geringe technische Änderungen durchgeführt wurden. Die technische Übersicht zeigt, daß die Modelle und die eingesetzte Ausrüstung bei unserer Mannschaft sehr ähnlich waren. Betrachtete man das Hubschraubermodell von Robert

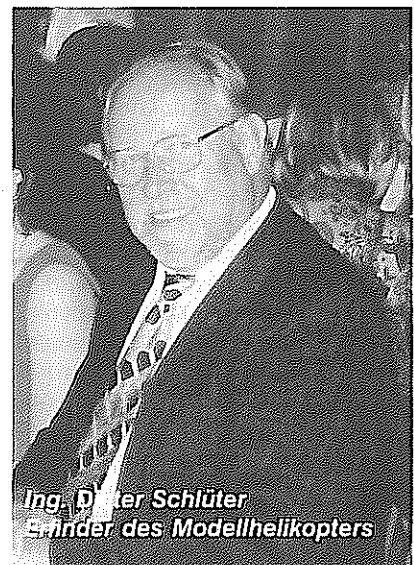
stellen der verschraubten Verbindungsstücke im Metallteil wird das Abstandsverhältnis verändert, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Schweben und Kunstflug zu erreichen. Diese Verstellmöglichkeit war eine absolute Neuheit, die erstmalig bei dieser Europameisterschaft eingesetzt wurde. Natürlich werden solche Neuheiten vor der Einführung einer praktischen Erprobung unterzogen. Robert Schornsteiner erhielt aus der Vorserie mehrere Teile, die er in sein Hubschraubermodell einbaute. Die Ergebnisse waren dermaßen vorteilhaft, daß dieses Metallstück sehr bald auf dem Markt erhältlich sein wird.



Schornsteiner etwas genauer, erkannte man einen gedrehten Metallteil am Anfang der Steuerstangen. Über Verbindungsstücke war dieses Element mit dem Hauptrotor und den Steuerpaddeln zusammengefügt. Durch Ver-

Ein großer Teil der Modellhubschrauber ist zweckmäßig aufgebaut und hat keine Verkleidung. Modelle in dieser Ausführung sind weniger Seitenwind empfindlich. Der Europameister Rüdiger Feil und der Drittplatzierte Jörg Rößner setz-

ten mit ihrer Dolphin und Genesis-Mechanik ein Rumpfmodell ein. Bei dieser Modellbauart wird die Geschwindigkeit besser umgesetzt, die für Aufwärtspassagen im Kunstflugprogramm eher benötigt wird. Obwohl der größte Teil der Piloten Piezo-Kreiselsysteme einsetzt, ist einer neuer Trend zu Heading Lock Systemen zu verzeichnen. Zusammenfassend können hier die positiven Aussagen der Piloten, Begleitpersonen und Besucher bestätigt werden, daß diese Europameisterschaft für Hubschraubermodelle in Wien sicherlich die eindrucksvollste und schönste Veranstaltung war. Aufgrund der sorgfältigen Organisation und Umsichtigkeit bei der Durchsetzung von Maßnahmen der Organisationsleitung aber auch durch den hohen Einsatz an Zeit und Energie vieler Helfer und Mitarbeiter, konnte ein derart hoher Standard erreicht

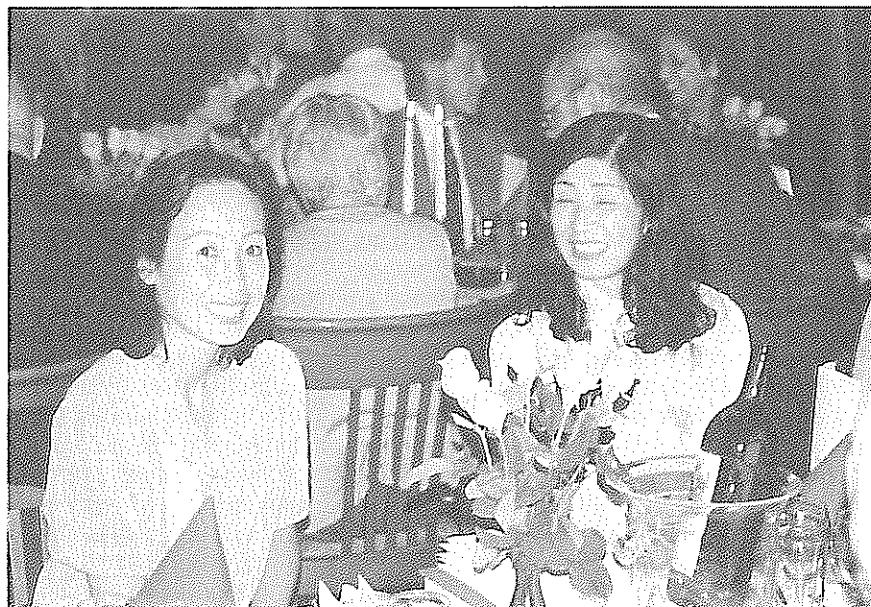


werden, der als Maßstab auch für viele zukünftige Europameisterschaften dienen wird.

Ein großes Kompliment an das gesamte Europameisterschafts-TEAM.

Für die finanzielle Unterstützung möchten wir uns noch bei folgenden Firmen, Verbänden und Institutionen bedanken: Stadt Wien, Wiener Tourismusverband, Bundeskanzleramt: Gruppe Sport, Österreichisches Bundesheer, Aero-Club; Landesverband Wien, Graupner, Robbe, Mega Modell, Modellsport Schweighofer, Hobby Factory, Big Boys Toys Handelsagentur, Kalt, Sanwa, Hirobo, Kyosho, JR, RÖGA Modelltechnik, Futaba, OS, Vario, Simprop Electronic, Ottakringer, British Airways, Austrian Airlines, Fa. Ulrich Fuchs und Fa. Fleck

Ing. Roland Dunger



Auch unseren Gästen aus Japan gefiel es sichtlich am Bankett im wiener Rathauskeller



Herr Masuda, Veranstalter der WM95 in Japan war ebenfalls Gast der EM



**Die Punkterichter der EM: v.l.n.r.
D. Eckhoff Norwegen
H. Hagen (Chairman FAI F3C) Jury
A. Ableitinger Österreich
Frits van Laar Niederlande
Lucio della Toffola Italien
Jeremy Fox England und
Tobias Schulz Deutschland**

Österreichpokal 1998 in der Klasse Seglerschlepp

Der Österreich-Pokal in der Klasse RC-SL wurde nun schon zum 11. Mal ausgetragen. Die Statuten sind all die Jahre über nur geringfügig angepaßt worden, sodaß auch heuer wieder 4 Teilwettbewerbe in verschiedenen Bundesländern veranstaltet wurden. Maximal 3 Wettbewerbsergebnisse eines Schleppteams wurden zur Endwertung herangezogen, d.h., wenn alle Veranstaltungen von einem Team besucht wurden, so war ein Streichresultat möglich.

Die eigentliche Wertung erfolgte nach einem Punktesystem, und zwar galt vom 1. bis zum 10. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 10 bis 1. Auch in der Saison 1998 haben sich wieder einige Teams gefunden, die in ganz Österreich herumkamen und die diversen Veranstaltungen besuchten. Um es vorweg zu nehmen, die heurigen Wettbewerbe waren nicht vom Wetterglück gesegnet. Von sehr windigen und turbulenten Verhältnissen bis zum Regen-Grand-Prix war alles enthalten.

1. Teilwettbewerb in Zwaring/Steiermark am 16. Mai 1998

13 Teams waren angetreten und kämpften um den Sieg. Hatten im 1. Durchgang die ersten 5 Startnummern noch bessere Wetterverhältnisse, so begann alsbald der Zwaringer Wind zu blasen. Dieser kam rücklings über die Bäume und verursachte fürchterliche Turbulenzen. Von da an änderte sich nichts mehr und die Witterung blieb den restlichen Tag über gleich. Verdient gewonnen haben Winkler/Stöllinger aus Salzburg vor Hoi/Dürnwirth aus Kärnten und Huter/Schmidt aus Oberösterreich. Die Siegerehrung wurde dann schon im beginnenden Regen abgehalten.

2. Teilwettbewerb in Mistelbach/Niederösterreich am 21. Juli 1998

Erstmals veranstalteten die Mistelbacher einen Ö-Pokal Wettbewerb auf ihrem bestens geeigneten Modellfluggelände. Obwohl das Wetter leidlich hielt, wehte den ganzen Tag über ein starker Querwind zur Piste, der die 11 Teams wirklich forderte. Gewonnen haben diesen Teilwettbewerb Nußbaumer/Wölwitsch aus Kärnten vor Winkler/Stöllinger aus Salzburg und Aigner/Hönig aus Niederösterreich.

3. Teilwettbewerb in Kraiwiesen/Salzburg am 4. Juli 1998

Erstmals wurde in Kraiwiesen ein Ö-Pokal-Wettbewerb veranstaltet, allerdings haben die Salzburger schon diverse Erfahrungen mit dieser Klasse bei einer Österreichischen Meisterschaft und einigen Landesmeisterschaften gesammelt. Der Himmel war wolkenverhangen und man glaubte, daß es jeden Augenblick zu regnen beginnen würde. Doch es blieb den ganzen Tag über trocken, und wie in Mistelbach herrschte auch in Kraiwiesen ein starker Querwind. Durch das umliegende Gelände bedingt entstanden auch noch heftige Turbulenzen, sodaß die 11 angetretenen Teams sich ordentlich abkämpfen mußten. Die Favoriten und Lokalmatadore Winkler/Stöllinger erlebten sogar einen Blindflug und mußten sich auf ihrem Heimatflughafen mit dem 5. Rang begnügen. In der Endwertung lagen gleich 3 Teams aus Kärnten an der Spitze, nämlich Hoi/Dürnwirth vor Schober/Tengg und Nußbaumer/Wölwitsch.

Zwischenwertung:

Vor dem Schlußwettbewerb hatte sich noch kein absolutes Siegesteam herauskristallisiert. Wenn man die 2 besten Wertungen einer jeden Mannschaft zusammenrechnet - und damit schon ein Streichresultat berücksichtigt - so lagen Hoi/Dürnwirth punktgleich mit Winkler/Stöllinger an der Spitze, dicht gefolgt von Nußbaumer/Wölwitsch mit 1 Punkt Rückstand. Der letzte Teilwettbewerb mußte also bei einer direkten Konfrontation die Entscheidung bringen.

Schlußwettbewerb in Thon/Kärnten am 12. September 1998

Die Wettervorhersage war für das 2. Septemberwochenende für ganz Österreich äußerst schlecht. Leider erfüllte sich diese Prognose, und am Samstag früh regnete es. 7 Teams hatten sich trotzdem in Thon eingefunden und harnten der Dinge. Natürlich waren auch die 3 in der Zwischenwertung führenden Teams am Platz, um die Chance zu wahren, den Gesamtsieg mit nach Hause zu nehmen. Doch zuerst war einmal Warten angesagt. Kurz vor 11 Uhr konnte der 1. Durchgang gestartet werden, da Petrus mit den Modellfliegern Erbarmen zeigte und eine

Regenpause verordnete. Nun wurde versucht, ohne Unterbrechung 2 Durchgänge durchzuziehen, was schlußendlich auch gelang. Nußbaumer/Wölwitsch setzten sich auf ihrem Heimatflughafen von Anfang an an die Spitze. Winkler/Stöllinger hatten einige kleine Schnitzer und Hoi/Dürnwirth konnten ihre bei Wind erprobte Präzision diesmal nicht umsetzen. Der wieder einsetzende Regen bescherte eine Zwangspause, die von der Kantine der Kärntner mit diversen Schlemmereien verkürzt wurde. Gespannt wartete man auf den 3. Durchgang, ob Winkler/Stöllinger das Zwischenergebnis noch einmal umdrehen könnten. In einer Regenunterbrechung konnte wieder gestartet werden und konzentriert ging man zur Sache. Winkler/Stöllinger zeigten einen guten Flug, aber ob das für eine Wende reichen könnte?

Gegen Ende des 3. Durchganges setzte der Regen wieder ein, und die beiden letzten Teams - darunter auch Nußbaumer/Wölwitsch - mußten ihre Flüge bei strömendem Regen absolvieren. Doch erfahrenen Wettbewerbspiloten machen offensichtlich widrige äußere Verhältnisse nichts aus. Nußbaumer/Wölwitsch spulten schon wie in den beiden Durchgängen zuvor einen gleichmäßigen Flug herunter, der dann auch zum Sieg reichte. Auf den Rängen plazierten sich dann Schober/Tengg, Winkler/Stöllinger und Hoi/Dürnwirth. Dank der ausgezeichneten Computerauswertung der Klagenfurter konnte in der Folge auch das Gesamtergebnis schnell errechnet werden.

Gesamtergebnis Ö-Pokal 1998

Auch heuer hatte ein bißchen Glück eine Rolle gespielt. Dieses Quäntchen hatten im letzten Jahr Winkler/Stöllinger und erreichten deshalb um Haaresbreite den Sieg vor Nußbaumer/Wölwitsch. Diesmal war es genau umgekehrt. Gerade bei der Schlußveranstaltung konnten Nußbaumer/Wölwitsch durch präzise, gleichmäßige Flüge den Sieg und damit auch den Gesamtsieg erringen. Winkler/Stöllinger hatten sogar eine geringfügig bessere Ausgangsposition, aber ein paar kleine Flugfehler, die ihnen sonst nicht passieren, kosteten den Sieg. Der 3. Platz in der Gesamtwertung von

Hoi/Dürnwirth geht ebenfalls in Ordnung, denn sie haben sich in der Saison 1998 als echte Windspezialisten etabliert.

Das am 4. Gesamtrang liegende Team Huter/Schmidt aus Oberösterreich konnte am Schlußwettbewerb leider nicht teilnehmen und seine Platzierung auch nicht verbessern. Doch von diesen beiden jungen und engagierten Seglerschleppern wird sicher in Zukunft noch viel zu hören sein.

Resümee:

Der Österreich Pokal 1998 mußte unter allgemein schlechten Wetterbedingungen ausgetragen werden. Trotzdem gingen insgesamt 23 Teams mit ihren Teilergebnissen in die Gesamtwertung ein, wovon 5 Mannschaften 3 oder sogar alle 4 Teilwettbewerbe besuchten. Für diese Piloten ergibt sich bei ihren Wettbewerbsbesuchen natürlich ein nicht unerheblicher zeitlicher und finanzieller Aufwand. Doch wo stünde die Seglerschlepperei, wenn es diese Enthusiasten nicht gäbe?

Diese Teams vollziehen ja geradezu eine Missionarstätigkeit in Österreich, denn sie tragen mit ihren Flügen das hohe fliegerische Niveau des Schleppfluges in alle Bundesländer. Mein besonderer Dank gilt deshalb diesen Piloten, und ich freue mich schon auf ein Wiedersehen beim Österreich-Pokal 1999.

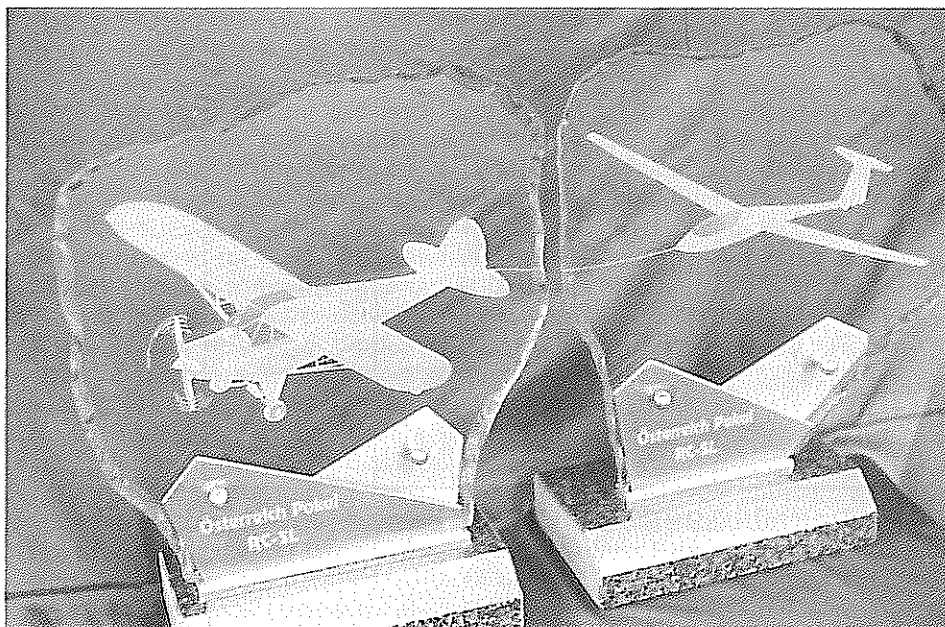
Dr. Wolfgang Schober



Die Sieger des Ö-Pokal 1998 von links: 2. Winkler/Stöllinger, 1. Nußbaumer/Wölwitsch, 3. Hoi/Dürnwirth Foto: Karl Stöllinger



Die Gewinner Nußbaumer/Wölwitsch mit dem Wanderpreis 1998
Foto: Karl Stöllinger



Die neuen Wanderpreise für den Österreich-Pokal der Seglerschleppen wurden von Werner Ehrenstrasser aus Wörgl hergestellt. Diese Meisterstücke aus Glas mit dem Schleppzug von Franz und Gerhard Glück wurden in 4 Schichten sandgestrahlt um eine Tiefenwirkung zu erzielen. Sie sind 50 Zentimeter hoch und haben ein Gewicht von jeweils 10 Kilogramm.

Foto W. Schober

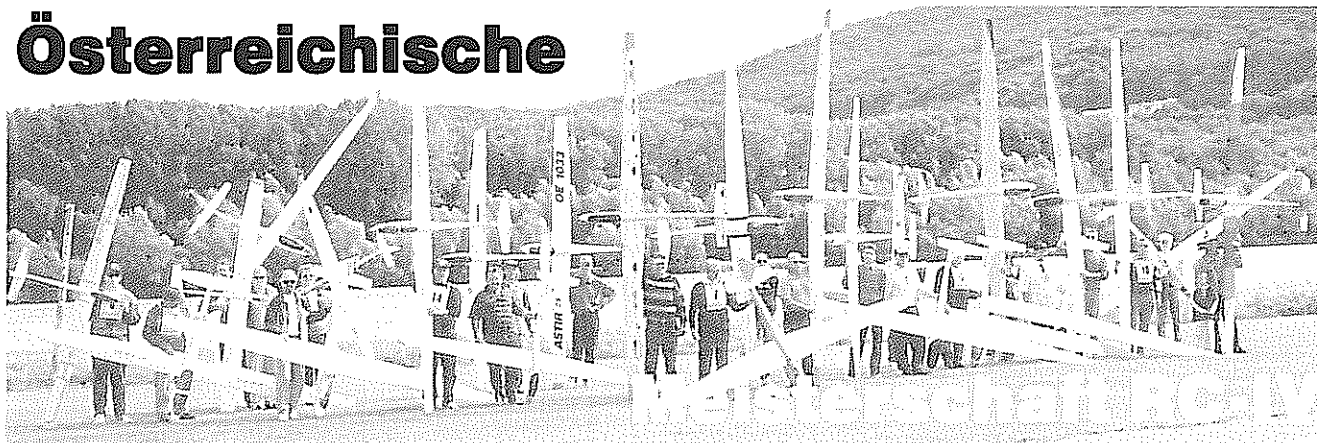
Endwertung

Österreich Pokal 1998

Rang/Team	Zwaring Stmk	Mistelb NÖ	Kraiwie S	Thon K	Summe
1 Nussbaumer Wölwitsch	(6)	10	8	10	28
2 Winkler Stöllinger	10	9	(6)	8	27
3 Hoi Dürnwirth	9	-	10	7	26
4 Huter Schmidt	8	7	5	-	20
5 Schober Tengg	-	-	9	9	18
6 Meschuh Meschuh	7	-	-	5	12
7 Gruber M. Gruber A.	2	5	4	-	11
8 Leber Mayer	4	-	7	-	11
9 Übler Flicker	-	6	3	-	9
10 Aigner Hönig	-	8	-	-	8
11 Salloker Winkler	1	-	-	6	7
12 Fritz Fleischhacker	5	-	-	-	5
13 Wittenberger Müllner	-	4	-	-	4
13 Wallner H. Blüml M.	-	-	-	4	4
15 Slanschek Zarfl	3	-	-	-	3
15 Deutsch Geyer	-	3	-	-	3
15 Rettenegger Rottensteiner	-	2	1	-	3
18 Eisl Göldner	-	-	2	-	2
19 Pavlecka Harter	-	1	-	-	1
20 Leber Wallner	0	-	0	-	0
20 Goldberger Pernath	0	-	-	-	0
20 Baumgartner Wusche	0	-	-	-	0
20 Klinger Stadler	-	0	-	-	0

23 Teams haben am Ö-Pokal 1998 in der Klasse RC-SL teilgenommen !

Österreichische



Alle 2 Jahre veranstaltet der Österreichische AERO-Club Meisterschaften in den diversen Modellflugklassen. Am 29. und 30. September 1998 war es für RC-IV wieder einmal so weit. Der ASKÖ MFC Linz war mit der Durchführung betraut worden und - um es gleich vorwegzunehmen - er war dieser Aufgabe in jeder Beziehung gewachsen. So hatte man beispielsweise für zwei Landemöglichkeiten gesorgt, d.h., der Pilot konnte zwischen einer Asphalt- oder einer Rasenpiste wählen. Auch die Auswertung wurde von Manfred Autengruber (und manchmal von seinem Zwillingbruder) hervorragend durchgeführt und im Senderdepot wachte Johann Mader darüber, daß es zu keiner gefährlichen Doppelbelegung der Kanäle kommen konnte. Das waren natürlich Voraussetzungen, die einen guten Verlauf einer Meisterschaft entscheidend begünstigten. 29 Nennungen waren eingegangen, womit man in der Klasse RC-IV äußerst zufrieden sein konnte. Wegen des großen Teilnehmerfeldes mochte man besonders bei Österreichischen Meisterschaften nichts dem Zufall überlassen. Es wurde deshalb schon am Freitag Abend unter der Leitung des Bundesfachreferenten eine intensive Punktrichterbesprechung durchgeführt, die etwa 2 Stunden in Anspruch nahm. Dabei wurden offene Fragen beantwortet, die Nullwertungen nochmals behandelt und diverse Beurteilungskriterien präzisiert. So gerüstet konnte man sich nun beruhigt zur Ruhe begeben und den Wettbewerbsbeginn am Samstag abwarten. 24 Piloten waren letztendlich am 29. September um 8 Uhr früh erschienen um sich einen fairen Wettkampf zu liefern. 5 Teilnehmer hatten sich als Einsteiger deklariert, d.h., ihre Modelle durften keine größere Spannweite als 3,5 Meter haben. Gleich nach der Wettbewerbsbesprechung konnte mit den Wertungsflügen begonnen werden.

Es herrschte bedeckter Himmel mit ei-

nem starken aber gleichmäßigen Wind, der leider quer zur Piste blies und den Piloten arg zu schaffen machte. Vor allem die Landeanflüge und die Landungen lagen bei dieser Windrichtung im Lee eines Dammes, sodaß durch die starken Turbulenzen hier wild „geturnt“ wurde. Einerseits mußte man mit viel Fahrt - und damit guter Ruderwirkung - durch diese „Böcke“ durch, andererseits sollte dann in der Folge mit möglichst geringer Geschwindigkeit aufgesetzt werden. Aber auch in der Höhe machte der Querwind das Figurenfliegen zu keinem Honiglecken. Einige der Spitzenpiloten hatten Pech, wie z.B. Max Wölwitsch, der im 1. Durchgang über der Donau durchsackte und gerade noch das rettende Ufer erreichte. Um so erfreulicher der 15-jährige Markus Wrentschur aus der Steiermark, der als Einsteiger mit einem 2,9 Meter großen Diskus mit 2,5 kg Gewicht sehr schöne Flüge absolvierte. Auch der 72-jährige Engelbert Huber aus Wels zeigte, daß er sein Modell im Griff hat. Im 1. Durchgang wurde gleich nach jedem Flug eines jeden Piloten sein Modell von der Jury (DI. Konrad Neu) vermessen und gewogen. Leider war ein Teilnehmer um 9 Uhr zu schwer, sodaß sein erster Flug annulliert werden mußte.

In Summe herrschten also sehr selektive äußere Bedingungen, die den ganzen Tag über ziemlich konstant blieben und keinen Zufallssieger zuließen. Im Großen und Ganzen setzten sich die schon bekannten Favoriten an die Spitze und so sah das Klasselement am Samstag Abend nach 2 Durchgängen

folgendermaßen aus: An erster Stelle lag Herbert Lenzhofer mit nur 10 Punkten Vorsprung auf Thomas Sidler. Die Verfolgergruppe mit Vater Hermann Sidler, Karl Stöllinger und Peter Aigner hatte schon einen Respektabstand von etwa 180 Punkten. Zu diesem Zeitpunkt hatte man den Eindruck, daß sich die beiden Führenden den Sieg untereinander ausmachen würden. Lediglich der 3. Rang schien noch nicht vergeben zu sein. Es kam jedoch alles ganz anders

Ein besonderes Lob verdient die Kantine der Linzer, die an diesem kühlen Tag



Der "Huckepackschlepp" eine nur mehr selten angewendete Methode für den Weg nach oben.

alle Piloten samt Anhang zur vollen Zufriedenheit verpflegte. Auch die Punktrichter haben sich besonders ausgezeichnet. Sie haben nicht nur der Witterung getrotzt sondern auch noch Hervorragendes geleistet. Ich darf mich deshalb bei den Herren Heimo Tammerl, Franz Klampfl, Willi Lassnig, Heinrich Machatsch und Walter Breselmayr nochmals herzlich bedanken.

Am Sonntag, dem 30. September, wurde pünktlich um 9 Uhr mit dem 3. Durchgang begonnen. Und alle am Modellflugplatz anwesenden Piloten, Zuschauer und Funktionäre trauten ih-

ren Augen nicht - es herrschte traumhaftes Wetter: geringe Bewölkung, windstill und warm. Die Teilnehmer wollten nun zeigen, was sie alles am Knüppel hatten.

Da ich als Wettbewerbsleiter das Starterfeld gedrittelt hatte, war nun Kurt Reinagel als Erster dran und man konnte schon erkennen, daß die Bedingungen ausgezeichnet waren. Als nächster war Max Wölvitsch an der Reihe und zeigte einen Traumflug, nach meinem Dafürhalten der beste der ganzen Meisterschaft. Die Punkterichter waren ähnlicher Ansicht, und so konnte sich Max schon auf eine gute Platzierung freuen. Doch die nach dem 2.Durchgang an Spitzenplätzen liegenden Piloten waren noch nicht geflogen. Ein leichtes Lüfterl kam auf, doch auch Karl Stöllinger konnte mit seiner Leistung überzeugen. Nun ging es Schlag auf Schlag, denn die beiden Erstplatzierten kamen direkt hintereinander dran. Thomas Sidler legte wie auch schon am Vortag einen präzisen Flug hin, der sicher für eine Bombenplatzierung gut war.

Gleich danach flog Herbert Lenzhofer, und alle blickten gespannt in den Himmel. Würde er es schaffen, Thomas Sidler zu überbieten? Doch schon im ersten Kreis konnte man erkennen, daß er Probleme mit der Fernsteuerung hatte. In der Haarnadel traten diese offensichtlichen Störeinflüsse wieder auf, sodaß er die Figur abbrechen und den Flug beenden mußte. Schade, daß diese direkte Konfrontation so endete.

Die meisten Konkurrenten hatten im 3.Durchgang ihren besten Flug, da die Wetterverhältnisse annähernd gleich gut blieben. Bei Herbert Lenzhofer war

es durch die Störeinflüsse leider nicht so, und so reichte es in der Gesamtwertung nicht mehr für einen Stockerlplatz. Hermann Sidler erging es ähnlich, denn er zeigte einen guten Flug, der ihm wieder einmal den undankbaren 4.Platz einbrachte. Verdient gesiegt hat Sohn Thomas Sidler vor den weit nach vor gerückten Max Wölvitsch und Karl Stöllinger.

Resümee: Linz war nicht nur ein spannender RC-IV Wettbewerb sondern auch die Konfrontation von 2 Flugstilen. Einerseits der eher in Kärnten beheimatete getragene, langsame und vorbildgetreue Stil von Max Wölvitsch und Herbert Lenzhofer aber auch von Karl Stöllinger. Thomas Sidler hingegen hat eine etwas höhere Grundgeschwindigkeit und besticht vor allem durch seine Präzision und seine Flüssigkeit. Diesmal hat sich sein Flugstil durchgesetzt, der offensichtlich durch das nördlich der Alpen vorherrschende Flugwetter beeinflusst wurde.

Kurz noch zur Technik:

Die Spannweiten der RC-IV Segler liegt zwischen 4 und 5 Metern, wobei die Experten hart an der Grenze sind. Für sie ist es offenbar kein Problem, bei 5



Der junge Markus Wrentschur flog in der Einsteigerklasse mit einem 2,9m Discus

Metern Spannweite unter 5 Kilogramm zu bleiben (siehe Tabelle).

Ausnahmen sind klarerweise die Einsteiger, die Modelle unter 3,5 Metern Spannweite fliegen. Meistens sind diese Piloten in der Gesamtwertung eher in der zweiten Hälfte des Starterfeldes platziert, was ganz natürlich ist. Sie sind ja erst in den Wettbewerbssport eingestiegen, haben noch keine große Wettbewerbserfahrung und auch nicht das Spitzenmaterial. Aber irgendwie muß man halt anfangen, und ich bin froh, daß doch 5 Einsteiger den Weg nach Linz gefunden haben.

Besonders erwähnen möchte ich in diesem Zusammenhang Markus Wrentschur, der schon vor 2 Jahren bei den Einsteigern mitgeflogen ist.

Er hat sich nun so weit gesteigert, daß er heuer nicht nur die Einsteigerwertung gewann, sondern auch in der Gesamtwertung den beachtlichen 11. Rang belegte. Vielleicht steigt er irgendwann in die große Klasse um, dann hat sich die Idee des Heranführens der Wettbewerbsanfänger an die Spitze mit Hilfe der Einsteigerklasse gelohnt.

Die überwiegende Zahl der Teilnehmer bringt ihre Modelle per Flugzeugschlepp auf Ausgangshöhe, und einige wenige praktizieren den Huckepackstart. Robert Bacher verwendete einen Elektroantrieb und Karl Stöllinger sein allseits bekanntes Klapptriebwerk mit Verbrennungsmotor. Interessanterweise hat sich der in den



Die größte Altersdifferenz die es je auf öster. Meisterschaften gab: Markus Wrentschur 15Jahre alt und Engelbert Huber 72 Jahre jung

letzten Jahren schon öfters eingesetzte Elektroantrieb wieder auf ein Mauerblümchendasein zurückgezogen. Die Unabhängigkeit beim Training dürfte also doch nicht so im Vordergrund stehen.

Siegerehrung:

Wie bei Österreichischen Meisterschaften üblich nimmt die Siegerehrung geraume Zeit in Anspruch. Und so war es auch in Linz, denn der Veranstalter hatte sich einiges einfallen lassen. Er hatte für jeden Teilnehmer eine Urkunde gedruckt und als Erinnerungsgeschenk eine Flasche Meisterschaftswein mit eigener Meisterschaftsetikette parat.

Die Sieger wurden vom Juror Landes-sektionsleiter DI Konrad Neu mit Pokalen und Medaillen ausgezeichnet, und nach der Bundeshymne gab es eine volksfestartige Stimmung.

Alle wollten den Medaillenträgern gratulieren und viele Hände wurden geschüttelt.

Besonders freute es die Linzer, daß ihr Thomas Siedler den Sieg erringen konnte.

Meine Gratulation gehört aber auch dem MFC Linz unter ihrem Obmann Engelbert Chladek, die durch ihre Vorarbeit und ihren Einsatz diese Meisterschaft zu einem vollen Erfolg werden ließen.

Dr. Wolfgang Schober



Die Sieger in der Einsteigerklasse: 2. Gerhard Kloibhofer, 1. Markus Wrentschur, 3. Kurt Reinagel Fotos: W.Schober



Die Sieger in der öster. Meisterschaft RC-IV: 2. Max Wölwitsch, 1. Thomas Siedler, 3. Karl Stöllinger

RC - IV Einsteigerklasse anlässlich der Österreichischen Meisterschaft am 29. / 30.8.1998 in Linz

ASKÖ MCF Linz

Rangliste

Rang	StNr.	Vorname	Name	Kanal	Land	Verein	1.DG	2.DG	3.DG	Total
1	15	Markus	Wrentschur	81	ST	MBC Köflach	763	716	873	1636,00
2	8	Gerhard	Kloibhofer	78	NÖ	ÖMV NÖ Amstetten	689	856	601	1545,00
3	18	Kurt	Reinagel	78	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	494	572	737	1309,00
4	9	Manfred	Wurm	67	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	423	696	554	1250,00
5	5	Klaus	Gerhartinger	78	OÖ	MFC Linz	460	490	548	1038,00
X	23	Hans	Hoenig	64	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	0	0	0	0,00
X	28	Ernst	Draschbacher	70	ST	MBC Köflach	0	0	0	0,00

Österreichische Meisterschaft RC - IV in Linz 29. / 30. 8. 1998 ASKÖ MFC Linz

Bewerbnnummer: ÖM 2/1998

Rangliste

Rang	StNr.	Vorname	Name	Kanal	Land	Verein	1.DG	2.DG	3.DG	Total
1	1	Thomas	Sidler	76	OÖ	MFC Linz	891	939	1046	1985,00
2	19	Max	Woelwitsch	68	K	KFC	723	869	1035	1904,00
3	29	Karl	Stoellinger	79	S	MFC Salzburg	794	861	1022	1883,00
4	6	Hermann	Sidler	76	OÖ	MFC Linz	767	889	977	1866,00
5	26	Wolfgang	Mayer	63	ST	MBC Köflach	628	905	957	1862,00
6	2	Herbert	Lenzhofer	51	K	KFC	901	939	794	1840,00
7	25	Robert	Bacher	61	S	MFC Salzburg	743	863	955	1818,00
8	13	Peter	Aigner	62	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	811	836	901	1737,00
9	10	Guenther	Spaeth	70/79	OÖ	Schärdinger FU	0	815	840	1655,00
10	4	Alfred	Feigl	69	OÖ	MFC Linz	640	824	822	1646,00
11	15	Markus	Wrentschur	81	ST	MBC Köflach	763	716	873	1636,00
12	21	Ewald	Ziss	79/80	OÖ	MFC Linz	676	778	846	1624,00
13	24	Juergen	Schmidt	68	OÖ	Modellbausch.	760	846	0	1606,00
14	14	Karl Heinz	Pointner	68	OÖ	MFC Linz	760	708	843	1603,00
15	7	Engelbert	Huber	64	OÖ	MFK Quax Linz	605	746	845	1591,00
16	8	Gerhard	Kloibhofer	78	NÖ	ÖMV NÖ Amstetten	689	856	601	1545,00
17	3	Karl	Spaeth	70/79	OÖ	Schärdinger FU	742	750	787	1537,00
18	16	Leopold	Dorminger	34650	OÖ	MFC Linz	678	817	429	1495,00
19	11	Erwin	Fellner	75	OÖ	MFC Linz	614	685	798	1483,00
20	17	Juergen	Wallner	69	ST	MBC Köflach	471	663	740	1403,00
21	20	Gottfried	Neudorffhofer	61	NÖ	ÖMV NÖ Amstetten	510	0	869	1379,00
22	18	Kurt	Reinagel	78	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	494	572	737	1309,00
23	9	Manfred	Wurm	67	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	423	696	554	1250,00
24	5	Klaus	Gerhartinger	78	OÖ	MFC Linz	460	490	548	1038,00
X	22	Erwin	Bauer	66/79	OÖ	Schärdinger FU	0	0	0	0,00
X	12	Karl	Lasinger	78	OÖ	MFC Linz	0	0	0	0,00
X	28	Ernst	Draschbacher	70	ST	MBC Köflach	0	0	0	0,00
X	23	Hans	Hoenig	64	NÖ	ÖMV NÖ Silbergrube	0	0	0	0,00
X	27	Robert	Steinwender	74	OÖ	MFC Linz	0	0	0	0,00

Veranstalter: ASKÖ MFC Linz
Wettbewerbsleiter: Dr. Wolfgang Schober
Organisator: Engelbert Chladek
Auswertung: Manfred Aufengruber
Jury: Konrad Neu

Punkterichter: Helmo Tammerl, 910007
Franz Klampl, 88002
Willi Lassnig, 780081
Heinrich Machatsch, 770016
Walter Breselmayr, 870019



Potrait des österreichischen Meisters der Klasse RC-IV Ing. Thomas Sidler aus Linz

Der 30 jährige Linzer hat an einer HTL die Fachrichtung Elektrotechnik abgeschlossen und arbeitet nun in der Forschungs- und Entwicklungsabteilung einer Firma für Industrieofenbau.

Als techn. Angestellter wird er auf der ganzen Welt herumgeschickt und findet daneben noch Zeit, seinem Hobby nachzugehen. Das Training ist auf Grund der beruflichen Belastung nicht in dem Maße möglich, wie es vielleicht angebracht wäre. Doch mit einer gehörigen Portion Talent sind eben trotzdem

fliegerische Spitzenleistungen möglich. In der Klasse RC-IV konnte er schon mit einigen 2. und 3. Plätzen bei Österreichischen Meisterschaften aufwarten. Sein erster Sieg ist ihm nun aber am Heimatflughafen gelungen. Seit 1985 fliegt er schon eine Orion, allerdings wurde diese immer wieder verändert und verbessert. Seit 4 Jahren eilt er jetzt mit der Siegermaschine von Erfolg zu Erfolg. Der Rumpf ist immer noch die seinerzeitige Originalausführung in GfK, wäh-

rend die Tragflügel nun eine Diskusgeometrie mit 4,5 Metern Spannweite aufweisen. Die 5-Meter-Marke wurde bewußt nicht angepeilt, da die Maschine für windige Verhältnisse ausgelegt wurde. Aus diesem Grund wurde auch die Möglichkeit einer Bleizuladung von einem halben Kilogramm im Schwerpunkt vorgesehen, und trotzdem bleibt das Gewicht unter der 5 Kilo-Grenze. Weitere Details sind ein zentrales Klappenservo und der Einbau des Höhenruderservos im Seitenleitwerk. Die Tragflächen sind eine konventionelle Styro-Balsa-Konstruktion mit eingebautem Kieferholm, welche mit einem 15 x 2 mm Stahl am Rumpf befestigt werden. So ist Thomas Sidler für alle Wetterlagen gut gerüstet, was ja auch an den beiden Wettbewerbstagen bestätigt wurde. Als Bundesfachreferent wünsche ich ihm noch viel Freude mit seinem Hobby und viele Höhenflüge sportlicher Natur.

Dr. Wolfgang Schober

Seit vielen Jahren findet man Thomas Sidler auf allen möglichen Modellflugveranstaltungen. Bei RC-IV oder Schleppwettbewerben tritt er immer gemeinsam mit seinem Vater Hermann Sidler auf, während er in den sehr anspruchsvollen Klassen wie RC-III, F3A und F3A-X immer als Solist unterwegs ist. Und überall kann er sich ganz vorne platzieren. Da erhebt sich mit einem neidvollen Hintergedanken die Frage: macht der auch etwas anderes als Modellfliegen? Nun, er macht.

Österreichische Meisterschaften 1998 Klasse RC-IV MFC Linz 29.08./30.08.1998

Eingesetzte Modelle

Name	Verein	Modell	Spannw. [mm]	Gewicht [gr.]
AIGNER Peter	ÖMV Silbergrube	ASW 17	4995	4967
BACHER Robert	MFC Salzburg	Tornado	4500	4613
DORNINGER Leopold	MFC Linz	ASW 22	4320	4642
FEIGL Alfred	MFC Linz	Oricon	4490	4849
FELLNER Erwin	MFC Linz	Astir	3760	4776
GERHARTINGER Klaus	MFC Linz	DG 600	3500	3046
HUBER Engelbert	Quaz Linz	Solution XL	4050	4350
KLOIBHOFER Gerhard	ÖMV Amstetten	Siesta	3240	2344
LENZHOFFER Herbert	Klagenfurter FC	ASW 15	4500	4455
MAYER Wolfgang	MBC Köflach	Discus	4850	4842
NEUDORFHOFER Gottfried	ÖMV Amstetten	Grob 103 Acro	4000	4945
POINTNER Karl Heinz	MFC Linz	DG 500	4400	4520
REINAGEL Kurt	ÖMV Silbergrube	Flamingo	2850	2705
SCHMIDT Jürgen	MBS Viechtwang	Oricon	4200	4922
SIDLER Hermann	MFC Linz	Oricon	4200	4960
SIDLER Thomas	MFC Linz	Oricon	4560	4974
SPÄTH Günter	Schärdinger FU	Oricon	4950	4995
SPÄTH Karl	Schärdinger FU	Oricon	4930	4997
STÖLLINGER Karl	MFC Salzburg	ASW 20	4800	4720
WALLNER Jürgen	MBC Köflach	Oricon	4200	4982
WÖLWITSCH Max	Klagenfurter FC	ASW 15	4995	4900
WRENTSCHUR Markus	MBC Köflach	Discus	2890	2530
WURM Manfred	ÖMV Silbergrube	Flamingo	2850	2498
ZISS Ewald	MFC Linz	LS 1	3750	5000

12. INTERNATIONALE

17. Bis 22. August 1998 auf der Karneralm

Die 12. Internationale F1E-Hangflugwoche begann am Dienstag, dem 18.8.1998 bei wunderbarem Sommerwetter mit dem 12. Intern. F1E-Freundschaftscup, der auch als 2. F1E-Weltcup gewertet wird. Wegen Südostwind wurde der Startbeginn hinausgezögert und eine Startstelle an einem Nordwesthang aufgesucht. Dort angelangt drehte der Wind abermals auf Nord und somit begann erneut eine Wanderung zu einer Startstelle auf einen Südwesthang. Nun konnte der Wettbewerb endlich gestartet werden und das große Leiden der Wettbewerbsteilnehmer wegen der dauernd wechselnden Winde begann.

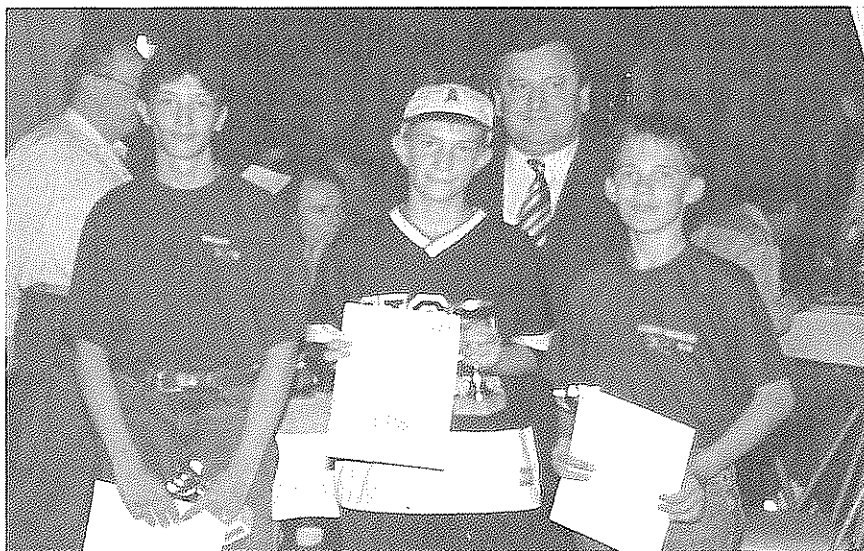
Vorerst wurde die Maximalzeit auf 150 Sekunden festgelegt, und ab dem dritten Durchgang auf 210 Sekunden erhöht. Leider konnte dieser Durchgang nicht zu Ende geflogen werden, da ein plötzlicher Gewittersturm mit Regen und Daumengroßen Hagelkörnern alle Teilnehmer in Richtung Tal flüchten ließ. Es wurde daher beschlossen, den dritten Durchgang wieder neu am Mittwoch durchzuführen. Am Mittwoch herrschte zwar der günstige Nordwind, doch konnte wegen des einströmenden Nebels der 3. Durchgang erst mittags begonnen werden. Auf Grund der guten Leistungen der Teilnehmer im 3. Durchgang wurde die Maximalzeit ab dem 4. Durchgang von 240 Sekunden auf 300 Sekunden erhöht. Einigen Teilnehmern tauchten durch diese lange Flugzeit die Modelle vorzeitig in Nebelschwaden ein. Am Ende Siegte Juray UHRIN vor Julius VALASTIAK (beide Slowakei) vor Fritz MANG (AUT vom UMSC-Kolibri). Die Mannschaftswertung gewann MACIASZEK (PL) mit DOUPOVEC (CZE) vor DÖTZL (AUT/Kolibri) mit UHRIN (SVK) und WOLF (AUT/Kolibri) mit BLAZEK (CZE). Bei vorerst südlichen Winden von 3-5m/sec. wurde am Donnerstag 20.8.1998 auf dem Westhang der 27. Intern. F1E-Heri-Kargl-Cup noch vormittags begonnen. Die Erste Maximalzeit wurde mit 210 Sekunden festgelegt und von den meisten Startern auch geflogen. Ab dem 2. Durchgang wurde die Maxzeit auf 240 Sekunden erhöht was das Starterfeld schon selektierte und es konnten nur noch Karl AUST (AUT) oder der Tscheche Frantisek DOUPOVEC den Sieg erringen. Um den 3. Platz entbrannte ein Zweikampf zwischen dem deut-

schen Helmut SCHUBERTH und Reinhard WOLF (AUT/Kolibri) der erst im letzten Flug knapp für den Deutschen entschieden wurde. Da es um den Sieg auch nach dem 5. Durchgang noch keine Entscheidung gab wurde der Sieger in einem Stechfliegen ermittelt. Dieses Stechfliegen wurde klar von Karl AUST gewonnen, der nun für ein Jahr Inhaber des Heri-Kargl Wanderpokals ist. Am 22.8.1998 mußte vorerst der Beginn des 3. F1E-Weltcups wegen Nebel und Regen auf 12 Uhr mittags verschoben werden. Nachdem es aufklarte und der Wind aus der günstigen Nordrichtung wehte begann die Materialschlacht um den Sieg in fünf Durchgängen. Das Material wurde durch die

böigen Winde von 3 bis 12m/sec. sehr stark beansprucht was sich in zahlreichen Flächen- und Rumpfrüchen widerspiegelte. Der Sieg ging schließlich in einem spannenden Duell um Sekunden zwischen Alfred RAMLER (AUT/Kolibri) und Milan MRAVEC (SVK) an den Slowaken. Die Sensation aber lieferte der erst 13 jährige Gabor KIS vom UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf der bei seinem ersten großen Wettkampf überlegen die Jugendwertung des 3. F1E-Weltcups vor Mihaly ALBERTI und Tamas HANGODI (beide Ungarn) gewann. Er hatte als einziger des gesamten Starterfeldes nach vier Durchgängen drei Maximalzeiten erlitten und hätte zu diesem Zeitpunkt auch die all-



27. Heri-Kargl-Cup v.L. Frantisek DOUPOVEC, Bgm. Bogensperger
Sieger Karl AUST, Wettbewerbsl. Wolfgang BAIER und Helmut SCHUBERTH



Die Sieger der Jugendwertung des 3. F1E-Weltcups v.L. HANGODI,
Sieger Gabor KIS, Bürgermeister Bogensperger und ALBERTI Fotos: R Wolf

Die Siegerehrung fand nach einem
gute Organisation und die protestlose

Reinhard Wol

Abendessen das vom
Fremdenverkehrsverein Ramingstein
gespendet wurde pünktlich um 20 Uhr
statt. Nach Worten der Anerkennung
durch die Vertreter der Gemeinde, des
Fremdenverkehrsvereines und des Vor-
sitzenden der internationalen Jury Ing.
Gottfried SCHIFFER, der vor allem die
gute Organisation und die protestlose

Durchführung der F1E-Handflugwoche hervorstrich wurden insgesamt 27 Pokale und Urkunden mit launigen Worten den Siegern verliehen. Einen gemütlichen Ausklang der internationalen Handflugwoche gab es im Anschluß bei internationalen Fachtratschereien und Musik bis in die Morgenstunden.

Die Sieger des F1E-Weltcups v.L. nach RTH:
Bürgermeister Eogensperger, Alfred
Sieger, Allan, RTH, VEG

die Bundesfachreferenten berichten

Totaler Weltcuptriumph für den UMSC-KOLIBRI/Ober-Grafendorf in Rumänien

Am 5. September nahmen 4 Mann des UMSC-KOLIBRI nach einer 13 stündigen Fahrt an einem Weltcupbewerb im Modellflug der Klasse F1E in Cluj-Napoca / Rumänien teil.

Nachdem es beim Training schon sehr gut für die Kolibrianer lief waren sie sehr zuversichtlich für den Weltcup am nächsten Tag. Doch am Wettbewerbstag machte sehr böiger materialmordender Wind von 5 - 9m/sec. den Teilnehmern das Leben schwer. Reinhard WOLF / Kolibri und der Rumäne Daniel PETCU bewältigten diese schwierigen Bedingungen am besten und lieferten sich einen Zweikampf in der Einzelwertung. Diesen Zweikampf konnte mit einigen Sekunden Vorsprung WOLF für sich entscheiden.

Für WOLF war es ein schmerzlicher Weltcupsieg der ihm sein bestes Windmodell kostete. (Es entflog mit einem technischen Gebrechen des Zeitschalters während des 4. Durchganges auf nimmer Wiedersehen, so mußte WOLF mit einem Ersatzmodell den Sieg im 5. Durchgang fixieren.) Doch WOLF



Weltcupsieger WOLF mit seinen siegreichen Mannschaftskollegen SCHOBEL sen. und DÖTZL sowie Heiss der den 5. Platz in der Einzelwertung belegte.

gab sich mit seinem Weltcupsieg nicht zufrieden und holte mit seinen Mannschaftskollegen Felix SCHOBEL sen. und Alfred DÖTZL (beide Kolibri)

auch noch den Mannschaftsweltcup-sieg für Kolibri vor zwei rumänischen Mannschaften.
Reinhard Wolf

BBS

MODELLTECHNIK

Ing. H. Bösenbacher



(1) 813 16 81

Steinbauergasse 34, A-1120 WIEN

WIR FÜHREN DIE SCHÖNSTEN HOLZBAUSÄTZE DER WELT!

Mit 3,75 m Spannweite, aus einem
Bausatz der Superlative

von



UNSERE PREISE SIND LADENPREISE INKL. MWST.! IRRTUM UND PREISÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!
POSTVERSAND TÄGLICH! Wir haben DURCHGEHEND offen: Mo.- Fr. 10 - 18:30, Sa. 9-12. LÄ170998

FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFT

1998-ZELTWEG.

Am 20. und 21. Juni 1998 veranstaltete der ÖAeC, Sektion Modellflug am Militärflugplatz Zeltweg-Hinterstoisser die Staatsmeisterschaft im Modellfreiflug. Als durchführender Verein zeichnete einmal mehr, nun schon zum 3. Mal in Folge, seit der Neuauflage im Jahre 1994, der MFSG/ASKÖ-Judenburg unter dem umsichtigen Wettbewerbsleiter Ernst Heibl. Ernst wurde wieder, wie immer schon, von einem tatkräftigen Funktionärsteam unterstützt. Die Jury lag in den bewährten Händen des ONF-Vorsitzenden und bei Freifliegern sehr geschätzten, Ing. Gottfried Schifferl!

Insgesamt nahmen an beiden Wettbewerbstagen 37 Freiflieger aus 5 Bundesländern in den Klassen FIA, F1A/J und F1B teil. Leider um 5 Modellflieger weniger als vor 2 Jahren, jedoch waren erfreulicher Weise um 6 Jugendliche unter 18 Jahren mehr am Start! 4 Teilnehmer: Heinz Nitsche sen., Dietmar Piber, Ernst Reitterer und Klaus W. Salzer flogen sogar in 2 Klassen mit.

Das Wetter hatte sich am Samstag gegenüber dem Vortag grundlegend geändert. Ein kräftiges Hoch dehnte sich mit heißen Luftmassen gegen die Alpen aus und löste die in dieser Jahreszeit deutlich ausgeprägte „Schafskälte“ ab! Beinahe „explosionsartige“ Luftbewegungen bezüglich Auf- und Abwinde, bei noch wolkeigem Himmel, waren am Platz zu beobachten. Die Mittagstemperatur stieg dann auch schon auf etwa 26 Grad C. Wakefield-Experten und auch Nationalmannschaftsmitglieder wie Salzer, Meusburger, Pold u.a. bekamen diese außergewöhnlichen extremen Thermikverhältnisse besonders arg zu spüren, hatten sie doch alle einmal Flüge zu verzeichnen, die mit laufendem Motor bei 22, 23 oder 40 Sekunden endeten.

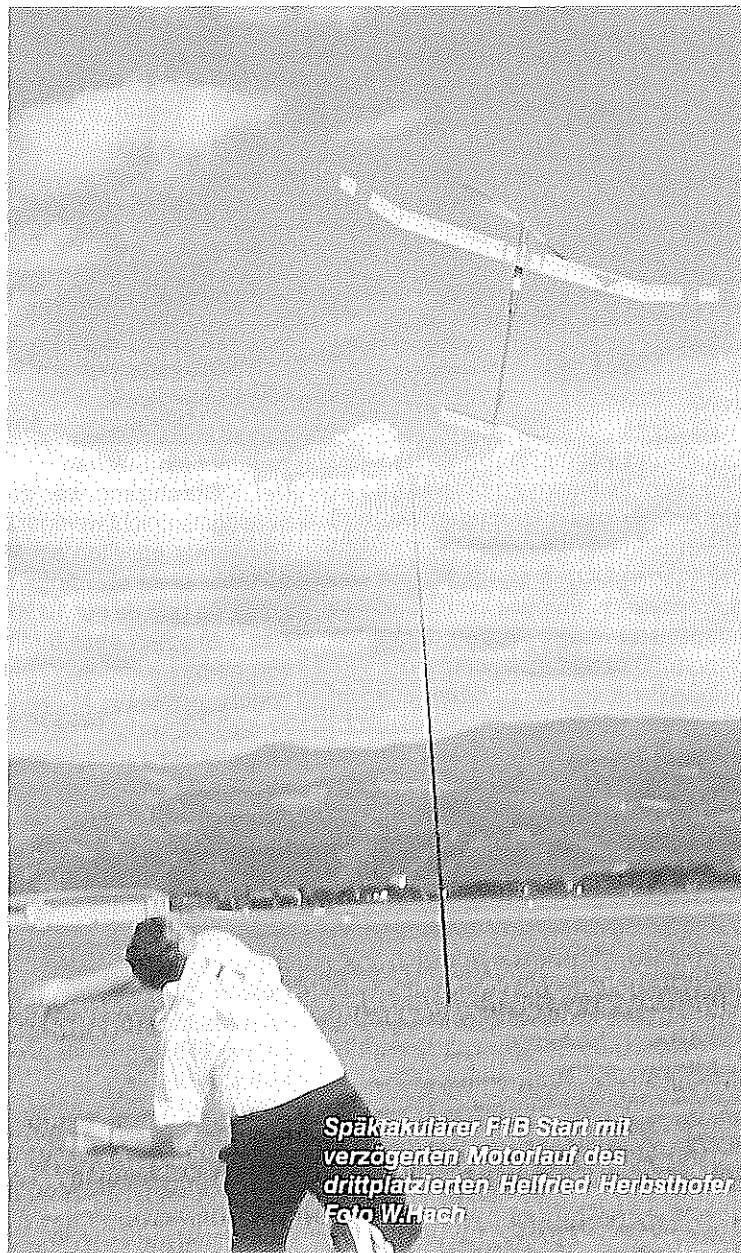
Im 1. Durchgang wurde das Max auf 210", wie bei Internationalen Wettbewerben Europa- oder Weltmeisterschaften üblich, fixiert. 5 Teilnehmer von 10 konnten es erfliegen.

Ab dem 2. Durchgang dann wieder die üblichen 180", wobei der 7. Durchgang am schwersten zu fliegen war, denn es erreichten nur 3 Teilnehmer 180". Im 5. Durchgang dagegen erreichten 7 das geforderte Max.

Am besten zurecht kam dabei der International bekannte „Fesselflugexperte“ Heinrich Nitsche (MFC-Salzburg) der ab dem 2. Durchgang alles voll flog, damit bei dieser extremen Wetterlage aufzeigte, wie man es macht!

Mit deutlichem Vorsprung von 87 „ vor Horst Wagner, sicherte er sich seinen 1. Freiflug-Staatsmeistertitel und dies in der doch sehr sensiblen Klasse FIB, was von allen Seiten neidlos als „hervorragende Leistung“ anerkannt wurde!

Im 3. Durchgang bremste vorzeitig, durch Zeitschalterdefekt, das Modell von Helfried Herbsthofer (SFC-Fürstenfeld), ansonsten wäre der 2. Platz sicher gewesen, so wurde er noch wenigstens, aber ver-



*Spektakulärer F1B Start mit verzögerten Motorlauf des drittplatzierten Helfried Herbsthofer
Foto: W. Hach*

dient Dritter und Horst Wagner (MFC-Wr. Neustadt) konnte sich mit dem 2. Platz freuen. Im 2. Durchgang flog das Modell von Wagner auf und davon bzw. verschwand zeitweise unterhalb einer grauen Wolke am südwestlichen Flugplatzrand. Nach 33 Minuten landete es, denn so lange konnte das akustische Sendesignal verfolgt werden! Es war entsprechend der Windgeschwindigkeit von ca. 2m/sek. zwischen 5 und 6 km weit geflogen, wie es sich rechnerisch darstellte. Durch einen Suchflug mit einem Motorsegler konnte das Modell geortet werden. Obwohl es zwar dann für einige Zeit einen „Abnehmer“ fand, weil das Modell schon in einem fremden Auto „verstaubt“ war, konnte es Dank der Polizei Judenburg, noch am Abend, dem rechtmäßigen Besitzer wieder zurückgegeben werden! Also hier hat sich wieder einmal bewährt: **„DIE POLIZEI DEIN FREUND UND HELFER!“** - allen Polizeibeamten von dieser Stelle aus, ein herzliches Dankeschön !!

Staatsmeister 1996, Klaus W. Salzer (MFC-Wr. Neustadt) landete am 8. Platz und Staatsmeister 1994, Harald Meusburger (LSV-Salzburg) wurde gar nur Letzter! Die einzige Dame, Inge Pumpler (ÖMV-St. Pölten), gemanagt von Manfred Grüneis, flog sehr „brav“ u.a. 4 volle

die Bundesfachreferenten berichten



Zeiten und konnte den guten 7. Platz erreichen. Zeitnehmerprobleme gab es am Anfang des 1. Durchganges, weil gleichzeitig ein nationaler Wettbewerb der Klasse CO2-F stattfand und dadurch zuerst einmal alle Zeitnehmer voll ausgelastet waren. In den darauf folgenden Durchgängen wurde die Verteilung der Anmeldungen zum Start auf die gesamte, ausreichende Durchgangszeit von 55 bzw. 45 Minuten immer besser. Trotzdem gab es manchmal unnötige Wartezeiten, wodurch oft beste Startzeitpunkte für F1B vorübergingen!

Am Sonntag, 21. Juni 1998 war der Tag für die Hochstartsegler, Klasse F1A und F1A/J. Ein heißer, beinahe wolkenloser Tag kündigte sich schon am Morgen an. Die Mittagstemperatur lag dann bei 29°C! Die vertikalen Luftbewegungen hatten sich in ihrer Umberechenbarkeit etwas beruhigt, bei leicht drehenden Winden. Trotzdem gab es manchmal kapitale Absauffer und so wie am Vortag, auch wieder Landungen im Munitionsdepot, wobei zu erwähnen ist, daß die diensthabenden Soldaten bemüht waren, die Modelle, nach kurzer oder längerer Wartezeit dem Besitzer über den Stacheldrahtzaun zurückzugeben!

Obwohl die Jury für den 1. Durchgang 3 1/2 Minuten max. Flugzeit + 60" als Gutschrift für ein zu erwartendes Stechen vorsah, gab es trotzdem ein Fly Off mit 2 Kontrahenten. Helmut Fuß (UMFC-Leonding) und Manfred Grüneis (ÖMV-St. Pölten). Dabei hätte es bald ein „Vierer-Steichen“ gegeben, weil erst im entscheidenden 7. Durchgang Heinz Nitsche jun. (MFC Salzburg) nach 6 vollen Zeiten leider nur 93" flog und auch der Drittplazierte Wilhelm Kamp (UMFC-Schärding) und Teamchef der Freiflug-Nationalmannschaft, gar nur eine einzige Sekunde im 5. Durchgang verloren

hatte auf ein Stechen

Der 6. Durchgang war thermisch am günstigsten, nicht weniger als 17 von 19 Teilnehmer erzielten ein Max. Demgegenüber steht allerdings der 2. Durchgang, da gab es nur 10 volle Zeiten.

Das 1. Stechen über 5 Minuten wurde von beiden Kandidaten problemlos erfliegen, wobei die Modelle noch innerhalb des Flugplatzgeländes landeten! Ein 2. Stechen war notwendig um endlich den Staatsmeister zu ermitteln. Die Jury setzte im Zusammenwirken mit dem Wettbewerbsleiter eine Vorbereitungszeit bis zum Ausklinken von 3 Minuten fest und das Max. sollte gleich einmal 8 Minuten betragen. Helmut Fuß hatte dabei die „Nase vorn, sein, Modell flog 5 Minuten 27 Sekunden gegenüber Manfred

Grüneis, der leider einen Absauffer von 65" verzeichnete. Damit verteidigte klar, Helmut Fuß in der Klasse F1A mit großem Vorsprung seinen Staatsmeistertitel von 1996!

Die Mannschaft aus „Oberösterreich“ (Hans Schiffer, Rudolf Holzleitner, und Markus Höpfler) wurden mit 3531 Pkt. Staatsmeister vor „Niederösterreich“ und „Kärnten“.

Sehr erfreulich, daß in Klasse F1A/J 8 Jugendliche unter 18 Jahren, dank Hermann Dolezal, dem Initiator der Freiflug-Jugend in Kärnten, am Start waren. Die kaum 13-jährige Doris Ehrlich (MCF-Finkenstein) hatte rechtzeitig den „Bogen“ heraus und gab damit so manchem F1A Experten der Senioren das „Nachsehen“, denn sie flog alle 7 Durchgänge voll!! - eine phantastische Leistung, sicherlich gemanaget von ihrem Vater, der ja selbst F1A-Flieger ist.

Doris wurde damit mit Abstand Österr. Jugendmeisterin der Klasse F1A/J. Schließlich kamen dann alle 3 teilnehmenden Mädchen auf's Stockerl: 1. Doris Ehrlich (MCF-Finkenstein) 1290" 2. Brigitte Truppe (ÖMV-Feldkirchen) 1030" und 3. Cornelia Dolezal (MCF-Finkenstein) 802".

Wo bleiben da die Buben?

Technisch gesehen gab es kaum etwas Neues! FIA-Staatsmeister Helmut Fuß fliegt immer noch, wie man sieht mit großem Erfolg, sein mod. "Super Sohay" nach der ungarischen Schule Ferenc Csizmareks. Heinrich Nitsche sen. flog in F1B die Originalmaschine der 1. Generation (z.B. mit Leitwerksträger aus Balsaholz usw.) von Mihály Varadi - ebenfalls Ungarn!

Zum Abschluß meines Berichtes soll stellvertretend für alle beteiligten Funktionäre den 3 Damen: Frau Renate Heibl, (Rechenzentrum) Frau Hilde Bergner und Frau Hilde Gruber (beide Zeitnehmer) herzlichst gedankt werden, sie wurden trotz großer Hitze am Sonntag nie "müde", sie stellten sich kompromißlos in den "Dienst der



Sache". Nicht zu vergessen, daß zur Siegerehrung die fertigen Ergebnislisten präsentiert wurden.

Vielen Dank gebührt dafür dem „Operator“ Kurt Wildgruber, der den Computer "heiß" laufen ließ!

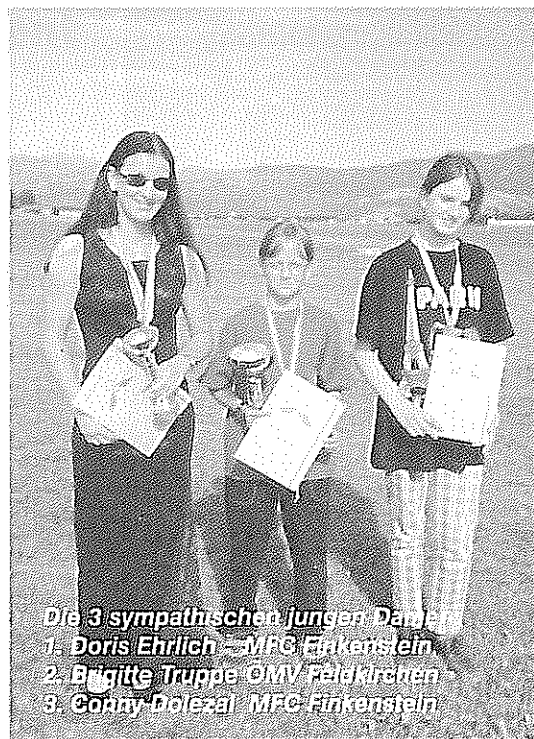
Es war wieder einmal eine gelungene und hervorragende Demonstration für den Freiflug, der bekanntlich das sportliche Moment, also einen entsprechend hohen körperlichen Einsatz abverlangt! Hoffentlich ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, denn es könnte sein, daß wir das letzte Mal den Militärflugplatz Zeltweg benützen durften.

So ging ein freudiges Fest für den Freiflug, den man oft schon totgesagt hatte, zu Ende ...

Ernst Reitterer e.h.



Der strahlende F1B Staatsmeister 1998
Dipl. Ing. Heinrich Nitsche
MFC Salzburg, beweist einmal mehr,
daß er als Fesselflug-Experte auch im
Freiflug "zu Hause" ist.



Die 3 sympathischen jungen Damen
1. Doris Ehrlich - MFC Finkenstein
2. Brigitte Truppe - ÖMV Feldkirchen
3. Conny Dolezal - MFC Finkenstein

Einzelwertung

Klasse : F1A

Termin : 21.06. 1998

ST 1/98

Rang	Name	Club	Dg 1	Dg 2	Dg 3	Dg 4	Dg 5	Dg 6	Dg 7	St1	St2	Gesamt
1. u. Staatsmeister												
1	Fuss Helmut	UMFC Leonding	210	180	180	180	180	180	180	360	327	1290
2	Grüneis Manfred	ÖMV St. Pölten	210	180	180	180	180	180	180	360	65	1290
3	Kamp Wilhelm	SFU Schärding	210	180	180	180	179	180	180			1289
4	Schiffer Hans	UMFC Neuhofen	210	180	180	180	163	180	180			1273
5	Holzleitner Rudolf	UMFC Freistsadt	164	180	180	180	180	180	180			1244
6	Truppe Reinhard	ÖMV Feldkirchen	210	180	126	180	180	180	180			1236
7	Nitsche Heinz jun.	MFC Salzburg	210	180	180	180	180	180	93			1203
8	Piber Dietmar	LSV Salzburg	210	128	180	99	180	180	180			1157
9	Michelitsch Gerald	MC Finkenstein	210	170	180	180	52	180	124			1096
10	Wutzi Franz jun.	ESV St. Pölten	210	180	180	81	87	180	163			1081
11	Pacher Erwin	MFG Klagenfurt	140	180	38	180	180	180	180			1078
12	Salzer Klaus	MFC Wr. Neustadt	108	102	180	180	180	180	112			1042
13	Höpfner Markus	UMFC Neuhofen	210	127	180	180	52	85	180			1014
14	Reitner Ernst	LSV Salzburg	210	87	52	180	123	180	180			1012
15	Zavodszky Alexander	ESV St. Pölten	152	79	180	146	99	180	150			986
16	Berger Alfred	LSV Salzburg	73	90	82	180	180	180	180			965
17	Dolezal Hermann	MC Finkenstein	71	180	65	175	177	180	80			928
18	Piber Franz	LSV Salzburg	59	105	132	180	33	180	180			869
18	Nitsche Heinrich sen.	MFC Salzburg	127	76	81	96	180	37	0			597
20	Kamp Pascal	SFU Schärding	0	0	0	0	0	0	0			0
21	Aringer Gerhard	Einzelmitglied Wien	0	0	0	0	0	0	0			0

Manschaftswertung**Klasse : F1A**

Termin : 21.06. 1998

ST 1/98

Rang	Name	Club	Dg 1	Dg 2	Dg 3	Dg 4	Dg 5	Dg6	Dg7	St1	Gesamt
1	OÖ-Hobbyflieger										
	Schiffer Hans	UMFC Neuhofen	210	180	180	180	163	180	180		1273
	Hoizleitner Rudolf	UMFC Freistsadt	164	180	180	180	180	180	180		1244
	Höpfler Markus	UMFC Neuhofen	210	127	180	180	52	85	180		1014
											3531
2	NÖ 1										
	Grüneis Manfred	ÖMV St. Pölten	210	180	180	180	180	180	180		1290
	Wutzi Franz jun.	ESV St. Pölten	210	180	180	81	87	180	163		1081
	Zavodszky Alexander	ESV St. Pölten	152	79	180	146	99	180	150		986
											3357
3	Kärnten 1										
	Truppe Reinhard	ÖMV Feldkirchen	210	180	126	180	180	180	180		1236
	Pacher Erwin	MFG Klagenfurt	140	180	38	180	180	180	180		1078
	Truppe Brigitte	ÖMV Feldkirchen	210	180	65	180	168	55	180		1038
											3352
4	Landesverband Salzburg										
	Berger Alfred	LSV Salzburg	73	90	82	180	180	180	180		965
	Piber Dietmar	LSV Salzburg	210	128	180	99	180	180	180		1157
	Nitsche Heinz jun.	MFC Salzburg	210	180	180	180	180	180	93		1203
											3325
5	Oldboys Salzburg										
	Nitsche Heinrich sen.	MFC Salzburg	127	76	81	96	180	37	0		597
	Reitterer Ernst	LSV Salzburg	210	87	52	180	123	180	180		1012
	Piber Franz	LSV Salzburg	59	105	132	180	33	180	180		869
											2478

Einzelwertung**Klasse : F1B**

Termin : 20.06. 1998

ST 3/98

Rang	Name	Club	Dg 1	Dg 2	Dg 3	Dg 4	Dg 5	Dg6	Dg7	Gesamt
1	Nitsche Heinrich sen.	MFC Salzburg	179	180	180	180	180	180	180	1259
2	Wagner Horst	MFC Wr. Neustadt	210	180	121	144	180	180	157	1172
3	Herbsthofer Helfried	SFC Fürstenfeld	196	174	85	180	180	180	143	1138
4	Pold Helmuth	SFC Fürstenfeld	210	175	131	180	180	180	23	1079
5	Piber Dietmar	LSV Salzburg	210	168	180	153	102	102	157	1072
6	Wutzi Franz jun.	ESV St. Pölten	179	132	176	166	180	80	146	1059
7	Pumpler Ingeborg	ESV St. Pölten	104	180	180	180	119	90	180	1033
8	Salzer Klaus	MFC Wr. Neustadt	22	180	175	180	180	69	180	986
9	Reitterer Ernst	LSV Salzburg	210	180	123	121	180	40	116	970
10	Meusburger Harald	LSV Salzburg	210	165	22	180	106	115	124	922
11	Greimel Verena	ESV St. Pölten	0	0	0	0	0	0	0	0

Hier spricht der Bundesfachreferent Motorkunstflug!

Leider konnte ich in der vergangenen Flugsaison aus verschiedenen Gründen keine Berichte über die diversen Wettbewerbe verfassen. An dieser Stelle darf ich mich jedoch bei allen Veranstaltern von RC III und F3A Bewerben herzlichst für die hervorragende Ausrichtung und Organisation bedanken. Es ist außerordentlich erfreulich, daß die Teilnehmerzahlen bei den F3A Bewerben so hoch wie noch nie waren (im Schnitt etwa 30 Teilnehmer). Ich hoffe, daß sich dieser Trend heuer fortsetzen wird. In der Klasse RC III haben heuer erfreulicher Weise einige junge Talente in das Wettbewerbsgeschehen eingegriffen, was uns zur Hoffnung berechtigt, daß in dieser Klasse das Interesse der Jugend wieder größer wird. Ich bin jedoch zuversichtlich, daß die kommende Saison wieder steigende Teilnehmerzahlen bringt! Hier darf ich mich bei meinem Freund Maurer Ernst für die Tätigkeit als Lehrer und Trainer in der Klasse RC III recht herzlich bedanken, und darf der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß er mir weiterhin bei der Arbeit für die Bundessektion zur Seite stehen wird.

Bei der in Fano (I) stattgefundenen EM F3A haben unsere Piloten folgende Plätze erreicht:

10. Helmut Danksagmüller 11. Heinz Kronlachner 26. Manfred Dworak. In der Mannschaftswertung belegte unser Team den hervorragenden 5. Platz. Wir gratulieren herzlichst zu diesen Leistungen!

Für die 1999 stattfindende F3A Weltmeisterschaft in Pensacola (USA) haben sich folgende Piloten qualifiziert: Helmut Danksagmüller Heinz Kronlachner Manfred Dworak Ersatzmann ist Leo Berger.

Kader - Qualifikation 1998: (Gilt für 1999)

1 Danksagmüller Helmut	W
	7976,75
2 Kronlachner Heinz	O.Ö.
	7968,96
3 Dworak Manfred	K
	7639,28
4 Berger Leo	O.Ö.
	7504,43
5 Zeiner Markus	N.Ö.
	7413,24
6 Ortner Peter	N.Ö.
	7325,17
7 Klamecker Michael	W
	7085,25
8 Weniger Norbert	W
	7046,84

Termine für die Qualifikation zur F3A Europameisterschaft 2000 werden im Frühjahr 1999 bekanntgegeben.

Geflogen wird 1999 das Programm „D“: Ausscheidungsmodus wie bisher: Staatsmeisterschaft Pflicht plus drei Kaderbewerbe.

Hier sei noch angeführt, daß die in Meggenhofen durchgeführte Staatsmeisterschaft F3A hervorragend organisiert war und als Beispiel für die kommenden Meisterschaften angesehen werden darf! Ich möchte hier nochmals den erfolgreichen Piloten Herzlich gratulieren:

- 1 und Staatsmeister 1998
Heinz Kronlachner O.Ö.
2. **Helmut Danksagmüller** W
3. **Leo Berger** O.Ö.

Nun zur Klasse RCIII.

Bei der in Sölsnitz (St) stattgefundenen österreichischen Meisterschaften erreichten folgende Piloten die ersten 3 Plätze:

- 1 und österreichischer Meister
Filgas Erich W
2. **Polaschek Hermann** St
3. **Siedler Thomas** O.Ö.

Wir gratulieren herzlichst!

Nicht startberechtigt in RC III sind die 8 F3A-Kaderpiloten sowie die Herren Mayer Albin und Schmiedbauer Gerald. Termine für die RC III Bewerbe entnehmen bitte aus dem im PROP erscheinenden Terminkalender.

Punkterichterlehrgänge für F3A und RC III werden getrennt ausgeschrieben. Termine siehe PROP. Derzeit bei der FAI gemeldete int. Punkterichter F3A sind: Ing. Moser Anton, Meier Michael, Hauer Franz

RC III Einsteiger und Trainingslehrgang: Termin: Voraussichtlich Ende April/ Anfang Mai 1999. Dieser Lehrgang findet in Böheimkirchen (N.Ö.) statt und ist für alle AERO-Club-Mitglieder offen. Kontaktadresse: Maurer Ernst, Gmundnerstr.44, 4800 Attnang-P., Tel: 07674 / 62514 (Wird ausgeschrieben).

Ich wünsche allen Piloten eine erfolgreiche und bruchfreie Saison 1999. Auf ein Wiedersehen bei den diversen Wettbewerben freut sich Euer BFR.

Mit besten Fliegergruß

Ing. Anton Moser

BFR



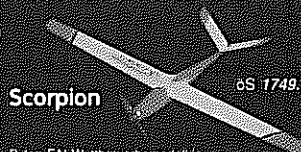
Trio

10-27 Zellen Voll-GFK-Hallner
Kann als 10 Zellen Wettbewerbsgerät
der 36 dm Regel eingesetzt werden. Mit Rümpfen
für Normal Motoren und bürstlosen Motoren
SP: 1820 mm oS 5249.-



Fizz

7-16 Zellen Voll-GFK-Hallner
Perfekt für RC E7 Wettbewerbe
Mit Rümpfen für Normal Motoren und bürstlose
Motoren erhältlich SP: 1650 mm oS 3449.-



Scorpion

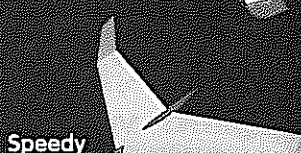
Pylon FAI Wettbewerbsmodell in
Voll-GFK-CFK Motoren von Speed 600 bis
Kontronik (bürstlos) von 7x 1800 bis 10x 1000
SP: 1075 mm

Scorpion 400 Wettbewerbsmodell
SP: 600 mm



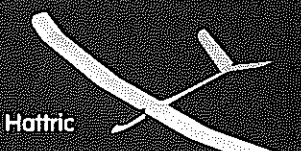
Booster

Querrudertrainer
als Segel- o. Elektrosegler
Spannweite variabel
SP: 1250 - 1350 mm
ST: H, S (M) oS 1249.-



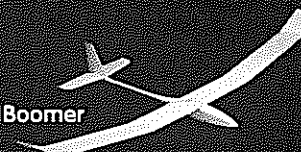
Speedy

Dieser Funtflyer wird in Voll-GFK Schalenbauweise
fix und fertig geliefert. Überzieh sicher und doch
Extrem-kunstflug-tauglich.
SP: 1000 mm ST: H, D (M) oS 1799.-



Hottrix

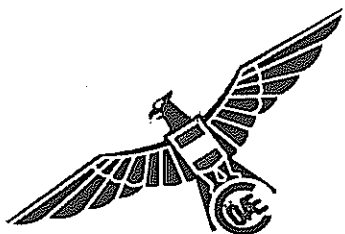
HLG Wettbewerbsmodell
Die Fläche wird in STANDARD-Vollbalsa
Bauweise hergestellt und ist auch von ungeübten
Modellbauern schnell fertigzustellen. Der GFK-Rumpf
ist sehr leicht und im Durchmesser minimiert.
SP: 1460 mm L: 820 mm oS 1249.-



Boomer

Ein Allrounder für HLG und Elektroantrieb Speed 400.
Der sehr leichte GFK-Rumpf (55 g) bietet Platz für
auch etwas größeres Equipment.
SP: 1460 mm ST: H, S (M) oS 1249.-

Erhältlich im gut sortierten Fachhandel
Händleranfragen: Tel / Fax 0043 / 016 / 68 10 30



ÖAeC



100 - Jahr Jubiläum

Mitglieder-Werbeaktion

Liebe Fliegerfreunde!

Im Vorfeld „100 Jahre Österreichischer Aero Club 2001“ hat der Bundesvorstand beschlossen, für die beiden vorangehenden Jahre - 1999 und 2000 - jeweils vom 1. Jänner bis 31. März, eine spezielle Mitglieder-Werbeaktion durchzuführen.

Für jedes, von einem ÖAeC-Verein, einer Zivilluftfahrerschule oder einer ÖAeC-Sektion, geworbene und neu angemeldete Mitglied wird vom ÖAeC-Beitrag (Einzahlungen bis 31. März) der Betrag von öS 100,-- an den jeweiligen Werber refundiert.

Achtung! Als NEU-MITGLIEDER im Sinne dieser Werbeaktion zählen alle Mitglieder, die noch nicht beim ÖAeC gemeldet waren (-keine Ummeldungen).

Bei Mitgliedern mit dem ermäßigten Jugendlichen-Beitrag kann keine Refundierung erfolgen!!

Diese Werbeaktion gilt nur für alle ÖAeC-Vereine, alle Zivilluftfahrerschulen und die ÖAeC-Bundessektionen.



marktfrisch

FLUGZEUGTYPEN Band 2 - Sport- und Reiseflugzeuge



Im Frühsommer 1998 erschien der Band 1 von FLUGZEUGTYPEN erstmals im Modellsport Verlag mit dem Thema Segelflugzeuge. Nach dem großen Erfolg des ersten Bandes, ist ab sofort der Band 2 mit dem Thema "Sport- und Reiseflugzeuge" lieferbar. Folgende Flugzeuge werden darin behandelt:

- I Zlin Z 50 L
- I Gyroflug Speed Canard
- I Robin 400/180R Remorqueur
- I Pilatus PC-6 Turbo Porter
- I EA 230
- I Klemm KL 107 B
- I Van's Aircraft RV-4
- I Messerschmitt Bf 108 Taifun
- I Bucker Bü 181 Bestmann

Die Redaktion versteht es vorzüglich, die jeweiligen Flugzeuge in über 90 Abbildungen und den eigens angefertigten Zeichnungen zu erfassen und darzustellen. Dabei wurde auf die hohe Druck- und Papierqualität genauso Wert gelegt, wie auf die Authentizität und Detailtreue der Zeichnungen und Bilder. Die Entwicklungsgeschichte der Flugzeuge wird ausführlich beschrieben und gibt dem Leser umfassende Informationen zum jeweiligen Typ. FLUGZEUGTYPEN Band 2 kann für DM 19,80 zzgl. Porto unter der Bestell-Nr. 463502 beim Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 95 21-19, Fax 0 72 21 / 95 21-45. Weitere Informationen, wie z.B. Musterzeichnungen, können über die Internet-Seiten des Verlages unter <http://www.modellsport.de> abgerufen werden. ISBN 3-923142-01-3.

SIMPROP ELECTRONIC TOPNEUHEIT

MESSERSCHMITT Me 163 "Komet"

**RC-SEMI-SCALE-Modell in Voll-GFK-Technik
für Elektromotore**



Technische Daten-

Maßstab 1 : 13,7
Spannweite 680 mm
Rumpflänge 424 mm
Flügelinhalt ca. 8,4 dm²
Fluggewicht ab ca. 500 g
Flächenbelastung ca. 59 g/dm²
Elektro Antrieb:

Speed 400/6V oder 480 Race

Elektro Antrieb:

Speed 400/6V oder 480 Race

Akku 7 x 700 mAh oder 8 x 500 mAh

RC - Funktionen:

Querruder und Höhenruder
über elektronischen Delta-Mischer
Motorregler bzw. Schalter.

JAMARA Modelltechnik

FOURNIER RF 4



Vorbildgetreues elegant und einfach zu fliegendes Motorsegelmodell. Einfacher Kunstflug wie Faßrollen, Loopings und auch Turns, lassen sich mit diesem Modell wie bei seinem großen Vorbild fliegen. Auch am Hang ist die RF 4 eine Augenweide und dank des 480 er Getriebe-E-motors ist auch eine Rück-

holversicherung jederzeit gegeben.

Technische Daten:

Spannweite 1520 mm

Länge 830 mm

Flächenbelastung ca. 37 g/dm²

ARF Modell Best.Nr. 004601

Wir haben für
Sie reserviert



Heute noch anfordern für
DM 10,- in Briefmarken

brandneu Power Servos



C-Power
7,6kg/cm

High Speed
5,6kg/cm

bewährte
Umtauschgarantie
für 1 Jahr

	C-Power	High-Speed
Betriebsspannung:	4,8V-6V	4,8V-6V
Stellkraft:	7,6kg/cm	5,6kg/cm
Stellgeschwindigkeit:	0,20s	0,13s
Abmessungen:	20x40x40	20x40x40
Gewicht:	65g	56g
Getriebe:	Metall	Kunststoff
Kugellagert:	2-fach	2-fach
Einführungspreis:	*DM 99,-	*DM 89,-
Servokabel nach Wahl:	JR; MPX; Futaba;	

JAMARA

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

...werden Sie Stützpunkthändler

MODEL POINT

Modelltechnik

Perfektastraße 6-8
1230 Wien

Tel. 01/662 33 33
Fax 01/662 33 33/33

**Service,
Beratung,
Verkauf**

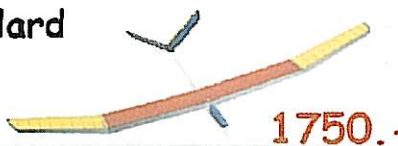


Fred
inkl. Speed 500 mit
Getriebe 2:1, Yeti Regler
Spw.: 1820mm
Fluggew.: 880g

4250.-

Highlight Standard

Balsa-Rippenfläche mit
Carbon-D-Box
Abfluggewicht: +/- 300g.
Spannw. 1490mm



1750.-



POLY BUTLER
(Werkzeugkoffer)

698.-

YONGSTER

ILC mit hervorragender
Flugeigenschaft und preis-
werten Einstieg !!
GFK-Rumpf mit Styropor-
Balsa beplankten Flächen
wahlweise mit T-Leitwerk od.
Kreuzleitwerk
Spw.: ca. 1490mm
Fluggew.: ca. 400-500g



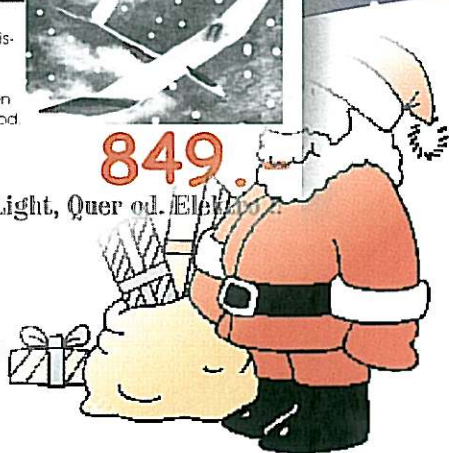
849.-

Jetzt auch als Light, Quer od. Elektro



Sanyo 1700mah
SCRC-7,2Volt

379.-



Druckfehler und Irrtümer vorbehalten. Fröhliche Weihnachten wünscht Ihnen Ihr Model Point Team

Klein, aber oho!

Ein scheinbar unbedeutender E-Flug-Motorsteller verdient es sich, in „Prop“ vor den Vorhang gebeten zu werden.

Auf der Rückseite eines im Vorjahr erschienenen Fachbuches entdeckte ich in einem Inserat der Fa. Schulze Elelectronic GmbH (Prenzlauer Weg 6, D - 64331 Weiterstadt) die Abbildung eines mini-Stellers. Sofort schrieb ich die Firma an und bat um nähere Unterlagen bzw. Liefer- und Preisangaben. Innerhalb einer Woche hielt ich einen gerade herausgegebenen 34 Seiten umfassenden Katalog einer breiten Palette von Reglern, Stellern, Ladegeräten und sonstigem Zubehör für den Elektroflug in Händen. Er ist übersichtlich mit einer Vielfalt technischer Erklärungen und umfassenden, sonstigen lehrreichen Hinweisen und Preisangaben in DM ausgestattet. Jetzt hatte ich noch eine kleine Hürde zu nehmen. Da ich auch aus Gewichtsgründen ein Vertreter der Variante „Weniger Zellen, mehr Strom“ bin (falls man dafür einen passenden Motor findet) und bei der Zellenangabe für gewünschten Regler 6-8 stand, war herauszufinden, ob er auch noch mit 5 Zellen seine Arbeit verrichtet. Kein Problem! Vom technischen Beratungsdienst Schulze, der täglich von 14 - 1630 Uhr zum Normaltelefonat zur Verfügung steht, erhielt ich grünes Licht. Aus der Seite Händlernachweis Ausland wählte ich dann die erste Adresse für E-Flugzubehör in Österreich, rief dort an und hatte bereits nach drei Tagen das Objekt der Begierde, den slim-18be, umgerechnet zu einem günstigeren Preis als in der DM-Preisliste angegeben, in Händen.



Gleich vorweg: in der dem Steller beigelegten 16 seitigen Betriebsanleitung steht unter Definition, daß die gängigen Begriffe Drehzahlregler oder Fahrtenregler nur dann gelten, wenn die Motordrehzahl auch bei unterschiedlicher Last konstant gehalten wird, andernfalls sollte die technisch korrekte Bezeichnung Drehzahlsteller verwendet werden. Wenn sich jemand dem Leichtbau kleinerer Elektroflugmodelle verschrieben hat, sucht er dafür auch entsprechendes gewicht- und platzsparendes Zubehör. So spielt es auch eine Rolle, ob der Motorsteller wie im vorliegenden Fall 2,5g! oder gar das Zehn-

fache oder mehr wiegt. Dieses Traumgewicht wird nicht nur wegen der geringen Abmessungen des Slim erreicht (5x15x25)! So kann er direkt an die Anschlußfahnen eines 400-480er E-Motors angelötet werden und das eingebaute „ips“ intelligent programming system erübrigt ein Gasstellpoti. Darüber hinaus ermöglicht diese elektronische Einrichtung den Betrieb mit und ohne Bremse bei etwa 1/4 Gasstellung, oder den Betrieb mit Bremse und neutralisierendem Knüppel, aber auch ohne Bremse im Hubschrauber. (Meine persönliche Servowegeinstellung am (Gas-Steuerknüppel ist - 0 und + 125% bei Betrieb mit Bremse). Die eingangs erwähnte Bezeichnung 18 be sagt aus, daß der winzige Steller einen Dauerstrom bis satte 18 A verkraftet. Das be steht für b = Bremse und e für hochbelastbare Empfängerstromversorgung (5V/1,5A). Für separate Empfängerstromversorgung wird wie üblich der Pluspol des Steller-Empfängeranschlußkabels unterbrochen. Bei Abschaltung durch BEC-Unterspannung kann der Motor kurzfristig wieder gestartet werden: Gasknüppel einfach für etwa 2 Sekunden auf Stopp stellen, dann läuft der Motor wieder für ein paar Sekunden. (Hilft Außenlandungen verhindern). Zur Vermeidung von Rauchsignalen schaltet eine Temperaturüberwachung den Motor ab. Die Stromüberwachung (ab 25A) bewirkt, daß z.B. bei einem blockierten Motor dieser zunächst gedrosselt und kurze Zeit später abgeschaltet wird. Bei Ausfall der empfängerseitigen Steuerungsignale geht der slim für 300 ms in einen Hold-Modus und wird dann unscharf geschaltet. Die stromsparende Taktfrequenz ist mit 1 kHz angegeben. Auch eine Einschaltimpulsunterdrückung für alle gängigen Fernsteuerungen (kurzer Anlauf des Motors beim Einschalten) sowie ein getriebe-schonender Sanftanlauf fehlen nicht. Auch gibt es genügend Hinweise in den Anleitungen, was man alles beachten aber auch nicht tun soll! Ich habe nun dieses kleine elektronische Wunderwerk seit etlichen Stunden ohne geringste Probleme in Betrieb und schätze nicht nur die feinfühligke Regelcharakteristik, sondern auch beim Einschalten des Empfängers die erstaunlich laute Scharfquittierung in Leerlaufposition durch einen Einfach-Pieps. Nicht zu Unrecht bemerkt Schulze: Mit

dem slim erwirbt man einen mikrocomputer gesteuerten Drehzahlsteller für E-Motoren, der vollständig aus deutscher Entwicklung und Fertigung stammt und zu den kleinsten, leichtesten und trotzdem leistungsstärksten weltweit gehört. Mein Rat: Fordern auch Sie einen „Schulze-Katalog“ bei ihrem E-Flughändler an. (Ausgabe 9/98 DM 10.—).

Oskar Czepa

A World of Fun!

← **robbe**

ME 109

No. 3090
Vorbildähnliche Kunstflugmodelle für E-Antrieb
1025 mm Spannweite

Spitfire

No. 3091
Vorbildähnliche Kunstflugmodelle für E-Antrieb
1100 mm Spannweite

Spot

No. 3108
Hand Launch Glider mit Allround-
flugeigenschaften
1500 mm Spannweite

Breeze

No. 3092
Leichtes RC-Segelflugmodell
1470 mm Spannweite

SILENCE

No. 3073
Segelflugmodell für den Neueinsteiger
1800 mm Spannweite

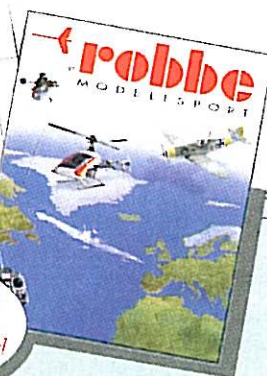
RANGER

No. 3093
Motorsegler für den Neueinsteiger
2000 mm Spannweite

**Viel Flugspaß
für wenig Geld**

Schauen Sie im Internet "robbe.com" und "robbe.de" vorbei.

robbe Modellsport G.M.B.H. Österreich
A-1220 Wien Rennbahnweg 59





Maestro

Maestro - der Meister der Lüfte ist das ideale Einstiegsmodell. Mit einer Akkuladung steigt das Modell mehrmals auf eine sichere Ausgangshöhe für unbeschwerte Thermikflüge. Der Segler ist in Balsa-Leichtbauweise gefertigt und komplett bespannt. Zur Fertigstellung sind nur noch wenige Montagearbeiten erforderlich.

Lieferumfang ARF-Version:

-Bespannter Rumpf;
-bespannte Tragfläche -bespannte Leitwerke -diverse Kleinteile

Elektro ARF

Wie Segler ARF jedoch vorbereitet für den Einbau unseres ElektroAntriebssets

RC-Star-Version

Wie Segler ARF jedoch komplett mit RC-Anlage Futaba Star-Version Elektro

Wie Segler ARF jedoch mit eingebauten Servos; E-Motor;
Softanlaufschalter (ohne RC-Anlage)

Technische Daten:

Spannweite: ca. 1680mm
Länge: ca. 1000mm

Tragflächeninhalt: ca. 31 qdm
Gewicht: ca. 840g
*RC-Funktion: H/S

SVENSON

- 1.800 mm.
- 1.135 mm.
- 49,9 cm2
- 2.400 gr.
- 49,4 gr./cm2
- 4/8,5 cc

Preciosa Piper en kit realista y a escala. Envergadura y vuelo para disfrutar verdaderamente del avión.

Beautiful and realistic Scale-Kit. The span and flight characteristics ensure that you really enjoy the flight.

Réproduction du célèbre Piper traite maquette. Idéal comme première maquette RC.

Wunderschöner und realistischer Scale-Bausatz. Spannweite und Flugeigenschaften für ein echtes Flugvergnügen.

Realistisch schaalmodel, wereldwijd gekend; de spanwijdte en bouwwijze garanderen een comfortabele vlucht.

Riproduzione dell'omonimo aereo. La costruzione dell'ala è della fusoliera è simile a quella del vero.

PIPER CUB J3

Wer von den "älteren", Pardon, "erfahreneren" Modellbauern kennt sie nicht, die Modelle von **Svenson**?

Die Modelle **Westerly**, **Wayfarer** oder auch der **Fly Boy** waren legendär und faßt ein "Muß" für jeden Modellpiloten.

Nun **JAMARA** ist es gelungen Svenson in Ihr Programm aufzunehmen.

Also Prospekt anfordern und vielleicht in der Saison 99 mit einem Modell aus den "wilden Siebzigern" von **Svenson** fliegen!

Ladegeräte der neuen Generation

Gleich mit 3 neuen Ladegeräten kam JAMARA im Herbst 98 auf den Markt.

Den Schnellader JM-03, JM-02 und dem Speed 1. Die beiden ersten Ladegeräte sind sowohl für 12V DC als auch 220 v AC vorgesehen. Sie verfügen über einen



Ladeausgang für 4-8 Zellen 270-5000 mAh Kapazität und einen einstellbaren Ladestrom von 0,8-5 Amp. Das Entladen ist mit ca. 600 mA möglich. Das Modell JM-03 ist mit einem LC-Display ausgestattet. Der Speed 1 Lader verfügt über die gleichen technischen Daten, ist jedoch nur für 12 VDC geeignet.



Styro

Erster Sekundenkleber zum Verkleben von Styropor.

Sehr gut geeignet zum Verkleben der mittlerweile weitverbreiteten Styroporfliegern. Durch die Verwendung unseres Styros kann die Montagezeit dieser Styroflieger um über die Hälfte verkürzt werden, da bei richtiger Anwendung die Teile innerhalb weniger Sekunden zusammenkleben.

SUPER-MICRO-SERVO

Ein echter Renner dürfte das neue Super-Micro-Servo von Jamara werden.

klein (21,8x11x19,7 mm)

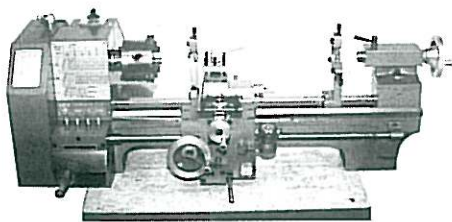
leicht (9 gramm)

schnell (0,11 sec/60°)

stark 0,8 kg-cm

günstig (ca ATS 280-) ist die Devise!

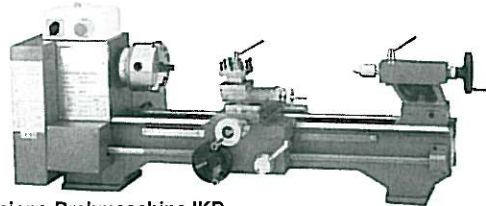
HOBBYTECHNIK



Präzisions-Drehmaschine mit Nortongetriebe
 Spitzenweite 500 mm
 Spitzenhöhe 125 mm
 Gehärtetes Prismenbett, Spindelbohrung 20 mm,
 6 Spindeldrehzahlen von 100 bis 1.800 UpM
 Gewindeschneiden: 0,5 bis 3 mm
 8 bis 56gängig/Zoll
 Lieferumfang: Steh- und Mitlaufstütze
 Rollkörner, Vierfachstahlhalter
 3-Backen-Drehfutter, Planscheibe, Gewindeuhr und
 Radersatz.
 Aktionspreis: nur 17.980,- inkl. MWSt.

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

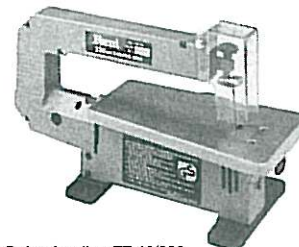
Täglich Post- und Bahnversand



Präzisions-Drehmaschine IKD
 Spitzenweite 555/400, Spitzenhöhe 125 mm / Spindelbohrung 20 mm,
 gehärtetes Prismenbett, 3-Backen-Spannfutter 125 mm, inkl. Räder-
 satz für Zoll und metrische Gewinde, Motorleistung 1 PS.
 IKD 400 S 14.900,-, IKD 555 S 17.440,- inkl. MWSt.



Horizontal/Vertikal-Rundtische aus
 hochwertigem Mehanilguß! Schnecke
 gehärtet und geschliffen, Übersetzungs-
 verhältnis 90:1, Arbeitstisch mit 360-
 Grad-Skala, Teilung über skaliertes
 Handrad mit Nonius möglich, Tisch-
 durchmesser 150 mm.
 Nur öS 3650,-



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

HELI - SERVICE - CENTER
AUSSEERLAND
 Fa. Brodnak
 Hauptstr. 149
 8990 Bad Aussee
 Tel. 03622/5323016 Fax.: 5323017

hitec Servo Aktion
 Fordern Sie unsere Preisliste an

IM REICH DER TAUSENDEN ERSATZTEILE



Ersatzteile



**soweit das
 Auge reicht!**



Über 1.000 verschiedene Ersatzteile von VARIO lagernd!!

Über 1.000 verschiedene Ersatzteile von HIROBO lagernd!!

HIROBO Baukästen ab 2.870,-

Qualitäts Rotorblätter aus Österreich

Standart ab 740,-

(Ein Blattende rot, das Andere schwarz)

3 - Färbig ab 1.145,-

(Blattgriff schwarz, ein Blattenden rot/schwarz)

e-mail: brodnak@magnet.at
http://members.magnet.at/brodnak



Täglicher Postversand

Sie bestellen bis 16.30 Uhr

**Wir versenden noch am gleichen Tag
 Auf Wunsch auch EMS**

Maschinen
bis 3500 kg
und
Zubehör
lagernd!

HAMAS

An Bundesstraße, 4 km
von A 1 Autobahnabfahrt
Steyrermühl OÖ/Gmunden

Ing. Josef Sillipp

Handel – Maschinenbau
Gmundner Straße 11
A-4661 ROITHAM
Tel. 07613/6090
Fax 07613/6091

MIT ABSTAND der BESTE PREIS!

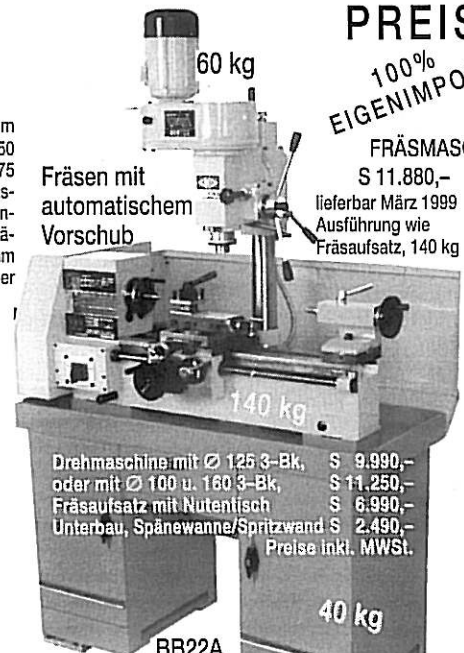
100%
EIGENIMPORT
XZ 15
FRÄSMASCHINE
S 11.880,-
lieferbar März 1999
Ausführung wie
Fräsaufsatz, 140 kg



Drehfräskombi BB 12

Modellbau Abm. L x B x H 550 x 480 x 320 mm
Spitzenweite 185 mm, Spitzenhöhe 60 mm, 220 Volt/250
Watt, Spindelbohrung 8,5 mm, 14 metr. Gewinde 0,2-1,75
mm, 14 Zoll-Gewinde 12-48 G/Zoll, 12 Wechselläder, Fräskopf
360° schwenkbar, 60 mm höhenverstellbar, Pinolen-
hub 35 mm, Mk 1, 280-2800 U/min, 5 Drehz., Drehen/Frä-
sen. Kegeldrehen mit Oberschlitten, T-Nut-Tisch, Ø 65 mm
3-Backenfutter, Körnerspitze/Rollkörner Mk 1, Bohrfutter
Mk 1, Gewicht 32 kg, 3-ig. Drehmesser/Fräser.

NUR S 7.200,- inkl. MWSt.,
mit Spänewanne, komplett



Fräsen mit
automatischem
Vorschub

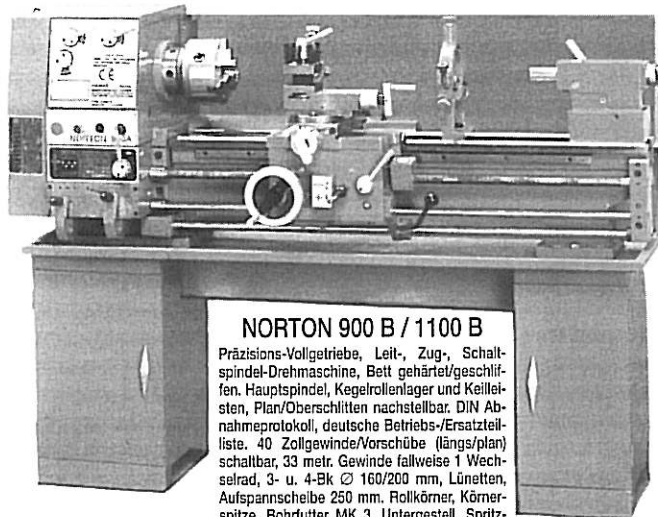
Drehmaschine mit Ø 125 3-Bk, S 9.990,-
oder mit Ø 100 u. 160 3-Bk, S 11.250,-
Fräsaufsatz mit Nutentisch S 6.990,-
Unterbau, Spänewanne/Spritzwand S 2.490,-
Preise inkl. MWSt.

BB22A

Drehfräskombi

Drehen und Fräsen mit je
0,6 kW, 380 oder 220 Volt.
Spitzenweite 450 mm, Spitzenhöhe 110 mm, Hohlspindel Ø 20
mm, Reitstockkonus Mk2, Fräskopf Mk3, um 360° dreh- und
schwenkbar, Pinolenhub 85 mm, Frässäulen Ø 70 mm. Massive
Leitspindel Tr 20 x 3 mm für je 20 Metr./Zollgewinde 0,2-3,5
mm/8-56 Gänge/Zoll. Drehen (6) 120-2000 U/min, Fräsen (4)
400-1640 U/min

BB25A Drehmaschine S 14.760,-
Lieferbar März 1999, ohne Abb, Schaltgetriebe 115-1620 U/min,
6 Drehzahlen, Spitzenweite 700 mm, Spitzenhöhe 125 mm, Hohl-
spindel 27 mm, ansonsten wie BB22A ausgeführt und aufrüstbar.



NORTON 900 B / 1100 B

Präzisions-Vollgetriebe, Leit-, Zug-, Schalt-
spindel-Drehmaschine, Bett gehärtet/geschlif-
fen. Hauptspindel, Kegelrollenlager und Keillei-
sten, Plan/Oberschlitten nachstellbar. DIN Ab-
nahmeprotokoll, deutsche Betriebs-/Ersatzteil-
liste. 40 Zollgewinde/Vorschübe (längs/plan)
schaltbar, 33 metr. Gewinde fallweise 1 Wech-
selrad, 3- u. 4-Bk Ø 160/200 mm, Lünetten,
Aufspannscheibe 250 mm, Rollkörner, Körner-
spitze, Bohrfutter Mk 3, Untergestell, Spritz-
wand, Spänewanne, Gewindeuhr.

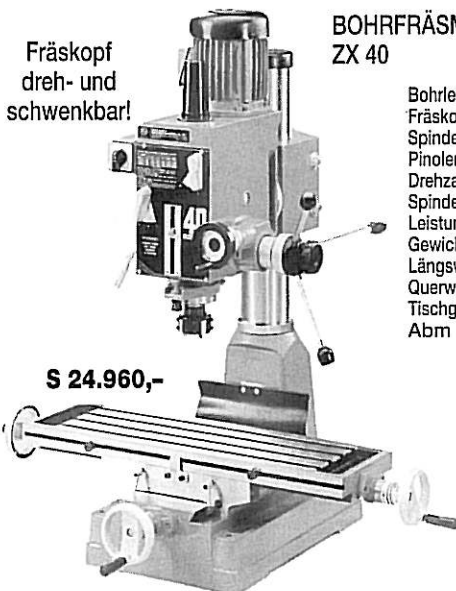
NORTON 900B
Techn. Daten:

Spw.: 915 mm
Sph.: 150 mm
Gewicht: 500 kg
1,1 kW/380 Volt
Spindelbohrung:
38 mm/Mk5
Reitstock: MK3
Bett herausnehmbar
Ø 430x160 mm
9 Drehzahlen:
50-1500 U/min
Abmessung L x B x H
1600 x 700 x 1250 mm
max. Zerspanungslei-
stung St. 52,3,
Ø 160 auf Ø 152 mm
Gewinde:
Metr.: 0,2-6,0 mm
Zoll: 4-112 G/Zoll

NORTON 900 B: AKTION S 30.000,-

NORTON 1100 B: AKTION S 33.000,- (Baugleich NORTON 900 B) Spw.: 1100 mm, Sph.: 180 mm

Fräskopf
dreh- und
schwenkbar!



BOHRFRÄSMASCHINE
ZX 40

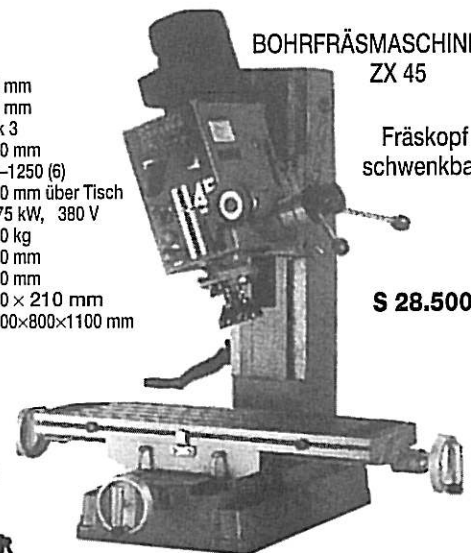
Bohrleistung: 32 mm
Fräskopf max: 63 mm
Spindelkonus: Mk 3
Pinolenhub: 130 mm
Drehzahlen: 50-1250 (6)
Spindelnahe: 480 mm über Tisch
Leistung: 0,75 kW, 380 V
Gewicht: 270 kg
Längsweg: 500 mm
Querweg: 180 mm
Tischgröße: 730 x 210 mm
Abm lxbxh: 1100x800x1000 mm

S 24.960,-

Bohrleistung: 32 mm
Fräskopf max: 75 mm
Spindelkonus: Mk 3
Pinolenhub: 130 mm
Drehzahlen: 50-1250 (6)
Spindelnahe: 480 mm über Tisch
Leistung: 0,75 kW, 380 V
Gewicht: 290 kg
Längsweg: 500 mm
Querweg: 180 mm
Tischgröße: 730 x 210 mm
Abm lxbxh: 1100x800x1100 mm

BOHRFRÄSMASCHINE
ZX 45

Fräskopf
schwenkbar!

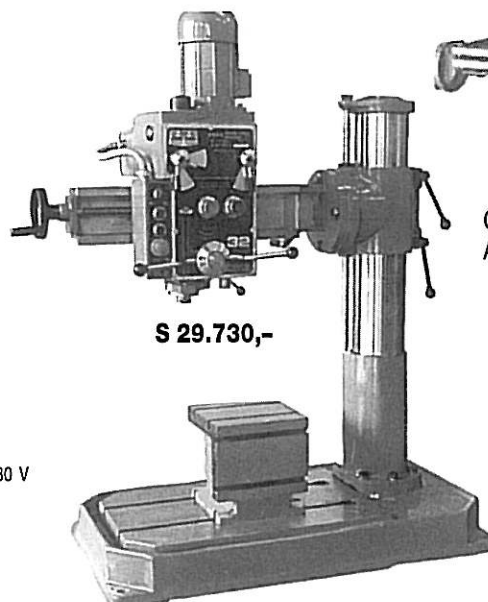


S 28.500,-

GETRIEBE
BOHRMASCHINE
Z 4032 K

Bohrleistung: 32 mm
Spindelkonus: Mk3
Pinolenhub: 125 mm
Ausleger: 235 mm
Leistung: 0,75 kW 380 V
Gewicht: 170 kg
Drehzahlen: 100-2400

S 12.960,-



S 29.730,-

GETRIEBE Z 3032 x 7
AUSLEGERBOHRMASCHINE

Bohrleistung: 32 mm
Spindelkonus: Mk3
Pinolenhub: 150 mm
Drehzahlen: 100-1600 U/min (8)
Ausleger: 300-700 mm
Spindelnahe: 275-680 mm über Fuß
Leistung: 0,75 kW 380 V
Säulen Ø: 150 mm
Gewicht: 480 kg
Abmessungen: lxbxh, 1050x550x1600 mm

Alle Preise inkl. 20% MWSt.

Alle Maschinen sehr leistungsfähig, Leistungstest bei uns möglich!

SSM- Technik Österreich

Modellhubschrauber
in Perfektion

Trainer 150 / 180

Bell 47

Lama 315

Bell 206, 204, 205, 212, 214

Katalog ATS 149.-

Video ATS 189.-

Katalog & Video. ATS 289.-

Produkt.- u. Flugvorführung

lt. Terminabsprache

Vertrieb Österreich:

ZAUNER Modellbau & Flugschule

Marktplatz 5 4222 ST.GEORGEN/G. Tel.

Fax 07237 2273 SERVICE CENTER

für Graupner-Heim, JR und

S.S.M. Hubschrauber

Wir wünschen unseren Kunden
und allen die es noch nicht sind

Frohe Weihnachten

und einen guten

Start ins Jahr

1999

**FEIERN SIE MIT UNS
35 JAHRE**

mit tollen Überraschungsangeboten
zwischen 2. und 9. Jänner 1999



GK Modellbau + Kopierservice

G. KIRCHERT

1140 Wien, Linzer Straße 65

☎ 01 / 982 44 63, Fax: 982 15 304



HIROBO®

Der Weltmeister erobert

ÖSTERREICH

Eröffnung



Generalvertrieb für Österreich

Fordern Sie unsere Händlerliste an.

Einer ist sicher in
Ihrer Nähe

Heli - Import - Brodnak

Fa. Brodnak
Hauptstr. 149
8990 Bad Aussee
Tel.: 03622 / 5323013
Fax: 03622 / 5323017



Generalimporteur
für
HIROBO
in Österreich
e-mail: brodnak@magnet.at



"Weihnachts
SCHÄPPCHEN"

PIPER CUP J3

rohbaufertig Spw.1950 mm Bausatz
von Great Planes USA **ATS 2.500.-**

FIESELER STORCH

von AVIO rohbaufertig **ATS 2.500.-**
L19

von Graupner fast fertig **ATS 2.000.-**
X-CELL 60

Rossi+Hatory neuwertig **ATS 8.000.-**
mit Servos und Kreisel **ATS 10.000.-**

TELEMASTER

Spw. 1800mm Querruder ST51 mit
Spezialdämpf.neu **ATS 3.000.-**

FIESELER STORCH

von Svenson,rohbau. **ATS 6.000.-**

FAIRCHILD PT 19

von KYOSHO mit OS 52 Surpass
und allen Servos eingeflogen,
neuwertig. **ATS 6.500.-**

EXTRA 300 S

Spw. 2000 mm Epoxy Rumpf, Flächen
3-farbig gebügelt rohbaufertig. inkl.
Oracover Folien und Farben Tank, Räder,
Spinner etc. **ATS 5.500.-**
OS BGX-1 neu **ATS 4.500.-**

JOKER

Spw. 3.600 mm
von Multiplex rohbaufertig
inkl.4 Flächenservos
und 2 Servos **ATS 4.500.-**

ASW 27

Spw. 2000 mm von Multiplex inkl. Servos
rohbaufertig **ATS 3.000.-**

ASH 26

Spw. 3200 mm von Graupner
Bausatz neu. **ATS 2.900.-**

LS 8

Spw. 2200 mm von Graupner
neuer Rumpf inkl Flächenservos
ATS 1.900.-

F-86

Spw. 1600mm von Gleichauf
Bausatz neu **ATS 2.800.-**

F-86 E-Impeller

inkl. Servos Motor und Regler
ATS 2.800.-

FW 190 D

Spw. 1600mm von Pica inkl. EZW von
Robat rohbaufertig. **ATS 2.500.-**

DRAGON LADY

Spw. 1500mm neu rbf. **ATS 1.200.-**

Anfragen Fr. Lieb

Tel. 1 505 10 28 77DW

Verkaufe:

SUPER STAR 2,2 m voll GfK mit 45 ccm
Super Tigre,Krümmen, Reso, noch zu
lackieren **ATS 7000.-**

BELLANCA DECATHLON 2 m, 15 ccm
Webra, alle Servos **ATS 7000.-**

IKARUS Trainer 1,5 m, 10 ccm Webra,
Reso, Servos **ATS 3000.-**

DELMO Delta mit Motor 6,5 ccm, Reso,
EZFW, alle Servos **ATS 2400.-**

Minare 40 Innenreso, gebraucht
ATS 1000.-

Minare 20 Innenreso, neu**ATS 1000.-**

F-86 SABRE 1,3 m, rohbaufertig mit
Impeller **ATS 2800.-**

A4 SKYHAWK Rohbau 1,3 m Spw. mit
Byron-Impeller (Bauer)**ATS 2000.-**

HEINKEL Salamander Rohbau mit
Motor, Impeller (Bauer)**ATS 2500.-**

E-Modelle:

FALCON 1,3 m 10-Zellen Hotliner,
3 Servos **ATS 2000.-**

DIESEL 70 cm, mit Speed 400, Servos,
Regler **ATS 2300.-**

ULTRA LIGHT 80 cm, Speed 400 Ge-
triebe, Servos, Regler **ATS 2000.-**

V-Motore:

Motor ZDZ 40 ccm mit Zündung
ATS 4500.-

Motor Super Tiger 6,5 ccm Heck-
auslass, Krümmer, Reso **ATS 800.-**

Motor MVVS 2,5 ccm, Heckauslaß,
RC+Speed-Vergaser, Reso **ATS 500.-**

E-Motore:

PLETTENBERG 370/30/A3**ATS 7000.-**

ULTRA 930/8 **ATS 2000.-**

KELLER 40/14 **ATS 1000.-**

Wolfram Kügler Tel. 01 - 914 33 76

Akro 40 Simprop, Webra 50 samt
Resonanzrohr und Servos, neuwertig
ATS 4.500.-

Antares Simprop Trainer mit neuem
Motor 40 GT, neues Flugzeug
ATS 4.500.-

Calipso 60 mit Webra-Motor 61 und
Servos Ezfw mech., neues Flugzeug
ATS 6.500.-

Hangsegler Whisper 1000

268 cm Spannsw., gelb-rote Ausführ-
ung, neuwertig **ATS 2.500.-**

Hangsegler AR- 1

amerik.Bauart, GfK-Rumpf, Styro-
flächen Verkaufspreis. **ATS 1.500.-**

Thermiksegler Stratos,

255 cm Spannsw. **ATS 1.000.-**

Anfragen an Robert Sunk, Petzgasse
35, 2540 Bad Vöslau Telefon:
02252/74 529 abends (bis 21.00 Uhr)

Verkaufe neuwertiges Modell des
Hochleistungssegelflugzeuges

DG 800 M

mit 6,0m SPW., vollausgebaute Kabi-
ne, Winglets, für Meyer-Klapptriebwerk
vorbereitet, EZFW, F-Schleppkupplung
etc.

Preis ab **ATS 12.500,-**
auch mit Servos, Akkus inkl. Weiche
und Schalter abzugeben

Verkaufe erstklassiges Großmodell des
Typs

P 47 THUNDERBOLT

mit 2,6m SPW., M 1:5, Eigenbau in Holz,
Superfinish, Motor ZG62, Super-EZFW
von Hawe, Modell komplett inkl. Ser-
vos, Akkus, Schalter und Weiche -ohne
Empfänger,

Preis ATS 18.500,-

Ing. Udo DETTELBACHER,
Haidacherweg 26,
9020 KLAGENFURT,
Tel. 0463 - 43 5 30

Piper Super Cup 18

(Fa. Rödel Sp. 2820mm Bj. 97

Zubehör:

Motor OS FT 300 4-Takt 2-Zylinder Bo-
xer 50ccm (5 Std. Laufzeit)
10 Stk. Servos (MPX Profi PB)
1 Stk. Glow 4 Glühleinrichtung + 4-
zelliger Akku
2Stk. Akkus 1800 mA
2 Stk.CFK-Fuchs 3-Blatt-Propeller
19 x 10
1Stk. K-Propeller 20 x10 2-Blatt,1 Stk.
K-Propeller 19 X10 2-BLATT
mit 2 Stk. Empfänger Graupner MC 20
DS PCM **VB ATS 25.000,-**

ohne Empfänger **ATS 21.000,-**

Oliver Lepka

Schützenstraße 11

5082-Grödig

Tel.:06246175067 ab 19.00 bis 21.30

Tel. Mobil:066413744991

MUDRY CAP 232



VON JAMARA MODELLTECHNIK



Noch vor dem allgemeinen "Saisonschluß 1998" hatte ich die Gelegenheit einen sog. ARF= auf Neudeutsch "Almost Ready to Fly" = "Fast Fertig zum Fliegen" = FFF ausführlich für **prop** zu testen.

Will man etwas durch den Himmel kurven und hat man relativ wenig Zeit, so ist so ein ARF -Modell, und dann noch eine CAP 232, genau das richtige Modell für Vaters Sohn.

Etwas skeptisch ist man ja schon als Perfektionist wenn man liest, dieses Modell ist konventionell in Balsa/Sperrholz/Styro-Technik aufgebaut und bereits fertig mit ORACOVER- Folie bespannt.

Nun sowohl die Ausführung des Modells, das Finish als auch die beigelegten Zubehöerteile, wie Tank Spinner. Räder usw. sind von ausgezeichneter Qualität und bieten ein ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis. Lediglich die Motorhaube würde man sich vielleicht noch in GFK-Technik wünschen, aber auch die aus ABS tut es und ist trotz "Zweiteiligkeit" überraschend passgenau.

Ein leichtes "nachföhnen" und die Fixierung der Decostreifen und Stoßstellen der Folie mit Sekundenkleber ist zu empfehlen ansonsten beschränkt sich der Bauaufwand auf den Einbau der RC-Anlage, des Motors (es sollte schon einer von den 15 ern sein, will man ordentlich "fräsen") und der Anlenkungen. Etwas für ein Modell dieser Auslegung störend ist der Einbau nur eines Servos für die Querruder. Aber es funktioniert natürlich.

Alle durchzuführenden Arbeiten an der CAP sind wirklich innerhalb eines Wochenendes machbar. Die Bauanleitung könnte noch etwas liebevoller gestaltet sein, aber das ist vielleicht auch nur Ansichtssache, auch ein Dekorsatz mit

schönen großen Kennungen und sonstigen Bezeichnungen würde dieses Modell sicher noch "Aufputzen"(er könnte ja als Zubehör erhältlich sein)

Steht die CAP nach Fertigstellung so vor einem, so verlangt sie förmlich sobald wie möglich in "ihr Element" übergeben zu werden und man hört schon den Beifall der Besucher des nächsten Flugtages.

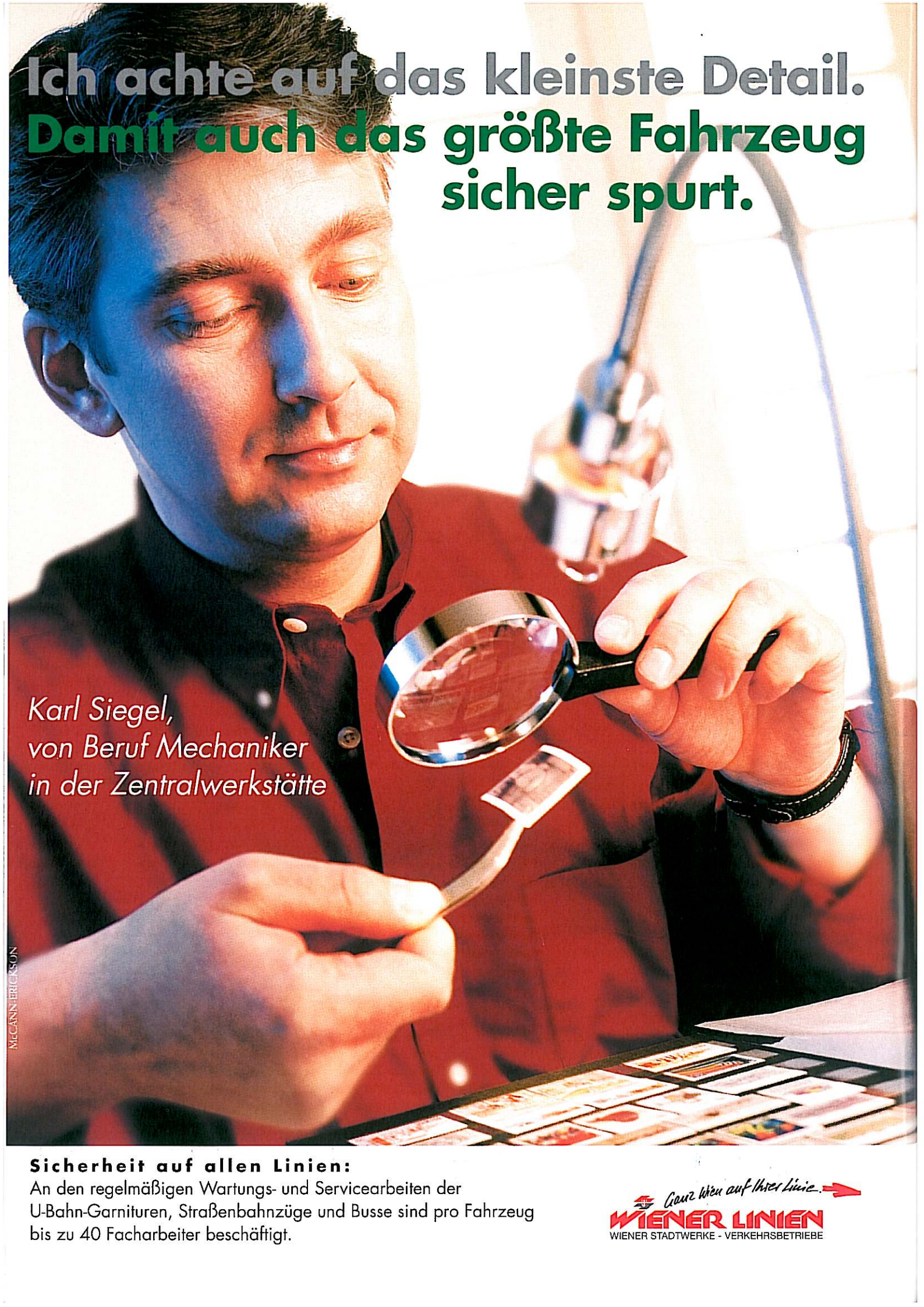
An einem schönen fast windstillen Wochenende war es dann so weit, der Motor (ein 15er Suppen-Tiger wie mein Freund Hans so schön sagt) richtig eingestellt, alle Funktionen überprüft und los geht's. Der Anzug des 15er's ist enorm und schon nach kurzer Rollstrecke, die überraschend gerade verlief, ist die CAP in der Luft. Es ist eigentlich Liebe auf den "Ersten Knüppelzug" Die CAP fliegt und das ganz ausgezeichnet. Leichte Trimmkorrekturen und die Verlagerung des Schwerpunktes um eine Idee auf leicht schwanzlastig und ab geht es zum nächsten Flug. Freund Hans scharft schon in den Startlöchern um die Knüppel auch mal zu übernehmen und immer lauter wird seine Aufforderung "laß mich auch mal"

So verbringen wir, Hans, die CAP und ich einen wunderschönen Nachmittag mit Fluggenuß pur. Beim obligaten Umtrunk (natürlich alkoholfrei) stimmen auch die anderen Kollegen ein: **"Schlecht geht's net die CAP!"**

Resümee CAP 232:

JAMARA bietet mit diesem Modell gute Qualität und viel Flugspaß verbunden mit äußerst wenig Arbeit zu einem sehr fairen Preis. **Technische Daten:** Spannweite 1530 mm, Länge 1350 mm, Gewicht ab 2950 g Motor ab 10 cm³

Manfred Dittmayer

A close-up photograph of a man with dark hair, wearing a red button-down shirt, looking intently through a magnifying glass at a small, curved metal component. The background is softly blurred, showing what appears to be a workshop or garage setting with a car wheel visible. The lighting is warm, highlighting the man's face and the details of the part he is inspecting.

**Ich achte auf das kleinste Detail.
Damit auch das größte Fahrzeug
sicher spurt.**

*Karl Siegel,
von Beruf Mechaniker
in der Zentralwerkstätte*

Sicherheit auf allen Linien:

An den regelmäßigen Wartungs- und Servicearbeiten der U-Bahn-Garnituren, Straßenbahnzüge und Busse sind pro Fahrzeug bis zu 40 Facharbeiter beschäftigt.

Ganz Wien auf Ihrer Linie. →
WIENER LINIEN
WIENER STADTWERKE - VERKEHRSBETRIEBE

MCCANN ERICKSON

BRONZE FÜR BRIGITTE TRUPPE



Die 6. Jugendweltmeisterschaft für Freiflugmodelle fand vom 15. bis 21. August 98 in Sibiu (Hermannstadt)/ Rumänien statt. Das österr. Team setzte sich aus Truppe Brigitte (F1A) und Ehrlich Doris als Teilnehmer zusammen. Der dritte nominierte Manuel Burkart musste aufgrund seiner Erkrankung zu Hause bleiben. Als Mannschaftsführer fungierte wie bei den vorangegangenen Weltmeisterschaften Hermann Dolezal. Als Helfer standen zur Seite:

Walter Ehrlich, Reinhard Truppe und Isabella Zammernig. Die 1200 Km von Kärnten nach Sibiu wurden in 2 Tagen ohne Probleme bewältigt. Untergebracht waren wir im Hotel „Bulevard“, lt. Prospekt mit „westlichen“, Standard, was auch annähernd zutrifft, wenn man davon absieht, dass einiges reparaturbedürftig war. Aber eine verstopfte Duschbrause ist schnell funktionsfähig - Modellflieger sind flexibel und erfinderrisch.

Die Registration hat einige Zeit in Anspruch genommen - es wurde jeder einzelne Dollarschein beidseitig kopiert und gegengezeichnet. Bei der Mannschaftsführerbesprechung wurde wieder das leidige Thema aufgeworfen: Jugenlicher Helfer.

Schlussendlich hat man sich darauf geeinigt (unter Protest der Israelis) , dass vor der Startlinie nur der Teilnehmer und der jugendliche Helfer sich aufhalten dürfen. „ Gewachtelt „ darf

hinter der Startlinie werden auch in Kompaniestärke. Auch die unsinnige Bestimmung , dass nur der Mannschaftsführer oder der jugendliche Helfer das Modell freigeben dürfen , wurde fallen gelassen. Sonntag 16. August (offizielles Training, Modellchecking, Eröffnung) Nach dem Frühstück fuhr ich zum Flugplatz (ca 5 km vom Hotel entfernt) und habe die Modelle ausgepackt. Wetter : strahlend blauer Himmer -kaum Wind und Temp um 27°C. Es lief alles wunderbar -keine Probleme (vielleicht zu gut)-keine Hektik - ein Idealzustand.

Zur Leinenprüfung wurden 2 Holzstempel in den Boden geschlagen und eine Zugfeder (Baumax Sonderangebot ATS 29,90) zur Verfügung gestellt. Für die Kennzeichnung der Modelle wurden abgestempelte selbstklebende FAI-Sticker ausgegeben. Die Eröffnung fand am Platz statt und ging kurz und schmerzlos über die Bühne. Am Abend bei der Besprechung wurde mitgeteilt, dass eine Änderung im Wettbewerbsablauf notwendig geworden ist. Der Montag war für F1A vorgesehen - wurde auf Dienstag verschoben, weil am Montag um 1000 eine Verkehrsmaschine (die einzige in einer Woche) am Flugplatz landet. Aus diesem Grunde wurde F1B vorgezogen.

Montag 17.8.98 F1B- Tag (Gummiflieger) Wettersituation : wie am Vortag kaum Wind -schwache Thermik Sonne und Sonne... Im 1. Durchgang

schaften von den 16 Teilnehmern aus 6 Nationen 12 Teilnehmer die geforderten 210 Sekunden. Nach dem 7. Durchgang waren 4 Teilnehmer im Fly-off und es schafften wieder 3 Jungs die 300 Sekunden. Im 2. Fly-off konnte Marjanovic (Yugoslawien) sich vor Grushichnev

(Russlands) und Geraskin (ebenfalls Russland) behaupten. Die Mannschaftswertung ging an Russland vor Polen und Ukraine.

Aufgefallen ist :

Die Reduzierung des Gummigewichts hat absolut nichts gebracht.

Kein „westliches“ Land ist in dieser Klasse mehr vertreten .

80% der Modelle stammen aus der Werkstatt von Andriukov- und sind auch dementsprechend teuer.

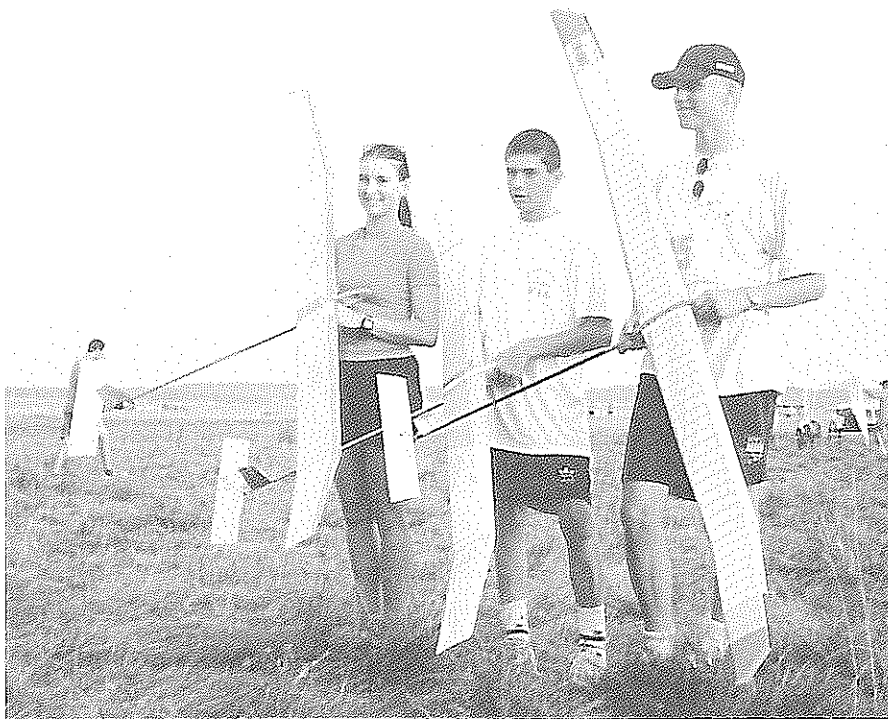
Man hat den Eindruck gewonnen:

Es gibt nur mehr Modelle aus dem Katalog.

Dienstag F1A- Tag (jetzt wurde es ernst für uns) Wetter - keine Änderung -kaum Thermik ganz leichter Wind und Sonne -Sonne

1. Durchgang : Wir hatten Startplatz Nr 4 (von 17) und schlechte Ausgangsposition zum Abstauben.

Brigitte geht nach längerer Wartezeit hinauf und erwischt nach längeren Schlepp eine Blase und landet mit 210 Sekunden . Doris muss mit der verbleibenden Durchgangszeit haushalten und hat Pech - die Blase war weg (129 Sekunden war die Ausbeute) Von den



insgesamt 47 Teilnehmern aus 17 Nationen erreichten 22 Jugendliche die 210 Sekunden.

2. Durchgang : Brigitte hatte nun 1. Priorität und souverän den Durchgang absolviert. Doris klinkte in eine vermeintlichen Blase aus ,aber es reichte nicht für ein Max.

3. Durchgang (Nervendurchgang) Brigitte schleppt und schleppt und schleppt. Erstes Anzeichen von einer Absicht auszuklinken- Haken geht nicht auf-weiter Schlepp. Haken geht nicht auf- Haken geht nicht auf-Haken geht nicht auf. Brigitte macht letzten Versuch : anheizen und Schnur loslassen.

Das Schnurloslassen hat geklappt-nur der Haken ging nicht auf. Das Modell steigt und steigt und entschwindet schön langsam den Blicken - mit Ersatzmodell sauberes MAX. Doris kann ein Max für sich verbuchen. Modell von Brigitte wird nach längeren suchen wieder gefunden (Dank eingebauten Sender).Brigitte hat also die Tradition weitergeführt,Modelle an der Schnur fliegenzulassen (Kiev und Krakow)

4. Durchgang (allgemeiner Herzstillstand) Brigitte wartet und wartet und wartet . Vor ihr-neben ihr-hinter ihr - überall steigen die Flieger hoch- doch Brigitte wartet. Dann endlich startet sie los und allgemeiner Herzstillstand. : das Modell bricht aus (vermutlich Zoom) - Drücker kommt und das Modell kreist bei 25-30m Höhe in die Kurve . Gedanken : schade das war's.

Doch - der liebe Gott muss ein Freiflieger sein - das Modell steigt weg und eine Lawine von Steinen rumpelt zu

Boden - es ist noch einmal gut gegangen. Doris hat keine Probleme - Dank ihres Vaters ein sauberes Max. 38 Teilnehmer können mit einem Max aufwarten -auf der Wertungstafel werden nur mehr die schwarz eingetragenen Zeiten registriert 5.und 6. Durchgang.: null problemo - es geht überall und AUS 7.Durchgang (Entscheidung) Doris geht als erste hinauf-Spielraum für Brigitte Doris mit einem „Zittermax“ den Durchgang abgeschlossen, Brigitte hat ausgelegt und wartet.

(Nervenprobe)Von den Experten hört man rundherum - es geht - es geht ,nur Brigitte testet die Nerven der Mannschaft- Verdacht auf kommende Nervenzusammenbrüche werden realistisch. ENDLICH - und ein Max.

Brigitte ist im FLY-OFF- das Erste mal,dass ein österr. Jugendlicher bei einer WM im Fly-off ist-wir haben's geschafft .

FLY-OFF : Wetersituation : Himmel bedeckt kräftiger Wind quer zum Platz-merklich abgekühlt. Nach längerer Diskussion entschliesst sich die Wettbewerbsleitung, den Startplatz zu verlegen.Im folgenden Fly-off (Stechen) waren 8 Teilnehmer vertreten und der Wind hat nicht nachgelassen. Am Ende des Platzes konnte man Gebäude und hohe Pappeln ausmachen-dahinter wieder freies Gelände.

In dieser Situation war taktisches fliegen gefragt. Startbeginn : 3 Teilnehmer gingen sofort hinauf -Kontrollkreis und ausgeklinkt .Die anderen so nach und nach- Brigitte fast zum Durchgangs-ende und es hatte den Anschein,dass es ein voller Flug werden würde. Im

Fernglas kam die Baumgruppe immer näher und näher, dann der erste Touch mit den Ästen -Modell fängt sich wieder und bei der 2. Berührung war dann aus.Meine Stoppuhr ist bei 228 stehen geblieben- die 2 offiziellen Zeitnehmer haben sofort die Zeit verglichen und 4 andere Kiebitze hatten alle 229 registriert.Keine Ahnung, wie die anderen geflogen sind-die Konzentration war auf unsere Brigitte gerichtet. Zusammenräumen und lange Wanderung zurück zur Wettbewerbsleitung.Von Weiten konnte beobachtet werden,wie Brigitte gratuliert wurde -ergo dessen, muss sie einen Platz am Stockerl erflogen haben.Allgemeiner Tenor : **the most sympathial girl of this contest. WIR HABEN ES GESCHAFFT !**

Der neue Weltmeister wird aus Frankreich gestellt Drapeau mit 286 Sekunden im Fly-off, vor Sivonen (Finnland) mit 237 Sekunden vor unserer Brigitte mit 229 Sekunden. (3. Platz)

Doris Ehrlich erreichte mit 1190 Sekunden den beachtlichen 29. Rang. In der Nationenwertung waren die Slovakei vor Russland und der Tschechei erfolgreich. Österreich mit 2 Teilnehmern landete auf den 15. Platz.

Aufgefallen ist :

Bis auf 2 Teilnehmer (Österreich und Lettland) beherrschten alle Jugendlichen den Kreisschlepp mit Buntsystem (Drücker)

Russische Mechanik überwiegend vorherrschend.

Modelle in CFK mit langer Streckung Standard

Trödlermarkt - wenig Einzelteile - fertige Flieger um 500 \$ erhältlich , es wird nach Katalog bestellt. Bazaratmosphäre weitgehendst verschwunden.

Mittwoch 19.8. F1J- Tag (Motorflieger) Erster Versuch in dieser neugeschaffenen Klasse - Voll daneben gegangen. Die Verkleinerung der Gesamtfläche und die Reduzierung des Motorkubikinhaltess hat folgendes gebracht :

Die östlichen Länder (vor allem Russland und Ukraine haben ein normales F1C Modell verkleinert und neue Motoren konstruiert. Das Ergebnis war, dass die „ abgemagerten“ Modell dieselbe Steigleistung hatten als ihre grossen Brüder. Der grösste Flop war wohl, die Durchgangszeit auf 120 Sekunden zu reduzieren und die Anzahl der Durchgänge auf 5 zu begrenzen. Von den insgesamt 17 angetretenen Teilnehmern erreichten ALLE die 120 Sekunden. Nach 5 Durchgängen waren 10 Teilnehmer im Stechen, das schliesslich zwischen Russland und Ukraine entschieden wurde.

Aufgefallen ist :

Nur die USA setzten Neukonstruktionen ein - kurzer Rumpf -breite Flächen - kurze Ohren. Steigflug in engen Spiralen-Höhe moderat.

Alle anderen Staaten abgemagerte F1C-Modelle - Steigflug senkrecht Höhe mit den grossen Brüdern vergleichbar. Sollte diese Klasse beibehalten werden, dann Durchgänge und Zeiten wie bei F1C-ansonsten, wieder Rückkehr zur normalen Klasse. Es ist keine Vereinfachung erkennbar.

Donnerstag 20.8.98 Ausflug mit Bussen in die Berge zu einem See und am Abend Siegerehrung mit Bankett. Siegerehrung mit einigen Verzögerungen - Contesdirektor war eine Sparsausgabe von „Mr. Bean“ (hat viel zur Erheiterung beigetragen) Das Abendessen wurde während der Siegerehrung und den unvermeidlichen Reden serviert und hat dazu beigetragen, dass man nicht konzentriert auf die Reden aufpassen musste.

Brigitte- das muss man ohne Neid zuerkennen- war der STAR an diesem Abend -wir waren auch mächtig stolz auf unseren Erfolg.

Zusammenfassung : Unterkunft war in Ordnung (Kinder hatten Kabelfernsehen im Zimmer) Frühstück-Mittagessen und Abendessen war ausreichend und geschmackvoll. Organisation am Flugfeld hervorragend - im Hotel etwas überfordert Sehenswürdigkeiten in der Stadt - nach 15 Minuten Fussmarsch hat man alles gesehen. Wetter war ganze Woche hervorragend - am Freitag 21.8 hat es zu regnen begonnen und der Regen hat uns bis nach Österreich begleitet.

Es war eine schöne Woche - nicht nur durch unseren Erfolg - sonder auch dass man viele alte Bekannte getroffen und neue Freundschaften geknüpft hat. An dieser Stelle sei allen österr. Beteiligten gedankt, dass wir eine Gemeinschaft waren und unser Land würdig vertreten haben.

Hermann Dolezal



"the most sympathal girl of this contest." Brigitte Truppe

Liebe Brigitte!

**Herzliche Gratulation zu diesem tollen Erfolg
und beste Glückwünsche für Deine fliegerische
Zukunft!**

Prop im Namen aller österreichischen Modellflieger !

Auto - Flugzeug - Heli

**Modellbau
Ing. F. Vidlak**

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



Der BFR.-F4C. berichtet

Nach einer etwas längeren Schreibpause (nur PROP betreffend) melde ich mich wieder zu Wort, zumal in der Klasse F4C. die Saison 1998 vorbei ist.

Gleich vorweg, möchte ich auf diesem Wege unserem F4C-Team zum hervorragendem Abschneiden bei der F4C-WM in Südafrika (26. April bis 02. Mai 1998) gratulieren. Das Team bestand aus Ing. B. Klauser, Hj. Hofbauer, A. Mühlberger und dem Teammanager Walter Brand. Ing. B. Klauscher belegte den 7. und Hj. Hofbauer den 9. Rang in der Einzelwertung. A. Mühlberger hatte leider unvorhersehbare Motorprobleme und mußte sich mit dem 34. Platz begnügen. In der Mannschaftswertung belegte unser F4C. Team den ausgezeichneten 7. Platz, wobei sich unsere Mannschaft vor dem Team der BRD. platzieren konnten.

Bemerkenswert ist, daß alle drei Piloten neue und größere Scalemodelle bei der WM. 98 einsetzten und hiermit Erfolg hatten. Nochmals meine persönliche Gratulation an die Piloten. Neuer Weltmeister wurde Pavel FENCL aus Tschechien mit dem Modell „Knoller CII“. Zur allgemeinen Information: 1999 findet in Tschechien (Prag-Vodochody) vom 21. bis 29. Aug. 1999 die EM. in der Klasse F4C statt.

An dieser Stelle möchte ich mich auch im Namen des F4C-Team's beim Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug, BSL, Dr. Breiner und der Bundessektion für die großzügige finanzielle Unterstützung bedanken. Bedenkt man, daß die Piloten bzw. Teilnehmer der BRD. fast keine finanzielle Unterstützung vom Aero-Club erhalten, ist dies nicht hoch genug zu würdigen. Nochmals herzlich Dank hierfür. Auch den privaten Firmen und Sponsoren sei auf diesem Wege der Dank ausgesprochen.

Einen Bildbericht von der F4C-WM 98, wird in dieser Prop-Ausgabe veröffentlicht.

F4C-Punkterichterlehrgang 1998 in Weichstetten/OÖ.

Am 23. u. 24. Mai 1998 wurde in Weichstetten/OÖ. im Gasthaus „Gartner“ ein F4C-Punkterichterlehrgang durchgeführt. Der F4C.- LFR. v. OÖ. Roland Dutzler organisierte im Gasthaus „Gartner“ den Schulungsraum und insgesamt nahmen 15 Teilnehmer am Lehrgang teil.

Intern. Pktr. Ing. Karl Koroschetz (Baubewertung) und F4C.- BFR. O. Schuch (Flugprogramm) leiteten den Lehrgang und trugen auch gemeinsam das Lehrprogramm vor. Hierbei kam es im-

mer wieder zu einem von BFR. gewünschten Dialog zwischen den Vortragenden und den Teilnehmern. Am Abend besuchte auch der LSL. von OÖ. DI. Konrad Neu den Lehrgang, wobei er seiner persönlichen Freude über die Durchführung des Punkterichterlehrganges in OÖ., aussprach.

Da auch das gesamte F4C-Team am Kurs teilnahm, berichteten die Piloten und der Teammanager am Abend über die WM. in Südafrika. Leider waren die Lichtbilder und die Dia von der Ausarbeitung noch nicht zurück, weshalb diese auch nicht gezeigt bzw. vorgeführt werden konnten.

Am Sonntag wurde der praktische Teil des Lehrganges am Modellflugplatz des MFC. Weichstetten fortgesetzt und abgeschlossen.

Insgesamt ein gut organisierter und gelungener Punkterichterlehrgang in der Klasse F4C, wobei ich mich persönlich auch auf diesem Wege beim LFR.- F4C Roland Dutzler und beim Vortragenden Ing. Karl Koroschetz für ihre Unterstützung bedanken möchte. Den neu ausgebildeten F4C-Punkterichtern wünsche ich für die Zukunft alles Gute und interessante F4C.-Wettbewerbe. Einen Grundsatz möchte ich jedoch jedem Punkterichter ans Herz legen. Nicht die Personen sind zu bewerten, sondern nur die zur Bewertung gestellten Modelle, die Unterlagen und die gezeigten Flugfiguren.

Leider waren alle Veranstaltungen durch schlechtes Wetter oder starken Wind beeinträchtigt.

1.) Wettbewerb: Linz/OÖ.: Vom Regenwetter beeinflusst.

Ergebnisliste:

1.) Max Merckenschlager BRD.

Pkt.3472,5

2.) Jürgen Steinberger BRD.

Pkt.3342,2

3.) Alfred Mühlberger AUT.

Pkt.3107,2

4.) Johann Archan AUT.

Pkt.3086,0

5.) Hj. Hofbauer AUT.

Pkt.2984,2

6.) Ing. B. Klauscher AUT.

Pkt.2925,2

2.) Wettbewerb: Gnas/Stmk.: Vom Regen beeinflusst.

Ergebnisliste: 1.) Hansjörg. Hofbauer AUT. Pkt.3096,2

2.) Alfred Mühlberger AUT.

Pkt.3024,5

3.) Adam Jaskiel AUT.

Pkt.2959,7 2 Lichtbilder.

3.) Wettbewerb: Zistersdorf/NÖ. Wegen starken Windes kein F4C-Wettbewerb möglich.

Ergebnisliste: Öster. Meisterschaft Semi-Scale 1998.

1.) Johann Archan / Salzburg

Pkt. 2342,0

2.) Udo Beichler / Stmk.

Pkt. 2185,5

3.) Eugen Singer / Tirol

Pkt. 2093,2



F4C.- Wettbewerbe 1998

1998 war sicherlich kein gutes Wettbewerbsjahr für die Klasse F4C. Insgesamt wurden vier F4C.-Veranstaltungen durchgeführt. Alle Wettbewerbe waren sehr gut organisiert und die Veranstalter gaben sich große Mühe.

4.) Herbert Holzer / Tirol

Pkt. 2046,7

5.) Herbert Grünauer / NÖ.

Pkt. 1831,0

6.) Wolfgang Niederstrasser / Salzburg

Pkt. 1804,0

7.) Johann Müllner / NÖ.

Pkt. 1737,2 8.) Walter Funke / NÖ.
Pkt. 1723,2

Zistersdorf/NOE. erwischte es ganz schlimm, wobei man noch Glück im Unglück hatte. Trotz dem starken Windes, (bis Freitag 18.00 Uhr, vier Wochen Sommerwetter ohne Wind, danach Sturm bis Dienstag nach dem Wettbewerb) konnte für die Österr. Meisterschaften in der Klasse Semi-Scale eine gültige Wertung erfolgen werden.

4.) Wettbewerb: Köflach Zwaring / Stmk.. Samstag vom Regen beeinflusst. Ergebnisliste:

1.) Bernhard Klauscher / AUT.
Pkt.3345,5

2.) Johann Archan / AUT
Pkt.3232,2.

3.) Hansjörg Hofbauer / AUT.
Pkt.3010,0

Auffallend war 1998, daß die Teilnehmerzahlen teilweise sanken. Es scheint, als würde den Wettbewerbspiloten der „Sprit“ (Geld) ausgehen. Ich hoffe, daß es 1999 wieder einen Aufwärtstrend gibt. Nicht verständlich ist mir der Rückgang in der Semi-Scaleklasse, wo doch der Aufwand beträchtlich geringer ist. Daher meine Bitte an alle Semi-Scale und Scalepiloten in Österreich, gebt Euch 1999 einen Ruck und nehmt an einem Wettbewerb der Klasse F4C. teil. Ihr werdet sehen, es lohnt sich. Außerdem bin ich der Meinung, eine „Blutaufrischung“ würde auch unserer Klasse gut tun. Die Jet-Piloten und der FR. Peter Cmyral waren 1998 auch sehr aktiv und ihre erbrachten Leistungen sind nicht hoch genug einzuschätzen. Peter Cmyral organisiert derzeit die 3. Jet-WM im Jahre 1999 in Österreich. Siehe PROP Nr 3/98. Die Scale-Hubschrauber-Piloten führten auch 1998 in Linz ihren Wettbewerb durch, wobei sich um FR. Josef Buchner einige gute Piloten etablieren. Josef Buchner wird sicherlich in einer der nächsten PROP-Ausgaben über die Scale-Hubi-Szene berichten.

Ansonsten bedanke ich mich bei allen Wettbewerbspiloten, Punkterichter und Veranstaltern sowie Funktionären der Klasse F4C und Semi-Scale (Jet- u. Scalehubschrauber inbegriffen) für den persönlichen Einsatz im Jahre 1998. Bedanken möchte ich mich auch bei Herwig Forstner für seine langjährige Tätigkeit als F4C-Punkterichter und wünsche ihm, nach seiner Rücklegung der Punkterichterfunktion, alles Gute für die Zukunft. Intern. Punkterichter Ing. Karl Koroschetz arbeitet intensiv an der Schaffung eines „Scalemodellpasses“ und verbringt viele Stunden an seinem

PC. Er arbeitet auch an einer Wettbewerbst Statistik, welche interessante Details erbringt.

Nach der Rücklegung ihrer Funktion möchte ich dem LFR. von Salzburg Karl Petz und NOE. Albert Novotny für ihre Mitarbeit in der Klasse F4C. recht herzlich danken. Karl Petz ist jetzt in der Schweiz als Punkterichter sehr aktiv. Nochmals besten Dank für eure Unterstützung und alles Gute für die Zukunft. Im Regelwerk (Sporting Code und MSO) gibt es in unserer Klasse derzeit keine großen Änderungen. Im Herbst bzw. Winter 98 werde ich die Berichtigung der MSO. durchführen. Wie Internetbenutzern sicherlich schon aufgefallen ist, gibt es von der IG-Scale Austria eine Homepage. IG-Scale Austria ist ein Verein (Obmann HJ. Hofbauer / Stmk.) welche die Interessen der Scale-u. Semi-Scaleflieger in Österreich vertritt und fördert z.B. d. Archivierung von Dokumentationen, Bauplänen etc. Die Mitglieder IG-Scale Austria sind auch Mitglieder des österr. Aero-Club. Eine gute Einrichtung. Nur eine Bitte an die Verantwortlichen dieser Homepage. Alle in der Homepage angeführten F4C-Wettbewerbstermine 1998, sind nicht ausschließlich Termine und Veranstaltungen der IG-Scale Austria. Es handelt sich um FAI-u. nationale Wettbewerbe des Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug. Der Wettbewerb in Zwaring war eine Veranstaltung der IG - Scale Austria. Dies nur zur Richtigstellung. Aufgefallen ist mir auch, daß der Wettbewerb in Zistersdorf vom 21.08. bis



Der Heribert Kargl - Pokal 1997-1998
ging an Alfred Mühberger MFC-
Freiheiten für seine Erfolge in der
Klasse F4C

23.08.98 stattfand, und nicht wie in der Homepage angeführt vom 21.09. bis 23.09. 1998. (herrschte zwar auch Schlechtwetter, wo nicht?) Weiters wurde die ÖM. i. d. Klasse Semi-Scale durchgeführt. Trotz des starken Windes in Zistersdorf, konnte eine gültige Wertung erfolgen werden. ÖM. 1998 wurde Johann Archan aus Salzburg. Wie Ihr erkennen könnt, wird mir sicherlich nicht langweilig. Trotzdem möchte ich allen die an der Klasse F4C u. Semi-Scale interessiert sind, meine Hilfe anbieten und stehe Euch gerne für Auskünfte zur Verfügung.

Mit Holm-u. Rippenbruch
Euer BFR.-F4C.

O. Schuch

*Ein frohes Fest und ein gutes
Jahr 1999 wünschen wir allen
unseren Kunden und denen
die es erst werden wollen*

Modelltechnik
TAMMERL
9170 Ferlach
Freibacherstr.3
Tel./Fax. 04227 2333



Gutschein
- 10%

Kommen Sie bei uns vorbei
MO - FR 15 - 19 Uhr / SA 9 - 12 Uhr
und lassen Sie diesen Gutschein ein
- 10% bis 31.1. 1999

SCALE - WM 1998 in Pretoria Südafrika



Von 26. April bis 01. Mai d.J. fand die Weltmeisterschaft für vorbildgetreue Flugzeugmodelle, auf der Swartkop AFB in der Nähe von Pretoria- Südafrika statt.

Für Österreich hatten sich die Piloten Ing. Bernhard Klauscher, Hansjörg Hofbauer und Fred Mühlberger qualifiziert. Am 20. April erfolgte der Abflug von Wien Schwechat und am Abend des 21. April kamen wir mit einigen Stunden Verspätung an unserem Ziel, dem Anwesen einer uns bekannten österreichischen Familie, die seit 30 Jahren in Südafrika lebt an. Die Familie Gärtner ermöglichte uns den Aufbau unserer Modelle in Ihrer Garage und hatte bereits im Voraus einen Übungsflugplatz organisiert. Auch während der WM wurden wir von dieser Seite bestens betreut und mit allem Notwendigen versorgt.

Nach dem die Modelle am Mittwoch dem 22. April aufgerüstet wurden, hatten wir Gelegenheit auf einem nahegelegenen UL- Flugplatz Trainingsflüge durchzuführen. Dabei konnten wir bereits feststellen daß das Flugverhalten unserer Modelle völlig anders als zuhause war. Die Ausgangshöhe liegt bei ca. 1800 m, die Temperatur um die Mittagszeit bei 33 Grad-C, und die Luftfeuchtigkeit bei 10%. Unsere Motoren liefen nur unter Zugabe von einem kräftigen Anteil Nitromethan zum Treibstoff, zuverlässig. Die Modelle neigten im Flug zu plötzlichem, nicht kontrollierbarem Durchsacken um einige Meter. Dies machte eine wesentlich höhere Flugge-

schwindigkeit als gewohnt erforderlich. Am Sonntag dem 26. April wurde die WM mit einer sehr eindrucksvollen und feierlichen Zeremonie eröffnet und am Montag begann die Baubewertung und parallel dazu der erste Flugdurchgang. Die Baubewertung verlief durchaus korrekt und für Bernhard Klauscher und mich zufriedenstellend. Bernhard Klauscher erreichte die viertbeste Baubewertung der WM. Fred Mühlberger konnte sein von österreichischen Bewerbern gewohntes hohes Punkte-niveau nicht halten und war sehr enttäuscht. Bei den Flugdurchgängen hatten alle Teilnehmer mit den schwierigen und für uns Europäer ungewohnten Witterungsbedingungen zu kämpfen. Viele Spitzenpiloten hatten Probleme mit ihren Motoren. So mußte Andreas Lüthi beim 1. Durchg. mit überhitztem Motor außenlanden.

Der Ex Weltmeister Pete Mc Dermott konnte im 1. Durchgang nicht starten und hatte auch im 2. Durchgang einen Motorabsteller. Aber auch Ray Torres aus den U.S.A. und unser Fred Mühlberger konnten den 1. Durchgang nicht beenden. Fred konnte seinen Motor im 2. Durchgang überhaupt nicht starten und damit war das Thema Mannschaftswertung für uns kein Thema mehr. Bernhard Klauscher und ich hatten mit unseren Motoren keine Probleme und es gelangen uns einige recht gute Flüge. Ich konnte mich von Durchgang zu Durchgang steigern wobei, dies sicherlich auch auf die günstigen Wetterbedingungen- wenig

Wind, die ich hatte zurückzuführen ist. Gesamt gesehen war die Scale Weltmeisterschaft in Südafrika perfekt organisiert. Es gab kaum Verzögerungen im Ablauf und keine Proteste.

Es war aber auch eine WM der Motorpannen und Abstürze. Noch nie habe ich bei einem Wettbewerb so viele Totalschäden gesehen. In der Endwertung errang Bernhard Klauscher den 7. Hansjörg Hofbauer den 9. und Fred Mühlberger den für uns enttäuschenden 34. Platz. Den Abschluß der WM bildete ein glanzvolles Bankett in einem Luxushotel in Pretoria, bei dem die besten Zehn durch den Kommandanten der Swartkop AFB besonders geehrt wurden. Südafrika war für uns alle ein großes Erlebnis.

Die Österreichische Scale- Nationalmannschaft möchte sich bei der Bundessektion Modellflug und den Landesverbänden Steiermark und Oberösterreich des ÖAeC für die gewährte finanzielle Unterstützung herzlich bedanken.

Ein Dankeschön auch an Landesregierung und LSO der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich, die Austrian-Airlines, die Firma Modellsport Schweighofer und die Firma AK-Balsa Hubert Aigner. Ohne die großzügige Hilfe aller Genannten wäre eine Teilnahme an dieser doch sehr kostspieligen Weltmeisterschaft nicht denkbar gewesen.

Anmerkung:

Weltmeister wurde Pavel Fencel-CR, vor Andreas Lüthi-SUI und Hans Amann-

SUI. 47 Teilnehmer gingen an den Start. Von den besten 10 flogen 8, Nachbauten von Doppeldeckern aus dem 1. Weltkrieg, der AVRO Dreidecker von Andreas Lüthi und die zweimotorige BEECH- T42 des Amerikaners Ray Torres bildeten den Rest.

Dieser Trend zeigt klar daß trotz Abschaffung der Bonuspunkte, die aufwendigeren Modelle und hier speziell die Doppeldecker auch in Zukunft nicht aussterben werden, da einfachere Modelle in der Baubewertung an Weltmeisterschaften wesentlich niedrigere Punkteergebnisse erzielen als Modelle mit hohem Bauaufwand.

Bei den Motoren dominierten ganz klar die Viertakter. Nahezu zwei Drittel der Teilnehmer setzten die mittlerweile schon bekannten und erfolgreichen LASER Motoren ein.

Hansjörg Hofbauer



Alfred Mühlberger mit Frau Hofbauer als Starthelferin vollkonzentriert auf den nächsten Start Fotos HJ. Hofbauer



WM- Team F4C Austria

BBS MODELLTECHNIK
Ing. H. Bönenbacher



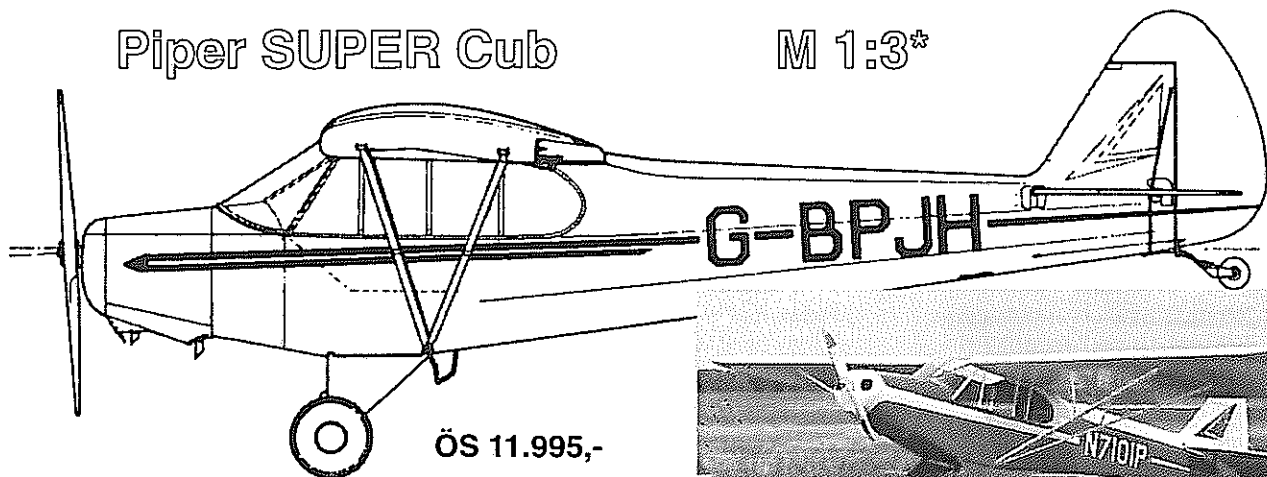
(1) 813 16 81

Steinbauergasse 34, A-1120 WIEN

WIR FÜHREN DIE SCHÖNSTEN HOLZBAUSÄTZE DER WELT!

Piper SUPER Cub

M 1:3*



ÖS 11.995,-



Mit 3,57m Spannweite, aus einem bis ins kleinste Detail ausgestatteten Superholzbausatz

DALSA USA

*** Wir führen Piper J3 und Super Cub Bausätze auch im Maßstab 1:4, 1:5, 1:6 und 1:12**

UNSERE PREISE SIND LADENPREISE INKL. MWST.! IRRTUM UND PREISÄNDERUNGEN VORBEHALTEN!
POSTVERSAND TÄGLICH! Wir haben DURCHGEHEND offen: Mo.- Fr. 10 - 18:30, Sa. 9-12. LÄ170998

30 Jahre Modellflieg



Flugplatz direkt vor der Schifflugschanze "Kulm bei Ta

Kaiserwetter und Temperaturen nahe der 30 Gradzone waren Voraussetzungen, wie sie nicht besser hätten sein können um einen Modellflugtag der Spitzenklasse zu veranstalten.

viele der befreundeten Piloten schon gegen Freitag Mittag ein. Ja, man war dennoch gerüstet, den unter weiser Voraussicht haben sich die Ausseer schon für diesen frühen Ansturm ab-

Aufgabe dennoch recht gut gelöst hatten und keine Störungen oder Abstürze wegen Koordinierungsfehlern zustande kommen ließen.

Es war ein Flugtag für Modellflieger, nicht nur für Experten und somit waren alle Sparten des Modellflugs zu sehen. Dieser Flugtag sollte auch ein Aufruf an all diejenigen sein, die glauben nicht genug Können für Flugshows zu haben. Auch normale Modelle die sorgfältig gebaut wurden und sicher vorgeflogen werden können, sind für einen Flugtag interessant und bei allen willkommen. Dieses Motto war auch mit entscheidend, daß vom Kleinmodelle mit ca. 50cm Spannweite über Hub-schrauber und Modellen mit Pulso Triebwerken, bis hin zu bewilligungspflichtigen Großmodellen mit 5,6 m Spannweite alles vorhanden zu sehen war, sogar eine fliegende Luftmatratze (selbstverständlich auch ferngesteuert) hatte ihre Österreich Premiere und war mit unter ein High Light bei den Zuschauern.

Über 1500 Besucher nutzten das schon erwähnte, doch recht heiße Wochenende für einen Besuch der Flugshow und genossen sichtlich die Gastfreundschaftlichkeit des MFC-Ausseerland, ja sogar eine vollautomatische Schankanlage stand Ausseern für den Ansturm der Durstigen zur Seite. Ein besonderes High Light war sicherlich Samstag Abend die Nachtflug-vorführung, bei dem Piloten mit speziell ausgerüsteten Modellen Nachtflug in Perfektion gezeigt haben. Gitarrenmusik und Lagerfeuer waren zusammen mit Wodka/Redbull der Ausklang dieses Abends.

Die beiden Tage nutzten sogar Filmteams von ARD und ORF um bei die-



Die Herkules mit 5,6 m Spannweite und 4 Stb. 800cm Webers Motoren, jetzt gerade in Startposition Bad Mitterndorf, war eines der zahlreichen Großmodelle

Ja, man könnte beinahe sagen es war schon wieder zu schön für einen Besuch bei einer Modellflugveranstaltung und sicherlich hatten Sonntags auch einige Besucher den direkten Weg vom Flugplatz zu den nahegelegene Badeseeen eingeschlagen um sich die nötige Abkühlung zu verschaffen, aber die Zahl der aktiven Piloten und die der registrierten Zuschauer sprachen eine eindeutige Sprache für diese Veranstaltung.

Der Herrgott muß wirklich ein Mitglied bei den Ausseer-Modellfliegern sein, denn auch zu Ihrem Jubiläumsflugtag, **30 Jahre MFC-Ausseerland**, schenkte er ihnen für den 8.-9. August herrlichstes Wetter und wie schon im Jahr zuvor eine Pilotenbeteiligung die keinen Vergleich mit internationalen Veranstaltungen scheuen muß.

Obwohl die Veranstaltung erst am Samstag offiziell beginnen sollte trafen

gesichert und alles war beinahe bis ins Detail schon vorgeplant.

Über 70 Piloten mit mehr als 120 Modellen aus Österreich und den angrenzenden Ländern folgten der Aufforderung ins schöne Ausseerland, ihre Modelle direkt vor der Kulisse des Grimming dem zahlreich erschienen und wirklich großartigen Publikum zu präsentieren.

Also wer noch nie sein Modell direkt in den Bergen geflogen hat, wer noch nie sein Modell vor dem Horizont von Zweitausendern gesehen hat, der kann sich nur schwer vorstellen welch besonderen Reiz speziell diese Veranstaltung ausübt.

Fliegen frei nach dem Motto – Geflogen wird so oft und so lange jeder will – ist bei allen Piloten recht gut angekommen, erforderte jedoch von der Leuten der Frequenzkontrolle und den Platzsprechern das "Letzte" die diese

erclub Ausseerland



P47 Staffel aus Altöttingen Eigenbaumodelle mit ZG 62



Walter Funke's Sopwith Pup die nicht nur perfekt gebaut, sondern auch toll geflogen wurde.

ser Gelegenheit die Veranstaltung in Österreichweit zu senden. Alle teilgenommen Piloten mögen es mir bitte ver-



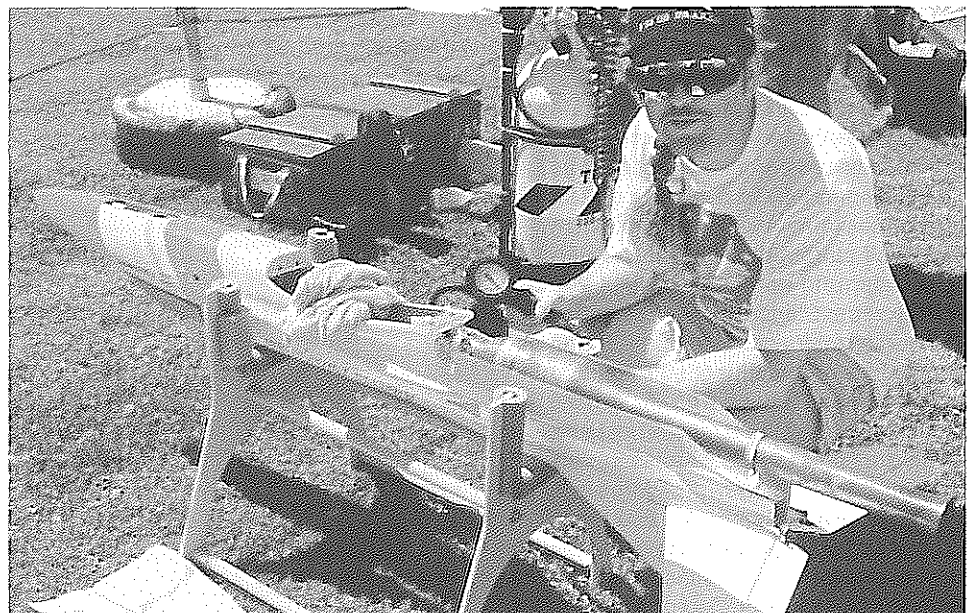
5,6m PC7 Porter bei den Aufrüstungsarbeiten, leider wurde sie beim Start etwas beschädigt.

zeichnen, wenn ich nicht jeden Flug hier wiedergebe, Ihr habt alle eine hervorragende Show geliefert und ich möchte allen Piloten für ihr diszipliniertes Verhalten danken, ohne das dieser Sport nicht das wäre was er jetzt ist. Vielleicht kann man schon heute sagen

„Auf wiedersehen im Jahr 2000“!

Karl Schnitzhofer
 Professionell waren sogar die Starvorbereitungen des „Austrian Pulso Teams“
 Flugfoto kann man bei so einem Modell fast keines mehr machen.

Fotos K.Schnitzhofer



Flugmodellausstellung in der Kulturschmiede Gresten/NÖ



Ausstellungen sind für den Veranstalter sicherlich ein großer Aufwand, der viel Zeit und Energie kostet und manchmal auch mit beträchtlichem Risiko verbunden ist. Trotzdem sind Ausstellungen und Modellflugveranstaltungen ein wichtiger Faktor, um den Modellflugsport einer breiten Öffentlichkeit näherzubringen. Erstmals hat der am Anfang dieses Jahres gegründete Modellflugverein „Sport Union MFC-Eisenstraße“ am 4. und 5. April 1998 eine Flugmodellausstellung in der Gemeinde Gresten organisiert, bei der eine beeindruckende Palette an Flugmodellen präsentiert wurde. Unter dem Motto „Ein neuer Verein stellt sich vor“ war das Ziel des Vereines, möglichst viele Personen aus der Gemeinde und der näheren Umgebung sowie Vertreter der Grestener Wirtschaft einzuladen um mit ihnen den Start der Neugründung zu feiern. Auftakt zum Fest war ein Empfang, an dem der Bürgermeister von Gresten, viele Persönlichkeiten aus den umliegenden Gemeinden und Mitglieder des Vereines teilnahmen. Nach den Eröffnungsreden durch den Bürgermeister und den Obmann des Vereines war der Start frei für die Besucher, die durch zahlreiche Ankündigungen auf diese Veranstaltung aufmerksam gemacht wurden. Eine große Anzahl von interessierten Besuchern bestaunte die technischen Leckerbissen, wie hochmoderne Wettbewerbsflugzeuge aus hochfesten Materialien wie Glas- bzw. Carbonfibre, Kunstflugmaschinen die von Ein- bis Mehrzylindermotoren mit einer Hubraumgröße von 3,5 ccm

bis zu 140 ccm angetrieben werden, verschiedene Hubschraubermodelle, perfekte Nachbauten von Oldtimer-Flugmodellen und modernen Hochleistungssegelflugzeugen mit Spannweiten bis zu 6 Metern. Neben diesen Expertengeräten waren natürlich auch zahlreiche sogenannte Baukastenmodelle, vom anfängertauglichen Airfish bis zu verschiedenen Hang-, und Elektrosegeln sowie Motortrainern zu bewundern. Bemerkenswert bei dieser Ausstellung war, daß die Präsentation der Flugmodelle nicht nach herkömmlichen Kriterien vorgenommen wurde, sondern die Einteilung nach Verwendungszweck und Anforderungen an das Flugmodell erfolgte. Die Überlegung dazu war, daß jeweils eine Gruppe von Flugmodellen zusammengefaßt wurde, um so besser Anfänger, Fortgeschrittenen sowie auch Experten und zukünftige Wettbewerbspiloten ansprechen zu können. Nach den vielen positiven Re-

aktionen zu schließen, ist diese Idee voll aufgegangen. Inmitten der ca. 120 ausgestellten Modelle präsentierte Peter Ortner, einer der besten Motorkunstflug-Wettbewerbspiloten Österreichs, seine modernen Wettbewerbsmodelle, mit denen er bereits bei Europa- und Staatsmeisterschaften in der Klasse F3A teilgenommen hat. Bei der Staatsmeisterschaft 1996 belegte er mit einem ähnlich gebauten Flugmodell den 3. Rang und erreichte seit seinem Wettbewerbsstart in der Klasse RCIII und F3A dreizehn Mal den Nö Landesmeistertitel. Der MFC-Eisenstraße bedankt sich bei allen, die zum Erfolg der Veranstaltung beigetragen haben, insbesondere bei den Vertretern der Grestner Wirtschaft und vor allem der Gemeinde Gresten, die mit der Kulturschmiede das ideale Umfeld für die Ausstellung zur Verfügung gestellt hat.

Ing. Roland Dunger



Oldtimer "Stadt Klosterneuburg"
eine echte Rarität

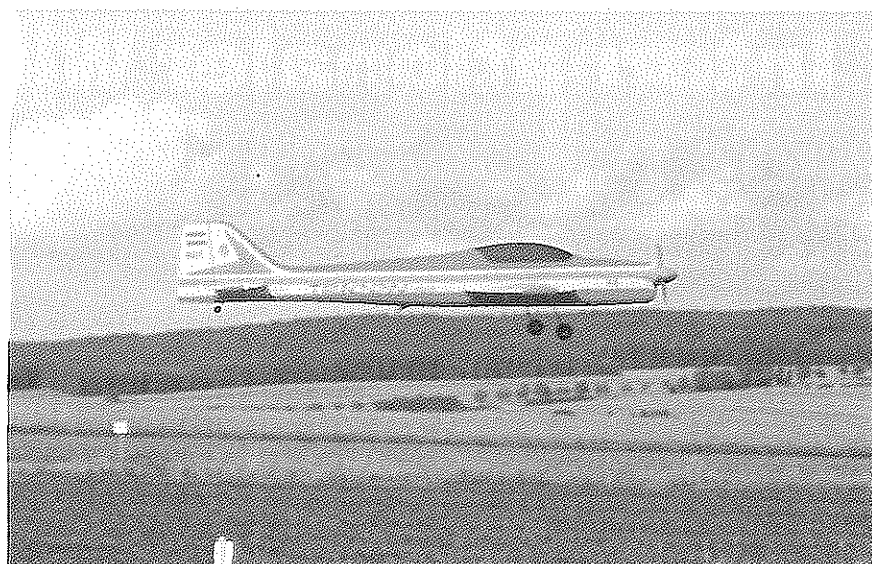


Die Motor - Kunstflugklasse F3A hat in Österreich große Tradition und erfreut sich noch immer eines ständigen Zuspruchs durch viele Modellflieger. Deshalb sind häufig österreichische Piloten bei internationalen Wettbewerben anzutreffen, die bei diesen Meisterschaften oft große Erfolge erzielen. Der internationale Wettbewerb in Waidhofen/Thaya ist in der Kunstflugszene bereits ein fixer Bestandteil im Terminkalender der Piloten, so daß vom 31.05 bis 01.06.1998 - 23 Teilnehmer aus Deutschland, Liechtenstein und Österreich an den Start gingen. Diese Veranstaltung wurde bereits zum dritten Mal ausgetragen und wer die intensiven Vorbereitungsarbeiten des Veranstalters kennt, wird auch wissen, daß vieles unternommen wurde, um allen Beteiligten ein sportliches und gesellschaftliches Ereignis bieten zu können. Auch die Hürde von einer Terminkollision mit dem F3A-Wettbewerb in Schärding konnte nach Absprache mit den zuständigen Funktionären der Bundessektion Modellflug überwunden werden. Nachträglich wurde bekannt, daß diese Terminüberschneidung durch die Festlegung eines Ausweichtermines im Frühjahr eigentlich nicht mehr existent war. Leider ist diese Information auf dem Wege zum Veranstalter irgendwo verloren gegangen.

Für die F3A-Piloten war es jedenfalls eine gute Lösung, denn diese hatten zwischen den Meisterschaften in Bockfließ, Waidhofen und Schärding je ein freies Wochenende. Bei kurzen Regenschauern und wechselten Windrichtungen begann am Samstag das offizielle Training, bei dem die Figurenfolge „D“ geübt wurde. Jeder Pilot hat für sich eine speziell abgestimmte Trainingsart, um sich auf die Gegebenheiten des Wetters und der Platzverhältnisse optimal einstellen zu können. Für jeden Piloten ist es selbstverständlich, daß zu diesem Zeitpunkt auch die bestmögliche Motoreinstellung gefunden werden muß. Durch den Ausfall eines Punktrichters knapp vor Wettbewerbsbeginn mußte noch eine organisatorische Änderung durchgeführt werden, um den Wettbewerb korrekt durchführen zu können. Nach der ersten Wettbewerbsrunde führte Helmut Danksagmüller vor Heinz Kronlacher, Ing. Manfred Dworak, Peter Uhlig (GER), Norbert Matt (FL) und Leopold Berger sowie Markus Zeiner. Durch die präzisen Ausführungen der Flüge gab es in dieser Spitzengruppe nur geringe Punkteabstände, die darauf schließen ließen, daß die Plazierungen in den weiteren Runden sehr spannend verlaufen werden. Im zweiten Durchgang bestätigten Helmut Danksagmüller und

Heinz Kronlacher ihre ersten beiden Plätze, bei allen anderen Piloten gab es leichte Verschiebungen. Am Abend des ersten Wettbewerbstages hatte man dann die Ruhe und Gelassenheit, mit den Piloten auch über die eingesetzte Technik und Technologie zu sprechen. Alle Motorflugklassen haben ihre speziellen Bautechniken und Motor Konstruktionen. Angeregt durch die aufschlußreichen Gespräche mit den Piloten entstand eine Zusammenfassung aller verwendeten F3A-Modelle und Motore die zeigen soll, wie vorrangig österreichische Piloten ausgerüstet sind. Viele der Flugmodelle sind Eigenkonstruktionen oder bestehen aus einer Kombination selbständiger Entwicklungen und Zukauf einzelner Flugzeugelemente. Helmut Danksagmüller baut gemeinsam mit Hans-Jürgen Gstettner und Norbert Weninger den Tricon 120, dessen Rumpf aus einem Verbund zwischen Sandwich und GFK besteht. Die Tragfläche sowie das Höhenleitwerk sind konventionell aus Styropor und Balsabeplankung aufgebaut. Beim Modell von Heinz Kronlacher ist mir primär das geteilte Höhenleitwerk mit dem Kohlestabverbinder und die beiden integrierten Servos pro Höhenleitwerkshälfte aufgefallen. Das beste Design aller eingesetzten Flugmodelle hatte nach meiner

Meinung das F3A-Modell von Markus Zeiner. Dieses Modell ist ein vorbild-ähnlicher Nachbau einer Extra 300S und wurde für die Anforderungen an die Disziplin F3A entsprechend angepaßt. Besonders auffallend war die mit Airbrush kunstvoll lackierte Haube und der Dreiblatt-Propeller aus Kohle und GFK. Die mehrblättrigen Propeller stellen keine Ausnahmen mehr dar, denn auch international ist ein leichter Trend in dieser Richtung zu verzeichnen. Die abendlichen Gespräche wurden durch die Nachtflugvorführungen von Erich Filgas, Alois Hahn und Markus Zeiner unterbrochen, die eine eindrucksvolle Show darboten. Am letzten Wettbewerbstag verbesserte sich Leopold Berger durch einen äußerst gelungenen Flug auf den dritten Platz. Markus Zeiner, der mit einer präzisen Flugvorführung im letzten Durchgang brillierte, erreichte dadurch den endgültigen vierten Rang. Das internationale Waldviertelpokal-Fliegen war nicht nur in den sportlichen Darbietungen eine Attraktion, sondern auch ein kulinarischer Genuß, der durch die zubereiteten Köstlichkeiten der Damen des Vereines erweckt wurde. Ein diesbezügliches Dankeschön an die Damen sowie an die drei Nachtflugpiloten für Ihre Darbietungen. Der Verein „UMFC



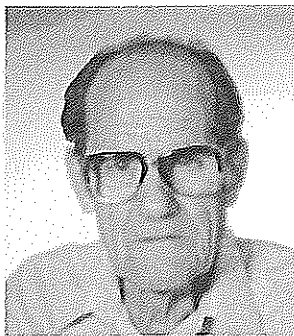
Waidhofen/Thaya freut sich jetzt auf rege Beteiligung vieler Piloten beim vierten Int. Waldviertelpokal 1999.

Ing. Thomas Gelb
Ing Roland Dunger

Ing. Thomas Gelb
Ing Roland Dunger

Rang	St.Nr.	Starter	Nation	Modell	Spw (m)	Motor	Luftschraube	Kerze
1	22	Helmut Danksagmüller	AUT	Tricon 120	1,99	YS 120	APC 16x13	OS F
2	18	Heinz Kronlachner	AUT	Atlantis	1,99	OS 140	16x14	OS 3
3	2	Leopold Berger	AUT	Atlantis	1,99	YS 140	APC 16x12	OS F
4	7	Markus Zeiner	AUT	Extrem	1,92	OS 140	16x12 (3Bl)	OS F
5	5	Ing. Manfred Dworak	AUT	Klagenfurt	1,96	OS 140	APC 16x14	Max A5
6	19	Norbert Matt	FL	Opal	1,98	YS 140	APC 15x12	OS F
7	11	Peter Uhlig	GET	Dino	1,98	OS140	16x16	OS F
8	14	Peter Ortner	AUT	Mondera	1,99	OS 140	APC15,5x12	OS F
9	8	Hans-Jürgen Gstettner	AUT	Tricon 120	1,99	YS 120	APC 16x13	OS F
10	12	Michael Klamecker	AUT	Mikano	1,94	YS 140	APC 16x12	OS F
11	21	Thomas Sidler	AUT	Rubin	1,86	YS 120	APC 15x12	OS F
12	15	Albin Mayer	AUT	Mondera	1,99	YS 140	16x12	OS F
13	3	Dieter Motzko	AUT	Farytale	1,96	YS 140	APC 16x14	OS F
14	9	Hellmut Motzko	AUT	Farytale	1,96	YS 120	APC 16x12	OS F
15	16	Gerald Kitzmüller	AUT	Tormalin	1,99	OS 140	16x14	OS F
16	1	Markus Wissinger	GER	Tiamat	1,92	OS 140	APC 16x14	OS 5
17	6	Paul Schmidleitner	AUT	Tormalin	1,99	OS 140	16x14	OS F
18	23	Nick Schädler	FL	Opal	1,98	YS 140	APC 15x12	OS F
19	17	Adam Jaskiel	AUT	Farytale	1,96	YS 120	16x14	OS F
20	20	Günther Ahlen	AUT	Turmalin	1,99	YS 140	APC 16x12	OS F
21	13	Michael Mann	AUT	Rubin	1,86	YS 120	16x12	OS F
22	4	Andreas Schwaiger	AUT	Desafio	1,84	OS 140	16x14	OS F
23	10	Ernst Maurer	AUT	Karat	1,97	Webra 145R	16x14	OS F

Schärdinger Flieger - Union
Sektion Modellflug



Trauer um Karl Späth Sen.

„*Rasch tritt der Tod den Menschen an*“ - die Wahrheit dieser Worte haben wir in den letzten Tagen wieder bestätigt erhalten, als uns Modellfliegern am Dienstag den 22. Sept. 1998 die traurige Nachricht vom unerwarteten Tod unseren geschätzten Vereinskameraden und Mitgliedes **„Gemeinschaft der Alten Adler Schärdings“** Karl Späth Sen. erreicht hat.

45 Jahre lang gehörte er der Schärdinger Flieger-Union als Mitglied an. und erwarb sich insbesondere beim Aufbau und bei der Betreuung der Sektion Modellflug hervorragende Verdienste.

Anlässlich des 40 jährigen Vereinsjubiläums 1992 fand seine jahrzehntelange ehrenamtliche Tätigkeit mit der Verleihung des großen goldenen Ehrenzeichens mit Diamanten und Ernennung zum Ehrenmitglied die gebührende Würdigung.

Karl Späth zählte zu den ersten, die sich nach Aufhebung des Flugverbotes durch die Alliierten spontan für die Neugründung der Schärdinger Segelfliegergruppe in Jahre 1952 einsetzten. Nach Verlegung des Flugfeldes auf den Pramwiesen in das Gemeindegebiet Suben- St. Marienkirchen war er derjenige der 1964 ein eigenes Gelände für einen Modellflugplatz in Ranseredt Gem. Eggerding auskundschaftete. Nach umfangreichen Ausbauarbeiten, bei welchen er der Eifrigste war, konnte 1968 die Eröffnung der Modellflughanlage, die eine der schönsten Österreichs ist, festlich gefeiert werden.

Die Modellflieger der Schärdinger Flieger-Union danken Dir lieber Karl, für Deine fliegerkameradschaftliche Gesinnung, Deinen unermüdlichen Arbeitseinsatz zum Wohle der Gemeinschaft und all die schönen und fröhlichen Stunden, die wir mit Dir verbringen konnten.

Ein letztes Mal rufen wir Dir, lieber Karl. unseren wohlvertrauten Fliegergruß zu:

"Glück ab und immer'gut Land"

und versprechen Dein Andenken stets in Ehren zu halten.

Ruhe in Frieden

Karl Späth jun.
Sektionsleiter

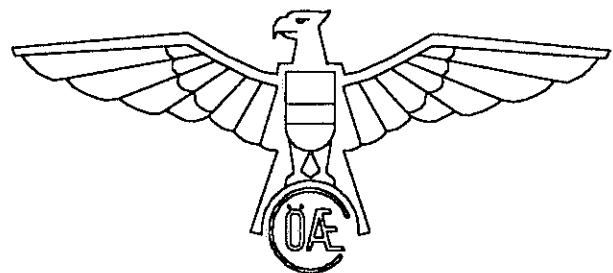
IN MEMORIAM



Ernst Schneider
*12.12.1939 †7.8.1998

Nach kurzer jedoch sehr schwerer Erkrankung verstarb unser Ernsti in den frühen Morgenstunden des 7. August, nicht einmal 59-jährig, im SMZ-Ost. Mit ihm verlieren wir nicht nur ein langjähriges Vereinsmitglied, er war eines der Gründungsmitglieder des MFC-Phoenix, sondern auch einen liebenswerten Freund, einen begeisterten Modellflieger, der es wie kaum ein zweiter verstand, andere für sein Hobby zu begeistern. Wie vielen er das Fliegen beibrachte ist Legende. Stets hilfsbereit half er immer gerne, wenn Kollegen Rat oder Hilfe benötigt haben. Bei Festen und Feiern verstand er es, Stimmung zu verbreiten und wenn es nötig war, dann teilte er auch schon einmal sein Mitgebrachtes samt einem guten „Tröpferl“ mit den Kollegen. Er war viele Jahre in wechselnden Funktionen im Vorstand tätig und hat so an maßgeblicher Stelle am Wohle des Vereines mitgearbeitet. Auch außerhalb des Vereines war er bei den Modellfliegern in ganz Österreich sehr geschätzt und durch seine Tätigkeit als Punkterichter bekannt und beliebt. Unser ganz besonderes Bedauern gilt nun seiner Familie, allen voran natürlich seiner Frau, unserer lieben Mitzi, der ein unerforschlicher Entschluß des Schicksals den Mann viel zu früh genommen hat. Aber auch seinem Sohn André und dessen Freundin Sandra kann man nur sagen, daß es letztendlich die Zeit sein wird, die hilft, über diesen schweren Verlust hinweg zu kommen. Ich bin stolz, ihn gekannt zu haben. Wir werden immer gerne an ihn denken. Unserem Ernsti, ein letztes Glück ab - gut Land

Kosta



"Glück ab - gut Land"
Wir werden Euer
Andenken stets in Ehren
halten

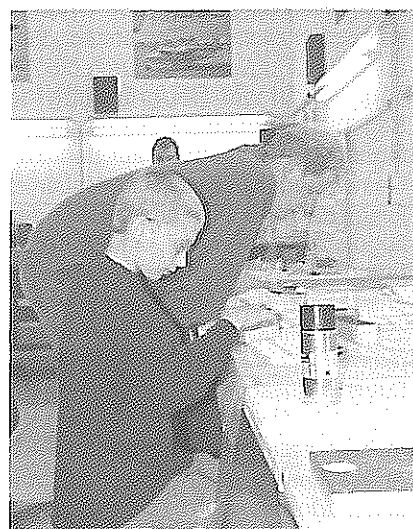


Die Jugendlichen mit ihren Betreuern, im Bild rechts hinten unser Obmann Walter Früh, einer der Initiatoren dieses Projektes

Seit über 25 Jahren gibt es nun beim Segelflug und Modellbauclub Kirchdorf-Micheldorf eine eigene Modellflugsektion. In diesen Jahren wurden durch die Mitglieder der Sektion eine nicht unerhebliche Anzahl an Wettbewerbserfolgen in den Klassen F3F sowie RC/H II errungen und durch die Popularität dieses Vereines in der Region und die Faszination des Modellfliegens war auch der Nachwuchs immer gesichert. Um die Jugend auch in Zukunft für diese interessante Freizeitgestaltung zu gewinnen, hat die Sektion Modellflug in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Micheldorf, welche die dafür notwendigen Räumlichkeiten zur Verfügung stellte, im Keller des Kindergartens Heiligenkreuz eine Modellbauwerkstatt eingerichtet. Hier soll den Jugendlichen die Möglichkeit geboten werden, in Modellbaukursen, die von Mitgliedern der Sektion betreut und durchgeführt werden, entweder ein Freiflugmodell oder ein RC-Modell zu bauen, welche nach der Fertigstellung am Hangfluggelände des Vereines eingeflogen werden. Um den Jugendlichen den Schritt zum ersten selbstgebauten Modell zu erleichtern, konnte die Sektion die Firma Röga

Technik-Graupner Austria für diese Projekt gewinnen, welche für die Freiflieger den Kleinen Uhu und für die angehenden RC-Piloten den Amigo III zu einem attraktiven Preis zur Verfügung stellte, geht es dabei ja auch um die zukünftigen Kunden des Modellbauhandels. Sollte während der, jeweils Samstag nachmittag stattfindenden Kurse das Wetter einmal besonders schön sein, so können die Jugendlichen mit einem der vier im Verein vorhandenen Lehrer-Schülersysteme erste Erfahrungen im ferngesteuerten Modellflug sammeln. Wenn nur ein kleiner Teil der an den Kursen teilnehmenden Jugendlichen im Frühjahr auf dem Hangfluggelände der Sektion anzutreffen ist, so darf die investierte Arbeit sicherlich als Erfolg gewertet werden und wird wohl in weiteren Veranstaltungen dieser Art seine Fortsetzung finden.

Andreas Strutzenberger



Während der Nachwuchs sich im Schleifen übt, schaut Robert mal wie's weitergeht



Lukas, voll konzentriert an der Schleifmaschine Fotos A. Strutzenberger



Ein Blick in die Modellwerkstatt, wo eifrig gebaut wird.



Mit Begeisterung und Freude bei der Arbeit nimmt der Rumpf des Amigo immer deutlichere Formen an.



Mit kleinen Tips und Tricks von erfahrenen Modellbauern schreitet die Fertigstellung des Kleinen Uhu zügig voran.



MC-Ultra Contest Lader von Graupner. Vielleicht ist einigen Lesern des prop noch mein Bericht aus dem Heft 02/97 „Unser bester Freund - der Akku“ in Erinnerung, in dem ich über die Pflege und Behandlung dieser für uns so wichtigen Energiespender geschrieben habe. Um unsere Akkus entsprechend schonend, aber gleichzeitig auch schnell Laden und Entladen zu können, bieten die Modellbaufirmen schon seit geraumer Zeit microprozessorgesteuerte Ladegeräte an. Um einem Vertreter dieser, allgemein auch als Computerlader bezeichneten Geräte, soll es in diesem Bericht gehen. Die Firma Graupner führt in ihrem Katalog die sogenannte MC-Ultra Ladegeräteserie, welche durch den MC - Ultra Duo Plus II, den MC - Ultra Duo Profi und den MC - Ultra Contest Lader repräsentiert werden. Diese drei Ladegeräte unterscheiden sich in erster Linie durch die maximal erreichbaren Ladeströme, sowie die verfügbaren Lade- und Entladeprogramme. Im Mittelpunkt der folgenden Zeilen steht der MC-Ultra Contest Lader, aufgrund seiner technischen Daten das Spitzengerät im Graupnerangebot. Der Contest Lader verfügt gegenüber den beiden anderen Ladegeräten zusätzlich über einen dritten Ladeausgang und die Möglichkeit der Energierückladung in die Autobatterie ab 15 NC - Zellen. Am

grossen, zweizeiligen Flüssigkristalldisplay lassen sich alle notwendigen Informationen ablesen und die Bedienung des Gerätes erfolgt mit den beiden Folientasten. Wenn das Ladegerät an die Autobatterie angeschlossen wird, darf noch kein Akku an den Ladeausgängen angeschlossen sein. Werden bei diesem Vorgang entweder die - Taste, die + Taste, oder beide Tasten zusammen gedrückt, so können dabei verschiedene Betriebsparameter und Vorgaben eingestellt werden, wie z.B. die Begrenzung der Ladeleistung, die Abschalttempfindlichkeit oder die Zellenzahl und der Ladestrom für Akku 3. Nach der Bereit - Anzeige im Display steht für Akku 1 das Vollautomatikprogramm L zur Verfügung, welches in Abhängigkeit von der angeschlossenen Zellenzahl (4-30 Zellen) einen Ladestrom bis zu 8,5 Ampere ermöglicht. Die dabei verwendeten Ladekabel mit 4 mm Goldkontaktsteckern müssen einen Querschnitt von mindestens 2,5 mm² haben und sollen so kurz als möglich sein. Dies ist deshalb sehr wichtig, da das Ladegerät durch Ermittlung des Innenwiderstandes die Zellenanzahl des angeschlossenen Akkupacks errechnet. Werden hier lange Kabel mit kleinem Querschnitt verwendet, erreicht das Ladegerät aufgrund einer zu hoch angesetzten Zellenzahl nicht den höchstmöglichen Ladestrom. Während

der Ladung wird der Akku periodisch vermessen und der Ladestrom entsprechend dieser Messergebnisse vom Ladegerät eingestellt. Der Akku wird somit so schnell als möglich, aber auch so schonend als nötig vollgeladen. Soll der Akku allerdings mit einem der zwölf manuellen Ladeprogramme geladen werden, so erreicht man diese durch Anwählen mit der + Taste, wobei das angezeigte Programm bei angeschlossenem Akku sofort ausgeführt wird. Der Ladestrom im manuellen Betrieb ist auf 6,5 Ampere begrenzt. Drückt man im Vollautomatikladebetrieb L die - Taste, so erreicht man damit die vier weiteren Vollautomatik Lade-Entladeprogramme, die zwölf manuellen Entladeprogramme, sowie die vier Bleiakku Lade- und Entladeprogramme. Mit dem Contest Lader ist es möglich, beim Entladen ab 15 Zellen in die Autobatterie zurückzuladen. Um dabei den höchstmöglichen Ladestrom von 8,5 Ampere zu erreichen, ist an den mitgelieferten Steckbuchsen entsprechend der Bedienungsanleitung ein Lastwiderstand anzulöten, welcher die Spannung der Autobatterie absenkt und somit den Entladestrom erhöht. Am Akku 2 - Ausgang des Ladegerätes steht für 4-24 Zellen ein Vollautomatikladeprogramm L zur Verfügung, welches in Abhängigkeit der angeschlossenen Zellenzahl einen maximalen

Ladestrom von 4 Ampere ermöglicht. Die Vermessung und Vollerkennung ist identisch mit dem Ladeprogramm L von Akku 1. Am Akku 3 Ausgang können 4- 6 Zellen mit Ladeströmen von 0,1-1,0 Ampere geladen werden. Die Einstellung von Zellenzahl und Ladestrom erfolgt nach Ankleben des Ladegerätes an die Autobatterie und gleichzeitigem drücken der + Taste. Für alle Ladeausgänge steht eine Sicherheitsabschaltung zur Verfügung, welche nach 3 oder 5 Stunden die je-

weiligen Programme abschalten. Um einen solchen Hochleistungslader nicht durch eine eventuelle Unachtsamkeit gleich in den Elektronikhimmel zu befördern, sind eine Fülle von Sicherheitsmaßnahmen und Vorsorgen integriert, die solche Mißgeschicke nicht gleich in teure Reparaturen verwandeln. Die vorangegangenen Zeilen sollen einen Einblick in das Leistungsvermögen dieses modernen Hochleistungsladegerätes geben, sie können aber keinesfalls das Studium der beigelegten Bedienungs-

anleitung ersetzen. Für den ambitionierten Modellflieger, der aus seinen Akkus mit optimalem Laden und Pflegen ein Maximum an Leistung holen will ist der MC-Ultra Contest Lader sicherlich die erste Wahl. Für die Modellpiloten, die auch mit kleineren Ladeleistungen das Auslangen finden, stehen mit dem MC-Ultra-Duo Profi und dem MC-Ultra-Duo Plus, zwei ebenso moderne und vielfach bewährte Computerlader aus dem Hause Graupner zur Verfügung.

Andreas Strutzenberger

Bericht zur Umfrage vom Dezember 1997

Ich möchte mich zuerst bei all jenen sehr herzlich bedanken, die den Fragebogen aus dem prop 4/97 ausgefüllt und mir zugeschickt haben. Ich konnte dadurch einen kleinen Einblick in die verwendete Modell-, und Fernsteuer-ausstattung unserer Leser zu erhalten, sowie etwas über jene Probleme erfahren, mit denen der Modellhubschrauber-pilot, sowohl als Anfänger wie auch als fortgeschrittener Pilot, zu kämpfen hat. In den von den Piloten geflogenen Modellen, den verwendeten Kreisel-systemen, den Motoren und dem geflogenen Sprit spiegelt sich die ganze, von den verschiedenen Herstellern am Markt angebotenen Produktpalette wider, so das es nicht möglich ist eine gewisse Vorliebe für ein bestimmtes Modell oder das verwendete Zubehör herauszulesen. Ganz anders sieht es da bei den Fernsteuerungen aus, wo die hochpreisigen Anlagen der Firmen Graupner und Futaba eindeutig die Fernsteuersysteme der Modellhubschrauberpiloten sind. Bei der Frage nach den Schwierigkeiten, die beim Modellhubschrauber zu bewältigen sind, waren die Einstellung des Rotor-kopfes und des Motors die am meisten genannten Probleme. In diesem Zusammenhang wurde auch der Wunsch nach einem Bericht über die Abstimmung eines Modellhubschraubers laut und ich möchte in diesem Punkt auf meinen Bericht über den Ultra Star 2000 der Fa. Graupner verweisen, in dem zu diesem Thema etwas zu lesen ist. Ein weiterer Punkt betraf den Wunsch nach einer ausführlicheren Berichterstattung über die Klasse F3C und das dabei zu fliegende Programm, wobei ich diesen Punkt an unsere Wettbewerbspiloten, die Punkterichter, sowie die Veranstalter solcher Wettbewerbe weitergeben möchte, die hier angesprochen sind und gleichzeitig gebeten werden, entsprechende Berichte zu schreiben und an die Redaktion des prop zu senden.

Um über die F3C Klasse und die dort geforderten Figuren genauestens informiert zu werden, empfehle ich den Ankauf und das Studium der MSO, welche beim Aero-Club, Sektion Modellflug erhältlich ist oder auch im Internet unter der Adresse <http://www.lexsoft.at/lex/> heruntergeladen werden kann. Für Anfragen zum Thema Modell-

hubschrauber, soweit sie von mir beantwortet werden können, stehe ich dem interessierten Leser gerne unter der Tel.Nr.: 07582/64980 tägl. ab 19.00 Uhr, sowie via E-Mail unter: fam.strutzenberger@magnet.at zur Verfügung.

Andreas Strutzenberger



SIMPROP ELECTRONIC

Der neue SIMPROP HAUPTKATALOG ist da!

228 Seiten
Modellsport vom Feinsten

FRAGEN SIE IN IHREM FACHGESCHÄFT NACH DEM NEUEN SIMPROP HAUPTKATALOG

Bei uns natürlich wie immer: alles in Farbe!

Interessiert?
Der aktuelle Hauptkatalog Schutzgebühr DM 22,-

Ja, senden Sie mir
Die Schutzgebühr liegt per Eurocheck oder in Einemarken bei.

Adresse nicht vergessen!

SIMPROP S ELECTRONIC

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



In den drei Jahren, in denen ich jetzt den Modellhubschrauberflug ausübe, war eigentlich der Wunsch nach einem vorbildähnlichen Modell nie sehr groß. Dies dürfte seinen Hauptgrund darin haben, das durch diverse ungesteuerte Landungen, deren Ursache oftmals in den, durch die beim Hubschrauber nicht unerheblichen Vibrationen bedingten, technischen Ausfälle, aber natürlich auch durch die, leider vorhandenen, selbstverschuldeten Blackouts, der Zustand der so zu Boden gebrachten, vor wenigen Augenblicken sich noch in kompakter Form befindlichen und nun einen leicht zerstreuten Eindruck machenden Modelle, bei dem Gedanken, dies wäre ein vorbildähnliches Modell mit 300 bis 400 Stunden Arbeitsaufwand, den schon vorhandenen kalten Schauer am Rücken schon in ein leichtes Ziehen in der linken Brusthälfte verwandelte.

Ich muß auch zugeben, das es eher meiner Natur entspricht, die Modelle zu fliegen und der davor liegende Part des Bauens daher eher rasch beendet sein sollte. Aber nach dem Motto "Sag niemals nie" siegte im Winter 97/98 doch der Wunsch, ein vorbildähnliches Hubschraubermodell zu besitzen und ich machte mich auf die Suche nach dem entsprechenden Baukasten. Da ich einen Benzintrainer der Firma Vario besaß, drängte sich diese Mechanik für den Einbau in einen Rumpf geradezu auf. Auch die mir persönlich gesetzten Vorgaben an dieses Projekt wurden durch diese Mechanik für mich optimal umsetzbar und zwar: Änderungsmöglichkeit der Übersetzung für Rotorkreis 180 cm, sehr stabile und durch

Benzinmotor sehr betriebssichere Mechanik, angenehmer Geräuschpegel sowie für diese Mechanik angebotene Rümpfe in entsprechender Größe. Da für mich der Jet Ranger III einen sehr ansprechenden Hubschrauber darstellt, entschied ich mich schlußendlich für diesen Rumpf und bestellte sowohl diesen und alle notwendigen weiteren Teile im Fachhandel. Ich war überrascht, was alles an Anschaffungen notwendig war, um aus meinem Benzintrainer einen Jet Ranger entstehen zu lassen: Rumpfbausatz, Scheibensatz in Blau (im Baukasten liegt ein ungefärbter für Scaleausführung bei), Beschlagsatz, Schriftzüge, Decorbogen, Kunststoffheckrotorgetriebe, GFK-Heckrotorblätter, S-Schlag Hauptrotorblätter, Zahnradsatz, längere Hauptrotorwelle, Anlenkgestänge und Paddelstange, Auspuffanlage für Rumpfeinbau, Schrauben und diverse Kleinteile. Als die Post dieses Riesenpaket zugestellt hatte, wurde alles ausgepackt und besichtigt. Der Rumpfbausatz enthielt das Rumpfvorderteil, zwei Domhauben, den Heckausleger, zwei Türensätze, Leitwerke aus GFK, einen zugeschnittenen Spantensatz, den Heckantrieb und das Scalelandegestell. Ich staunte nicht schlecht, wie gross dieser Rumpf war, noch dazu im Vergleich zu meinen bisherigen Trainermodellen und der Wunsch, dieses Modell im Flug zu sehen war dann auch jener Ansporn beim Bauen der mich die folgenden Wochen vorantrieb.

Der erste und auch staubigste Arbeitsgang war das Anbringen sämtlicher Ausschnitte am Rumpf und meine Dremel mit den Trennscheiben leistete

mir dabei ausgezeichnete Hilfe. Nachdem alle Ausschnitte verschliffen waren, ging es an das einpassen des Spantensatzes, der jedoch aufgrund der guten Passgenauigkeit fast keiner Nacharbeit bedurfte. Um die Position des Spantensatzes exakt festzulegen, ist es notwendig die Mechanik einzusetzen, wobei ich für ein besseres Handling der Mechanik diese ohne Motor und Anbauteile, nur mit der Hauptrotorwelle und dem Heckantrieb montiert habe. Nach dem Einharzen des Spantensatzes montierte ich das Landegestell am Rumpf. Der Anbau des Seitenleitwerkes am Heckausleger und das Verkleben des Heckauslegers mit dem Rumpfvorderteil waren die weiteren Arbeitsschritte. Beim folgenden Einbau des Heckrotorspantes musste dieser exakt rechtwinklig zur ankommenden Heckwelle eingepasst werden und konnte anschließend eingeharzt werden. Um den Einbau der Spanten fertigzustellen, mussten noch die seitlichen Stützspanten, sowie das Brett zur Heckservobefestigung im Rumpf eingeklebt werden.

In der Zwischenzeit wurde die Mechanik mit der neuen Übersetzung sowie der längeren Hauptrotorwelle montiert und der längere Gestängesatz justiert. Am Rotorkopf wurde die Paddelstange gegen die längere getauscht, womit Mechanik und Rotorkopf in den Klebpausen einbaufertig zusammengestellt wurden. Das Anpassen des Höhenleitwerkes, der Domhauben, Türen und Fenster, sowie die Befestigung derselben mittels Schrauben, Scharnieren und Riegeln stellten weitere zeitaufwendige Bauschritte dar und brachten mich

dem ersehnten Erstflug immer näher. Nachdem ich die Auspuffanlage eingepasst hatte, habe ich das rohbaufertige Modell flugfertig ausgerüstet, wobei ich jedoch keine Türen montiert und nur die vorderen Windschutzscheiben mit Tesaband festklebte habe. So fuhr ich dann auf den Flugplatz, um auszuprobieren ob und wie das ganze fliegt. Da dieser Test zu meiner Zufriedenheit verlief, und ich die Flugleistung aufgrund des noch nicht erreichten Endgewichtes nicht bewerten wollte, ging es den letzten Arbeitsschritten entgegen. Kitten und Schleifen, Kitten und Schleifen, Kitten.....! Auf ein Füllern des Rumpfes habe ich im Hinblick auf das Gewicht des Jet Ranger verzichtet, wodurch das Ergebnis der anschliessenden Lackierung durch einen Bekannten nur an einigen kleinen Stellen leichte Fehler zeigte, die jedoch das Gesamtbild nicht beeinträchtigten. Das Aufkleben des ausgeschnittenen Decorsatzes, die Montage der Lüftungsgitter und Abgasrohre, sowie der Schriftzüge und kleiner Scaledetails beendeten die Bauphase und nach der Komplettierung mit Mechanik und Servovorbau stand der Jet Ranger III in seiner ganzen Pracht vor mir. Aufgetankt und mit montierten Rotorblättern ging es dann noch zur Waage, welche 9,8 kg anzeigte. Ein nicht zu unterschätzender Gewichts-faktor sind dabei die 0,4 kg Blei in der Rumpfnase zur Erreichung des exakten Schwerpunktes. Nun konnte mich nichts mehr vom Erstflug in voller Ausrüstung aufhalten. Viele Fragen stellten sich. Wie ist die Steuerfolgsamkeit und die Flugleistung mit diesem hohen Gewicht? Bringt der Motor die notwendige Leistung ohne zu Überhitzen? Also ab auf den Flugplatz und ausprobieren. Nach dem Tanken und Einschalten der Fernsteuerung folgen einige Züge am Seilzugstarter und nach dem vierten Zug tuckert der ZG 23 im Leerlauf dahin. Ich trage den Jet Ranger zur Mitte unseres Flugfeldes und bei mir und zwei meiner anwesenden Kollegen steigt die Spannung. Gasvorwahl ein und nach erreichen



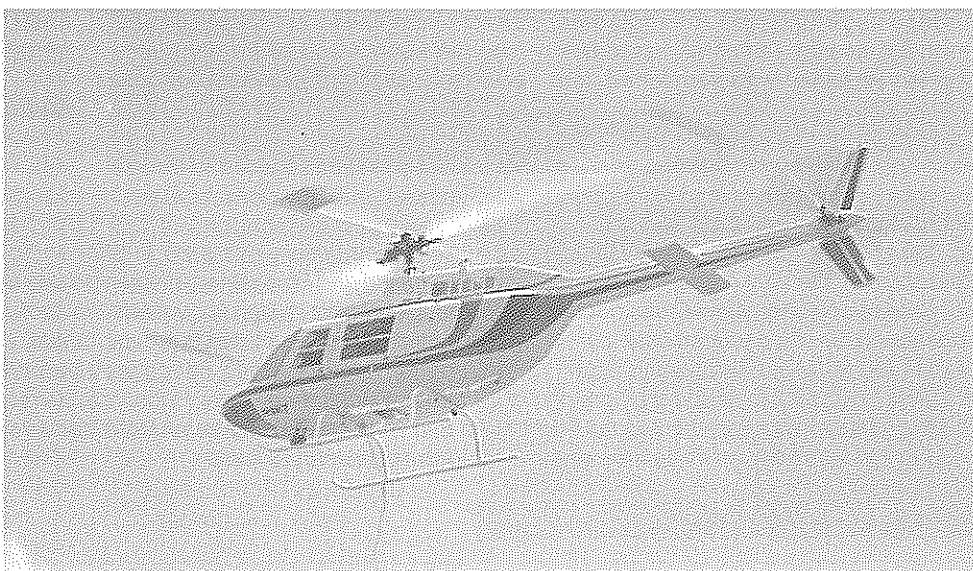
der notwendigen Kopfdrehzahl hebt der Jet Ranger ab. Wie erwartet, sind die eingestellten Pitchwerte nicht richtig

sich den Kopf über dieses und jenes zerbrochen hat, vergessen. Eine niedrige Rotorkopfdrehzahl mit dem ange-



(Schwebe zu wenig, Maximum zu viel, Minimum zu viel) und ich korrigiere die verschiedenen Werte. Vom Schwebe-flug gehe ich in den Rundflug über. Das Flugbild ist einfach ein Hammer und lässt die vielen Stunden, in denen man

nehmen Sound des ZG 23 vermittelt ein Flugerlebnis, welches durch die Schlaggeräusche der Rotorblätter noch unterstrichen wird. Der Motor läuft zuverlässig und zeigte auch bei Aus-sentemperaturen über 30 ° keine



Überhitzungserscheinungen. Der ZG 23 ist jedoch mit diesem Fluggewicht sicher im Bereich seiner Leistungsgrenze und das Fliegen mit diesem Modell verlangt vorausschauendes Fliegen. Das soll heissen, das man Landeanflüge mit einem flachen und dosiertem Anflug und immer gegen den Wind vornehmen sollte und Steigflüge nur in Vorwärtsfahrt ausführt, um den Motor nicht unnötig zu quälen.

Hat man diese Umstellung von der 10 ccm Kampfwespe zu diesem vorbildähnlichen Flugstil einmal vollzogen, so bereitet dieses Fliegen in Verbindung mit dem herrlichen Flugbild grossen Spass und der Ehrgeiz, Start's und Landeanflüge wie das grosse Vorbild zu fliegen, wächst mit jedem Flug. Zum Schluss sollen einige technische Details nicht fehlen:

Pitchwerte mit Übersetzung 1:9,1 und S-Schlagblättern und 180 cm Rotorkreis:

Drehzahl 1000 U/min > Maximum 9°

Schwebe 7,5°

Minimum -1°

Drehzahl 1100 U/min

Maximum 8,5°

Schwebe 6,5°

Minimum -1°

Autorotation

Maximum 12°

Minimum -3°

Die Fenster der beiden Hecktüren sind im Flugbetrieb entfernt, sonstige Belüftungsöffnungen laut Bauplan, Vergaseransaugtrichter, Sprit mit bleifreiem Normalbenzin 1:50 mit Castrol Vollsynthetik – Zweitaktöl.

Nach der Landung, bei im Leerlauf befindlichen Motor, Empfangsanlage abschalten und nach einigen Minuten mit Zündunterbrechungstaste abstellen.

Durch diese Methode gehen die Temperaturen des Motors, wie auch der Abgasanlage und des Innenraumes rasch auf niedrige Temperaturen zurück und ein Hitzestau wird vermieden. Ich



hoffe, das ich dem einen oder anderen Leser einen Gusto auf dieses Modell machen konnte und stehe dem interessierten Leser gerne für Auskünfte zur

Verfügung: Telefonisch ab 18.00 Uhr unter 07582/64980 oder per E-Mail fam.strutzenberger@magnet.at !

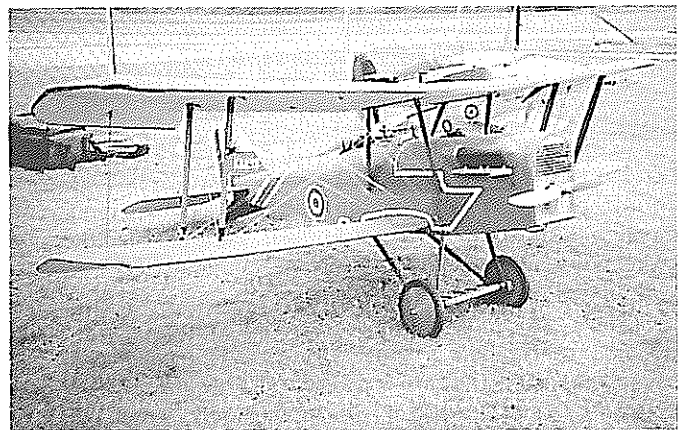
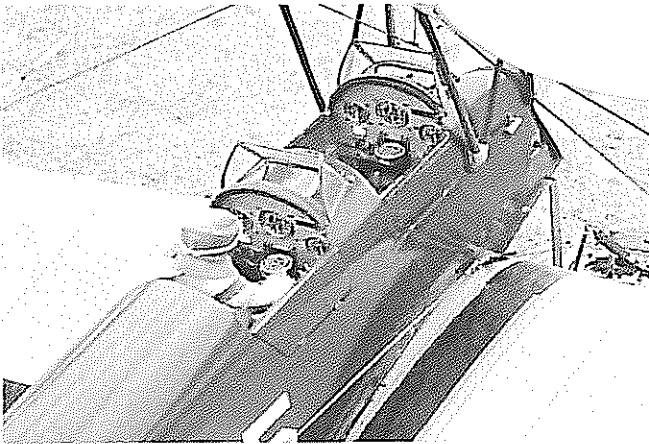
Andreas Strutzenberger

Berichte in „unserem“ prop

An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nützen, allen Lesern des prop in Erinnerung zu rufen, das es sich bei dieser Zeitschrift um ein Vereinsmedium handelt, dessen Qualität und Erscheinen alleine von den Mitgliedern der Sektion Modellflug des österreichischen Aero-Clubs beeinflusst wird. Im Gegensatz zu den kommerziellen Fachzeitschriften, wo den Redaktionen sogenannte Besprechungsmuster zur Verfügung gestellt werden, um darüber zu berichten, sind die in dieser Zeitschrift vorgestellten Modelle und Fernsteuerungen, sowie Zubehör vom jeweiligen Berichterstatter selbst erworben. Darum ist es nicht möglich, in jeder Ausgabe von einem neu erworbenen Flächenflug-, oder Hubschraubermodell zu berichten. Jeder Leser ist daher gerne eingeladen, sein Modell in Wort und Bild vorzustellen, und somit Dank der dann vorhandenen Fülle an Berichten unser prop pünktlich und mit interessanten Beiträgen erscheinen zu lassen.

Andreas Strutzenberger

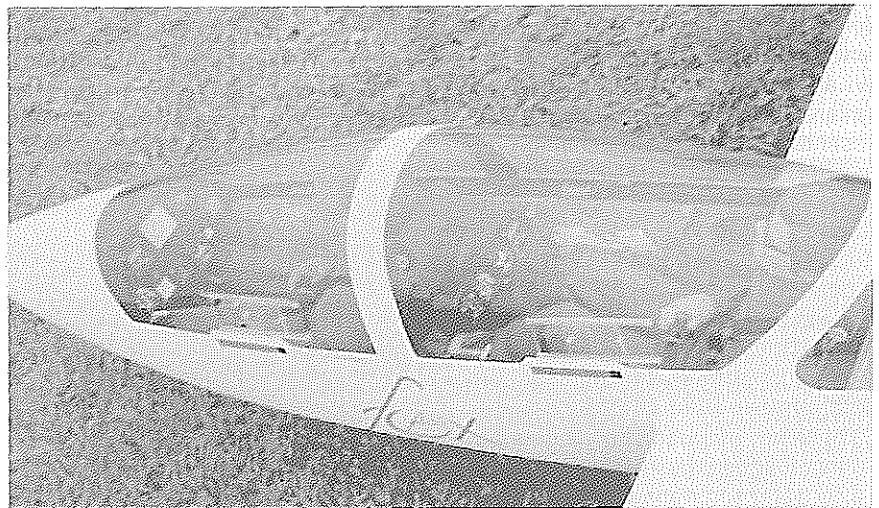
Freundschaftliches Scaletreffen auf dem Modellflugplatz Bockfließ, des ÖMV-Wien.



Schon zum dritten Mal fand am 20. September 1998 ein freundschaftliches Treffen der Scaleflieger, -Freunde, und solche die es noch werden wollen, statt. Ins Leben gerufen wurde dieses Treffen von unserem, mittlerweile leider verstorbenen, Wilhelm Zehethofer. In den ersten beiden Jahren war das Treffen sehr gut besucht, doch leider hat heuer das Wetter nicht mitgespielt. Der Wind ließ keinen aufrechten Gang zu und so kamen etwas weniger Teilnehmer.

Trotz Wind und Wetter ließen sich es einige nicht nehmen, ihre Flugkünste zum besten zu geben. Und man staune, es gab keinen Bruch. Auch für das leibliche Wohl wurde gesorgt. So verging die Zeit, Wort wörtlich wie im Fluge.

Ich als nicht Scalefreak war begeistert von den genauen Nachbauten und der Liebe zum Detail. Auch die zwischenmenschliche Beziehung und Kommunikation ist unter uns Modellfliegern ja einmalig, und so holt man sich bei solchen Treffen viele Tips. Gerade bei einem solchen Treffen, wo nicht der Wettbewerb den üblichen Streß schürt, erlebt man einen gemütlichen und informativen Tag.



Dies war auch vor drei Jahren der Grundgedanke von unserem „Willi“ und so soll auch in den nächsten Jahren dieses Treffen zum Kalenderbestandteil der „Scaler“ werden. Also bis zum September 1999.

Günter Riedel
ÖSTERREICHISCHER
MODELLSPORTVERBAND
Landesverband Wien





Die Modell Flug Gruppe Klagenfurt konnte bei ihrem diesjährigen Jetmeeting trotz problematischer Anreise (Mega-Staus auf der Tauernautobahn und an der Italienischen Grenze) wieder knapp 40 Piloten begrüßen. Das Rosental präsentierte sich wieder von seiner schönsten Seite - blauer Himmel und Temperaturen jenseits der 30 Gradgrenze!

Neben den Vertretern der ständig wachsenden Österreichischen Jetszene waren auch etliche Jetpiloten aus Deutschland und Italien der Einladung ins Rosental gefolgt. Dem zahlreich gekommenen Publikum wurde das ganze Spektrum der Jetfliegerei angefangen vom druckmotorbetriebenen Modell, über Elektro- und Verbrennerimpellermaschinen bis zu Turbinenmodellen geboten.

Friedhelm Graulich aus Hannover hat dieses Jahr seinen „Santorin“ mit dem einzigartigen Pusher -Sound eines ZG74 Boxer mitgebracht. Das ungewöhnliche Flugbild dieses Modells sowie die souveräne Vorführung durch Friedhelm Graulich begeisterten das Publikum,

Die Elektro-Jets waren diesmal sehr stark vertreten. Neben der WM-erprobten MIG 15 von Jürgen Tüchler waren auch eine A-10, eine F-86 (Spannweite 1630 mm, Antrieb Plettenberg 370-30-A2S mit SM-Impeller), eine Saab Viggen sowie eine Rafale zu sehen. Die Modelle dieser im starken Aufwärtstrend befindlichen Klasse bestachen allesamt durch tolle Flugleistungen.

Bei den Impellermodellen gab es viele neue Modelle zu sehen.

Das beeindruckendste Modell war sicherlich die imposante Phantom von Sergio Giaretta aus Italien. Diese Eigenkonstruktion im Maßstab 1:7,5 mit einer Spannweite von 1600 mm und einem Gewicht von 12 kg wird durch 2 Gleichaufimpeller angetrieben.

Hervorstechend sind auch noch die wunderschön gebaute Hawk von Patrik Plammer sowie die F-16 von Dietmar Baumann, einem Newcomer in der Wettbewerbsklasse F4J und Insider hatten es bereits befürchtet: Trotz ernsthafter Bemühungen ist es Peter Cmyral auch bei diesem Jetmeeting nicht gelungen seinen Fantrainer endgültig zu zerstören. Doch man darf die Hoffnung

nie aufgeben !! Kräftige Lebenszeichen gab es auch wieder von Edi Morbitzer (Codename „Skydiver“), der mit seiner riesigen A-10 mehrere Vollgaslandungen zeigte. Beim Verbandsflug seiner A-10 mit der A-10 von Claudio Borsarini und Peter Cmyrals Fantrainer kam das Publikum dann voll auf seine Kosten.

Der Turbinenantrieb setzt sich bei den Jetmodellen immer mehr durch, was sich auch in einer entsprechend großen Anzahl derartiger Modelle bemerkbar machte. Das perfekte Modell war sicherlich Peter Häusl's Gruman Panther, welcher bei der letzten Jet-WM in England den 2. Platz in der Bau-



Ein Fest für alle Fotografen: Modelle vom "Feinsten" hautnah erleben.

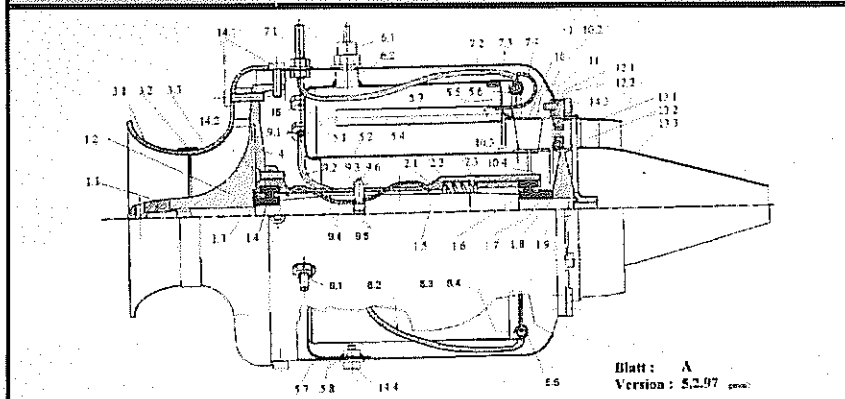


Peter Häusl's Gruman Panther, welcher bei der letzten Jet-WM in England den 2. Platz in der Baubewertung erreichte. Fotos Dipl. Ing. M. Eberhard

bewertung erreichte. Aufgefallen sind weiters die beiden mit Sonderlackierungen versehenen F-16 von Leopold Petek und Manfred Eberhard mit Schub-Gewichtsverhältnis 1:1, sowie die große Rafale von Peter Koch. Der kraftvolle Sound der für den Antrieb sorgenden AMT Pegasus Turbine hinterließ einen bleibenden Eindruck. Allen anderen die Show gestohlen hat jedoch einmal mehr Hermann Michelic, der in seine „Schubferkel“-Yak eine selbstentwickelte Anlaßvorrichtung eingebaut hat, mit welcher sich die Turbine per Fernsteuerung problemlos starten läßt.

Dipl. Ing. Manfred Eberhard

Schnittdarstellung der KJ-66 von Kurt Schreckling

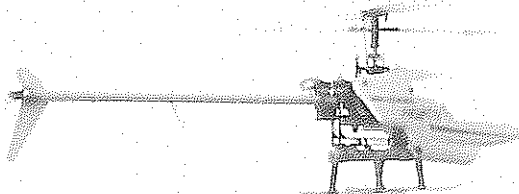


Blatt: A
Version: 5.2.97



Die imposante Phantom von Sergio Giaretta aus Italien. Diese Eigenkonstruktion im Maßstab 1:7,5 mit einer Spannweite von 1600 mm und einem Gewicht von 12 kg wird durch 2 Gleichauflmpeller angetrieben.

prop 4-5/98



HEAVEN der neue Elektro-Heli von Schweighofer Modellbau

Heaven heißt er der neue Kleine von Schweighofer.

Er ist für 8-10 Zellen bestimmt und soll dem Erbauer den Himmel der E-Helis eröffnen.

Nun ob dem wirklich so ist konnte von prop getestet werden.

Gleich als Erstes fällt die dem Baukasten beiliegende sehr gute Baubeschreibung in Deutsch !! auf.

Im Baukasten selbst, sind alle Teile fein säuberlich nach Baustufen in Plastiksäckchen verpackt und es bereitet keine Schwierigkeiten, nach der Explosionszeichnung oder Bauanleitung die Mechanik zusammen zu schrauben.

Übrigens "Schrauben" leider fehlten in meinem Baukasten einige Schrauben, war jedoch nicht weiter schlimm denn die haben wir ja sowieso alle in unserem Schraubensortiment oder in der Starkiste herumliegen.

Bald stand der „Heaven“ auf eigenen Füßen vor mir auf dem Tisch.

auch der Einbau der Elektronik war auch problemlos und ich empfehle folgende Bauteile:

3 x Futaba S 135, für die Taumelscheibe, die übrigens 120° nach System „Heim“, angelenkt wird.

1 x Futaba S 135, für das Heckservo, die Arbeit machte ein

ACT-Micro Piezo Kreisler, der hervorragend funktioniert, leicht wie eine Feder ist und ebenfalls bei Schweighofer erhältlich ist.

Als Motor strampelt sich ein „Speed 600 Race“ von Graupner ab. Geregelt wird der Motor von einem „Heli Star“ 35 A, 5-10.

Die Kraft schöpft der kleine „Heaven“ aus 10 Zellen 2000 HP.

Als Empfänger verwende ich den sehr leichten Y 7 (siehe prop 3/98)

Dann noch schnell die Holzrotorblätter foliert und ausgewogen. Nun steht dem Erstflug nichts mehr im Wege.

In meiner MC 20 habe ich folgende Werte programmiert:

N-Pitch, 0°. Schwebepitch, 6°. positiv Pitch 9° zwischen 7° bis 9° gibt der Regler voll Stoff. Das Hochfahren auf Nenndrehzahl, geschieht natürlich mit 15 Sekunden Zeitverzögerung.

So ausgerüstet, stand einem Erstflug nichts mehr im Wege. Voller Erwartung wurden am Flugplatz die Akkus nochmals „vollgeprutzel“ und dann war es so weit.

Ich gebe Pitch und der Heaven ist in seinem Element. Er fliegt auf Anhieb, tadellos sogar und mit sehr schönen Flugbild. Er liegt angenehm, ohne zu Schütteln oder Zittern sehr stabil in der Luft und reagiert sehr gut auf die Steuerbefehle.

Gleich mein Erstflug dauerte 7 Minuten! Dies überraschte mich an-

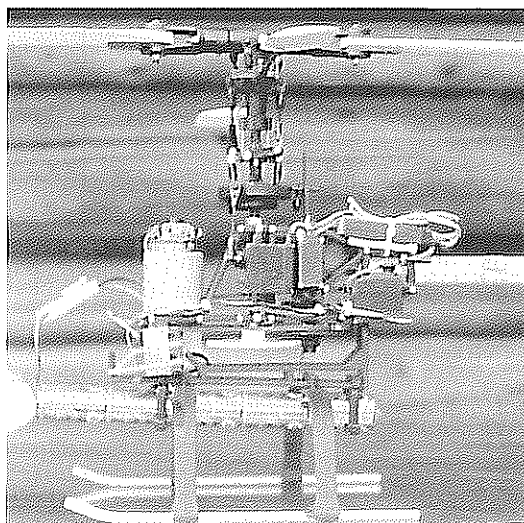
genehm, denn ich bin sicher daß gewisse „Elektrowürmer“, das sind nette Leute, die mit viel Wissen an den Motoren und Reglern herumbasteln, bestimmt bedeutend längere Flugzeit erzielen werden.

Mit den Motoren ist sicher noch Einiges zu holen, da der Speed 600 Race den Heaven eher an der unteren Leistungsgrenze bewegt.

Zusammenfassend muß man den Heaven als einen sehr gelungenen Kleinhubschrauberkonstruktion bezeichnen, der seinen Namen Ehre macht.

Für eventuelle Fragen und weitere Informationen stehe ich jederzeit gerne unter 0664 411 99 77 zu Eurer Verfügung.

Walter Freymann



Die „Innerein“ des Heaven Microelektronik pur, noch vor wenigen Jahren bei Reglern und Kreislern unvorstellbar.



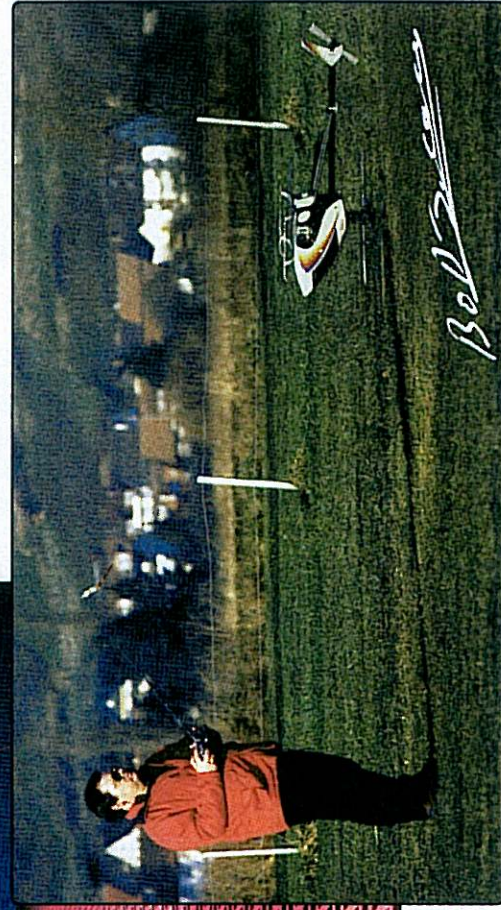
NEU!



Technische Daten:

Hauptrotor ø: ca. 1.490 mm
 Heckrotor ø: ca. 288 mm
 Länge: 1.540 mm
 Höhe: 450 mm

Mehr Information in unserem Hauptkatalog 1998, unserem Heli - Spezialkatalog 1998 und im Internet unter "robbe.com" und "robbe.de".
 robbe Modellsport GmbH & Co. KG • Postfach 1108 • 36352 Grebenhain



geflogen und getestet von
 Bob Johnson, dem "Meister im 3-D Fliegen"!

robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter

robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter robbe Schlüter

MILLENNIUM 60

Bestell.-No.: S2000

Perfekt für 3-D

Technik von Profis für Könnner

- Metall-Plattenbauweise
- voll kugelgelagert
- einstufiges Getriebe
- Sechskant Anlaßsystem mit Freilauf
- Aluminium Rotorkopfzentralstück
- patentierte 45° versetzte Taumelscheibenansteuerung
- Mechanische Pitchmischung
- rechtsdrehend

Neueröffnung - Neueröffnung - Neueröffnung - Neueröffnung - Neueröffnung

Wir haben für Sie Umgebaut!

Modernstes und traditionsreichstes
Modellbaufachgeschäft Wiens!

MODELLSPORT
BOHM

Schloßhoferstraße 25 • 1210 Wien
Tel. (01) 278 16 86 • Fax (01) 271 55 60

Unsere Öffnungszeiten:

Mo - Do 8:30 bis 12:30 u. 14:00 bis 18:00 Uhr

Fr 8:30 bis 18:00 Uhr

Sa 8:30 bis 12:00 Uhr

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

seit 1957

