

Herm  
Kirchert Gerold  
Beckmannng. 14  
A-1140 Wien

**24. Jahrgang Heft 2/2000**

# prop



P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien 133219W77U

***das Modellflugmagazin  
des österreichischen Aero - Club***





	<b>Seite</b>
<b>Die Fachreferenten berichten</b>	<b>4</b>
<b>Nachdenklich.....</b>	<b>6</b>
<b>Seminare MAZ</b>	<b>7</b>
<b>ÖM in der Klasse RC-IV (Großsegler)</b>	<b>8</b>
<b>TERMINE !</b>	<b>10</b>
<b>Markt aktuell</b>	<b>11</b>
<b>CO<sub>2</sub> EURO – TROPHY 1999, KLASSE F1K</b>	<b>12</b>
<b>Ungewöhnliches fliegen in der Wüste</b>	<b>13</b>
<b>Die „Kiggen Story“</b>	<b>14</b>
<b>Meine Geschichte vom LOGO 20 SP</b>	<b>17</b>
<b>REICHWEITENTESTS</b>	<b>19</b>
<b>Me 109 G von robbe</b>	<b>21</b>
<b>25. Oktoberpokal in Finkenstein</b>	<b>23</b>
<b>der Spezialist für erholsame Stunden...</b>	<b>24</b>
<b>Elektroflugtreffen in St.Valentin</b>	<b>25</b>
<b>Geschniegelt, gebügelt ....</b>	<b>26</b>
<b>HELI FLY-UNLIMITED St.Lorenzen</b>	<b>30</b>
<b>Schnäppchen</b>	<b>32</b>
<b>In der Blattmitte „Jet-corner“</b>	

*Titelbild: Erich Filgas „in Action“  
dieses Foto von Erich Filgas ist eine Einsendung zum Fotowettbewerb.*

## **Redaktionsschluß Heft 3/2000 15.5. 2000**

### **Impressum**

**Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:**

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

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

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

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

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

Druck: Gerin Wolkersdorf



Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner

*Liebe Fliegerfreunde!*

Wiederum liegt eine neue Ausgabe unserer Zeitschrift vor Euch. Kinder wie die Zeit vergeht. Das neue Fliegerjahr zeigt bereits Leben:

Die ersten Wettbewerbe haben begonnen, unseren Hobby-Piloten winken die ersten schönen Frühlingstage. Das Fliegerherz freut sich. Es wird sich umso mehr freuen, wenn ich Euch dahingehend informiere, daß Ihr mit sofortiger Wirkung auf ATS- 20.000.000... Haftpflicht versichert seid (besser gesagt Euer Modell). Ich meine, das dies ein angenehmer „Polster“ ist. Dies bedeutet aber nicht sorglos zu werden. Die Schadensfälle mit Doppelfrequenzbelegung haben ein erschreckendes Ausmaß genommen. Bedenkt Ihr eigentlich, daß bei Vorliegen grober Fahrlässigkeit, unter Umständen mit Personenschaden, Ihr gerichtlich belangt werden könnt?

Oft kommt es zu Problemen mit Anrainern, der Gemeinde, etc. Wir haben unser Hobby, aber ungeheuer wichtig ist die Rücksichtnahme, die Gesprächs- und Konsensbereitschaft. Sucht Kontakte mit den Anrainern, mit der Gemeinde, der Jägerschaft. Der denkbar schlechteste Weg ist sich über alles hinweg zu setzen, unter dem Motto „mir san mir“

Nun etwas anderes..

Viele interessante Kurse werden auch heuer angeboten - Flug- und Baulehrgänge, Spezialkurse (Airbrush, sonstige Lackierungen, ein Lehrgang Ober Funkstörungen, etc.). Schwergewicht der Kursorte ist unser Modellflug-Ausbildungszentrum Spitzerberg. Nutzt diese Angebote!

Mit besten Fliegergrüßen  
Euer  
Euer Bundessektionsleiter:  
Dr. Georg Breiner

## **Liebe Leser!**

Sicherlich haben schon viele von uns so manche schöne Flugstunde in dieser Saison erlebt und auch das Wettbewerbsgeschehen und somit so manche Terminverschiebung, kommt ins Rollen.

Hier sind wir schon beim Thema.

Wenn Termine verschoben werden, so bitte schriftliche Mitteilung oder in einem persönlichen Telefongespräch. Leider konnte ich eine Terminänderung auf meiner Mailbox nicht verstehen und daher auch nicht rückverfolgen. Ich hoffe es ist nicht allzu schlimm. Den Fotowettbewerb habe ich bis Herbst 2000 verlängert um auch den besten Fotos aus der Saison 2000 eine Chance zu geben.

Ihr wißt ja daß die Nachwuchsförderung mein großes Anliegen ist, dazu möchte ich folgende wahre Begebenheit berichten:

Vor nicht all zu langer Zeit, besser gesagt heuer Ende des Winters machte ein nicht unbekannter Modellpilot einen Genußflug mit einer „E-Matratze“. Ein begeisterter Zuschauer wartete artig im Hintergrund auf die Landung und wollte natürlich einige Fragen beantwortet haben. Die erste Frage war, wie denn eigentlich so ein Ding gestartet würde. Fast widerwillig aber noch akzeptabel wurde der Startvorgang mittels Handbewegung und dem Wort „So“ beantwortet, sprach's und ward fortan nimmer gesehen für diesen Abend.

Liebe Freunde wenn wir so mit Interessenten für unseren Sport umgehen braucht es uns wirklich nicht wundern wenn wir langsam „aussterben“. Ist es denn wirklich notwendig, daß Leute auf diese Art „abgeschasselt“ werden? Fällt besonders manchen unserer Sportgrößen ein Stein aus der Krone wenn sie etwas Öffentlichkeitsarbeit vor Ort betreiben, noch dazu außerhalb eines Wettbewerbes? Leider konnte ich solch ein Verhalten schon öfters (spartenunabhängig) beobachten.

Besonders unsere Spitzensportler profitieren von einer großen Mitgliederanzahl und sollten sich daher etwas mehr Mühe im Umgang mit Interessenten geben. Ein ähnliches Verhalten kann man manchmal auch zwischen „Normaffliegern“ und „Spitzenpiloten“ feststellen. Hier wird alles, man könnte fast sagen ängstlichst geheimgehalten. Ist es denn wirklich notwendig, daß diese Fülle von Wissen, Können und Erfahrung den „normalsterblichen“ verwehrt bleibt? Also liebe Freunde überdenkt doch mal diese Situation!

Bedanken möchte ich mich aber bei der großen Mehrheit die ihren Fliegerkameraden das Fliegerleben etwas einfacher machen und immer mit Rat und Tat zur Stelle sind.

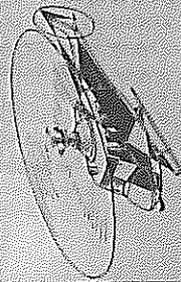
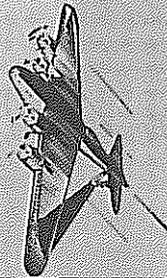
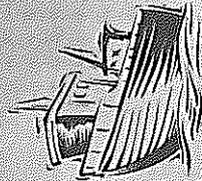
Euer  
Manfred

**KYOSHO**

**Kyosho  
Super Quality Serie**

**SchloBhoferstraße 25 • 1210 Wien**

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



**MODELLSPORT  
BOEHM**

**...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND**



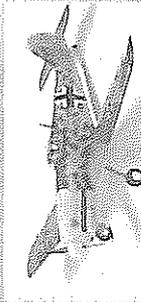
**Cessna 182 Skylane**  
SPW: 1580mm, H: ab 6.5cm



**AT-6 Texan**  
SPW: 1562mm, H: ab 7.5cm



**Spitfire MK.II**  
SPW: 1440mm, H: ab 6.5cm



**Messerschmitt Bf-109E**  
SPW: 1420mm, H: ab 6.5cm



**Zero Fighter**  
SPW: 1376mm, H: ab 7.5cm



**Cap 232 Breitling**  
SPW: 1400mm, H: ab 7.5cm



**Cessna 188 AG Wagon**  
SPW: 1780mm, H: ab 6.5cm



**Aurum Sports**  
SPW: 1146mm, H: ab 7.5cm



**Super Stearman**  
SPW: 1256mm, H: ab 6.5cm

*Super Quality Serie in komplett Holzbauweise oder mit GFK-Rumpf*

*Alle Modelle sind bereits fertig mit Qualitätsfolie bespannt, bzw. fertig lackiert. Die Bauzeit wird durch den hohen Vorfertigungsgrad auf ein Minimum reduziert!*

**Informieren Sie sich über diese Qualitäts-Modelle!**



## Nachruf

Wir waren tief betroffen, als wir die Nachricht vom Ableben unseres **Alfred Prax** erhielten. Alfred war Mitglied der Bundessektion Modellflug und langjähriger Obmann des Modellflugklubs Condor. Seit seiner Jugend war der Modellflug für ihn Freude und Erfüllung in seinem sehr aktiven Leben. Während seiner Tätigkeit als Baumeister fand er nur wenig Zeit sein Hobby auszu-

üben, doch konnte er sich trotzdem im Laufe der Zeit ein umfassendes Wissen über Aerodynamik, Konstruktion und Bau von Modellflugzeugen aneignen. In den 70er Jahren begann er auch das aktive Fliegen intensiver zu betreiben. Nach eigenen Entwürfen und Ideen entstanden Flugmodelle, die er dann auch selbst steuerte. In dieser Zeit entdeckte er gleichermaßen seine Vorliebe für antike Flugmodelle, die er nach alten Bauplänen anfertigte. Nach Beendigung seiner beruflichen Laufbahn gründete er den Modellflugverein Condor. Für viele der damaligen Modellflieger, die in der Gegend um Himberg wohnten, stand kein offizieller Modellflugplatz zur Verfügung und sie hatten daher manchmal Schwierigkeiten, dort ihren Freizeitsport auszuüben. Alfred Prax erhielt durch einen

Freund die Möglichkeit, einen Ackeranteil in der Nähe von Mannersdorf zu pachten, der aber leider noch nicht den Bedürfnissen eines Modellflugplatzes entsprach. Nach zahllosen Arbeitsstunden, die der Verbesserung des Fluggeländes dienten, wurde der Klub 1986 offiziell gegründet und beim Österreichischen Aero-Club angemeldet. In den Jahren seit der Klubgründung bis zur Übergabe seines Amtes als Obmann im Jahr 1997 war Alfred Prax immer bestrebt, sein Wissen, seine Begeisterung und seine Freude möglichst vielen Menschen weiterzugeben. Es war ihm stets ein großes Anliegen auch in der Öffentlichkeit Verständnis und Toleranz für unseren Freizeitsport zu erlangen sowie Interesse für diesen Sport zu erwecken. In der Bundessektion leitete er viele Jahre

die Sparte Antikflug, die er zu einer sehr anerkannten Disziplin ausbaute. Im In- und Ausland war er als Fachmann bekannt und geschätzt und er organisierte viele Wettbewerbe und Treffen, die zur Anerkennung und Verbreitung dieser Sparte beitrugen. Die Mitglieder des MFC-Condor haben nicht nur einen guten Freund, Kameraden und Fachmann verloren, sondern auch die Bundessektion Modellflug einen engagierten und ausgezeichneten Funktionär. Wir werden ihn stets als große Persönlichkeit und lieben Freund in Erinnerung behalten und ihm ein ehrendes Angedenken bewahren.

**Ing. Roland Dunger**  
Referat für  
Öffentlichkeitsarbeit

## EIN F1B-KLASSIKER IM WINTER.

Als erster Freiflugwettbewerb des neuen Jahrtausend hätte schon am 5. Februar 00 in Zell am See der 4. Nationale Freiflug Wettbewerb „Ice-Holiday“ über die Bühne gehen sollen. Wieder war, nun schon zum 3. Mal, der zugefrorene Zeller See, infolge Schneeschmelze nicht begehbar. Er wurde sogar noch im Laufe des Tages für eine Begehung behördlich gesperrt! So trafen wir uns am besagten Samstag am schon bekannten Ausweichgelände in Nußdorf am Haunsberg. Leider regnete es unaufhörlich mit mehr oder weniger Intensität bis Mittag. Dadurch wurde beschlossen, nur den F1B-Wettbewerb am Sonntag, 6. Februar auszutragen, obwohl Horst Wagner, Inge Pumperl und leider auch Andre Seifert aus Deutschland nicht mehr teilnehmen konnten. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an Andre für sein Interesse mit uns doch einmal in F1B mitfliegen zu können! Der F1A-Wettbewerb wurde aus

Teilnehmermangel am Sonntag, gleich einmal auf Spätherbst (11.11.) verschoben. Am Sonntagmorgen herrschte noch leichter Schneefall von einem schon heller werden den Himmel, schon am frühen Vormittag wird es sonnig, daraufhin beginnt bald ein Traumwetter: blauer Himmel, kaum Wind, bis +16°C um Mittag. Ein ausgesprochen verfrühter Vorfrühlingstag, ideal für den Freiflug!

Wozu sollten wir noch einmal zurückgehen auf den zugefrorenen Zeller See?

Schon 3 Mal waren wir zwangsläufig in Nußdorf zu jener Zeit, oder sogar 1 Mal Ende November und hatten immer ein Traumwetter! Diesmal sogar ein Flyoff bei einer festgelegten Maximalzeit von 7 ! Minuten. 5 1/2 - Minuten flog dann das Siegermodell, es war dabei keine 300 m weit geflogen !

**Ernst Reiterer**

Auszug aus der Ergebnisliste:

10 TN, Durchgänge: 1 Mal 210", 6 Mal 1807  
4 TN im Flyoff-

1. Helfried Herbsthofer	SFCFürstenfeld	1290+ 327
2. Helmut Pold	SFCFürstenfeld	1290+ 287
3. Ernst Reiterer	LSVSalzburg	1290+ 242
4. Klaus W. Salzer	MFCWr. Neustadt	1290+ 199
5. Dietmar Piber	LSVSalzburg	1267

## Dieselstromaggregat Ruccerini MB 150 abzugeben.

654 ccm Dieselmotor mit Direkteinspritzung, Leistung 7.5 kW, Baujahr 1992, bestens gewartet, Generalservice 1998, inkl. 100 lt Zusatztank. Aggregat eignet sich ideal für den Betrieb in einem Klubhaus.

**Neupreis** ATS 63.000,-  
**VB** ATS 35.000,-

Anfragen an den MSK Schwarzatal,  
Friedrich Leeb Tel 0676/6029747

# Magnesitkristallfliegen und Kärntner Landesmeisterschaft F3F

Klasse: F3F  
Termin: Do. 22.06.2000  
Ort: Wöllanernock (Kärnten)  
Nennung: ab 9:00 Uhr

Anfahrt über die Tauernautobahn:  
Abfahrt Seeboden Radenthein Arriach  
über die Südautobahn:  
Abfahrt Villach Ossiachersee P-Treffen P Arriach

**Kontaktadresse: Edi Wallner**  
Seeblickweg 30  
A-9544 Feld am See  
Tel.: 04246/2532

## ÖMV-WIEN Modellflugplatz Bockfließ/ NÖ Großseglertreffen am 11./12.Juni 2000

Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten die einen Segler ab Spannweite 3,5m besitzen und über eine gültige Aeroclubkarte verfügen. Zwei Schleppmaschinen sind vorhanden, wir sind aber für jede "Schlepphilfe" dankbar. Es steht das zwanglose Fliegen und der Interessensaustausch im Vordergrund!

### **Samstag 10.06.2000**

Ab 9<sup>00</sup> Anreise, Abgabe der Nennung und freies Fliegen.  
ca 12<sup>00</sup> Mittagessen, danach und währenddessen freies Fliegen  
Ab 18<sup>00</sup> Feines vom Holzkohlengrill mit Lagerfeuerstimmung.

### **Sonntag 11.06.2000**

Ab ca 9<sup>00</sup> Frührschoppen und freies Fliegen.  
Es werden Pokale und Urkunden für die weiteste Anreise, die beste Akrobatikvorführung, das schönste Modell und den besten Gesamteindruck (Modell und Flugvorführung) vergeben.  
ca 12<sup>00</sup> Mittagessen, danach Siegerehrung und offizielle Verabschiedung der Teilnehmer. Es kann natürlich noch weitergeflogen werden. (open End)

Anmeldungen bitte an:

**Helmut Schaff**

**Dr. Schärfstr. 85**

**A 2231 STRASSHOF**

**Tel.: 01 368 14 36 tagsüber**

**Fax.: 01 368 14365**

**Tel.: 02287 49 28 Abend bis 20<sup>00</sup>**

**Email: h.schaff@xpoint.at**

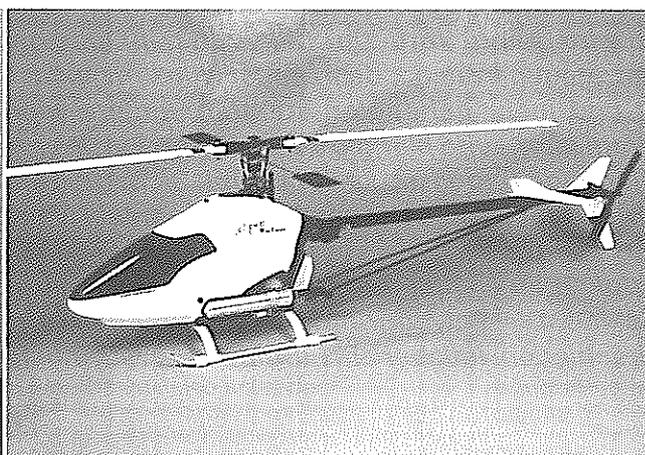
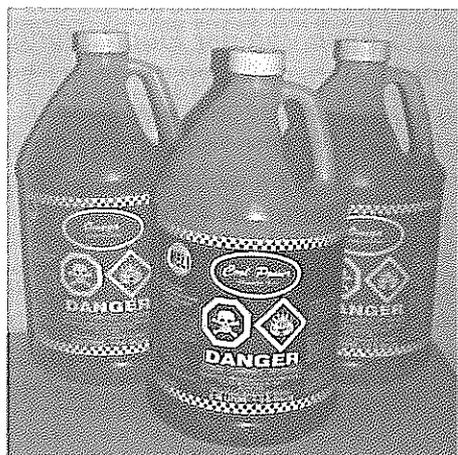
**Anmeldeschluß ist der 31. Mai 2000**

# Cool Power & XL PRO II machen Staatsmeister

**Erhältlich bei:**

**Hobby Factory** · 1210 Wien · Telefon 02 21/2 78 41 86

**Lindinger Modellbau** · 4591 Molln · Telefon 0 75 84/33 18 23



**Mega Modell** · 1100 Wien · Telefon 02 21/8 92 82 77

**Schweighofer Modellsport** · 8530 Deutschlandsberg · Telefon 0 34 62/25 41 19

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

# nachdenklich.....

*„Über den Geschmack läßt sich streiten“, lehrt ein altes lateinisches Sprichwort. Dieses geflügelte Wort trifft sicher auch dann zu, wenn es darum geht, was bei einem Flugmodell als „Schön“ zu bewerten ist.*

*In der „Kiggen-Story“ dieser Ausgabe von „prop“ ist zu lesen, daß dieses Modell dem Berichtstatter als schönstes des damaligen Deutschen Reichswettbewerbes auffiel. Und anlässlich der Freiflug-WM 1953 schrieb der Reporter der englischen Zeitschrift „Model Aircraft“ in seinem Bericht: „Das österreichische Team kreuzte mit einer Anzahl faszinierender Modelle auf. Oskar Czepa's war eines der wunderschönsten des diesjährigen Wettbewerbes“.*

*Was bewegt uns also, ein Flugmodell als „schön“ zu empfinden? Es mag wohl an dem uralten Traum des Menschen liegen, fliegen zu wollen, und zwar fliegen wie ein Vogel. Dieses Naturgeschöpf war und ist heute noch Vorbild für alle künstlichen Fluggebilde des Menschen. Was Wunder, wenn bei seinen Fluggeräten als schön empfunden wird, was in Form und sogar in Farbe diesem Vorbild irgendwie ähnelt.*

*Daß auch der Zeitgeschmack, also die Mode, dabei ihre Spuren hinterläßt, ist aus dem Vergleich älterer und heutiger Flugmodelle klar erkennbar.*

*Es muß wohl Erich Jedelsky gewesen sein, der dann in der Aufbruchzeit des österreichischen Modellflugs nach dem Krieg den fast schon trotzig anmutenden kategorischen Imperativ aufstellte: „Schön ist an einem Flugmodell, was technisch gut ist“!*

*„Da platzen die Geister also aufeinander“, sagte schon Luther. Es scheint fast so, daß es der einen Gruppe egal ist, ob ihre Flugmodelle gute Flugleistungen aufweisen. Hauptsache, sie nennen diese schwer zu beschreibenden Schönheitsmerkmale ihr Eigen, meist gekennzeichnet durch runde Rumpfformen und elliptische Grundrisse und aufwendige, schon ins künstlerische hineinreichende Oberflächenbemalung. Dabei hat so mancher eine eigene Note, so daß sein Modell von Kennern gleich als das Modell des Soundso erkannt wird. Die durch Schönbauerei auftretenden Gewichtsprobleme sind dieser Gruppe piepegal.*

*Geschmacksvielfalt tritt kaum irgendwo so krass auf, wie beim Modellflug. Eine Gruppe mit nahezu entgegengesetzter Meinung sei daher noch angeführt. Bei ihr dient der Rumpf mit kleinstem, gerade noch erforderlichen Querschnitt, ausschließlich als Verbindungselement zwischen Fläche und Leitwerken und zur Aufnahme der mechanischen, elektronischen Komponenten. Leitwerksformen oder Flügelgrundriß entsprechen konsequent den geforderten Flugaufgaben und die Beschaffenheit der Oberfläche unterliegt grundsätzlich strömungstechnischen Überlegungen. Auch für die Farbe gilt: gute Sichtbarkeit ist oberstes Gebot. Fast alle Bauteile unterliegen bei Ihnen einem ausgetüftelten, günstigen Gewichts/Festigkeitsverhältnis. Sie sind es auch, die sich vom Vorbild Vogel, aber auch von dem des Großflugzeuges gelöst haben und dem Flugmodell schlechthin eine konstruktive Eigenständigkeit gaben und noch immer geben. Ihre Anstrengungen dienen also ausschließlich der optimalen Modellflugleistung.*

*Auch im kommerziellen Bereich spielen diese Überlegungen eine beträchtliche Rolle. Ob ein Flugmodell, sei es nun aus der Wettbewerbsszene oder aus eigener Firmenschmiede, in das Programm aufgenommen wird, hängt vordergründig von der Optik und erst dann von der Flugleistung ab. Aber selbst Firmenstrategen irren da, denn sonst würde es nicht vorkommen, daß sich manche Flugmodelle ein Jahrzehnt und mehr behaupten konnten, andere wiederum schon nach einer Saison aus dem Firmenprogramm sang- und klanglos verschwanden. Wenn aber ein Flugmodell sehr lange Zeit in den diversen Katalogen zu finden ist, kann man mit Sicherheit annehmen, daß es wegen seiner fliegerischen Eigenschaften und nicht so sehr der Optik wegen ein Verkaufserfolg wurde.*

*Eine Wertigkeit zu treffen, hie Optik, hie Zweckmäßigkeit, wäre schon aus eingangs erwähnten Gründen zwecklos. Die Beweggründe, überhaupt ein Flugmodell zu bauen, sind bei jedem von uns wohl völlig verschieden. Ist aber ein Flugmodell erst einmal in der Luft, finden wir doch jedes „schön“!*

*Oskar Czepa*

## Seminar- und Veranstaltungsübersicht der Bundessektion Modellflug

Die Bundessektion Modellflug veranstaltet auch heuer wieder Spezialkurse für Hobbymodellflieger und erweitert ihr Kursangebot um weitere interessante Fachgebiete.

### **Kurs: Funkvortrag**

Der Landesverband Wien unterstützt durch die Bundessektion veranstaltet diesen Kurs für alle, die schon immer genaueres über ihre Fernsteuerung und auch auftretende Störungen wissen wollten.

**Achtung begrenzte Teilnehmeranzahl!**

**Zeitpunkt:** 13.05.2000 14h

**Seminarort:** ModellAusbildungsZentrum Spitzerberg (MAZ)

**Unkostenbeitrag:** wird von der BS übernommen, für Kaffee und Kuchen ist gesorgt!

**Vortragende:** Ing. Heckerle und Ossi Jahn

**Anmeldung:** Österr. Aeroclub Sektion „Modellflug“ bei Frau Beatrix Lieb unter der

Tel. Nr.: 01 505 10 28 DW 77, Telefax: 01 505 79 23

### **Kurs 1: Dimensionierung von modernen Elektroflugantrieben**

Der Elektroflug hat in den letzten Jahren stark an Interesse gewonnen. Die Gründe für diese moderne Antriebsart sind vielfältig. Um optimale Ergebnisse zu erzielen, sind jedoch die einzelnen Komponenten **Akku-Motor-Luftschraube-Modell** exakt aufeinander abzustimmen. Ziel dieses Seminars ist daher, den Teilnehmern theoretische und praxisorientierte Grundlagen zu vermitteln, damit auch der elektrotechnisch weniger versierte Pilot einen hohen „FUN-FAKTOR“ erzielt. Weiters wird auch auf die unterschiedlichen Akkutypen und deren Lade-Entladecharakteristika eingegangen.

**Zeitpunkt:** 2. Juli 2000, von 9.00 bis 18.00 Uhr

**Seminarort:** ModellAusbildungsZentrum Spitzerberg (MAZ)

**Unkostenbeitrag:** ATS 540.- inkl. Kursunterlagen, Mittagessen und Jause

Vortragender ist Herr Ing. Franz Buczolits. Er ist ausgebildeter Nachrichtentechniker und beschäftigt sich seit Anfang der siebziger Jahre zunächst theoretisch später praktisch mit elektrischen Antriebs- und Speichersystemen für den Modellflug. Sein umfangreiches Wissen hat es sich sowohl in seinem Beruf als Regelungs- und Energietechniker sowie als Fachmann für Elektroflugtechnik angeeignet.

### **Kurs 2: Oberflächen-, Lackier- und Dekor-Design-Seminar**

Durch den sehr guten Zuspruch dieser Veranstaltung im letzten Jahr wird erstmalig dieser Kurs auf dem **Modellflugplatz Kraiwiesen/Salzburg** veranstaltet. Es werden verschiedene Lackiersysteme, Oberflächen- und Dekor-Design-Techniken vorgestellt. In praktischen Übungen lernt der Kursteilnehmer die richtige Handhabung. Besonders das Ausschneiden und Übertragen von Lackierschablonen, das richtige Auslackieren sowie das Entgittern und im Finish das Ausbessern von Lackierfehlern ist Teil des Kurses. Modellbauteile bitte mitbringen.

**Zeitpunkt:** 22. Juli 2000, von 9.00 bis ca. 17.00 Uhr

**Seminarort:** Modellflugplatz Kraiwiesen/Salzburg

**Unkostenbeitrag:** ATS 650.- inkl. Kursunterlagen, Lackierheft und **kostenlos folgende Lackiermaterialien:** 1K + 2K Lackspray, Härtespray, Klarlackspray, Klarlack zum Streichen, Mischlack, Ultra-light-Lack und Aquabase (Zweikomponenten-Wasserlack)

**Vortragender:** Hr. Kreuzer, Fa. Orapaint

### **Kurs 3: Anwendung und Verarbeitung von Klebe- und Bügelfolien**

Als Bespannmaterial im Modellflug sind Klebe- und Bügelfolien nicht mehr wegzudenken. Der richtige Umgang dieser Folien vom Markieren der Schneidelinien bis zum Aufbringen des Materials wird in diesem Kurs vorgeführt. Aus der Praxis werden viele Tricks und Kniffe gezeigt. Modellbauteile bitte mitbringen.

**Zeitpunkt:** 09.09.2000, von 9.00 bis ca. 17.00 Uhr

**Seminarort:** ModellAusbildungsZentrum Spitzerberg (MAZ)

**Unkostenbeitrag:** ATS 290.- incl. Mittagessen und Jause

**Vortragender:** Herr Artur Bail. Er ist ein langjähriger und sehr erfolgreicher Wettbewerbsflieger und ist Fachmann auf dem Gebiet des Modellbauens. Zur Zeit hat er sich auf die Herstellung von Großflugmodellen spezialisiert.

Dieser Kurs wird von der Firma Lanitz/Oracover unterstützt.

### **Kurs 4: Airbrush im Modellflug**

Speziell für den Modellflug werden in diesem Seminar die Grundlagen der Airbrush-Technik vorgetragen. Der richtige Umgang mit dem Luftpinsel für große und kleinere Flächen wird ebenso gezeigt, wie die Behandlung der Oberflächen und das Aufbringen von Abdeckfolien.

**Zeitpunkt:** 10.09.2000, von 9.00 bis ca. 17.00 Uhr

**Seminarort:** ModellAusbildungsZentrum Spitzerberg (MAZ)

**Unkostenbeitrag:** wird noch bekanntgegeben

**Vortragender:** Herr Peter Reckzügel. Seit mehr als 22 Jahren beschäftigt er sich mit der Airbrush-Technik und ist auf diesem Gebiet einer der Besten in Österreich. Sein meisterhaftes Können perfektionierte Peter Reckzügel beim Weltmeister Knut Tiroch. Nicht nur der Modellbau ist sein Arbeitsgebiet, sondern auch die Architektur- und Werbegrafik.

**Anmeldung:** Österr. Aeroclub Sektion „Modellflug“ bei Frau Beatrix Lieb unter der

Tel. Nr.: 01 505 10 28 DW 77, Telefax: 01 505 79 23

## **Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-IV (Großsegler)**

Am 24. und 25. Juni 2000 findet in Thon bei Klagenfurt die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-IV statt (das sind Segelflugmodelle mit einer max.Spannweite von 5 Metern und einem max.Fluggewicht von 5 Kilogramm). Ich möchte alle interessierten Piloten aufrufen, an dieser Millenniumsmeisterschaft teilzunehmen. Anmeldeformulare sind im Mittelteil von PROP 1/2000 enthalten und sind dort zu entnehmen. Nach dem Ausfüllen brauchen sie nur mehr vom Vereinsobmann unterzeichnet und an die Bundessektion gesandt werden (Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz Eugen Straße 12, 1040 Wien). Nennungsschluß ist der 13.Juni 2000 und dieser Termin ist unbedingt einzuhalten !

Es wird nicht nur der Österreichische Meister in der Einzelwertung ermittelt, sondern es gibt auch eine Mannschaftswertung. 3 Piloten, die entweder dem gleichen Verein oder dem gleichen Landesverband angehören müssen, bilden eine Mannschaft. Laut ONF wird die Mannschaftswertung nun von der Bundessportorganisation anerkannt und es gibt auch die offiziellen Medaillen dafür. Sollten sich mindestens 3 Piloten mit Modellen bis 3,5 Metern Spannweite anmelden, so wird auch die Einsteigerwertung geflogen (Erklärung siehe weiter unten).

Ich hoffe, dass die RC-IV Piloten recht zahlreich den Weg nach Kärnten finden werden, um diese Meisterschaft in einem würdigen Rahmen abhalten zu können. Für eine faire Bewertung werden 5 Punkterichter aus den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Tirol und Kärnten sorgen. Also meine Herren, ab nach Kärnten !

### **Einsteigerwertung**

Die Einsteigerwertung wurde vor nunmehr 5 Jahren probeweise eingeführt, um Wettbewerbsneulingen (sprich Einsteigern) einen Ansporn zu geben, in dieser Klasse Fuß zu fassen. Es dürfen hier nur Modelle bis max. 3,5 Metern Spannweite eingesetzt werden, alle anderen Bestimmungen der Klasse RC-IV bleiben unverändert aufrecht. Der Grundgedanke liegt darin, dass Jugendliche nicht das benötigte Kleingeld besitzen, um sich eine Superorchidee zuzulegen. Andererseits sind die Flugeigenschaften dieser „Kleinsegler“ nicht so ausgewogen wie die der „großen Brüder“. Es wurde deshalb beschlossen, die Einsteiger in der normalen RC-IV Klasse mitfliegen zu lassen, womit sie auch in der Gesamtwertung aufscheinen. Zusätzlich dazu werden dann die Einsteiger auch noch in einer getrennten Wertung geführt. Damit wird auch hier ein Sieger gekürt, was ein Ansporn für die Wettbewerbsneulinge sein soll.

Deshalb nicht vergessen: sollten sie mit einem Modell bis 3,5 Metern Spannweite bei der Österreichischen Meisterschaft antreten, so ist am Anmeldeformular unbedingt der Begriff „Einsteiger“ anzubringen !

Natürlich kann ein Einsteiger gemeinsam mit „normalen“ RC-IV Fliegern in einer Mannschaft fliegen, so sie dem gleichen Verein oder dem gleichen Landesverband angehören!

### **3-Länder-Cup**

Auch in der Saison 2000 wird der 3-Länder-Cup wieder geflogen werden. Die Termine sind nun fixiert, und ich möchte sie in der Folge bekannt geben:

- |                      |                        |                              |
|----------------------|------------------------|------------------------------|
| 1) 21.Mai 2000       | Geri Hörmann Trophäe   | Statzendorf/Niederösterreich |
| 2) 16.Juli 2000      | Innvierter Wanderpokal | Schärding/Oberösterreich     |
| 3) 23.September 2000 | Pongauer Pokal         | St.Johann/Pongau Salzburg    |

Bei diesen 3 Wettbewerben wird auch eine eigene Einsteigerwertung geführt, wenn mindestens drei Einsteiger pro Veranstaltung antreten. In die Gesamtwertung des 3-Länder-Cup geht man ein, wenn man mindestens an 2 Teilwettbewerben teilgenommen hat. Hat man alle 3 Teilwettbewerbe bestritten so wird das schlechteste Ergebnis gestrichen. Fällt eine Veranstaltung aus, so ist kein Streichresultat mehr möglich. Bei Teilnahme an nur einem Teilwettbewerb scheint man in der Gesamtwertung des 3-Länder-Cup nicht auf. Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem und zwar gilt für die normale Klasse RC-IV vom 1. bis zum 20.Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 20 bis 1 und für die Einsteigerklasse gilt für den 1. bis 10.Rang der jeweiligen Einsteigerwertung eine fallende Punktezahl von 10 bis 1. Sollten in der Gesamtwertung bei den 3 Erstplatzierten Punktegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Punktezahl des Streichresultates für die Platzierung. Sollte das nicht möglich sein, so entscheidet die höhere Summe der erfliegenen Punktezahlen aus den 2 gewerteten Teilwettbewerben.

Beim Schlusswettbewerb in St.Johann wird die Gesamtwertung erstellt und die Sieger werden mit Pokalspenden und Urkunden bedacht. Ein Wanderpokal ist weiterhin nicht vorgesehen!

Die Veranstalter werden angehalten, von jugendlichen Teilnehmern bis 18 Jahren ein Nenngeld von höchstens 50,-ATS einzunehmen.

### **Semiscale-Großsegler-Wettbewerbe im Jahr 2000**

Jubel, Trubel, Heiterkeit unter den Anhängern der semiscale Großsegler. In der Saison 2000 werden nicht nur 3 Veranstaltungen durchgeführt werden, es wird auch eine Cup-Wertung geben. Doch nun im einzelnen:

#### Wettbewerbstermine:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| 10. und 11.Juni 2000     | Wörgl/Tirol                                |
| 8. und 9. Juli 2000      | Günselsdorf/Niederösterreich               |
| 9. und 10.September 2000 | Eferding/Oberösterreich; Schlusswettbewerb |

#### Cup-Wertung:

Kurt Schörghuemer aus Eferding hat sich bereit erklärt, den in der Saison 2000 erstmals geflogenen semiscale Großsegler-Cup auszuwerten. Folgende Regeln sind dafür gültig:

- 1) Alle 3 Wettbewerbe kommen in die Cup-Wertung.
- 2) Es gibt kein Streichresultat.
- 3) Vom 1. bis zum 25.Rang eines jeden Teilwettbewerbes gibt es eine fallende Punktezahl von 25 bis 1.
- 4) Sollte bei den 3 Erstplatzierten eine Punktegleichheit auftreten, so werden die erfliegenen Punktezahlen (inkl. Baubewertung) zusammen gezählt und so die endgültige Platzierung entschieden.

#### Wettbewerbsregeln:

Seit nunmehr 10 Jahren gibt es diese Wettbewerbsklasse, die aber nicht in die MSO (Modellsportordnung) aufgenommen wurde. Sie unterteilt sich in eine Bau- und in eine Flugwertung, die beide etwa im gleichen Verhältnis in die Gesamtwertung eingehen. Die Baubewertung ist aber so milde, dass jeder durchschnittliche Modellbauer sie problemlos bewältigt. Der Modus wurde so gewählt,

dass die erreichten Punktedifferenzen beim Bauen im Rahmen bleiben. Der Sieg wird bei diesen Veranstaltungen durch die Flugwertung erreicht. Und hier hat es gegenüber den Vorjahren auch eine Änderung gegeben. Neben den 4 Pflichtfiguren wie Verfahrenskurve, horizontale Acht, Landeanflug und Landung wird auch eine typgerechte Wahlfigur geflogen. Diese kann aus einem Katalog von 5 Figuren gewählt werden, die nun aber alle den gleichen K-Faktor haben. Mit dieser Maßnahme soll erreicht werden, dass das Flugprogramm ein wenig abwechslungsreicher wird.

Info für Interessierte:

Die Wettbewerbsteilnehmer der letzten 6 Jahre sind in einer Kartei gespeichert und werden von den Veranstaltern angeschrieben. Sollte es jedoch Interessenten geben, die von den einzelnen Veranstaltern eine Ausschreibung oder andere Informationen benötigen, so gibt es nachfolgende Adressen und Telefonnummern:

MFC-Wörgl            Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 365, 6322 Kirchbichl  
Tel.Nr.: 05332-73881  
MBC-Günselsdorf    Hans Zienka, Raimundgasse 16, 2601 Sollenau  
Tel.Nr.: 02628-42638  
SMBC-Eferding       Kurt Schörgenhuemer, Schmiedgasse 2, 4063 Hörsching  
Tel.Nr.: 07221-73060

**Dr. Wolfgang Schober**

## Kurzbericht der CIAM Sitzung 2000

Informationen, die für den Freiflug wichtig sind  
WM, EM: neu beschlossene Vergaben  
2001

Die F1ABC Weltmeisterschaft, von der Australien zurückgetreten war, wurde an die USA vergeben. Oktober 2001 in Lost Hills

2002

EM F1ABC in Ungarn

WM F1ABC Junior in der Slowakei

EM F1E Senior und Junior in der Slowakei

2003

WM F1E Senior und Junior in Rumänien

EM F1ABC Junior in Polen

Sporting Code

Für Klassen mit Weltmeisterschaft in ungeraden Jahren (z.B. F1ABC) treten die Regeländerungen, die 2000 und 2001 beschlossen werden, am 1.1.2002 in Kraft.

Ab da gilt ein Änderungsstopp für 4 Jahre, der Einsatz der nächsten Änderungen ist ab 1.1.2006 möglich, wieder für 4 Jahre fest.

Bei Klassen mit Weltmeisterschaft in geraden Jahren (z.B. F2) sind die Regeln fest ab 1.1.2001, nächster

Änderungstermin 1.1.2005.

In den übrigen Klassen gelten die 2000er Beschlüsse ab 2001.

Diese Festlegung wurde möglichst, weil es keinen gedruckten Sporting code mehr geben wird, dieser steht nur mehr - laufend aktualisiert - im Internet.

Für den Freiflug wichtige Beschlüsse, gültig ab 1.1.2002

·Max-Zeiten in den Durchgängen

1. Durchgang F1A 240 sec, F1BC 300 sec, übrige Durchgänge 180 sec.

falls erforderlich, kann das Max mit Zustimmung der Jury geändert (+ oder -) werden.

Bei jedem Flug mit einem Max von mehr als 180 sec wird die Zeit über 180 sec nur benützt, um einen Gleichstand aufzulösen.

Für die Einzel- und Teamwertung werden pro Durchgang nur 180 sec gewertet. Bei Gleichstand wird zur Bestimmung der Reihung die Gesamtzeit herangezogen.

Erst wenn es dann immer noch Gleichstände gibt, kommt es zum Stechen.

1. Flug 300 sec, Steigerung 120 sec.

Motorlauf F1C 5 sec.

·F1E: RC-Thermikbremse zulässig ab 2002

·F1K: Das Verbot künstlicher Tankkühlung (z.B. Kältespray) entfällt ab 1.1.2001

Interessante abgelehnte Anträge

·Unbeschränkte Anzahl von Modellen in F1ABC

·RC-Thermikbremse in F1ABC, damit im Zusammenhang Fehlstart unter 20 sec

·100 g Mindestgewicht in F1K (Co2)

Der italienische Antrag zu einer sehr weitgehenden Änderung der Klassenvorschriften wurde zurückgezogen. In der

Diskussion war v.a. beanstandet worden, daß es immer noch keine Vorführmodelle gibt.

Bemerkenswert ist, daß die Beschlüsse zur RC-Thermikbremse genau entgegen zu unserer nationalen Regelung gefaßt wurden:

national F1ABC zulässig

F1E nicht

international F1ABC nicht zulässig

F1E zulässig

Für die Details wird auf den vollen, wesentlich umfangreicheren Text im Sitzungsprotokoll, und der folgenden Neufassung des Sporting Codes verwiesen.

**Wilhelm Kamp**

## 2. Semiscale-Groß-Seglertreffen des MBC-Günselsdorf

Datum: Samstag 8. Juli und Sonntag 9. Juli 2000

Ort: Modellflugplatz Kiebitzwiese in Günselsdorf

Beginn: Samstag 8 Uhr 30

Trainingsmöglichkeit: Freitag ab 14 Uhr

Kontakt: Telefon: 02672/83170, von 8 - 18 Uhr, Herr Dorner

Email: [mail@mbc-guenselsdorf.at](mailto:mail@mbc-guenselsdorf.at)

Campingmöglichkeit vorhanden!

## CONTEST

Förderkreis Modellsport

### F3B Euro-Tour 2000

Die 6. Auflage der F3B Euro-Tour macht in diesem Jahr in 6 Ländern Station. Aus insgesamt 12 Wettbewerben gilt es Punkte zu sammeln. Neu ist, dass sich die Piloten nicht mehr extra in die Tour einschreiben müssen. Es werden jetzt alle Teilnehmer erfasst. In die Tourwertung fließen wiederum die 3 besten Resultate eines jeden Piloten ein. Den Gewinnern winken attraktive Geldpreise. Titelverteidiger und mittlerweile 3facher Toursieger ist Stephan Goebel. Weitere Informationen gibt's unter <http://www.contest-modellsport.de> im Internet oder im attraktiven Modellsport Tour-Magazin, welches bei CONTEST - Förderkreis Modellsport, Bergweg 11, 87471 Bodelsberg gegen einen frankierten DIN C 4 Rückumschlag zu erhalten ist.

1.)20./ 21. Mai

TTL-Pokal  
Luzern / CH  
Kurt Steiner  
Postfach 467  
CH - 6403 Küsnacht  
[Ttl@mythen.ch](mailto:Ttl@mythen.ch)

2.)10./ 11. Juni

Örebro Open  
Örebro / S  
Ulrica Solver-Gustavsson  
Mandeistenvägen 5  
S - 70374 Örebro  
[f3b@hotmail.com](mailto:f3b@hotmail.com)

3.)17./ 18. Juni

The Ironworks Trophy  
Ruotsinphytää / FIN  
Mika Keinonen  
Postinkatu 8 A 4  
FIN - 35820 Mänttä  
[mika.keinonen@patria.fi](mailto:mika.keinonen@patria.fi)

4.)24./ 25. Juni

Marchfeldpokal  
Wien / A  
Konstantin Praprotnik  
Engerthstr. 193/3/23  
A - 1020 Wien  
[mfc.Phoenix.Prapro@aon.at](mailto:mfc.Phoenix.Prapro@aon.at)

5.)29./ 30. Juli

Steinfeldpokal  
Wien / A  
Friedrich Leeb  
Wildgansgasse 18  
A - 2620 Neunkirchen  
[friedrich.leebe@aon.at](mailto:friedrich.leebe@aon.at)

6.)19./ 20. August

Dörnbergpokal  
Kassel / D  
Günter Fehrl  
Bienenweg 13  
D - 34466 Wolfhagen  
[fehrl@hrz.uni-kassel.de](mailto:fehrl@hrz.uni-kassel.de)

7.)02.103. September

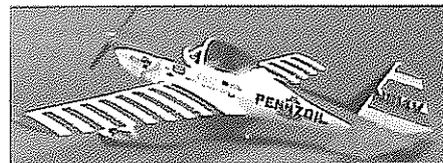
Prix Chrudim  
Chrudim / CZ  
V lipinách 800  
CZ-53003 Pardubice  
[aroslav.urbanek@ce.czcom.c](mailto:aroslav.urbanek@ce.czcom.c)

8.)16./ 17. September

Lippewelden Pokal  
Lünen / D  
Peter Hubbertz  
Bismarckstr. 30  
D - 44532 Lünen  
[P.hubbertz@ping.de](mailto:P.hubbertz@ping.de)

9.)22.- 24. September

Oktoberfestpokal  
München / D  
Ralf Decker  
Fastlinger Ring 247  
D - 85716 Unterschleißheim  
[ralf.decker@-online.de](mailto:ralf.decker@-online.de)



## Super Chipmunk 52

Unsere Super Chipmunk ist ein Semi-Scale Model welches die Farbgebung und Linienführung genauestens von seinem großen Bruder übernommen hat. Die einzigartige Formgebung der Motor- und Kabinenhaube hebt sich vom durchschnittlichen Kunstflieger ab. Designer Mike Stott setzte alles daran ein „High Performance“ Kunstflugzeug mit einem traditionell schönen Outfit zu verbinden.

### Flugvergnügen-/Flugeigenschaften:

- Fliegen Sie es langsam und das Flugverhalten bleibt ruhig.
- Bei einem Landeanflug behalten Sie die Chipmunk selbst mit erhobener Nase unter Kontrolle.
- Geben Sie sich einen Ruck, und Sie erleben mit diesem leicht zu handhabenden Flugzeug eine eindrucksvolle Flugshow mit dem Flair seines großen Vorbildes.

### Lieferumfang:

- weiß/rot eingefärbter GFK Rumpf bzw. Motorhaube
- bespannte Balsatragflächen und Leitwerke in Rippenbauweise
- weiß eingefärbte GFK Fahrwerksverkleidung
- Gestängeteile, Fahrwerk
- Dekorbogen und ausführliche Bauanleitung

### Technische Daten:

Spannweite: 1460mm  
Länge: 1155mm  
Tragflächeninhalt: 25dm<sup>2</sup>  
Profil: NACA 2416  
Fluggewicht: 2600-2700g  
RC-Funktionen: 4 Kanal  
H/S/Q/M  
Motoren: 8,5ccm 2Takt  
11ccm 4Takt  
Best.Nr. 00 5760  
\*499,- DM/\*255,13Euro



## Achtung Terminänderungen!!

**HIROBO CUP AUST. neuer Termin 9.09-10.09. 2000**  
**ÖM RC-E7 neuer Termin 1.07.- 2.07. 2000**  
**Wiener LM F3F 17.09.2000 mit MFC Weikersdorf**

Presseinfo

**MULTIPLEX**



**TECHNO-TIPP zum Thema IPD-Empfänger**

In einem neuen Techno-Tipp haben wir die Besonderheiten dieser Technik ausführlich beschrieben und darauf hingewiesen, was zu beachten ist.

Sie erhalten ihn kostenlos bei Ihrem Fachhändler oder auf Anforderung von uns direkt. Auch im Internet auf unserer Home-page [www.multiplex-rc.de](http://www.multiplex-rc.de) ist der Techno-Tipp zu finden.

**Ein wichtiger Hinweis:**

Die IPD-Empfänger prüfen die Impuls-Grenzwerte ab und erkennen außerhalb liegende Signale als fehlerhaft.

Es ist prinzipiell möglich, daß durch sich addierende Extremwerte bei Limit, Wegund Mitteneinstellung die abgeprüften Grenzwerte überschritten werden, und der Empfänger auf Fehler erkennt.

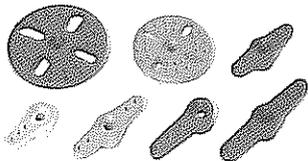
Solche Einstellungen ergeben sich u.U. bei einigen Fremdfabrikat-Sendern und Sendern der Baureihe PROFI mc 301013030. Insbesondere die Mittenverstellung darf 4% nicht überschreiten.

Daher ist vor Inbetriebnahme des Modells zu prüfen, ob mit den eingestellten Werten die Grenzwerte evtl. überschritten werden.

In diesen Fällen sind die eingestellten Werte zu reduzieren. Sollte dies nicht möglich sein, setzen Sie sich bitte mit unserem Service in Verbindung.

Ihr MULTIPLEX-team

**Big Boys Toys**



ab sofort können wir durch verbesserten Einkauf die unverbindlichen Preisempfehlungen bei den angeführten Artikeln senken:

- Doppelarm
- Halbarm
- 28mm Scheibe
- 35mm Scheibe
- Futaba Arme und Scheiben sind auch mit 2,5mm Gewinde zum gleichen Preis erhältlich. Standardfarbe ab Lager ist lila.



IMPORT – EXPORT – GROSS- U. KLEINHANDEL

moderner modellbau  
**g. kirchert**

**Neues bei Modellbau Kirchert**

Seit einigen Tagen ist ein Bankomat- u. Kreditkartenterminal bei uns installiert.

Sie können ab sofort **BARGELDLOS** bei uns einkaufen. Die gute alte Methode der Barzahlung haben wir weiterhin.

**Giezendanner Fahrwerke samt Zubehör**

**2000 Artikel billiger**

**Lufthutze für Elektroflugmodelle.**

**Die 4 Stk. Packung kostet ATS 15,- inkl. Mwst**

**Lagerräumung für die Neuheiten 2000**



**Kirchdorf, RÖGA-Technik** Österreichs führender Modellbau-Großhändler errichtete seine neue Firmenzentrale in Kirchdorf an der Krems. Der Umzug nach Kirchdorf fand Ende Jänner 2000 statt.

Der Umzug wurde notwendig, da man in der bisherigen Firmenzentrale in Enns bereits aus allen Nähten platzte.

„Ausbau oder Neuerrichtung war für uns die zentrale Frage in der letzten Zeit. Nach reiflicher Überlegung haben wir uns nun für die Neuerrichtung in Kirchdorf entschieden“, erklärt uns dazu Klaus Willingstorfer.

**Neues Lager spielt alle Stücke.**

Das technische Herzstück der Kirchdorfer Zentrale ist das neue Lager auf über 1.000m<sup>2</sup>, das in Österreich im Bezug auf die EDV-Führung einen neuen Standard setzt. Mit diesem Lager, das bei weitem größer, geräumiger und ausgereifter als das in Enns ist, will RÖGA Technik auch seine Vorreiterrolle beim Kundenservice weiter ausbauen.

So war man der erste Modellbau-Großhändler in Österreich, der dank perfekter EDV und ständiger innerbetrieblicher Optimierung dem Handel kürzeste Lieferzeiten ( innerhalb von 24 Stunden ) garantieren konnte. Dies war und ist eine enorme Erleichterung für den Handel und ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil für die von Röga Technik vertriebenen Top-Marken, wie

**Graupner, OS-Engine, Oracover, Krick, Rossi, Greven, Solarfilm, Airtop, APC-Propeller, Tornado oder GM-Racing.**

**Versuchen Sie Ihren "Zweitflieger" zu verkaufen auf dem FLOHMARKT des MBC-Günselsdorf**

Nur für Modellbauartikel!

**Termin: 16. Juli 2000 auf unserem Flugplatz!**

Tische sind unter unserem großen Zelt vorhanden!

Kostenersatz pro Aussteller S 200,-

**Anmeldung bei Herrn Zelenka Hans. Tel.02628/42638, mail: z.hans@aon.at**

# CO<sub>2</sub> EURO – TROPHY 1999, KLASSE F1K

„WS – 99/2“ DAS SIEGERMODELL

CO<sub>2</sub> EURO – TROPHY 1999 AN WERNER SCHAUPP, A

Zum 2. Mal konnte heuer (nach 1992) Werner Schaupp, A die 1990 von Jörg Hammerschmidt gestiftete Trophäe (ein CO<sub>2</sub> Motor – Winzling unter einer Glas-kuppel) nach Hause entführen. In der Endwertung landete Werner mit 110 Punkten ganz knapp vor dem Vorjahressieger Istvan Harsfalvi, H, der 107 Punkte verbuchen konnte sowie Burcin Hazarhun, A, und Peter Toth, H, beide mit 96 Punkten auf Platz 3.

Bei der Siegerehrung des Fürstenfeld Pokalfliens, dem letzten F1K WBW des Jahres in Österreich (6. November) übergab Istvan Harsfalvi den CO<sub>2</sub> EURO – TROPHY Pokal an Werner Schaupp. Die vorderen Plätze teilten sich Österreich - Ungarn unter sich auf. Erst am 19. Platz Laurent Gregoire aus Frankreich und auf Rang 22 sein Sohn Damien Gregoire sprengten diese Phalanx. Insgesamt wurden 96 Piloten aus 8 europäischen Nationen gewertet.

Peter Toth gewann auch den JUNIOR CO<sub>2</sub> EUROPA CUP 1999, welcher von Istvan Harsfalvi 1997 gegründet wurde. Auch die folgenden Plätze belegten durchwegs junge Pilotinnen und Piloten aus seiner rührigen Gruppe, bester Nicht - Ungar wurde Damien Gregoire aus Frankreich. Für den Ersten gibt es einen wunderschönen, künstlerisch gestalteten Pokal (Ikarus aus Bronze).

Für die ersten 6 beider Kategorien gab es von Istvan eine schöne Urkunde. Vielen Dank im Namen aller Teilnehmer an Istvan Harsfalvi, der auch die Auswertung gemacht hat.

## NEUES F1K MODELL, NEUER MOTOR „GMW – 73“

Werner Schaupp startete heuer mit dem neuen Modell „WS – 99/2“, in das er den erst seit kurzem erhältlichen CO<sub>2</sub> Motor „GMW – 73“ eingebaut hatte. Soll nicht heißen, daß Werner seinem eigenen Motor „WS – 79“ nicht mehr ver-

traut, bei unseren Testläufen im Oktober 1998 stellten wir aber eine leichte Überlegenheit des „GMW – 73“ fest und Werner wollte es eben heuer genau wissen – der erhoffte Erfolg stellte sich ein.

Das Modell „WS – 99/2“ erhielt einen Tragflügel aus dem „KELE X“ Baukasten, der standardmäßig geteilt und steckbar ist. Es gleicht dadurch naturgemäß sehr meinem „WH-036“ (siehe Thermiksense 1/98), bei etwas höherem Pylon, kürzerem Hebelarm und größeren Leitwerken. Werner verklebte beide Tragflügelhälften ebenfalls zur ungeteilten Einheit, was zur sichereren Handhabung und Funktion der eingebauten Tragflügel Thermikbremse beiträgt. F1K Modelle sinken infolge ihrer geringen Flächenbelastung (ca. 6 gr/dm<sup>2</sup>) beim Bremsen mit herkömmlicher Höhenleitwerks – Thermikbremse in starker Thermik nur langsam (oder gar nicht). Die Vorteile der neuen Bremse sind grundsätzlich rascheres Sinken, die beim Auslösen noch arbeiten-

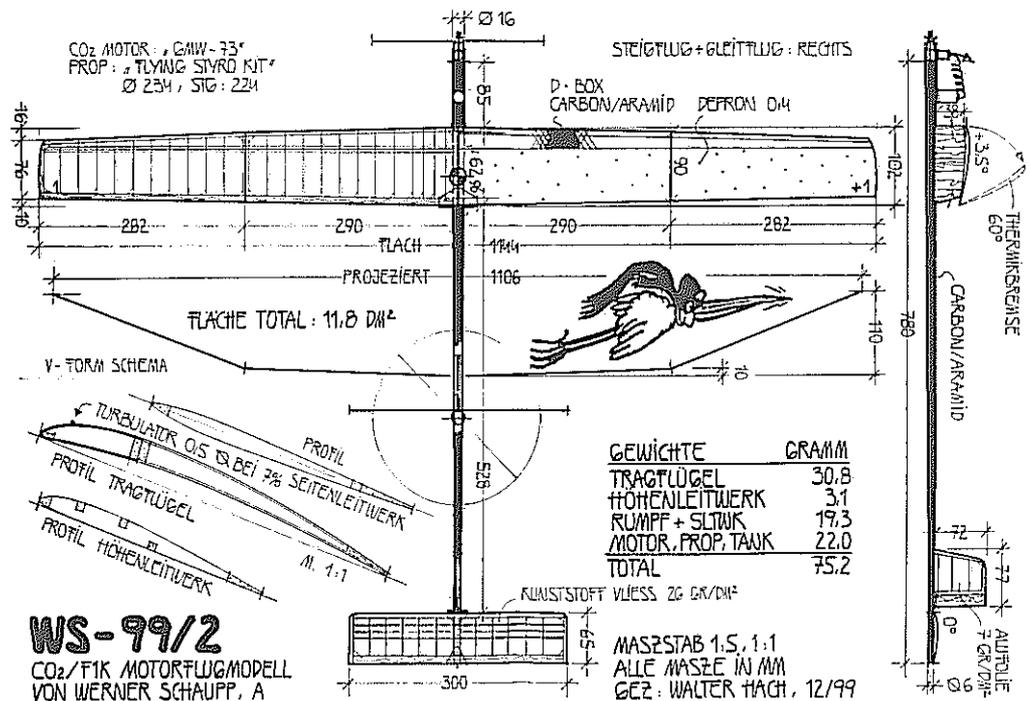
de Luftschraube zieht das Modell mit fast senkrechter Rumpfposition zusätzlich zur Mutter Erde, es ist beim Bremsen meist auch besser sichtbar. Mit der Höhenleitwerks – Thermikbremse sind bei starker Thermik - und Wind länger dauernde Suchaktionen bis hin zum Modellverlust fast vorprogrammiert. Der Tragflügel erhielt auch einen Fadenturbulator (AE 0,5 mm bei 7% Tragflügeltiefe), Versuche damit ergaben Verbesserungen bei Stabilität und Flugleistung des Modells. Infolge des „relativ“ schweren Tragflügels mußten alle übrigen Teile sehr leicht gehalten werden. Ein konisches Carbon/Aramid Rumpfrohr sowie leicht gebaute Leitwerke ermöglichten eine optimale Annäherung an das Reglement - Minimalgewicht von 75 Gramm. Jedes Gramm darüber bedeutet ja bekanntlich schlechtere Steigzahl, mehr Umdrehungen und damit Leistungsverlust.

An dem sehr gut und sicher fliegenden Modell bewährte

sich erstmals auch auf „Anhieb“ der „GMW – 73“ Motor von Stefan Gasparin ausgezeichnet. Im kommenden Jahr 2000 können wir wahrscheinlich mit erweiterter Wettbewerbsteilnahme aus Italien rechnen. Eine Gruppe rund um unseren neuen Freund Sandro Schirru aus Turin orderte etliche „GMW-73“ Motoren, und wir würden uns sehr freuen, sie da und dort bei F1K Wettbewerben begrüßen zu können, dasselbe gilt auch für F1K Piloten etwa aus Tschechien, Deutschland und der Schweiz, etc, etc .....

Letzte Nachricht: für die CO<sub>2</sub> EURO – TROPHY 2000 wurde aus Italien bereits ein neuer F1K Wettbewerb angenommen (siehe WBW Kalender). Allen F1K Piloten wünschen wir in diesem Sinne ein interessantes, erfolgreiches Neues Jahr mit schönen Wettbewerben .....

Walter Hach



**WS-99/2**  
CO<sub>2</sub>/F1K MOTORFLUGMODELL  
VON WERNER SCHAUPP, A

## Ungewöhnliches fliegen in der Wüste

# EUROPÄISCHE JUGENDMEISTERSCHAFT ISRAEL FREIFLUG

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

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

dort nicht. Alle Modelle durchgetestet und zu dieser Tageszeit war ein volles Max ohne Drücker illusorisch. Wir konnten nur hoffen, daß wir gute Zeiten fliegen würden. So gegen 1000 Uhr als bereits die Sonne unbarmherzig herunterbrannte, begingen wir den größten Fehler an dieser EM: Wir deponierten unsere Fliegerkisten in einem Metallcontainer am Fluggelände und das machte sich dann am Sonntag an unseren Wettbewerbstag bemerkbar. Freitag und Samstag waren die Erwachsenen am Flugfeld um den Senioren zu helfen, während die Kinder im Hotel geblieben sind.

Sonntag, den 29.8. war es dann soweit: kleines Frühstück im Hotel um 0400

Uhr, Fahrt zum Flugfeld und die Flieger auspacken. An Probestarts war nicht zu denken, da 43 F1B Flieger der Senioren im Stechen waren und der Veranstalter Problem mit genügend Zeitnehmern hatte. Endlich um 0730 konnte der Wettbewerb beginnen und da machte sich gleich unser Fehler bemerkbar. Die Modelle von Conny und Hannes hatten durch die Lagerung im Container Verzüge

erhalten, welche während des Wettbewerbes nicht behoben werden konnten. Dazu kam noch, dass 2 Modelle am Boden zerstört wurden, nachdem sich jemand auf die Fliegerkiste hinaufgesetzt hatte wo 2 Rümpfe über den Kistenrand hinausgeragt haben. Im 4. Durchgang hat Conny ihr Modell nicht mehr gefunden, nachdem die Landung hinter einer Düne nicht mehr beobachtet werden konnte. Ebenso erging es Hannes Erkingner, der auch sein Modell nicht mehr gefunden hat. Zu diesem Zeitpunkt trat ein Phänomen auf, das in unseren Breiten unbekannt ist: **DUST-DEVIL** Staubteufel). Es handelt sich um eine thermische Ablösung die anfangs sehr klein im Durchmesser ist und ähnlich wie ein Tornado in den USA beschaffen ist. Später wird dieser niedliche „devil

„aggressiv, er räumt die Startlinie ab: Mützen, Sonnenschirme, Plastikflaschen Modelle und alles was nicht niet und nagelfest ist, nimmt er hunderte Meter weit hoch mit. Zurück bleibt das zu schwere Hab und Gut mit einer dicken Staubschicht. Conny kam mit ihrem Modell in solch einen Dust-Devil und das Modell hat sich in der Staubwolke aufgelöst. Der deutsche Teilnehmer hatte Glück, sein Modell hat es nur am Rand erwischt. Das nächste war für uns unbekannt war, waren die Sandwalzen. Durchmesser 2-3m und Länge ca. 10 m welche langsam über das Gelände wandern und alle mitaufnehmen, was in ihren Weg kommt. Wahrscheinlich haben unsere 2 verlorenen Modelle eine kostenlose Transportmöglichkeit genutzt. Ehrlich Doris, welche mit ausgezeichneten Zeitaufwartungen konnte, hatte im letzten Durchgang riesiges Pech: im ersten Versuch fiel das Modell an der Leine zu Boden, als ob die Thermikbremse offen gewesen wäre. Im zweiten Versuch einen Teilnehmer übersehen

und Leinenkreuzung. Während der Kontrahent seinen Flug fortsetzen konnte, zog Doris ihr Modell in den Boden und 0 Sekunden war der Erfolg. Pech auf der ganzen Linie Das Schicksal hat es nicht gut gemeint mit uns.

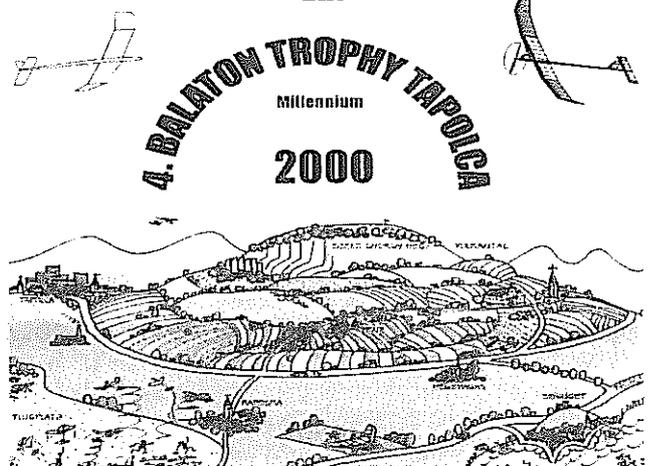
**Zusammenfassung:** Ungewöhnliches fliegen in der Wüste, der feine Sand dringt in jede Ritze. Zeitnehmer gekennzeichnet durch rote T-Shirts sind alles Profis. Israel hat genügend Freiflieger, welche eine Woche geopfert haben. Sanfte Thermik wie in unseren Breiten unbekannt. Entweder brutal hinauf oder hinunter. Organisation war vorbildlich nur sehr inflexibel es ging alles nach Buchstaben des Gesetzes. Es war eine einzigartige EM - aber auch bei weiten die teuerste überhaupt. Nenngeld für Jugendliche von 250 US\$ ist schlichtweg eine Zumutung. Sollte sich diese Unsitte fortsetzen, werden nur mehr „betuchte „ Nationen an solchen Veranstaltungen teilnehmen.

**Hermann Dolezal**  
Mannschaftsführer

FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK

## AUSSCHREIBUNG und EINLADUNG

ZUR



**Freiflugwettbewerb  
für F1K + HLG/F  
mit internationaler  
Beteiligung  
am 11. Juni 2000**



**Sportflugplatz TAPOLCA, Ungarn**

FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK HLG/F FIK

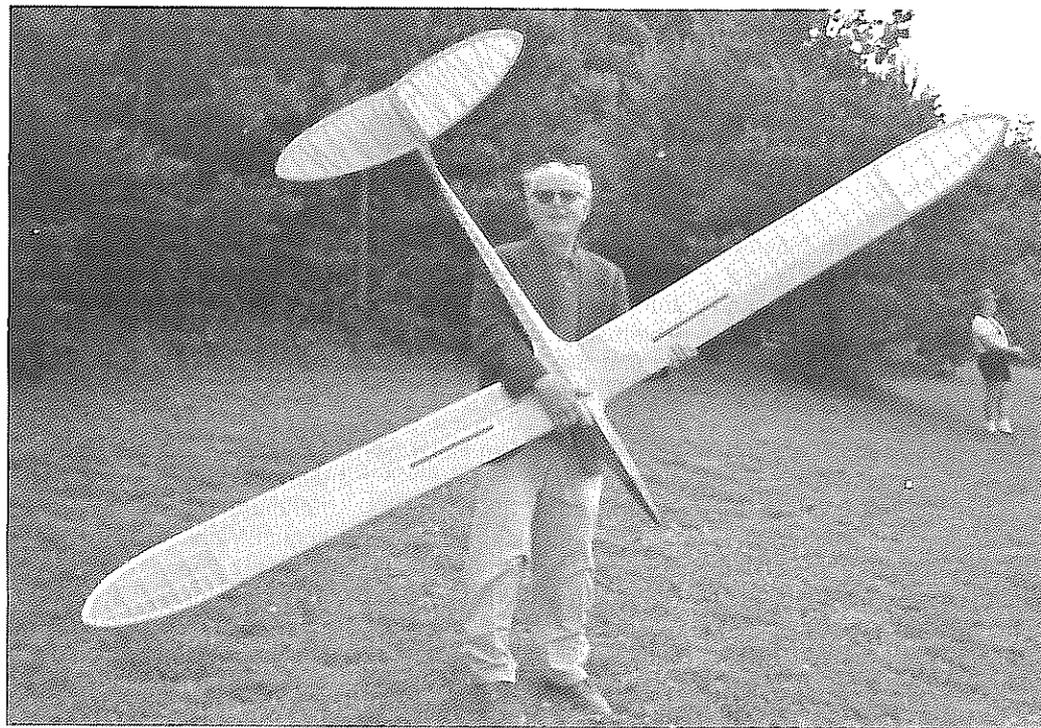
„prop“ freut sich, dank Alfred Haiden und seiner Freunde, eine umfangreiche Arbeit über ein nicht all zu bekanntes, aber doch herausragendes Antikflugmodell vorstellen zu können. Unterlagen aus dem Archiv von Gerold Hörmann ermöglichten eine historisch authentische Ergänzung.

# Die „Kiggen“ – Story

Lang, lang ist es her. Am Reichswettbewerb Juni 1942 stach dem Berichtersteller der damaligen Zeitschrift „Modellflug“ unter Hunderten von Flugmodellen ein Segelflugmodell besonders ins Auge. Es wurde von ihm zum schönsten Modell dieses Rhön-Wettbewerbes gekürt. Dem Wettbewerbsbericht im Bd.7/ Nr.8 ist auch ein Foto dieses Seglers beigefügt. Wenig später, und zwar in der Dezember-Ausgabe 1942, erschien dann der Bauplan unter der profanen Bezeichnung „Thermik-segelflugmodell“ von Hartmut Kiggen, einem Modellflieger aus Kassel. Ausgelegt war es in Gemischtbauweise (Balsa/ Sperrholz). Im Sprachgebrauch der Modellflieger ging das Modell dann einfachheits- halber als der „Kiggen“ ein.

Insider wissen aber, daß es heute auch noch unter dem Namen „Cirrus“ bekannt ist. Zunächst wußte in unserem Umkreis niemand, woher nun dieser Name stammte. Paul Hucke aus Schwäbisch Hall, der Nestor des deutschen Antikmodellflugs, klärte uns auf. Der deutsche Verlag Schäfer beabsichtigte, noch vor Ende des Krieges dieses Modell in seiner Bauplanreihe unter dem Namen „Cirrus“ herauszubringen. Papiermangel und die sonstigen Umstände verhinderten aber dieses Unterfangen. Als nun die deutschen Modellflieger viel, viel später einer Bauplan-katalog zusammenstellten, taufte sie in Erinnerung an jenes Vorhaben, dieses namenlose Modell „Cirrus“. Man findet also heutzutage in Verzeichnissen zwei Versionen. Entweder Thermik-Segelflugmodell von H. Kiggen = „Kiggen“ und „Cirrus“. Der Name „Cirrus“ wird auch im folgenden Bericht beibehalten.

**Ausdauer lohnt sich!** Bevor wir uns der technischen Seite dieses Flugmodells selbst zuwenden, sei noch eine weitere nicht alltägliche Geschich-



Dr. Hartmut Kiggen mit seinem „Cirrus“ am Hang in Karlstetten Fotos: Alfred Haiden

te erzählt. Alfred Haiden setzte es sich einfach in den Kopf herauszufinden, ob es denn diesen Hartmut Kiggen überhaupt noch gab und wenn ja, mit ihm Kontakt aufzunehmen. Diese Bemühungen erstreckten sich über vier Jahre. Heinz Köhler, ein deutscher Antikmodellflieger, aber auch die Deutsche Bundespost halfen ihm, die Adresse zu eruieren. Im April 1999 meldete sich, wie Alfred berichtet, auf sein Schreiben H. Kiggen telefonisch mit freudig, erregter Stimme. Wie man sich vorstellen kann, hatten Brief und Fotos seines „Cirrus“ den scheinbar Vergessenen leicht aus dem Häuschen gebracht. Das Telefonat dauerte über eine Stunde. So erfuhr Alfred, daß der Gesuchte des Jahrganges 1926 nach dem Krieg zum Facharzt für Augenheilkunde approbierte. Aber auch, daß er nach dem Studium mit dem Modellflug kaum mehr in Berührung kam. Die beiderseitige Begeisterung war nun so groß, daß eine Zusammenkunft besprochen wurde und

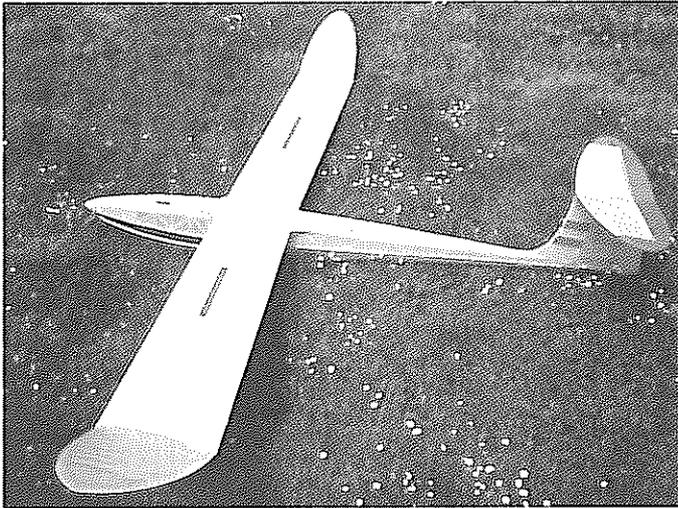
Dr. Kiggen sich bereit erklärte, Haiden zu besuchen.

Anfang Juli 1999 war es dann so weit. Am Bahnhof von St. Pölten gab es eine herzliche Begrüßung. Dr. Kiggen und seine Gemahlin verbrachten dann einige schöne Tage bei Haiden in Groß-Sierning. Schon am 2.Tag erlaubte das Wetter einen Besuch am Hangfluggelände in Karlstetten. Es muß schon ein erhebendes Gefühl für Dr. Kiggen gewesen sein, nach mehr als einem halben Jahrhundert seine einstige Schöpfung wieder in der Luft zu bewundern. Leider blieb dieser Tag wegen einsetzenden Schlechtwetters die einzige fliegerische Ausbeute.

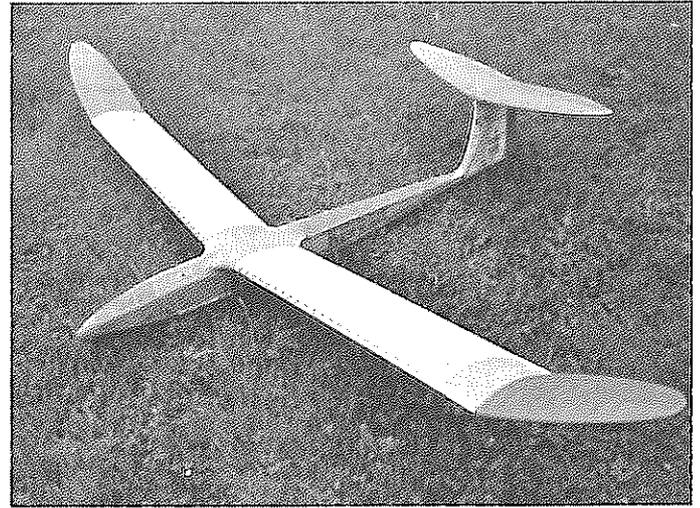
Wie man sich leicht vorstellen kann, nahmen die gegenseitigen Befragungen kein Ende. Also Langeweile kam nie auf. Bei diesen Gesprächen erfuhren nun Haiden und seine Freunde so manch interessantes Detail. Woher hatte er das damals äußerst schwer erhältliche Balsaholz? Nun, Hartmut Kiggen war zu dieser Zeit stol-

zer Besitzer eines Sportbootes. Ein Bekannter, ein solcher von zwei Balsaböhlen. Es wurde getauscht und die Bohlen wurden mittels Kreissäge zu Leisten und Brettchen verarbeitet. Kiggen erinnerte sich auch noch, daß er für die Tragfläche bzw. das Höhenleitwerk die damals recht gängigen Profile RAF 32 (ein 12,69% dickes Profil, 1924 vom Royal Aircraft Establishment G.B. entwickelt) und das Clark Y wählte.

Von diesen schönen Tagen bei Haiden und seinen Freunden sichtlich beeindruckt und an alte Zeiten erinnert, äußerte er die Absicht, seinen Cirrus gerne selbst noch einmal zum Leben zu erwecken. Was lag für Alfred daher näher, als einem sichtlich perplexen Dr. Kiggen einen vorgefertigten Bausatz dieses Modells – er beinhaltete u.a. 96 Halb- oder Ganzrippen und 12 diffizile Sperrholzspanen – als Abschiedsgeschenk zu überreichen.



Der „Cirrus 3“ mit dem Profil S 4083 hatte seinen Erstflug im Mai 1998



Vom Original-„Cirrus 1“ wurden ab 1985 drei Modelle gebaut. Ein viertes erhielt eine Balsanasenbeplankung

### Aus der Faszination für ein Flugmodell entstand Teamwork.

Otto Bayer fand nicht nur in seinem Modellbau-Fundus den Bauplan dieses Seglers, sondern er war darüber hinaus auch der Erbauer des „Cirrus 1“ der Gruppe Bayer, Haiden und Dr. Röschner. Damit kein Irrtum aufkommt: die Nummerierung hinter dem Namen „Cirrus“ bezieht sich nur auf die Modelle dieses Berichtes. Dieses Modell wurde bereits 1985 fertiggestellt. In den folgenden Jahren wurden in der Gruppe noch 2 weitere Modelle dieses Typs gebaut. Es war einfach die Eleganz oder auch Schönheit dieses Seglers, das Bayer ursprünglich zum Nachbau dieses mehr als 50 Jahre alten Entwurfes bewog, aber auch seine Freunde dazu animierte, so daß insgesamt sieben! Cirruse unterschiedlicher Auslegung im Laufe der Zeit entstanden.

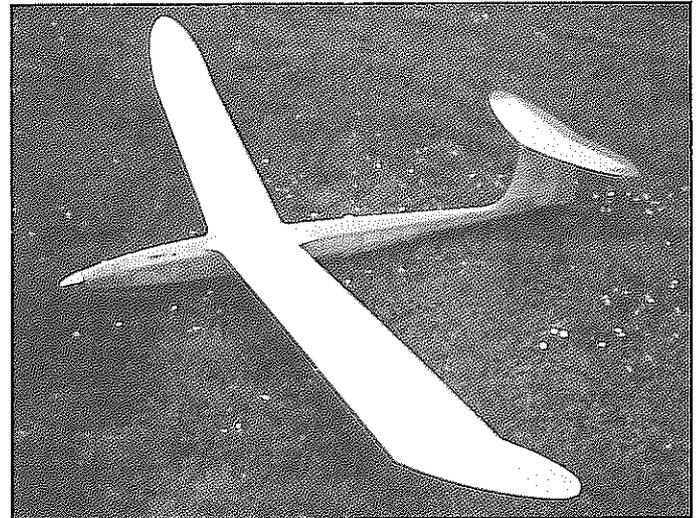
In der Original-Baubeschreibung des Ursprungmodells finden sich folgende Angaben: Spannweite 2100 mm, Rumpflänge 1500 mm, Tragflächeninhalt 38,5 dm<sup>2</sup>, Fluggewicht 560-640 Gramm, Flächenbelastung 15-17 g/dm<sup>2</sup>, Sinkgeschwindigkeit 0,25 – 0,30 m/s, Höhenleitwerksinhalt 11,5 dm<sup>2</sup> und größter Rumpfqerschnitt 77 cm<sup>2</sup> (die Vorschrift für den Mindestrumpfqerschnitt lautete:  $L^2/300$ , mit L als Länge des Rumpfes über alles =  $150^2/300 = 75!$ ). Angabe des Schwerpunktes oder

gar der EWD fehlen, auch im Bauplan!

Für die bauliche Verwirklichung ist nicht nur handwerkliches Können im klassischen Modellbau erforderlich. Auch Ausdauer im Zeichnen ist gefragt. Die Rumpfmittelteile müssen nämlich aus den Maßangaben im Bauplan mühselig im Maßstab 1:1 übertragen werden. Dies alles wird aber mit einer Optik belohnt, die bei Freunden solcher Modelle eitel Freude aufkommen läßt. Alle Modelle flogen am Hang wie auch im Hochstart ausgezeichnet. Otto Bayers unglaubliche Gesamtflugzeit seines „Cirrus“ betrug nach Aufzeichnungen bereits 1998 über 150 Flugstunden! Leider verabschiedete sich der „Cirrus“ von Dr. Röschner bei einem tollen Thermikflug auf Nimmerwiedersehen.

Der Typ 2 wurde wie folgt verändert: Flügelprofil C 801 und Höhenleitwerksprofil C 843. Der Flächeninhalt wurde um 14 dm<sup>2</sup> vergrößert, was zu einer Flächenbelastung von 18 g/dm<sup>2</sup> führte. Zusätzlich wurden Graupner-Landeklappen G 93, und nach einem Hochstartdesaster zur Verstärkung je zwei 3x5 mm Kieferleisten eingebaut. Schließlich wurde das Höhenleitwerk mit ebener Platte versehen und als Pendelruder ausgelegt. Die Flugeigenschaften im Hang- und Hochstart waren sehr zufriedenstellend.

Beim Typ 3 kehrte man wieder zum Normalhöhenleitwerk



Auch die Elektro-Version des „Cirrus 4“ wurde im Mai 1998 seinem Element übergeben

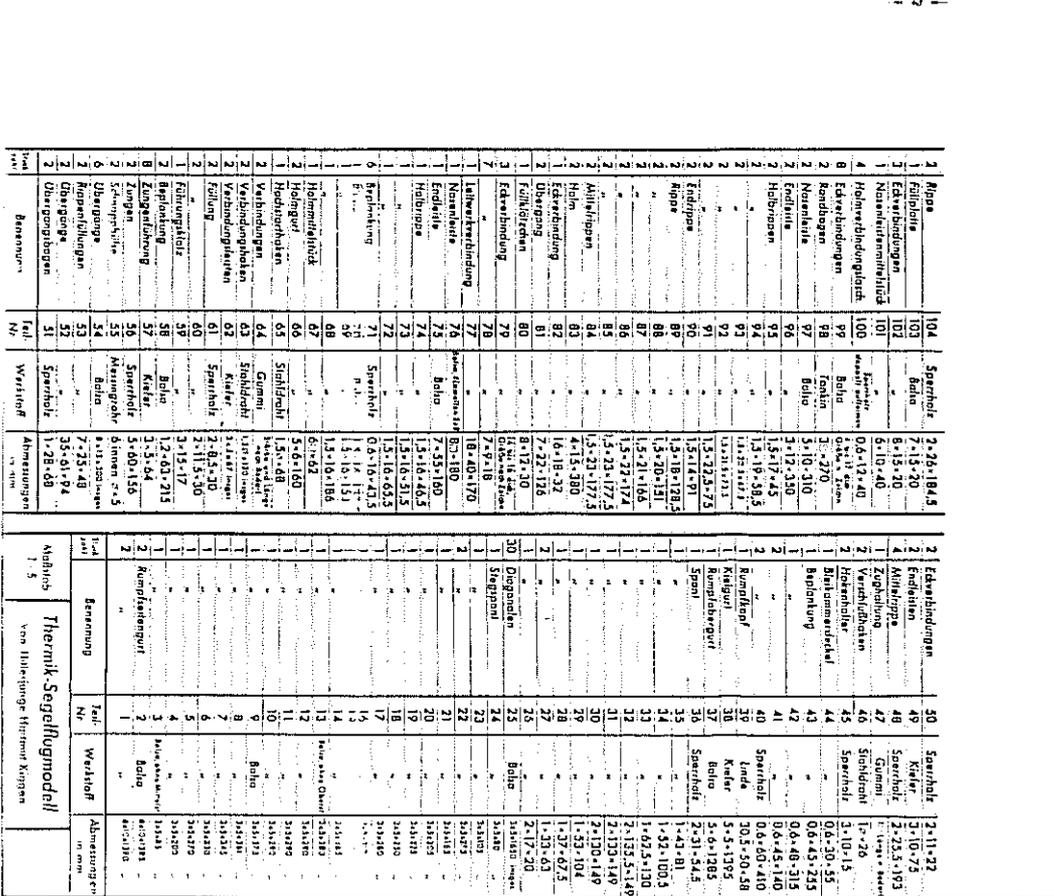
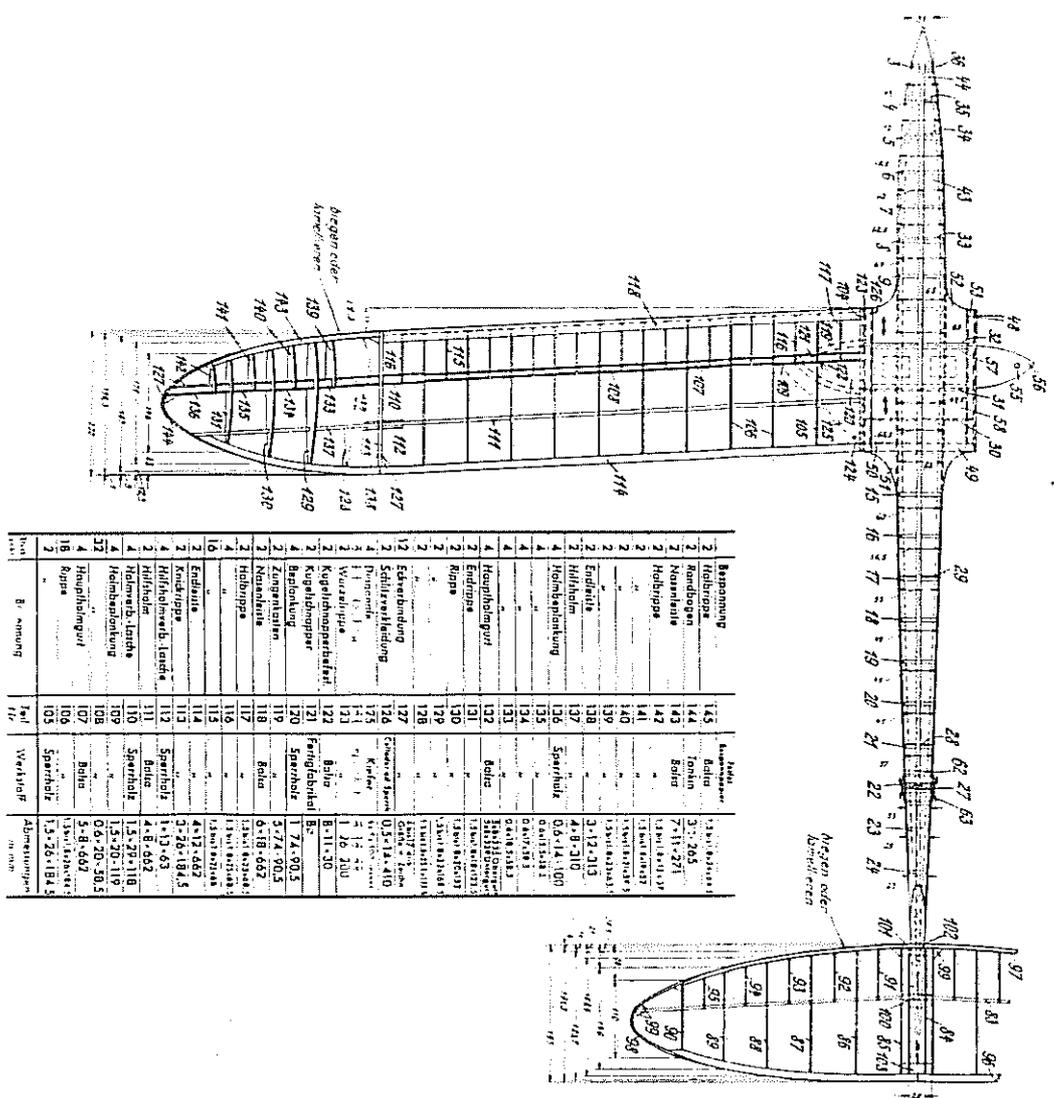
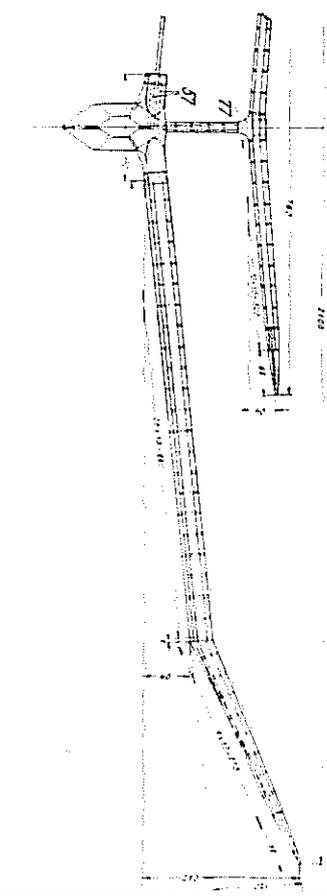
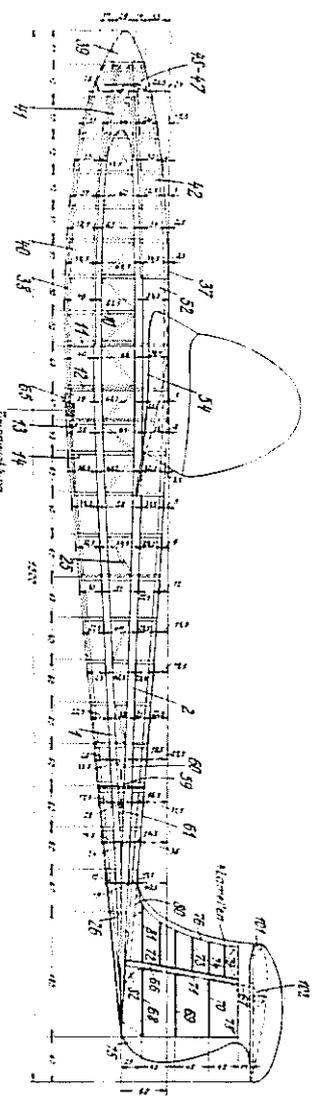
zurück. Auch neue Profile wurden versucht. Im Flügelmittelteil das S 4083, in den Ohren das EB 380. Dieses Modell zeichnet sich durch sehr gutes Kurvenverhalten aus – Steilkurven in Thermik – und ist leistungsmäßig den anderen Typen am Hang überlegen. Eine subjektive Leistungsverbesserung gegenüber dem Original wird mit 10-15% angegeben.

Schließlich stellt der Typ 4 eine Ausführung mit E-Antrieb dar. In der Fläche wurde durchgehend das Profil EB 380 verwendet. Auf Bremsklappen wurde verzichtet. Das Abfluggewicht beträgt 1,9 kg bei einer Flächenbelastung von 30 g/dm<sup>2</sup>. Als Antrieb wurde ein Planeta Power 600 mit Getriebe 3:1 und einer 36/24 cm Luftschaube eingesetzt. Die

nötige Energie spendet ein 10-zelliger 1000 mAh-Akku. Drei Steigflüge von 150-200m sind möglich und bringen Gesamtflugzeiten von etwa 20 Minuten ohne Thermik.

Mögen die „Kiggen“ noch lange den Luftraum über St.Pölten und Umgebung bevölkern!

Nach einem Bericht von **Alfred Haiden.**



Teil	Bezeichnung	Material	Abmessungen in mm
1	Bauplanung	145	145
2	Endplatte	144	144
3	Endrippe	143	143
4	Endbohle	142	142
5	Endbohle	141	141
6	Endbohle	140	140
7	Endbohle	139	139
8	Endbohle	138	138
9	Endbohle	137	137
10	Endbohle	136	136
11	Endbohle	135	135
12	Endbohle	134	134
13	Endbohle	133	133
14	Endbohle	132	132
15	Endbohle	131	131
16	Endbohle	130	130
17	Endbohle	129	129
18	Endbohle	128	128
19	Endbohle	127	127
20	Endbohle	126	126
21	Endbohle	125	125
22	Endbohle	124	124
23	Endbohle	123	123
24	Endbohle	122	122
25	Endbohle	121	121
26	Endbohle	120	120
27	Endbohle	119	119
28	Endbohle	118	118
29	Endbohle	117	117
30	Endbohle	116	116
31	Endbohle	115	115
32	Endbohle	114	114
33	Endbohle	113	113
34	Endbohle	112	112
35	Endbohle	111	111
36	Endbohle	110	110
37	Endbohle	109	109
38	Endbohle	108	108
39	Endbohle	107	107
40	Endbohle	106	106
41	Endbohle	105	105
42	Endbohle	104	104
43	Endbohle	103	103
44	Endbohle	102	102
45	Endbohle	101	101
46	Endbohle	100	100
47	Endbohle	99	99
48	Endbohle	98	98
49	Endbohle	97	97
50	Endbohle	96	96
51	Endbohle	95	95
52	Endbohle	94	94
53	Endbohle	93	93
54	Endbohle	92	92
55	Endbohle	91	91
56	Endbohle	90	90
57	Endbohle	89	89
58	Endbohle	88	88
59	Endbohle	87	87
60	Endbohle	86	86
61	Endbohle	85	85
62	Endbohle	84	84
63	Endbohle	83	83
64	Endbohle	82	82
65	Endbohle	81	81
66	Endbohle	80	80
67	Endbohle	79	79
68	Endbohle	78	78
69	Endbohle	77	77
70	Endbohle	76	76
71	Endbohle	75	75
72	Endbohle	74	74
73	Endbohle	73	73
74	Endbohle	72	72
75	Endbohle	71	71
76	Endbohle	70	70
77	Endbohle	69	69
78	Endbohle	68	68
79	Endbohle	67	67
80	Endbohle	66	66
81	Endbohle	65	65
82	Endbohle	64	64
83	Endbohle	63	63
84	Endbohle	62	62
85	Endbohle	61	61
86	Endbohle	60	60
87	Endbohle	59	59
88	Endbohle	58	58
89	Endbohle	57	57
90	Endbohle	56	56
91	Endbohle	55	55
92	Endbohle	54	54
93	Endbohle	53	53
94	Endbohle	52	52
95	Endbohle	51	51
96	Endbohle	50	50
97	Endbohle	49	49
98	Endbohle	48	48
99	Endbohle	47	47
100	Endbohle	46	46
101	Endbohle	45	45
102	Endbohle	44	44
103	Endbohle	43	43
104	Endbohle	42	42
105	Endbohle	41	41
106	Endbohle	40	40
107	Endbohle	39	39
108	Endbohle	38	38
109	Endbohle	37	37
110	Endbohle	36	36
111	Endbohle	35	35
112	Endbohle	34	34
113	Endbohle	33	33
114	Endbohle	32	32
115	Endbohle	31	31
116	Endbohle	30	30
117	Endbohle	29	29
118	Endbohle	28	28
119	Endbohle	27	27
120	Endbohle	26	26
121	Endbohle	25	25
122	Endbohle	24	24
123	Endbohle	23	23
124	Endbohle	22	22
125	Endbohle	21	21
126	Endbohle	20	20
127	Endbohle	19	19
128	Endbohle	18	18
129	Endbohle	17	17
130	Endbohle	16	16
131	Endbohle	15	15
132	Endbohle	14	14
133	Endbohle	13	13
134	Endbohle	12	12
135	Endbohle	11	11
136	Endbohle	10	10
137	Endbohle	9	9
138	Endbohle	8	8
139	Endbohle	7	7
140	Endbohle	6	6
141	Endbohle	5	5
142	Endbohle	4	4
143	Endbohle	3	3
144	Endbohle	2	2
145	Endbohle	1	1

Teil	Bezeichnung	Material	Abmessungen in mm
1	Riese	104	2-26-184,5
2	Füllbohle	103	7-13-20
3	Eckverbindungen	102	6-15-70
4	Nasenblech	101	6-10-40
5	Nasenblech	100	6-13-40
6	Endbohle	99	3-370
7	Endbohle	98	3-370
8	Endbohle	97	3-370
9	Endbohle	96	3-370
10	Endbohle	95	3-370
11	Endbohle	94	3-370
12	Endbohle	93	3-370
13	Endbohle	92	3-370
14	Endbohle	91	3-370
15	Endbohle	90	3-370
16	Endbohle	89	3-370
17	Endbohle	88	3-370
18	Endbohle	87	3-370
19	Endbohle	86	3-370
20	Endbohle	85	3-370
21	Endbohle	84	3-370
22	Endbohle	83	3-370
23	Endbohle	82	3-370
24	Endbohle	81	3-370
25	Endbohle	80	3-370
26	Endbohle	79	3-370
27	Endbohle	78	3-370
28	Endbohle	77	3-370
29	Endbohle	76	3-370
30	Endbohle	75	3-370
31	Endbohle	74	3-370
32	Endbohle	73	3-370
33	Endbohle	72	3-370
34	Endbohle	71	3-370
35	Endbohle	70	3-370
36	Endbohle	69	3-370
37	Endbohle	68	3-370
38	Endbohle	67	3-370
39	Endbohle	66	3-370
40	Endbohle	65	3-370
41	Endbohle	64	3-370
42	Endbohle	63	3-370
43	Endbohle	62	3-370
44	Endbohle	61	3-370
45	Endbohle	60	3-370
46	Endbohle	59	3-370
47	Endbohle	58	3-370
48	Endbohle	57	3-370
49	Endbohle	56	3-370
50	Endbohle	55	3-370
51	Endbohle	54	3-370
52	Endbohle	53	3-370
53	Endbohle	52	3-370
54	Endbohle	51	3-370
55	Endbohle	50	3-370
56	Endbohle	49	3-370
57	Endbohle	48	3-370
58	Endbohle	47	3-370
59	Endbohle	46	3-370
60	Endbohle	45	3-370
61	Endbohle	44	3-370
62	Endbohle	43	3-370
63	Endbohle	42	3-370
64	Endbohle	41	3-370
65	Endbohle	40	3-370
66	Endbohle	39	3-370
67	Endbohle	38	3-370
68	Endbohle	37	3-370
69	Endbohle	36	3-370
70	Endbohle	35	3-370
71	Endbohle	34	3-370
72	Endbohle	33	3-370
73	Endbohle	32	3-370
74	Endbohle	31	3-370
75	Endbohle	30	3-370
76	Endbohle	29	3-370
77	Endbohle	28	3-370
78	Endbohle	27	3-370
79	Endbohle	26	3-370
80	Endbohle	25	3-370
81	Endbohle	24	3-370
82	Endbohle	23	3-370
83	Endbohle	22	3-370
84	Endbohle	21	3-370
85	Endbohle	20	3-370
86	Endbohle	19	3-370
87	Endbohle	18	3-370
88	Endbohle	17	3-370
89	Endbohle	16	3-370
90	Endbohle	15	3-370
91	Endbohle	14	3-370
92	Endbohle	13	3-370
93	Endbohle	12	3-370
94	Endbohle	11	3-370
95	Endbohle	10	3-370
96	Endbohle	9	3-370
97	Endbohle	8	3-370
98	Endbohle	7	3-370
99	Endbohle	6	3-370
100	Endbohle	5	3-370
101	Endbohle	4	3-370
102	Endbohle	3	3-370
103	Endbohle	2	3-370
104	Endbohle	1	3-370

Teil	Bezeichnung	Material	Abmessungen in mm
1	Eckverbindungen	49	3-11-27
2	Eckverbindungen	48	3-10-74
3	Eckverbindungen	47	2-23-193
4	Eckverbindungen	46	1-7-26
5	Eckverbindungen	45	1-7-26
6	Eckverbindungen	44	1-10-15
7	Eckverbindungen	43	0,6-30-55
8	Eckverbindungen	42	0,6-45-235
9	Eckverbindungen	41	0,6-45-100
10	Eckverbindungen	40	0,6-45-100
11	Eckverbindungen	39	10,5-50-58
12	Eckverbindungen	38	5-5-1395
13	Eckverbindungen	37	5-5-1395
14	Eckverbindungen	36	5-5-1395
15	Eckverbindungen	35	5-5-1395
16	Eckverbindungen	34	5-5-1395
17	Eckverbindungen	33	5-5-1395
18	Eckverbindungen	32	5-5-1395
19	Eckverbindungen	31	5-5-1395
20	Eckverbindungen	30	5-5-1395
21	Eckverbindungen	29	5-5-1395
22	Eckverbindungen	28	5-5-1395
23	Eckverbindungen	27	5-5-1395
24	Eckverbindungen	26	5-5-1395
25	Eckverbindungen	25	5-5-1395
26	Eckverbindungen	24	5-5-1395
27	Eckverbindungen	23	5-5-1395
28	Eckverbindungen	22	5-5-1395
29	Eckverbindungen	21	5-5-1395
30	Eckverbindungen	20	5-5-1395
31	Eckverbindungen	19	5-5-1395
32	Eckverbindungen	18	5-5-1395
33	Eckverbindungen	17	5-5-1395
34	Eckverbindungen	16	5-5-1395
35	Eckverbindungen	15	5-5-1395
36	Eckverbindungen	14	5-5-1395
37	Eckverbindungen	13	5-5-1395
38	Eckverbindungen	12	5-5-1395
39	Eckverbindungen	11	5-5-1395
40	Eckverbindungen	10	5-5-1395
41	Eckverbindungen	9	5-5-1395
42	Eckverbindungen	8	5-5-1395
43	Eckverbindungen	7	5-5-1395
44	Eckverbindungen	6	5-5-1395
45	Eckverbindungen	5	5-5-1395
46	Eckverbindungen	4	5-5-1395
47	Eckverbindungen	3	5-5-1395
48	Eckverbindungen	2	5-5-1395
49	Eckverbindungen	1	5-5-1395

Thermik-Segelflugmodell  
 von Hiltelange Thiermeyer Krippen

### Berühmte Erste Weltkriegs-Jagdflugzeug als Semi-Scale SlowFlyer



#### Kurzmerkmale

- Alle Bauteile fertig lackiert
- Geringe Bauzeit durch hohen Vorfertigungsgrad
- Lautloser Flugspaß im Park oder im eigenen Garten
- Komplettes Zubehörprogramm bei SIMPROP electronic

#### **Albatros D1** Best.Nr. 030 884 6

**Kurzbeschreibung:** Die von den Herren Thelen, Schubert und Gnädig konstruierte Albatros D1 war das erste von den Albatros-Werken entwickelte Jagdflugzeug. Mit ihr wurde 1916 die deutsche Luftüberlegenheit wieder zurückgewonnen. Der Rumpf in Holzbauweise wies eine für damalige Zeiten außergewöhnlich gute aerodynamische Formgebung auf. Mit einem bis zu 160 PS starken Mercedes DIII Motor erreichte die Albatros D1 eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h

#### Technische Daten:

Spannweite: 870mm, Länge: 705 mm,  
Tragflächeninhalt: 21,2dm<sup>2</sup>, Fluggewicht: ab 300g

Gesamtflächenbelastung: ab 11 g/dm<sup>2</sup>

Fernsteuerfunktionen:

Höhen-, Seitenruder, Drehzahlregler

### SunnyBoy

RC Anfänger- und Spaß-Elektromodell  
Best.-Nr. 030 885 4

#### Kurzmerkmale:

- Gemeinsam mit dem Deutschen Modellfliegerverband speziell für Anfänger entwickelt
- Höchste Vorfertigung, dadurch extrem kurze Bauzeit

- Riesenspaß auch für Profis durch extreme Vielseitigkeit
- Einfacher Transport durch geteilte Tragfläche
- Lange Flugzeit und ordentlich Power schon mit Standard-Getriebeantrieb
- Vollsymmetrische Tragflügel und Leitwerke



#### Kurzbeschreibung:

Der SunnyBoy ist hervorragend zum Einstieg in den Flugmodellbau geeignet. Die Flugeigenschaften wurden speziell auf völlig unerfahrene Anfänger abgestimmt. So stabilisiert sich SunnyBoy z.B. nach Steuerfehlern wieder von selbst. Die niedrige Fluggeschwindigkeit gibt genügend Zeit zum Reagieren, das geringe Gewicht hält das Risiko einer Beschädigung auch bei anfangs

holprigen Landungen gering. Das Modell wurde von Anfang an konsequent unter Mitwirkung des DMFV (Deutscher Modellfliegerverband) entwickelt, dem daran gelegen ist, mit guten Anfänger- und Jugendmodellen das Hobby Modellflug noch populärer zu machen. |

#### Technische Daten:

Spannweite: ca. 1150mm, Länge ca. 900 mm, Tragflächeninhalt: 24,3dm<sup>2</sup>, Fluggewicht: ca. 620g

Gesamtflächenbelastung: 21,5 g/dm<sup>2</sup>

Fernsteuerfunktionen: Höhen-, Seitenruder, Motorregelung

Optional Sonderfunktionen wie z.B. Schleppkupplung oder Kameraauslösung

Neues und Bewährtes  
aus Niefern!



# MULTIPLEX®

Fernsteuerungen, Modelle und Zubehör  
... damit Modellsport Freude macht!



### Der „kleine Bruder des F3J-Modells Milan.

Der Mini Milan überzeugt an kleinsten Hängen selbst bei schwacher Wetterlage. Bei auffrischendem Wind glänzt er mit gutem Durchzugsvermögen. Auch Kunstflug ist für den MiniMilan kein Problem. In der Ebene reicht eine einfache Gummi-Hochstarteinrichtung, um auf Ausgangshöhe zu kommen. Gute Kreisflugeigenschaften in Verbindung mit geringer Sinkgeschwindigkeit ermöglichen lange Flugzeiten.

Zum Landen werden die Querruder aufgestellt. Mit zusätzlich eingebauten Wölbklappen kann die volle Leistungsfähigkeit des Modells ausgenutzt werden z.B. Butterfly, Quer>Wölb, Wölb>Quer.

#### Technische Daten:

Spannweite:	1660 mm
Rumpflänge:	910 mm
Flächeninhalt (FAI):	ca. 27 dm <sup>2</sup>
Fluggewicht:	ab ca. 590 g
Flächenbelastung (FAI):	ab ca. 22g/d M2
Profil Fläche/Leitwerk:	SD 7037/ebene Platte
Funktionen:	Höhe, Seite, Quer,
Option:	Wölbklappe/Butterfly



Die **DG 600 EVOLUTION** ist die neueste Version der bekannten 600er-Bauhreihe der DG Flugzeugbau GmbH.

Die einsitzige 18 m Rennklasse-Maschine überzeugt durch Leistung und Eleganz.

Das Modell besticht wie das Vorbild durch äußerst elegante Linienführung, überragende Leistung und erstklassige Flugeigenschaften. Das Einsatzgebiet erstreckt sich vom Thermikflug in der Ebene (Winden und Flugzeugschlepp) bis hin zum Hangflug.

Wie das Original hat auch Modell der **DG 600 EVOLUTION** Querruder und Wölbklappen. Damit läßt sich das Flügelprofil jederzeit verändern, um Aufwinde bestmöglich auszunutzen bzw. den Schnellflug zu optimieren. Gleichzeitig lassen sich die Ruder zur Landung in die Butterfly-Stellung bringen, um auch bei beengten Platzverhältnissen punktgenau landen zu können.

#### Technische Daten:

Spannweite:	3600 mm
Rumpflänge:	1450 mm
Flächeninhalt (FAI):	ca. 61 dM <sup>2</sup>
Fluggewicht:	ab ca. 2900 g
Flächenbelastung (FAI):	ab ca. 48 g/dM2
Profil Fläche/Leitwerk	RG-Straak/NACA 0009 - 0010
Funktionen:	Höhe, Seite, Quer, Wölbklappe
Option:	Schleppkupplung, Störklappen



Der **PiCO-Jet** ist das unkonventionelle Spaßmodell in der **PiCO11-line-Modeltreihe**, für fortgeschrittene Piloten, die ein Maximum an Spaß wollen, richtig was zum rumfetzen, und das mit wenig Aufwand.

Das Modell besteht aus nur 3 Formteilen, die in hochpräzisen Formen (CAD/CAM) geschäumt werden. Dadurch wird eine hohe Genauigkeit, insbesondere im Hinblick auf Form und Symmetrie, erst möglich.

Der "Bau" beschränkt sich auf den Einbau der Ruderanlenkungen der RC- und Antriebskomponenten (fertig verkabelter Motor liegt bei) sowie dem Aufbringen des Dekors. Die RC-Ausrüstung wird im Standardfall im Rumpf eingebaut daraus ergibt sich eine enorme Variationsbreite bei der Ausrüstung, vom reinen Segler mit 2 Servos ab ca. 350 g bis zum ElektroPower-Jet mit The Brick und 8-Zeilen bei etwa 700 g ist alles drin.

2 Stunden Bauzeit unendlich viel Flugspaß

- Schnell, wendig mit unkritischen Flugeigenschaften
- Schnell und einfach zu montieren
- Variable Einsatzmöglichkeiten vom PSS-Segler bis zum ultra



### **PiCO-Jet „COMBAT“**

#### **Andere reparieren Sie fliegen!**

PiCO-Jet "COMBAT" aus neuartigem, extrem zähen Partikelschaum.

Das Material wird in einem aufwendigen Verfahren verarbeitet. Es läßt so manchen Crash, der bei herkömmlichen Styropor-/Leichtschäummodellen zu erheblichen Beschädigungen führt, an der "COMBAT"-Version nahezu spurlos vorbeigehen.

Das bedeutet für Sie: • Mehr Spaß

#### • weniger (Bruch-) Risiko

• Durchzug satt durch starken Antrieb und höhere Flächenbelastung

Als Motorisierung des PiCO-Jet „COMBAT“ wird benötigt:

Permax 480/7,2V # 33 2689

Akku 8/800AR # 15 5649

Für alle PSS-Fans:

Unmotorisiert eignet sich der PiCO-Jet "COMBAT" hervorragend als Combat-Hangsegler.

Sie suchen ein leichtes, ansprechendes Elektroflugmodell in bewährter Holz-Bauweise für den Einstieg oder den entspannenden Flug zwischendurch, haben aber keine Zeit für aufwendige Klebe-, Schleif- und Bespannarbeiten?

Dann ist der **Brummi** aus unserer Nostalgie-Baureihe genau das Richtige. Nur noch wenige Montagearbeiten sind zu erledigen, bis der **Brummi** mit seinen ausgewogenen, gutmütigen Flugeigenschaften begeistert. Bodenstart und langsame, tiefe Vorbeiflüge bei ruhigem Wetter bereiten mit dem **Brummi** besonders viel Spaß! Mit der empfohlenen Ausrüstung sind Gesamtflugzeiten von ca. 10 min. möglich.



#### • klassische Balsa-Leicht-Bauweise

• fertig gebaut und bespannt

• super Flugeigenschaften

• in kurzer Zeit flugfertig

# **HIROBO** bringt drei neue Scale Helikopter auf den Markt.

## **Dolphin, Panther und einen Tiger.**

Diese Maschinen verwenden eine neu konstruierte Mechanik für die 60'er Klasse. Es wird eine 120°

Dreipunktanlenkung verwendet. Für all diese Helikopter gibt es optional einen On Board Starter und einen Vierblattrotorkopf.

Dolphin und Panther haben beide einen 7 Blatt Fenestron und ein Einziehfahrwerk welches mit Stossdämpfern ausgerüstet ist.

Weitere Merkmale

- Neues Metall Chassis für Scale Helikopter
- FFR - Rotorkopf
- FRP Rumpf mit eingearzttem Rahmen



**AS365 Dolphin Bestell Nr.: 0404-981**

**AS565 Panther Bestell Nr.: 0404-982**



**Eurocopter Tiger  
Bestell Nr.: 0404-980**

# It's not a Trick!

# KYOSHO

THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

## G-Trick 90

Best.-Nr. Y1920 • 1.200,- DM\*

### Technische Daten

Spannweite: ..... 1.660 mm  
Länge: ..... 1.680 mm  
Flächeninhalt: ..... 52,25 dm<sup>2</sup>  
Profil: ..... vollsymmetrisch  
Abfluggewicht: ..... 3.800 g  
Motor 2-Takt: ..... 10,0 cm<sup>3</sup>  
Motor 4-Takt: ..... 15,0 cm<sup>3</sup>

### KYOSHO setzt Maßstäbe!

- **Perfekte Fertigungsqualität, alle Bauteile handverlesen und individuell an den jeweiligen Baukasten angepasst!**
- **Aufbau aus sehr leichtem, ausgesuchten Balsa- und Sperrholz, Tragfläche in Styro-Balsabauweise, voll beplankt**
- **Rumpf, Tragflächen und Heckleitwerk 5-farbig(!) bespannt**
- **Radverkleidungen, Motorhaube und Resonanzrohrtunnel in edler GfK-Ausführung, fertig lackiert(!) mit 2K-Lack**
- **Präzise Anlenkung der Querruder über zwei Flächenservos**
- **Extrem präzises, F3A-typisches Flugverhalten**
- **Sehr kurze Bauzeit, durch hohen Vorfertigungsgrad und kompletten Lieferumfang mit sämtlichen Kleinteilen und Zubehör**
- **Wahlweise für den Einbau von 2- oder 4-Takt-Verbrennungsmotoren**
- **Für F3A-Kunstflugtraining und erfolgreichen Wettbewerbseinsatz**



Weltklasse! **GIICHI NARUKE** wurde 1999 F3A-Vize-Weltmeister in Pensacola, USA mit seiner Eigenkonstruktion **G-TRICK!**



Ein Baukasten der absoluten Spitzenklasse! Alle Teile sind fertig gebügelt, die GfK-Verkleidungsteile sind mehrfarbig mit 2K Lack lackiert! Neben dem hohen Vorfertigungsgrad setzt KYOSHO Maßstäbe in puncto Verarbeitungsqualität und Lieferumfang!



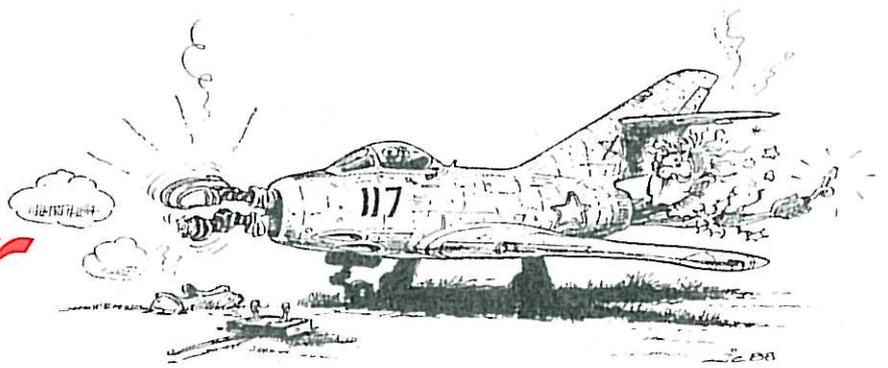
KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • DE-24568 Kaltenkirchen

Info-Hotline: 04191-932678 • hotline@kyosho.de • www.kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel!

\* unverbindliche Preisempfehlung

# Jet- corner



## Hallo Jetfreunde!

Ich weiß ja nicht wie es Euch geht, aber wenn ich nun an manchen Tagen aus dem Fenster sehe, juckt es mich schon gewaltig wieder meine Jets in den Himmel zu jagen. Zweimal ist es sogar schon gelungen, wobei auch ein neuer Trainer eingeflogen wurde. Dazu aber später.

Die Jetsaison 2000 hat zwar keine Weltmeisterschaft, aber doch einiges zu bieten. Besonders erfreulich ist es, daß mehr und mehr Veranstaltungen für Jetfreaks geplant werden.

Nun seit der WM in Zeltweg sind wir nicht mehr wegzuleugnen, und vielleicht ist der Tag auch nicht mehr so fern an dem Jets in einer offiziellen Wettbewerbsklasse F4J geflogen werden.

Der Saisonauftakt hat es bereits in sich. Villesse ist zwar nicht in Österreich, hat sich aber für Italiener, Deutsche, Schweizer und uns Österreicher zum Startevent jedes Jahres gemausert. Ende April, bei bereits herrlichem Frühjahrs Wetter mit einem Hauch maritimer Luft läßt dieses Event jedes Pilotenherz höher schlagen. Die Platzverhältnisse auf dem nahe der Adria zwischen Udine und Grado gelegenen Flugplatz veranlassen die Jetflieger alle Ihre neuen Geräte mitzubringen, und man sieht so manchen nicht unspektakulären Erstflug. Wer bereits am Vortag anreisen kann erlebt vielleicht mit dem österreichischen Team einen Abend der Sonderklasse bei dem nicht zu wenig Sprit fließt. Für genügend kulinarische Köstlichkeiten aus Italien ist gesorgt.

Weiter geht es dann Anfang Juni mit dem Enns Jetmeeting. In Enns wird schon seit vielen Jahren mit Jets geflogen, und man kann sicher sagen daß dort eine der Urzellen der heimischen Jetszene beheimatet ist. Piloten wie Franz Höllinger mit seinen Airlainern, Didi Baumann ein Mitglied des Austria Jet Teams, wie auch Edi Morbitzer mit seiner A 10 sorgen in Enns regelmäßig für erstklassige Showeinlagen.

Mitte Juli geht es dann mit einem Highlight weiter. das Rosental Jet Meeting gilt mittlerweile als Pflicht für die Elite in Europa. Perfekt organisiert von Manfred Eberhard und seinem Club zählt dieses Meeting einige tausend Zuseher. Bisher hat das Kärntner Wetter noch nie ausgelassen, und präsentiert das Rosental mit seiner einmaligen Bergkulisse zum verlieben. Die Platzverhältnisse mit 100 Meter Beton lassen wirklich alles abheben, und so mancher Kameraflug oder Luftkampf läßt den Atem der Zuseher stocken. Ein verlängertes Wochenende daraus zu machen bietet sich geradezu an, da das Rosental auch für Familien mit seinen Bädeteichen und sonstigen Attraktionen beste Voraussetzungen bietet. Ende August und Ende September folgen noch zwei super Events. JETS OVER VIENNA ist das erste große Jettreffen im Osten unseres Landes. Eine weitere Keimzelle der Österreichischen Jetszene hat sich beim Wiener Club MFC Falke gebildet welcher bereits mehr als zehn eigene Jetpiloten zählt. Es war also naheliegend, daß auch eine Veranstaltung auf den Plan gehört. Am 26. und 27. August heißt es in Strasshof bei Wien alles Jets. Mit zwei Betonpisten von 110 X 14 und

105 X 10 m auf einer Gesamtplatzlänge von 400 m und 26.000 m<sup>2</sup> Gesamtfläche ist das das Größte was ein Modellflugplatz in Österreich wohl zu bieten hat. Erwartet werden bis zu 50 Piloten mit Ihren Jets und jede Menge Spaß.

Den krönenden Abschluß bilden dann die bereits bekannten und seit Anfang der 90er abgehaltenen NITRO DAY'S in Punitz. Der Punitzer Flugplatz wird Ende September von den Veranstaltern der Jet WM in Zeltweg Peter Cmyral und Aldo Ofenheimer zu einem Eldorado für Jetflieger verwandelt. Der hohe Bekanntheitsgrad dieser Veranstaltung hat sogar schon Gäste aus Asien anreisen lassen.

Man kann also sagen, daß die Saison 2000 ein Hammer wird. Wem das alles noch zu wenig ist, der kann auch noch an den Jetwettbewerben in Stocking und bei den Austrian Jet Masters im Rosental teilnehmen oder zusehen.

Darüber hinaus gibt es International noch eine Reihe interessanter Veranstaltungen wie das Mallorca Jet Meeting.

In der Tabelle finden Sie den Überblick über alle Veranstaltungen.

**·Jets over Pampa**  
Belgium 29.4-30.4. 2000

**·Villesse Jet Meeting**  
Italy 06.05.-07.05 2000

**·Mallorca JET Meeting**  
Spain 20.5-21.5. 2000  
**Contact:**  
[matiasduran@mundivia.es](mailto:matiasduran@mundivia.es)

**Enns Jet Meeting**  
03.06-04.06. 2000 Austria  
**Contact:** [mor@ebnerhicon.at](mailto:mor@ebnerhicon.at)

**Eolo JET Meeting**  
Italy 10.6-11.6. 2000

**·German Masters**  
Germany 17.6-18.6.2000  
**Contact:**  
[heinrich.voss@gbt.man.de](mailto:heinrich.voss@gbt.man.de)

**Airshow Zeltweg**  
Austria 30.6-2.7. 2000

**·Rosental JET Meeting**  
Austria 22.07-23.07. 2000

**Pec Jetmeeting**  
Hungary 29.7-30.7. 2000

**Holstebro Jet Meeting**  
Denmark 4.08.-06.08. 2000

**·Stocking F4J**  
Austria 12.8-13.8. 2000  
**Contact:**  
[pcmyral@netway.at](mailto:pcmyral@netway.at)

**JETS OVER VIENNA**  
Austria 26.8-27.8. 2000  
**Contact:** [binder@jets.at](mailto:binder@jets.at)

**·Austrian Jet Masters**  
Rosental Austria  
09.09.-10.09. 2000  
**C o n t a c t :**  
[eberhard.manfred@utanet.at](mailto:eberhard.manfred@utanet.at)

**·Nitro Days Punitz**  
Austria 23.9-24.9. 2000  
**C o n t a c t :**  
[pcmyral@netway.at](mailto:pcmyral@netway.at)

Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.jets.at>  
Abschließend kann ich allen Jetinteressierten noch die Mitgliedschaft beim AJMV Austria Jet Modellflug Verein empfehlen. Die ATS 200,- Jahresbeitrag rechnen sich garantiert.

Kontaktadresse:  
Peter Cmyral (Obmann)  
Engelsdorferstraße 78  
A-8042 Graz Tel: 0316-403350 oder 0664 4045656  
e-mail: [pcmyral@netway.at](mailto:pcmyral@netway.at)  
Homepage <http://www.jets.at>

# Der neue GRAUPNER Katalog 48FS ist da!

AZ 40

Über 950 Seiten  
aktueller Modellbau

140 Seiten Flugmodelle

60 Seiten Heli-Modelle

126 Seiten  
Schiffsmodelle

66 Seiten  
Automodelle

124 Seiten  
RC-Technik

38 Seiten  
Ladetechnik

72 Seiten Elektromotoren

78 Verbrennungsmotoren

98 Seiten Zubehör

... und alle Neuheiten 2000

Ab sofort im Fachhandel!



GRAUPNER GmbH & Co. KG  
Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck  
Internet <http://www.graupner.de> · <http://www.graupner.com>

# Graupner

# Testbericht Blackshark

Wie in der letzten Ausgabe berichtet, gibt es mittlerweile eine Reihe von Jet-Trainern am Markt.

Um meine Erfahrungen aus der Praxis mit einem solchen Gerät berichten zu können, habe ich mich kurzerhand entschlossen, mir einen sogenannten Trainer zuzulegen. Ich landete schließlich bei Peter Mayer, einen Salzburger, den es nach Norddeutschland verschlagen hat. Das von ihm angebotene Gerät trägt den typischen Trainernamen BLACKSHARK.

Baufaul wie ich bin, war eine meiner ersten Fragen an Peter wie groß der Bauaufwand ist. Er offerierte mir sofort die Deluxeversion um ATS 10.490,- (Standard 7.990,-), welche für echte Baumuffel ein Gedicht ist. Nach 10 Stunden alles inklusive in der Luft zu sein, ein Traum.

Im Baukasten findet man einen hervorragend gefertigten GFK Rumpf in silber eingefärbt mit eingebauten Fahrwerksaufnahmen und Spanten, fertig gebaute Seitenleitwerke und Flächen mit Holkehlenlagerung für Ruder und Klappen. Für Servos,

Empfänger und Accus sowie Turbinenelektronik und Pumpe ist jede Menge Platz. Für mich kann ich sagen, so zusammengeraumt war noch nie ein Flugzeug von mir.

Achtung, für die Querruder mindestens 10 kg Stellkraft verwenden.

Die Springairs 402 aus meiner im Herbst zerschellten Jak (mangels Bodenfreiheit) paßten genauso perfekt in die Fahrwerksschächte wie die original dafür erhältlichen Fahrwerksmechaniken.

Wer es gerne einfach hat oder auf Komfort steht, dem empfehle ich für die Fahrwerke und Bremspneumatik die elektronischen Spezialventile von Festo. Damit wird jedes Servo und Ventil überflüssig und bis hin zur ABS ähnlichen Bremssteuerung ist alles möglich.

Der Turbineneinbau oder besser gesagt Aufbau ist im Gegensatz zu anderen Jets das Einfachste. Eine Schelle und vier Stützen, und fertig ist der Zauber.

Nun noch zwei mal 1,5 Liter Cola Flaschen nach einem Cola Light Rausch eingebaut, Sie hören richtig 3 Liter Sprit, das reicht für mindestens eine

viertel Stunde Flugzeit.

Der Erstflug:

Der Blackshark mit einer meiner Jakadofskyturbinen aus der F-15 bestückt und ich kommen also am vergangenen Sonntag dank Wettergott in Srasshof an. Sofort konzentriert sich das Interesse auf meinen Blackshark. Ein paar Einstellungen überprüfen, Turbine neu einstellen auf 110.000 U/min das sind ca. 7,5 kg Schub und ab geht's zum Erstflug.

Der Blackshark nimmt nach wenigen Metern problemlos die Nase Hoch und stürmt Richtung Himmel. Gas raus auf die Hälfte und die Reaktion der Ruder prüfen. Und dann das erste mal im Horizontalflug mit Vollgas. Der Blackshark wird pfeilschnell, läßt sich aber mit der notwendigen exponential Einstellung (50%) sanft beherrschen. Ich habe vorsorglich einen Kreisel für die Querruder eingebaut welcher sich aber als unnötig erweist. Im Langsamflug ist der Blackshark gutmütig und einfach mit einem sagenhaften Gleitwinkel zu beherrschen. Mit ausgefahrenen Klappen geht er sofort auf die

Nase, was das Beimischen von Höhenruder empfiehlt.

Fazit: Der Blackshark ist für den Turbinenanfänger sowie den Profi bestens geeignet. Einerseits läßt er den Anfänger langsam das Potential der Turbinenfliegerei erlernen, und für den Profi bedeutet der Blackshark Fun ohne Ende. Zu haben ist der Blackshark über den Jet Onlineshop [www.jets.at](http://www.jets.at) sowie bei der Wiener Hobbyfactory Tel. 01/2784186 in verschiedenen Versionen:

Standardbausatz:

ATS 7.990,-

Deluxe Bausatz:

ATS 10.490,-

Startpaket Blackshark mit Turbine um ATS 38.990,- Nach Vereinbarung biete ich gerne eine Vorführung an.

Weitere Informationen über Hans Michael Binder Tel.: 0676 40 71603 e-mail: [binder@jets.at](mailto:binder@jets.at)

Ich hoffe auch diesmal wieder einigen lange Zähne auf das Jetfliegen gemacht zu haben und freue mich das nächste Mal schon aus der laufenden Saison berichten zu können.

Hans Michael Binder

## Das ultimative Set für HELI - Einsteiger

# HIROBO Shuttle Challenge

Dieses Set ist bei folgenden Fachhändlern in Österreich erhältlich (in alph. Reihung)

Hobby Factory Ges.m.b.H 1210 Wien

Lindinger Modellbau 4591 Molln

Modellbau Böckle 6840 Götzis

Modellsport Böhm 1210 Wien

PEMA Modellsport 6020 Innsbruck

RC - Hobby Paradies Enns 4470 Enns

S und K HeliCenter Utzenaich 4972 Utzenaich

Im Set enthalten:  
Shuttle Challenge 30ér Klasse Heli  
OS-32 SX-H Motor  
Spezielles Landegestell  
Werkzeug  
Starterverlängerung  
Pitchlehre

Heli - Import - Brodnak  
Hauptstraße 149  
A - 8990 Bad Aussee  
Tel.: 03622 - 5323013  
Fax.: 03622 - 5323017  
e-mail: [info@hirobo.at](mailto:info@hirobo.at)

Hirobo Generalimporteur für die Länder Österreich, Deutschland, Slowenien, Slowakei und die Tschechische Republik

[www.hirobo.at](http://www.hirobo.at)

# Meine Geschichte vom LOGO 20 SP

## Warum schon wieder ein neuer Elektrohubi ?

Diese Frage stellte mir meine Frau, als sich das Infomaterial in der Wohnung verdächtig mehrte. Natürlich war ich gut vorbereitet, hatte ich diese Frage doch schon erwartet und inzwischen (fast) alles über den LOGO 20 gelesen.

**Also:** Logo 20 steht einfach für pures Flugvergnügen mit 20 Zellen. Weil die kleinen 10 Zellen-Hubis nicht so richtig mit den großen 30 Zellen -Transportern mithalten können, aber mein großer Logo 30 Jetranger aufgrund seiner Größe meist bei Familienausflügen daheim bleiben mußte, hab'ich den goldenen Mittelweg gesucht.

Der LOGO 20 ist da einfach ideal: das gesamte Heckrohr kann innerhalb weniger Sekunden abgenommen werden, ohne die Riemenspannung zu verlieren. Somit hat dieser Hubi einfach immer genug Platz im Auto.

Und außerdem: Hubschrauber kann man nie genug haben!!

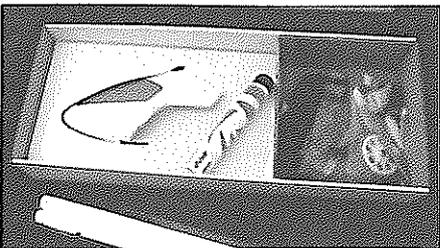
Auf dieses geniale Argument folgten einige Tage Warten, dann endlich:

Der Bausatz ist da!

Ich weiß nicht was der Postler dachte als ich ihm das Paket mit einem irren Grinsen aus der Hand nahm, ist mir aber auch ziemlich egal.

Selbstverständlich hatte ich es dann recht eilig mir den Inhalt mal genauer anzusehen.

Hier sind mal die Bilder von der Schachtel und wie sich das Ganze nach dem Öffnen präsentiert:



Wie bei Mikado üblich sind alle Teile in Plastiksäckchen verpackt, und die Säckchen nach Bauabschnitten nummeriert. Anhand der beiliegenden Liste wurde alles auf Vollständigkeit kontrolliert, dabei ist dann auch das Heckrohr aufgetaucht, welches im doppelten Boden der Schachtel versteckt war. Dabei fiel mir vor allem

die große Menge Kugellager auf, insgesamt 37 Stück!

Ein großer Plan mit einer Explosionszeichnung war auch vorhanden, sowie eine ausführliche Bauanleitung. Somit stand einem Zusammenbau nichts mehr im Weg, außer daß auf dem Arbeitstisch noch etwas Platz geschaffen werden mußte.

Nachdem auch diese Hürde genommen war, ging es mit voller Energie ans

### Bauen .

Hier erwartet einen die übliche Schrauberei, was mit anständigem Werkzeug kein Problem darstellen sollte.

Wie ich von meinem LOGO 30 schon gewohnt war, passen alle Teile einfach bestens zusammen, sogar eine hohle 10mm Rotorwelle ist wieder dabei!; vormontierte Teile gibt's hier aber nicht. Erspart man sich das Zerlegen und wieder zusammenbauen.

Etwas billig erschien mir jedoch die Verbindung der Seitenteile durch Sechskantbolzen aus Kunststoff, sowie die Kunststofftaumelscheibe.

Eine Rückfrage bei Mikado ergab jedoch, daß es diese Teile aber bald serienmäßig aus Alu geben wird.

Die mechanische Taumelscheibenmischung hat mich anfangs etwas skeptisch gestimmt, war ich doch auf dieses wabbelige Ding im ECO 8 eingestellt.

Die Zweifel waren schnell weg, viele der vorher erwähnten Kugellager wurden hier eingebaut und der mechanische Mischer arbeitet präzise, leichtgängig und fast spielfrei, ich war begeistert!

Ob jetzt mechanische oder elektronische Taumelscheibenmischung besser ist, halte ich für reine Geschmacksfrage, es haben beide Systeme ihre Vor- und Nachteile.

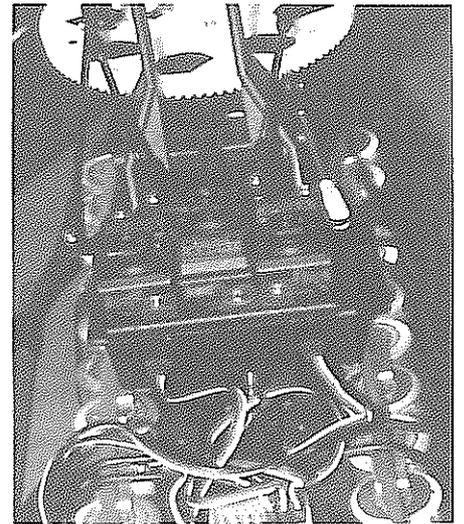
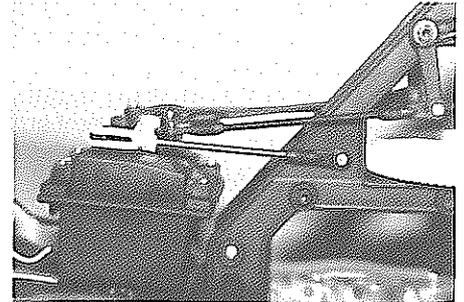
Die Pluspunkte der mechanischen Mischung liegen in der einfachen Einstellung und Durchschaubarkeit, unterschiedliche Servogeschwindigkeiten wirken sich hier nicht negativ aus.

Ein weiterer Pluspunkt, den vor allem Ein- und Umsteiger zu schätzen wissen, ist die Möglichkeit, eine billige Fernsteuerung ohne Heliprogramm verwenden zu können.

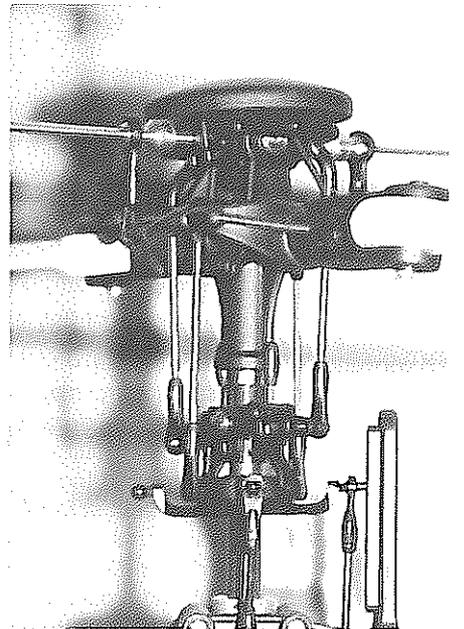
Der Vollständigkeit halber seien noch die Nachteile des mechanischen Mischers erwähnt, nämlich ein geringfügig höheres Gewicht, sowie eine höhere Belastung für die einzelnen Servos.

Genug gelabert, der LOGO 20 hat mechanische Mischung, die funktioniert super, und damit basta.

Und so sieht's aus:



Der Rotorkopf ist bis auf die kleineren Blatthalter und die fehlenden Drucklager nahezu identisch mit dem vom Logo 30.

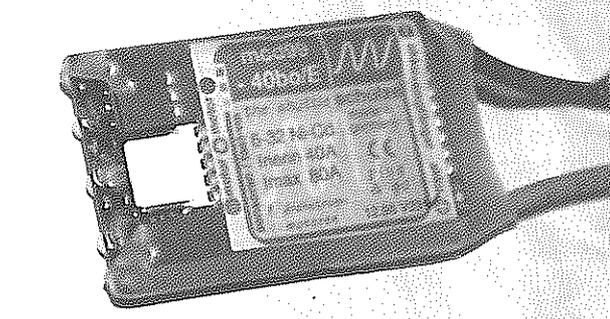
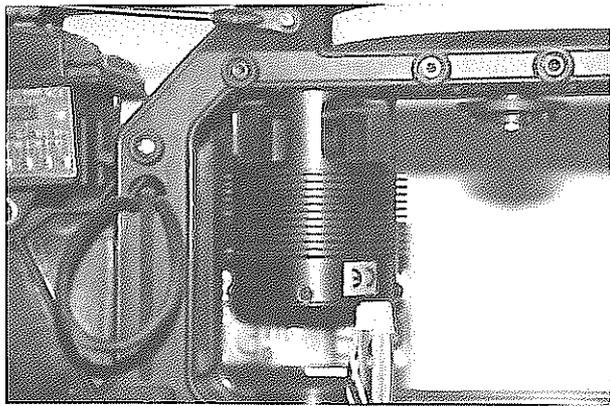


Alles doppelt kugelgelagert, so soll ein Hubi sein. Und daß ich mich diesmal nicht mit Schraubensicherungslack vollgekleckert hab ( Zufall) macht mich bis hierher richtig zufrieden.

Bis die Mechanik mit ihren mehr als 300 Teilen fertig ist, vergehen so zwischen 5 und 10 Stunden. So genau lässt sich das nicht sagen, weil die Arbeit ja Spaß macht und man schon deswegen nicht auf die Uhr glotzt. Als Servos kamen kugelgelagerte Standardservos rein, wobei für den Heckrotor nur ein Graupner Servo verwendet werden kann, die Futaba sind geringfügig zu gross.

Auf den Motor mußte ich lange warten, aber weil ich unbedingt den Plettenberg HP300/20/A4 Heli wollte, ging es halt nicht schneller. Dieser bürstenlose Motor hat schon ein Lüfterrad eingebaut, darum steht auch das „Heli“ hintendran. Das Warten hat sich gelohnt, der Pletti ist wirklich ein edles Teil. Mikado empfiehlt übrigens ein 8er -Ritzel dafür. Ich konnte es nicht erwarten bis meine Kamera von der Reparatur zurückgekommen war, deswegen gibt's den Motor hier nur in eingebautem Zustand zu besichtigen:

Der Motor wird von oben mit 4 Schrauben befestigt, welche zwar gut zugänglich sind, aber nur wegen einem Foto....



Ich verwende den Schulze mcd99-40 Bo/E zum Ansteuern des Motors, der auch eine echte Drehzahlregelung beherrscht. Die Konfiguration für den Gebrauch als Heli-Regler ist ziemlich umständlich, darum verwende ich die „flysoft“ software von Schulze in Verbindung mit dem optionalen Programmieradapter. Damit geht die Konfiguration schnell und problemlos, man kann damit sogar die Einstellungen auf dem PC oder Notebook speichern. Weitere Informationen zu diesem Thema, sowie die Software sind auf der Schulze

website unter <http://www.schulze-elektronik.com> zu finden.

Mikado-typisch ist auch die fertig verklebte Haube, die Mistarbeit bleibt einem also erspart.



Weil ich noch immer nicht alt genug bin um Aufkleber faltenfrei zu plazieren, wurde wieder mal ganz einfach mit dem Airbrush drübergeblasen.

#### Fliegen

...kann er natürlich auch.

An einem trübem Wintertag gings dann erstmals auf den Flugplatz. Der Logo 20 war mit 24 Zellen bestückt und der Drehzahlregler auf eine Rotordrehzahl von 1800 programmiert. Ich wollte natürlich wissen, was in dem Motor steckt... Das bekam ich dann auch eindrucksvoll demonstriert: der Logo stand mit voller Drehzahl am Bo-

wäre!!! Die Landung ging glatt und kurz darauf war das Pitchservo als defekt entlarvt. Man konnte es spielend mit 2 Fingern aufhalten...

Weil meine Finger inzwischen auch eingefroren waren gings wieder nach Hause, wo in der schönen warmen Werkstatt

ein neues Servo eingebaut wurde.

Starker Schneefall verschob den 2. Versuch um fast 2 Wochen.

Und dann zeigte der Logo was er kann. Nach 2 Flügen mit einigen unfreiwilligen 3D - Einlagen beschloss ich, nur mehr 20 Zellen zu verwenden und die Rotor-

drehzahl auf 1500 abzusenken.

Das Geräusch der Blätter ist immer noch sehr beeindruckend, die Flugzeit blieb mit 6min 30 auch gleich. So eingestellt hat mir der Logo auf Antrieb gefallen, er reagiert flott auf Nick und Roll und hat auch mehr als genügend Reserven für schnelle Bremsmanöver.

Mit den Mikado Mini- S Blättern sollten Autorotationen ein Kinderspiel sein, aber das hab ich mir wegen der winterlichen Unebenheiten am Platz noch verkneifen. Der Logo20 liegt satt in der Luft, klingt stark nach Turbine und geht auch sauber durch Loopings und 540er Turns. Im schnellen Vorwärtsflug zeigt er keine Tendenz zum Aufbäumen, wenngleich die Endgeschwindigkeit nicht mit meinem Logo30 Jetranger konkurrieren kann.



den und ich gab langsam Pitch. Der Logo wurde leicht auf den Kufen, zeigte keinerlei Tendenz nach irgendeiner Seite auszubrechen, und ich gab mehr Pitch. Als der Pitchhebel schon anstand war der Vogel immer noch am Boden.????? Als ich noch nachdachte was da wohl los ist war der Logo schon 20m über mir ( Aha, daher der Name ! ) . Ohne daß die Drehzahl eingebrochen

**Meine Meinung:** ein vielseitiger Hubi mit super Flugeigenschaften, die den Preis mehr als rechtfertigen.

Vorsicht Suchtgefahr !!!

Wer jetzt auf den Geschmack gekommen ist, kann noch bei Mikado unter <http://www.snafu.de/~mikado> vorbeischaun, da gibt's mehr Bilder und die komplette

# REICHWEITENTESTS

**„Vertrauen ist gut, Kontrolle besser“, dachte sich der prop-Tester und überprüfte die Senderakkuausgangsleistung mit verschiedenen Antennen. Vier Empfänger wurden Reichweitentests unterzogen.**

Hand aufs Herz, wer von uns – wenn auch aus ganz unterschiedlichen Gründen – hat nicht schon einmal an der Reichweite seiner Fernsteuerung gezweifelt. Doch von einem Test, der uns die Zweifel an dieser geheimnisvollen Technik raubt, steht nichts in den Betriebsanleitungen. Genannt wird jedoch meistens die Gleichstromleistung = Nennspannung \* Stromaufnahme und die ist kontrollierbar, sagt aber schlußendlich nicht alles über die effektive Sendeleistung aus. Leicht einzusehen ist aber, daß die abweichenden Stromaufnahmen unterschiedlicher Antennen sehr wohl einen Rückschluß auf die jeweils erzielbare Reichweite zulassen. Da sich Spannung und Strom direkt proportional verhalten, ist beim Absinken der ablesbaren Senderakkuspannung irgendwann so wenig Leistung vorhanden, daß der Ofen aus ist. Nicht umsonst steht in den Betriebsanleitungen: bei Erreichen von ... Volt, sofort Landung einleiten!

Für etwaige Sender-Leistungsvergleiche wird von Firmen ein Feldstärkemeßgerät eingesetzt. (Ältere Semester werden sich noch erinnern, daß man einst durch Knopfdruck, neben der Akkuspannung, auch noch die augenblickliche HF-Abstrahlung des Senders am Anzeigeelement ablesen konnte).

Als Senderversuchsobjekt dieses Berichtes diente der Graupner MC-16/20, FM 35 MHz. Getestet wurde mit eingeschobener und ausgezogener Originalantenne und zwei Wendelantennen. Wie schon vorher erwähnt, ist es dem interessierten Modellflieger nur möglich, die unterschiedliche Akkuausgangsleistung bei den verschiedenen Antennen festzustellen. Man entfernt dazu die Sicherung im Sender und schaltet statt dessen an deren Halterung ein Milliampereometer dazwischen. Zu beachten ist, daß die Stromaufnahme sehr stark von der Lage bzw. Richtung der Antenne abhängt. Es darf auch keine Berührung der Antenne stattfinden. Um praxisgerechte Werte zu bekommen, sollte man den Sender wie beim Fliegen umhängen. Nach dem Einschalten steigt zunächst die Stromaufnahme kontinuierlich, bis sie sich nach etwa einer halben Minute auf einen konstanten Wert einpendelt.

Überrascht hat bei diesen Messungen eigentlich nur die doch extrem kurze Wendelantenne der Firma Royal Elektronik, Wien 3. Sie erbrachte immerhin mehr als 1,5 Watt Akkuausgangsleistung. Da sie firmenseitig auf den jeweiligen zum Einsatz gelangenden Quarz abgestimmt wird, ist u.U. eine Vorbestellung erforderlich..

**Sender: Graupner MC-16/20, FM 35 MHz**

**Senderakku 8NH-3000 CSSpannung 10,7 V**

Senderantenne	Länge	Strom A	Akku Ausgang W
Originalantenne eingeschoben	190 mm	135 mA	1,44 W
Originalantenne ausgezogen	1470 mm	170 mA	1,82 W
Graupner Wendelantenne	340 mm	148,8 mA	1,59 W
Royal Elektronik Wendelantenne	210 mm	145 mA	1,55 W

Bei den Reichweitentests für vier verschiedene Empfänger wurde wie folgt vorgegangen. Als Testgelände diente ein abgelegenes, kaum befahrenes Seitentälchen mit einer schnurgeraden fast 1,5 km langen Asphaltstraße. Die Empfängerstromversorgung übernahm ein neuer Sanyo 500 mAh-Akku. Am Empfänger wurden die Kanäle 1-3 mit Rudermaschinen belegt. Die Empfangsantenne hing frei herab. Diese Einheit wurde in einer Hand in Brusthöhe so gehalten, daß schon ein beginnendes „Zappeln“ der Rudermaschine 1 sofort zu spüren war. (Man spürt es wirklich früher, als man es sieht). Die Empfangsantenne hing frei, senkrecht herab. Die nachstehend angeführten Werte beziehen sich also auf den Beginn dieses Zappeln! Die Funktionalität der Rudermaschinen geht aber weit über die angegebenen Entfernungen hinaus! Daher sind diese Werte eher als „Bodensicherheitsreichweite“ und nicht als absolute Reichweite anzusehen, bei der dann schließlich die Arbeit der Rudermaschinen versagt!

Wollte man eine Wertigkeit aufstellen, könnte man vereinfacht sagen, daß der teuerste Empfänger am besten abschnitt. Die Empfänger eins und zwei haben keine Rauschunterdrückung und hören sich am Frequenztester FT-95s der Fa. Royal-Elektronik grauslich an. Völlige Stille herrschte dagegen bei den Empfängern drei und vier.

## Reichweitentests bei Senderakkuspannung von 10,5 V

Empfängerfabrikat	Original-Senderantenne eingeschoben	Original-Senderantenne voll ausgezogen
	Reichweite in Metern	Reichweite in Metern
Yellow 5 C 50 FM	19	400
Webra Nano S6 FM	90	600
Graupner C 12 FM	120	600
Graupner DS 24 FM	135	600

## Reichweitentest bei Senderakkuspannung 10,8 V und Wendelantenne

Antenne	Empfänger	Reichweite in Metern
Graupner Wendelantenne 340 mm	Graupner C 12 FM	600m
Royal Elektronik 210 mm (abgestimmt)	Graupner C 12 FM	400m

Weiters interessierte noch, ob denn eine im Rumpf entlang Gestängen liegende Empfängerantenne die Reichweite beeinträchtigt. Von den oben genannten Empfängern diente diesem Versuch der Graupner C 12 FM, eingebaut im Rumpf eines kleineren E-Motor-Seglers, mit im Rumpf liegender Antenne. Ihr Ende ragt noch 26 cm frei aus dem Rumpfe. Am Empfänger sind ein Schulze Slim-18be-Regler und zwei Nano-Servos angeschlossen und als Stromversorgung ein Sanyo 4-zelliger 150 mAh-Akku. Ergebnis negativ! Reichweite also wie bei frei herabhängender E.-Antenne.

Bei diesem Test trat durch Zufall etwas Interessantes zutage. Wendet man sich mit dem Empfänger vom Sender ab – man verstellt sozusagen das ankommende Sendersignal– tritt bei der Originalantenne ausgezogen und auf den Empfänger gerichtet, ein leichtes Zappeln ein (Entfernung 600m). Wird der Sender um 90° verdreht, so daß die Breitenabstrahlung der Senderantenne wirksam wird, hört dieses leichte zappeln sofort auf. Alten Hasen ist dies bekannt. Sie drehen sich bei Reichweiteproblemen um 90° zur Seite und vergrößern dadurch die Reichweite. Bei der Wendelantenne (Graupner) hingegen, tanzten die Servos bei Abdeckung durch den Körper plötzlich Boogie-Woogie!

Das bedeutet in der Praxis, daß der Empfang bei Flugmodellen die z.B. hinter einem Haus oder sonstigen Hindernissen verschwinden, drastisch herabgesetzt wird. Ferner, daß man sich mit dem Sender nicht hinter Drahtzäunen oder sonstigen Objekten stellen sollte.

Daß BEC (**B**attery **E**liminating **C**ircuit), die Empfängerstromversorgung über den Antriebsakku des E-Motors empfindliche Störungen verursachen kann, wird fast schon in jeder Regler-Betriebsanleitung vermerkt. Ein diesbezüglicher Test stand also auch noch aus. Als Empfänger wurde ein Graupner C 17 FM 35s eingesetzt, an welchem auf Kanal 1 ein Schulze booster-40b Drehzahlsteller und auf Kanal 3 die Höhenruderfunktion angeschlossen sind. Kanal 2 und 5 für gemischte Querruderfunktionen waren nicht in Betrieb. Bei den Bodenreichweitentest konnten keine Entfernungseinbußen festgestellt werden. Störungen im Flug traten bisher nicht auf.

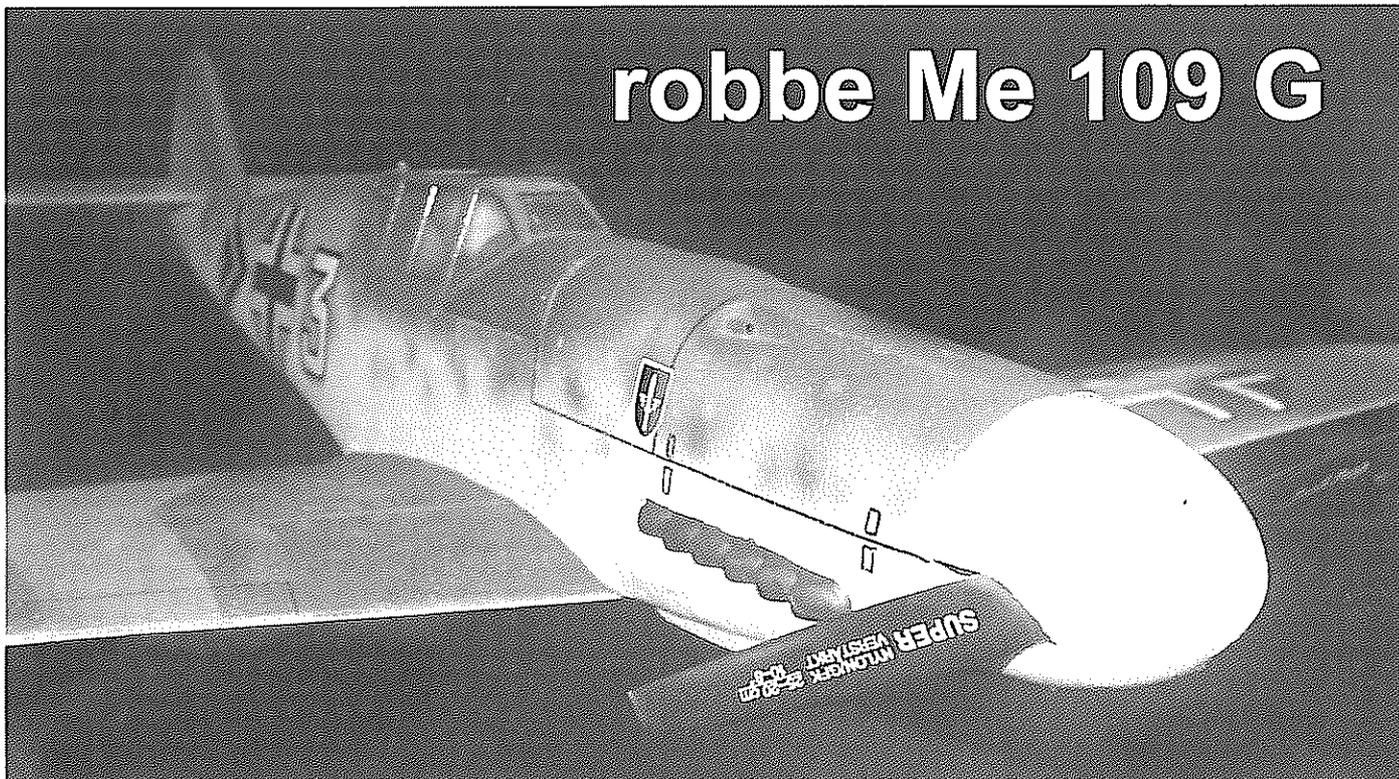
Als Quintessenz dieser Reichweitentests sei angeführt, daß dabei ein reparaturbedürftiger Empfänger entdeckt wurde. Hätte ich diese Tests nicht durchgeführt, wäre ich wohl um ein schönes Modell ärmer geworden. Alterung, aber auch Erschütterungen, sei es durch Transport oder bei Landungen, sind die immer wiederkehrenden Ursachen von Empfängerausfällen. Insbesondere Quarze sind da anfällig. Daher: sich öfteres einmal der Mühe eines Reichweitentests unterziehen!

**Etwas sei aber unbedingt angemerkt:** Die hier beschriebenen Messungen und deren Ergebnisse sind auf keinen Fall allgemeingültig und treffen eben nur auf die vom Tester verwendeten Geräte zu! Sie sollen lediglich als Beispiel für allfällige Überprüfungen von Fernsteuergeräten interessierter Leser dienen.

Und noch etwas: Was oft dem Sender oder Empfänger in die Schuhe geschoben wird, bewirkt gar nicht so selten eine mit hinterlistigen Fehlern behaftete Rudermaschine. Diese Tücken sollen gelegentlich in einem anderen Beitrag behandelt werden.

Oskar Czepa

# robbe Me 109 G



Als ich eines Tages gerade bei robbe Österreich war, wurde mir Herr Heinrich von robbe Deutschland vorgestellt. In einem ausführlichen Gespräch fragte mich Herr Heinrich, was ich mir als Modellflieger von robbe so wünschen würde. Spontan wünschte ich mir eine „Me“ und vielleicht noch eine „Spit“. Eigentlich vergaß ich dieses Gespräch wieder bis ich am robbe Stand auf der Nürnberger Messe, Herrn Heinrich wieder traf und er mir sichtlich stolz eine Me 109 und eine Spitfire präsentierte. Beide waren in der neuen Styrotechnik gefertigt und sahen, waren sie gut lackiert eigentlich recht gut aus.

Ich freute mich natürlich schon bis diese Modelle lieferbar waren und orderte natürlich eine „Me“.

Über die original Me 109 selbst zu schreiben erübrigt sich wohl von selbst, nicht so jedoch über dieses Modell. Hier haben sich die robbe-Techniker wirklich eine Menge einfallen lassen und zeigten viel Liebe zum Detail. Von der Servo- über die Akkuhalterung bis hin zum Platz für den Regler (natürlich gut belüftet) ist hier alles wohl bedacht. Alle Styroteile passen ausgezeichnet und der Bau (eigentlich nur ein Zusammensetzen) dieses Modells bereitet keinerlei Schwierigkeiten.

Als Antrieb wählte ich den bewährten 15-7 von Webra mit einem Graupner profi prop 10x8 „geregelt“ von einem Jamara 480 Regler. Energie liefern 7 „2000“ Zellen.

Die Vorlackierung dieses Modells ist natürlich eher einfach gehalten und kann für einen „Me-Fan“ wie mich eigentlich nur als Grundierung dienen. Vorlagen für gute Lackierungen gibt es ja genügend. Als wirklich gute und auch authentische Farben kann ich die Farben der Firma TAMYA oder auch GUNZE (im Plastikmodellbau erhältlich) empfehlen. Das sind wasserlösliche Acrylfarben ausgezeichneter Qualität.

Der Einbau aller RC-Komponenten und des Flugakkus machen keinerlei Schwierigkeiten und ist alles auf seinen Platz, so paßt auch der Schwerpunkt auf Anhieb.

Dem Erstflug dieses Modells fieberte ich natürlich entgegen, sollte doch mein lang gehegter Traum, endlich eine „Me“ zu fliegen, nun wahr werden. Mit „vollgeprutzellen“ Akkus ging es dann auch wirklich los.

Mit kräftigem Schwung (hier sind die Griffleisten in der Fläche von Vorteil) wurde die „Me“ ihrem wahren Element überge-

ben und in sattem Steigflug zeigte der „E-Webrist“ was so aus seinen Windungen kommt. Hat man nun genügend Höhe erreicht und drückt man die „Me“ etwas an, so erwacht sie wirklich zum Jagdflugzeug. Hohe Wendigkeit und ein wirklich tolles Flugbild zeichnen dieses Modell aus. Leider sind die Akkus schneller leer als einem lieb ist und insgeheim denkt man als alter Methanolfetischist „da müßt doch ein Dreienthalber rein“.

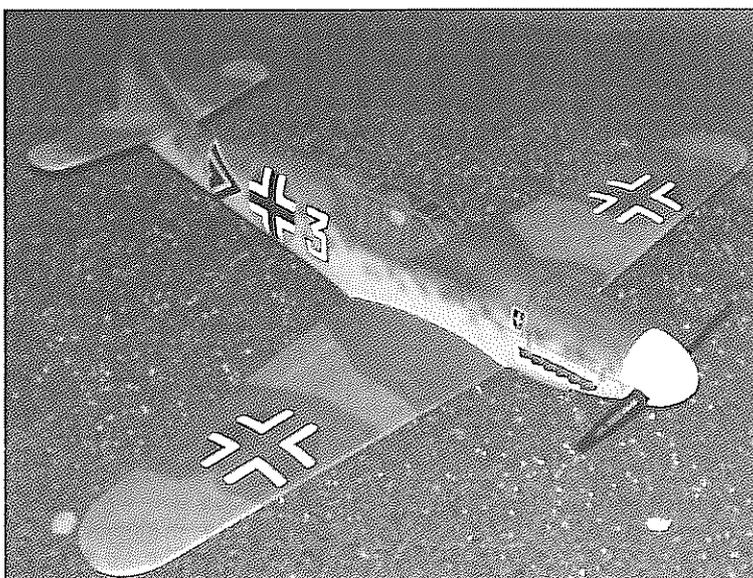
Hat man jedoch ein gutes Ladegerät und einige Akkus so kommt man auch auf sein Flugvergnügen.

An einem stark windigen Tag probierte ich die „Me“ auch auf dem Hang als Hangflitzer aus. Dazu entfernte ich nur den Propeller (Achtung Schwerpunkt überprüfen) und schon ging es los. Nun zeigte die „Me“ was so wirklich in ihr steckt und ich wunderte mich über die hohe Festigkeit dieses Modells.

Ist schon ein toller Flieger die „Me“ von robbe mit einem ausgezeichnetem Preis/Leistungsverhältnis.

Jetzt baue ich mir auch noch die Mustang von robbe und mit Freund Hans gibt es dann „Luftkampf total“!

*Manfred Dittmayer*





## 1. RC3-Wettbewerb in Neukirchen / Enknach

Liebe Modellflieger !

Als relativ junger Verein möchten wir uns hiermit allen Modellfliegern vorstellen.

Unser Verein wurde Anfang 1996 aus einer kleinen Gruppe von begeisterten Modellbauern gegründet. Die erste Sorge die wir hatten war ein günstiges Gelände zu finden. Dies gelang überraschend schnell und die Arbeiten wurden sogleich in Angriff genommen. Unter großem Einsatz aller Mitglieder und deren Angehörigen stand in kürzester Zeit der Flugplatz für unseren Sport zur Verfügung.

Wie auch fast alle anderen Vereine hatten wir genauso unsere lieben Probleme die mit einigem Widerstand von uns beseitigt wurden. Ab diesem Zeitpunkt konnten wir uns dem Modellflug widmen.

Die erste große Veranstaltung hatten wir 1997 mit einer umfangreichen Modellbauausstellung. Nach der Eröffnung durch Alois Pammer, dem Unionsvorstand und dem Bürgermeister riß der Besucherstrom bis zum Ende der Ausstellung nicht ab. Unsere Erwartungen wurden bei weitem übertroffen.

Nach ersten Kontakten mit Ernst Maurer wurde im Mai 1998 ein RC3 Lehrgang, unter dessen Leitung und Gerald Kitzmüller's Unterstützung mit reger Teilnahme auf unserem Flugplatz abgehalten. Der Wettergott war uns am Samstag nicht gut gesinnt, der Sonntag zeigte sich von der schönsten Seite.

Vereinsintern war es jedoch auch nicht fade. Es gab Schnupperflüge für die Ju-

gend, Schaufliegen im kleinen Rahmen, für die Gemeindeglieder, Von der Union der Nachbargemeinde wurden wir anlässlich eines Ortsfestes eingeladen ein Schaufliegen auf deren Fußballplatz abzuhalten. Nach anfänglichen Bedenken wegen der schwierigen Start und Landebedingungen stimmten wir doch zu.

Unser Einsatz wurde mit viel Applaus und positiver Einstellung zum Modellsport vom Publikum belohnt. Nun entschlossen wir uns einen RC3-Wettbewerb abzuhalten, welcher am 26. Juni 1999 stattfand.

Der strahlenden Sonne ausgesetzt waren die 5 hitzebeständigen Punkterichter mit ihren Schreibern.

Nach Anmeldeschluß konnte der Wettbewerbsleiter 17 Starter in den Himmel schicken. Gegen 10 Uhr ging der erste Pilot an den Start.

Die ersten zwei Durchgänge brachten noch keine eindeutige Entscheidung. Erst im dritten Durchgang konnte sich Johann Greinöcker den Sieg knapp vor Hermann Polaschek sichern. Den wirklich schönen Wanderpokal, mit dem niemand gerechnet hat, nahm sich Greinöcker mit nach Hause. Da sich alle am Platz so positiv zu unserem ersten RC3 Wettbewerb geäußert haben wurden wir motiviert auch im Jahre 2000 einen RC3-Wettbewerb zu veranstalten. Unter den 17 Piloten waren 6 Jugendliche unter 16 Jahren. Erfreulicher Weise davon 3 aus dem eigenen Verein. Nur einen kleinen Wermutstropfen gab's auch.



Ein Fliegerkollege aus Wien trat nach einer Erdung im ersten Durchgang die traurige Heimreise gleich an.

Eine solche Veranstaltung kann man aber nur abhalten, wenn alle aus dem Verein an einem Strang ziehen.

Bei dieser Gelegenheit möchte sich der Vorstand bei den Mitgliedern, unseren Damen und allen Gönnern des MFS Neukirchen/Enknach recht herzlich für die Mithilfe bedanken.

Dieser Dank gilt nicht nur für diese Veranstaltung sondern für alles bisher geleistete.

Holm und Rippenbruch an alle Fliegerkollegen und alles Gute allen Freunden und Gönnern des Modellsport's für die Zukunft.

MFS Neukirchen/Enknach.

Ergebnisliste:

1. Greinöcker Johann
2. Polaschek Hermann
3. Schmiedleitner Paul
4. Wiesmüller Peter
5. Parzer Josef
6. Mayr Robert
7. Kreil Daniel
8. Hansinger Andreas
9. Eckhart Wolfgang
10. Aigner Andreas
11. Oswald Roland
12. Klarer Georg
13. Palaver Karl Heinz
14. Mayr Gerhard
15. Gerhartinger Klaus
16. Kreil Dominik
17. Weiss Christian



# 25. Oktoberpokal in Finkenstein

**Am Samstag und Sonntag den 23. und 24. Oktober fand zum 25. Male das traditionelle Oktoberpokalfliegen in der Freiflugklasse statt.**

## Samstag 23.10. F1B

8 Teilnehmer aus verschiedenen Bundesländern (fast die gesamte Elite Österreichs) stellten sich in den frühen Morgenstunden den Zeitnehmern. Mildes herbstliches Wetter und leichte Winde aus Ost bei mäßiger Bewölkung waren die Voraussetzung für gute Flugbedingungen. Thermische Ablösungen waren vorhanden - man mußte nur den richtigen Zeitpunkt zum Start abwarten. Nach dem 7. Durchgang lagen Herbsthofer Helfried (SFC Fürstenfeld) und Wagner Horst (MFC Wr. Neustadt)

zeitgleich an der Spitze, sodaß ein Fly-Off notwendig wurde. Nachdem der Wind auffrischte und leichter Nieselregen einsetzte, wurde die Durchgangszeit auf 120 Sekunden begrenzt. Beide Siegerwärter konnten die geforderten Sekunden erreichen. Im 2. Stechen konnte man wieder reguläre Zeiten fliegen, nachdem der Wind nachgelassen hatte. Mit 5 Sekunden Vorsprung konnte Herbsthofer sich in die Siegerliste eintragen. Den 3. Platz erreichte Salzer Klaus (MFC Wr. Neustadt)

## Sonntag, 24.10. F1A

Waren am Vortag Winde aus Ost vorherrschend, wehte ein kräftiger Wind aus West. Bei geschlossener Bewölkung waren großflächige thermische Ablösungen selten. Durch die Witterungsverhältnisse wurde die Durchgangszeit auf 120 Sekunden begrenzt. Dadurch landeten die Modelle alle noch vor der Ortschaft Finkenstein. Es war trotz der reduzierten Flugzeit sehr schwierig auch die 120 Sekunden zu fliegen. Nach

dem 7. Durchgang lagen Holzleitner Rudolf (UMFC Freistadt), Fuss Helmut (UMFC Leonding) und Erwin Pacher (ÖMV Klagenfurt) zeitgleich an der Spitze. Es wurde vereinbart, daß im Ste-

## Landesmeisterschaft F1A 26.10.

Der Nationalfeiertag war wie jedes Jahr der Zeitpunkt, den besten Freiflieger Kärntens zu ermitteln. Der Wind blies jetzt wiederum aus Ost und es

mußten wieder auf 120 Sekunden Flugzeit zurückgegangen werden. Wetter war wie in den vorherigen Tagen unbeständig mit zeitweisen Schauern. Thermische Ablösungen waren selten und wenn, dann sehr schwach. Truppe Reinhard (ÖMV Feldkirchen) als routiniertester Freiflieger konnte mit vollen Zeiten aufwarten und mit 4 Sekunden Rückstand belegte Dolezal Hermann den zweiten Rang. Dritter wurde Nadolph Manfred mit 26 Sekunden Rückstand auf den Erstplatzierten.

**Hermann Dolezal**



**MCF Oktoberpokal F1A 1. Holzleitner (m), 2. Fuss (l), 3. Pacher (r)**

chen statt 50m nur mit 30m Leine bei 180 Sekunden geflogen wird. Pacher Erwin gibt als erster sein Modell frei und es hat den Anschein, dass er die volle Zeit erreichen würde. Aber vor der Ortschaft Finkenstein geriet sein Modell in Turbulenzen und mußte mit 95 Sekunden zu Boden. Holzleitner und Fuss klinkten beinahe zeitgleich aus und es sah so aus, dass Fuss mit seiner Höhe den Wanderpokal gewinnen würde, nachdem Holzleitner mit 133 Sekunden abgestoppt wurde. Aber es kam anders als man denkt: Das Modell von Fuss berührte die Hochspannungsleitung und mußte mit 131 Sekunden zu Boden. Pech auf der ganzen Linie. Bester Finkensteiner wurde Dolezal Hermann, knapp vor dem jungen Samonig Johannes, der zum ersten Mal in der Freiflugszene mitmischte. Bemerkenswert ist, dass seit 25 Jahren noch kein Finkensteiner Modellflieger diesen Bewerb gewonnen hat.



**Sieger F1B Helfried Herbsthofer  
SFC Fürstenfeld Fotos H. Dolezal**



# STUNT

der Spezialist für  
erholsame Stunden  
Ein Nurflügler stellt sich vor

„Start frei“ in 1800 m Höhe im Zillertal Foto H.P. Müller

Angeregt durch Euren Bericht über den Nurflügelkurs „Spitzerberg“ und meinen am Hang erlebten schönen Stunden mit dem Nurflügler Stunt, von Robert Schweißgut, möchte ich einige Zeilen über dieses nicht alltägliche Modell verlieren.

Über Umwegen kam ich als eingefleischter Elektroflieger (Acro Junior, Selection, Tangens) an Stunt. Ich war auf der Suche nach einem Allrounder für den Hangflug. Ein Modellbauer hatte zufällig zu viele Modelle im Keller ungebaut liegen und so baute ich den Stunt.

Die Bauanleitung ist knapp gehalten -jedoch völlig ausreichend. Die wichtigen Angaben, wie Schwerpunkt, Höhenruder bzw. Querrudereinstellung und Lage des Hochstarthaken sind vorhanden. Der Aufbau des Modells geht schnell vonstatten. Den Rumpf bildet ein bereits vorgefertigtes massives Sperrholzstück. Die beiden Balsastyroporflächen sind hervorragend verarbeitet, die Querruder waren zu

verkastet. Geeignete Funierstreifen liegen dem Bausatz bei. Die Rudermaschinen sind in den Flächen mittig untergebracht. Aufgrund des dicken Profils können normale Rudermaschinen mit 19 mm Breite eingesetzt werden. Die weiteren Utensilien, wie Empfänger, Akku, Schalter usw. sind in zwei Schächten in der rechten Fläche untergebracht.

Die Winglets aus Balsa habe ich aus zwei 1,5 mm Brettchen schichtverleimt und im Bereich der Verschraubung mit 0,8 mm Sperrholzfunier versteift. Das Modell wurde auffällig mit Oracover bespannt, Wichtig, war die auch in großer Höhe noch gute Sichtbarkeit. Wie auch das Modell konnte die Folie wiederholt ihre Festigkeit bei felsigen Böden unter Beweis stellen. Außer Kratzer gab es keine schwerwiegenden Schäden. Zwei Flächenverbinder, Stahl 6 mm, waren bis dato zu erneuern. Die harte Landung „in“ der Hangkante hat das robuste Modell überstanden! Aufgrund des verwendeten Materials wiegt

Stunt 1600 Gramm. Es handelt sich trotz der Spannweite von 2 Metern und des Flächeninhalts von 50 dm<sup>2</sup> um keinen Thermiksegler. Vielmehr stellte er sein Können bei böigen Föhn wiederholt unter Beweis, der imaginäre Windsack (mein Pulli) weht zwischen leicht schräg bis waagrecht. Es variiert nur die Normalstellung des Höhenruders, von 4 mm bis + 2 mm. Natürlich fliegt Stunt bei letzter Einstellung wesentlich schneller.

Je nach Nulllage des Höhenruders kann Stunt einmal jede Geschwindigkeitserhöhung in Höhe umsetzen (+ 4). Bei (+2) wird er zum agilen Kunstflieger, der zu jedem Spaß aufgelegt ist. Nach einem senkrechten Sturzflug von 50 bis 150 m kann ein geschraubter Turn gleichen Ausmaßes folgen. Loopings mit großem Durchmesser stellen kein Problem dar.

Da die Aufwindzonen in der Regel sich in ca. 150 - 300 m Entfernung befinden (unweg-sames Gelände) und ohne Rumpf das Erkennen der Flug-

lage große Aufmerksamkeit erfordert, sind hier die Schwachpunkte zu suchen. Es handelt sich hierbei jedoch um hangflugtypische Schwierigkeiten. Entweder weht kein Wind oder es stürmt, das die Augen trotz Brille tränen. Die geeignete Hangkante liegt unmittelbar vor dem Piloten, aber ein Landeplatz fehlt, usw.

Trotz der wenigen Freizeit -beruflich bedingt - kann ich in diesem Jahr auf 5 Nachmittage, geprägt durch mehrstündige Wanderungen (allein bzw. mit der Ehefrau) und ebenso langen Flugzeiten zurückblicken.

Ich freue mich bereits schon heute auf die kommende Saison mit Stunt.

Heinz-Peter Müller

# Elektroflugtreffen in St. Valentin

Ich habe ursprünglich gehofft, dass der Veranstalter des Elektroflugtreffens vom 4.7.99, der MBC Dädalus, einen Bericht über DAS Treffen in Österreich bringt. Da dieses bis jetzt nicht der Fall war, habe ich mich als Teilnehmer und begeisterter Elektroflieger entschlossen, ein paar Eindrücke über den Flugtag zu bringen. Dieses in Österreich wohl einzigartige Treffen für ALLE Elektroflugfreunde findet ja schon einige Jahre auf dem dortigen Modellflugplatz statt. Voriges Jahr packte mich als langjähriger Elektroflugpilot die Neugierde, der Wetterbericht verhieß nur Gutes, so wurden zwei Speed-400 Flieger (Transall und JU 52) eingepackt und los ging es. Nach der Ankunft erfolgte die Anmeldung und die Abgabe einer Kurzbeschreibung der Modelle. Die Teilnahme beim Fliegen war kostenlos, man erhielt sogar noch Getränkegutscheine. Inzwischen knallte die Sonne schon ganz schön herunter; ich glaube, es war einer der heißesten Tage dieses Sommers. Schattenplätze waren natürlich sehr begehrt.

Fliegen konnte jeder nach Herzenslust, jedes Flugmodell wurde kommentiert, als Unterlage dazu diente die Kurzbeschreibung. Die Abgabe der Sender und Frequenzkontrollen ließen beim Flugbetrieb keine Probleme auftreten. Trotz der Hitze war im Luftraum immer etwas los.

Robert Fuchs aus Wien zauberte mit seiner Kunstflugmaschine scheinbar mühelos zahlreiche Kunstflugfiguren in den Himmel. Viel Applaus würdigten seine Flugkünste. E-Hubis aller Größen zeigten, wie problemlos diese zu fliegen sind (wenn man es kann). Rückenflug bis in die Nähe der Grashalme riss das Publikum zu stürmischem Applaus hin.

Andere Flugvorführungen waren vielleicht nicht so spannend, aber sie zeigten ebenfalls die hohe Kunst des E-Flugmodellbaus. Besonders beeindruckte mich ein Nachbau des Fieseler-Storchs. Der Pilot zeigte die extremen Langsamflugeigenschaften bei Start, Flug und Landung. Man könnte fast meinen, das Original flog durch die Lüfte. Ein hell klingendes Summen mehrerer Motoren deutete auf den Flug des „Giganten“ hin. Die Graupner Me 363 „Gigant“ zog ruhig ihre Runden. Seinerzeit war ja dieser Transporter eines der größten Landflugzeuge der Welt.

Der BFR für Elektroflug Ing. Peter Meisinger flog einen 27-Zeller Segler und zeigte rasante Überflüge und senkrechte Steigflüge.

Speed war angesagt! Am Vortag fand ja ein F5D (E-Pylon-Racer)-Wettbewerb statt. Einige Teilnehmer zeigten, was die-

se Pylon-Racer alles drauf haben. Man kam fast mit dem Schauen nicht mehr nach. Zur Erholung musste meine altbewährte Styro-Transall in die Lüfte gehen. Höhepunkt war sicherlich die Fuchsjagd. Der Fuchs zog einige Jäger hinter sich her. Es gab ein Gesumme in der Luft, als ob ein Bienenschwarm unterwegs wäre. Nach einem wilden Herumgekurble gelang es, den Streifen des Fuchses abzuschneiden. Die Flieger waren aus Styropor gebaut und sehr wendig.

Nach der Veranstaltung wurden noch einige Preise verliehen, z.B. für das interessanteste Modell oder für den „schönsten“ Crash. Laut Veranstalter war der Besuch dieser erstklassigen Veranstaltung leider geringer als im Vorjahr. Aber trotzdem konnte das hohe Niveau, auf dem sich der

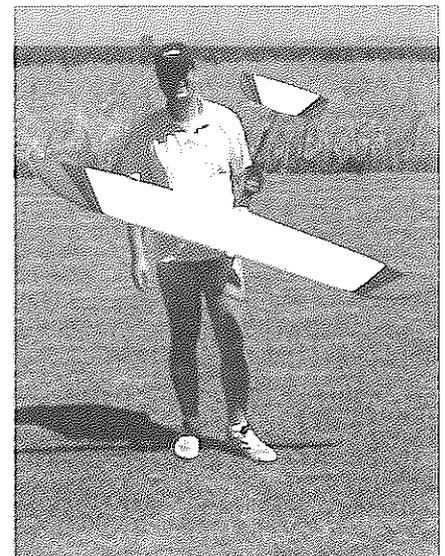
Elektroflug derzeit befindet, sehr gut präsentiert werden. Ob mit Billig- oder High Tech-Antrieben, ob mit 7 oder 30 Zellen, alles flog einwandfrei. Dem Elektroantrieb sind dank den jetzigen Motoren und Zellen fast keine Grenzen mehr gesetzt.

Wer Tipps und Anregungen für den Elektroflug braucht, ist hier richtig aufgehoben. In gemütlicher Atmosphäre und ohne Stress kann man hier mitfliegen, fachsimpeln oder einfach die tollen Flugvorführungen genießen. St. Valentin ist immer eine Reise wert. Die beiliegenden Fotos sollen einige Eindrücke vom Flugtag vermitteln.

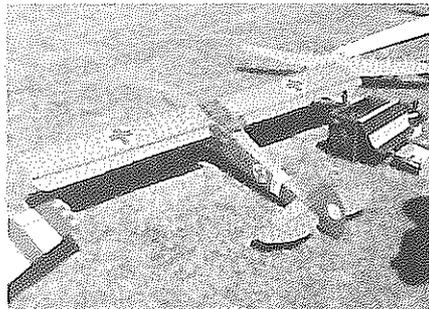
**Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer**  
**1.FMC Mürzzuschlag**



**Der Autor mit seiner Styro-Transall**



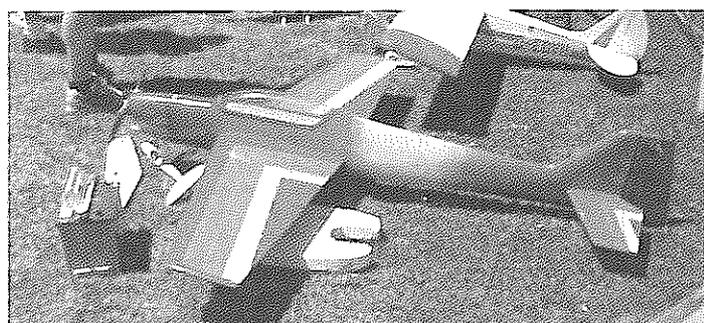
**BFR Meisinger mit 27-Zellen-Segler**



**E-Fieseler-Storch** Alle Fotos Di. H. Stadlbauer



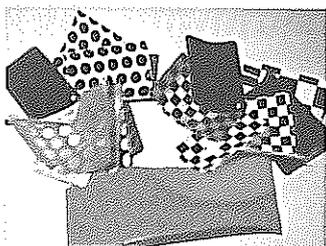
**Der Fuchs und seine Jäger**



**Kunstflugmaschine von R. Fuchs**

## Geschniegelt, gebügelt und geföhnt, einfach schick gestylt.

Die Oberflächengestaltung von Flächen, Leitwerken, auch Rumpfen bei Flugmodellen mittels Folien zählt eigentlich schon zu den Standardarbeiten im Modellbau. Trotzdem sieht man noch immer Modelle deren Finish gar nicht so schön ist. Runzeln, Falten, unschöne Übergänge sieht man. Das muß nicht sein, Für all Jene die noch am Beginn ihrer Modellbauerkarriere stehen, also noch keine Routine im Umgang mit der Spezies Folien haben, wendet sich dieser Beitrag. Vielleicht gelingt es, daß auch sie ein schönes Finish hinzubauen können.



Also packen wir's an, was ist zu tun?

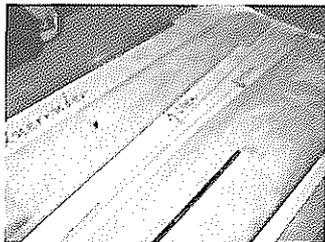
Voraussetzung für ein gutes Gelingen der Bespannerie ist eine fein verschliffene Fläche der zu bespannenden Teile. Und absolut staubfrei müssen die Teile auch sein, natürlich auch die Arbeitsfläche. Folien - und nicht nur Bespannfolien, ziehen Staub und Körnchen magisch an. Die drücken sich dann in die Folie ein, man sieht sie. Auch nicht schön. Die Auswahl an Folien ist riesengroß. Wie auf Bild 1 zu sehen, gibt es im Oracover-Folienprogramm nicht nur einfarbige Folien sondern auch solche mit Punkten Karos, fluoreszierende-Farben ja sogar eine Folie mit der Struktur von Carbon ist im Angebot. Schaut übrigens toll aus und wird viel verwendet.

Warum wir uns auf die Folien von Oracover festgelegt haben? Einmal ist die Auswahl sehr groß, zum anderen haben die Folien sehr gute Verarbeitungseigenschaften-wir kommen noch darauf zurück, schrumpft sehr gut und verzeiht auch einmal einen Schnitzer, der sich leicht korrigieren läßt.

Was ist an Gerätschaft für die Bespannerie notwendig?

Ein gut regelbares einfaches Bügeleisen, ein Heißluftgebläse, ein scharfes Skalpellmesser (gibt es im Martor-Messerprogramm) eine gute Schere und ein Bleistift zum anzeichnen der Folienbahnen. Ein Tapetenroller gehört auch noch dazu

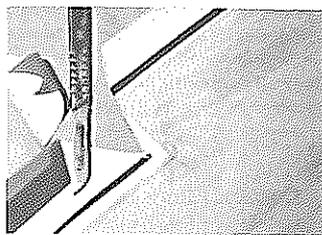
Um Geld zu sparen trachten wir natürlich, die Folienbahnen so gut wie nur möglich auszunutzen. Wenn man es geschickt anstellt so kann man



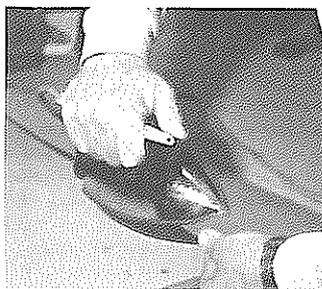
aus einer Bahnbreite für eine Fläche sowohl die obere- als auch die untere

Folienbahn heraus schneiden. Dabei bleibt auch noch genügend Material für die Bespannung der Querruder über.

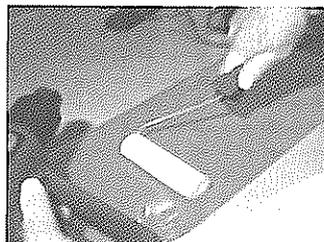
Die Bespannerie beginnt immer mit der Flächenunterseite. Folienbahn auflegen, mit dem Bügeleisen an der Wurzelrippe mit dem Bügeleisen gut festheften. In der Gegend des Randbogens auch festheften, aber bitte an der Endleiste, der Randbogen muß offen bleiben, da muß später die heiße Luft raus, doch davon auch später. Nächster Schritt, man heftet über die gesamte Länge der Fläche, auch der Querruderausschnitte, die Folie gut an der Endleiste fest. Sorgfältig aber zügig geht das, ja nicht zu schnell, denn der Folienkleber muß unter der Hitzeeinwirkung Zeit haben sich zu aktivieren und mit der Fläche zu verbinden. Der restliche Überstand an Folie kann nun bis auf einen kleinen, ca. 2 bis 3 mm breiten Streifen weggeschnitten werden. Geht ganz einfach, Skalpellmesser an setzen und durchziehen. Auch der Querruderausschnitte werden so beschnitten. Ist alles umgebügelt, so kann man sich der Nasenleiste widmen.



Um später die Schrumpfeigenschaften der Folie optimal ausnutzen spannen wir die Folie mit einer Hand über die Fläche in Richtung Nasenleiste und heften sie mit der anderen Hand und dem Bügeleisen an die Nasenleiste. Dabei beginnt man natürlich wieder bei der Wurzelrippe und arbeitet sich bis zum Randbogen vor. Nicht mehr benötigten Überstand wieder weg schneiden und um die Nasenleiste herum verbügeln. Dabei achten, daß keine Falten bilden.



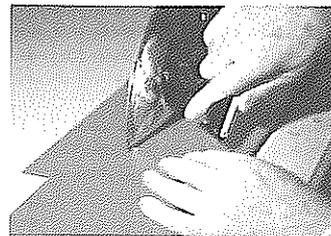
Es bleibt also nun die große Fläche zwischen Nasen- und Endleiste zur „Behandlung“ über. Da setzt man am besten das Heißluftgebläse ein. Einen Tapetenroller mit einer weichen Schaumgummirolle haben wir auch zur Hand, es



kann losgehen. In kleinen Abschnitten Folie zwischen Nasen- und Endleiste anwärmen und den Schrumpfungsprozeß genau beobachten. Sieht man, daß da alles gut spannt, die Folie mit dem Roller auf die Fläche gut festrollen. So arbeitet man sich bis kurz vor dem Randbogen vor, der ja noch offen ist und durch dem die heiße Luft zwischen Folie und

Fläche herauskommt. Den „letzten Zipf“ bügeln wir wieder mit dem Bügeleisen fest. beschneiden den Randbogen mit einer Schere, bügeln den verbleibenden Überstand um. Unterseite also fertig. (siehe Bild 5)

Für die Oberseite der Fläche gilt der alte Spruch: „Das Ganze von vorne Einzig die Störklappenschächte machen noch ein wenig Kopfzerbrechen. Zu Unrecht, wie wir denen beikommen zeigt



klar, daß die Schächte mit herausgenommenen Abschlußlamellen erst einmal überbügelt wurden. Also ist jetzt wieder ein scharfes Skalpell gefragt um die Schächte freizulegen. Ein ganz kleiner Überstand soll dabei stehenbleiben. Den bügeln wir mit der Bügeleisenspitze in den Schacht hinein. Damit erreichen wir einen sauberen Abschluß. Ob nun die Abschlußlamelle der vor dem Wiedereinsetzen mit einer Folie der gleichen Farbe oder mit einer anderen bebügelt wird ist Geschmackssache. Wir haben bereits gesagt, daß es einfarbige Folien, solche mit Punkten, Karos usw. gibt. Wir können also gestalten und stylen. Sehr hilfreich dabei auch noch die ebenfalls im Programm von Oracover erhältlichen Zierstreifen in verschiedenen Breiten. Wie so was dann aussehen kann zeigt



hier im Bereich des Randbogens angewendet.

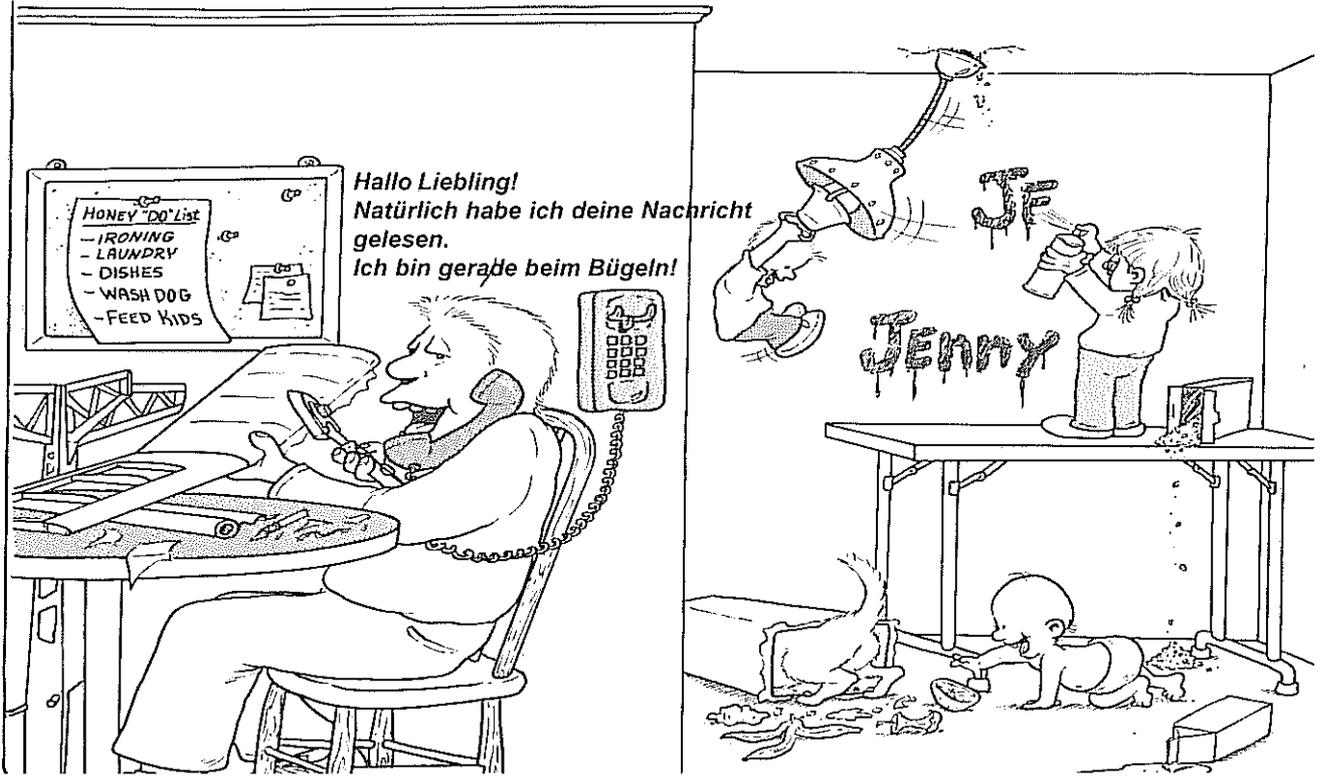
Ja, das war's eigentlich, genau so geht man bei Leitwerken vor, auch Rumpfe können zu keinem Problem werden, wenn man sich überlegt, wo man anfängt und in welche Richtung man sich bei den zu bespannenden Detailflächen

vorarbeitet. (fast immer von Rumpfunterseite nach oben hin). Hat man auch die richtige Temperatur von Bügeleisen und Gebläse durch vorherigen probieren an kleinen Stückchen, im Griff, so kann nichts mehr schiefgehen.

Ach ja noch ein Tip zum Abschluß: zieht sich doch irgendwo einmal eine Blase auf, vorsichtig mit dem Gebläse anwärmen, mit einer Nadel die hier wirklich heiße Luft entweichen lassen, mit dem Roller glatthobeln.

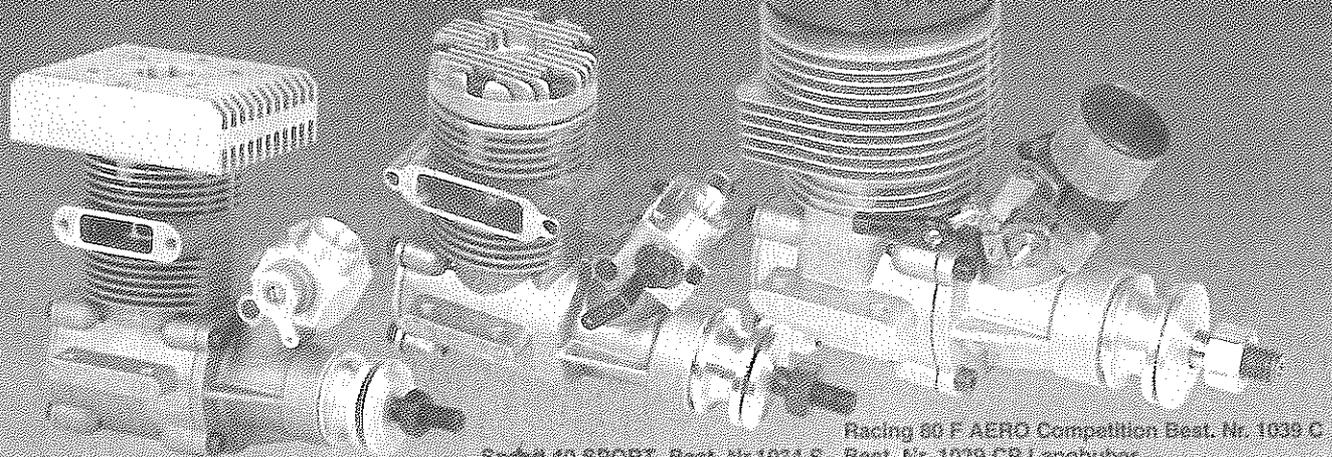
Also, dann viel Spaß beim phantasievollen Stylen Ihres Modells.

*Peter Tollerian*



PURE POWER  
**webra**  
motor

**Aero- und Helimotoren.**  
Tuning für, Heim-, Schlüter-, JR-,  
Kyosho- Motoren, Elektromotoren.



Speed 01 F Hell Best. Nr. 1024 HX  
Hubraum cm<sup>3</sup>/cu. in.: 9,95/ 61  
Leistung PS/kW: 2,10/ 1,55  
Drehzahl 1/min.: 2500-17000

Speed 40 SPORT Best. Nr. 1034 S  
Hubraum cm<sup>3</sup>/cu. in.: 6,5/ 40  
Leistung PS/kW: 1,15/ 0,85  
Drehzahl 1/min.: 2500-13000

Racing 80 F AERO Competition Best. Nr. 1039 C  
Best. Nr. 1039 CP Langhuber  
Hubraum cm<sup>3</sup>/cu. in.: 12,0/ 73  
Leistung PS/kW: 2,0/ 1,47  
Drehzahl 1/min.: 2500-11000

**webra** Modellmotoren GmbH & Co. KG

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

# aus den Vereinen

Liebe Freiflieger, liebe CO2 Piloten!

Leider ist mir in der letzten Ausgabe bei diesem Artikel ein Fehler unterlaufen. Ich habe durch das Verschieben der Bilder leider diesen Beitrag verkürzt. Ich bitte die Autoren und Leser um Nachsicht. Hier nochmals der vollständige Beitrag!

Manfred

## FREIFLUGWETTBEWERB FÜRSTENFELD - POKALFLIEGEN 1999

### WETTBEWERBSBERICHT KLASSE F1K, WALTER HACH KLASSE F1A, F1A/J, F1B HEL.HERBSTHOFER

#### AM MORGEN NEBEL

Am Samstag 6. November trafen sich nach meist „vernebelter“ Anreise 20 F1K Pilotinnen und Piloten in Altenmarkt bei Fürstenfeld zum letzten Wettbewerb des Jahres (zusammen mit F1B, am Sonntag F1A). Zeitig am Morgen Zusammenkunft im heimeligen Dorfhaus, und um 8,30 Uhr raus zum Fluggelände. Hartnäckiger Nebel machte eine Verschiebung des WBW Beginns um ca. 1 Stunde notwendig, zum Glück für die anreisenden Ungarn, die an der Grenze ebenso langen Aufenthalt hatten. So war genügend Zeit für Begrüßung, Wettbewerbsinstruktion und Startstellenaufbau. Auch ein Kleinbus mit Verpflegung (Getränke und kleine Imbisse) sowie Tische und Bänke standen bereit.

#### AB 10.00 UHR TRAUMWETTER BEI

#### GRUNDDURCHGÄNGEN

Um 10.00 Uhr verschwand der Nebel, der F1K und F1B Bewerb wurde mit Super-Freiflugwetter eröffnet (bei allerdings sehr feuchter Luft). Sonnenschein bei leichter Bewölkung, Temp. + 8°, Wind Vormittags aus Westen mit 1 - 2 m/sek. versprachen einiges. Das seit 1998 neue, wesentlich größere Fluggelände als jenes beim Sportflugplatz besteht hauptsächlich aus Feldern, zur Schonung der da und dort sprießenden Wintersaat waren alle bemüht, ihre Modelle möglichst auf Wegen oder Feldrainen zu verfolgen und rückzuholen. Den 1.Dg in F1K flogen wir noch mit Zeitbegrenzung, auf Grund der stabilen Wetterlage wurde für die restlichen 4 Grunddurchgänge freies Fliegen vereinbart.

#### ÜBER 50% IM STECHEN

Bei steigender Temperatur bis + 19° und aufkommender, großräumiger, schwacher Thermik gab es dann auch viele MAX Flüge (120 Sek.) und 11 der 20 Teilnehmer kamen ins

Fly - off. Hier auch ein Kompliment an unsere „Mädchen“, die fast vollzählig ins Stechen gelangten. Nicht mehr dabei Sieganwärter Rudolf Höbinger, sein „CARBONATOR 98“ küßte im 3.Dg durch vorzeitiges Auslösen der Thermikbremse nach 111 Sek. die steirische Scholle.

#### STARTSTELLENVERLEGUNG VOR STECHEN

Auf eine Änderung der Windrichtung - er kam jetzt mit 2 - 4 m/sek. aus Süden - wurde von der WBW Leitung richtig reagiert und die Startstelle verlegt. Vor Beginn des Stechens Vereinbarung des Ablaufes: Vorbereitungszeit bis Start 15 Min., Bodenlaufzeit mit 120 Sek. Sprüngen, MAX 120 Sek. Im 1. Stechen flogen noch 4 Modelle die volle Zeit, der 2.Dg brachte die Entscheidung: 1. Burcin Hazarhun, 2. Ulrich Stadler, 3. Walter Hach, alle A. In der Jugendwertung dafür Ungarn voran: 1. Tamas Toth, 2. Andrea Vörös, 3. Peter Toth, auf Platz 6 Thomas Glettler, A.

#### MODELLE, MOTOREN, ETC.

Burcin Hazarhun flog mit seinem schönen, sauber gebauten Modell (Plan in Vorbereitung), das er schon beim Csepel Cup und Novum Pokal eingesetzt hatte (Platz 1 + 6) sehr konstant und sicher auf Sieg. Als Kraftquelle hatte er einen hochfrisierten „BBH - 88“ CO2 Motor eingebaut. Innerhalb kurzer Zeit schaffte unser Freund aus der Türkei den Anschluß an die F1K Spitze und wir gratulieren ihm zu dieser großartigen Leistung. Ulrich Stadler, heuer, wo er auftaucht, beständig gut, flog mit altem Modell „KELE VIII/c“ (Depron beplankt) und neuem Motor „GMW - 73“ und der Autor schaffte sein Abonement auf Platz 3 mit Modell „WH - 037“ und „WS - 79“ Motor. Alle 3 Motoren waren übrigens mit dem „Flying styro kit“ Propeller ausgerüstet (( 234 mm, Steigung 224 mm). Istvan Harsfalvi, H, wurde ungewohnter 4. In der Seniorenklasse, dafür betreute er seinen Hasenstall aus Zalaegerszeg wieder vorbildlich.

#### WERNER SCHAUPP „CO2 EURO-TROPHY“ SIEGER 1999

Werner Schaupp hatte im Stechen die Motordrehzahl etwas zu knapp eingestellt, was ihm äußerst selten passiert, konnte aber nach diesem Bewerb trotzdem die „CO2 EURO - TROPHY“ nach Österreich zurückholen. Als bester F1K Pilot Europas gewann er diese Trophäe nach 1992 nun zum 2. Mal. Im Rahmen der Siegerehrung wurde Werner unter großem Hallo der Pokal vom Vorjahressieger Istvan Harsfalvi übergeben. Auf Platz 2 Istvan Harsfalvi, H, Platz 3 teilen sich Peter Toth,

H, und Burcin Hazarhun, A. Allen ganz herzliche Gratulation zu dieser Leistung. Immerhin wurden zur „CO2 EURO-TROPHY“ Wertung 99 F1K Piloten aus Europa herangezogen!

#### KLASSE: F1B (Gummimotormodelle)

12 Teilnehmer der Klasse F1B begannen den 1. Durchgang pünktlich um 10.00 Uhr. Da noch leichter Nebel die Sicht beeinträchtigte, wurde die Flugzeit mit 180 Sekunden festgelegt und diese konnte von 11 Teilnehmern erfolgen werden. Da sich die Windrichtung ab den 4. Durchgang änderte und der Wind immer stärker wurde, musste die Startstelle verlegt werden. Die Flugzeit im 5. und 6. Durchgang wurde mit 120 Sekunden und die im 7. Durchgang wieder mit 180 Sekunden angesetzt. Auch der 7. Durchgang brachte keine Entscheidung und so mussten 6 Teilnehmer zum Stechen antreten um den Sieger zu ermitteln. Verdienter Sieger wurde mit 300 Sekunden Dietmar Piber (LSV-Salzburg) vor Klaus Salzer (MFC-Wr. Neustadt) mit 290 Sekunden und Helmuth Pold (SFC-Fürstenfeld) mit 159 Sekunden, gefolgt von Helfried Herbsthofer ebenfalls (SFC-Fürstenfeld) mit 134 Sekunden, Varadi (Ungarn) mit 17 und Heinrich Nitsche (MFC-Salzburg) mit 4 Sekunden. Beide, Varadi und Nitsche hatten leider technische

Probleme beim Starten

#### SIEGEREHRUNG, DANK

Abends im Dorfhaus Siegerehrung mit schwungvollen, launigen Ansprachen durch Altenmarkts Vizebürgermeisterin Anna Brantner und WBW Leiter Helfried Herbsthofer. Bei ihm und seinen Helfern - Organisation, Zeitnehmer, Jury, Sponsoren für Pokale etc. nicht zu vergessen - sowie auch der Bauernschaft für die Freigabe des Geländes bedanken wir uns alle sehr.

Es war wie schon 1998 ein schöner, ausgezeichnet organisierter und abgewickelter Wettbewerb, wozu sicher auch das schöne Wetter einiges beigetragen hatte. Die angesagte Schlechtwetterfront kam pünktlich spät abends mit Wind und Regen - Glück gehört manchmal auch

zum Freiflugsport dazu. Wir hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr .....

Sonntag: KLASSE: F1A und F1A/J (Segelflugmodelle) Nach nächtlichem Regen und aufgeweichten Boden konnten wir trotzdem 15 Teilnehmer, davon 4 Jugendliche aus Österreich und Slovenien begrüßen.

Der 1. Durchgang konnte mit 210 Sekunden, die restlichen Durchgänge mit 180 Sekunden ausgefliegen werden. Auch in der Seglerklasse musste ein Stechen durchgeführt werden um die Sieger zu ermitteln.

Von den 4 Teilnehmern die sich für das Stechen qualifizieren konnten setzte sich Rudolf Holzleitner (UMFC-Freistadt) mit 300 Sekunden an die Spitze vor Erwin Pacher (ÖMV-Klagenfurt) mit

298 Sekunden und Bojan Gjerek (AK Murska Sobota) belegte mit 237 Sekunden den 3. Rang.

Den 4. Rang erkämpfte sich Vaclav Horcicka (MFC-Wr. Neustadt) mit 169 Sekunden.

**KLASSE: F1A/JUGEND**

4 jugendliche Teilnehmer stellten sich den Zeitnehmern. Auch hier konnte man spannende Kämpfe verfolgen. Letzlich setzte sich Bostjan Bagari mit 1214 Sekunden vor seinem Klubkollegen Andrej Cigut mit 1200 Sekunden beide (AK Murska Sobota) durch. Der 3. Platz ging an Johannes Samonig (MFC-Finkenstein) mit 1079 Sekunden vor Marco Bierbauer (SFC-Fürstenfeld) mit 1200 Sekunden. Die Siegerehrung fand wieder im Dorfhäus statt. Die Ehrenpreise wurden von Bürgermeister Albert Samer und WBL Herbsthofer an die Sieger überreicht. Wir würden uns über eine zahlreiche Beteiligung bei unserem Fürstenfeld - Pokal fliegen am

4. und 5. November 2000 sehr freuen.

**Faszination Modellflug-**

*Bilder von Walter Hach und Ernst Reiterer*



5.09.1948 Gaisberg Salzburg, 1. Modellflugbewerb nach dem Krieg. Als Modellflug noch verboten war! Foto: E. Reiterer



Aichfeldpokal 1998. Burcin Hazarhun mit während der Bodenlaufzeit. Fotos: W.Hach

**Der prop Fotowettbewerb**

wurde bis Herbst 2000 verlängert um die Saison 2000 noch voll in den Bewerb einbeziehen zu können! Ich freue mich auf Eure Fotos!

Hier Beiträge von Walter Hach und Ernst Reiterer.



Rainer Gaggl beim Auftanken seiner „Mini-Stick CANARD“



Steffen Eder beim Auftanken seines Europameister Krenn „parat sein Modell“

## Der HELI FLY-UNLIMITED St.Lorenzen

Gemeinde Magdalensberg/Kärnten

lädt zur **2.St.Lorenzener HELIPARTY 9.-11.Juni 2000**

**HYPER .... HYPER.... mit diesem Schlachtruf feuerten die begeisterten Zuschauer den Helikopterpiloten draußen am Flugfeld an, der seine vierte, atemberaubende und faszinierende Nachtflugvorführung in den pechschwarzen Himmel zauberte.**

**Peter „TreeDeePapaPete“ Türk flog mit dem durch wenige LED's beleuchteten Helikopter, Figuren bei denen man schon am helllichten Tage so seine Schwierigkeiten hätte. Der Tag endete genauso spektakulär wie er begonnen hatte....**

....denn der erst Ende 1998 gegründete Modellhelikopterverein HELI FLY-UNLIMITED St.Lorenzen lud am 12.Juni 1999 zur 1.St.Lorenzener HELIPARTY und obwohl nur über Mundpropaganda bekannt gemacht, fanden sich Helipiloten aus Wien, Niederösterreich, der Steiermark und natürlich aus ganz Kärnten am Flugfeld des HELI FLY-UNLIMITED ein.

Michael Geringer startete den Reigen der Flugvorführungen

Hand glitt und es total zerstörte. Am Vormittag stand ein Geschicklichkeitswettbewerb auf dem Programm der erstaunlicherweise regen Anklang bei den Piloten fand. Vier knifflige Aufgaben mussten von den Piloten so schnell als möglich und fehlerfrei bewältigt werden. Hier wurde wirklich Fingerspitzengefühl gezeigt. Die Piloten aus der Steiermark (die Steirergang) kamen mit eigenem Fanclub, denn bei ihren Flügen waren die Anfeuerungsrufe besonders lautstark ! Nach diesem spannenden Wettkampf zeigten die Piloten beim Schaufliegen was man so mit einem Helikopter alles machen kann. Günter „Mr.Carbonic“ Pressl zeigte das man damit auch rasenmähen kann, denn eine seiner Spezialitäten ist so tief im Rückenflug zuschweben das die Rotorblätter ins Gras „beißen“ !!



Pflanzenteilen im Heckleitwerk zuende !!! In diesen Schauflügen sah man alles mögliche (und unmögliche) wie z.B. schnelle Rückwärts- und Rückwärtsrollenflüge, Rückwärtsrollenkreise, Todesspiralen, Messerflug-Piouretten, Rücken- und Rückwärtsautorotationen und noch vieles Unbeschreibbares.....

Aber auch die „Neulinge“ unter den Piloten zeigten was man z.B. nach einem halben Jahr Übung alles zustande bringt!

Am Nachmittag brügelten die Helipiloten beim DRAG-Race ihre Maschinen in brachiale Beschleunigungsduellen über die Mess-Strecke. Man glaubte fast die Helikopter wurden von einem Gummikatapult weg geschossen.

Nach dem Vorlauf landete Willi Wutte mit seiner Robinson R22 auf dem Flugfeld und war nach Stillstand des Rotors sogleich umringt von Neugierigen die einen Full-Scale-Helikopter aus nächster Nähe sehen wollten. Nachdem sich Willi mit einem

tiefen Vorbeiflug wieder verabschiedet hatte ging es zu den Finaldurchgängen beim DRAG-Race. Hier standen sich die 4 Besten des Vorlaufens gegenüber. Die Finalisten griffen tief in ihre Trickkiste um dem Gegner nervös zuzumachen und so kam es das der Favorit durch einen klitzekleinen Fehler den Startbogen überzog und somit den möglichen Sieg verschenkte. Spannung bis zum letzten Lauf versetzte das begeisterte Publikum immer wieder zu tosenden Applaus und lauten Aufschreien. Nach dem Finalflug war das Flugfeld wieder für Schauflüge freigegeben und es wurden wieder sehenswerte Flüge gezeigt bis..... ja bis es dämmrig wurde. Ab da unterhielt uns DJ-Robert und DJ-Peda mit heißen Rhythmen bis es total finster war und Peter „TreeDeePapaPete“ Türk endlich seinen für das Nachtfliegen präparierten Hubschrauber aus dem Auto zückte. Die bis dahin ausharrenden Zuschauer feuerten ihn mit dem an diesen Tag geborenen Schlachtruf des HELI FLY - U N L I M I T E D „...HYPER....HYPER ...“ zu einer umwerfenden Nachtflugvorführung an....

Genau ein Jahr später feiert der HELI FLY-UNLIMITED sei-



mit seinem durch einen 23 ccm O.S Motor angetriebenen Futura SE in einer derart spektakulären Weise das nicht nur den schon am Vormittag zahlreich erschienen Zuschauern der Mund vor lauter Staunen offen blieb, sondern auch dem Moderator das Mikro aus der

Und Peter „TreeDeePapaPete“ Türk veranschaulichte warum der Mais in Kärnten Türken heißt, denn in einem rasanten Rückwärtsflug ließ er seinen X-Cell mal mit dem Heckrotor das Türk-enfeld durchpflügen und flog sein restliches Programm mit grünen



ne 2.St.Lorenzener HELIPARTY, diesmal ausführlicher und 3 Tage lang. Vom 9.-11. Juni 2000 heißt es wieder am Fluggelände des HELI FLY-UNLIMITED: „...H Y P E R .....H Y P E R...“ Schwerpunkt der diesjährigen Heliparty ist die DRAG-RACE-Meisterschaft die am Samstag den 10.Juni 2000 unter den Bewerbern ausgefochten wird. Hier sind wieder packende und spannende Duelle zu erwarten. Wie beim Geschicklichkeitswettbewerb, der am Sonntag den 11.Juni 2000 ausgetragen wird, gibt es

(9.Juni 2000) ist als Anreisetag gedacht, um sich kennenzulernen und seinen Heli einzufliegen. Selbstverständlich kann für Übernachtungsmöglichkeiten gesorgt werden und für das leibliche Wohl ist so oder so gesorgt und DJ-Robert und DJ-Peda werden uns die 3 Tage wieder grandios unterhalten. Mit Sicherheit wird die 2.St.Lorenzener HELIPARTY eine tolle Fete voller Gaudi und Spaß, deshalb mitmachen und Fun haben!!! Besonders aufgerufen sind alle ambitionierten 3D-Piloten

wickeln. Das 3D-Fliegen erfreut sich immer größerer Beliebtheit, auch gut zweidrittel der 30 aktiven Mitglieder des HELI FLY-UNLIMITED tendieren zu diesem Flugstil, der einfach die Lust und die Freude am Hubschrauberfliegen in den unmöglichsten Figuren widerspiegelt. Gott sei Dank sind im Verein nicht alle dieser kuriosen Stilrichtung verfallen. Einige unserer Mitglieder bauen mit unbeschreiblicher Geduld originalgetreue Nachbildungen von bekannten Vorbildern, das so mancher Pilot eines „Besenstilhubis“ Stielaugen bekommt. Fast unheimlich ist die rasante Entwicklung des HELI FLY-UNLIMITED: Anfang 1998 pachteten eine Handvoll unerfahrener Helianfänger ein Stück eines Ackers und schufen unter Anwendung modernster Technik (Krampen, Schaufel und einen 69er McCormik-Traktor) ihr Flugfeld. Dieser dreieckige Platz (wohl einzigartig) war ab da Heimat des HELI FLY-UNLIMITED der im Dezember 1998 offiziell gegründet und schon im Jänner 1999 Mitglied des ÖAeC wurde. Schon ein paar Monate später veranstaltete der Verein sein erstes Schaufliegen: Die 1.St.Lorenzener HELIPARTY! Im Herbst 1999 feierten wir noch eine HUBSCHRAUBERPARTY bei der wieder großar-

tig Flugvorführungen zu sehen waren. Neue Helipiloten schlossen sich dem Verein an und im Jänner 2000 wurde die selbstauferlegte Obergrenze von 30 Mitglieder erreicht. Durch die gegenseitige Unterstützung und Hilfe gibt es keinen im Verein der es nicht binnen kürzester Zeit gelernt hat seinen Heli sicher und kontrolliert im Rundflug durch die Gegend zu scheuchen. Andere die ihre 2 oder 3 Saison fliegen bewegen ihre Helikopter meist im Rücken- oder Rückwärtsflug oder jagen sie durch außergewöhnliche Flugfiguren!

Ob jetzt aber abnormale Figuren oder solides Basistraining an der Tagesordnung steht, die großartige Freundschaft der Mitglieder untereinander ist wohl die herausragendste Eigenschaft des HELI FLY-UNLIMITED. Hier gibt es Lachen ohne Ende, irgendwo wird immer herumgeblödet und wenn ein anderer Verein zum Schaufliegen lädt, so stehen die gelbbejackten Mitglieder (die gelbe Gefahr) hinter dem im Moment fliegenden Piloten und jodeln und johlten was das Zeug hält.

Spaß und gute Laune, das ist das Motto der 2.St.Lorenzener HELIPARTY und wir freuen uns schon riesig darauf viele Gleichgesinnte begrüßen zu können!

Weitere Informationen über den HELI FLY-UNLIMITED und seine Aktivitäten auf unserer Home Page unter <http://home.pages.at/helifun/>.

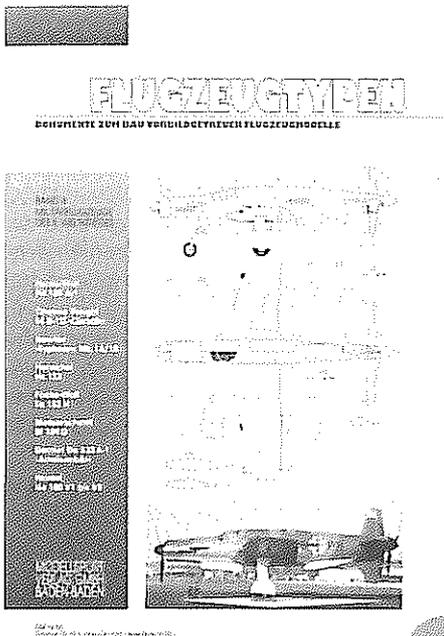
Meldungen zur Teilnahme an der 2.St.Lorenzener HELIPARTY bitte bei: Günter Pressl 0664 40 111 40 oder Harry Zupanc 0664 / 104 65 36 oder über e-Mail: [helifun@surfeu.at](mailto:helifun@surfeu.at)

**Harry Zupanc**



beim DRAG-RACE keine Limitierungen bezüglich Hubraum und Größe des Helikopters. Zwischendurch wird es jedem Helipiloten möglich sein, seine Flugkünste zu zeigen! Ein tolles Rahmenprogramm ist wieder geplant, wird aber hier nicht verraten! Der Freitag

da der HELI FLY-UNLIMITED eine Gründung einer Österreichweiten 3D-Meisterschaft verfolgt und alle interessierten Piloten bittet, hier ihre Ideen und Vorschläge einzubringen um einen besonders attraktiven und fairen Wettbewerbsmodus zu ent-

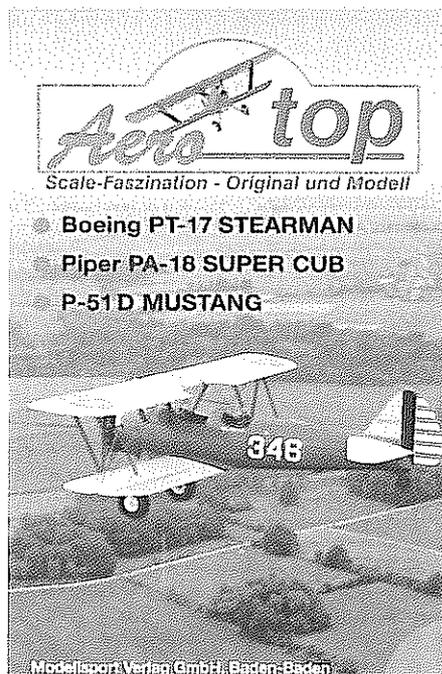


## **FLUGZEUGTYPEN Band 4 Militäflugzeuge des 11. Weltkrieges**

Die vor und während des zweiten Weltkrieges entwickelten und eingesetzten Militärflyer, waren, trotz der negativen Begleitumstände, technische Höchstleistungen der damaligen Zeit. Ob auf deutscher oder alliierter Seite entstanden, brachten sie die damalige Luftfahrt um einiges voran. So wundert es nicht, dass es auch heute noch zahlreiche Freunde und Bewunderer dieser "Warbirds" gibt. Der Modellsport Verlag gibt nun allen Interessierten im vierten Band der Reihe FLUGZEUGTYPEN Unterlagen und Dokumentationen über Entwicklung und Einsatz der folgenden Flugzeuge in die Hand: Focke-Wulf Fw 189 A-1  
Chance Vought F4 U-1 D 'Corsair'  
Hawker „Typhoon“ Mk. 1 A/1 B  
Herschel Hs 123  
Focke-Wulf Ta 152 H  
Messerschmitt Bf 109 G  
Dornier Do 335 A-1  
Heinkel He 100 VI bis V8

Die von Hans-Jürgen Fischer angefertigten Zeichnungen ergänzen das vorhandene Bild- und Textmaterial, so dass eine umfangreiche und detaillierte Dokumentation zur Verfügung steht.

FLUGZEUGTYPEN Band 4 ist für DM 19,80 zzgl. Porto unter der Bestell-Nr. 463504 beim Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 95 21 19, Fax 0 72 21 / 95 21-45 oder im Buchhandel erhältlich. Weitere Informationen, wie z.B. Musterzeichnungen, können über die Internet-Seiten des Verlages unter <http://www.modellsport.de> abgerufen werden. FLUGZEUGTYPEN Band 4, 68 Seiten, gebunden, Format 21 x 29,7 cm, ca. 90 Bilder und zusätzlich die detaillierten Zeichnungen. ISBN 3-923142-11 -0.



## **AERO-top Video Nr. 3**

Das Video Nr. 3 ist die Fortsetzung der AERO-top-Reihe und zeichnet wieder Porträts von drei faszinierenden Flugzeugen, die in der gewohnt hohen Qualität dokumentiert werden.

Der amerikanische Doppeldecker Boeing PT-17 "Stearman" aus dem Jahre 1941 gehört zu den bestrestaurierten Maschinen in Europa. Der Oldtimer wird hier in phantastischen Detail- und Flugaufnahmen gezeigt, die in Verbindung mit dem Klang des 9-Zylinder-Sternmotors jedem Zuschauer in ihren Bann ziehen. Das gegenübergestellte flugfähige Modell ist ein absolut detailgetreuer Eigenbau. Eines der bekanntesten Propellerflugzeuge der Nachkriegszeit ist wohl die bei Piper Aircraft in den U.S.A. gebaute PA-18 "Super Cub". Dem AERO-top-Team gelangen in Egelsbach bei Frankfurt wunderschöne Luft- und Bodenaufnahmen mit der perfekt restaurierten Piper aus dem Jahre 1954 von Dietmar Manthey. Dem Original wird ein Modell mit eingebauter Mini-Funkkamera gegenübergestellt - sie verleiht den Modellaufnahmen eine unvergleichliche Dynamik.

Freunde schneller Jagdflugzeuge werden sich über die exzellenten Aufnahmen mit der P-51 D "Mustang" freuen. Das dokumentierte Exemplar stammt aus dem Jahre 1942 und war zum Zeitpunkt der Videoproduktion im Besitz von Mark Hanna, der sie auch für die Filmaufnahmen geflogen hat. Das VHS-Video (ISBN 3-923142-10-2 / Bestell-Nr. 464103) hat eine Laufzeit von etwa 70 Minuten und kann für DM 49,50 im Buchhandel, Modellbaufachhandel oder beim Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 95 21 19, Fax 0 72 21 / 95 21-45 bezogen werden.

### **Verkaufe:**

1) Voll-GFK-Hotliner SIRIUS mit schöner Mehrfarben-Airbrush-Lackierung  
Spw.: ca. 1,7m, neuwertig, Flugfertig ausgerüstet mit mit 2 Servos C341 und 1 HS60, Brushless-Antrieb mit Kontronik KBM37-28-3,7 samt Regler 3PO-30-6-18 (kurzzeit bis 100A)  
Kohle-Spinner und Kohle-Luftschaube RF 15x13, und selektiertem 10Z-Akku (Modell steigt senkrecht!)  
Preis: **ATS 9.500,-**

2) Voll-GFK-10Z-Wettbewerbs-Hotliner "Lorena" von R. Freudenthaler, Spw.: ca 2m, weiß/blau/rot  
Flugfertig ausgerüstet mit 2 Servos C341 und 1 HS60, Brushless-Antrieb mit Plettenberg HP370/30/A1 „Waschmaschine“ samt Regler mcd9950bo/E (100A)  
Kohle-Spinner und Kohle-Luftschaube, und selektiertem 10Z-Akku ,  
Fluggewicht: 1650g  
Preis: **ATS 11.500,-**

3) **Ellipse-1**, Voll-GFK-F3B- und Hangflieger, 2,8m, flugfertig mit 6 Servos und neuem Empfängerakku, samt Zubehör (Flächenschoner, Ballast, Ersatzteile).  
Preis: **ATS 6.500,-**

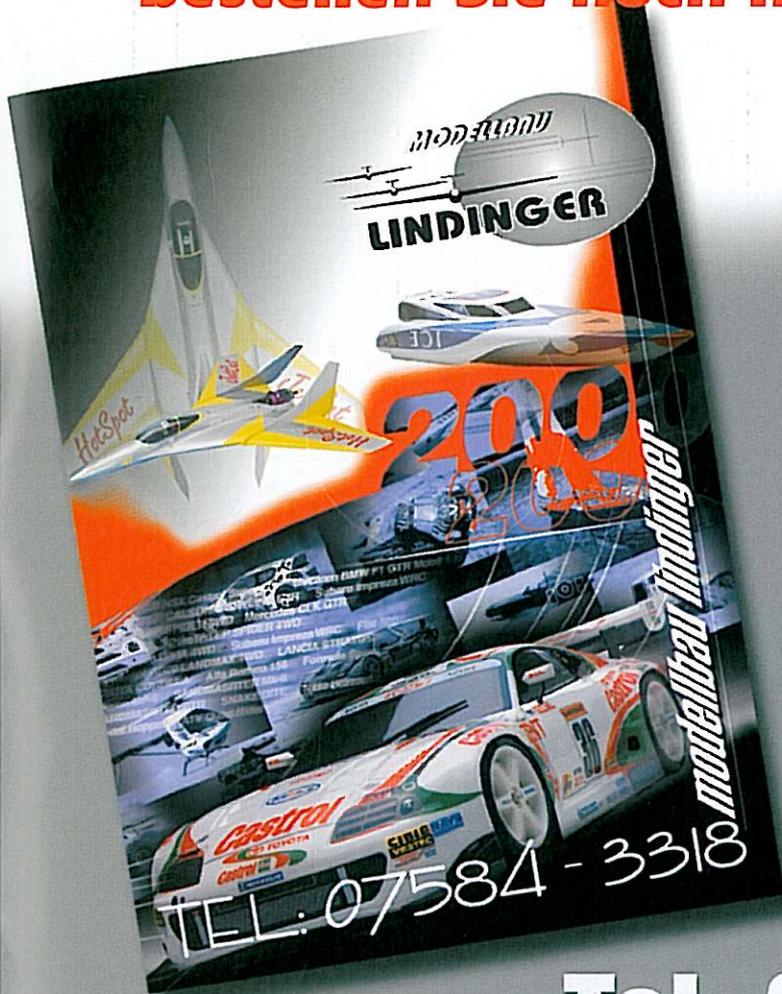
4) **7-Zellen-E-Segler** mit Rumpf in Rundspant-Holzbauweise (neuwertig, sieht aus wie GFK-Maschine), teilbare Fläche 2,1m, weiß foliert mit Querrudern, HR, SR (4 Microservos), Motor: Speed-Competition mit Reisenauer-Getriebe 1:4, 35A-Regler mit BEC; flugfertig,  
Preis: **ATS 3.500,-**

Oswald WACHTLER  
01-7745856 abends  
05-1707 32119 Büro

**SUKHOI 26** von Fa. Goldberg, 6 Multiplex-Servos, 20ccm Webra-Motor mit Topfschalldämpfer, Spannweite: 1840 mm, Farbgebung: rot und weiß, sehr gutes Flugverhalten!  
FLUGFERTIG.  
Verkaufspreis nur **ATS 9.800,-** (kompl.)

Ing. Roland Dunger  
Tel. 0664 201 28 92  
e-mail: [rolanddunger@compuserve.com](mailto:rolanddunger@compuserve.com)

**Über 300 Seiten  
bestellen Sie noch heute**



MODELLBAU

**LINDINGER**

Alte Post Strasse 14  
A-4591 MOLLN

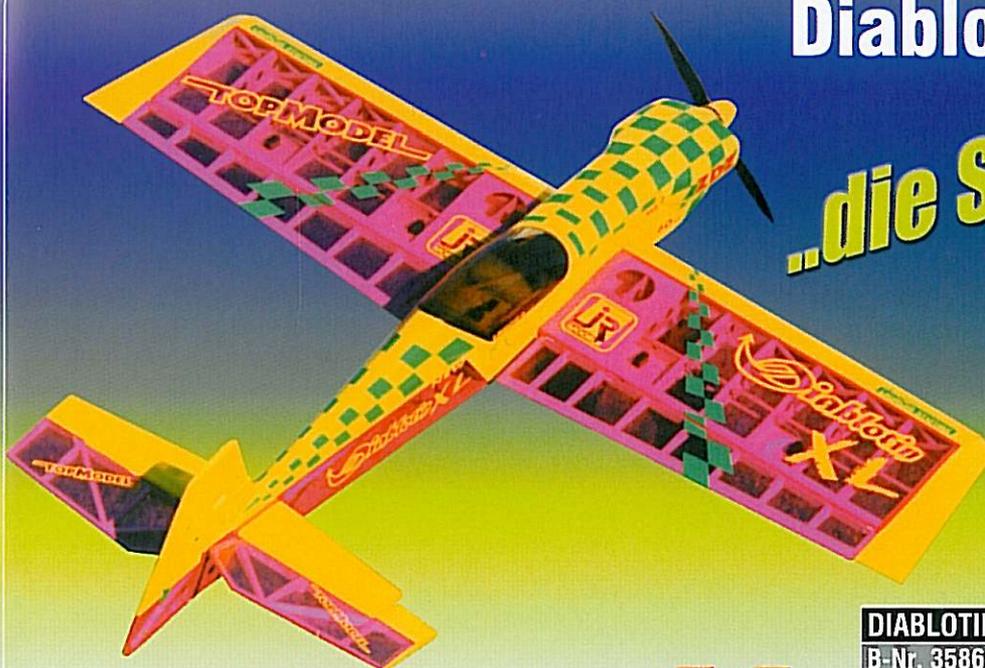
**Neu** Katalog 2000

mit  
**Auto-,  
Truck- und  
Schiffsmodellen**

Tel.: 07584 - 33 18  
Fax: 07584 - 33 18 17  
Internet: Lindinger.at  
E-Mail: modellbau@lindinger.at

modellbau Lindinger

**Tel.: 07584-3318**



**Diablotin XL**  
**„die Superlative“**  
JR-Models

**6.998,-**

incl. Dekorbogen

**F-F**  
ertig

<b>DIABLOTIN XL</b>	Spannweite: 2200 mm
B-Nr. 35866	Motor: ab 35 ccm
<b>6.998,-</b>	Steuerung: H,S,Q,M
	Hersteller: JR
Rumpf: Holz-ARF	Flächen: Rippenb.-ARF

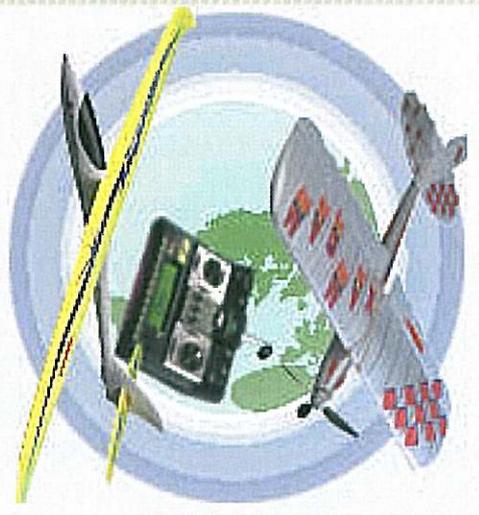


*Wir machen  
Träume wahr!*



# robbe modellsport

Produkte  
Service  
Kontakt  
Deutschland  
*robbe*



Wir freuen uns, Sie bei **robbe**-österreich begrüßen zu dürfen. Hier finden Sie die aktuellsten Neuheiten zum Thema Modellbau, sowie jede Menge Produktinformationen. Sollten Sie gefallen an unseren Produkten finden, haben Sie die Möglichkeit diese bei Ihrem nächsten Modellfachhändler abzuholen oder unser Lieferservice in Anspruch zu nehmen.

Wir wünschen Ihnen viel Spass in der wunderbaren Welt des Modellbaus!

Ihr **robbe**- Team