

25. Jahrgang Heft 1/2001

Frau
Seibert Christine
Schottenfeldgasse 87/1/1
A-1070 Wien

prop



*das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club*

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



<i>aktuell Lehrgänge und Seminare</i>	<i>03</i>
<i>hier spricht die ONF</i>	<i>04</i>
<i>Erich Jedelsky ein Nachruf</i>	<i>05</i>
<i>der Bundesfachreferent RC-SL & RC IV berichtet...</i>	<i>06</i>
<i>Gedanken über die Geschichte des Modellfluges</i>	<i>09</i>
<i>der Bundesfachreferent Freiflug berichtet....</i>	<i>10</i>
<i>F3A Was ist das?</i>	<i>13</i>
<i>Semiscale-Großsegelertreffen in Eferding</i>	<i>15</i>
<i>Jet-corner</i>	<i>17</i>
<i>Nürnberger Messe</i>	<i>22</i>
<i>F5D WM 2000 in San Diego/USA</i>	<i>33</i>
<i>an der Schleppleine.. Folge 22</i>	<i>38</i>
<i>World Airscalecombat Games</i>	<i>41</i>
<i>„TERRY“ nur so zum Spaß</i>	<i>43</i>
<i>ein Museum fast vor der Haustür...</i>	<i>44</i>
<i>Modellflug ist Augensache!</i>	<i>46</i>
<i>Bücherecke</i>	<i>48</i>

*Terminkalender und Kursprogramm-Spitzerberg in der Blattmitte zum
Heraustrennen*

**Unser Titelbild zeigt den Piloten Karl Petz mit seiner Tiger Moth
auf der F4C-Scale Weltmeisterschaft in Holland 1994.
Foto: Wolfgang Reinprecht**

Redaktionsschluß Heft 2/2001 30.03. 2001

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 Flata 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: Sonja Thonhofer, 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!

Die Tage werden länger, das heißt das Frühjahr ist (hoffentlich) nicht mehr aufzuhalten. Ich gehe davon aus, dass ihr die Winterpause genutzt habt, um euer Gerät zu pflegen und vor allem zu warten. Also, wenn nicht - dann tut es! Wie oft wurde in unserer Zeitschrift über die Versicherung geschrieben. Nachdem sich in letzter Zeit diverse Anrufe im Modellflugsekretariat gehäuft haben - das Ganze noch einmal:

1. Versichert sind sämtliche Flugmodelle (bis 20 kg) der Mitglieder der Sektion Modellflug.
2. Die Versicherungssumme beträgt ATS 20.000.000,- pauschal für Personen- und Sachschäden.
3. Ihr seid in der Ausübung eurer fliegerischen Tätigkeit versichert, wobei es völlig egal ist, ob ihr auf einen Modellflugplatz oder auf einer „Wies'n“ fliegt.
4. Eins ist klar, wenn ihr grob fahrlässig handelt, dann gibt es Probleme.
5. Versichert ist immer das Modell mit den ihr gerade fliegt. Das heißt, wenn ihr z.B. in eine Tragfläche eines Modells steigt, weil ihr unaufmerksam ward, ist dieser Schaden nicht gedeckt. Den Schaden muss das Modell verursachen! Die Zahl des Besitzes an Modellen ist irrelevant.
6. Keine Versicherung besteht für Schadensereignisse, die durch Kollision von Flugmodellen mit anderen Flugmodellen in der Luft entstehen.
7. Ersetzt werden das Flugmodell (neuer Bausatz) und alle beschädigten oder zerstörten Komponenten. Arbeitszeit wird keine abgegolten. Das bedeutet, dass z.B. bei einem - sagen wir - 5 Jahre alten Modell - ihr einen neuen Bausatz bekommt. Bei einer Vollkaskoversicherung wird nur der Zeitwert der beschädigten Sachen ersetzt! In unserem Fall bekommen wir jedoch neue Sachen.
8. Turbinentriebwerke sind versichert, jedoch keine Staustrahl-, Düsen- und Raketentriebwerke.
9. Versicherungsschutz besteht für Versicherungsfälle, die in Europa (im geographischen Sinn), den außereuropäischen Mittelmeeranrainerstaaten, auf Island, Grönland, Spitzbergen, den Kanarischen Inseln, Madeira und den Azoren bzw. innerhalb der äußeren Grenzen dieses Geltungsbereiches eintreten. Also, das war's wieder einmal in Kürzel!

Mit Fliegergruß Euer

Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter

NS.: Die Verhandlungen mit der Versicherung betreffend den Abschluss einer Ausstellungsversicherung sind noch nicht abgeschlossen. Habt noch etwas Geduld!



Liebe Leser!

Nun gibt es prop schon 25 Jahren und ich möchte hier an den Gründer unseres prop Edwin Krill erinnern, der unter, heute im Zeitalter des Computers, unvorstellbaren Bedingungen prop aus der Taufe hob. Er war es der prop vom fast handgeschriebenen Vereinsblatt zu einem Modellflugmagazin machte. Der zweite Chefredakteur Heinz Steiner nun verpaßte als gelernter Journalist prop ein professionelleres „Layout“ und brachte mir die Grundschriffe der „Journaille“ mühsam bei. Ich bin sicher er muß mir auch heute noch so manchen Ausrutscher verzeihen.

Nun liebe Leser auch prop entwickelte sich Dank Eurer Mithilfe zu einem Modellflugmagazin europäischen Formats, um das uns viele andere Aeroclubs beneiden. Mein Traum wäre es, wenn wir prop komplett farbig gestalten könnten, jedoch machen das die steigenden Druckkosten und der Rückgang an Inserenten bis dato unmöglich. Ein weiterer Schritt in Sachen „neue Medien“ steht uns bevor, prop geht ins Internet. Unter www.prop.at wird schon fleißig gearbeitet, schaut doch mal in nächster Zukunft vorbei.

Wie bei jeder ersten Ausgabe im neuen Jahr war der Terminkalender und der Messebericht ein terminlicher Balanceakt. Dieses Jahr ging das jedoch sehr gut und wir erscheinen fast fristgerecht.

In Nürnberg konnte man nicht unbedingt epochale Neuheiten sehen. Der Trend zum Fertigmodell ist unübersehbar, jedoch werden auch wieder „Spreißeilbausätze“ angeboten. Eine Fülle von Schaumstoff-Jets der bekannten Anbieter läßt auf einen heißen Flugsommer hoffen. Neu ist auch und das gab's noch nie, daß viele vorgestellte Produkte bereits im Fachhandel erhältlich sind!! Der SLOW FLYER etabliert sich nun endgültig in der Modellflugszene und Indoor-Kunstflug und Seglerschlepp sind keine Utopie mehr. Auch im Bereich des Elektroflug gibt es durch „Brushless“ Motore neuen, immer besser werdenden Akkus und Ladegeräten, sowie immer leistungsfähigeren Reglern vielversprechende Zukunftsaussichten. Aber auch der gute alte Verbrenner ob Zwei- oder Viertakt gibt kräftige Lebenszeichen von sich. Auf dem Gebiet der Fernsteuerungen ist ein gewisser Trend zu Handsendern zu erkennen und digitale Trimmung ist eigentlich schon Standard. Ich hoffe Euch mit dieser Ausgabe einen guten Überblick über die Neuheiten geben zu können.

Viel Bau- und Flugspaß in der neuen Saison vielleicht mit neuen Modellen

wünscht Euch

Euer
Manfred

P.S. Bitte versorgt mich auch weiterhin mit Beiträgen! Danke!

aktuelle Lehrgänge und Vorträge im März 2001

Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang im Burgenland

Samstag, 31. März 2001, 09-17,00 Uhr
HOTEL GASTHOF KRAIL
Hauptstr. 37
7350 Oberpullendorf

Vortragende:

BSL Dr' Georg BREINER
ONF Ing. Gottfried SCHIFFER

Teilnehmer aus dem Burgenland bitte Anmeldung bei Günther TUCZAY Rotwiese 15 7350 Oberpullendorf

tuczay@utanet.at

Teilnehmer aus anderen Bundesländern bitte Anmeldung beim OEAC, Sektion Modellflug bis 26. März 2001 AERO-Club, Österr.

office@oe.aeroclub.at

F3A – Trainingslager

Vom 23. – 29.4.2001 wird in Oberpullendorf

eine F3A Trainingswoche durchgeführt.

Anmeldung bei Klamecker Michael

01/974 54 16

0699/10905600 Nur sehr wenig Plätze!!!!

RCIII – Trainingslager

Ebenfalls vom 23. – 29.4.2001 wird in Gnas (Stm)

ein RCIII Trainingslager, unter der Leitung

von Hrn. Eckhart Wolfgang, abgehalten.

Anmeldung bei: Eckhart Wolfgang

01/290 16 29 oder 0664/1951558

Unbedingt rechtzeitig anmelden !!!!

Einsteiger und Trainingslehrgang in Schärding findet am 5.5 und 6.5.2001

ein Einsteiger und Trainingswochenende für RCIII Piloten statt. Wettbewerbserfahrene Piloten werden an diesem Wochenende ihr Wissen weitergeben.

ACHTUNG: bitte unbedingt anmelden Kontaktadresse wegen Anmeldung und-oder

Zimmerreservierung: Ahlen Günther Tel: 0662/853846, Handy 0699/11803368

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 wollen.

Zeitpunkt: 24. 3. 2001

Ort: MAZ Spitzerberg

Kosten: von der Bundessektion übernommen, für Kaffee und Kuchen ist gesorgt.

Referenten: Ing. Heckerle, Eistert

Anmeldung:

österr. Aero - Club, Sektion Modellflug, bei Fr. Thonhofer unter Tel. 01 505 10 28/77 Fax 01 505 79 23 office@oe.aeroclub.at

Bitte um rechtzeitige Anmeldung, die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

In Laa/Th. findet am 21.4 und 22.4.2001

ein Einsteiger und Trainingswochenende für RCIII und F3A Piloten (oder die es werden wollen) statt. Durch dieses Wochenende wird Hr. Erich Filgas, ein Pilot mit langjährigen Wettbewerbserfahrung, führen.

ACHTUNG: bitte unbedingt anmelden (maximal 12 Teilnehmer) !!!!

Kontaktadresse: Klamecker Michael

Tel, 01/974 54 16

Handy 0699/10905600

Deckungsbestätigung unserer Haftpflichtversicherung

Mitglieder der Sektion Modellflug des Österreichischen Aeroclub haben im Rahmen der Polizze Nr 9.919.425/73 aus dem Halten, dem Besitz und dem Betrieb von Flugmodellen bis 20 kg, somit auch in Ausübung der fliegerischen Tätigkeit, Versicherungsschutz.

Versicherungssumme: ATS 20.000.000,- für Personen und Sachschäden.

Vertragsgrundlage: Allgemeine Bedingungen für die Haftpflichtversicherung von Luftfahrzeugen (ALHB 1995)

DER ANKER

Allgemeine Versicherungsaktiengesellschaft

hier spricht die ONF

Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Ich freue mich, Euch zu Beginn eines neuen Jahrtausend wieder meine Kolumne, die ja mittlerweile zur Tradition geworden ist, via PROP übermitteln zu können. Ich hoffe, Ihr seid gut hineingerutscht und darf Euch auf diesem Wege Glück, Gesundheit und Erfolg wünschen. Weiters möchte ich mich bei Euch wieder für die geleistete Arbeit bedanken, denn ohne diese wäre ein Sportbetrieb, wie wir ihn haben, nicht möglich. Ihr habt es wieder großartig gemacht. Wie Euch sicher bekannt ist, war im abgelaufenen Jahr auch der Luftfahrertag und ich wurde wieder in meiner Funktion für weitere drei Jahre bestätigt. Ich habe gerne angenommen, da mir die Zusammenarbeit mit Euch nach wie vor viel Spaß macht und viel bedeutet. Nun ist es aber auch so, daß mit diesen drei Jahren mit Ende 2003 die von mir selbst gesetzte Deadline (siehe 1. ONF-Brief 1989) von max. 15 Jahren Amtszeit erreicht sein wird und das bedeutet, ich beende meine Amtszeit ganz konsequent und definitiv mit 31. 12. 2003, unabhängig davon, daß mir die Zusammenarbeit mit Euch sicher auch dann noch Freude machen würde. Die Bundessektion wird in diesen drei Jahren einen Nachfolger nominieren, der diese Funktion sicher bestens in Eurem Sinne wahrnehmen wird. Noch ist es aber nicht so weit und es wartet viel Arbeit auf uns Funktionäre, die wir in gewohnter Art und Weise mit vollem Einsatz erledigen werden.

Zuerst zu den Wettbewerben der abgelaufenen Saison:

Hiezu gibt es wie immer eine komplette Auflistung, die Ihr im Sekretariat bei Fr. Thonhofer anfordern könnt.

Ich werde die Dateien auch an meinen Kollegen Manfred Lex senden, vielleicht kann er sie ins Internet stellen, dann stehen sie einmal allen mit diesem Medium zur Verfügung. Die Adresse ist www.lexsoft.at. Dort ist auch die MSO mit allen Updates, der Terminkalender, die Ausschreibungen für Staats- und Österr. Meisterschaften und diverse Neuigkeiten und Informationen zu finden. Ich darf darauf hinweisen, daß auch ein neuer Sporting Code mit 1. 1. 2001 in Kraft getreten ist. Dieser ist unter www.fai.org zu finden. Die davon ausgehenden Neuerungen für die MSO werden in den nächsten Wochen im Internet implementiert. Es werden auch die Blätter gedruckt und können im Sekretariat angefordert werden. Der Druck dauert noch ein wenig, sollte aber zu Beginn der neuen Saison zur Verfügung stehen. Für Fragen stehe ich Euch immer per Telefon oder e-mail gottfried.schiffer@astroe.at zur Verfügung.

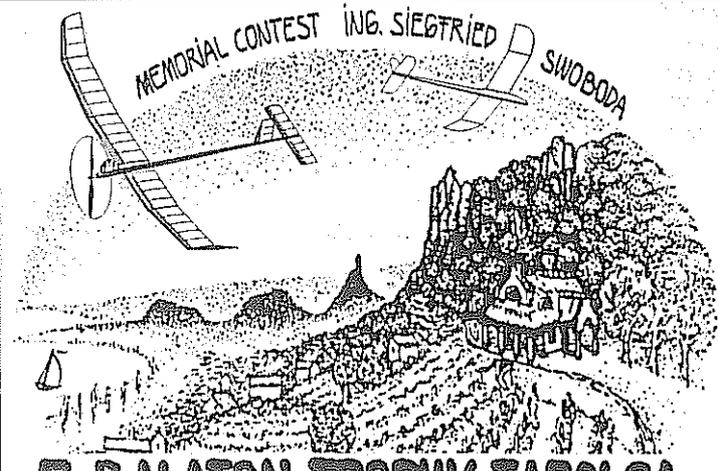
Nun zur Teilnehmersituation bei Wettbewerben:

Es ist definitiv, daß die Teilnehmerzahlen bei den diversen Wettbewerben mehr und mehr zurückgehen. Dieser Trend ist ja nicht neu und einige von Euch, die als Veranstalter aufgetreten sind, haben diese leidvolle Erfahrung in den letzten Jahren bereits gemacht. Hier muß etwas geschehen, denn es ist zu befürchten, daß sich dieser Trend exponentiell verstärkt, wenn ich mir die Altersstruktur der Wettbewerbspiloten betrachte. Da ich selbst Wettbewerbspilot bin und die Szene gut kenne, weiß ich, daß die meisten zumindest das vierzigste Lebensjahr deutlich überschritten haben und es sind wenig Nachwuchspiloten nachgekommen. In den meisten Klassen kann man jene Piloten, die in den letzten fünf Jahren in das Wettbewerbsgeschehen eingestiegen sind, locker an einer Hand abzählen. Wenn nun einige Kollegen den Wettbewerb an den berühmten Nagel hängen, weil sie des Herumreisens und des Stresses müde geworden sind, so haben wir das Teilnehmerproblem sofort verschärft vorhanden und das bei jedem Einzelnen, der aufhört. Ich will es nicht hoffen, aber es ist anzunehmen, daß dies in etwa in den nächsten 10 Jahren einige von uns tun werden und bei der Basis wäre das praktisch das Ende des Sportbetriebes mit allen seinen Konsequenzen. Es ist daher hoch an der Zeit, Überlegungen für die Zukunft anzustellen und wir werden an Reformen nicht vorbei kommen. Ich darf Euch vorab im eigenen Interesse bitten, innerhalb der Vereine den Sport wieder mehr zu propagieren, das Bewußtsein dahingehend zu fördern und das ganze nicht als vorhandenes Übel zu betrachten. Gerade im Modellflug ist zu beachten, daß hier nicht nur die Jugend die Basis bildet. Wettbewerbsflug als Spitzensport muß man sich auch leisten können, das ist ein Faktum, und es ist ein bestimmtes Umfeld nötig. Ich würde mich schon freuen, wenn wir die Teilnehmerzahlen leidlich konstant halten können und dazu seid Ihr auf Vereinsebene genauso gefordert, wie wir auf unserer Ebene. Es gilt hier, wirklich zu arbeiten und nicht nur das Erreichte zu verwalten! Denkt darüber nach!! Wenn Ihr Vorschläge und Wünsche dazu habt, laßt sie uns wissen! Ich darf Euch auch auf den Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang am 31. 3. 2001 in Oberpullendorf aufmerksam machen und würde mich freuen, Euch dort zu treffen.

Ich wünsche Euch für die neue Saison viel Erfolg und Freude am Hobby und am Sport, sei es als Funktionär oder Wettbewerber und ich hoffe, wir sehen uns recht häufig auf der einen oder anderen Veranstaltung.

Mit Fliegergruß

Ing. Gottfried Schiffer



MEMORIAL CONTEST ING. SIEGFRIED SIWOBODA

5. BALATON TROPHY TAPOLCA
FREITAGSWETTBEWERB FÜR KLASSEN F1H, F1K, HLG/F
MIT INTERNATIONALER BETEILIGUNG
2.-3.6.2001 SPORTFLUGPLATZ TAPOLCA, H

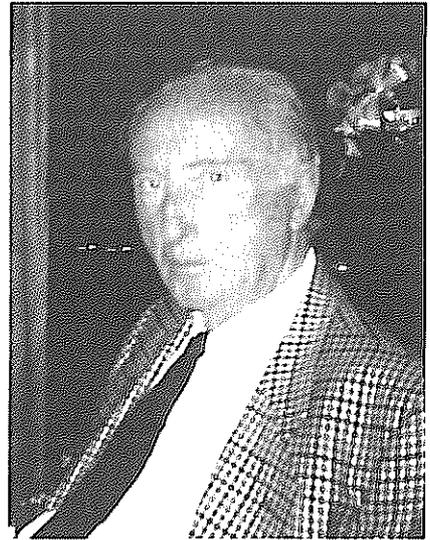
Heuer wird erstmals zusätzlich die kleine Seglerklasse F1H mitgeflogen. Die Termine sind: (Pflingsten)

Samstag 2. Juni Klassen F1H und HLG/F
Sonntag 3. Juni Klasse F1K CO₂
ACHTUNG dieser Bewerb zählt zur CO₂ Euro-Trophy 2001 Ausschreibung folgt!
Montag 4. Juni Reservetag

Erich Jedelsky †

Einer der ganz Großen der Welt des Modellfluges ist nicht mehr. Erich Jedelsky (77) starb Anfang November an den Folgen eines tragischen Unfalls. Sein plötzlicher Tod hat alle, die ihn näher kannten, schockiert, seine „Vaterfigur“ wird uns allen fehlen.

Erich Jedelsky war, abgesehen von seinen Verdiensten um die aerodynamischer Entwicklungen im Flugmodellbau ein lebenswerter, grundgütiger Mensch, der jedem bereitwillig half, wenn seines Rates bedurft wurde. Wie alle großen Menschen war er äußerst bescheiden und freundlich, fiel niemals aus der Rolle und nahm den Modellflug sehr ernst. Über 60 Jahre lang beschäftigte er sich intensiv damit.



Jedelsky war zeitlebens niemals ein „Modell-Nachbauer“, sondern ein kritisch eingestellter Verfechter fortschrittlicher Aerodynamik. Ein wissensdurstiger Geist, der immer rasch hinter die Schwachstellen der gerade gebräuchlichen Regeln kam. Er versuchte, experimentierte, baute viele Modelle und erwarb sich als Autodiktat grundlegende Erkenntnisse der Aerodynamik. Sein besonderes Anliegen war die Jagd nach besonders niedriger Sinkgeschwindigkeit, wobei er fünf Jahre hindurch Profilformen entwickelte, die sogar in Windkanälen geprüft wurden.

Jedelsky befaßte sich unter anderem sehr mit Leichtwindseglern, perfektionierte den Seilstart zur „Wiener Schule“ und schuf schließlich das Profil der „offenen Standard“-Bauweise“, die schließlich das unverwüstliche Segelflugmodell „Airfish“ nach sich zog. Ein auch für Anfänger geeignetes Modell, das selbst mit zwei Linken noch leicht zu bauen ist. Tausende „Airfishs“ gingen in alle Welt, der Hersteller der Bausätze, der Tischlereibetrieb Keinrath im steirischen Feldbach stellte sich ab 1970 ausschließlich auf diese Tätigkeit um. Und das einmalige Tragflügelprofil „offene Standardbauweise“ nahmen fast alle bedeutenden Modellbaufirmen in ihr Programm auf. Selbst die Klasse Hand Launch-Glider hat das Jedelskys Profil erobert.

Erich Jedelsky hatte viele Jahre lang einen Freund, der ebenfalls zu den Großen des österreichischen Modellfluges zählt: Oskar Czepa, den er schon aus seiner Mährischen Heimat her kannte und nun wieder in Wien traf. Zusammen mit ihm entwickelte er ab 1948 die „Wiener Schule“, bauten am Fundament des modernen Flugmodells und erweckten den Österreichischen Aeroklub wieder zum Leben (Bau und Fliegen manntragender Flugzeuge waren von denn Siegern jahrelang verboten worden).

Jedelskys scharfer Geist sah bald die Schwachstellen der aus der Vorkriegszeit stammenden Modelltechnik, brachte etliche der verstaubten Regeln zu Fall, wurde Bundessektionsleiter der Sparte Modellflug und machte sich daran, die Geheimnisse der Strömungen auf Profilober- und -unterseite zu untersuchen. Dabei kamen ihn Ergebnisse des bekannten Aerodynamiker F. W. Schmitz sehr zu Hilfe. Jedelsky war der seltene Fall eines fast fanatischen Autodiktaten, der Unmengen Fachliteratur studierte, Fachbibliotheken durchstöberte, stets besessen von dem Gedanken, wie kann das Vorhandene noch verbessert werden.

Jedelsky und Czepa gingen daran, was bis dahin noch kaum unternommen worden war, die pennible Vermessung der Flugleistung von Segelflugmodellen. Damit wurde ein Rüstzeug für weitere Entwicklungsschritte des gesamten Modellflugwesens geschaffen, das bis heute noch nachwirkt.

Jedelsky/Czepa vollzogen bald nach Kriegsende eine völlige Umkämpfung des Modellfluges: Nicht mehr Großflugzeuge waren mehr oder weniger Vorbild, das Flugmodell spaltete sich ab und ging neue Wege. Und das mit weltweitem Einfluß.

Erich Jedelsky ist nicht mehr, sein Wirken und seine Verdienste aber leben weitete. Zu entdecken in jedem auch noch so neuen Modell, auch wenn man es nicht direkt bemerkt.

Ob der Modellflug noch einmal so einen Mann erleben darf?

der Bundesfachreferent RC-SL & RC IV berichtet...

Wie immer möchte ich am Anfang des neuen Jahres vor Beginn der Flugsaison über Neuigkeiten, Änderungen und über Termine berichten. Leider kann ich nicht ganz aktuell sein, da zwischen meiner Berichterstellung (14.Jänner 2001) und dem Erscheinen des PROP doch einige Wochen liegen. Vor allem die Wettbewerbsstermine werden immer wieder verschoben, sodass bei mir möglicherweise Fehler vorhanden sein können. Ich bitte, sich in diesem Fall immer an den offiziellen Terminkalender zu halten, da dieser den aktuellen Letztstand darstellt.

1) Punkterichterlehrgänge:

In den Klassen RC-IV und RC-SL wird im Frühjahr 2001 wieder ein kombinierter Punkterichterlehrgang abgehalten werden. Dieser ist für ganz bestimmte Bundesländer geplant und dort werden auch alle Vereine angeschrieben, um den Teilnehmern lange Anfahrtswege zu ersparen. Selbstverständlich sind diese Lehrgänge jedoch für **alle** AERO-Club Mitglieder Österreichs offen und man kann sich jederzeit bei der Bundessektion Modellflug -Frau Thonhofer (Tel: 01-5051028-77) – anmelden.

Jetzt noch zur Gültigkeit von Punkterichtertizenzen:

- .) Wird innerhalb von 3 Jahren nach Besuch eines Lehrganges in der entsprechenden Klasse nicht gepunktet, so verliert die Lizenz ihre Gültigkeit.
- .) Wird innerhalb von 3 Jahren nach Besuch eines Lehrganges in der entsprechenden Klasse gepunktet, so hat die Lizenz eine Gültigkeit von insgesamt 4 Jahren.
- .) Nach 4 Jahren ist auf alle Fälle der Besuch eines Auffrischungslehrganges nötig.

Lehrgangstermin:

7.April 2001 (Palmsamstag) in Statzendorf/Kuffern für die Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich, Wien und Burgenland.

2) Ergänzungen der MSO der Klassen RC-IV und RC-SL:

MSO = Modellsportordnung

In der Flugsaison 2000 kam es erstmals seit meinem Amtsantritt vor 12 Jahren zu einer Punktegleichheit bei den Siegern eines Wettbewerbes. Da weder im allgemeinen noch im klassenspezifischen Teil der MSO für derartige Fälle eine Regelung vorhanden war, wurde mit Zustimmung der Bundessektion folgender Absatz ins Regelwerk von RC-SL und RC-IV eingefügt:

Bei Punktegleichheit im Endergebnis sind beide Piloten bzw. beide Teams gleichrangig zu werten. Das eventuell vorhandene Streichresultat darf nicht zur Platzierungsfindung herangezogen werden.

Diese Regelung hat den Vorteil, dass es bei ersten Plätzen für beide Piloten bzw. Teams Leistungspunkte gibt.

3) Einsteigerwertung in RC-IV:

Der Beobachtungszeitraum für die Einsteigerwertung der Klasse RC-IV wurde von der Bundessektion um weitere 2 Jahre verlängert. Es haben sich zwar österreichweit gesehen keine gigantischen Erhöhungen der Teilnehmerzahlen bei RC-IV Wettbewerben eingestellt, doch wird die Klasse dort und da gut angenommen. Die Einsteigerwertung sollte ja nur als Talenteschmiede für die normale RC-IV Klasse dienen, und diesen Zweck erfüllt sie auch. Schon einige Piloten sind in den letzten Jahren von der kleinen in die große Klasse gewechselt, sodass man durchaus von einem gelungenen Experiment sprechen kann.

Folgende Regelung ist weiterhin gültig:

- a) Einziger Unterschied zur normalen Klasse RC-IV ist eine Spannweitenbeschränkung auf 3,50 Meter. Die restliche MSO der Klasse RC-IV ist unverändert gültig !
- b) Die Einsteiger haben sich bei der Anmeldung als solche zu deklarieren und fliegen bei der normalen RC-IV Klasse mit. Ein Pilot darf an einem RC-IV Wettbewerb nur in einer der beiden Klassen teilnehmen.
- c) Es gibt eine Gesamtwertung, in der die Einsteiger ebenfalls aufscheinen. Sind mindestens 3 Teilnehmer in der kleinen Klasse mitgeflogen, so wird zusätzlich eine eigene Einsteigerwertung durchgeführt. Die Veranstalter von RC-IV Wettbewerben werden angehalten, für diesen Fall auch Ehrenpreise für die Einsteiger zur Verfügung zu halten.

4) Abgelehnte Anträge:

- a) Erweiterung der Figurenbewertungsskala:

Von einigen altgedienten Punkterichtern wurde der Wunsch geäußert, die Bewertungsskala von den Flugfiguren zu erweitern. Bekanntlich gibt es jetzt ja die Noten von 0 bis 10 in ganzen Schritten. Bei hervorragenden Wetterlagen und einem Teilnehmerfeld mit vielen Superpiloten wie es bei der letzten Österreichischen Meisterschaft in RC-IV in Kärnten der Fall war, kann es vorkommen, dass eine Differenzierung der Leistungen im Spitzenfeld mit ganzen Punkten nicht mehr möglich ist. Es wurde deshalb angeregt im Bereich zwischen 5 und 10 Punkten auch mit halben Punkten zu arbeiten.

Man war in der Bundessektion diesem Vorschlag nicht gänzlich abgeneigt, doch sollte diese Regelung dann allgemein gültig sein. Hier wiederum war ich der Meinung, dass für Punkterichterneulingen – und die bilde ich ja immer wieder aus – das eine Überforderung darstellen würde. Gerade die Klassen RC-IV und RC-SL sind für Punkterichteranfänger sehr gut geeignet, da zwischen den Figuren immer wieder Zeit bleibt, sich Gedan-

ken über die richtige Benotung einer Flugfigur zu machen. Und hier gibt es bei Anfängern schon Probleme, da sie mit einer großen Unsicherheit kämpfen. Wenn dann auch noch die Bewertungsskala erweitert würde, wäre die Qual der Wahl noch größer.

Ich hätte die erweiterte Punkterichterskala gerne bei Österreichischen Meisterschaften zwingend eingeführt, sie bei allen anderen Wettbewerben jedoch weggelassen. Die Bundessektion konnte diesem Vorschlag nicht zustimmen, sodass alles beim Alten bleibt.

b) Leistungspunkte für den Ö-Pokal RC-SL:

Der aus 4 Teilwettbewerben bestehende Österreich Pokal der Klasse RC-SL sollte in der Gesamtwertung mit Leistungspunkten bedacht werden, um einen zusätzlichen sportlichen Anreiz zu geben. Die Bundessektion konnte aus prinzipiellen Überlegungen diesem Antrag nicht zustimmen, sodass auch in Zukunft die Sieger ohne Leistungspunkte auskommen müssen.

5) Österreichische Meisterschaft in RC-SL:

RC-SL = Seglerschlepp

Im Bundesfachausschuß hat man sich geeinigt, die ÖM in der Klasse RC-SL nach Wörgl zu vergeben und die Bundessektion hat diesen Vorschlag nun endgültig bestätigt und den Termin fixiert.

Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL

Termin: **25. und 26. August 2001**

Austragungsort: **Wörgl in Tirol**

durchführender Verein: **MFC-Wörgl**

Die erste Meisterschaft der Seglerschlepper im neuen Jahrtausend soll zu einem wirklichen Fest werden, weshalb ich die RC-SL Piloten Österreichs aufrufe, möglichst zahlreich an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Der Austragungsort Wörgl garantiert nicht nur einen optimalen Flugplatz sondern auch eine perfekte Durchführung der Meisterschaft und nicht zu vergessen die urwüchsige Herzlichkeit der Tiroler Gastgeber die immer eine Reise wert ist. Vielleicht könnten sich auch ein paar neue Teams aufrufen und einmal eine Meisterschaft als aktiver Pilot bestreiten. Man glaubt gar nicht, wie viel man dabei lernt und welche neuen Freundschaften dabei geknüpft werden können.

Die Anmeldung hat bis zum 14. August 2001 an die Bundessektion zu erfolgen. Die Nennungsformulare sind der Meisterschaftsausschreibung zu entnehmen, auszufüllen, vom Vereinsobmann zu unterfertigen und danach an den Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien zu senden. Die Meisterschaftsausschreibung ist im Mittelteil von PROP 1/2001 oder 2/2001 enthalten.

6) Statuten Österreich Pokal 2001 der Klasse RC-SL

RC-SL = Seglerschlepp

Der Österreich Pokal RC-SL wird auch heuer wieder in 4 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern durchgeführt, wobei pro Bundesland nur ein Teilwettbewerb zugelassen ist. Der Bundesfachausschuß wählt bei seiner alljährlichen Zusammenkunft nach einem Rotationsprinzip die einzelnen Bundesländer aus. Die Vergabe der Teilwettbewerbe innerhalb eines Bundeslandes obliegt dem Landesfachreferenten in Absprache mit dem zugehörigen Landessektionsleiter.

Termine 2001:

1) Kärnten	5. und 6. Mai 2001	St. Johann/Rosental
2) Salzburg	26. und 27. Mai 2001	Kraiwiesen
3) Oberösterreich	16. und 17. Juni 2001	Enns
4) Niederösterreich	4. und 5. August 2001	Mistelbach gleichzeitig Schlußwettbewerb

Im Augenblick (14.1.2001) kann ich nur die Wochenenden angeben an denen diese Wettbewerbe stattfinden werden. Da es dem Veranstalter frei steht, ob er seinen Wettbewerb am Samstag oder am Sonntag durchführen wird, ist in jedem Fall in die entsprechende Ausschreibung Einsicht zu nehmen.

Maximal 3 Wettbewerbsergebnisse eines Schleppteams werden zur Endwertung herangezogen, das heißt, bei 4 geflogenen Teilwettbewerben gibt es 1 Streichresultat. Sollten in einer Saison nur 3 Teilwettbewerbe durchgeführt werden, so werden alle 3 gewertet. Werden in einem Jahr weniger als 3 Teilwettbewerbe durchgeführt, so fällt der Österreich Pokal in dieser Saison überhaupt aus. Werden von einem Schleppteam nur 1 oder 2 Teilwettbewerbe bestritten, so gelangt die Mannschaft ebenfalls in die Endwertung. Um mit mehreren Ergebnissen in die Endwertung einzugehen, darf das Schleppteam seine Zusammensetzung während der laufenden Saison nicht ändern.

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

Die Schlussveranstaltung sollte nach Möglichkeit alljährlich in einem anderen Bundesland stattfinden. Bei dieser Gelegenheit überreicht der Bundesfachreferent RC-SL den Gewinnern des Österreich Pokal den Wanderpreis, der ein Jahr im Besitz der Sieger verbleibt. Danach wird er wieder neu vergeben. Gewinnt ein Team gleicher Zusammensetzung den Österreich Pokal insgesamt dreimal, so geht der Wanderpreis in den Besitz der Sieger

über (gilt ab 1998). Außerdem erhalten die drei erstplatzierten Teams Pokalspenden, die in ihrem Besitz verbleiben. Diese Ehrenpreise sind vom Veranstalter des Schlusswettbewerbes zur Verfügung zu stellen. Die Veranstalter der Teilwettbewerbe werden aufgefordert, zur Bewertung immer 5 Punkterichter einzusetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flugfigur streichen zu können (siehe MSO). Um den Heimvorteil etwas zu mildern, dürfen nur 2 Punkterichter vom veranstaltenden Bundesland stammen, während die 3 anderen Punkterichter aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssen.

7) Statuten des 3-Länder-Cup 2001 in der Klasse RC-IV

Mit 2 Wertungen: normale Klasse RC-IV und Einsteiger
RC-IV = Segelflugmodelle bis 5 kg Gewicht und 5 m Spannweite
Einsteiger = Segelflugmodelle mit einer max. Spannweite von 3,5 m

Der 3-Länder-Cup in der Klasse RC-IV mit Einsteiger wird auch im Jahr 2001 wieder ausgetragen. Er besteht aus 3 Teilwettbewerben in 3 Bundesländern und zwar

Niederösterreich G.Hörmann Pokal in Statzendorf am 20.Mai 2001
Oberösterreich Innviertler Pokal in Schärding am 15.Juli 2001
Salzburg Pongauer Pokal in St.Johann/Pongau am 1.September 2001
(Ausweichtermin 22.September 2001) gleichzeitig Schlusswettbewerb

Die Termine können sich eventuell noch etwas verschieben, weshalb immer in die offiziellen Ausschreibungen Einsicht zu nehmen ist !

In die Gesamtwertung des 3-Länder-Cup geht man mit 2 Ergebnissen ein. Hat man alle 3 Teilwettbewerbe bestritten, so wird das schlechteste Ergebnis gestrichen. Fällt eine Veranstaltung aus, ist kein Streichresultat mehr möglich. Bei Teilnahme an nur einem Teilwettbewerb scheint man in der Gesamtwertung des 3-Länder-Cups 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.

Sollte 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 erlogenen Punktezahlen aus den 2 gewerteten Teilwettbewerben.

Beim Schlusswettbewerb in St.Johann wird die Gesamtwertung erstellt und die Sieger werden mit Pokalspenden und Urkunden bedacht. Dabei wird auch der Wanderpokal an die Sieger übergeben !

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

Dr.Wolfgang Schober

SOMMERALM

Österreichischer AERO-CLUB Landesverband Wien

Der Österreichische AERO-CLUB, Landesverband Wien Sektion Modellflug,veranstaltet wie in den vergangenen Jahren wieder seinen Hangflugehrgänge auf der Sommeralm.

Lehrgang1: 14.06.2001.bis 17.06.2001.

Lehrgang2: 17.06.2001. bis 24.06.2001.

Die Unterbringung erfolgt wie immer im Gasthof Bauernhofer 8172 Brandlucken 78

Als Fluglehrer für den Lehrgang unser Kollege Dittmayer, und Kollege Eistert.

Lehrgang 1: von 14.06.2001. bis 17.06.2001. 3 Tage

Piloten:ATS. 1800.- Begleitung: ATS. 1200.-

Lehrgang 2: von 17.06 2001. bis 24.06.2000. 7 Tage

Piloten: ATS. 3600.- Begleitung: ATS. 2900.-

Ich ersuche um eheste Anmeldung. Telefon Nr 01 581 51 53 oder 0664/4963160

Persönlich in der Baugruppe Zeltgasse

Mit herzlichen Grüßen

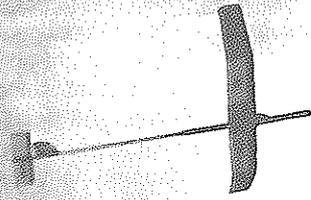
Gedanken über die Geschichte des Modellfluges

Kommt man auf einen Modellflugplatz, egal ob als Zuschauer, Gastpilot, oder als Vereinsmitglied, man bemerkt dort, bewußt oder auch unbewußt, eine eigenartige, ja sogar faszinierende Atmosphäre, wenn man das Treiben, die Flugzeuge, die Kameradschaft und vor allem diese kleine, separate Welt, welche sich so deutlich von der des Alltags unterscheidet, wahrnimmt. Da sieht man beinahe alles. Vom einfachen Motormodell, über Segelflieger und Hubschrauber, bis hin zu den Scale- und den teuren Hightech-Modellen. Und die Leute, die dort ihrem Hobby fröhnen, kommen aus allen Alters- und Sozialschichten. Ob diese nun reich oder ärmer sind, ob mit einfachen Anfängermodellen, oder teuren Scale- und Wettbewerbsmaschinen, so sind sie doch alle Gleichgesinnte und interessieren sich nur für eine Leidenschaft: Nämlich für das Fliegenlassen ihrer kleinen Flugzeuge. Und dies ist eine sehr sinnvolle Beschäftigung, welche als solche, in dieser kleinen Welt den absoluten Vorrang genießt und auch Disziplin erfordert. Doch selten ist sich jemand darüber bewußt, oder hat sich je darüber Gedanken gemacht, daß eigentlich gerade die Flugmodelle in ihren unendlich vielen Varianten und Versuchsreihen, den wirklichen Grundstein der heutigen Großfliegerei gelegt haben. Seit der Mensch existiert, träumt er davon, selbst wie ein Vogel fliegen zu können. Vielen ist wohl die griechische Sage von der heute so beliebten Ferien-Insel Santorin bekannt, auf welcher Dädalus künstliche Flügel aus Federn und Wachs erfand und sein Sohn Ikarus sich diese dann anklebte, um sich von einer Klippe in den sicheren Tod zu stürzen, weil er, wie sein Vater der Meinung war, daß man damit wie ein Vogel der Sonne entgegen fliegen kann. Doch dieser tragische Unfall regte bereits die nächsten Denker an, aus diesem Fehler zu lernen und weiter zu experimentieren. Die Sehnsucht nach dem Meer der Lüfte, in welchem sich der Mensch bewegen wollte, blieb und wurde immer stärker. Wer sich einwenig Gedanken darüber macht, kommt unweigerlich zu dem Schluß, daß es schon im Altertum kluge Köpfe gegeben haben muß, die auf die Idee gekommen sind, daß es wesentlich sinnvoller wäre, wenn man Flugapparate zuerst mal im Miniformat entwickeln sollte, um zu verhindern, daß weitere Menschenleben geopfert werden. Und hier beginnt wohl die Geburtsstunde der (heute gar so selbstverständlichen) Modellfliegerei. Schon Leonardo da Vinci (1452 - 1519) galt und gilt immernoch als ein sehr vorrausblickender Mensch, der neben seinen berühmten Werken, wie Mona Lisa und anderen fantastischen Malereien, sich nebenbei seiner Berufung als Wissenschaftler, Ingenieur und Erfinder, alle Ehre machte. So war er nicht nur einer der Ersten, die sich in form von Versuchen ernstlich mit dem Perpetuum Mobile beschäftigten, sondern er entwickelte auch einen Schlagflügelapparat, den sogenannten Ornithopter. Ein Gerät aus Stangen, Seilzügen und einer Stoffbespannung, die, wenn man sich dieses Gerät um den Oberkörper schnallte, und die Arme, wie bei Ikarus, ausbreitete, eine Art Flügel entfaltete. Und wenn man nun sehr kräftig mit den Armen schlug, bewegten sich diese kleinen Flügel ähnlich denen eines Vogels. Mit viel Anlauf schaffte man damit sogar etwas weitere Sprünge, als dies ohne dieser Muskelarbeit möglich gewesen wäre. Leonardo da Vinci entwickelte unter anderem auch einige kleine Flugmodelle, welche mit Federantrieb sogar erfolgreiche Flüge absolviert haben sollen. Diese Dinger hatten mit der heutigen Flugzeugform natürlich noch wenig Ähnlichkeit, aber es war ein erster Erfolg in jener Zeit. Wenn man bedenkt, daß zur damaligen Zeit Aerodynamik noch kein Begriff war, wird einem erst so richtig klar, wieviel Pionierarbeit geleistet werden mußte, um der Menschheit überhaupt den Weg zur heutigen Fliegerei zu ebnet, von der wir mit so einer Selbstverständlichkeit profitieren. Um nochmals auf den Erfinder Leonardo da Vinci zurückzukommen, so ist es doch erstaunlich, daß

auch er derjenige war, der die Grundidee dazu hatte, wie sich ein Flugapparat, welcher Drehflügel besitzt, sich durch deren Rotation in die Lüfte erheben könnte. Er baute ein Modell, welches auf einer senkrechten Stange eine Art Rotor hatte und als Gegengewicht an der Unterseite derselben einen Sockel. Ein Federantrieb sollte nun diesen Rotor soweit in Drehung versetzen, daß das Modell abhob. Ob dieser Versuch je gelang, ist mir zwar nicht bekannt, aber die Aufzeichnungen davon existieren heute noch. In den Jahren 1799 bis 1809 gelang es erstmals dem englischen Baron George Cayley die Zusammenhänge zwischen strömender Luft und der Wölbung einer Fläche, in form von Modellversuchen, wissenschaftlich zu erklären. Er hatte somit das Wesen des Auftriebes entdeckt. So legte er auch erstmalig die Grundform der Flugzeuge (Rumpf, Tragfläche, Leitwerk) theoretisch fest. Ebenso fand er heraus, wie die Flächen des Tragwerkes und die des Seitenleitwerkes bewegt werden müssen, um ein Fluggerät steuern zu können. George Cayley kann man tatsächlich als den Entdecker der Aerodynamik bezeichnen. Natürlich darf man auch jene nicht unerwähnt lassen, die Pionierarbeit auf dem Gebiet der Leichter-als-Luft-Fluggeräte geleistet haben, wie z.B. der Physiker J.A.C. Charles, der den ersten Wasserstoffballon baute und mit diesem im Jahre 1783 bereits seinen ersten, erfolgreichen Flug bei Paris unternahm. Über die Brüder Joseph und Etienne Montgolfier, die bereits 1783 den ersten Heißluftballon bauten und erfolgreich flogen, hat auch diese Sparte, bis in die heutige Zeit, nichts an ihrer Faszination verloren. Im Gegenteil, man denke nur an die Zeppeline und die heutigen Höhenrekorde der Heißluftballone. Auch modellmäßig wird auf diesem Gebiet viel getan. Es ist immer eine Bereicherung für eine Modellflugshow, wenn ein ferngesteuerter Zeppelin durch Elektromotoren angetrieben, majestätisch seine Kreise zieht. Neben weiteren Persönlichkeiten, wie die Gebrüder Wright, welche 1903 in Kitty Hawk ihren ersten Motorflug durchführten, über Otto Lilienthal, der mit seinem berühmten Hängegleiter im August 1896 tödlich verunglückte, gab es noch viele andere, international anerkannte Genies, welche durch intensive Modellversuche dazu beitrugen, daß sich die Fliegerei in immer größer werdenden Schritten weiterentwickelte. Doch diese eingehender zu beschreiben und hier näher ins Detail zu gehen, würde sicherlich den Rahmen dieser Seiten sprengen. In welche Kategorie man nun ein Flugmodell einordnen mag, so unterscheidet man doch das Modell nach seiner Verwendungsfähigkeit. Unter anderem sind dies die reinen Zweckmodelle, welche keine Ähnlichkeit mit einem Vorbild haben müssen, weil diese ja nur auf optimale Flugleistung ausgelegt sind. Die flugzeugähnlichen, die durchaus ein Vorbild haben könnten und die Semi- und Scalemodelle, die in ihrer Detaillierung schon einem Vorbild nachempfunden sind. In ihrer vielseitigen Antriebsart reicht die Spannweite vom einfachen Gummimotor, über Kohlensäure-, Elektro-, Raketen-, Verbrennermotor, bis hin zu den heute schon sehr zuverlässigen Düsen- strahltriebwerken, die wiederum eine eigene Faszination ausstrahlen. Abgesehen von den vielen Wettbewerben, die in allen Kategorien weltweit durchgeführt werden, hat sich der Modellflug als eigenständige Flugsparte in Riesenschritten zu einer sehr beliebten kreativen Sportart entwickelt. Dennoch kann der heutige Modellflieger, der diese Zeilen gelesen hat, mit einem inneren Gefühl der Genugtuung behaupten, daß ohne der Modellflugszeuge, welche ja auch eine wichtige Rolle bei den Windkanalversuchen spielen, es sicherlich keine so sicheren Großflugzeuge gäbe. Und gerade der Modellflug, der doch in gewissem Sinne der Wegbereiter der heutigen Großfliegerei ist, wird in seiner Beliebtheit und, so hoffe ich, vor allem in seiner betrieblichen Sicherheit, wiederum der Großfliegerei die Hand reichen können.

Michael Kolb

FREIFLUG-STAATSMEISTERSCHAFT 2000



JUDENBURG-WALTERSDORF

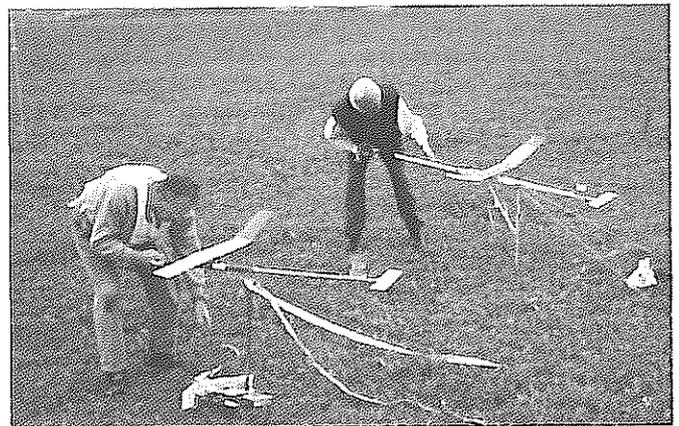
Am 21. und 22. Oktober 2000 veranstaltete der OEAC, Sektion Modellflug auf den weit ausgedehnten Wiesenflächen und abgeernteten Feldern in Waltersfeld-Eichfeld bei Judenburg die Staatsmeisterschaft im Modellfreiflug.

Als durchführender Verein zeichnete, schon zum 4. Mal in Folge, seit der Neuauflage im Jahre 1994, wo wir noch nach 8 Jahren Unterbrechung zum Militärflugplatz zurückkehren durften, der MFSG/ASKÖ Judenburg unter Wettbewerbsleiter Ernst Heibl. Ernst wurde wie die Jahre davor, von einem zahlenmäßig größerem Team tatkräftig unterstützt. Die Jury übernahm wieder ONF-Vorsitzender Ing. Gottfried Schiffer.

Insgesamt nahmen an beiden Tagen 35 von 41 angemeldeten Freifliegern aus 4 Bundesländern in den Klassen FIA, FIA/J und FIB teil. Waren es bei der letzten Staatsmeisterschaft vor 2 Jahren in FIA/J noch 8 Teilnehmer, so gingen diesmal von 4 angemeldeten Jugendlichen, lediglich 2! an den Start. Das ist sehr bedenklich, denn es ist so gut wie kein Jugendnachwuchs künftig in Sicht!

8 Teilnehmer: Verena Greimel, Heinrich Nitsche, Dietmar Piber, Harald Meusburger, Ernst Reitterer, Klaus W. Salzer, Horst Wagner und Franz Wutzl flogen sogar in 2 Klassen mit. Allein 5 F1B-Modellflieger kamen vom Bundesland Salzburg! Die an sich technisch schwierige Freilasse wird sogar, interessanter Weise, von 3 Damen, nämlich von Verena Greimel, Inge Pumpler (beide ÖMV-St. Pölten) und von Anna Nitsche-Prem (MFC-Salzburg), mit mehr oder weniger Erfolg betrieben! Die F1B-Modellflieger aus der Steiermark Helmut Pold und Helfried Herbsthofer konnten infolge Erkrankung leider nicht teilnehmen, wobei es bei Helmut Pold ernst war, da er überraschend in die Intensivstation des Fürstenfelder Krankenhauses eingeliefert werden mußte. Alle anwesenden Modellflieger und Funktionäre sandten ihm mittels nettem Billett beste Genesungswünsche! Interessant festzuhalten, daß die späteren 3 Erstplatzierten der Klasse F1B vollkommen gleich sind mit der F1B-Nationalmannschaft für die Freiflugweltmeisterschaft 2001 in Kalifornien. Der FIB-Tag, am 21. Oktober 2000 begann pünktlich um 1000h bei dichter hochnebelartiger Bewölkung, es gab aber

kaum Luftbewegung, zuerst mit Temperaturen unter 10 Grad, als aber einmal die Sonne durch die Nebelschwaden durchblinzelte, stieg die Tagestemperatur gegen Mittag auf etwa 14 Grad. Trotzdem gab es genug Thermik, man mußte sie nur finden ... Insbesondere ab dem 4. Durchgang flogen 8 von 10 Konkurrenten volle Zeiten. Außerordentlich schwer dagegen der 3. Durchgang, denn da erreichten lediglich 2 Piloten die geforderten 180 Sekunden. Im 1. Durchgang gab es immerhin für 5 Teilnehmer keine Schwierigkeiten 210 Sekunden zu fliegen. Schließlich blieben am Ende 2 F1B-Piloten übrig, die alle 7 Durchgänge „voll“ geflogen hatten: nämlich Klaus W. Salzer und Horst Wagner (beide vom MFC-Wr. Neustadt). Das 5-Minuten Fly-Off erreichten beide Kontrahenten souverän. Für das 7-Minuten Fly-Off mußte die Start-



Die F1B-Kontrahenten Wagner und Salzer bei der Startvorbereitung Fotos E. Reitterer

stelle weit nach Nordwesten verlegt werden, um die gesamte Platzgröße ausnützen zu können, weil der Wind auch ein wenig auffrischte. Klaus Salzer startete zuerst, schon 1996 Staatsmeister dieser Klasse, dürfte dabei bessere Luft halbrechts der Startstelle erwisch haben, den die geforderten 7-Minuten flog sein Modell problemlos zum diesjährigen Staatsmeistertitel. Der nun Zweitplatzierte Clubkollege Horst Wagner erreichte dagegen auf der halblinken Seite fliegend, um 5 Sekunden weniger als 5 Minuten. Schließlich, der Drittplatzierte Harald Meusburger (LSV-Salzburg) verfehlte das Stechen lediglich um ganze 2 Sekunden.

Auf den ersten Blick ist das Siegermodell konventionell aufgebaut. Inzwischen kennt ja jeder in F1B-Kreisen Salzer's zerlegbare Vierkant-Balsarümpfe, die jedoch keinen Nachteil gegenüber den hochmodernen, abgesetzten CFK-Rohrrümpfe bringen. Seine Eigenkonstruktion ist wirklich der „Expertenschreck“ parexellence ! Ausgestattet mit modernen Schwarzbach-Propeller und einfacher Verstellmechanik ist das Modell schon eher einzureihen in moderne F1B-Konstruktionen. Auffallend ist auch der längere Motorlauf, weil er 26 Gummifäden nimmt, als die üblichen 28 bis 30. Der letzte Staatsmeister 1998, Heinrich Nitsche (MFC-Salzburg) landete diesmal nur an 8.Stelle.

Sonntag, 22. Oktober war die sogenannte Königsklasse der Freiflieger dran, die F1A-Segelflugmodelle, wobei es zwangsläufig mit 28 die meisten Teilnehmer gab, am Start waren zwar nur 25, aber um erfreuliche 7 mehr als 1998! Auch 7 Mannschaften kämpften um den Mannschaftsstaatsmeistertitel. Am Morgen zogen die noch hochnebelartigen Wolken rasch ab und ein beinahe wolkenloser Himmel wölbte sich über das Wettbewerbsgelände. Der Wind war schwach und kam vorwiegend aus Ost. Die Temperatur am Morgen noch etwa ca. 8 Grad, stieg im Tagesverlauf auf gute 17 Grad! Der erste Durchgang begann ab 0915 h und wurde gleich einmal mit 240 Sekunden angesetzt, wobei zu bemerken ist, daß diese Zeit nur für ein eventuelles Fly-Off gutgeschrieben wurde. Obwohl es am frühen Morgen schwierig war die schwache Thermik zu lokalisieren, gelang es doch immerhin 9 Piloten diese Zeit zu fliegen. Ab dem 2. Durchgang erreichten gleich 17, später sogar 22 Teilnehmer, die nun geforderte Zeit von 180 Sekunden. Offenbar war dann die Thermik viel leichter zu finden. Schließlich blieben 3 Piloten übrig, die alle geforderten Zeiten erreichten. Im ersten Stechen fiel Walter Ehrlich (FSC-Klagenfurt) leider heraus, da auf 5 Minuten 6 Sekunden fehlten. Erwin Pacher (MFG Klagenfurt) und Rudolf Holzleitner (UMFC-Freistadt) dagegen mußten zum 7-Minuten Stechen antreten. Dabei versagte der Zeitschalter von Holzleitners bestem F1A-Modell. Es flog knapp 18 Minuten! Trotzdem landete es dann noch am nordwestlichen Platzrand, wo es schon vom Modellfliegerkollegen Markus Höpfler in Empfang genommen wurde. (Da kann man sich vorstellen, wie groß der Platz ist.) Ein 3. Stechen war notwendig, weil auch Pacher die 7 Minuten problemlos geflogen hatte. Jetzt mußten die Hochstartleinen auf 30 m gekürzt werden, um endlich eine Entscheidung herbeizuführen. Wieder wurde die Maximalzeit mit 7 Minuten festgelegt. Pachers Modell flog nach „weltmeisterlichem“ Schleuderstart und Drücker mit 204 zu 183 Sekunden, bezogen auf seinen Kontrahenten, zum diesjährigen F1A-Titel. Das Siegermodell entspricht eher der russischen Schule, die sicherlich Viktor Stamos mitgeprägt hat, eben mit allen High-Tech Raffinessen. Pacher hat aber auch das Modell bestens im Griff ! Wie man hören konnte, vergönnten ihm alle den Titel sehr, ist es doch erst sein Zweiter. Staatsmeister 1998 Helmut Fuß, der Serien-Titelsieger, erreichte diesmal nur den 17. Platz



F1A Staatsmeister 2000 Erwin Pacher (mitte) 2. Rudolf Holzleitner (rechts) und Walter Ehrlich



F1B Staatsmeister 2000 Klaus W. Salzer (mitte) 2. Horst Wagner (links) 3. Harald Meusburger (rechts)



F1A Siegermannschaft „Kärnten“ Walter Ehrlich, Erwin Pacher und Gerd Aringer



Die F1B Mädels Verena Greiml, Anna Nitsche und Inge Pumpler

und wurde sogar von Töchterchen Birgit (16. Platz) übertroffen! Der Mannschaftsstaatsmeistertitel ging an „Kärnten“ mit Erwin Pacher, Walter Ehrlich und Gert Aringer (ÖAeC).

Lieber Leser! Damit bin ich mit meinen Beiträgen ans Ende gekommen. Ich berichtete 20 Jahre hindurch über 10 Staatsmeisterschaften. Da ich ganz sicher in 2 Jahren bei der nächsten Meisterschaft schon längst meine **Funktion als Bundes- und Landesfachreferent** für Freiflug zurückgelegt habe, so wird dies, wie ich hoffe, sicherlich mein Nachfolger tun!

Ing. Ernst Reitterer



„Aringer junior“ ein hoffnungsvoller F1A Nachwuchs?

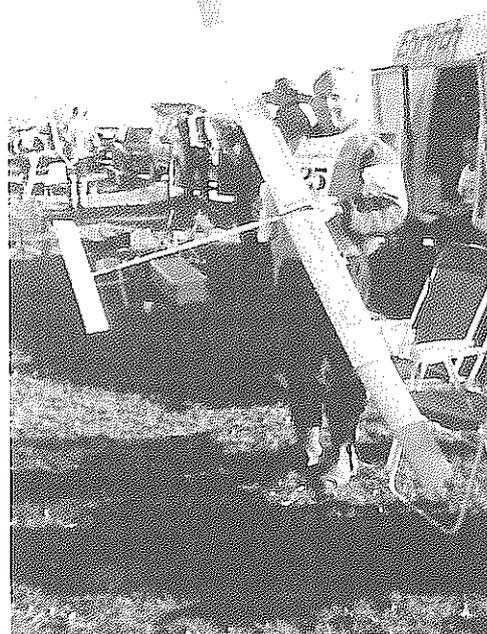
An Freifluginteressenten: F1A-Segelflugmodell-Baukasten aus Litauen.

Die deutsche Modellfliegerfamilie „Braune“ bietet durch kostengünstigen Einkauf einen Baukasten der internationalen Klasse F1A Segelflugmodelle an, welcher sowohl für den Anfänger, als auch für den weiter Fortgeschrittenen (Kreisschlepp möglich!) bestens geeignet ist.

Für DM 90.--!!!, exkl. Versandspesen, bekommt man ein **TOP-Modell** mit Flächen in Rippenbauweise und fertigem CFK-Rohrrumpf. Es ist dies die einzige Möglichkeit, ohne viel Aufwand, in die **wahre Sportklasse** im Modellflug problemlos einzusteigen.

Bestell Anschrift:

„Luftsportartikel“ Karola Braune, von Behringstr. 33
D-96450 **COBURG**, -
Deutschland -. Tel./Fax 00499591/33222.



Walter Ehrlich mit seiner „Superba“ eine Konstruktion aus Litauen.

In eigener Sache!

Liebe Freifliegerfreunde!

Ich möchte mich heute schon von allen, die mir gut gesinnt waren, als Bundesfachreferent für Freiflug verabschieden.

20 Jahre sind vollauf genug und überdies werde ich am 30. Juni d.J. 70 Jahre alt!

Ich konnte manche Dinge bewegen und erreichen, wie z.B. zusammen mit dem unvergessenen Altbundessektionsleiter und Ehrenpräsident des ÖAeC Edwin Krill, bei der Bundessportorganisation die Einführung der FIA-Staatsmeisterschafts-Mannschaftswertung!

Mein Nachfolger ist ja schon mit Erwin Pacher im Oktober 2000 von den 5 LFR mit 3 zu 2 Stimmen gewählt worden. Er wird sicherlich diese Funktion anders ausüben.

Ich habe mir zwar meinen Abschied von der Bundessektion ganz anders vorgestellt aber die unnötigen Ereignisse rund um die Aufstellung der F1A-Mannschaft für die Freiflug-WM 2001 haben mich gerade in diesen Tagen sehr enttäuscht ...

Ein herzliches
GLÜCK AB-GUT LAND
Ing. Ernst Reitterer

F3A - Was ist das?

Liebe Modellflugfreunden Mit diesem Artikel möchte ich einmal nicht die arrivierten Kollegen in der Modell Kunstflugszene ansprechen sondern alle jene, die bereits ein wenig Flugerfahrung besitzen und eine neue Herausforderung suchen. Die Modellflugklassen (National) RC III und (International) F3A. Von vielen Liebhabern auch als die Formel 1 des Modellflugsport bezeichnet.

Nun denn, was ist das überhaupt: „ Super, faszinierend, spannend, hochdramatisch, fad, immer das gleiche...“

So lauten die Kommentare die wir immer wieder von Zusehern und Fans zu hören bekommen. Genau das alles ist Kunstflugsport. Eine Sportart die viel Training erfordert bei der sehr viel Technik gefragt ist. bei der man sehr viel lernen kann. und bei der man die besten Freunde auf der ganzen Welt findet.

Wie kommt man nun zum Modellkunstflug? Nichts einfacher als das. Geht auf die Modellflugplätze in Österreich und ihr werdet Leute finden die sehr schöne Modelle besitzen und immer im gleichen Abstand vor euch Figuren in den Himmel zaubern. Sprecht sie an. Sie sind alle sehr hilfsbereit und geben euch Tips und Tricks wie man solche Modelle baut und fliegt. Gehen wir nun etwas ins Detail. Grundsätzliches das die beiden Klassen gemeinsam haben. (F3A und RC III) Es wird mit Modellen geflogen deren Länge und Spannweite 2m nicht überschreiten. Weiters dürfen sie nicht mehr als 5kg auf die Waage bringen. Dies ist eigentlich schon eine ganz schöne Herausforderung - aber keine Angst, es geht. Nun zum Motor der das Ding ja durch die Luft bewegt. Er kann so groß sein wie er will, aber Vorsicht: 5kg Gesamtgewicht. Braucht ihr jetzt ein sehr teures Flugzeug um zu beginnen? Sicher nicht. Die ersten Schritte kann man bereits mit einem 3 Achs gesteuerten Modell wagen. Nun denn, auf geht's! Versucht einmal in 100-150 Meter Entfernung, in immer gleich bleibender Höhe vor euch, mit euerem Modell in einer konstanten Fluggeschwindigkeit zu fliegen. Es ist nicht so einfach! Wenn wir jetzt noch eine Stufe höher gehen und einen bestimmten Flugsektor abgrenzen wollen, sollte man sich vom Standpunkt aus eine gerade Mittellinie markieren und davon links und rechts jeweils 60°. Nimmt man auch noch diese 60° für die oberste Flugebene, so ergibt dies eine sogenannte Box. In dieser Box sollte das gesamte Flugprogramm geflogen werden. Wie setzt sich nun ein Flugprogramm zusammen? Es sind dies bei RC III - 19 Figuren mit einer Start und Landewertung und bei F 3A - 23 Flugfiguren die vorgeschrieben sind und die am linken Sektorrand in der Mitte und am rechten Sektorrand geflogen werden sollten, wobei eine konstante Geschwindigkeit des Modells harmonisch geflogene Flugfiguren ergeben sollten. Wie setzen sich die Figuren im Kunstflug zusammen. Es sind dies vor allem gerade Strecken in den Figuren, beim Ein- und Ausflug, des weiteren sind es Rollen, Loopings, Turns und Trudeln sowie Kombi-

nationen aus diesen Figuren. Wie sollte nun der nächste Schritt erfolgen, sehr wichtig wäre ein Helfer, der die Figuren dem Piloten ansagt und ihn auf diverse Fehler aufmerksam macht. Jedoch wäre es ratsam am Anfang nicht gleich ein ganzes Programm zu fliegen, sondern Passagen mit einer Randfigur, einer Mittelfigur und wieder einer Randfigur. Danach das Modell wieder auf den richtigen Kurs bringen und wieder die nächste Passage probieren. Mit der Zeit dann steigern, bis das komplette Programm geflogen werden kann.

Dann wäre es ratsam sich einen Wettbewerb einmal anzusehen und mitzuerleben wie so etwas vor sich geht. Hier kann man dann auch gleich weitere Kontakte knüpfen und mit bereits erfahrenen Piloten sprechen. Was geschieht bei einem Wettbewerb - Das Wichtigste ist im Vorfeld einmal eine Nennung (Anmeldung) abzugeben, damit der Veranstalter seinen Wettbewerb organisieren kann. Man muss Mitglied des Österreichischen Aeroclub sein damit man eine Lizenz erhält und damit auch versichert ist. Bevor man an einem Wettbewerb teilnimmt, sollte man sein Fluggerät einigermaßen beherrscht, d.h. Starten und Landen sollte bruchfrei funktionieren. Wenn man am Anfang nicht alle Figuren fliegen kann, sollte das kein Grund sein nicht an einem Wettbewerb teilzunehmen, denn bei so einer Veranstaltung kann man sehr viel lernen. Denn auch ein Staats- oder Landesmeister hat einmal als Anfänger begonnen. Man sollte sich eine Check Liste anlegen damit man am Wettbewerbstag nicht unnötig Stress aufbaut weil man etwas in der Werkstatt vergessen hat. (Check Listenvorschlag in der nächsten Ausgabe)

Wettbewerbsablauf: Anmelden, Modell zusammenbauen, tanken und Motor prüfen VORSICHT Frequenzabsprache. Gedanklich den Flug vorbereiten - Startrichtung, bei Wind wie korrigiere ich u.s.w. Es stehen jedem Piloten 3 Wertungsdurchgänge zur Verfügung wobei der schlechteste nicht in die Wertung kommt. Für den kompletten Flug hat man 10 Minuten Zeit. Die Zeit beginnt mit dem Starversuch zu laufen und endet mit der Landung - wobei das Modell nach 3 Minuten abgehoben sein muss. Der Motorlärm darf nicht mehr als 94 dB/A, gemessen in drei Meter Entfernung, betragen. Wie werden die Flugfiguren bewertet - Es gibt für den Startvorgang und für den Landevorgang entweder 10 oder 0 Punkte wobei bei diesen beiden Figuren nur das Einhalten der Flugvorgaben bewertet werden. Alle anderen Flugfiguren werden nach einem 10 Punkte System bewertet, wobei für jeden Fehler ein Punkt abgezogen wird. Da jedoch die Figuren verschiedene Schwierigkeitsgrade aufweisen werden die vergebenen Punkte mit einem Schwierigkeitsfaktor multipliziert - dem K-Faktor. Die Figuren werden normalerweise vor 5 Punkterichtern bewertet. Der höchste und der niedrigste Wert kommt nicht in die Wertung, alles zusammengerechnet ergibt die Durchgangswertung. Eines sollte man auch noch erwähnen, in der Motorkunstflugszene wird auch mit elektrischen Antrieben geflogen, wobei die 5kg Obergrenze auch hier seine Gültigkeit hat, Elektromotoren sind jedoch auf 42Volt beschränkt. Mein persönlicher Wunsch wäre, dass ich mit diesem Artikel sehr viele neue Freunde für unseren wirklich schönen und interessanten Sport an-

gesprochen habe. Zu guter Letzt noch ein Thema in eigener Sache. Die derzeitige Situation in Österreich bei den Piloten ist sehr zufriedenstellend. Im Bereich der Punkterichter jedoch haben wir in den letzten Jahren leider einige wirklich hervorragende Funktionäre verloren, die aus verschiedensten Gründen leider nicht mehr zur Verfügung stehen. Somit haben wir eine Situation die nicht sehr erfreulich für die Zukunft ist. Wenn jemand also keine Ambitionen hat selbst zu fliegen, jedoch Interesse an der Kunstflugszene hat,

meldet euch bitte zu einem Punkterichterlehrgang an. Viel Spaß für 2001 und Gutes gelingen -Man sieht sich bei einem Wettbewerb F3A oder RC III.

Karl Köpf

F3A – Trainingslager

Vom 23. – 29.4.2001 wird in Oberpullendorf

eine F3A Trainingswoche durchgeführt. Anmeldung bei Klamecker Michael 01/974 54 16 0699/10905600 Nur sehr wenig Plätze!!!!

RCIII – Trainingslager

Ebenfalls vom 23. – 29.4.2001 wird in Gnas (Stm) ein RCIII Trainingslager, unter der Leitung von Hrn. Eckhart Wolfgang, abgehalten. Anmeldung bei: Eckhart Wolfgang 01/290 16 29 oder 0664/1951558 Unbedingt rechtzeitig anmelden !!!!

Einsteiger und Trainingslehrgang

In Schärding findet am 5.5 und 6.5.2001

ein Einsteiger und Trainingswochenende für RCIII Piloten statt. Wettbewerbserfahrene Piloten werden an diesem Wochenende ihr Wissen weitergeben.

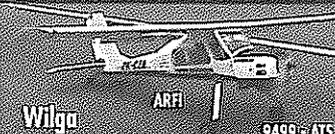
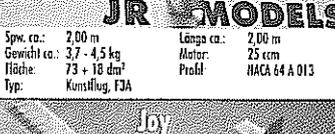
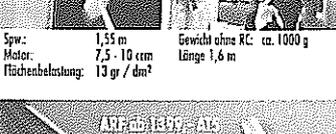
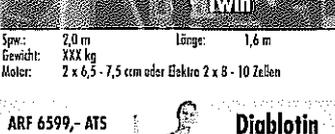
ACHTUNG: bitte unbedingt anmelden Kontaktadresse wegen Anmeldung und-oder Zimmerreservierung: Ahlen Günther Tel: 0662/853846, Handy 0699/11803368

Einsteiger und Trainingslehrgang In Laa/Th. findet am 21.4 und 22.4.2001

ein Einsteiger und Trainingswochenende für RCIII und F3A Piloten (oder die es werden wollen) statt. Durch dieses Wochenende wird Hr. Erich Filgas, ein Pilot mit langjährigen Wettbewerbserfahrung, führen.

ACHTUNG: bitte unbedingt anmelden (maximal 12 Teilnehmer) !!!! Kontaktadresse: Klamecker Michael Tel, 01/974 54 16 Handy 0699/10905600

Home of Diablotins - Teuflich gut !!!

 <p>BICHLER MARTIN MODELLBAU FLUG-, SCHIFFS-, AUTOMODELLBAU ZUBEHÖR - HELI-SERVICE-CENTER CHIEMSEESTR. 50 83278 TRAUNSTEIN FON 08 61/71 72 FAX 08 61/20 03 www.bichler.ch Modellbau-bichler@online.de</p> <p>„Das“ Geschäft mit der riesen Auswahl und den günstigen Preisen! An der AB Salzburg-München</p>				 <p>Cessna 177 10699/-ATS</p> <p>Spw. ca.: 2,8 m Länge ca.: 1,98 m Gewicht ca.: 12 - 14 kg Motor ca.: 45 - 70 ccm Funktionen: Höhe, Seite, Quer, Motor, Landeklappen, Schleppk.</p>		 <p>Zim-Z491 10699/-ATS</p> <p>Spw. ca.: 2,6 m Länge ca.: 1,84 m Gewicht ca.: 12 - 16 kg Motor ca.: 40 - 100 ccm Funktionen: Höhe, Seite, Quer, Motor, Landeklappen, Schleppk.</p>		 <p>Wilga ARFI 9499/-ATS</p> <p>Spw. ca.: 2,40 m Länge ca.: 2,00 m Gewicht ca.: 8 kg Motor ca.: 30 - 60 ccm Funktionen: Höhe, Seite, Quer, Motor, Landeklappen, Schleppk.</p>	
 <p>Husky ARFI</p> <p>Spw. ca.: 2,20 m Länge ca.: 1,50 m Gewicht ca.: 3,5 - 5 kg Motor ca.: 15 - 26 ccm 4-Takt, 10 - 20 ccm 2-Takt, 24 - 30 Zellen Elektro Funktionen: Höhe, Seite, Quer, Motor, Landeklappen, Schleppk.</p>		 <p>P-47 Thunderbolt 10699/-ATS</p> <p>Spw. ca.: 1,80 m Länge ca.: 1,50 m Gewicht ca.: 5 kg Motor ca.: bis 25 ccm Funktionen: Höhe, Seite, Quer, Motor, Landeklappen, Lzf.</p>		 <p>Hawker Tempest Mk1 9908</p> <p>Spw.: 2,5 m Länge ca.: 2,1 m Gewicht: ca. 13 kg Motor: 60 - 95 ccm</p>		 <p>Fly Fan Extra 300 S</p> <p>Spw.: 2,95 m Länge: 2,6 m Gewicht: 15,5 - 17,5 kg Motor ca.: 100 - 160 ccm GFK-Version 14290/-ATS CLK-Version 19999/-ATS</p>			
 <p>CAP 232 BREITLING</p> <p>Spw.: 2,0 m Länge ca.: 1,72 m Gew. Rehh.: ca. 3,2 kg Gewicht: 5,5 - 6,5 kg Motor ca.: 25 - 40 ccm Profil: NACA 0012 Van 1499,- bis 5999,- ATS</p>		 <p>Diablo 2000 JR MODELS</p> <p>Spw. ca.: 2,00 m Länge ca.: 2,00 m Gewicht ca.: 3,7 - 4,5 kg Motor: 25 ccm Fläche: 73 + 18 dm² Profil: NACA 64 A 013 Typ: Kunstflug, F3A</p>		 <p>Super Bipe JR MODELS</p> <p>Spw.: 1,35 m Gewicht ohne RC: ca. 1000 g Motor: 7,5 - 10 ccm Länge 1,6 m Flächenbelastung: 13 gr / dm²</p>		 <p>Twin</p> <p>Spw.: 2,0 m Länge: 1,6 m Gewicht: XXX kg Motor: 2 x 6,5 - 7,5 ccm oder Elektro 2 x 8 - 10 Zellen</p>			
 <p>Pico Stick Preis Ind. Antriebsset 550,- ATS</p> <p>Spw. ca.: 0,97 m Länge ca.: 0,68 m Gewicht ca.: 180 - 200 g Antrieb: IFS DX-A Funktionen: Höhe, Seite, Motor Info: 6 Zellen 110 - 350 mah</p>		 <p>Joy 1699/-ATS</p> <p>Spw.: 1,5 m Länge: 0,96 m Gewicht: ca. 150 g Profil: 540B3</p>		 <p>Filip 400-600 ARFI 1699/-ATS</p> <p>Spw.: 2,0/1,4 m Gewicht: 0,8 - 1,3 kg Motor: Speed 400 - 600 Funktionen: Höhe, Seite, Motor (quer) mit V- oder T-Leitwerk</p>		 <p>Diablotin XL ARF 6599/-ATS</p> <p>Spw.: 2,2 m Länge: 2,2 m Gewicht: ca. 7 kg Motor: ca. 8 - 60 ccm Version 2001! 4-Querruder-Servos</p>			

Rückblick 2000:

Das war das Semiscale-Großseglertreffen in Eferding

Wir zeichnen zwar schon das Jahr 2001, ich möchte jedoch dennoch nicht verabsäumen, einen kleinen Rückblick auf ein Event des letzten Jahres zu werfen, das vielen Modellfliegern sichtlich Freude bereitet hat. Die Rede ist vom Semiscale-Großseglertreffen in Eferding.

Dieses Treffen, dessen zentrales Element zwar ein Wettbewerb darstellt, der aus einer Flug- und einer Baubewertung besteht, bei dem jedoch auch das gemütliche und gesellige Beisammensein unter Modellfliegern einen großen Stellenwert hat, wurde in den letzten Jahren in Wörgl, Günselsdorf und Seekirchen ausgetragen. Da jedoch die Seekirchner Ende 1999 leider Probleme mit ihrem Flugplatz bekamen, sprangen die Modellflieger des SMBC-Eferding kurzfristig für das Jahr 2000 ein.

Und für alle, die unseren Platz nicht kennen - er liegt ca. 4km von Eferding entfernt in der Gemeinde Puppung im wunderschönen Eferdinger Becken ca. 30km von Linz Richtung Passau.

Wir Eferdinger sind zwar in den vergangenen Jahren schon eifrige Mitstreiter in dieser Klasse gewesen, die Austragung einer derartigen Veranstaltung war jedoch absolutes Neuland für unseren Verein, dessen Modellfliegeranteil immerhin lediglich 18 Leute ausmacht. Dafür präparierten wir sogar eigens eine separate Bewerbspiste ca. 100m von unserer eigenen entfernt, die näher am gesellschaftlichen Bereich lag.

Die Veranstaltung am Wochenende des 9.9. und 10.9.2000 war hin und hin ein voller Erfolg. Unser größtes Glück dabei war natürlich, dass uns der Wettergott, der es noch bis zum Vortag alles Andere als gut mit uns gemeint hat, 100% Unterstützung in Form von herbstlich heißem und strahlend sonnigem Wetter zukommen ließ. Auch der Vorbereitungs-Freitag konnte hier gut genutzt werden, wenngleich wir an diesem Tag zwei Schleppmaschinen von der Einsatzliste streichen mussten (Gott sei Dank keine Kapitalverluste).

Zum Wettbewerb selbst sei zu sagen, dass aufgrund der vorbildlichen Arbeit der Leute an vorderster Front, bestehend aus Wettbewerbsleitung, Platzsprecher, Senderzelt und Auswertung (liebevoll Rechenzentrum genannt) ein absolut reibungsloser, zügiger und unfallfreier Ablauf gewährleistet werden konnte.

Da im Jahr 2000 erstmals auch eine Cup-Wertung über die drei Bewerbe Wörgl, Günselsdorf und Eferding vorgesehen war, wurde uns als Schlussbewerb auch diese Auswertung zuteil. Bemerkenswert hierbei ist, dass zwar die Eferdinger als einziger Verein mit immerhin 5 Leuten bei allen drei Veranstaltungen teilgenommen haben (übrigens - es gab laut Regel keinen „Streicher“),



*Herrliches Wetter in einer wunderschönen Natur
- das ist Modellsportfreude pur*

es dennoch Schluga Günther geschafft hatte, mit „nur“ zwei großartig geflogenen Bewerben unter die ersten drei Platzierungen zu fliegen! Es war uns selber eine große Freude, seine Begeisterung darüber mit ihm zu teilen!



Cup-Wertung 2000: Schörgenhuemer Kurt / SMBC-Eferding (Rang 2), Mager Walter / SMBC-Eferding (Rang 1) und Schluga Günther / ÖMV-Weiz (Rang 3)



Die Sieger in Eferding: Mager Walter / SMBC-Eferding / (Rang 2), Schluga Günther / ÖMV-Weiz (Rang 1) und Mager Fritz / SMBC-Eferding (Rang 3)

besonderen Abstimmung bedurfte, die jedoch bestens geklappt hat! Hierfür möchten wir den Großfliegerkollegen unseres Vereines ein herzliches Dankeschön aussprechen!



Die Lebensdauer so mancher als Geschenk überreichten, oberösterreichischen Mostflaschen hielt sich nicht einmal im Minutenbereich... Prost Lebensfreude!

Weiters wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass wir von vielen Freunden außerhalb unseres Vereines Unterstützung erhielten! Besonders gefreut hat uns hierbei der Besuch des Landessektionsleiters für Oberösterreich, Konrad Neu, der auch bei der Durchführung der Siegerehrung mitwirkte.

Letztendlich sind sicher noch einige Spezialitäten rund um den Wettbewerb erwähnenswert, die sicher auch maßgeblich für den Erfolg dieser Veranstaltung beigetragen haben. Angefangen bei der Möglichkeit, sich

Für ihre einzigartigen Show-Acts sei einerseits der Alkoven der Saab-Saphir-Staffel und andererseits unserem Großflieger-Freund Krennmayr Alois gedankt, der uns mit seiner P50 ein paar spektakuläre Überflüge verschafft hat! Zum Thema Großflieger sei noch gesagt, dass unser Verein ja aus Modell- und Großfliegern besteht, was für dieses Wochenende einer

über Internet anzumelden, bzw. auch Zimmer zu reservieren, über die Köstlichkeiten unserer Küche im „Cateringzelt“, das separat aufgestellte „Hangar-Zelt“



Herzlichen Dank an unseren Gastschlepper, dem Wallner Hans vom MFG Feistritz, der sich extra bemüht hat, seinen neuen, großen Swiss-Trainer flugfertig zu bekommen. Ein wirklich beeindruckendes Gerät, das auch für so manche Show-Einlage herhalten musste!

für die geschützte Unterbringung der zusammengebauten Flieger, bis hin zur gut sortierten Bar inkl. unserer DJ's, die bis, man munkelt, 5 Uhr Früh so manchen Teilnehmern, Gästen und auch Vereinsmitgliedern eine beschwingte Nacht beschert haben. Um keinerlei Führerscheine riskieren zu müssen, installierten wir auch einen Heimbringerdienst, der ebenfalls unermüdlich unterwegs war und die Piloten, sofern sie nicht bei uns campiert haben, zu ihren Quartieren chauffiert hat.

Insgesamt war es aus unserer Sicht eine wirklich gelungene Veranstaltung, was uns auch von sehr vielen Teilnehmern und Zuschauern bestätigt wurde. Hier zeigt sich halt wieder einmal der Zusammenhalt innerhalb eines Vereines, sei dieser noch so klein – und das macht uns durchaus stolz!

Somit freuen wir uns schon auf die nächste Saison in dieser schönen, geselligen Klasse, wo auch immer es uns hin verschlagen wird!

Roland Fischer
(Organisation)
Kurt Schörghuemer (Sektionsleiter)

Übrigens – wer Lust hat, sollte auch in unsere brandneue Homepage reinschaun!! Diese ist mittlerweile völlig neu gestaltet und wartet auf euch, z.B. mit einer großen Fotogalerie dieser Veranstaltung:
<http://www.smbc-eferring-modell.web.ag>

WWW.JAMARA.DE

Jet-corner



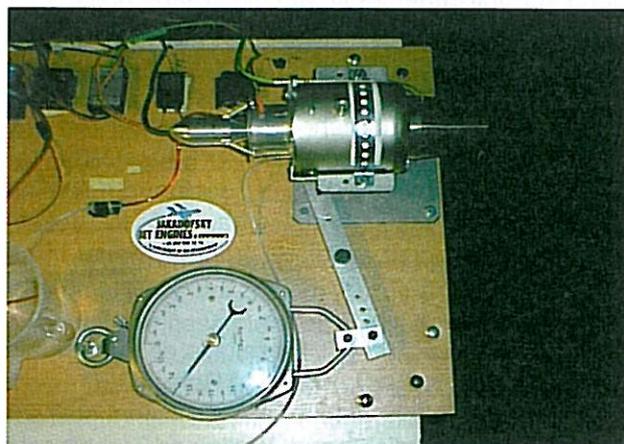
Hallo Jetfreunde!

Ich hoffe Ihr habt die Feiertage und das nicht gerade flugfreundliche Wetter ohne Psychologen gut überstanden. Nun geht es bald wieder los. Mitte Februar konnten wir bei strahlendem Wetter schon das erste Mal wieder die Turbinen anlassen. Vor dem Abflug wurden kurz in einigem Abstand die Finger im Abgasstrahl gewärmt, und ab in den Himmel.

Diese Saison wird nicht nur von den Veranstaltungen her sehr vielversprechend, auch was an neuer Technik zu sehen sein wird ist überzeugend. Ich möchte Heute einige technische Schmankerln vorstellen.

Anfang Februar war ich in der Werkstatt von **Peter Jakadofsky** zu Besuch und konnte die Fertigung der neuen PJ 130 Turbine sehen.

Peter hat mit dieser Turbine **made in Austria** einen günstigen Einstieg für all jene geschaffen, die in der oberen Leistungsklasse mit über 13 kg Schub mitmischen wollen. Es gibt drei verschiedene Ausführungen welche je nach Geschmack, Können und Geld-



Die PJ 130 von Peter Jakadofsky bringt über 13 kg Schub



Der komplette Bausatz bis zur fertigen Turbine



Zu Besuch in der Produktion der PJ 130

börse auszuwählen sind. In der günstigsten Ausführung wird ein Bausatz um ATS 23.900,- geliefert.

Wer weniger Bauaufwand betreiben möchte der sollte die Bausatz Deluxe Version für ATS 27.900,- auswählen.

Natürlich gibt es auch die fertig gebaute und probegelaufene Ausführung um ATS 32.900,-.

Der Vorteil bei Turbinen von Peter Jakadofsky ist außer den moderaten Preisen sicher auch der Umstand, daß man ausschließlich vom Meister selbst bedient wird und das Service und die Technische Hilfe raschest zur Verfügung steht.

Info:

JAKADOFSKY JET ENGINES & COMPONENTS
RD technotrade, Industriestr. 13, A-2542
Kottingbrunn Tel: +43 664 / 200 70 70

Diese Turbine kann in einer weiteren Ausbaustufe auch selbststartenden (wie Jet-Cat) betrieben werden. Die dafür notwendige Elektronik, Ventile usw. ist auch bereits lieferbar

Bezugsquelle: jets.at www.jets.at Tel.0676/4071603

Oliver Kugler war einer der Ersten der die PJ 130 von Peter Jakadofsky erworben hat und beschreibt im folgenden Bericht seine Erfahrungen.
 Turbinenbausatz PJ130

Am Jetmeeting in Punitz im Herbst 2000 hörte ich zum ersten Mal von Peter Jakadofsky, dass es ab Ende 2000 einen neuen Turbinenbausatz, made by **Jakadofsky Jet Engines & Components** geben wird.

Der Prototyp der neuen Turbine brachte auf dem Prüfstand in Punitz über 14 kg auf die Waage (keine Story, bin daneben gestanden)

Da ich meinen Hotspot schon immer mit einem Schubverhältnis von deutlich über 1:1 ausprobieren wollte, konnte ich mich nicht mehr zurückhalten.

Peter übergab mir also den ersten Bausatz (zu bestellen unter <http://www.jets.at>) der neuen Turbine (anm. eine von Peter fertig gebaute PJ130 leistet bereits seit längerem erfolgreich ihren Dienst in einem Bandit).

Der Vorfertigungsgrad der Einzelteile ging von fertig (CNC gefräst) bis zum kompletten Rohling. Ein Stück warmfestes Stahlrohr entpuppte sich als Innenteil der Brennkammer. Verdichterrad, Welle und Turbinenrad sind 100% fertig und gewuchtet. Die Leitsysteme Verdichter- und Turbinenseitig sowie der Ansaugkonus sind

CNC- gefräst und von 1A Qualität und Passung. Die an diesen Teilen erforderlichen Restarbeiten beschränken sich auf das Bohren von Löchern (bereits anzentriert) und das Schneiden von einigen Gewinden. Der Rest besteht aus diversen Kleinteilen und einer noch gefüllten Campinggassdose, aus welcher einmal das Gehäuse entstehen soll, einem Cocktail- Shaker als Abgaskonus und diversen Skizzen über die einzelnen Bauteile. (Anmerkung: diese Ausführung stellt die günstigste Bausatzversion dar. Gegen Aufpreis gibt es ein professionelles Fertighäuse.)

Zum Bau:

Als ersten Arbeitsgang nahm ich den Wellentunnel in Angriff. Hier mußten nur mehr einige M3 Gewinde geschnitten werden.

Die Brennkammer wird, im Gegensatz zu manchen käuflichen Turbinen nicht aus 0,4 mm sondern aus 0,5 mm starkem NIRO- Blech gefertigt. Zum Bau der Brennkammer sind lediglich die Löcher der Außen- und Innenwand zu bohren, unter der zu Hilfenahme einer Ständerbohrmaschine und sehr viel Bohröl. Deckel, Boden und Sticks werden bereits fertig geliefert. Das Zusammenfügen der Teile erfolgt mit Silberlot. Das Einlöten der Sticks erfolgt mit Messinghartlot.

Das Einspritzsystem besteht lediglich aus dickeren und sehr dünnen (1 mm) Messingrohren, welche mittel Silberhartlot verbunden werden. Die Schwierigkeit bestand darin, in ein 3 mm Rohr an beiden Enden je 3 Messingrohre mit 1 mm Durchmesser mittel Silberhartlot so einzulöten, daß diese nicht verglühen und nach wie vor durchlässig bleiben.

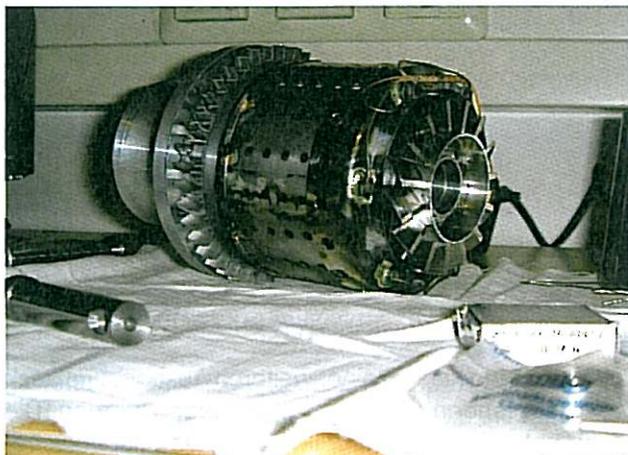
Nach mehreren Versuchen, und nach dem ich sämtliche Vorräte an 1 mm Messingrohren bei Conrad aufgekauft hatte, brachte der Versuch mittels Gasflamme ein positives Ergebnis.

Auch die Anfertigung des Gehäuses sollte dem geübten Modellbauer keine großen Schwierigkeiten bereiten, sofern folgende Punkte beachtet werden (nur beim Standardbausatz notwendig).

1. man sollte die Gasflasche nur im Freien entleeren, am besten, indem man eine simple Blechschraube ins Ventil dreht (an alle Raucher !, jetzt lieber nicht !!)
 2. Vor Arbeitsbeginn ein großes Loch in den Dosenboden bohren und die Dose durch Ausblasen von ev. verbliebenen Gas befreien.
- Die weitere Bearbeitung geht mittels Einhandschleifers und 1 mm Trennscheibe rasch voran. Auf alle weiteren erforderlichen Teile und Arbeiten möchte ich nur in sofern eingehen, als anzumerken ist, daß diese unter der Voraussetzung einer halbwegs gut eingerichteten Werkstatt (Drehbank, Ständerbohrmaschine) kein Probleme verursachen. Letztendlich sieht das Ding nach dem Zusammenbau und der Justierung der Einzelteile echt wie eine Turbine aus. Die Frage, die im Raum stand war schlichtweg die, ob die Turbine auch funktioniert bzw. welche Leistung sie bringt.
 Also rauf auf den Prüfstand und ausprobieren.



Der PJ 130 Standardbausatz von Oliver Kugler



Oliver Kuglers PJ 130

Ende Jänner 2001 war es dann soweit. Ich baute den Prüfstand im Garten auf und versuchte die Turbine zu starten. Nach dem Zünden mittels Propangas begann die Turbine hochzufahren. Bis zu einer Drehzahl von 32.000 Rpm verlief alles normal. Ab dieser Drehzahl verkündete die Steuerelektronik (Orbit 4.0) stolz die Meldung „OutR“ und schaltet die Spritzzufuhr ab. Da die Version 4.0 noch so neu ist, daß es bis heute keine Dokumentation gibt, ich somit mit dieser Fehlermeldung nichts anzufangen wußte, versuchte ich den Start mit einer Orbit 3.4 erneut. Das Ergebnis war ebenfalls nicht gerade berauschend. Die Steuerung stellte zwar nicht ab, es lies sich jedoch keine brauchbare Drehzahl erreichen.

Nach genauer Durchsicht aller am Prüfstand vorhandenen Komponenten konnte ich die Wurzel des Übels lokalisieren. Der verwendete Pumpenakku war schlicht und ergreifend dermaßen altersschwach, daß dieser nicht mehr genug Strom für die Spritzpumpe lieferte.

Ich spendierte meinem Prüfstand also einen neuen Akku mit nunmehr 7 anstatt 6 Zellen. Der darauf folgende Versuch war auf anhieb erfolgreich. Die Turbine drehte ohne Probleme bis auf 115.000 Rpm. Der Sound war, zur großen Freude aller meiner Nachbarn (sorry !!), so wie man es von einer gut gewuchteten Turbine kennt (kein grelles Pfeifen, keine Vibrationen). Der spannendste Moment sollte noch folgen. Wie hoch ist der Schub.

Es wurde also eine digitale Waage montiert und die Turbine nochmals gestartet. Die folgenden Werte erfüllten alle meine Erwartungen.

Die Turbine nimmt ohne Stichflammen elegant und gleichmäßig Gas an und dreht in ca. 3,5 Sekunden von Leerlauf (ca. 33.000 rpm) auf Vollgas (117.000 rpm) hoch. Der Standschub bei 117.000 rpm beträgt lt. Digitalwaage 13,30 kg, also fast 4 kg mehr als das Gewicht meines HotSpot. Das sich daraus ergebende Schubverhältnis von 1,5:1 läßt für die kommende Saison einiges an netten Steigflügen erwarten.

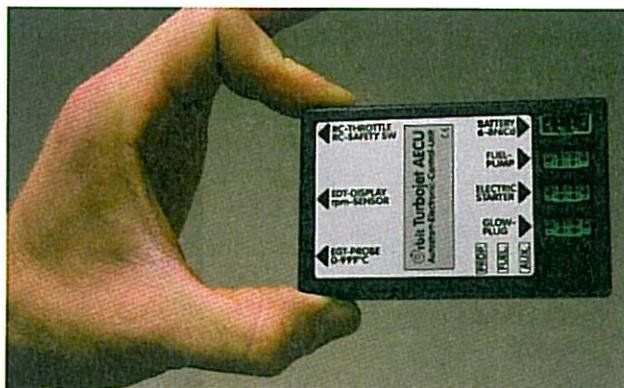
Grundsätzlich kann man feststellen, daß man auf diesem Wege für relativ wenig Geld eine leistungsstarke Turbine bekommt, vorausgesetzt man verfügt über entsprechendes Werkzeug, wie z.B. eine Drehbank (nur beim Standardbausatz).

Sollte dies nicht der Fall sein, so bietet Peter Jakadofsky auch Bausätze mit höherem Vorfertigungsgrad bis hin zur fertigen Turbine an.

Und was meine weiteren Vorhaben betrifft, so bin ich schon wieder am tüfteln. Die Fa. Orbit hat nunmehr eine Steuerung für selbststartende Turbinen entwickelt (zu beziehen über „<http://www.jets.at>“), und somit wird mein HotSpot zu Saisonbeginn hoffentlich schon elegant selbst starten.

Oliver Kugler Fragen an okugler@mide.co.at

Eine Entwicklung ganz anderer Art kommt aus dem Hause Air Tec. Wie man auf den meisten Veranstaltungen und Bewerben sehen kann ist eine der schwächsten Stellen der Modelle meistens das Fahrwerk. Die Herren Laufenthaler (sen. & jun.) haben nun eine Fahrwerksmechanik (man könnte es auch fast als Kunstwerk dazu sagen) entwickelt, die es in sich hat.

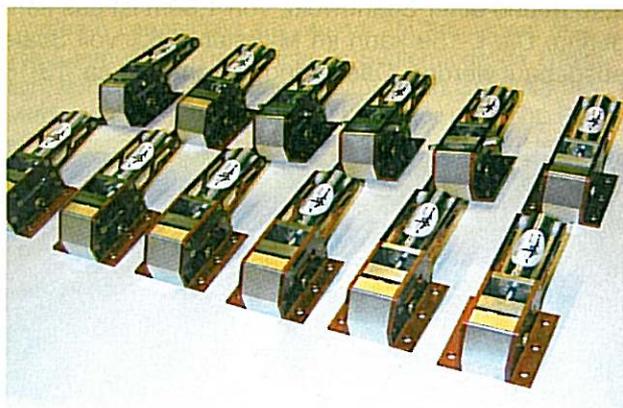


Orbit AECU Die neue Autostart Elektronik von Orbit

Die CNC gefräste und fast ausschließlich aus Aluminium hergestellte Mechanik läßt kaum Wünsche offen. Mittels Kulisse lassen sich die Fahrwerksbeine beim Einfahren in jede Richtung beliebig drehen und rasten ein- sowie ausgefahren spielfrei ein. Die Pneumatikzylinder stammen aus dem Hause Festo wie auch die gesamten Anschlüsse, und versprechen damit absolute Dichtheit des Pneumatisystems. Angesteuert werden die Fahrwerksmechaniken am besten mit elektronischen Pneumatikventilen, die direkt am Empfänger angeschlossen werden.

Besonders ist auch die Anlenkung des Bugfahrwerks. Eine Spezielle Mechanik erlaubt die starre Anlenkung durch das Bugfahrwerksservo, wodurch man sich diverse Lenkseile erspart. Wessen Bugfahrwerk schon einmal beim Ausfahren in diesen Anlenkungen verfangen war, weis von was ich rede. Wer nie wieder Ärger mit seinem Fahrwerk haben möchte, und das bei Modellen bis 20 kg, sollte sich damit einmal näher auseinandersetzen.

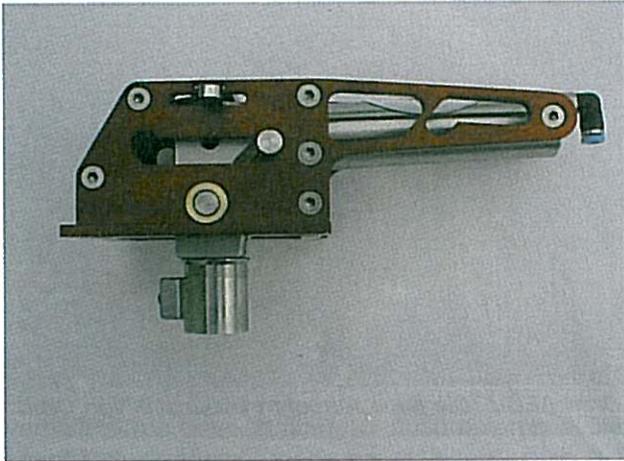
Johann Laufenthaler Tel.: 0664 31 55 976 e-mail www.airtec@gmx.at



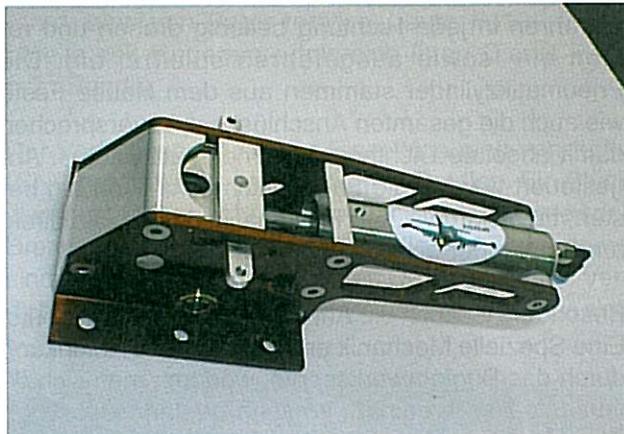
Die Fahrwerksproduktion der Laufenthaler's

Zum Schluß möchte ich noch ein Modell für Feinschmecker präsentieren.

Die L-159 ALCA und L-159 B (Doppelsitzer) aus dem Hause Goetz ist sicherlich die Spitze dessen was in Voll GFK herstellbar ist.

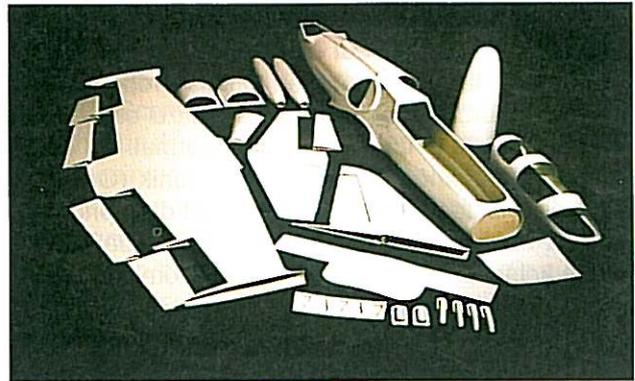


Das neue Fahrwerk von AirTec



Massive Bauweise bis zu Modellen mit 20 kg bei geringer Größe

Alle 35 Teile sind in GFK gefertigt, und mit einer absolut vorbildgetreuen Oberfläche ausgestattet. Der Zusammenbau beschränkt sich auf den Einbau der Technik und das Anpassen der Kabinenhaube sowie der Befestigungen für Leitwerk und Fläche. Alle Teile haben im Rohzustand knapp 4 kg, was auf die Wabenbauweise zurückzuführen ist. Für ein Modell mit einer Länge von 2,40 m und einer Spannweite von 1,80m ist das sehr gering. Die L-159 kann im Maßstab 5,5:1 voll Scale ausgebaut werden. Das Abfluggewicht wird ca. 13-15



Der Lieferumfang der L159 mit 35 Teilen

kg betragen womit sich am besten Turbinen wie Jet-Cat P120 oder Jakadofsky PJ 130 eignen.

Nun noch einmal die wichtigsten

Termine der Saison 2001:

Villesse (Trainingslager Austria Jet-Team)

5.- 6. 5. 2001 (mit Vorbehalt)

Enns Jet Meeting

26. - 27. 5. 2001

Rosental Jet Meeting

21. - 22. 7. 2001

Jets Over Vienna

25. - 26. 8. 2001

Nitro Days Punitz

29. - 30. 9. 2001

Alle Laufenden Informationen zur Jetszene, den Terminen und den aktuellen Berichten gibt es im Internet unter www.jets.at.

Auch der **MFC-FALKE** Wien ist ab jetzt live im Internet: www.mfc-falke.at

Bis Bald im nächsten Jetcorner oder bei einer der kommenden Veranstaltungen.

Euer

Hans Michael Binder



Die L-159 ist ein Scalejet mit besonders guten Flugeigenschaften

Der Urahn dieser Rassekatze war ein Prototyp des zweimotorigen Navy-Jagdflugzeuges XF5F-1, der zwar nie in Serie produziert wurde, welcher aber der Firma Grumman wertvolle Erfahrungen für die weitere Entwicklung einbrachte.

Das Modell der Tigercat ist für den Antrieb mit 2 Getriebe-Elektromotoren der Reihe 400/480 und einem 8–10zelligen Akku der Kapazität 1,7/2,0 Ah ausgelegt. Mit dieser Ausrüstung ist das Flugverhalten der Tigercat realitätsnah und die Silhouette wirkt im Flug imposant. Start und Landungen sind problemlos. Das Modell kann auch einfache Kustflugfiguren durchführen. Das Modell ist in Gemischtbauweise ausgeführt. Rumpf und Motor-gondeln sind aus GfK-Laminat, die Tragfläche und das Höhenleitwerk sind aus Balsaholz-Bauweise aufgebaut. Der Gesamtaufbau wird durch Kunststoff-Tiefziehteile ergänzt, durchsichtige Kabinenhaube, Cockpit, Motorgondeln und Sternmotor-Attrappen. Die Flugakkus werden durch die abnehmbare Kabinenhaube eingelegt. Da die wirklichen Tigercats mit glänzenden Lacken gespritzt waren, kann zur Bespannung der Tragflächen Bügel-folie benutzt werden (Oracover Nr. 019). Gesteuert wird das Modell über Querruder, Höhenruder und Drehzahlsteller.

Baukasten:

Ausführliche Bauanleitung, detaillierte Baupläne mit Fernsteuerungs-einbau, GfK-Rumpf, GfK-Motorgondeln, rohbaufertige Tragfläche und Höhenleitwerk in Balsaholzbauweise, Tiefziehteile, wie durchsichtige Kabinenhaube, Motorhauben, Sternmotor-Attrappen, Cockpit, Stanzteile aus Sperrholz, Kleinteile und Dekorbogen.

Brushless Motoren

actro Compact

Die actro Compact Motoren definieren praktisch eine neue Klasse von bürstenlosen Motoren die durch folgende Merkmale gekennzeichnet ist: Konsequenz für Direktantrieb ausgelegter Aussenläufermotor variable Montage durch beidseitige Abtriebsmöglichkeit geringes Gewicht äußerst kompakte Bauform hohe mechanische und thermische Robustheit Spitzenwirkungsgrad ca 85% entworfen für 7-14 Zellen und Luftschraubendurchmesser bis ca 12 Zoll Die actro Compact Motoren sind damit die ideale Abrundung zu den großen actro Motoren. Vor allem die Montagemöglichkeiten erlauben den Einsatz dieser neuen Motoren auch in Modellen bei denen ein normaler actro Motor eher schwierig unterzubringen ist. Die actro Compact Motoren können wie herkömmliche Motoren einfach mit dem vorderen Lagerschild des Motors am Frontspant des Modells angeschraubt werden. Der Antrieb erfolgt dann über die 5 mm Welle. Der Einbau in Seglermodellen erfolgt damit wie bei herkömmlichen Motoren. Es ist aber auch möglich, den Abtrieb direkt am umlaufenden Gehäuse des Motors, also an der Motorrückseite vorzunehmen. Der Motor wird dann wie ein normaler actro Motor befestigt. Für die Luftschraubenbefestigung können die üblichen actro-Naben verwendet werden. Das Einsatzspektrum dieser Motoren liegt vorwiegend bei Modellen mit 7-14 Zellen, die mit Luftschrauben zwischen 8-12 Zoll Durchmesser angetrieben werden. Sie sind also ideal für kleine bis mittlere Segelflug- und Motormodelle bis ca 2.5 kg Gewicht, die bisher nur mit schwereren und/oder Getriebeantrieben ausgerüstet werden konnten.

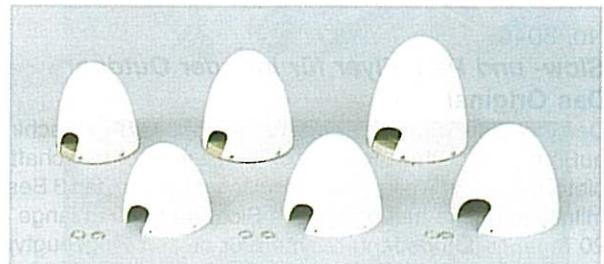


Spinner für Grossmodelle

Alle Spinner dieser Reihe zeichnen sich unter anderem durch einen präzisen Rundlauf aus. Basis bildet eine im Pressverfahren hergestellte Grundplatte aus einer hochwertigen Alulegierung. Die Spinnerkappe aus Kunststoff ist im Tiefziehverfahren hergestellt. Der Rand ist maschinell nachbearbeitet, damit der präzise Rundlauf gewährleistet ist. Die Kappe ist für 2-Blatt-Luftschrauben ausgespart.

Die Platte besitzt eine Öffnung von Ø 12 mm, zwei Distanzringe Ø 12 / Ø 10 mm und Ø 12 / Ø 8 mm liegen zur Reduzierung der Bohrung bei. Spinnerdurchmesser Ø 80 mm, Ø 90 mm und Ø 100 mm, lange und kurze Ausführung lieferbar in der Farbe weiß.

Weitere Neuheiten und ausführliche Produktinformationen auf www.aero-naut.de



Spannweite	1330 mm
Länge	1063 mm
Gew. mit 10 Zellen	1950 g

← robbe

LO 100

No. 3047

Slow Fly Segler für In- oder Outdoor

Das Original

Diese einsitzige Holzkonstruktion von Wolf Hirth wurde im Jahre 1952 konstruiert und war bis zum Anfang der 90er Jahre das erfolgreichste Wettbewerbsflugzeug für den Segelkunstflug. Viele Exemplare werden von einigen Anhängern liebevoll gehegt und gepflegt, damit sie noch lange einsetzbar bleiben. Dies geschieht nicht zuletzt auch zur Freude der Zuschauer von Flugtagen und Wettkämpfen.

Das Modell

F-Schlepp in der Halle? Kein Problem mit der LO 100 und einem entsprechend motorisierten Slow Flyer als Schleppmodell. Nach dem Anrollen der Schleppmaschine hebt die LO 100 selbstständig vom Boden ab.

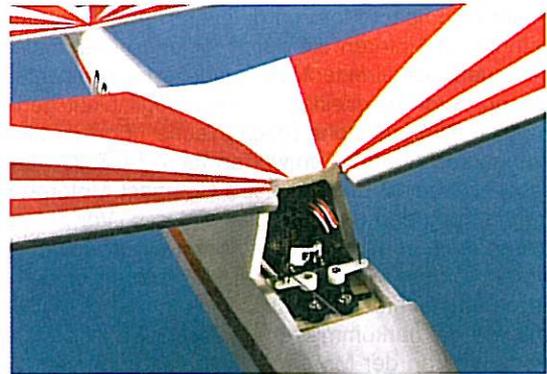
Wenn der Schlepplzug die gewünschte Ausgangshöhe erreicht hat, wird per Fernsteuerung die LO 100 ausgeklinkt. Um das Gewicht eines zusätzlichen Servos zu sparen, ist die Ausklinkmechanik mit der Höhenrudernfunktion gekoppelt. Natürlich lässt sich das Modell auch, wie gewohnt, outdoor fliegen. Steht keine Schleppmaschine zur Verfügung, kann in der Ebene der Start auch mittels einer Hochstartschnur erfolgen. Hangflug kann ebenfalls bei leichtem Wind durchgeführt werden. Rumpf, Tragfläche und Leitwerk bestehen aus fertig geformten Leichtschäumteilen. Die Oberfläche ist fertig, die Streifen sind bereits aufgebracht. Mit dem Dekorbogen wird das Modell abschließend verziert.

Inhalt des Montagekastens:

- Fertig gestaltete, superleichte Formschaumkomponenten
- Streifen bereits aufgebracht
- Dekorbogen
- Ausklinkvorrichtung
- Ausführliche, bebilderte Anleitung

Technische Daten

Spannweite: ca.		980	mm
Gesamtflächeninhalt:	ca.	12,9	dm ²
Gesamtflächenbelastung:	ab	11,2	g/dm ²
Fluggewicht:	ab	145	g



ACHTUNG !!! Die Lo 100 ist schon im Fachhandel erhältlich !!! Das gabs noch nie!! Test im nächsten Heft!

Fieseler Storch

No. 3046

Slow- und Park-Flyer für In- oder Outdoor

Das Original

Der Fieseler Storch ist eine bemerkenswerte Maschine mit außergewöhnlichen Kurzstart- und Landeeigenschaften und bietet mit seiner weitgehend verglasten Kabine den 3 Besatzungsmitgliedern eine hervorragende Sicht. Eine 60 m lange Start- bzw. 20 m lange Landebahn reichten für diesen Flugzeugtyp aus.

Das Modell

Das Modell Fieseler Storch kann mit sehr geringer Fluggeschwindigkeit präzise geflogen werden. Das Flugverhalten ist völlig harmlos.

Dennoch macht das Fliegen auch dem geübten Piloten sehr viel Spaß, da nahezu überall geflogen werden kann.



Für das Schleppen der LO 100 ist der Storch hervorragend geeignet. Voraussetzung für den F-Schlepp ist der Einbau der empfohlenen, stärkeren Sport-Motorisierung. Das markante Teleskop-Fahrwerk wurde bei dem Modell sowohl im Aussehen, als auch in der Funktion übernommen.

Die wesentlichen Bestandteile des Montagekastens sind die fertig geformten und bereits lackierten Leicht-schaumteile. Durch die hohe Vorfertigung und die konstruktiven Maßnahmen lässt sich das Modell mühelos in sehr kurzer Zeit fertigstellen. Für die abschließende Verzierung ist ein Dekorbogen im Liefer-umfang enthalten.

Inhalt des Montagekastens:

- Fertig lackierte, superleichte Formschaumkomponenten
- Große, transparente Kabine
- Teleskopfahrwerk mit Rädern
- Farbiger Dekorbogen
- Motor, Entstörstanz, Getriebe 1:4, Luftschraube
- Ausführliche, bebilderte Anleitung



Technische Daten:

Spannweite:	ca.	1050	mm
Gesamtflächeninhalt:	ca.	19,4	dm ²
Gesamtflächenb:	ab	14,4	g/dm ²
Fluggewicht:	ab	280	g

Hunter 400

No. 3095

Spaßmodell im Jet-Design

Dieses spritzige Spaßmodell im Jet-Design wird jeden geübten RC-Piloten begeistern. Mit wenig Aufwand wird ein Maximum an Flugspaß erreicht. Schon am Boden erregt das unkon-

ventionelle Aussehen die Aufmerksamkeit aller. Ob bodennahe Steilkurven, Rollen, Loopings oder Rückenflug, das Flugbild wirkt außergewöhnlich und elegant. Dabei liegt das Modell absolut sicher in der Hand des Piloten, sowohl im Langsam- wie auch im Schnellflug. Besonders bei der Landung überrascht das Modell mit guten Gleitflugeigenschaften. Zu dem relativ hohen Auftrieb des Modells trägt neben der ausgefeilten Aerodynamik auch der Rumpf in großem Maße bei. Aufgrund der geringen Flächenbelastung und der Anordnung des Propellers am Heck ist der Leistungsbedarf so gering, dass schon ein Motor der 400er Größe ausreicht. Für die Richtungssteuerung können die Ruder wahlweise konventionell angelenkt oder Tailerons (kombinierte Quer- und Höhenruder am Höhenleitwerk) installiert werden. Auch Querruder können in die Tragflächen eingebaut werden. Das Modell ist einfach aus der Hand zu starten.

Durch die handlichen Abmessungen und die kompakte Bauweise ist jeder Kofferraum groß genug. Außerdem entfällt für das einteilige Modell jede Montagearbeit auf dem Fluggelände. Die formgeschäumten Teile werden in CNC-gefrästen Metallformen hergestellt und haben deshalb eine sehr hohe Passgenauigkeit. Integrierte Aufnahmen für die Ein- und Anbauten lassen keine Baufehler zu und machen eine rasche Fertigstellung möglich. Für die abschließende Verzierung ist im Lieferumfang ein großer Dekorbogen enthalten.

Inhalt des Montagekastens, HUNTER 400 No. 3095:

- Rumpf und Tragfläche einteilig, weiß, formgeschäumt
- Seiten- und Höhenleitwerk, weiß, formgeschäumt
- lackierte Kabinenhaube, weiß, formgeschäumt
- Lagerung für Pendel-Höhenleitwerk, Kleinteile
- Motor Power 400, entstört, mit Kabel und Stecker
- Luftschraube, Luftschraubekupplung
- Motorspant aus Kunststoff
- Großer, farbiger Dekorbogen (Thunderbirds)
- Ausführliche, bebilderte Anleitung

Technische Daten

Spannweite:	ca.	720	mm
Gesamtflächeninhalt:	ca.	12,7	dm ²
Gesamtflächenbelastung:	ab	37	g/dm ²
Fluggewicht:	ab	470	g

ACHTUNG !!! Die Hunter 400 ist schon im Fachhandel



PT 19

Fairchild 40



No. 3050

ARF-Modell des berühmten Trainers

Das Original

1938 begann die Entwicklung dieses Eindeckers für die Pilotenschulung in den USA. Weit über 3000 Stück wurden bei Fairchild gebaut. Dazu kamen weitere, die bei anderen Firmen in Lizenz entstanden. Die hohen Produktionszahlen dokumentieren deutlich, daß die Flugzeuge bei den Piloten und Flugschülern, wie auch bei den Fluglehrern äußerst beliebt waren. Einige sind noch heute flugfähig und werden als Oldtimer geschätzt und gepflegt.

Hier ist es gelungen, unkritische Flugeigenschaften mit der hervorragenden Optik eines Semiscale-Modells zu verbinden. In der Luft werden die Träume eines jeden Modellpiloten erfüllt. Weicher Flugstil, präzise Flugmanöver und gute Erkennbarkeit der Fluglage sind herausragende Eigenschaften dieser Konstruktion. Das Zweibeinwerk mit lenkbarem Spornrad erlaubt sichere Starts. Dank der hohen Vorfertigung bleiben für den Modellpiloten nicht mehr allzu viele Arbeiten übrig. Rumpf, Tragflächen und Leitwerk bestehen aus ausgesuchtem Holz, sind sauber gefertigt und mit Folie fertig bespannt. Auch auf die Details wurde bei dieser Konstruktion großer Wert gelegt. Sämtliche Ruder sind bereits angebracht und die Scharniere mit jeweils 2 Messingstiften gesichert. Die GFK-Motorhaube ist lackiert. Unter der Haube finden alle üblichen Motoren von 6,5 bis 7,5 cm³ Hubraum Platz.

Der Montagekasten enthält alles erforderliche Zubehör und erspart damit das umständliche Zusammenstellen der erforderlichen Einzelteile. Die Ausstattung und das Finish übertreffen mit Abstand das, was andere ARF-Modelle zu bieten haben.

Inhalt des Montagekastens:

- Fertigrumpf, Fertigtragflächen und Leitwerke mit bedruckter Folie bespannt und fertig dekoriert
- Ruder montiert, Scharniere mit jeweils 2 Stiften gesichert
- Fahrwerk mit Rädern
- Lenkbares Spornfahrwerk
- Lackierte GFK Motorhaube
- Motorträger aus Metall
- Tank mit Tankzubehör
- 2 handbemalte Pilotenpuppen
- Sämtliches Befestigungsmaterial
- Alle Anlenkgestänge und Gabelanschlüsse für den RC-Einbau
- Ausführliche, bebilderte Anleitung

Technische Daten:

Spannweite:	ca. 1520mm
Gesamtflächeninhalt:	ca. 47,5dm ²
Flächenbelastung:ab	54,7g/dm ²
Fluggewicht:	ab2600g
Motor 2-Takt	6,5 bis 7,5cm ³
Motor 4-Takt ca.	9cm ³



mehr Informationen unter www.robbe.at

FX-14

Das Multitalent - eine Klasse für sich...

Mit der FX-14 setzt robbe-Futaba neue Maßstäbe im Bereich der Computer-Fernsteueranlagen.

In einzigartiger Weise vereint das moderne und ansprechende Gehäuse-Design, die Anforderungen eines Pult - als auch Handsenders, ohne Kompromisse.

Äußeres Zeichen des attraktiven Kombi-Senders sind die Linear-schieber-Funktionen, sowohl auf der Senderfront- als auch Rückseite.

Darüber hinaus bietet diese Anlage eine Fülle von Funktionen und Ausbaup Optionen, die ihresgleichen sucht.

Die ideale Computeranlage für den Beginner und Fortgeschrittenen, gleich ob für Flug-, Schiffs- oder Automodelle.

Eine anwenderfreundliche, dreisprachige Software mit neuen Funktionen ist über den 3-D-HOTKEY leicht und schnell bedienbar.

Ergonomisch perfekter Handsender.

Erstmalig bietet die FX-14 den Handsenderpiloten auch die Anwendung von Linear-schieberkanälen.

Auch als Pultsender kein Kompromiss, perfekte Ergonomie gepaart mit einem modernen, funktionalen Design.

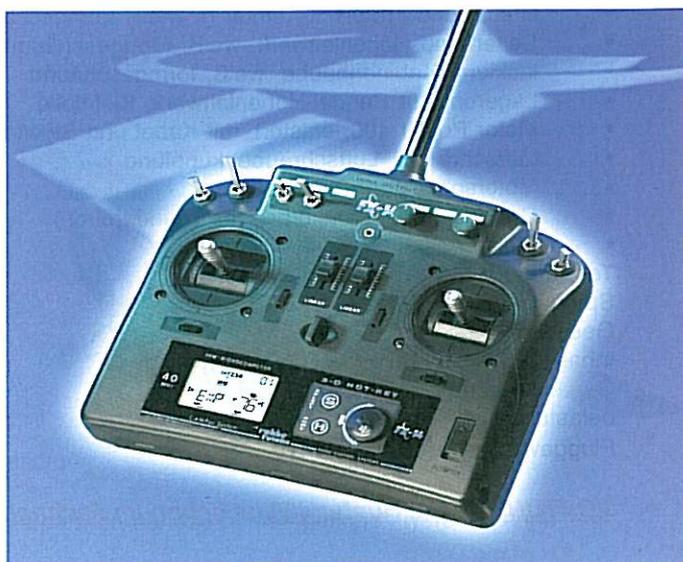
Lieferumfang FX-14 Umsteigerset NiMH

(F 4080, F 4081, F 4082)

1 Sender FX-14, mit Senderakku 8 NiMH 1400 mAh

1 Empfänger R-147 F

1 Quarzpaar



MODELLFLUG AUSBILDUNGS ZENTRUM SPITZERBERG

MODELLBAU und mehr ... 2001

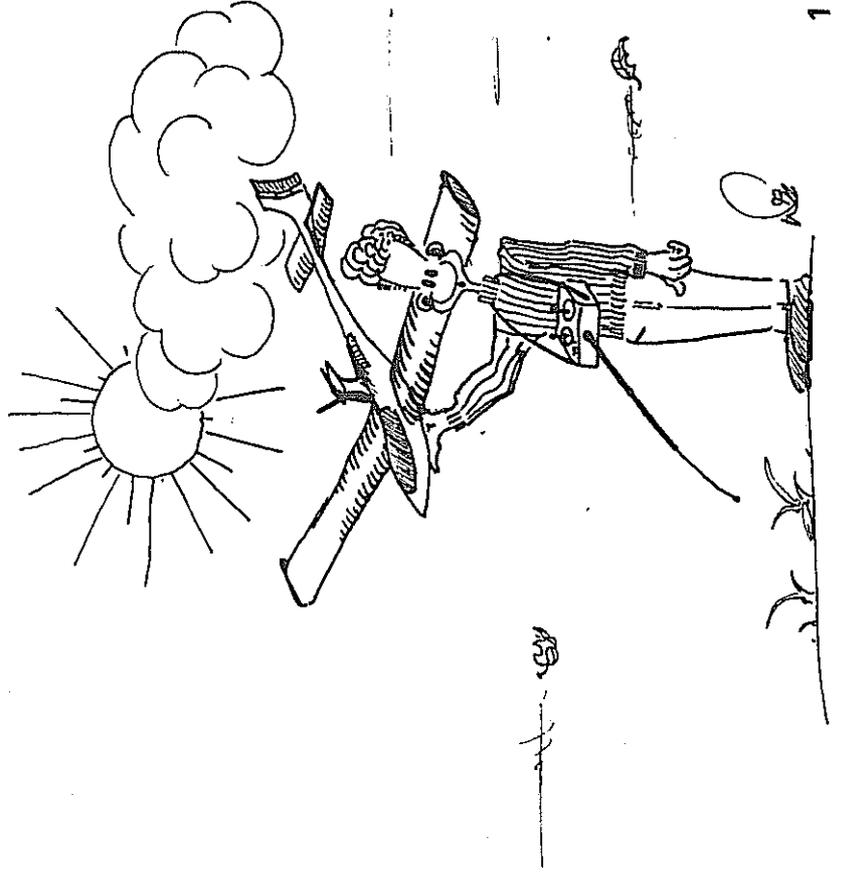
Modellbaukurse für Junge und Junggebliebene

Absender :

7,-
Briefmarke

An das
BÜRO des
Modellflug **AusbildungsZentrum**
Gerold Kirchert

Beckmannngasse 24
A-1140 Wien



hier heften →

Jeder, ob jung oder junggeblieben, der in die Materie des Modellfluges eingeweiht und seine Freizeit schön verbringen möchte, ist bei unseren Kursen herzlich willkommen.

Anmeldung Brief:

Büro des MAZ, Gerold Kircher
Beckmannsgasse 24
1140 Wien

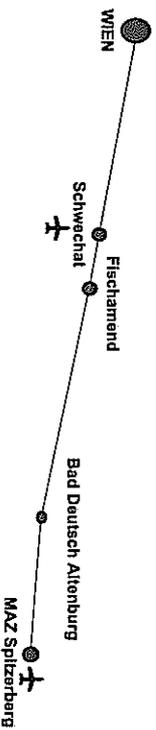
Anmeldung Fax:

01 / 982 15 304

Die Belegung der Plätze erfolgt in der Reihenfolge der Anmeldungen. Genaue Unterlagen zu den betreffenden Kurs erhalten Sie rechtzeitig zugesendet.

Veranstaltungsort:

FLUGSPORTZENTRUM Spitzerberg
2405 Bad Deutsch Altenburg
Telefonnummer 02165 / 62 24 90



Auskünfte:

Leiter des MAZ Hr. Gerold, Montag bis Freitag 9-12 Uhr

Frühbucherbonus:

☎ 01 / 982 44 63 oder
Österr. Aero Club (ÖAeC), Prinz Eugen Str. 12,
1040 Wien, ☎ 01 / 505 10 28 Klappe 77 Fr. Thonhofer
5 % bei verbindlicher Anmeldung und Überweisung
einer Anzahlung von ATS 500,- auf das Bank Austria
Konto 659 098 503 BLZ 20151. Die Anmeldung ist
schriftlich mind. 60 Tage vor Kursbeginn an das Büro
des MAZ zu senden. (Datum des Poststempels)

Versicherung:

Aus versicherungstechnischen Gründen müssen alle
Teilnehmer Mitglieder des ÖAeC sein (ausgenommen
der Kinderkurs #8). Die Mitgliedsanmeldung sollte im
vorhinein bei einem dem ÖAeC angehörigen Verein
oder direkt beim MAZ erfolgen. ÖAeC Mitglieder sind
automatisch haft- und unfallversichert und erhalten
das Modellflugmagazin *PROP*.

Irrtum und Änderungen vorbehalten!

Die angeführten Kurskosten in ATS gelten als Richtpreise.
Geringfügige Abweichungen sind möglich.

Es darf im Rahmen dieser Druckschrift nicht unerwähnt bleiben, daß alle
Aktivitäten im MAZ von Funktionären und Lehrern ehrenamtlich ausgeführt
werden.

ANMELDUNG

Ich möchte beim Modellbau 2001 #..... teilnehmen und ersuche, mich in die
Teilnehmerliste aufzunehmen. Senden Sie mir bitte das Programm und den
Offiziellen Anmeldebogen. Bitte in **BLOCKSCHRIFT** ausfüllen

Vor- und Zuname:.....

Straße:.....

PLZ / Wohnort:.....

Telefon:.....

Geburtsdatum:.....

Ich bin bereits über einen Verein Mitglied beim Österr. Aero Club O ja O nein

ÖAeC Mitgliedsnummer:.....

Verein:.....

O Ich möchte nähere Informationen über Modellflugvereine in meiner Nähe.

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

.....
Unterschrift des Bewerbers

Bei Jugendlichen Unterschrift
eines Erziehungsberechtigten

01.07. Flugtag des MFC Siegendorf

WIEN

24.03. Vortrag Funk-Fernsteuerung-Störung am Spitzerberg

14.06.-17.06. Hangflugehrgang Sommeralm

17.06.-24.06. Hangflugehrgang Sommeralm

??.07. ÖMV Großsegeltreffen in Bockfließ

25.08.-26.08. Jet-Meeting „Jets over Vienna“ des Falke Wien in Strasshof

16.09. Flugtag des ÖMV Wien in Bockfließ

Österreichischer Aero-Club

Sektion Modellflug

Terminkalender

2001

TERMINKALENDER 2001 DER SEKTION MODELLFLUG DES ÖaEC**WELTMEISTERSCHAFTEN**

30.07.-03.08.	F3D	Bundaberg/Australien
18.08.-25.08.	F3B	Chrudinm/Tschechien
24.08.-02.09.	F3A	Cork/Irland
07.09.-16.09.	F3C	Muncie-Indiana/USA
21.09.-26.09.	F1E Seniors&Juniors	Nowi Targ/Polen
08.10.-14.10.	F1A, F1B, F1C	Lost Hills/USA

EUROPA-MEISTERSCHAFTEN

01.07.-08.07.	F3J Seniors&Juniors	Holic/Slowakei
15.07.-21.07.	F1A, F1B, F1J	Sibiu/Rumänien
25.09.-30.09.	F1D	Belgrad/Jugoslawien
04.08.-11.08.	F4B, F4C	Wlodek/Polen
06.08.-12.08.	F2A, F2B, F2C, F2D	Valladolid/Spanien

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE**FREIFLUG**

11.02.	F1G	Orentano/Italien
16.02.-18.02.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Lost Hills/USA
10.03.	F1A, B, C (WC)	Porri/Finland
17.03.-18.03	F1A, B, C (WC)	Gjovik/Norwegen
25.03.	F1K	Crivelle/Italien
13.04.-16.04.	F1A, B, C (WC)	Naranderra NSW/Australien
17.04.-19.04.	F1A, B, C, (WC)	Naranderra NSW/Australien
27.04.	F1E (WC)	Rana near Louny/Tschechien
28.04.	F1E (WC)	Rana near Louny/Tschechien
05.05.-06.05.	F1A, B, C, G (WC)	Uppsala/Schweden
05.05.-06.05.	F1A, B, C	Palukrysl/Litauen
11.05.-13.05.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Vojka/Jugoslawien
17.05.-20.05.	F1A, B, C, G, H, J	Zrenjanin/Jugoslawien
18.05.-20.05.	F1A, B, C (WC)	Vsechov/Tschechien

STEIERMARK

08.03.-11.03.	Modellbauausstellung 25 Jahre MFSC Rottemmann
05.05.-06.05	Großflieger-Kunstflugtreffen
17.06.	Sonnwendfliegen des MFC-Grashüpfer Andritz in Prosdorf
14.07.-15.07.	European Star-Cup Semi Scale in Dietersdorf
07.05.-12.05.	Heil-Trainingslager in Gnas

KÄRNTEN

18.02.	Eisfliegen am Brennsee/Feld am See
06.05.	Segelfliegereffen mit Gummihochstart in Feldkirchen
09.06.-10.06.	Hubschrauberwettbewerbe der HFU in St. Lorenzen
24.06.	Großseglerwettbewerb in Thon
07.07.	Freundschaftsfliegen in Kötschach
29.06.-01.07.	European Akro-Cup F3A-X in Feistritz/Gail Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gail 134, Tel. 0425/63275
07.08.	Freundschaftsfliegen in Kötschach
21.07.-22.07.	Rosental-Jet-Meeting, MFG Klagenfurt-St. Johann/Rosental
05.08.	Schaufliegen des MFC St. Andrä
05.08.-11.08.	Jugendlager in St. Johann/Rosental
12.08.	Schaufliegen in Thon/Grafenstein
18.08.-19.08.	Großseglerkunstflug-Meeting in Feistritz/Gail Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gail 134, Tel. 0425/63275
19.08.	E-Jedermannfliegen in St. Veit/Glan Dr. Wolfgang Schöber, Birkenweg 12, 9556 Liebenfels; Tel. 0421/52450
08.09.	Schaufliegen in St. Johann/Rosental
07.10.	Segelfliegereffen mit Gummihochstart des ÖMV Feistritz/Drau
13.10.	Modellfliegerflohmarkt in Kötschach
03.11.	Flohmarkt in Feistritz/Drau
31.12.	Silvesterfliegen des MFG St. Johann/Rosental

BURGENLAND

31.03.	Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang in Oberpullendorf
29.03.-02.04.	Modellbauausstellung des MFC Stegersbach im GH Novosel

28.07.	Zeit-Ziel-Groschenpup in St.Johann-Urreiting Gottfried Peter, Mehrlgasse 24, 5600 St. Johann	23.05.-26.05.	F1A, B, C (WC)	Embalse/Argentinien
15.08.	Flugschau des MFC Rauris Gertsgraser, Tel. 06649986680	26.05.-27.05.	F1A, B, C, G, H, J	Lost Hills/USA
08.09.-09.09. Deutling	Modellflugtag des LSV-MFC Saalfelden am Modellflugplatz Gernot Mooshammer, Leopold Radauerstr. 3, 5760 Saalfelden	02.06.-03.06.	F1D, L, M	Bordeaux/Frankreich
TIROL		02.06.-03.06.	F1A, B, C (WC)	Kunszentmiklós/Ungarn
13.01.	Glühweinfliegen in Wörgl Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 362, 6322 Kirchbichl; Tel. 05332/73881	09.06.-10.06.	F1A, B, C (WC)	Kunszentmiklós/Ungarn
??-04	Elektrofliehgang mit Ing. J. Haller und MSG Zillertal in Fügen	09.06.-10.06.	F1D, F1L, F1M	Orléans/Frankreich
01.05.	Flugtag in Lienz D.I. Walter Kozubowski, Kärntnerstr. 51, 9900 Lienz, Tel. 04852/62375	16.06.	F1A, B, C (WC)	Rinkaby/Schweden
02.06.-03.06.	4. Semi-Scale Großsegeln in Wörgl Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 362, 6322 Kirchbichl, Tel. 05332/73881	21.06.-22.06.	F1E (WC)	Turda/Rumänien
16.09.	Flugtag des MSV Arlberger Adler in St. Anton Mag. Michael Klimmer, Haus Rita 104, 6580 St. Anton; Tel. 05446/2580	22.06.-23.06.	F1E (WC)	Cluj Napoca/Rumänien
26.10.	Ziellandebwerb des MBG-Hall in Helligkreuz Hermann Müigg, Untere Lend 30, 6060 Hall in Tirol, Tel. 05223/41174	23.06.-24.06.	F1A, B, C (WC)	Ocana-Toledo/Spainien
26.10.	Ziellandebwerb des MFC-Lienz D.I. Walter Kozubowski, s. o.mjhz76	29.06.-01.07.	F1A, B, C (WC)	Beja/Portugal
26.10	Ziellandebwerb des MSG-Unterland in Weer Elmar Falch, Wohnstr.6, 6130 Vompertach; Tel. 05242/65945	30.06.-01.07.	F1G, H, J, K	Gliwice/Polen
??-11.	Ausstellung 100 Jahre ÖAeC des MGB-Hall im Kurhaus Hall in Tirol Hermann Müigg, s. o.	06.07.-08.07.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Kharkiv/Ukraine
VORARLBERG		12.07.-14.07.	F1A, B, C, J (WC)	Sibiu/Rumänien
16.03.	Luffahrttag Vorarlberg in Dornbirn	13.07.-15.07.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Kiew/Ukraine
04.04.	Frühjahrsstammfisch Koblach	14.07.	F1A, B, C (WC)	Kunszentmiklós/Ungarn
16.06.-17.06. Fußbach	3. Dreiländereck Heiltreffen des Modellbaclub Bregenz in Fußbach	14.07.-15.07.	F1A, B, C (WC)	Borden/Kanada
04.07.	Sommerstammfisch Koblach	20.07.-22.07.	F1A, B, C (WC)	Orel/Russland
22.09.	5. HLG-Cup HLG 1, HLG 2 in Fussach MCB Bregenz, Klaus Küng, Brantmannstr. 6, A-6912 Hörbranz, Tel. 05573/82543	21.07.-22.07.	F1A, B, C, H	Kunszentmiklós/Ungarn
03.10.	Herbststammfisch Koblach	27.07.-29.07.	F1A, B, C, G, H, J, K (WC)	Beauvoir-sur-Niort/Frankreich
		03.08.-05.08.	F1A, B, C (WC)	Stalowa Wola/Polen
		03.08.-05.08.	F1A, B, C, G, H, J, K (WC)	Thouars/Frankreich
		04.08.	F1E	Tarjan-Mariahalom/Ungarn
		11.08.	F1A, B, C, (WC)	Mostar/Bosnien-Herzegowina
		14.08.	F1E (WC)	Karneralm/Österreich
		16.08.	F1E	Karneralm/Österreich
		18.08.	F1E (WC)	Karneralm/Österreich
		24.08.-25.08.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Beer Sheva District/Israel
		24.08.-26.08.	F1A, B, C (WC)	Hakeborn-Kroppenstedt/BRD
		30.08.-02.09.	F1A, B, C (WC)	Zülpich/BRD
		15.09.	F1E (WC)	Liptovsky Mikulas/Slowakei
		16.09.	F1E (WC)	Liptovsky Mikulas/Slowakei
		15.09.-16.09	F1A, B, C (WC)	Sculthorpe/Großbritannien
		16.09.	F1E (WC)	Liptovsky Mikulas/Slowakei

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 2001

25.09.	F1E (WC)	Nowi Targ/Polen
29.09.	F1E (WC)	Lubornia/Polen
29.09.	F1A, B, C	Kunszentmiklós/Ungarn
06.10.	F1A, B, C (WC)	Lost Hills/USA
13.10.-14.10.	F1E (WC)	Oberkotzau/BRD
18.10.-21.10.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Sacramento/USA
20.10.-21.10.	F1A, B, C (WC)	Novo Mesto, Sent Jernej/Slowenien
31.10.-04.11.	F1A, B, C (WC)	Tiva/Jugoslawien
31.10.-04.11.	F1G, H, J	Tiva/Jugoslawien
03.11.-04.11.	F1A, B, C, G (WC)	Mühenthurmen/Schweiz
08.11.-11.11.	F1A, B, C, G, H, J	Vojka/Jugoslawien

FESSELEFLUG

16.02.-18.02.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Rafaela/Argentinien
14.04.-15.04.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Vidres-Girona/Spanien
28.04.-29.04.	F2A, F2B, F2C + Beginner	Sainte-
Eulalie/Frankreich		
28.04.-01.05.	F2B, F2C, F2D (WC)	Bitterfeld/BRD
28.04.-29.04.	F2D (WC)	Serramanna/Italien
04.05.-06.05.	F2A, F2B, F2C (WC)	Hradec Kralowé/Tschechien
18.05.-20.05.	F2B, F2D (WC)	Dej/Rumänien
19.05.-20.05.	F2B (WC)	Genk/Belgien
25.05.-27.05.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC), F4B	Kiew/Ukraine
25.05.-27.05.	F2B, F2C (WC)	Breitenbach/schweiz
26.05.-27.05.	F2D (WC)	Tautenhain/BRD
02.06.-03.06.	F2A, F2B, F2D (WC)	Hesteskoen, Aalborg/Dänemark
02.06.-04.06.	F2A, F2B (WC), F2C	St. Etienne/Frankreich
08.06.-10.06.	F2A, F2C, F2D (WC), F2B	Sebnitz/BRD
09.06.-10.06.	F2B, F2D (WC)	Bratislava/Slowakei
16.06.	F2D (WC)	Hradec Kralové/Tschechien
23.06.-24.06.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pecs/Ungarn
07.07.-08.07.	F2B	Radfeld/Österreich
14.07.-15.07.	F2B (WC)	Cirle'(Turin)/Italien
03.08.-05.08.	F2A, F2B, F2C (WC)	Wierzawice/Polen

NIEDERÖSTERREICH

14.04.-16.04.	Ausstellung des MFC Böheimkirchen
??.05	Ziellandebewerb des Sieghartskirchner Modellbauclub
26.05.	Elektroflieglergang in St. Valentin (F5D und Pylon 400)
??.05 od. ??.06	Akro-Segelflug des MFC Condor in Wesenbruck-Mannersdorf
10.06.	Intern. E-Flugmeeting des Dädalus St.Valentin
07.07.-08.07.	Großsegelfliegen in Günselsdorf
09.09.	Intern. Schaufliegen in St. Valentin
23.09.	Tag der offenen Tür in Sitzendorf

OBERÖSTERREICH

07.04.	1. Aircombat der Schärldinger Fliegerunion in Schärlding
06.05.	Flohmarkt und Tauschbörse des ASKÖ-LINZ
12.05.	Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Ottmang
26.05.-27.05.	Jet-Weekend in Enns-Kronau
23.06.-24.06.	Hubschrauberfliegen des MBC-Braunau in Treubach-Lindlau
30.06..	Flugplatzöffnung in Ebensee
08.07.	Heiß-Cup Modellflugplatz Hafen Linz
26.08.	Schaufliegen in Freistadt
26.08.	Schaufliegen in Micheldorf
02.09.	Schaufliegen des ASKÖ Linz Modellflugplatz Hafen Linz

SALZBURG

29.04.	Helitreff des LSV St. Johann Gottfried Peter, Michruggasse 24, 5600 St. Johann
10.06.	Schaufliegen des LSV St. Johann in Urfeling Gottfried Peter s. o.
30.06.	Hang-Großseglerwettbewerb in Hochreith Arriva Anderte, Helmut Sengl, Leubstr. 110, 5081 Anif

KÄRNTEN

10.06.	F3F	Wöllaner Nock	04.08.-05.08.	F2A, F2C (WC), F2B, F2C-Beginner, F4B	Landres/Frankreich
30.06.	RC-IV	Friesach	11.08.-12.08.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pepinster/Belgien
08.07.	RC-MS	Kühnsdorf	18.08.-19.08.	F2B, (WC), F2B-Beginner	
09.09.	RC-SL	Thon	Untersiggenthal/Schweiz		
15.09.	RC-E7	Kötschach	01.09.-02.09.	F2A, F2B, F2C (WC)	Lugo di Romagna/Italien
26.10.	F1A, F1A/J	Finkenstein	08.09.-09.09.	F2B, F2C (WC), F2A	Rouille/Frankreich
			15.09.-16.09.	F2	Landres/Frankreich
			21.09.-23.09.	F2A, F2C (WC)	Gyula/Ungarn
			29.09.-30.09.	F2A, F2B, F2C (WC)	Lissabon/Portugal
			05.10.-07.10.	F2A, F2C (WC)	Dej/Rumänien
			05.10.-07.10.	F2D (WC)	Novomoskovsk/Ukraine
			06.10.-07.10.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Valladolid/Spanien

RADIO CONTROL

20.04.-22.04.	F3J (WC)	S. Jacinto-Aveiro/Portugal
05.05.-06.05.	F3J (WC)	Holic/Slowakei
24.05.-27.05.	F5A, F5B, F5C (WC)	Pfäffikon/Schweiz
02.06.-03.06.	F3J (WC)	Bertrix/Belgien
02.06.-03.06.	F5B, F5F (WC)	Oberpullendorf/Österreich
02.06.-03.06.	F3D	Siziano/Italien
09.06.-10.06.	F3A	Romilly-sur-Seine/Frankreich
09.06.-10.06.	F3J	Kiskunfelegyaza/Ungarn
09.06.-10.06.	F3A	Schärding/Österreich
09.06.-10.06.	F3D	Melnik/Tschechien
09.06.-10.06.	F5B, F5F (WC)	Prato/Italien
16.06.-17.06.	F3J (WC)	Lesce/Slowenien
16.06.-17.06.	F3B (WC)	Markgrafneusiedl-Wien/Österreich
23.06.-24.06.	F3A	Reichenburg/Schweiz
30.06.-01.07.	F3A	San Marino/Italien
30.06.-01.07.	F5B (WC)	München/BRD
07.07.-08.07.	F3A	Bendern/Liechtenstein
20.07.-22.07.	F3A	Zamora/Spanien
28.07.-29.07.	F3J (WC)	Martin/Slowakei
28.07.-29.07.	F3A	Waidhofen/Thaya/Österreich

28.07.-29.07.	F3J	Sutton Valence/Großbritannien
04.08.-05.08.	F3A	Singapore/Singapore
11.08.-12.08.	F3A	Kraiwiesen-Salzburg/Österreich
16.08.-17.08.	F3B	Chudim/Tschechien
17.08.-19.08.	F5A, F5B, F5C, F5D	? /Schweiz
06.09.-09.09.	F3F	Donovaly/Slowakei
08.09.-09.09.	F3J (WC)	Bilzen/Belgien
08.09.-09.09.	F3D	Saint Martin le Beau/Frankreich
21.09.-23.09.	F3A	Siderurgia Nacional-Seixal/Portugal

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

02.06.-03.06.	F5B, F5F 11.	Pannonia-Cup	Oberpullendorf/Bgld
09.06.-10.06.	F3A 32.	Innvierter Wanderpokal	Schärding/OÖ
16.06.-17.06.	F3B 5.	Marchfeldpokal (WC)	Markgrafenstedl/NÖ
07.07.-08.07.	F2B	Radfeld	Radfeld/T
28.07.-29.07.	F3A 6.	Waldviertel-Pokal	Waidhofen-Thaya/NÖ
11.08.-12.08.	F3A 36.	Igo Erich-Pokal	Kraiwiesen/Sbg
14.08.	F1E 15.	Int.Freundschaftscup (WC)	
		Karneralm/Sbg	
16.08.	F1E 30.	Heri Kargl-Cup	Karneralm/Sbg
18.08.	F1E 25.	Kollbr-Pokal (WC)	Karneralm/Sbg

STAATSMEISTERSCHAFTEN

01.04.	F1E		Ober-Grafendorf/NÖ
23.06-24.06.	F3C		Grünburg/OÖ
14.07.-15.07.	F5B		Theib/NÖ
28.07.-29.07.	F4C		Zistersdorf/NÖ
22.09.-23.09.	F3B		Admont-Hall/Stmk

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

14.07.-15.07.	FSF		Theib/NÖ
25.08.-26.08.	RC-SL		Wörgl/Tirol
01.09.-02.09.	RC-H2		Micheldorf/OÖ
15.09.-16.09.	RC-III		Oberpullendorf/Bgld

08.09.	RC-H2	Micheldorf
17.11.	F1A	Weng-Altheim

SALZBURG

03.02.	F1B	Steinbach-Nußdorf
21.04.	RC-H2	Fanningberg
26.05.	RC-SL	Kraiwiesen
07.07.	RC-E7	Kraiwiesen
14.07.	RC-H1	Abtenau
01.09.	RC-IV	St. Johann-Urfening
04.11.	F1A	Steinbach-Nußdorf
18.11.	F1E	Reitsberg

TIROL

02.06.	Semi-Scale-Großsegeln	Wörgl
09.06.	RC-IV + Einsteiger	Weer
??.08	RC-H2	Axamer Lizum
01.09.	RC-E7	Heiligkreuz

VORARLBERG

20.05.	RC-E7	Koblach
01.09.-02.09.	RC-III, RC-IV	Koblach

STEIERMARK

12.05.	RC-IV	Zwaring
20.05.	F5F	Liezen
17.06.	RC-MS	Kornberg
24.06.	RC-E7	Müzzuschlag
14.07.-15.07.	F4C	Dietersdorf
21.07.	RC-H2	Lachtal
22.07.	F3F	Lachtal
18.08.	RC-III	Stocking
22.09.-23.09.	F3B	Admont/Hall

LANDESMEISTERSCHAFTEN**WIEN**

19.05.-20.05. F3A Bockfließ/NÖ
 06.05. RC-MS Rückersdorf/NÖ
 16.06.-17.06. F3B Markgrafneusiedl/NÖ
 30.06.-01.07. F3C, RC/HC-C Markgrafneusiedl/NÖ
 16.09. F3F Hohe Wand/NÖ

NIEDERÖSTERREICH

25.03. F1E Ober-Grafendorf
 28.04. F1A Wr. Neustadt
 28.04. F1K Wr. Neustadt
 01.05. F3B Theresienfeld
 20.05. RC-IV Statzendorf
 23.06. RC-III Laa/Thaya
 24.06. F3A Laa/Thaya
 01.07. RC-N Petronell
 23.07. RC-Antik Günselsdorf
 28.07.-29.07. RC-SC Zistersdorf
 05.08. RC-SL Mistelbach
 16.09. F3F Hohe Wand
 30.09. RC-MS Enzesfeld

BURGENLAND

Keine Landesmeisterschaften gemeldet!

ÖBERÖSTERREICH

16.06. RC-SL Enns-Kronau
 16.06.-17.06. RC-SC Linz
 30.06. RC-III Meggenhofen
 30.06. F3A Meggenhofen
 21.07.-22.07. F5B, F5F Reichenthal
 15.07. RC-IV Schärding

NATIONALE WETTBEWERBE**FREIFLUG**

03.02. Obertrum/Sbg
 18.03. F1A, F1B 5. Austrian Holiday on Ice
 Harald Meusburger, Eichstr. 27a, 5023 Salzburg; Tel. 0662/645694
 F1E 9. Freundschaftscup Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300
 F1A, F1K St. Pöltner Cup Wr. Neustadt/NÖ
 Manfred Grünreis, Gemeindegeweg 8, 3105 Unterradlberg
 F1A/J 32. Innv. Jugendfliegen. Schärding/OÖ
 Karl Späth, Kainzbauerweg 107, 4780 Schärding Tel. 07712/7104
 F1B 12. Oktoberpokal Finkenstein/Knt
 Hermann Dolezal, Stiegehofstr. 6, 9585 Gödersdorf
 F1A, F1A/J 11. Oktoberpokal Finkenstein/Knt
 Hermann Dolezal, Stiegehofstr. 6, 9585 Gödersdorf
 F1E Charly Lintner-Tr. Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300
 F1E NO-Cup Ost Ober-Grafendorf/NÖ
 Reinhard Wolf, Postfach 5, 3200 Ober-Grafendorf; Tel. 0676/3018300
 F1B, F1K, F1K/J Fürstenfeldpokal Fürstenfeld/Stmk
 Erich Hohenbalken, Wallstraße 20, 8280 Fürstenfeld; Tel. 03382/51534
 F1A, F1A/J Fürstenfeldpokal Fürstenfeld/Stmk
 Erich Hohenbalken, s.o.

FESSELFLUG

09.09. F2B Günselsdorf/NÖ
 Wolfgang Dörner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf

RADIO CONTROL

31.03.-01.04. F3B 7. Salzburger Wanderpokal Hallwang-Zilling/Sbg
 Georg Kraus, Murtzgerstr. 95a, A-5020 Salzburg; Tel. 0662/821706
 21.04. RC-H2 Hangflughtournee Fanningberg/Sbg
 Hermann Glerer, 5580 Unternberg 4
 28.04.-29.04. F3F Donaupokal Braunsberg/NÖ
 UMFC Eisenerz, Gerhhard Niederhofer, Spitalsgrund 2, 8790 Eisenerz
 29.04. RC-H2 Hangflughtournee Hochreith/Sbg
 Helmut Sejduk, Leubestr. 110, 5081 Anif
 05.05.-06.05. RC-SL Österreichpokal St. Johann/R./Knt
 Peter Zarfl, Jessernigstr. 31/1/4, 9020 Klagenfurt; Tel. 0664/1404060
 06.05. RC-E7 Tirolpokal E7 Fügen/T
 Manfred Hartl, Schützenweg 448, 6263 Fügen; Tel. 052388/2490
 06.05. RC-MS EHB-Pokal u. NÖ-Cup Rückersdorf/NÖ
 Walter Radon, Löwegasse 40, 1030 Wien
 12.05. RC-IV Zwaring/Stmk
 Udo Beichler, Radegunderstr. 71; 8045 Graz; Tel. 0676/5730662
 12.05. RC-III Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hujek, Reitberg 115, 5301 Engendorf; Tel.: 06225/8619
 19.05. RC-H2 Hangflughtournee
 Sonnenalm/Sbg
 Franz Schläger, Kehlhof 46, 5441 Abtenau
 RC-IV 25. Ikaruspokal Enns/OÖ
 Thomas Voithleitner, Tel. 0732/307842

19.05.-20.05. F3A OMV-Pokal Bockfließ/NO
 20.05. RC-E7, F5F Liezen/Stmk
 20.05. RC-IV G.Hörmann Tr.+ Einsteiger, 3-Länder-Cup Statzendorf/NO
 MFC Silberbude, Hauptstr. 23, 3503 Krems/Reiberg
 RC-E7 5. Rheintal-Cup Koblach/Vbg
 Infg. Wolfgang Bauer, Johannesweg 7a, A-6830 Rankweil
 RC-MS NO-Cup Ochsenburg/NO
 BSV-Vörlb, Pletschpromenade, 3200 St. Pölten
 RC-SL Ö-Pokal Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reiberg 115, 5301 Eugendorf, Tel.: 06225/8619
 RC-E7 St. Agathen-Villach/Knt
 Robert Hultenbrenner, Eisenhammerweg 2/6/50, 9500 Villach, Tel.: 0676/3613754
 F3F Nockpokalfiegen Wöllaner Nock/Knt
 Manfred Mauerz, Rangethersstr.12, 9560 Peggkirchen
 RC-E7 7-Zellen-Cup Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reiberg 115, 5301 Eugendorf, Tel.: 06225/8619
 F5D St. Valentin/NO
 Franz Grubauer, Albing 8a, 4303 St.Pantaleon
 RC-MS NO-Cup Mistelbach/NO
 Helmut Bauer, UMFC Karas Weinland, Mieselbach, Tel. 02572/4747
 RC-IV 35. Einhornpokal Schllins/Vbg
 Erwin Runtla, Feld 106, 6752 Dalhaus
 F3F Magnesitkristallfiegen Wöllaner Nock/Knt
 Infg. Gert Kogelnig, Neubofstr.19, 9545 Radenth.
 RC-E7 Tirolpokal
 Hermann Müllner, Uheree Lend 30, 6060 Hall in Tirol, Tel. 05223/41174
 RC-SL Ö-Pokal Enns-Kronau/OÖ
 Infg. Thomas Voltelner Tel. 0732/307842
 F4C, RC-SC 34. Nibelungenpokal Linz/OÖ
 Walter Lorinser, Tel. 07221/74837
 RC-SH 9. Scale-Hubschrauberbewerb Linz/OÖ
 Walter Lorinser, Tel. 07221/74837
 RC-MS Schloß Kornberg-Pokal Süd-Ost-Cup Kornberg/Stmk
 Werner Hödl, 8330 Mähldorf 178, Tel. 03152 3415
 RC-IV+Einsteigerklasse Weert/T
 Einar Falch, Wohnstr. 6, 6130 Vompertbach, Tel. 05242/65945
 RC-H2 Hangfluggturnnee Schlenken/Sbg
 Peter Gällner, Langgasse 86, 5400 Vrggum, Tel. 06245 88083
 RC-III Kurstadt-Pokalfiegen Laa/Thaya/NO
 Josef Gerfinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach
 F3C-S, RC-H2C Grünburg/OÖ
 Josef Kals, 07257/7400
 F3A Kurstadt-Pokalfiegen Laa/Thaya/NO
 Josef Gerfinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach
 RC-E7 Müritzusschlag/Stmk
 Einar Zalosnik, Dr. Friedrich Nemeš Str.6, 8663 Veitsch, Tel. 069911084459
 RC-MS NO-Cup Günselsdorf/NO
 Wolfgang Dornier, Hirtenbergstr.16, 2362 Berndorf
 RC-IV Burgenstadt Friesach-Pokal Friesach/Knt
 Peter Dirnwinth, Stegendorf 4, 9361 St. Salmator
 F3C, F3C-S, RC-H2C/O-Pokal
 I.MHC Austria, Überführstr. 35/33/5, 1210 Wien
 RC-SL Burgenstadt Friesach-Pokal Friesach/Knt
 Peter Dirnwinth, Stegendorf 4, 9361 St. Salmator
 RC-MS NO-Cup u. Süd-Ost-Cup Enzesfeld/NO
 Franz Hruschka, Hirtenbergstr.20, 2551 Enzesfeld
 RC-E7 8.Montfort-Cup Feldkirch/Vbg
 Rainer Primosch, Feschaweg 12, 6710 Nenzing

07.07. RC-E7 7 Zellen Cup Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reiberg 115, 5301 Eugendorf, Tel. 06225 8619
 08.07. RC-MS Jauntalpokal Kühsndorf/Knt
 Franz Sturm, Mücktrach 9, 9141 Eberndorf
 14.07. RC-III 32. Innvientler Wanderpokal Schärding/OÖ
 Karl Spöth, Kaibauerweg 107, 4780 Schärding, Tel. 07712/7104
 14.07.-15.07. F4C Dietersdorfpokal Dietersdorf/Stmk
 Franz Monechein, Burgfried 133, 8342 Gnas
 15.07. RC-IV 24. Innvientler WP. + Einsteiger „3-Länder-Cup“ Schärding/OÖ
 Karl Spöth, Kaibauerweg 107, 4780 Schärding, Tel. 07712/7104
 21.07. RC-N Zanonia-P. Petronell/NO
 21.07. RC-H2 Lachta/Stmk
 Gerhard Niederhaller, Spitalgrund 2, 8790 Eisenetz
 21.07.-22.07. F5B, F5F 7. Reichenhalspokal Reichenhal/OÖ
 Kurt Hainzl, Tel. 07214/4206
 22.07. RC-Antik Günseisdorf/NO
 Wolfgang Dornier, Hirtenbergstr.16, 2362 Berndorf
 28.07.-29.07. F4C, RC-SC Zistersdorf/NO
 Walter Wittenberger, Neustiftgasse 61, 2225 Zistersdorf, Tel. 02532/80375
 05.08. RC-SL Ö-Pokal-Schlüßbewerb Mistelbach/NO
 Helmut Bauer, Am Stadtwald 1/1/12, 2130 Mieselbach, Tel. 02572/4747
 18.08. RC-III Stocking/Stmk
 Peter Cmyral, Engelsdorferstr. 78, 8042 Gratz, Tel. 0316/403350
 01.09. RC-E7 Tirol-Cup E7 Heiligkreuz/T
 Einar Falch, Wohnstr. 6, 6130 Vompertbach, Tel. 05242/65945
 01.09. RC-IV+Einsteiger, 3-Länder-Cup-Schlüßbewerb St. Johann/Sbg
 Gottfried Peter, Meirg.24, 5600 St. Johann/P.
 09.09. RC-SL 19. Lindwurmpokal Thornton/Knt
 Josef Fleischhacker, Oberlecherergasse 8, 9020 Klagenfurt
 15.09. RC-H2 Hangfluggturnnee Fageralm/Sbg
 Oswald Hajek, s.o.
 15.09. RC-E7 Kötschach/Knt
 Norbert Mascher, 9640 Kötschach 393
 15.09. RC-N Adebarkpokal Petronell/NO
 16.09. RC-IV Thornton/Gratenstein/Knt
 Josef Fleischhacker, Oberlecherberg, 8, 9020 Klagenfurt
 16.09. F3F Hohe Wand-Pokal Hohe Wand/NO
 Herbert Deibl, Salzermühlgasse 12/30, 2700 Wr. Neustadt
 22.09. RC-E7 7-Zellen-Cup Kraiwiesen/Sbg
 Oswald Hajek, Reiberg 115, 5301 Eugendorf, Tel. 06225 8619
 22.09.-23.09. F4C, RC-SC 3. G. Eberhard-Pokal St. Johann/R./Knt
 Michael Sautler, Max Fendler Str.6, 8700 Leoben, Tel. 0676 3852107
 23.09. RC-III Neusiedler-Pokalfiegen Neusiedl/Bgld
 FMC Seandler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl
 23.09. RC-MS Dietersdorf-Pokal Süd-Ost-Cup Dietersdorf/Stmk
 Franz Monechein, Burgfried 132, 8342 Gnas, Tel. 03151/8378
 29.09. RC-H2 Hangflugg. Sonntletenalm/Sbg
 Franz Schläger, Kehlhof 46, 5441 Abtenau
 30.09. F5F Kaindorf/Stmk
 Johannes Starzinger, Schiergellgasse 32a, 8010 Gratz, Tel.0699/10224684
 07.10. RC-E7 12. Brigantium-Pokal Fussach/Vbg
 Dieter Salfrank, Wichnerstr. 26, 6890 Lustenau
 07.10. RC-E7 Ruine Eppenstein-Pokal Eppenstein/Stmk
 August Wuschn, Europaplatz 2, 8724 Spielberg

Notizen eigene Termine:

Österreichischer Aero-Club
Sektion Modellflug

Ausschreibungen & Nennblätter 2001

ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG

FÜR DIE STAATS- UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN 2001

Veranstalter: AeC-Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12

Einnahmeberechtigt:

Alle Mitglieder des AEC mit gültiger FAI SPORTLIZENZ und Aero Club Ausweis (Zahlschem), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind. Nur sterr. Staatsbürger! ACHTUNG: Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich!

Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting Code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt!

Wettbewerbsbedingungen:
Platz- u. Wettbewerbsordnung

Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.

Haftung:

Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des AEC sind haft- und unfallversichert. Proteste können nur gegen eine Kaution von S 200,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattdessenem Einspruch durch die Jury anerkannt.

Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt für Erwachsene S 200,- incl. S 10,- für den Jugendförderungsfond und für Jugendliche S 20,-.

Nennung:

Die Nenngebühr beweisung hat bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen. Das Konto lautet auf ÖAeC, Bundessektion Modellflug bei der Bank Austria-Wien, Konto-Nr.: 659 095 202, Blz: 20151. Die Nennung hat mit dem vollständig ausgefüllten Nennblatt bis zum Nennschluß an die Bundessektion zu erfolgen.

Meldung:

Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden und gleichzeitig ihren Zahlungsabschnitt bei der einbezahlten Nennung vorzuweisen.

Preise:

Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und sterr. Meisterschaft werden Urkunden des AEC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die Staatsmeistermedaille in Gold und die Zweit- und Drittplatzierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplatzierten der sterr. Meisterschaften die Medallien des Bundeskanzleramtes, Gruppe Sport. Die Bestimmungen sind in der MSO ersichtlich. Auf alle Fälle muß der FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden. 1. Zeile FAI-Lizenznummer AeC-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile Kennzeichen d. Modells.

Dauerstartnummer:

Bei diesen Staats- und sterr. Meisterschaften können Dopingkontrollen durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betreffenden Sportler verpflichtet. Erscheint ein gelöster Sportler nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und ist die dafür vorgeschriebenen Sanktionen aus.

Dopingkontrollen:

Die Siegerehrung ist von der Jury, die ein Mitglied der Bundessektion sein muß, vorzunehmen. Änderungen in der Zeiteinteilung bleiben den Veranstaltern aus organisatorischen Gründen oder weiterbedingten Einflüssen vorbehalten.

**ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
SEKTION MODELLFLUG**

**ONF - Delegierter
Ing. Gottfried Schiffer**

**Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breinler**

NENNBLATT für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ **2. Frequenz:** _____

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum

NENNBLATT für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ **2. Frequenz:** _____

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

Unterschrift

Verein/Unterschrift/Datum

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

_____ Unterschrift/Datum

_____ Verein/Unterschrift/Datum

3<

NENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Name: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer: _____

1. Frequenz: _____ 2. Frequenz: _____

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

_____ Unterschrift

_____ Verein/Unterschrift/Datum

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in der Klasse F5F**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: ÖMV MFG Reblaus
Wettbewerbsnr.: OM 3/2001
Ort und Datum: Theiß/NO am 14.07. und 15.07.2001
Wettbewerbsleiter: Dipl.Ing. Karl Schober
Organisationsleiter: Gerd Rossner
Jury: LSL Dipl. Ing. Konrad Neu
Nennung: Bis 03.07.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge

Programm: Trainingsmöglichkeit

Freitag, 13.07.2001

Samstag, 14.07.2001

Sonntag, 15.07.2001

08.30 Anmeldung
 09.30 Begrüßung, Senderabgabe,
 Startnummernausgabe, Briefing
 10.00 Beginn 1. Durchgang (wird abwechselnd mit
 F5B geflogen)

08.30 Senderabgabe
 09.30 Fortsetzung des Bewerbes

Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfaßt.
 Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.

Quartiernachweis:
 Gasthof Winkler in Theiß, Tel. 02735/8205
 Gasthaus Kreitner in Stratzdorf, Tel. 02735/8262
 Haus Wichalm Johann in Rohrendorf, Tel. 02732/73601
 Cafe-Restaurant Haag in Haizendorf, Tel. 02735/2252
 Fremdenverkehrsbüro Krems, Tel. 02732/82676
 Ursin Haus in Langenlois, Tel. 02734/2000, FAX 2000-15

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug

Durchführender Verein: SMBC Kirchdorf-Micheldorf

Wettbewerbsnummer: ÖM 4/2001

Ort und Datum: Micheldorf/Ö am 01.09. und 02.09.2001

Wettbewerbsleiter: Karl Felbermaier

Organisationsleiter: Walter Früh

Jury: LSL Hans Eisert

Nennung: Bis 20.08.2001 an die Bundessektion

Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO

5 Durchgänge

Programm:

Samstag, 01.09.2001

09.45 Anmeldung

10.15 Begrüßung, Senderabgabe

10.45 Briefing

11.00 Beginn des Wettbewerbs

Sonntag, 03.09.2001

09.30 Senderabgabe

10.00 Fortsetzung des Wettbewerbs

17.00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiersnachweis:

Tourismusbüro Kirchdorf-Micheldorf, Gradnstr. 9, Postfach 19, 4563 Micheldorf

Tel. 07582/63474, 62081; FAX 07582/63474, 51972

MANNSCHAFTSNENNBLATT für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: |

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

✂

MANNSCHAFTSNENNBLATT für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: |

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift / Datum

Unterschrift/Datum

Unterschrift/Datum

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

_____ Unterschrift / Datum Unterschrift/Datum Unterschrift/Datum

x

MANNSCHAFTSNENNBLATT
für
STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse: _____

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

_____ Unterschrift / Datum Unterschrift/Datum Unterschrift/Datum

**Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft
in der Klasse RC-III**

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: 1.MMFC-Oberpullendorf
Wettbewerbsnummer: ÖM 2/2001
Ort und Datum: Oberpullendorf/Egld am 15.09. und 16.09. 2001
Wettbewerbsleiter: Ing. Manfred Lex, ONF-Delegierter
Organisationsleiter: LSL Günther Tuczey
Jury: LSL Hans Eislert
Nennung: Bis 04.09.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
3 Durchgänge

Programm:
Freitag, 14.09.2001 Trainingsmöglichkeit
Samstag, 15.09.2001 08.00-09.00 Anmeldung, Senderabgabe
09.00 Begrüßung und Briefing
09.30 Beginn des 1. Durchganges
Sonntag, 16.09.2001 08.30-09.00 Senderabgabe
09.00Fortsetzung des Wettbewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des 3.Durchgangs

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
Gasthof zur Post, Alfred Domschitz, Hauptstraße 10; 7350 Oberpullendorf,
Tel. 02612/42228
Gasthof-Cafe Krail, Hauptstraße 37, 7350 Oberpullendorf, Tel. 02612/42220,
Fax 42220-6
Sporthotel Kurz, Stadiongasse 16, 7350 Oberpullendorf; Tel. 02612/43233,
Fax 43233-60
Gasthof Strommer, Augasse 29, 7350 Oberpullendorf, Tel. 02612/42354
Privatzimmer „Inge“, Haydn-gasse 4, 7350 Oberpullendorf, Tel. 02612/45488
Gästehaus Thumberger, Wiesengasse 28, 7344 Stoob Tel. 02612/45952 oder 43110

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Wörgl
Wettbewerbsnummer: OM 1/2001
Ort und Datum: Wörgl/Tirol am 25.08. und 26.08.2001
Wettbewerbsleiter: Sebastian Gastelger
Organisationsleiter: Ekkehard Wieser, Augasse 28a, 6300 Wörgl
Tel. 05332/93526 od. 0664/2234806
e-mail: ekkehard.wieser@chello.at
Jury: LSL Oswald Hajek
Nennung: Bis 14.08.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO; 3 Durchgänge
Programm:
Freitag, 24.08.2001 Training von 14.00-19.00
Samstag, 25.08.2001 08.00-08.30 Anmeldung
08.30-08.45 Senderabgabe
08.45-09.00 Briefing
09.00 Beginn des 1. Durchganges
19.00 gemütliches Beisammensein
Sonntag, 26.08.2001 08.30-08.45 Senderabgabe
09.00 Fortsetzung des Wettbewerbs
Siegererhebung ca. 1 Stunde nach Ende des 3. Durchganges am Platz
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
Gasthof-Pension Mößbichl, Liesfeld 2, tel. 05338-440
Pension Köfler, Kundl, Liesfeld 1, Tel. 05338-7430
Privat: Auer Georg, Lahntal 8a, Wörgl, Tel. 05332-77180
Wurm Josef, Lahntal 1, Tel. 05332-72769 oder 776152 (Junior)
Camping am Platz gegen Voranmeldung bei der Organisationsleitung.

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F1E

Veranstalter: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMSC Kollbrir/Ober-Gratendorf
Wettbewerbsnummer: ST 4/2001
Ort und Datum: Obergratendorf/NÖ am 01.04.2001
Wettbewerbsleiter: BFR Wolfgang Baier
Organisationsleiter: OSR Wilhelm Lipp, Bachgasse 19,
A-3200 Ober-Gratendorf
Jury: BFR Ing. Roland Dunger
Nennung: Bis 20.03.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
5 Durchgänge
Programm:
Sonntag, 01.04.2001 bis 09.00 Treffpunkt bei der APAL-Tankstelle am
Ortsanfang in Ober-Gratendorf
(Tel.: 02747/2275 od. 0676/3018300
bis 10.00 Meldung, Briefing, Training
10.00 Beginn des Wettbewerbs
ca. 16.00 Siegererhebung
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Zistersdorf
Wettbewerbsnummer: ST 2/2001
Ort und Datum: Zistersdorf/NÖ am 28.07. und 29.07.2001
Wettbewerbsleiter: BFR Otto Schuch
Organisationsleiter: Walter Wittenberger
Jury: ONF-Delegierter Ing. Gottfried Schiffer
Nennung: Bis 17.07.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
 3 Durchgänge

Programm:
 Freitag, 27.07..2001
 ab 13.00 Anmeldung, Senderabgabe,
 ab 14.00 Trainingsmöglichkeit
 ab 15.00 Beginn der Baubewertung

Samstag, 28.07.2001
 07.00-08.00 Anmeldung, Senderabgabe,
 Startnummernvergabe
 08.00-08.15 Begrüßung
 08.15-08.30 Pilotenbesprechung
 08.30-12.00 Baubewertung
 12.00-12.30 Mittagspause
 12.30-18.00 Fortsetzung der Baubewertung,
 Beginn des 1. Durchgangs der Flugbewertung
 18.00 Gemütlicher Abend mit Musik

Sonntag, 29.07.2001
 07.30-08.00 Senderabgabe
 08.00-12.00 Fortsetzung des Bewerbs
 12.00-12.30 Mittagspause
 12.30 Fortsetzung des Bewerbs
 16.00 Siegerehrung

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
 Restaurant "Am Steinberg", Tel. 02532/2703, ca. 2km vom Flugplatz entfernt
 Hotel ELDU Zistersdorf, Stadtzentrum Zistersdorf,

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: Union Eisenerz
Wettbewerbsnummer: ST 3/2001
Ort und Datum: Hall bei Admont/Stmk am 22.09.-23.09.2001
Wettbewerbsleiter: Prok. Bodo Gumpert
Organisationsleiter: Kurt Planitzer, Eichelauweg 582, 8911 Admont,
 03133/3673
Jury: LSL Hofrat Mag. Helmut Krasser
Nennung: Bis 12.09.2001 an die Bundessektion
Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO und
 Sporting Code; 4 Durchgänge

Programm:
 Samstag, 22.09.2001
 08.00 Anmeldung, Ausgabe Wettbewerbsunterlagen
 08.30 Briefing, anschl. Beginn des Wettbewerbs

Sonntag, 23.09.2001
 08.15 Senderabgabe
 08.30 Fortsetzung des Wettbewerbs

Siegerehrung unmittelbar nach Ende des Bewerbs im Gasthaus Piratföner

Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
 Gasthof Kirchenwirt, Rohrer Franz, Hall' 191, 8911 Admont, Tel. 03613/2534
 Gasthof Admonterhof, Kurt Wagner, Bahnhofstr. 161, 8911 Admont, Tel. 03613/2323-0
 Hotel Traube, Hauptplatz 3, 8911 Admont, Tel. 03613/2440-0
 Gästehaus Plum, Hall 560, 8911 Admont, Tel. 03613/3930

In einer nahegelegenen Kantine sind Speisen und Getränke erhältlich.

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F5B

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	ÖMV MFG Reblaus
Wettbewerbsnr.:	ST 5/2001
Ort und Datum:	Theiß/NÖ am 14.07. und 15.07.2001
Wettbewerbsleiter:	Dipl.Ing. Karl Schöber
Organisationsleiter:	Gerd Fössner
Jury:	LSL Dipl. Ing. Konrad Neu
Nennung:	Bis 03.07.2001 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code 3 Durchgänge
Programm:	
Freitag, 13.07.2001	Trainingsmöglichkeit
Samstag, 14.07.2001	08.30 Anmeldung 09.30 Begrüßung, Senderabgabe, Startnummernausgabe, Briefing 10.00 Beginn 1. Durchgang (wird abwechselnd mit FSF geflogen)
Sonntag, 15.07.2001	08.30 Senderabgabe 09.30 Fortsetzung des Bewerbes

Siegerführung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Achtung: Die Motoreinschaltdauer wird elektronisch erfaßt.
Es muß jeder Teilnehmer einen Zweitempfänger mit einem im Bewerb verwendeten, identischen Quarz vor der Flugaufgabe beim Wettbewerbsleiter abgeben.

Quartiernachweis:
Gasthof Winkler in Theiß, Tel. 02735/8205
Gasthaus Kreitner in Stratzdorf, Tel. 02735/8262
Haus Widhalm Johann in Rohrendorf, Tel. 02732/73601
Cafe-Restaurant Haag in Hätzendorf, Tel. 02735/2252
Fremdenverkehrsbüro Krems, Tel. 02732/82676
Ursin Haus in Langenlois, Tel. 02734/2000, FAX 2000-15

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3C

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	AK-Balsa Grünburg
Wettbewerbsnummer:	ST 1/2001
Ort und Datum:	Grünburg-Wagenhub/OÖ am 23.06. und 24.06.2001
Wettbewerbsleiter:	BFR Ing. Manfred Dittmayer
Organisationsleiter:	Josef Kals, Wagenhubstr. 12, 4594 Grünburg
Jury:	LSL Hans Eisler
Nennung:	Bis 12.06.2001 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO und Sporting Code 3 Durchgänge F3C-A, 2 Durchgänge F3C-B (Fly off)
Programm:	
Samstag 23.06.2001	09.00-08.30 Anmeldung 09.30 Senderabgabe 09.45 Begrüßung, Pilotenbesprechung 10.00 Beginn des 1. Durchgangs 12.30 Mittagspause 14.00 2. Durchgang
Sonntag 24.06.2001	09.00 Senderabgabe 09.30 Fortsetzung des Bewerbes

Siegerführung ca 1 Stunde nach Ende des Bewerbes
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten!

Quartiernachweis:
Gasthaus Pension "Kals", Wagenhubstr.12, 4594 Grünburg

#7 ANTIK - Woche

13.-19. August 2001

Kursablauf:

Antikflugmodelle im Flug und am Boden
Antikmodellflugwettbewerb
Antike Modellmotore: Ausstellung und Flohmarkt

Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde und Motorsammler

Auskunft und Anmeldung: Alfred Jedinger
Andreas Hofergasse 6
A-3424 Zeiselmauer
☎ 02242 / 700 01

Anmeldeschluß: schriftlich bis 1. Juni 2001

Sonntag Anreise und kennenlernen des Geländes

Montag 7:30 Frühstück
8:30 fliegen, bauen, Theorie
12:00 Mittagessen

bis 13:30 fliegen, bauen, Theorie
17:30 Abendessen

Freitag 18:15 fliegen, bauen, Theorie
22:00 Nachtruhe

Samstag - Vorbereitung zum heimfahren
- fliegen
- Verabschiedung mit Urkunden-
verleihung, nach dem Mittagessen
erfolgt die Abreise

Antikflugmodelle im Flug und am Boden

Antikmodellflugwettbewerb

Antike Modellmotore: Ausstellung und Flohmarkt

Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde und Motorsammler

Auskunft und Anmeldung: Alfred Jedinger
Andreas Hofergasse 6
A-3424 Zeiselmauer
☎ 02242 / 700 01

Anmeldeschluß: schriftlich bis 1. Juni 2001

#8 „Von KLEIN auf Modelle bauen und fliegen“

Termin: 19. - 25. August 2001

Teilnehmerkreis: Kinder ab 9 Jahre (max. 14 Teilnehmer)

Programm: Bau und Flugpraxis mit Freiflugmodell. Gebaut werden
Wurfleiter, MAZ-Gleiter und ein Wettbewerbsmodell
Standard A1 mit 1200 mm Spannweite

Kurskosten: ATS 3.300,- für Jugendliche bis 18 Jahre (6 Tage Voll-
pension, Kursgebühr inkl. Materialkosten)

Kurskosten beinhalten:

6 Tage Vollpension

(Früh-, Mittag- u. Abendessen, Nächtigung)
Kursbeitrag, Materialkosten (Kursabhängig)

Extras:

Es besteht die Möglichkeit ein Rundflug
mitzumachen. Die Kosten dafür betragen ca. 500,-
ATS. (bei Jugendlichen ist die Zustimmung der
Eltern notwendig)

Terminübersicht:

#1 „Alles was Flügel hat fliegt“

1. - 7. Juli 2001

#2 „Alles was Flügel hat fliegt“

9. - 14. Juli 2001

#3 Nurflügel, die Herausforderung

15. - 21. Juli 2001

#4 „Die ersten Schritte im RC Flug“

22. - 28. Juli 2001

#5 Landesmodellbauschule Viechtwang

29. Juli - 4. August 2001

#6 „Die ersten Schritte im RC Flug“

5. - 11. August 2001

#7 „Zeigt her eure schönen Antikmodelle“

13. - 19. August 2001

#8 „Von KLEIN auf Modelle bauen und fliegen“

19. - 25. Aug. 2001

#9 „Ab 20 und vom Einsteiger zum Profi

26. August - 1. September 2001

#9 „Ab 20 und vom Einsteiger zum Profi

Termin: 26. August - 1. September 2001

Teilnehmerkreis: Jugendliche ab 20 Jahre (max. 14 Teilnehmer)

Programm: Perfektionieren von Zweifachfliegen und Erlernen des
Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen,
mitgebrachten Flugmodellen.

Kurskosten: ATS 3.280,- (6 Tage Vollpension, zuzüglich
Materialkosten)

#1 „Alles was Flügel hat fliegt“ Die Woche zum fliegen und ...

- Termin:** 1. Juli - 7. Juli 2001
- Teilnehmerkreis:** alle Altersstufen mit RC-Flugerfahrung (max. 14 Teilnehmer)
- Programm:** Perfektionieren von Zweifachfliegern und erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
- Kurskosten:** ATS 2.680,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.280,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, zuzüglich Materialkosten)

#4 „Die wichtigen ersten Schritte im RC Flug“

- Termin:** 22. Juli - 28. Juli 2000
- Teilnehmerkreis:** alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
- Programm:** Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIFRISH mit 2.400 mm Spannweite.
- Kurskosten:** ATS 4.380,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 4.880,- (6 Tage Vollpension, inkl. Bau- und Hilfsmaterial)

#2 „Alles was Flügel hat fliegt“ Die Woche zum fliegen und ...

- Termin:** 8. Juli - 14. Juli 2001
- Teilnehmerkreis:** alle Altersstufen (max. 14 Teilnehmer)
- Programm:** Perfektionieren von Zweifachfliegern und erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
- Kurskosten:** ATS 2.680,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.280,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, zuzüglich Materialkosten)

#5 Diese Woche gehört der Landesmodellbauschule Viechtwang

- Termin:** 29. Juli - 4. August 2000
- Teilnehmerkreis:** Mitglieder des LV-OÖ alle Altersgruppen
- Auskünfte und Anmeldung:** Martin Raffelsberger
In der Haid 9
4644 Scharnstein
☎ 07615 / 7363 (nur Abends)

#3 „Wozu Leitwerke, es geht auch ohne“

Nurflügel, die Herausforderung

- Termin:** 15. Juli - 21. Juli 2001
- Teilnehmerkreis:** alle Altersstufen (max. 14 Teilnehmer)
- Programm:** Einführung in den RC-Nurflügelflug in Theorie u. Praxis und als Abschluß findet ein Wettbewerb statt
- Kurskosten:** ATS 3490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, zuzüglich Materialkosten)

#6 „Die wichtigen ersten Schritte im RC Flug“

- Termin:** 5. August - 11. August 2001
- Teilnehmerkreis:** alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
- Programm:** Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Allroundmodell AIFRISH mit 2.400 mm Spannweite.
- Kurskosten:** ATS 4.380,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 4.880,- (6 Tage Vollpension, inkl. Bau- und Hilfsmaterial)

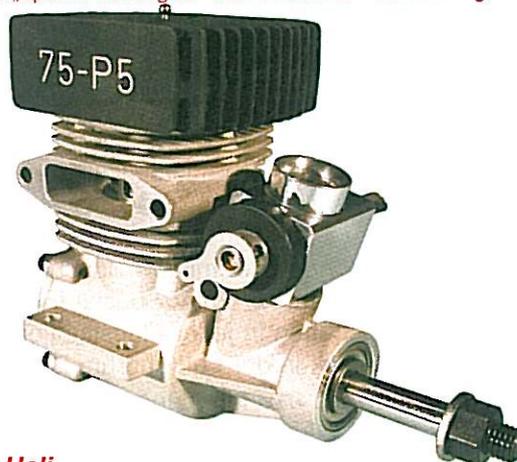
mehr Informationen unter www.webra-austria.at/webra

Die Webra AAR - Zylinderlaufgarnitur, bestehend aus einer ALU-MINIUM-Zylinderlaufbuchse mit „Special Coating“ Oberflächenbeschichtung + Kolben + Kolbenring. Diese Einheit bewirkt nicht nur einen Leistungszuwachs (ca. 10%) sondern weist eine wesentlich höhere Standfestigkeit als bisherige Zylinderlaufgarnituren auf. Durch das AAR System wird ein wesentlich besserer Temperatenausgleich zwischen Verbrennungsraum und Außenkühlfläche des Motors erwirkt. Dies zeigt sich durch eine konstantere Motordrehzahl besonders in exponierten Einbaulagen, wie z.B. in Helikoptermodellen, aus.

Webra AAR*) Zylinderlaufgarnitur A = ALU-Zylinderbuchse mit „Special Coating“ A = ALU-Kolben R = KolbenRing

SPEED 75-P5

Hubraum	ccm/cu in	2,0 / .75
Leistung	PS/KW	3,0/2,21
Drehzahl	1/min	2200-18000
Bohrung	mm	25,2
Hub	mm	24,0
Gewicht	g	540
Steuerungssystem: Kurbelwellendrehchieber		
Spülung: Schnürle		
Kugellager 2		
Zylinder Garnitur AAR*)		
Kurbelwellenschaft Ø mm 9,5 oder 8		
Vergaser	ULTRAMIX	1064/416



SPEED 120 Heli

Hubraum	ccm/cu in	20,0 / 1.20
Leistung	PS/KW	3,6/2,65
Drehzahl	1/min	2000-15000
Bohrung	mm	30,0
Hub	mm	27,0
Gewicht	g	690
Steuerungssystem Kurbelwellendrehchieber		
Spülung Schnürle		
Kugellager 2		
Zylinder Garnitur AAR*)		
Kurbelwellenschaft Ø mm 9,5		
Vergaser	ULTRAMIX	1055/416

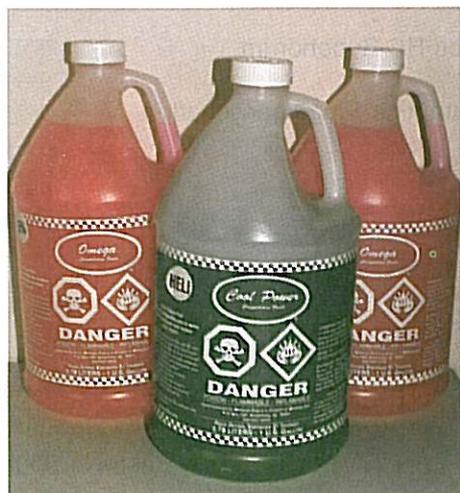
Cool Power & XL PRO II machen Staatsmeister

Erhältlich bei:

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

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

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





F-16 Thunderbird

EP Mini-Jet mit Impeller

Best.-Nr. 10002

1. Features

- Vorbildgetreuer Nachbau der beliebten General Dynamics F-16 in vollendeter Styroporbauweise!
- Fertig geschäumte Rumpfhälften mit angespritzter Aufnahme für die Impellereinheit
- Geschäumte und getemperte Tragflächen- und Leitwerksteile mit glänzender Oberfläche aus Styropor
- Sehr aufwendig produzierter Dekorbogen zur Ausgestaltung des Modells ohne Lackierarbeiten
- Anlenkung der Quer- und Höhenrudder mit jeweils einem separaten Servo
- Impellereinheit mit verbessertem AP-29LV Spezial Elektromotor im Lieferumfang enthalten
- Hervorragende Flugeigenschaften in jeder Flugsituation
- Traumhaft vorbildgetreue Optik in der Luft und am Boden

Technische Daten: Spannweite 910 mm, Länge 1.100 mm, Profil Clark Y
 Flächeninhalt 20 dm² Gewicht 1.100g, Motor AP-29LV



Eclipse



7-Kanal Computer-Fernsteuersystem für Flugzeuge und Helicopter

Großes LC Display

7 Modellspeicher

Programm-Menüs für Motorflugzeuge, Segelflugmodelle und Hubschrauber, digitale Trimmungen, komplexe Software Parameter zur Programmierung der Flugmodelle

- Längenverstellbarer Senderknüppel mit griffiger Oberfläche
- Einfacher Frequenzwechsel durch Steckquarz
- Externe, seitliche Ladebuchse

Die Eclipse verfügt über alle Software Parameter, um Segelflugmodelle mit komplexen Klappensystemen und Hubschrauber mit 90°, 120° oder 180° Anlenkung zu steuern.

F-4U Corsair

GP Warbird mit GfK-Rumpf Best.-Nr. 11957

1. Features

- Blau eingefärbter GfK-Rumpf mit angeformten Stoßkanten
- Tragflächenmitteleil aus GfK, blau eingefärbt
- Tragflächenaußenteile und Leitwerk in Balsa-Leichtbauweise, fertig bespannt
- GfK-Motorhaube, fertig lackiert
- Vorbereitet für den Einbau eines Einziehfahrwerks
- Tank, Motorträger, Fahrwerksdrähte, Räder und umfangreiches RC-Zubehör im Lieferumfang bereits enthalten

- Gutmütige Flugeigenschaften



Technische Daten

Spannweite: 1.480 mm

Länge: 1.137 mm

Flächeninhalt: 37 dm²

Gewicht: 2.900 g

Profil: NACA 2415

Motor: 6,5 cm³

Einziehfahrwerk, Best.-Nr. 90081

F-86F Sabre

EP Mini-Jet mit Impeller

Best.-Nr. 11086

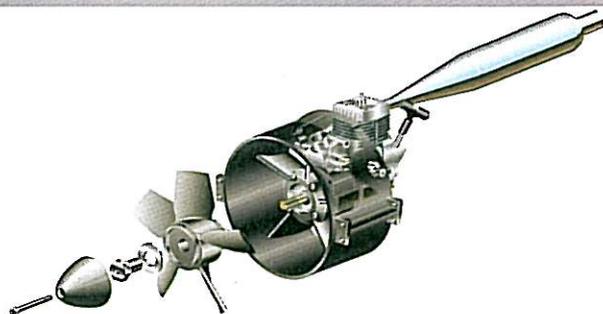
1. Features

- Robuster GfK-Rumpf, silber eingefärbt
- Leistungsstarker OS-15CV-DF Impellermotor mit Resonanzrohr und Seilzugstarter
- Tragflächen und Leitwerk in Balsa-Rippenbauweise, fertig bespannt
- Aufwendig produzierter Dekorbogen zur Ausgestaltung des Modells
- Hoher Vorfertigungsgrad, dadurch kurze Bauzeit
- Tiefgezogene Kabinenhaube aus ABS
- Anlenkgestänge und RC-Zubehör im Lieferumfang enthalten
- Hervorragende Flugeigenschaften in jeder Flugsituation
- Traumhaft vordbildgetreue Optik in der Luft und am Boden



Technische Daten

Spannweite:	1.000 mm
Länge:	970 mm
Flächeninhalt:	22 dm ²
Gewicht:	1.600 g
Motor:	2,11 cm ³



GeeBee Z40

GP Air Racer mit GfK-Rumpf

Best.-Nr. 11050

1. Features

- Robuster GfK-Rumpf, mehrfarbig lackiert
- Motorhaube und Radverkleidungen aus GfK, mehrfarbig lackiert
- Tragflächenaußenteile und Leitwerk in Balsa-Leichtbauweise, mehrfarbig bespannt
- Tank, Motorträger, Sternmotorattrappe, Fahrwerksdrähte, Räder und umfangreiches RC-Zubehör im Lieferumfang bereits enthalten



Technische Daten

Spannweite:	1.432 mm
Länge:	914 mm
Gewicht:	2.800 g
Motor:	6,5 cm ³

PT-17 Stearman

GP Doppeldecker

Best.-Nr. 110221

1. Features

- Konventioneller Aufbau in Balsa-/Sperrholzbauweise
- Rumpf, Tragfläche und Leitwerk mehrfarbig bespannt
- GfK-Motorhaube, fertig lackiert
- Sternmotorattrappe, Tank, Motorträger, Fahrwerk, Räder und umfangreiches RC-Zubehör im Lieferumfang bereits enthalten
- Extrem gutmütige und langsame Flugeigenschaften

Technische Daten

Spannweite:	1.295 mm
Länge:	987 mm
Flächeninhalt:	46,2 dm ²
Gewicht:	2.500 g
Motor:	6,5 cm ³



mehr Informationen unter www.kyosho.de



Bird Dog 01

Auf den ersten Blick wirkt sie unscheinbar auf den Zweiten bekommt man Interesse und letztendlich muß man sie haben....

Technische Daten:
 Spannweite 1840 mm
 Länge 1330 mm
 Motor ab 61iger 2-Takt, 80 iger 4 Takt
 Lieferumfang: Silber eingefärbter GFK-Rumpf
 Silberbespannte Tragflächen
 Dekorbogen etc.



Eindecker

Die Besonderheit dieses Modells liegt in seinem scalegerechtem Aussehen und seiner Flugcharakteristik.
 Es ist kunstflugtauglich aber auch stabil genug um als Trainermodell eingesetzt zu werden. Das Modell wird als Balsa-Sperrholzkonstruktion gefertigt und ist bereits bespannt.

Technische Daten:
 Spannweite 1610 mm
 Länge 1220 mm
 Motor 2Takt 6,5-10 cm³
 4Takt 8,5.13cm³



GILES

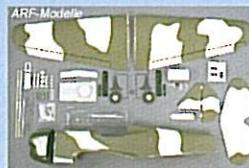
Die GILES ist eine Kunstflugmaschine mit sehr ausgewogenen Flugeigenschaften.
 Sie wurde für extreme Flugbelastungen ausgelegt und ihr elegant-sportliches Design unterstreicht dies Vorzüge ungemein.
 Die Giles ist eine Balsa-Styro-Sperrholzkonstruktion und wird als ARF-Modell geliefert.

Technische Daten:
 Spannweite 1650 mm
 Länge 1670 mm
 Motor 2/4Takt 20cm²



Curtiss P40-E

Spannweite: ca. 1625mm
 Best.Nr. 00 5515



GFK-Motorhaube, lackiert
 Gewebefolie, mehrfarbig bespannt

Transall Q-130

Spannweite: 1830mm
 Best.Nr. 00 5000



Extor 300L

Spannweite: 1600mm
 Best.Nr. 00 5590



Fordern Sie unser brandneuen Generalkatalog DM 12,- in Briefmarken bei Jamara an



Erich Natterer
 Inhaber und Firmengründer
 von Jamara Modelltechnik

"Für die Qualität unserer Produkte garantiere ich mit meinem Namen!"

...werden Sie Stützpunkthändler!!!

Corsair F4U-4



Eines der bekanntesten Jagdflugzeuge des zweiten Weltkrieges.
 Auch als Bomber, Nachtjäger und Aufklärer wurde dieser Typ bis lange nach dem Krieg eingesetzt.
 Die Corsair war das letzte in Großserie gebaute kolbengetriebene Kampfflugzeug der USAF.

Technische Daten:
 Spannweite 1560 mm
 Länge 1275 mm
 Motor 2/4 Takt 61er-91er/80er-120er
 Lieferumfang:
 Balsa/Sperrholz-Rumpf beplankt und bespannt
 Balsa/Sperrholz-Rippenflächen mit vorbereiteten EZW-Schacht, GFK-Motorhaube, Räder, Tank, etc.

P-51 Mustang

Diese Mustang ist für den anspruchsvollen Modellbauer mit wenig Zeit gedacht. Der Rumpf ist in voll-GFK (Silber/Schwarz eingefärbt) gefertigt. Flächen in Styro-Balsabauweise incl. Querruder und Landeklappen sind bereits bespannt. GFK-Motorhaube, Tank und MG Atrappen sowie Kleinteile machen es möglich innerhalb kurzer Zeit, mit diesen Bausatz eine hervorragende Mustang zu bauen und zu fliegen

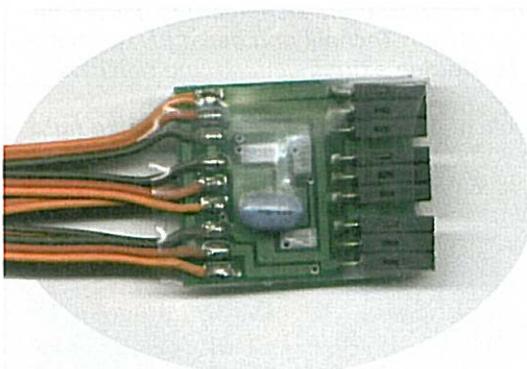
Technische Daten:
 Spannweite 1730 mm
 Länge 1550 mm
 Motore 2/4 Takt 120er/120er



mehr Informationen unter www.jamara.de

Wireless Trainer - das kabellose

Lehrer-Schüler-System



Mit diesem empfängerseitigen Mischmodul für zwei mal zwei Kanäle können Sie Lehrer-Schüler-System ohne das bisherige Kabel betreiben. Der Wireless Trainer arbeitet mit beiden Empfängern der jeweiligen Anlagen (egal welches Fabrikat) und gibt diese an die Ruderanlagen weiter. Es können auch Anlagen verschiedener Hersteller und Frequenzen verwendet werden. Der Fluglehrer kann die Kontrolle von zwei Steuerfunktionen stufenlos an den Schüler mittels Kontrollkanal (Schiebereglern bzw. Dreistufenschalter) übergeben.

Eigenschaften:
 - Microprozessorgesteuert mit Watchdog Control-System
 - Ungültige Empfängerimpulse (kleiner 0,93ms) werden gefiltert.

Mr. Swopa
 1/8 Scale Best.Nr. 17 0190
 1/5 Scale Best.Nr. 17 0189

Miss Swopa
 1/8 Scale Best.Nr. 17 0188
 1/5 Scale Best.Nr. 17 0187

Mr. Asia
 1/8 Scale Best.Nr. 17 0192
 1/5 Scale Best.Nr. 17 0191

Im Fachhandel erhältlich!

Mehr Informationen finden Sie unter:
www.jamara.de

Elektroantibloßgut

M600
 2,9:1
 Best.Nr. 17 8671

M400 o. Abb.
 2:1 Best.Nr. 17 8678
 2,5:1 Best.Nr. 17 8679
 3:1 Best.Nr. 17 8680

M480 o. Abb.
 2:1 Best.Nr. 17 8681
 2,5:1 Best.Nr. 17 8682
 3:1 Best.Nr. 17 8683

MAGNUM
 Quality
 Model Motoren

Fordern Sie noch heute unser Motorenprospekt an !!!
Test sehr gut

JAMARA
 GERMANY

MULTIPLEX®

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

Twin-Jet

Der im Jahr 2000 vorgestellte PiCO-Jet wurde von vielen Modellsportlern begeistert aufgenommen. Auf vielen Veranstaltungen und speziell mit dem PiCO-Jet geflogenen Rennen erregte er die Aufmerksamkeit der Zuschauer.

Der Twin-Jet ist noch rasanter und überzeugt mit vorbildähnlichem Aussehen.

- Jet feeling pur - sieht nicht nur so aus - fliegt auch so!
- Tuningmöglichkeiten ohne Ende - vom Permax 400 bis zu „Bürstenlosen“
- preisgünstige Antriebsakkus möglich - in SubC Gr. NiCd 1700 - NiMH 3000
- Flüge mit „voll Power“ bis zu 10 Minuten
- Endmontage in ca. 2 Stunden
- Handstart problemlos - ohne Helfer oder Vorrichtung
- Weniger Crash-Risiko durch das schlagzähe Material „ELAPOR“
- 2 Motoren Permax 400 mit Propeller u. Kabeisatz im Bausatz enthalten.



Technische Daten:

Spannweite 910 mm, Rumpflänge 802 mm, Fluggewicht Serie ab ca.1000 g, Fluggewicht getunt ab ca.1100 g
Flächeninhalt ca.25,5 dm², Flächenbelastung ab36 g/dm², RC-Funktionen:Quer- HöhenruderDeltamix und Motor

Neues und Bewährtes
aus Niefen!



Cargo

- Eindrucksvoller Sound von 4 Motoren
- Wahlweise Direktantrieb (Serie) oder Getriebeantrieb (Option)
- Ladekapazität bis ca. 500
- Abwurfschacht mit servobetriebenen Ladeluken, ideal für den Abwurf von Fallschirmspringern, etc.
- Ideal zur Ausrüstung mit einer Kamera
- Boden- und Handstart problemlos

Die Cargo ist die 4-motorige Transportmaschine, von der Sie schon immer geträumt, deren Bau Sie sich aber nie getraut haben. Mit der PiCO-line-Schaum-Technik und den 4 Elektromotoren ist der Bau und der Betrieb extrem einfach und risikolos.



Die Cargo ist ein echtes Modell-Transportflugzeug im Stil der klassischen „Rosinenbomber“ mit vielfältig nutzbarem Laderaum, bis zu 500 g Zuladung und funktionstüchtigem Abwurfschacht.

Technische Daten: Spannweite 1600 mm, Rumpflänge 1200 mm, Antrieb: 4 x Permax 400 6V optional mit Getriebe 400L, Fluggewicht ca.2000 g, Antriebs-Akku 7 Z Größe SC, Funktionen: H/S/Q/M/Luke

Stuntman

Das Modell für Kunstflug auf kleinem Raum, ob in der Halle oder im großen Garten. Leicht, kompakt und enorm wendig, bietet der Stuntman Loopings, Rollen und Turns auf engstem Raum. Der richtige Nervenkitzel nicht nur für die Zuschauer! Der Stuntman wird komplett mit 280er-Getriebe-Antrieb und Luftschaube geliefert. Der Innenausbau ist fertig. Es bleibt noch der Einbau der Steuerungs- und Antriebs-Komponenten sowie die Dekoration.

- Fertig aufgebautes Modell mit beiliegendem mehrfarbigen Dekorbogen
- 280er-Getriebe-Antrieb 2,3:1, Luftschaube 17,5116cm und Räder im Bausatz enthalten
- Fluggewicht nur ca. 350 g
- Enorm wendig durch „Kreuz-Anlenkung“ von Höhen- und Querruder

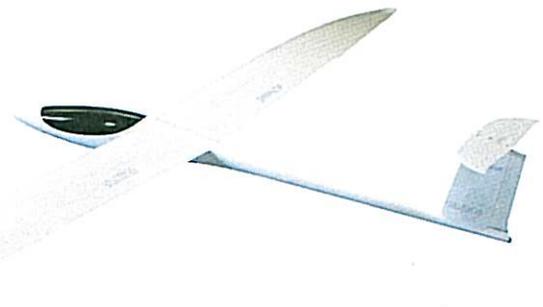
Technische Daten:

Spannweite 820 mm, Rumpflänge 600 mm, Antrieb Permax 280/6V L 2,3:1, Funktionen Q/H/M optional Seite,2
Akku: 7-8Zellen Gr. 2/3AAA



mehr Informationen unter www.simprop.de und in der nächsten Ausgabe

SIMPROP **S** **ELECTRONIC**
SOLUTION 2.0



ist das Nachfolgemodell des mehrtausendfach bewährten und bekannten SOLUTION. Am Konzept des kompakten und aus dem Baukasten heraus elektrifizierbaren Allround-Segelflugmodells haben wir festgehalten. Aerodynamik und Struktur wurden jedoch nach neuesten Erkenntnissen völlig überarbeitet. Wie sein Vorgänger bietet der SOLUTION 2.0 ein gefälliges Design und sehr elegantes Flugbild.

Durch seine kompakten Abmessungen kann das Modell zerlegt in jedem Kleinwagen oder im Urlaubsgepäck transportiert werden. Der Baukasteninhalt besteht aus: Weißer Simprop High-Quality GFK-Rumpf mit fertiger HLW-Befestigung, fertig anscharniertem Seitenrudder, präzisen Anformungen und Bohrungen, paßgenaue Kabinenhaube im Carbon-Look, hochfeste, formgepresste Simprop High-Tech Fertigflügel mit fertiger Steckung, leichtgängig anscharnierten Querrudern und präzisen Fräsungen, in der ARF Version Tragflächen bespannt mit eingebauten Störklappen.

Technische Daten:

Spannweite ca. 2835 mm, Länge 1375mm, Tragflächeninhalt 45,2 dm², Fluggewicht Segler ab 2200

Messerschmitt Me 109

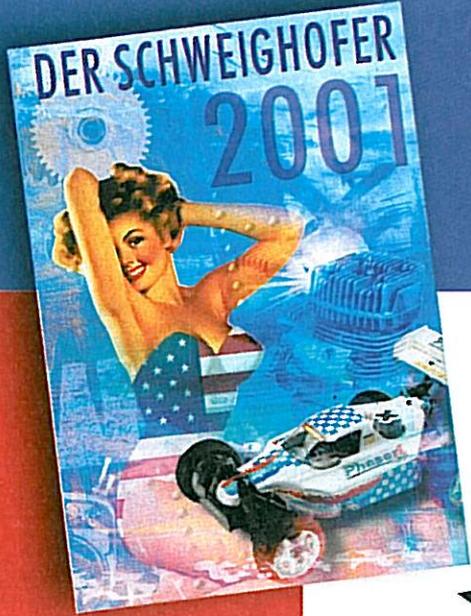
Die Me 109 ist das wohl bekannteste Jagdflugzeug des ersten Weltkriegs. Der 2000 PS starke Mercedes-Reihenmotor verhalf diesem Flugzeug zu einer

Höchstgeschwindigkeit von über 700 km/h. Das Semi-Scale ParkFly Modell der Me 109 besticht durch hervorragende Flugeigenschaften, die ein Fliegen auf engem Raum, wie z.B. auf Sportplätzen oder in größeren Gärten ermöglichen. Der vorgesehene leise Elektroantrieb ermöglicht problemlosen Bodenstart und kraftvolles Fliegen bei langen Flugzeiten. Durch den sinnvoll verstärkten Tragflügel sind auch einfache Kunstflugfiguren wie Looping, Turn, usw. kein Problem. Details wie der aufwändige Tarn-Dekorbogen und die Pilotenpuppe machen die Me 109 zu einem besonderen Semi-Scale Modell. Die Hartschaumteile mit sehr glatter Oberfläche sind bereits fertig verklebt und lackiert. Der profilierte Tragflügel und die Leitwerke sind weitgehend vorgefertigt. Zubehör wie gestanzte Holzteile, Anlenkungen, Ultra-Leichtspinner, Pilotenpuppe, Leichträder sowie der aufwändige Dekorbogen liegen dem Baukasten bei.

Technische Daten: Spannweite 940mm, Länge 810 mm



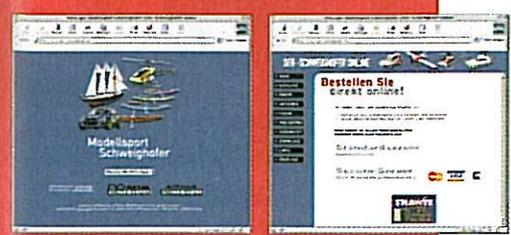
DER-SCHWEIGHOFER 2001



Unerreichte Auswahl bei Europas erster Modellsport-Adresse – zigtausende Produkte – im neuen 300-Seiten-Hauptkatalog – erscheint Ende März, auch auf CD-ROM erhältlich.

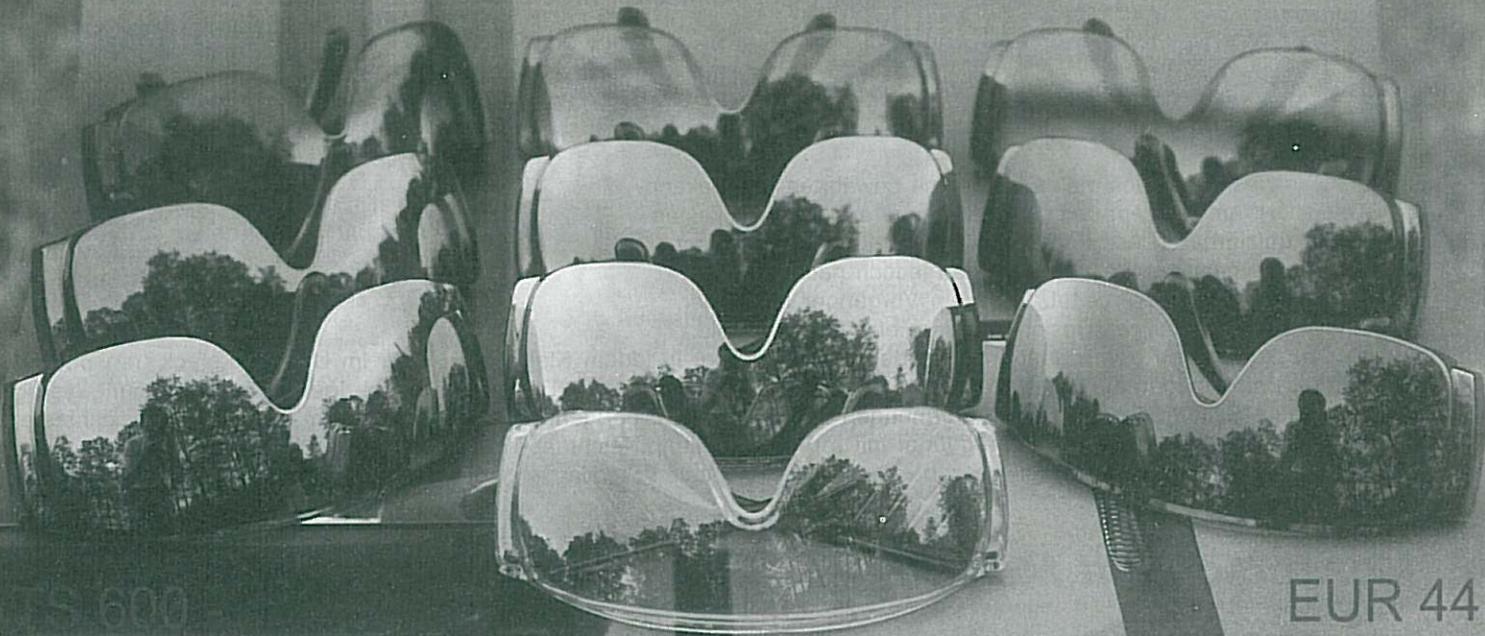
Jetzt anfordern – sofort nach Erscheinen bei Ihnen!

Schutzgebühr Hauptkatalog ATS 80,- (€ 5.81) · CD-ROM ATS 40,- (€ 2.91) · Kombi Hauptkatalog + CD-ROM ATS 100,- (€ 7.27)



Hauptplatz 9 · A-8530 Deutschlandsberg · Tel. (03462) 254119 · Fax 7541
email: katalog2001@der-schweighofer.at · www.der-schweighofer.at

Modellflug ist Augensache!



EUR 44.-

Erleben Sie eine neue Dimension im Modellflug mit Zunch Sonnenbrillen!

Ing. Reinprecht OEG, Tel: 03136 55200 <http://www.reinprecht-oeg.com/products>

JETS.AT DER JETSHOP

Alles über Jets
Im Internet:

www.jets.at

eine der meist-
besuchten
Jetadressen in
Europa



PJ-130

ab ATS 23.990,-

TURBINEN

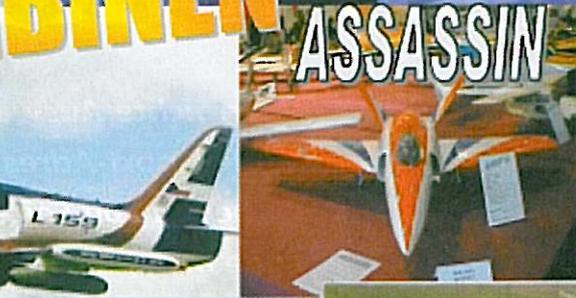
VOLL GFK



L-159 ALCA

JETS

AIR-TEC



ASSASSIN



T-33

VENTIL ATS 898,-



ZUBEHÖR



JET-CAT P 120



XXL TRAINER



F-86



BLACKSHARK

FESTO ZUBEHÖR



SELBSTSTARTEND



ORBIT AECU

KATALOG BESTELLUNG
ATS 50,-
bitte per Brief zusenden

JETS.AT
Hans Michael Binder
A-1220 Wien Hardeggasse 63-65/4/28

E-MAIL: binder@jets.at
Tel.: 0676 40 71603
Fax: 01 879 45 00 30

F5D WM 2000 in San Diego/USA

6. – 12. 08. 2000

Österreich wurde *V i z e w e l t m e i s t e r* der Klasse F5D!

Als die Entscheidung der FAI bezüglich der Vergabe der Weltmeisterschaften der Klassen F5D und F5B bekannt wurde, dachten alle Beteiligte an eine perfekte amerikanische Organisation sowie an einen außergewöhnlichen Ort für eine WM. Allein schon bei dem Namen der Stadt San Diego denkt man an viele schöne Dinge wie Beach, Sonne, fun..... Leider mussten wir feststellen, dass dies auch die einzigen Dinge sind die die Kalifornier auch beherrschen. Der eigentliche Zweck unserer Reise – die Weltmeisterschaft der beiden erwähnten Klassen – stellte sich als eine große Enttäuschung heraus. Doch dazu etwas später in diesem Bericht.

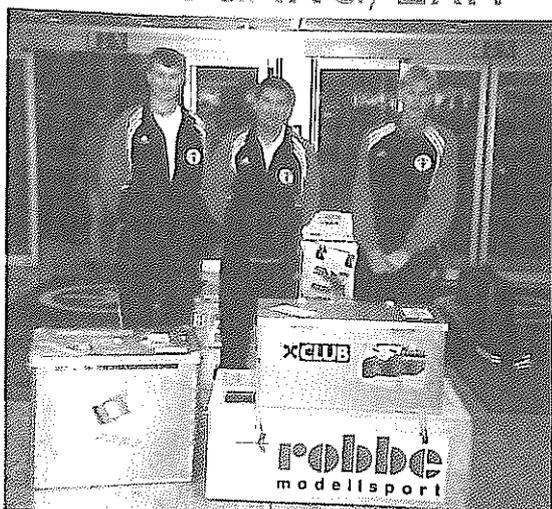
Die Piloten der beiden Nationalmannschaften wurden anlässlich der letzten Herbstsitzung seitens der Bundessektion nominiert. Für die Klasse F5B wurden die Piloten Rudolf Freudenthaler, Kurt Hainzl sowie Roy Brditschka aufgestellt. Zum ersten Mal konnte auch eine F5D Mannschaft gebildet werden. Die Piloten Peter Meisinger, Stefan und Christoph Fraundorfer wurden als Vertreter des Österreichischen Aeroclub bestimmt. Da für diese Weltmeisterschaft mit sehr hohen Kosten gerechnet werden musste, konnte als Manager des Pylonteam der Obmann des MBC Dädalus St. Valentin – Franz Grubbauer – gewonnen werden, der auch die Vermarktung sowie die Organisation der Sponsorgelder übernahm. Diese Entscheidung stellte sich als sehr glücklich heraus, da die Vorbereitung für diese Meisterschaften außerordentlich intensiv waren und die Piloten keine Zeit für das Auftreiben von Geldern hatten. Ohne unsere Sponsoren sowie der Unterstützung des Österreichischen Aeroclubs wäre die Teilnahme mit zwei Schülern an dieser Weltmeisterschaft unmöglich gewesen.

um das Team noch besser vermarkten zu können, wurde auch eine eigene Internetseite eingerichtet. Auf diese Seite, welche sich mittlerweile als die Pylonseite herauskristallisierte, stellt das Team nicht nur seine Aktivitäten vor, sondern informiert auch über die Pylonklassen F5D und RC-Pylon 400. Nicht nur Termine und Wettbewerbsberichte sind dort nachzulesen, sondern auch die Regeln werden ausführlich erklärt. Auch konnte der Bauform-



Das Team einen Tag vor der Abreise beim Verpacken der Modelle.

AUSGANG/EXIT



Das letzte Foto auf heimischen Boden.

schrift des Teammodelles in Bildern und Erklärungen verfolgt werden. Die Internetanschrift dieser Seite lautet: <http://f5d.seite.ms>.

Während der Vorbereitungszeit schied Kurt Hainzl aus privaten Gründen aus dem F5B Team aus. An seiner Stelle rückte Dieter Safarik aus Vorarlberg nach. Ein – wie sich später herausstellt – vollwertiger Ersatz. Schließlich konnte Dieter während der Vorbereitungszeit den Reblauspokal der Klasse F5B für sich entscheiden.

Normalerweise berichte ich nicht über eine Anreisen zu einem Weltmeisterschaftsort, da Flugreisen in unserer fortgeschrittenen Zeit kein Problem sein sollten. Dieses Mal mache ich jedoch eine Ausnahme, da diese Reise schon ein Buch füllen könnte.

Pünktlich flogen wir in der Früh mit der Morgenmaschine von Linz nach Frankfurt. Dort angekommen mussten wir erfahren, dass der Anschlußflug mit United Airlines 4 Stunden Verspätung hat. Das dadurch der An-

schlußflug in Chicago natürlich ohne uns abfliegen wird war uns natürlich klar. Endlich bestiegen wir nach Stunden des Wartens den Airbus für den Flug über den Atlantik. Wieviele Stunden wir während dieser Reise noch warten werden müssen konnten wir zu Glück noch nicht ahnen.

Der Flug selbst verlief ohne nennenswerten Problemen. Komisch war nur, dass wir in Chicago angekommen nicht wie normal üblich zum Terminal der Fluglinie rollten, sondern der Pilot einige Sonderrollen auf dem Flugplatz einlegte. Wir dachten schon an Problemen, da sich in unserer Nähe immer mehr Feuerwehrautos aufstellten. Als diese einen Wasser-teppich aufspritzten und unser Flugzeug mitten durch eine Fontäne aus Wasser durchfahren musste, dachten wir das einiges nicht in Ordnung sein kann. Die Passagiere blickten immer nervöser aus den Fenstern, mit der Angst ob das Flugzeug schon in Flammen stehe. Zur allgemeinen Verwunderung konnten wir ganz normal aus dem Flugzeug aussteigen. Als ich nach den Grund dieses Wasserspektakel fragte, erklärte man mir, dass der Pilot heute seinen letzten Flug absolvierte und dies daher entsprechend gefeiert werden musste. Das vielleicht Passagiere einen Anschlußflug gebucht haben interessierte die Fluglinie anscheinend überhaupt nicht. Aber es kam noch viel dicker!

Unser Material musste hier durch den Zoll und wieder neu für den Weiterflug nach San Diego eingewickelt werden. Die Sicherheitsbeamten ließen uns mit den Akkus nicht in den Sicherheitsbereich des Flughafens. Das bedeutet, dass wir so nicht mehr weiterfliegen konnten. Nach langer Diskussion erklärte sich die Fluggesellschaft nun doch bereit unser Handgepäck mit den darin befindlichen Akkus weiterzu-transportieren. Wir hatten unsere Akkus im Handgepäck mit, da für das Handgepäck kein Übergepäck bezahlt werden muss. Wie wir später erfuhren, hatten wir 70 kg Akkus mit an Bord! Nun mussten wir uns die Bettler um irgend einen Weiterflug anstellen. Da schon ca. 200 Personen auf Plätze nach San Diego warteten, wurde dies zu einer sehr langwierigen und nervenaufreibenden Angelegenheit. Endlich jedoch nach vielen Stunden der Warterei und des Verhandels saßen wir in einem Airbus A319 zum Weiterflug nach San Diego. Der Flieger rollte 1 Stunde lang auf den Rollstraßen des Flughafens herum ohne der Tendenz abzuheben. Da die Cockpittüre geöffnet war, konnten wir die Gespräche der Besatzung mithören. Dabei erwähnte der Kapitän, dass diese Maschine eigentlich nicht bis nach San Diego kommen werde und er überlege ob er vielleicht nach Denver oder sonstwohin fliegen solle um Sprit zu tanken. Nach 60 Minuten ununterbrochenen Rollen kommt die Besatzung zur Erkenntnis, dass es doch vernünftiger wäre den Flug gar nicht zu beginnen und wieder zum Ausgangspunkt zurückzurollen. Gesagt – getan! Nun standen wir wieder ohne Ticket da und der Kampf um einen Platz begann von neuem. Inzwischen warteten wir schon fast 10 Stunden ohne zu essen und ohne zu schlafen! Es ist schon sehr beruhigend, dass eine Fluggesellschaft ein Flugzeug auf einen Linienflug mit über 100 Passagiere an Bord

los geschickt ohne überhaupt sicher zu sein ob die Maschine überhaupt für diese Aufgabe geeignet ist. Mein Vertrauen in die Zivilluftfahrt wurde auf alle Fälle nicht gestärkt.

Nach weiteren Stunden des Wartens, Anstellens und heftigen Diskutierens hatten plötzlich Stefan und Christoph zwei Tickets in der Hand. Nun mussten wir uns trennen, da 5 Plätze in einem Flieger nicht zu bekommen sind. Rudi mit Frau und ich liefen inzwischen wieder zum nächsten Schalter um erneut zu versuchen einen Platz zu ergattern. Nach ca. 1,5 Stunden kamen wieder die beiden Jungs zu uns, da ihr Flug wieder gestrichen wurde. Wir kamen einfach nicht von Chicago O'Hare weg. Dann war es für uns drei soweit. Für einen Flug nach San Diego wurden unsere Namen aufgerufen. Total übermüdet stiegen wir in das Flugzeug. Die beiden Frauendorfer's durften sich wieder um ein Ticket anstellen. Dem Personal der Fluglinie war es komplett egal, dass wir die Beiden zurücklassen mussten. Entweder wir drei fliegen lt. Liste oder die Plätze werden an andere wartende Personen vergeben. Bei der etwas lautstarken Intervention meinerseits wurde sofort wieder mit der Polizei gedroht. Insgesamt hatten wir den Eindruck, dass das Bodenpersonal stark überfordert war.

Schließlich sind wir doch noch in San Diego angekommen. Erstaunlicherweise warteten schon 5 von unseren 6 Kisten auf uns. Die letzte Kiste konnten wir uns am nächsten Tag abholen. Das Material kam zum Glück unversehrt an. Auch unsere beiden Pylonpiloten kamen mit einigen Stunden Verspätung unversehrt aber hundemüde an. Diese Anreise war schon fast unzumutbar und zeichnet United Airlines nicht gerade positiv aus.

Nun möchte ich von dem eigentlichen Grund der Reise berichten – die Weltmeisterschaft der Klasse F5D.



Start zum 1. Flug auf Amerikanischen Boden, Stefan startet den „Domino“ von Christoph

Nachdem wir uns einigermaßen erholt haben, suchten wir sofort das WM Gelände auf. Dieses Gelände war eine Halbinsel mit wüstenähnlicher Bewachsung. Das hier in den nächsten Tagen eine WM stattfinden sollte kann man eigentlich nur erahnen. Auf dem Gelände fanden wir zwei Flächen mit ca. 70 x 20 m bestehend aus gewalztem kantigen Schotter der bei und für einen Straßenunterbau verwendet wird. Auf dieser „Landepiste“ mussten die F5D bzw. F5B Piloten landen. Wie unsere Flugzeuge dies überstehen sollten wussten wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Da wir noch einigen Schlaf nachzuholen hatten, fuhrten wir in das Hotel damit wir morgen ausgeschlafen mit dem Training beginnen können.

a wir in Österreich von der Qualität der Modellflugplätzen sehr verwöhnt sind, erschrakten wir beim Anblick des größten Modellflugplatz der Gegend. Die „San Diego Silent Elektrik Flyers“ sind mir aus dem Internet als professionell organisierter Verein bekannt. Auch ich gehöre zu den regelmäßigen Lesern der Clubzeitung im Internet. Der Flugplatz war ein Tennisplatz mit entsprechendem gewalzten Sandbelag. Thomas Muster hätte seine Freude gehabt aber wir Modellflieger? Diese Antwort möchte ich mir an dieser Stelle ersparen. Mittlerweile konnte uns nichts mehr erschüttern und klebten unsere Modelle auf den Rutschflächen mit einigen Lagen Gewebepapier ab und spulten unser Trainingsprogramm ab, da wir die Performance für unser System erst erarbeiten mussten.

Die Infrastruktur des Modellflugplatzes der „San Diego Silent Elektrik Flyers“: bestand aus einem kleinen Tisch, einer Mülltonne, einer Frequenztafel und ein Windfahndchen.

Die Abstimmung des Antriebes konnte in den folgenden Tagen gefunden werden. Auffallend und zugleich überraschend war jedoch, dass wir auf heimischen Flugplätzen wesentlich weniger Energie brauchen als hier in San Diego. Obwohl ich schon öfters auf Meereshöhe geflogen bin, war ich ebenfalls von dieser „dicken Luft“ überrascht. Wir mussten feststellen, dass nur Zeiten um 80 sek möglich waren. Da der österreichische Rekord auf 72 Sek steht, bedeutet dies einige Umstellungen in der Abstimmung.

3.August 1. Tag des International Elektrik Flight Festival 2000:

Nun war es endlich soweit. Der erste Vergleich mit den anderen Piloten konnte endlich unter Rennbedingungen angestellt werden. Doch wir haben nicht mit den Launen des Veranstalters gerechnet. Zwei äußerst chaotische Durchgänge wurden an diesem Tag ausgeflogen. Leider waren die Wendemarkenrichter vollkommen überfordert mit den Geschwindigkeiten unserer Modelle. Die Offiziellen an den Wendemarken sowie auch die Zeitnehmer konnten den Modellen öfters nicht folgen. Es gab daher Phantasiezeiten oder gar keine Zeiten. Meisinger (AUT) zB: flog mit 68 Sekunden einen neuen „Weltrekord“. Am Ende des Tages beschlossen die Piloten, dass dieser Tag ganz einfach nicht anerkannt wird und wir hofften auf eine Besserung für den morgigen Tag.

4.August 2. Tag des International Elektrik Flight Festival 2000:

Am 2. Tag lief eigentlich alles innerhalb eines erträglichen Rahmens. Und am Ende des Wettbewerbes konnte ein wertbares Ergebnis vorgelegt werden. Da der Termin der Siegerehrung nur zufällig zu erfahren war, fehlte der Sieger Robert Wimmer bei der Medaillenübergabe. Seine Mutter nahm an seiner Stelle die Ehrung entgegen. Mein 3. Platz war der bisher größte Erfolg eines Vertreters des österreichischen Aeroclubs in der Klasse F5D und stimmte mich sehr optimistisch für die nun spannende Weltmeisterschaft.

1	249.27	Robert Wimmer	Germany
2	258.77	Harald Konarth	Germany
3	263.30	Peter Meisinger	Austria
9	477.13	Stefan Fraundorfer	Austria
12	683.49	Christoph Fraundorfer	Austria

6.August, offizielles Training für die WM:

Alle Team erscheinen schon um 7:00 Uhr obwohl zB. Österreich von 9:30 – 10:00 Uhr eingeteilt war. Schließlich konnte die andere Zeit zum Studium der Gegner verwendet werden. Nur leider kam es nicht dazu, da der Veranstalter bekanntgab, dass heute nicht geflogen werden kann, da heute keine Helfer zu Verfügung stehen würden.

Nachdem die Mannschaftsführer einen kurzen Moment kein Wort herausbrachten, erlebte der Veranstalter ein deutsch – österreichisches Donnerwetter wie es die Kalifornier sicherlich noch nie in ihrem Leben gehört haben. Sollte sich nicht grundsätzlich alles um 180° ändern, werden Deutschland und Österreich ihre Piloten abziehen und nach Hause fliegen. Nach längerer Diskussion wurde ein neues Programm aufgestellt und der Veranstalter versprach eine grundlegende Änderung der Organisation. Anschließend konnten wir wenigstens den Vormittag frei auf dem WM Gelände trainieren.

7.August, technische Abnahme der WM Modelle:

Die drei Modelle, welcher jeder Pilot während der Weltmeisterschaft einsetzen möchte, werden von einer Kommission eingehend geprüft und kontrolliert. Kein Teilnehmer hatte bei der Abnahme Probleme. Nun stand einem fairem und spannendem Wettkampf nichts mehr im Wege.

8.August, 1. Wettkampftag:

Fünf anstrengende Wettkampftage warteten nun auf die Piloten. Und wieder einmal schlug das ungeschriebene Gesetz einer WM zu – nur der die wenigsten Fehler macht wird Weltmeister bzw. erreicht eine Spitzenplatzierung.

Mittlerweile haben sich die Helfer an die Geschwindigkeiten der Modelle gewöhnt und die erzielten Zeiten stimmten nun meistens. Harald Konrath (GER) dreht am ersten Tag gleich voll auf und erzielt mit

71,50 sek einen neuen phantastischen Weltrekord. Hinter den Kulissen wird Harald schon als neuer Weltmeister gehandelt. Der amtierende Weltmeister Robert Wimmer (GER) fliegt gleichmäßig und konstant.

Auch Meisinger (AUT) fliegt während der 5 Renntage immer auf gleichem Niveau und konnte dadurch zwei



Die besten drei Teams der Welt: v.l.na.re.: Robert Wimmer(GER), Harald Konrath(GER), Gerhard Mose (Mannschaftsführer GER), Siegfried Schedel(GER), Jens Bartls(GER), Christoph Fraundorfer(AUT), Stefan Fraundorfer(AUT), Matney(USA), Adamisin(USA), Troy Peterson(USA), kniend: Archy Adamisin (Contestdirektor), Peter Meisinger(AUT)



Meisinger (AUT) mit Modell „Domino“ nach erfolgreichem Flug.

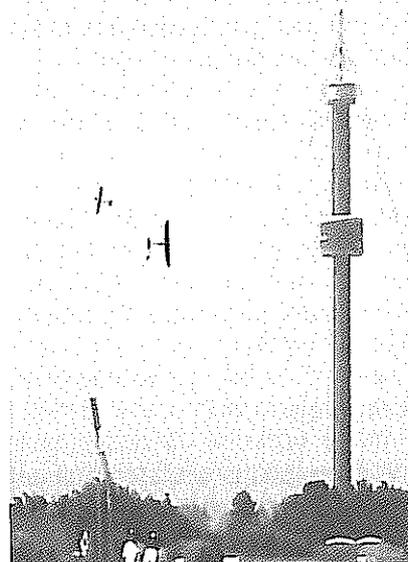
Tage den 4. Platz in der Zwischenwertung behaupten. Immerhin war er der erste Pilot der sich während einer WM in die Deutsche Pylon-Phalanx zwängen konnte. Auch die jungen Österreicher Stefan Fraundorfer und Christoph Fraundorfer flogen ausgezeichnet, obwohl sie ihr eigentliches Potential während dieser WM noch nicht erreichen konnten. Die dazu notwendige Routine werden sie für die nächste Weltmeisterschaft sicherlich noch aufbauen können.

und flog für ihn eher enttäuschende Zeiten. Sein Haker-Motor drehte unwahrscheinlich hoch (jenseits von 40.000 Umin) jedoch konnte er auf der Geraden nicht richtig beschleunigen. Es dauerte einige Rennen bis er die Ursache ergründen konnte. Seine Propeller drehten durch die hohe Fliehkraft die Steigung wieder heraus. Das bedeutete, dass bei einer eingestellten Steigung von 4,3" diese im Flug nur ca. 3" betrug. Damit sind Spitzenzeiten unmöglich. Schließlich kühlte er seine Propeller bis zum Start mit Eisbeuteln damit dieser steifer wurde. Diese Roßkur schien zu wirken und Jens wurde von Flug zu Flug schneller.

Mitte der Weltmeisterschaft geschah etwas eigenartliches. Jeder Pilot musste vor den Wertungsflügen seine Akkus technisch abnehmen lassen. Dies wurde bei jeder WM praktiziert und jeder Teilnehmer flog diese Akkus bis zum Ende der WM. Dieses Mal jedoch bekamen die Amerikaner während des Wettkampfes von SANYO/Mexico neue und frische Zellen. Seitens der anderen Piloten wurde sofort die Jury informiert, da dies natürlich für die US Piloten ein erheblicher Vorteil für das Finish war. Die Jury kam jedoch zur Erkenntnis, dass diese Vorgangsweise regelkonform sei. Dadurch holten die Amerikaner stark auf, und der Kampf um den Vizeweltmeistertitel würde wieder äußerst spannend. Schließlich konnte Troy Peterson (USA) Meisinger (AUT) im letzten Durchgang noch überholen und wurde als 5. bester „Nichtdeutscher“. Schließlich stand nach 16 harten Durchgängen Robert Wimmer (GER) als neuer und würdiger Weltmeister fest. Zweiter wurde Jens Bartls (GER) vor Harald Konrath (GER). Das Österreichische Team erreichte die Plätze 6 (Meisinger), 7 (Stefan Fraundorfer) und 10 (Christoph Fraundorfer) und den Vizeweltmeistertitel vor USA.

Technik dieser WM:

Bei den Motorreglern wurde fast ausschließlich der 3SL Typ aus dem Hause Kontronik verwendet. Dieser Steller arbeitet zuverlässig ist aber leider etwas teuer. Die Liste der verwendeten Motoren wird von der Firma HACKER angeführt, welche auch den Weltmeistertitel für sich verbuchen kann. Auch Mo-



Zwei Pylonmodelle im Kampf um die Positionen. Im Hintergrund der Aussichtsturm von Seaworld.

Nun zeigte auch der bisher überlegene Harald Konrath (GER) Nerven. Er flog am 2. Tag zwei 300er und musste nun um einen Gang zurückschalten, da ein neuerlicher Streicher ihn weit zurückfallen liess. Auch der routinierte Jens Bartls (GER)

kam mit den Bedingungen noch immer nicht zurecht

toren der Firmen KONRTRONIK, AVEOX und ASTRO waren auf dieser WM in eingesetzt. Luftschrauben wurden von GRAUPNER (Cam Prop 5,5/5,5 oder 5,5/4,3) sowie APC eingesetzt. Jeder Pilot verändert jedoch die Steigung damit die Leistung des Prop's an den Antrieb angepasst werden kann.

Nach einer farblosen Siegerehrung, bei der u.a. die Bundeshymnen verwechselt wurden, und einer genauso farblosen aber dafür teuren Abschlussfeier reisten wir sofort am nächsten Tag in der Früh ab, um dieser WM möglichst schnell vergessen zu können. Was bleibt, und das ich schließlich auch die Hauptsache, ist der großartige Erfolg des Pylonteam. Die

Mischung aus einem erfahrenen Piloten und zwei jungen großartigen Talenten hat sich sehr bewährt. Wenn dieses Team weiter so zusammenarbeitet kann für die nächste WM in zwei Jahren alles erwartet werden.

Zum Abschluss möchte ich mich noch bei unseren Sponsoren (ROBBE Modellsport Österreich, Modellbau Lindinger, Stadt St. Valentin, OPEL Wipplinger/Mauthausen, Hacker, Kontronik) und beim Österreichischen Aeroclub Sektion Modellflug bedanken, da ohne dieser Unterstützung dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre.

BFR Ing. Peter Meisinger

und hier für alle Leser die mehr über diese Klassen von Profis erfahren wollen!!!!

Elektrofluglehrgang F5D und Pylon 400

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug Durchführender Verein:
Dädalus St. Valentin
Ort und Datum: St. Valentin/NÖ am 26.05..2001
Thema des Lehrganges: Präsentation der Wettbewerbsklassen F5D und Pylon 400 sowie Einführung in das Betreiben von Speedmodellen
Lehrgangssleiter: BFR Ing. Peter Meisinger
Lehrer: das kompl. F5D Nationalteam best. aus: Peter Meisinger, Stefan Fraundorfer, Christoph Fraundorfer
Nennung: Bis 18.05.2001 an die Bundessektion oder unter meisinger.peter@aon.at oder unter 07230/7350

Programm: 08.30 Begrüßung durch den Lehrgangssleiter
08:45 Theoretische Einführung in den beiden Pylonrennklassen F5D und Speed 400 sowie Besprechung von grundlegenden Abstimmungsproblemen bei Speedmodellen.
12:00 Mittagspause
13:30 Praktische Vorführungen von Modellen der entsprechenden Wettbewerbsklassen.
Bei entsprechenden Bedingungen wird ein inoffizieller Weltrekordversuch geflogen.
Im Anschluss daran können die Wettbewerbsteilnehmer die Geschwindigkeit der mitgebrachten Modelle an der aufgestellten Messstrecke austesten.
17:00 Ende der Veranstaltung
Programmänderungen aus organisatorischen und witterungsbedingten Gründen bleiben dem Veranstalter vorbehalten! Quartiernachweis: Remserhof Tel. Nummer: 0043-7435/535530

1. Wasserflugtreffen der

Am **9. und 10. Juni** lädt der **neu** gegründete Elektrofliegerclub, kurz IGE, zum **ERSTEN Wasserfliegertreffen für elektrisch**

angetriebene Flugmodelle an den im steirischen Salzkammergut gelegenen Grundlsee ein!

- **Wo:** Freizeitpark Gössel „Rote Platz“
- **Wann:** Samstag 9.6. ab 14.00 Uhr anschließend Grillfest mit Lagerfeuer
Sonntag 10.6. ab 10.00 Uhr mit abschließenden Wingo-RACE
- **Wer:** Alle Wasserflieger und Wingopiloten aus allen Landen
- **INFOS unter:** 03622/55436 E-Mail karl.schnitzhofer@uteanet.at



Bitte um Voranmeldung – Champing und Zimmerreservierung möglich!!

...an der Schleppleine.. Folge 22

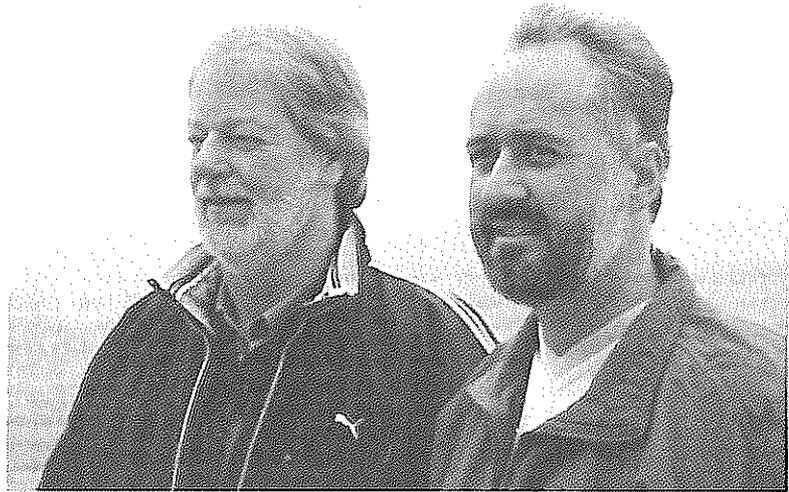
von Dr. Wolfgang Schober

Das Schleppteam Willi Sallocker und Herbert Lenzhofer

In der Saison 2000 ist am Segler-schlepperhimmel ganz plötzlich ein Team aufgetaucht, das durch hervorragende fliegerische Leistungen auffiel. Es konnte 3 von 4 Österreich Pokal Wettbewerben gewinnen, belegte einmal einen 2.Rang und gewann auch die Kärntner Landesmeisterschaft. Dabei sind die beiden in der Schleppszene keine unbekannt. Beide haben schon im Team mit anderen Partnern große Erfolge gefeiert. Doch der richtige Durchbruch ist erst in der Zusammensetzung mit Willi Sallocker als Schlepppilot und Herbert Lenzhofer als Segelflieger gelungen. Auf Grund ihres getrennten Werdeganges möchte ich deshalb in der Folge beide einzeln vorstellen und auch ein bisschen ihre neuesten Modelle beschreiben. Allerdings schicke ich gleich voraus, dass es sich dabei um Spitzenmaterial handelt, das nicht von der Stange gekauft werden kann.

Willi Sallocker:

Mit 52 Jahren nicht mehr der Allerjüngste unter den Schlepppiloten aber offensichtlich noch immer „gut in Schuß“. Der stressige Beruf des Verkaufsleiters bei der Autofirma „Allrad Grasser“ hat ihn deshalb nicht alt werden lassen, da ihm der Juniorchef und gleichzeitige Finanzminister offensichtlich genau auf die Finger schaut. Er hat mit dem Modellflug erst relativ spät im Alter von 29 Jahren begonnen. Doch schon 2 Jahre nach dem Beginn hat er seine Liebe zur Seglerschlepperei entdeckt und ist deshalb seit 1979 ständig bei den einschlägigen Wettbewerben anzutreffen. Begonnen hat er seine Laufbahn mit dem legendären „Snoopy“ der Firma Hegi, einen Schulterdecker mit 2,6 Metern Spannweite der damals zeitgemäß mit einem Quadra mit 32ccm angetrieben wurde. Mitte der 80er Jahre stellten sich die ersten Erfolge ein, die er mit seinem damaligen Partner Gerhard Winkler erlangte. Eine zeitlang hatte er dann Heimo Fleischhacker im Schlepptau bis er wieder zu Gerhard Winkler wechselte. Mit ihm konnte er dann auch bei der Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-SL im Jahre 1995 den 2.Rang belegen. In den folgenden Jahren lief es dann nicht so richtig und auch einige Operationen warfen ihn ein wenig zurück. Seit 1999 fliegt er im Team mit Herbert Lenzhofer und die ersten Bewerbe wurden sehr schwungvoll begonnen. Doch eine schwere Krankheit fesselte ihn ans Bett sodass die Saison schon gelaufen schien. Umso verwunderter waren seine Freunde, als er dann Ende August 99 bei der Österreichischen Meisterschaft in Kraiwiesen antrat. Er hatte während der monatelangen Absenz offensichtlich nichts verlernt und alle

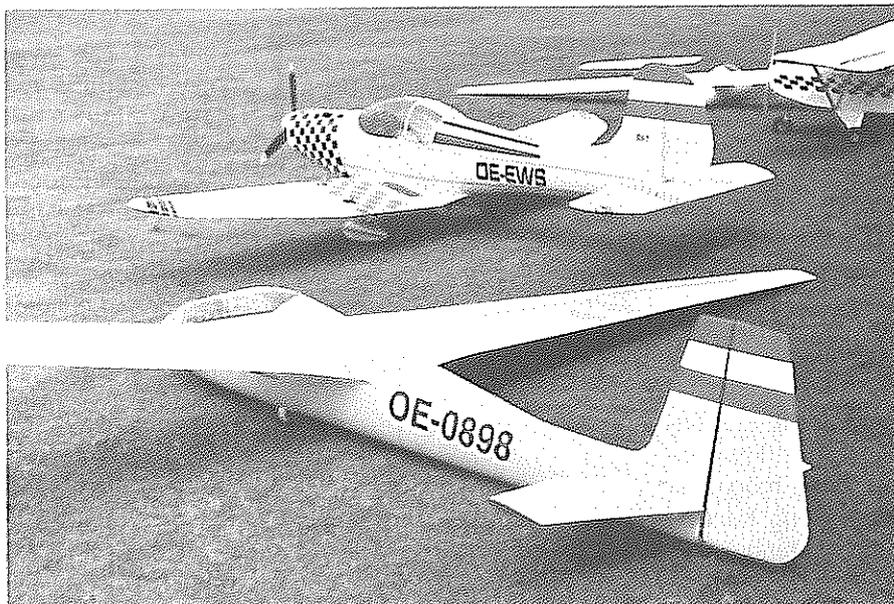


Willi Sallocker und Herbert Lenzhofer

gönnten ihm in der Endabrechnung den 3.Rang. Und von da an ging es weiter bergauf, denn durch fleißiges Training mit seinem Teamgefährten Herbert Lenzhofer konnten sie heuer von Beginn an ihre Überlegenheit ausspielen und gewannen mit der maximalen Punktzahl von 30 den Österreich Pokal der Klasse RC-SL. Man kann also durchaus gespannt sein, was im Jahr 2001 von den beiden noch für sportliche Leistungen vollbracht werden.

Nun zu den techn. Daten der **Schleppmaschine EURO 2:**

Es handelt sich dabei um eine Eigenkonstruktion von Willi Stultschnig – einen begnadeten Modellbauer und Holzwurm aus Klagenfurt. Die Spannweite beträgt 3,18 Meter bei einer gewaltigen Flächentiefe und damit auch einer riesigen Flügelfläche. Mit einem Fluggewicht von 12,40 Kilogramm ergibt sich eine dementsprechend niedrige Flächenbelastung, wodurch sehr vorbildgetreue Schleppflüge möglich sind. Die wichtigste Komponente in der Schlepperei ist wohl der Motor und hier wurde auf bewährte Komponenten zurückgegriffen. Ein 3W60 Einzylinder 2-Takter mit Heckansaugung wurde mit Schwingungsdämpfern aufgehängt und mit einem 3W-Dreikammerdämpfer versehen. Zur Vortriebserzeugung wurde eine 24 x 8 Drei-Blatt Luftschaube montiert, die der Motor auf max. 5800 U/Min. beschleunigt. Zum vorbildgetreuen Fliegen wird die Motordrehzahl aber bis auf 4500 U/Min. zurückgenommen wobei als angenehmer Nebeneffekt noch ein sehr leiser Motorlauf auftritt. Das ganze Modell wurde in reiner Holzbauweise erstellt lediglich das 3-Beinfahrwerk ist in GfK gefertigt (Bruckmann Modellbau). Das Finish wurde zur Gänze mit gelber Oracover Klebefolie ausgeführt. Selbst der Rumpf mit seinen ovalen Querschnitten ist damit bebügelt. Auch die ganzen Zierstreifen und Karos sind mit Klebefolie – diesmal in dunkelblau – aufgebracht worden. Eine Riesenarbeit die aber durch eine ausgezeichnete Optik belohnt wird. Als Fern-



EURO2 und MUCHA ein schönes Gespann Fotos: Dr.W.Schober

steuerung dient eine Graupner MC-24 mit einem DS-PCM Empfänger. Die Ruderanlenkung erfolgt über 10 kg starke Multiplex-Servos bei Höhenruder und Landeklappen und für die Querruder werden 7 kg starke Graupner Servos verwendet. Als Kennung findet man auf Willis Flugzeug neben OE noch EWS, was angeblich folgende Bedeutung haben soll: „Einer Wird Siegen“. Na, in der Saison 2000 hat das jedenfalls ganz gut auf unseren Willi gepasst.

Herbert Lenzhofer:

Mit 42 Jahren um 10 Jahre jünger als Willi Sallocker und als Verwaltungsbeamter in leitender Funktion vielleicht auch nicht ganz so gestresst wie sein Teamgefährte. Die modellfliegerische Laufbahn von Her-

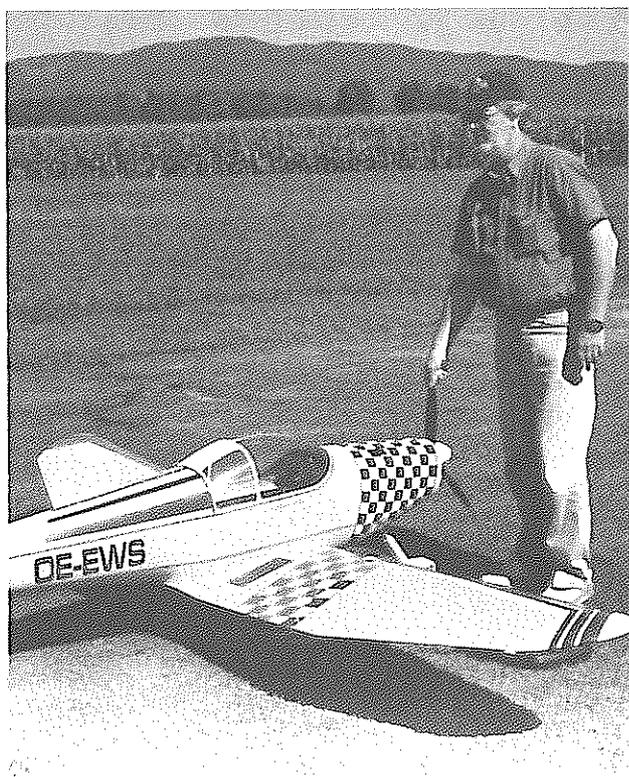
bert Lenzhofer wurde eindeutig von seinem Vater Bruno (BruLe = Bruno Lenzhofer) geprägt. Ein unheimlich genialer und fleißiger Modellbauer, der immer spektakuläre Großmodelle auf die Beine - pardon - auf das Fahrwerk gestellt hat. So war es auch kein Wunder, dass sein Sohn Herbert im Alter von etwa 10 Jahren mit dem ferngesteuerten Modellflug begann. Es dauerte aber bis in die 80er-Jahre bis er zur Wettbewerbsfliegerei kam. 1984 wurde er zum ersten Mal Kärntner Landesmeister in der Klasse RC-SL und es sollten noch viele derartige Titel auch in der Klasse RC-IV folgen. 1994 gewann er gemeinsam im Team mit Max Wölwitsch den Österreich Pokal der Seglerschlepper. Bei den Österreichischen Meisterschaften der Klasse RC-IV konnte er 1996 und im Jahre 2000 den Sieg mit nach Hause nehmen. Interessanterweise hat er in der Klasse RC-SL viele Jahre das Motorflugzeug im Team pilotiert, bis er dann 1999 mit Willi Sallocker endgültig zu seiner eigentlichen Leidenschaft – dem Segelfliegen – fand. Der 3.Platz bei der ÖM-99 in Kraiwiesen und der Gewinn des Ö-Pokals 2000 wurden dann – wie schon vorhin beschrieben - gemeinsam mit seinem Teamgefährten Willi erfliegen.

Nun zu den techn. Daten seiner

MUCHA:

Modellbau Bruckmann hat vor 2 Jahren ein Modell dieses legendären polnischen Seglers ins Programm aufgenommen. Das Originalflugzeug hatte eine Spannweite von 15 Metern, war in reiner Sperrholzbauweise gefertigt und eines dieser heute seltenen Exemplare ist am Flughafen in Nötsch stationiert. Einem Nachbau im Maßstab 1 : 3 stand also nichts mehr im Wege. Herbert Lenzhofer ging sogar noch einen Schritt weiter, denn er kannte ein weiteres Original, das in Glainach geflogen ist. Er setzte sich zum Ziel, genau dieses Vorbild nachzubauen. Die Farbgebung und Kennung sind präzise dem Original nachempfunden, sodass ein Stück Luftfahrtgeschichte auf diese Art weiterlebt, denn das Vorbild wurde vor einigen Jahren zum Preis von 5.000,- ATS verkauft und ist seither nicht mehr am Kärntner Fliegerhimmel zu sehen.

Maßstab 1 : 3 bedeutet bei der Mucha eine respektable Spannweite von 5 Metern und einen sehr voluminösen Rumpf. Um das Gewicht nicht zu sehr ansteigen zu lassen wurde ein extra leichter GfK-Rumpf angefertigt, der an den wenig beanspruchten Stellen so dünn ist, dass er sich wie Papier zusammendrücken lässt. Als Fahrwerk kam ein starr eingebautes Rad zum Einsatz. Die Tragflügel wurden in Styro/Balsa-Bauweise erstellt wobei als Steckung ein 30er Alurohr zum Einsatz kam. Die Bremsklappen sind jeweils 60 cm lang und fahren nur auf der Profiloberseite aus. Eine Eppler-Profilierung verleiht dem



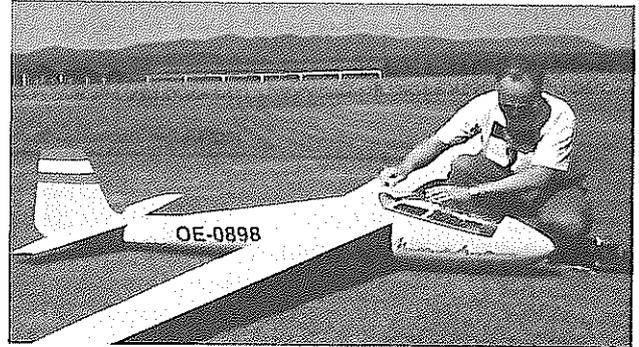


Segler ausgezeichnete Flugeigenschaften. Höhen- und Seitenleitwerk wurden in Holm- und Rippenbauweise aufgebaut, um am Rumpfeinde möglichst Gewicht zu sparen. Bei der Fernsteuerung handelt es sich um eine Graupner MC-24 die mit einem FM-Empfänger betrieben wird. Für alle Ruder kommen Graupner-Servos der Type 4041 zum Einsatz, lediglich für die Klappen wurde die Type 5007 vom gleichen Hersteller verwendet.

Die Flugeigenschaften waren über alle Zweifel erhaben und die ausgefallene Optik trug ihren Teil dazu bei, dass dieses Modell in der Schleppszene einzig dasteht. Doch auf Grund des niedrigen Abfluggewichtes von 5,92 Kilogramm stellte sich während der ersten Flugsaison heraus, dass die Maschine zu empfindlich auf Thermik und Turbulenzen reagierte. Schweren Herzens wurde dann mit 1 Kilogramm Zusatzballast das Modell auf 6,92 Kilogramm aufgebleit. Nun ist die Maschine zum Programmfliegen optimal geeignet und zeigt immer ein ruhiges und behäbiges Flugbild ohne zittern und wackeln.



Ich hoffe, dass die Partnersuche bei Sallocker/Lenzhofer nun endgültig abgeschlossen ist, und dass sie mit ihrem Gespann der Österreichischen Schleppszene treu bleiben. Letztendlich gibt es im Jahre 2001 wieder einen Ö-Pokal

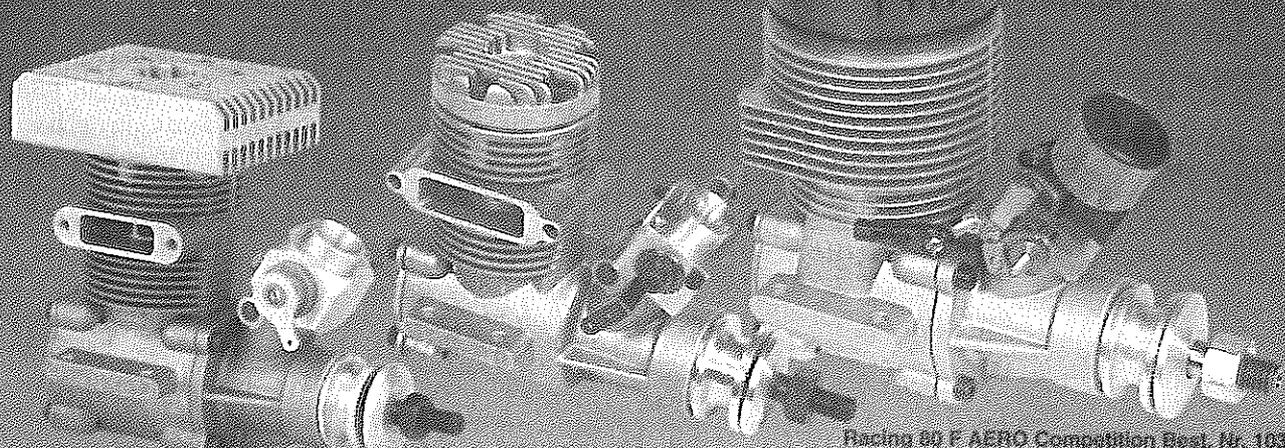


und zusätzlich eine Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL, die ja darauf harren, gewonnen zu werden.

Dr. Wolfgang Schober

PURE POWER
webra
motor

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



Speed 61 F Heli Best.Nr. 1024 HX
Hubraum *comb.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 *comb.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 *comb.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> •

World AirScalecombatGames WASG 22-24.09.2000 2000 Stadtsteinach Germany

Von 22-24.09.2000 fand zum ersten mal die Aircombat Weltmeisterschaft statt. Austragungsort war da Stadtsteinach in Deutschland. Piloten aus 9 Europäischen Ländern traten Gegeneinander an. Das Österreichische Team bestand aus 7 Piloten die, die weite Anreise nicht scheuten um sich mit der Elite der Aircombat Szene zu messen.

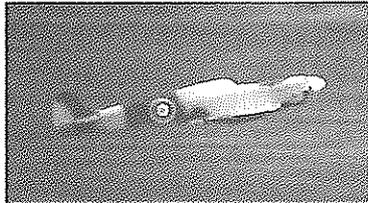
Am Wolken verdeckten Himmels des 22.09. startete



Das österreichische Team

die erste WM in Aircombat, die ersten Piloten traten gegeneinander an. Bei den ersten

Runden konnte man beobachten wie sich die Piloten untereinander abcheckten, wo liegen die Stärken und Schwächen des anderen. Es gab zwar die eine oder



andere Kollision im Fight aber diese waren für Aircombat Verhältnisse eher gering. Am Samstag war Petrus den Veranstaltern gnädig gestimmt und schenkte den Piloten

einen strahlend blauen Himmel. In Runde Nummer 3 änderte sich das Verhalten der Piloten schlagartig, nun wurde gefightet was das Zeug hergab. 7 Minuten lang versuchte jeder Pilot auf seine Art und Weise den 12Meter langen Papierstreamer eines anderen Piloten zu cutten um so viele Punkte wie nur möglich zu erreichen. So kam es auch vor, das in einen Heat



Martin Baumgartner beim Motoreinlaufen

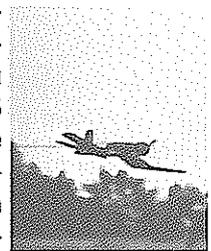
auch gleich mal von 7 Piloten in kürzester Zeit nur noch 3 in der Luft waren, denn eine Kollision bringt den Piloten satte 100Punkte und wenn ein Pilot seine

Maschine nach einer Kollision noch länger als 15Sekunden in der Luft halten konnte, hatte dieser die Möglichkeit diesen Kill in seine Abschußliste aufzunehmen. Gert König aus unseren Team schaffte es am Samstag gleich seine beiden ME-109 in je eine Kollision zu verwickeln und erhielt dafür einen Kill. Geht die Maschine eines Piloten nach einer Kollision sofort zu Boden so wird ihm ein halber Kill gutgeschrieben. Diese Kills werden nicht als Punkte gerechnet,

sondern stellen in der Aircombat Szene eine Art Abschußliste dar. In Runde 3 schafften es auch unsere beiden Piloten Mario Denk und Oliver Horacek sich gegenseitig vom Firmament zu holen. In der Mittagspause zeigten die Piloten des MFC Stadtsteinach



was sie so alles drauf hatten. Eine Heinkel Salamander mit Turbine und zwei AirRacer flogen ein schönes und spektakuläres Programm. In Runde 4 wurde wieder um jeden Zentimeter Streamer gekämpft und die Summe der Beschädigten oder zerstörten Maschinen stieg von Heat zu Heat. Am Sonntag wurde Runde 5 Gestartet und man sah Modelle die am Tag zu vor noch etliche Blessuren hatten, wieder einsatzbereit im Bereitschaftsraum liegen. So mancher Teilnehmer konnte sein Modell aber nicht mehr richten und trat in Runde 5 mit einer Ersatzmaschine an. Bei Aircombat gibt es wenige Piloten die nur mit einem Modell an einen Wettbewerb teilnehmen, denn die Ausfallsrate ist in dieser Sparte des Modellflugs ziemlich hoch.



Um 14:00 ging es dann ins Finale der besten 7Piloten.



Der erste AIRCOMBAT Weltmeister

- Platz 1 Lennart Johansson SWE
- Platz 2 Martin Machura Czech.Rep.
- Platz 3 Timo Stampa Germany

Die Österreichischen Piloten erreichten folgende Platzierungen von den 87 angetretenen Teilnehmern: Platz 12 Paul Schmidleitner /SFU-Schärding Platz 15 Oliver Horacek /MFC Oberpullendorf Platz 22 Josef Parzer /SFU-Schärding Platz 29 Mario Denk /FMC Concorde Platz 41 Markus Brunnmair /SFU-Schärding Platz 46 Gert König /HSV Ferlach Platz 60 Martin Baumgartner /MFC-ACES

Interesse an Aircombat?

Infos bei: Aces - Austria Martin Baumgartner 0664/3312522 E-Mail: air.combat@aon.at oder E-Mail: aces.austria@a1plus.at

Österreichische Air Combat Bewerbe 2001

Erste Runde Österreichische Meisterschaft !

Datum: 04.03.01
Wo: Parndorf >Burgenland
Wann: 10:00 Pilotenpriefing > 11:00 Start
Organisation: Baumgartner / Stockhammer / Polterauer
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 150.-
Anmeldeschluss: 23.02.01
Anmeldungen & Info
Baumgartner Martin 0664/3312522
E-Mail: air.combat@aon.at

Zweite Runde Österreichische Meisterschaft

Datum: 24.03.01
Wo: Gleinach / Ferlach >Kärnten
Wann: 10:00 Pilotenpriefing > 11:00 Start
Organisation: Wabnig Helmut, Tamerl Heimo König Gert
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 150.- (incl. ein Essen & ein Getränk)
Anmeldeschluss: 23.03.01 und vor Abnahme
24.03.01 09:30Uhr
Anmeldungen & Info Gert König 04272/2205
0664/4320243
E-Mail: gertkoenig@carinthia.com

Dritte Runde Österreichische Meisterschaft

1. Schärddinger Aircombat Wettbewerb
Datum: 07.04.01
Wo: Schärdding / Ranseredt SFU >OÖ
Wann: 09:30 Pilotenpriefing > 10:30 Start
Organisation: Josef Parzer & Team
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 200.-
Anmeldungen & Info 01.04.2001
(Nachnennung Vorort möglich)
Josef Parzer 0664/1923483
E-Mail: josef.parzer@aon.at

Vierte Runde Österreichische Meisterschaft !

Datum: 06.05.01
Wo: Johannesberg >NÖ
Wann: 10:00 Pilotenpriefing > 11:00 Start
Organisation: Baumgartner / Wolff
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 150.-
Anmeldeschluss: 30.04.01
Anmeldungen & Info Baumgartner Martin
0664/3312522
E-Mail: air.combat@aon.at

AlpenAdriaAircombatCup & Eurocup (wird zur ÖAM gewertet)!

Datum: 16 & 17.06.01
Wo: FMC Lungau / Tamsweg S
Wann: 09:30 Pilotenpriefing > 11:00 Start
Organisation: Kriegisch & Lanschützer
(Baumgartner / Wolff)
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 200.-
Anmeldeschluss: 01.06.01
Anmeldungen & Info
Baumgartner Martin 0664/3312522
E-Mail: air.combat@aon.at

Fünfte Runde Österreichische Meisterschaft

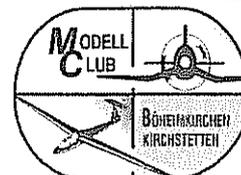
Datum: 12. August 2001
Wo: MFC Concorde Münchendorf NÖ
Wann: 09:30 Pilotenpriefing > 11:00 Start
Organisation: Cus Michael, Mario Denk & Team
Ablauf: 3 Heats & Finale
Startgeld: ATS 150.-
Anmeldungen & Info
Denk Mario 0664/2242331
E-Mail: denk@chello.at

Voranzeige! 2001 Grosse Modell - Bau Ausstellung in Böheimkirchen

- Viele Attraktionen
 - Flohmarkt v. Modellbau Artikel
 - Verkaufsschau div. Modellbaufirmen
- Palmsonntag, 8.4.2001
Ostern, Sa, So, Mo,
14. bis 16.4.2001

Die Ausstellung mit Tradition und
vielen Besuchern

Der



ladet
Sie
ein!

„TERRY“ nur so zum Spaß ein Slowflyer von Graupner der besondern Art

Viele von uns die in der Stadt wohnen oder gar am Lande, haben sich sicher schon oft gedacht wie schön es doch wäre gleich im nächsten Park oder hinterm Haus zu fliegen. Oder wenn man viel unterwegs ist und dabei natürlich immer die schönsten Plätze zum Fliegen findet, hat man sich schon gewünscht jetzt ein Modell im Kofferraum mit zuhaben. Das ganze sollte natürlich elektrisch funktionieren, wenig Platz brauchen und einfach zu fliegen sein. Die Erfüllung dieses Wunsches finden wir in den sogenannten Parkflyermodellen, die es in den verschiedensten Typen von unterschiedlichsten Herstellern gibt. Ein Modell, das mir durch sein gefälliges Äußeres auffiel ist der **TERRY** von Graupner.

Noch dazu versprach die Beschreibung, daß dieses Modell sowohl dem Anfänger als auch dem fortgeschrittenen Modellpiloten viel Spaß bereitet.

In einer netten Schachtel mit Tragegriff wird der **TERRY** ausgeliefert.

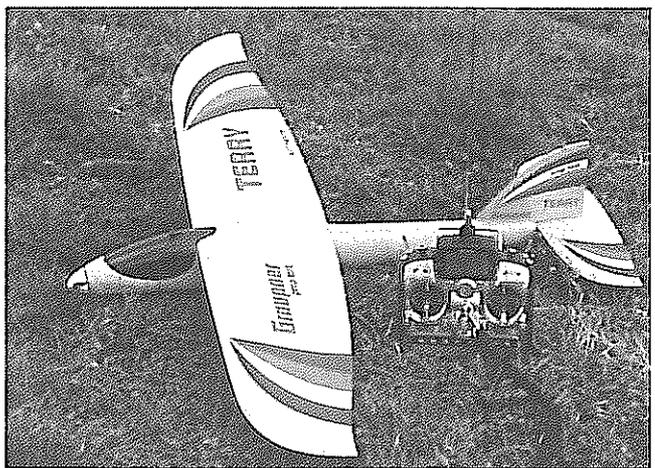
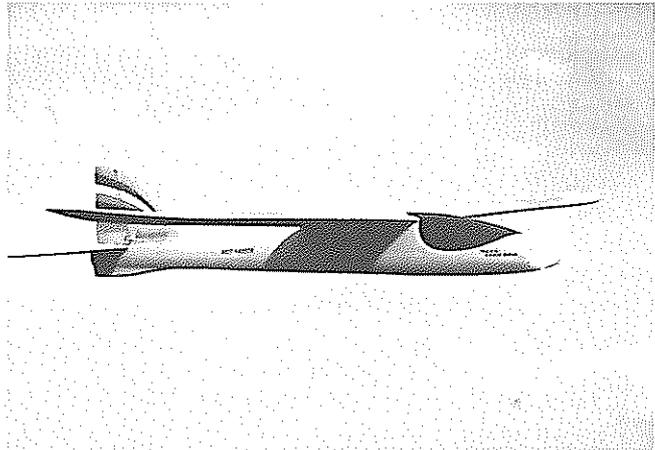
Rumpf, Tragfläche, Seiten- und Höhenleitwerk sind aus sehr festem und zähen grauem Styro gefertigt. Die Kabinenhaube ist „Graupner sei Dank“ bereits zugeschnitten und in „Carbonstyle“ gehalten. Einige Plastiksäckchen mit Kleinteilen und sauber gestanzte Sperrholzteile sowie ein sehr schöner Dekobogen machen den **TERRY**-Bausatz sofort sympathisch. Besonders gefällt die Konstruktion der Tragflächen- und Höhenleitwerksbefestigung mit Kunststoffdübeln, und in Aludrehteilen geführten Kunststoffsenkschrauben. Hier zeigen die Graupnerkonstrukteure viel Liebe zum Detail und Erfahrung aus der Praxis.

Leider eher dürrtig und aus meiner Sicht nicht wirklich geeignet für Anfänger, ist die Bauanleitung, sie sollte überarbeitet werden besonders die Bauabschnitte Kabinenbefestigung und Motoreinbau und Auswiegen sind für Einsteiger eher nichtssagend.

Auch die Schwerpunktangabe ist bei gegebenem Motor und Akku nur durch Bleizugabe am Heck zu erreichen. Die angegebenen Ruderausschläge sind aus meiner Sicht ebenfalls für Anfänger zu scharf und sollten um ein Drittel reduziert werden.

Ansonsten bietet der „Bau“ keine Probleme und ist bei größter Sorgfalt in maximal drei Stunden erledigt.

An einem kalten Winternachmittag in den Weihnachtsferien war es dann soweit, es war sonnig und windstill, ideale Bedingungen für den **TERRY** und das ersehntem fliegen „hinterm Haus“. Mit „vollgeprutzelten“ Akkus verließ ich das Selbe um den **TERRY** seinem Element zu übergeben. Ein freies Feld, das ich beim „Gassigehen“ mit meinem Hund **CARRY** schon lange heimlich als „Heimflugplatz“ auserkoren hatte, war schnell erreicht also Akku anstecken, Rudercheck und auf geht's. Mit leisem aber doch kräftigem Surren schwingt sich der **TERRY** in die Lüfte. Ein leichtes Nachtrimmen auf Hoch ist erforderlich damit der **TERRY** auch wirklich steigt und



das tut er eigentlich überraschend gut. Trotz des leichten Gegenwindes der jetzt aufkommt hat man nicht das Gefühl (wie so bei so manch anderen Parkflyern) am Leistungslimit „herumzugurken“ Lust und schwungvoll läßt sich der **TERRY** fliegen und reagiert sehr gut auf die Ruder. Auch im Gleitflug ist der **TERRY** recht gut beherrschbar, macht richtig Spaß und läßt auf nette Thermikflüge in der warmen Jahreszeit hoffen. Mit einer Akkuladung sind bis zu sechs mittlere Steigflüge zu erreichen. Ob die jedoch relativ hohe Fluggeschwindigkeit den **TERRY** als Anfängermodell prädestiniert wage ich zu bezweifeln, hier gibt es von Graupner besser geeignete Modelle. Für den etwas geübteren Piloten ist der **TERRY** allerdings sowohl im Flugverhalten als auch im Preisleistungsverhältnis und insbesondere bezüglich „Spaßfaktor“ ein gelungenes Modell.

Übrigens, seit ich den **TERRY** habe gehe ich wieder viel lieber mit meinem Hund **CARRY** „Gassi“ da ich, gutes Wetter vorausgesetzt, immer auch einige Genußflüge mit dem **TERRY** mitmachen kann, da **TERRY** und **CARRY** sich, „modellfliegerisch“ wunderbar ergänzen.

P.S. Vielleicht verpaß ich dem **TERRY** noch Querruder, einen Versuch wäre es wert.

Manfred Dittmayer

EIN MUSEUM FAST VOR DER HAU

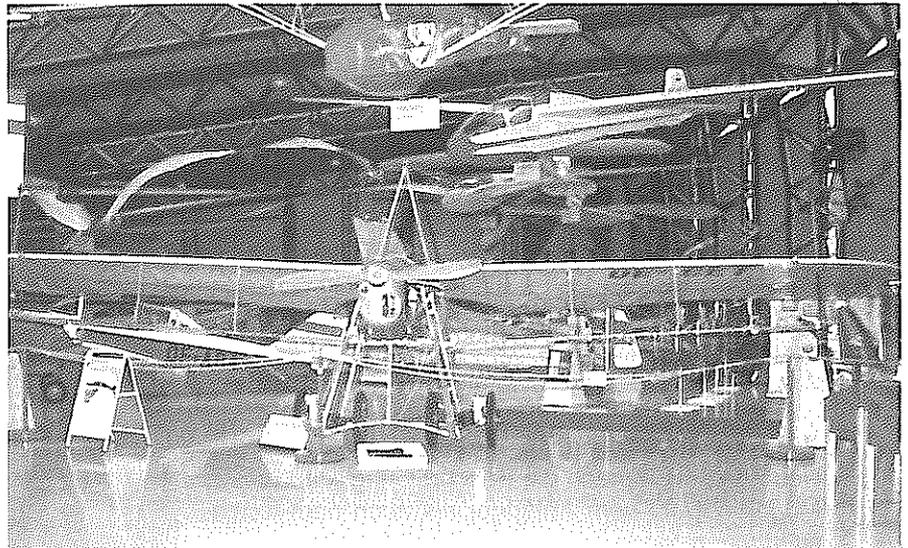
Die Rede ist vom Aviaticum- Technik- Zentrum in Wiener- Neustadt. Seit Juni 1999 ist es eröffnet, wohl Grund genug, dieses Flieger- museum auch in unserer prop einmal bekannt zu machen.

Kurz die Vorgeschichte zum Werden dieses sehr bemerkenswerten Museums:

Den beiden Betreibern Techn. Rat Toni Kahlbacher und Hofrat DI. Reinhard Keimel ist es nach jahrelangen Bemühungen endlich gelungen der Sammlung sehr wertvoller Oldis einen gebührenden Standort zu verschaffen. Direkt – nein inmitten – der Fertigungshallen von Diamond- Aircraft konnte unter kräftiger Hilfe von Stadt Wiener- Neustadt und Land Niederösterreich eine sehr große, lichtdurchflutete Halle bereitgestellt werden in der man nun die wertvollen Exponate besichtigen kann.

Was gibt es zu sehen?

Gleich vorweg, für alle Liebhaber der Scale- oder Semi- Scale- Bauerei ist dieses Museum eine wahre Fundgrube. Aber nicht nur dieser Kreis wird begeistert sein. Da sind einmal die beiden seltenen Segelflugzeugtypen der Salzburger Gebrüder Hütter zu nennen. Eine H 17 und H 17 b aus den Jahren 1933 und 1935, ein Doppelraab IV der seinen Erstflug bereits 1951 absolviert hat, eine wunderschöne DFS- Olympiameise mit 15 m Spannweite, Erstflug bereits 1938, gleich zwei der legendären Schulgleiter SG 38, ebenfalls bereits aus dem Jahr 1938.

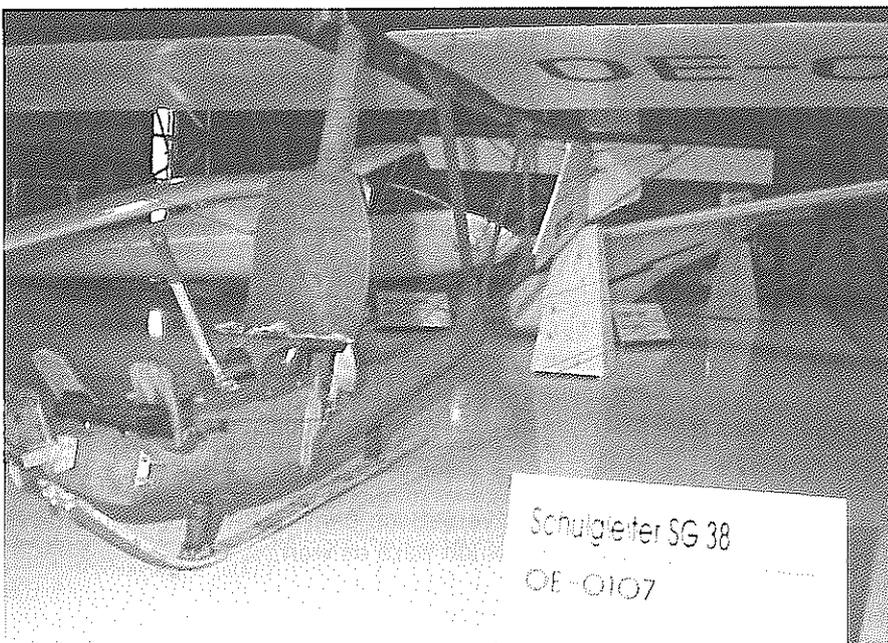


Ein Blick in die große und helle Halle. Zur Begrüßung eine Etrich Taube.

Weiter geht's mit einem Alpha- AVO- 60- „Sanburo“ Motorsegler (Erstflug 1974, Sitzanordnung nebeneinander). Eine der überaus seltenen Göppingen „Goevier II“ gibt hoch interessante Einblicke in den Aufbau der Spanten und vor allem der Flächenkonstruktion. Bei vielen Teilen wurde die Bespannung durch eine glasklare Folie ersetzt.

Die Liste ließe sich noch lange fortsetzen. Doch auch andere Bereiche kommen zu Wort. Sehr umfangreich das Kapitel der Fallschirmspringerei, Schleudersitze, Ausrüstungen, auch Flugmodelle, Instrumente. Einen breiten Raum nimmt natürlich die Dokumentation der Fliegertradition in Wiener Neustadt ein. Auch dem berühmten Wiener Robert Kronfeld wird mit vielen seltenen Fotos gedacht.

Hoch interessant, manchmal sogar amüsiert steht man vor den Dokumentationen über den Segelflugbetrieb in den 30- er- Jahren. Wie z. B. die Rekorde von Heinrich Hütter am Hundskogel am 3. Juni 1936: Höhenflug 1.115 m, Streckenflug 52.5 km und Dauerflug 27 Stunden und 50 Minuten. Man belässt es natürlich nicht mit dem gegenwärtigen Stand und versucht weiter interessante Exponate zu sichern. So wurde mir erzählt, dass aus dem Chaos nach dem Bombardements der Messerschmitt Werke in Wiener Neustadt, eine offensichtlich ausreichende Zahl von Teilen einer Me 109 ge-



Einer der beiden ausgestellten und hervorragend restaurierten Schulgleiter SG- 38.

Fotos P.Tollerian

STÜRE TROTZDEM KAUM BEKANNT

rettet werden konnten, ebenso wie Dokumentationen. Im Moment versucht man daraus wieder eine Me 109 „zusammenzubasteln“.

Wie erreicht man das Museum, wann ist es offen?

Für die Modellflieger aus Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sicher kein Problem: direkt an der B 17 zwischen Wiener Neustadt und Theresienfeld. Man braucht nur den Hinweisschildern „Flugplatz“ zu folgen. Zudem sind die großen Hallen von Diamond- Aircraft nicht zu übersehen.

Für die Interessenten aus den anderen Bundesländern ist die Anreise ebenfalls sehr einfach:

Autobahn A 2 (Südbahn) Abfahrt Wiener Neustadt Nord – Wöllersdorf, auf der B 21 (Nordspange von Wiener Neustadt) zur B 17, nach rechts einbiegen und dann den Hinweisschildern, siehe oben, folgen.

Geöffnet ist das Museum eigentlich immer (Ausnahme Montag) in der Zeit vom 10 bis 20 Uhr. Nur an den Feiertagen 1. Januar, 1. Mai, 25. und 31. Dezember feiert man auch und das Museum ist geschlossen. Führungen können jederzeit nach telefonischer Voranmeldung durchgeführt werden, womit wir bei den Kontaktadressen angelangt sind:

So erreichen Sie das Aviaticum Flugmuseum in Wiener Neustadt: Tel.: 02622- 88630, Fax 02622-88670. Auch über e- mail geht's: aviaticum@atanet.at.

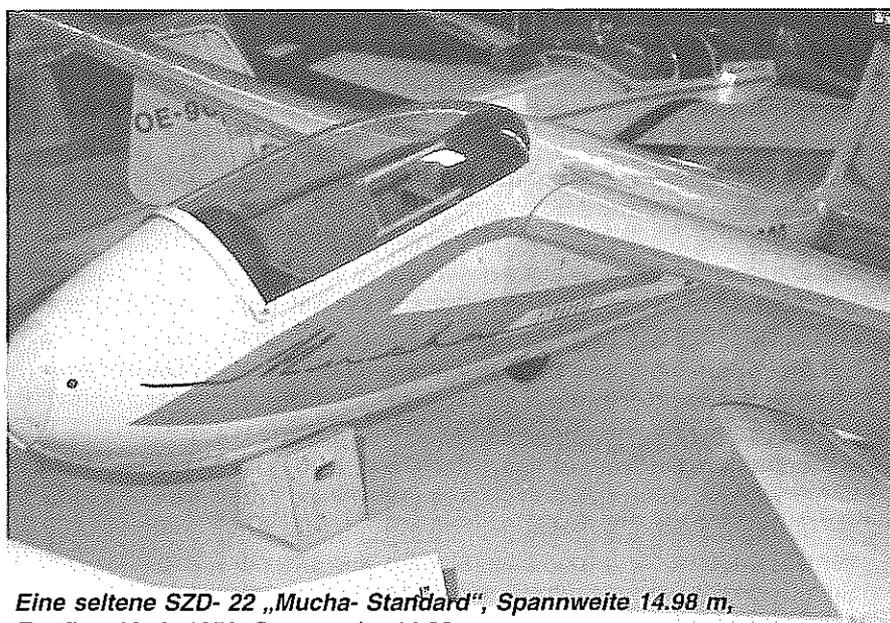
Auskünfte erteilt auch der Info-Schalter von Diamond Aircraft 02622- 26700- 777. Dort erhalten Sie auch die Eintrittskarten.

Die Fotos sollen Sie auf das Museum in Wiener Neustadt neugierig machen, also bei der nächsten Fahrt in die Wein- und Thermenregion einen Besuch einplanen. Viel Spaß dabei!

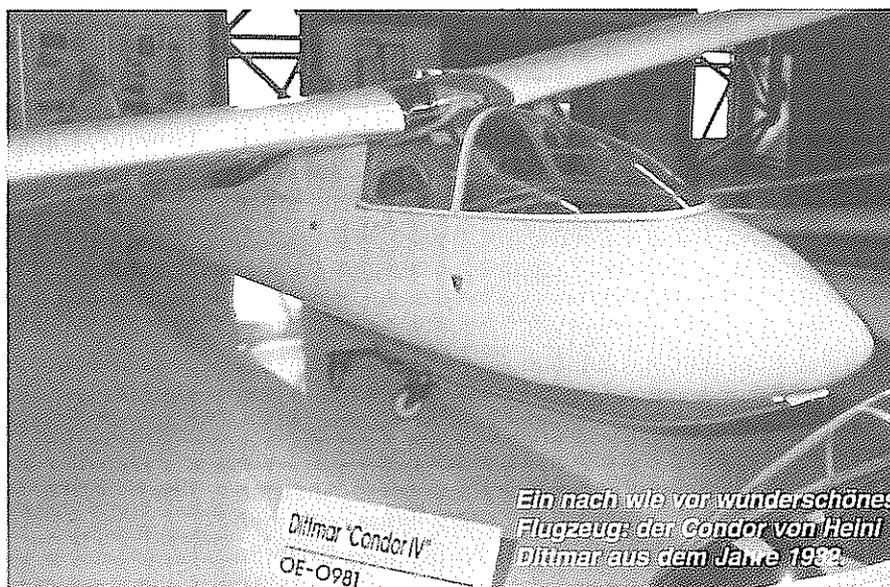
Peter Tollerian



*Auch ein Segelflugzeug das man nicht oft antrifft:
SZD-4 „Boyan 10“, von 1962.*



*Eine seltene SZD- 22 „Mucha- Standard“, Spannweite 14.98 m,
Erstflug 10. 2. 1958, Spannweite 14.98 m.*



*Ein nach wie vor wunderschönes
Flugzeug: der Condor von Heini
Dittmar aus dem Jahre 1992.*

Wie schütze ich am besten meine Augen? Modellflug ist Augensache!

Wir Modellflieger gehen unbestritten einer schönen Freizeitbeschäftigung nach, vergessen aber darauf, dass unsere Augen dabei extrem belastet werden. Die Augen müssen sich sowohl ständig an die wechselnde Entfernung des Flugmodells anpassen, als auch deren Konturen bei ungünstigen Lichtverhältnissen genau erkennen. Vor allem an sonnigen schönen Tagen, wenn das Fliegen erst so richtig Spaß macht und man auf Grund der Flugplatzlage auch im Bereich der Sonne fliegen muss, kann das ungeschützte Auge diese Belastung ohne Schaden zu nehmen nicht überstehen. Abgesehen von der Gefahr wegen der Sichtbeeinträchtigung die Kontrolle über das Modell zu verlieren so vergeht einem doch der Spaß am fliegen, wenn der Flugtag mit müden, brennenden Augen und vielleicht auch noch mit Kopfschmerzen endet.

Also muss eine Sonnenbrille her, und somit beginnt die Qual der Wahl. Für welches Produkt man sich entscheidet ist eine subjektive Angelegenheit, jedoch sollte man auf wichtige Funktionen der Sonnenbrille achten. Am wichtigsten ist der UV-Schutz für die Augen, dann folgt die Helligkeits- Farbanpassung an das Sehempfinden und am wenigsten sollte man auf die äußere Optik achten.

Warum diese Reihenfolge? Durch die Verringerung der Ozonschicht kommt immer mehr UVA, UVB und UVC Strahlung durch die Erdatmosphäre auf uns herab. Um eine Rötung der Haut und eine Hautkrebsgefahr vorzubeugen, verhindern kann man sie nicht ganz, verwenden wir an sonnigen Tagen Sonnenschutzcremen mit entsprechend hohem Schutzfaktor. Daß der notwendige Faktor ständig höher wird sollte uns zu denken geben! Die im Handel üblichen Sonnenbrillen erreichen die vorgeschriebenen Schutzwerte durchaus, jedoch bezieht sich die Schutzwirkung nur auf den Bereich den die Brille direkt abdeckt. Was passiert also bei seitlicher Einstrahlung auf die Hornhaut des Auges? Die schädlichen UV-Strahlen treffen unvermindert in den Bereich des Auges und können dadurch großen Schaden anrichten. Erste Alarmzeichen sind Augenbrennen, Augenreizungen und Kopfschmerzen

Als ganz einfachen Test setze man die Brille auf und betrachte den äußeren Brillenrand. Ist dieser sichtbar, so ist das Auge nicht voll geschützt. Es gibt deshalb Sonnenbrillen am Markt, die die Augenregion vollkommen umschließen und dadurch einen optimalen Schutz gewährleisten.

Für Träger optischer Brillen ist die Auswahl an darüberpassenden Sonnenbrillen etwas kleiner, aber es gibt sie. Je nach Größe der optischen Brille umschließt die Sonnenbrille diese vollkommen und verhindert dadurch eventuelle Spiegelungen und seitliche Einstrahlungen. Man erspart sich die Anschaffungskosten einer teuren selbstfärbenden optischen Brille und schützt außerdem die normale Brille im Flugbetrieb.

Die UVC Strahlung ist Infrarot- oder Wärmestrahlung, die sich durch ein Brennen am Augengrund bemerkbar macht, wenn man als Beispiel aus nächster Nähe in ein Feuer schaut. Die Sonnenbrille sollte deshalb UVC mit mindestens 50% blocken, notwendig vor allem dann wenn man im Bereich der Sonne sein Modell steuert.

Dunkle Brillen die nicht ausreichend Schutz vor UVA (98%), UVB (100%) und UVC (65%) bieten sollten tunlichst vermieden werden, da sich die Pupillen auf Grund der verminderten Helligkeit vergrößern und daher wesentlich mehr schädliche Strahlung in das Auge eintreten kann. Keine Sonnenbrille zu tragen wäre besser!

Um die optimale Farbanpassung an das Auge zu erreichen ist es notwendig zu testen mit welchem Farbfilter man den besten Kontrast erhält. Da wir ständig die Fluglage unserer Modelle erkennen müssen und deshalb auf die Farb- und Helligkeitsempfindung unserer Augen angewiesen sind, würde eine Sonnenbrille mit dem falschen Farbfilter den Kontrast wesentlich verschlechtern. Hingegen kann bei einer Brille mit passendem Filter eine wesentliche Verbesserung herbeigeführt werden.

Polarisierende Sonnenbrillen sind für den Flugbetrieb bedingt geeignet, da reflektierende Flächen unterschiedlicher Ausrichtung nicht gleich gefiltert werden und dadurch Fehleinschätzungen möglich werden.

Die besten Ergebnisse erhält man mit Brillen die eine glänzende und regenbogenfarbene Außenbeschichtung haben und nur das konträre Farbspektrum durchlassen, und dadurch alle Reflexionen der Luftatmosphäre wegfiltern. Blau beschichtete lassen gelb-orange durch, gelb-rot beschichtete ergeben eine blau-grau Sicht.

Nun sind diese bunten Sonnenbrillen nicht wirklich schick, aber beim Fliegen spielt das Aussehen keine Rolle. Wesentlich ist, dass man sein Modell in allen Fluglagen gut sieht, und ohne Augentränen und -zinkern und seitlicher Blendung einen schönen Flug gestalten kann. Umschließt die Sonnenbrille die Augenregion vollkommen, so wird sie auch vor einem Seitenwind schützen und Staubpartikel etc. fernhalten.

Auch ich hatte eine schicke dunkle schwarze Sonnenbrille in Verwendung bis mich ein Freund auf diese Spezialbrillen aufmerksam machte. Ich danke ihn heute noch, dass er mich damals zum Test gedrängt hat, denn von da an hatte ich nie mehr Probleme mit den Augen.

Soviel Sonne kann gar nicht scheinen, dass ich mein Modell nicht auch im Bereich der Sonne blendfrei fliegen kann. Ein Erlebnis für sich.....

Ing. Wolfgang Reinprecht

VERKAUFE

Computerhandsender Robbe Futaba FF6 35 Mhz.
Auch für Hubschrauber geeignet.
Neuwertig VB ATS 2000.-

<O:P</O:P

SCHLEPPMASCHINE

„Le Tracteur“, von Multiplex, <O:P</O:P
1,8 m Spannweite, Motor Super Tigre 32,5 ccm +
Krumscheid Bananenschalldämpfer, 5 Servos Futaba
S 9202, UI Akkuweiche, 2 x 1500 Mah Akkus, Microsens
Glow 4 Glühkerzenheizung!
FLUGFERTIG VB ATS 8000.-
Oder nur Rumpf, Fläche und Motor
VB ATS 4000.

Software Norton Antivirus 2001 VB ATS 300.-
<O:P</O:P

Schmidt Anton

Tel 02283 2681 abends

E-Mail schmidt.ant@lion.cc <O:P</O:P

„Modellmotorensammler“

sucht alte Modellmotore, (auch defekt) BJ vor 1970.
Tel. 02522/7516 abends.

Kurt Berger, 2136 Laa/Thaya, Wehrgartenstr. 40/4



AERO

FRIEDRICHSHAFEN SONDERSCHAU

"Modellflug ein erschwingliches Hobby"

Flugvorführungen Halle 5

INTERNATIONALE
FACHMESSE FÜR
ALLGEMEINE LUFTFAHRT

26. - 29. April 2001

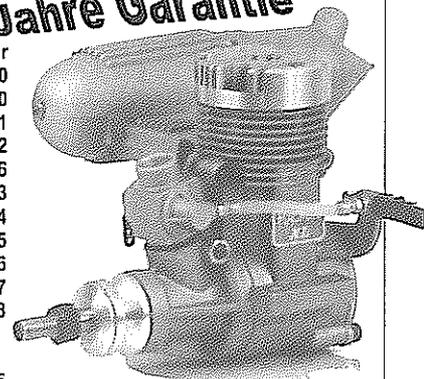
FRIEDRICHSHAFEN, BODENSEE

MAGNUM

Motoren 2 Jahre Garantie

2 Takt Motoren:	Hubraum	Best.Nr
Hornet 09	1,5cm ³	11 9790
XL-15A ABC	2,49cm ³	11 9800
XL-25A ABC	4,06cm ³	11 9801
XL-46A ABC	7,49cm ³	11 9802
XL-53A	8,71cm ³	11 9816
XL-61A ABC	9,97cm ³	11 9803
XL-75A ABC	12,23cm ³	11 9804
XL-91A ABC	14,97cm ³	11 9805
XL-108 AR	17,6cm ³	11 9806
XL-120 AR	19,96cm ³	11 9807
XL-180 AR	29,9cm ³	11 9808

4 Takt Motoren:	Hubraum	Best.Nr
XL-30 AR FS	5,0cm ³	11 9815
XL-52 AR FS	8,56cm ³	11 9810
XL-80 AR FS	12,8cm ³	11 9811
XL-91 AR FS	14,95cm ³	11 9812
XL-120 AR FS	19,96cm ³	11 9814
XL-160 FT	26,6cm ³	11 9809
XL-400AR FS	64,0cm ³	11 9813

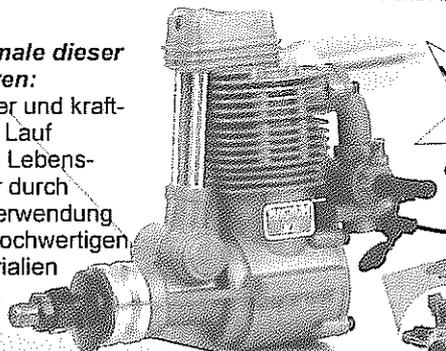


Ausstattungsmerkmale:

- hartverchromte Laibbuchse / doppelte Kugellagerung
- Alle Motoren sind mit Schalldämpfer ausgerüstet ausgenommen die Typen XL-160FT und XL-400AR

Merkmale dieser Motoren:

- ruhiger und kraftvoller Lauf
- lange Lebensdauer durch die Verwendung von hochwertigen Materialien



Motorenprospekt kostenlos im Fachhandel erhältlich.

Jetzt

Neu bei JAMARA

MAGNUM-Kraftstoffe

100% Ersatzteilservice
..mit OS kompatibel

Generalkatalog & Neuheit 2001 für DM 12,- in Briefmarken anfordern

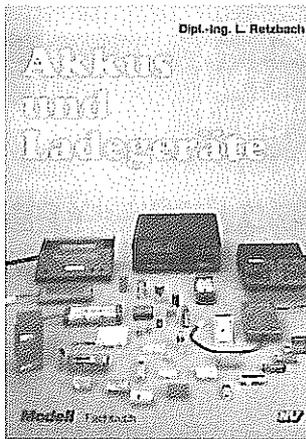


Wenden Sie unser Stützpunkthändler

Inh. Erich Natterer, Am Lauerbühl 5, D-88617 Aichstetten
Tel. 07565/9412-0 Fax 07565/9412-23
Internet: www.jamara.de

JAMARA

Markenprodukte für den Modellbau



Dipl.-Ing. Ludwig Retzbach
Akkus und Ladegeräte

12., vollständig überarbeitete Auflage 2000. 128 Seiten, zahlreiche Abbildungen

ISBN 3-7883-2142-3

Best.-Nr. 142 **öS 183,00**

Ständig wächst die Zahl portabler Elektrogeräte, deren Energieversorgung Batterien bzw. Akkus übernehmen. Damit steht der Verbraucher immer häufiger vor der Frage, welche Batterien oder Akkus die bestgeeignete Stromquelle für den jeweiligen Einsatzzweck darstellen. Aber nicht nur die richtige Auswahl, auch Handhabung, Ladung und Lagerung der elektrochemischen Spannungsquellen sind für Leistungsfähigkeit und Lebensdauer der Energiespeicher von entscheidender Bedeutung. Und nicht zuletzt benötigt der Akkunutzer auch ein geeignetes Ladegerät.

All diese Fragen beantwortet das vollkommen neu bearbeitete Fachbuch des erfahrenen Autors. In verständlichen Worten, zahlreichen Fotos, Schaubildern und Computergraphiken werden die Besonderheiten von Nickel-Cadmium, Nickel-Metallhydrid-, Blei- und Lithiumakkus aufgezeigt und einander gegenüber gestellt. Der Leser bekommt Hinweise zu Einsatz, Pflege und Lagerung und erfährt auch, wie sich Batterien selbst zusammenstellen und in ihrer Leistungsfähigkeit optimieren lassen. Eine Übersicht über die gängigen Ladeverfahren und die zweckentsprechenden Ladegeräte darf nicht fehlen. Einfache Schaltzeichnungen verhelten dem technisch Interessierten zu Detailkenntnis und vermitteln, wo sinnvoll, Selbstbauhinweise.

Ein Lexikon fachtechnischer Begriffe rundet das Buch ab, das seit Jahren schon zu den Standardwerken der Sparte zählt.

Rechtsanwalt Walter Felling

**Modellflug,
Aufstiegs-erlaubnis
und Umweltrecht**

Modell Fachbuch

NTV

Rechtsanwalt Walter Felling
**Modellflug Aufstiegs-
erlaubnis und Umweltrecht**

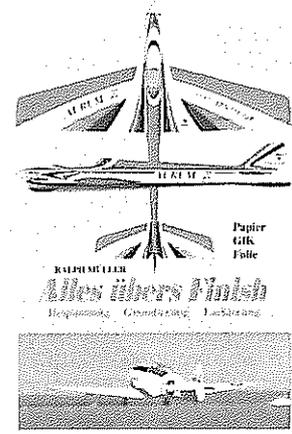
2000. 96 Seiten

ISBN 3-7883-0671-8

Best.-Nr. 671 **öS 183,0**

Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Modellfliegerei haben in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen. Dies ist anhand der Rechtsprechung und der Literatur, die zu diesem Bereich erschienen ist, nachzulesen. Bislang fehlte jedoch eine umfassende rechtliche Auseinandersetzung und systematische Darstellung dieses Bereichs. Das Buch dürfte zum Standardwerk von Richtern, Rechtsanwälten, Luftfahrt- und Verwaltungsbeamten, für Mitarbeiter von Verbänden und Vereinen und für interessierte Modellflieger werden. Es werden darin die Grundlagen des Modellflugrechts systematisch gegliedert und verständlich dargelegt, wie die Auseinandersetzung mit der umfangreichen Rechtsprechung dazu. Dennoch bleibt durch die sachliche und kompetente Bearbeitung dieses Themas durch den Autor die Argumentation auch in schwierigen Bereichen selbst für den juristischen Laien nachvollziehbar. Dies gilt auch und gerade für den schwierigen Bereich der Abgrenzung von Modellflugrecht und Umweltrecht, einem der Schwerpunkt juristischer Auseinandersetzungen mit Luftfahrt- und Umweltbehörden der letzten Jahre.

Die Modellflieger finden in diesem Buch die notwendige Unterstützung und Hilfestellung zur Durchsetzung der ihnen zustehenden Rechte.



Modell-Spezial

Ralph Müller
Alles übers Finish

4., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2000. 120 Seiten, 23 in Farbe, 106 s/w Abbildungen

ISBN 3-7883-2625-5

Best.-Nr. 625 **öS 256,00**

Als Ende der 60er Jahre die Bügelfolien auf dem Markt auftauchten, konnte noch niemand deren Siegeszug erahnen, waren bis dato doch ausschließlich die Materialien Papier, Seide und Nylon im Modellbau üblich. Von einer GfK-Beschichtung hatte man damals noch keine Ahnung. Mit dem Auftauchen eben jener Bügelfolien aber setzte das Kunststoffzeitalter ein. Denn, und dies muss man bedenken, Mitte der 60er Jahre war der GfK-Rumpf, so, wie wir ihn heute kennen, längst nicht Standard. Dass es auch heute noch Holzrumpfe gibt, deren Oberfläche behandelt sein will, muss als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Heute werden hierfür vorwiegend Glasfaserkunststoffe eingesetzt.

Über den Einsatz aller derzeit üblichen Materialien, ja selbst Papier, Seide und Nylon, gibt dieses Werk erschöpfende Auskunft. Denn wichtig ist, will man ein gutes Ergebnis erzielen, dass das jeweilige Material richtig verarbeitet wird. Von der Papierbespannung über Seide und Nylon zu GfK, über die Grundierung zur Spritzlackierung, egal, ob Tamlack oder Hochglanzfinish, mit Fön und Bügeleisen zur folienbespannten Fläche oder mit Grundierung, Schleifpapier und Lappen zum Klebefolien überzogenen Holzbauteil. Über den Einsatz aller heute üblichen Bespannmaterialien und deren richtigen Verarbeitung gibt dieses Werk Auskunft.

Dieses Buch ist also ein Muss für jeden an einer sauberen Oberfläche interessierten Modellbauer.

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

JETSHOW VIENNA 2001

Nach dem sensationellen Erfolg von Jets over Vienna gibt es 2001 eine Wiederholung dieses Mega-Events.



Am Flugplatz des MFC Falke Wien bei Strasshof NÖ. Anfahrt aus Wien über die B8 zwischen Deutsch-Wagram und Gänserndorf.

- Samstag 25. August**
- 9:30 Jet-Show total
 - 18:00 Filme, Vorträge, News
 - 20:30 Flugplatzfest mit Nachtfliegen
- Sonntag 26. August**
- 9:30 Jet-Show total
 - 16:30 Siegerehrung und Tombola

"AWARDS"

BEST OFF:
SHOW, TEAM, ELECTRICAL JET, CRASH,
CIVILIAN, MILITARY, SPORT, FINISH,
PILOT, SPEED, VERTICAL

RAHMENPROGRAMM

- **MODELLBAUBÖRSE** MIT SUPER ANGEBOTEN
- **MODELLBAUER LEEREN IHRE KELLER "BITTE ANMELDEN"**
- **FLUGZEUGAUSSTELLUNG** VON SCALE BIS KURIOS MIT PREISVERLEIHUNG
- **"BITTE ANMELDEN"**
- **LEHRER SCHÜLER-FLIEGEN FÜR ALLE** GANZTÄGIG **robbe**
- **DIE GROSSEN KOMMEN** FLUGZEUGE UND HUBSCHRAUBER
- **TOMBOLA** MIT VIELEN PREISEN WÄHREND DER GANZEN VERANSTALTUNG
- **GROSSE SCHLUSSVERLOSUNG**



Mehr Info's und Anmeldung

e-mail: info@mfc-falke.at
Tel.: 0676 4071603
Fax.: 01/ 879 45 00 30
z.H. Hr. Binder

PILOTEN: bitte Anmeldeformular anfordern oder im Internet downloaden.
FLUGZEUGAUSSTELLUNG: von SCALE bis KURIOS mit Preisverleihung.
Bitte Anmeldeformular anfordern oder im Internet downloaden.
MODELLBAUBÖRSE: Für die Präsentation wird ein Tisch zur Verfügung gestellt. **Hinweis:** Es dürfen ausschließlich gebrauchte und private Angebote gemacht werden.

Bei Beginn der Veranstaltung wird eine einmalige Aufwandsentschädigung des MFC FALKE von ATS 200,- eingehoben.
Der Platz steht am 25. und 26. August zur Verfügung.
Anmeldung auch telefonisch möglich.
Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Einganges berücksichtigt.

DIE SHOW 2001

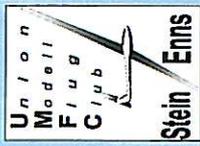
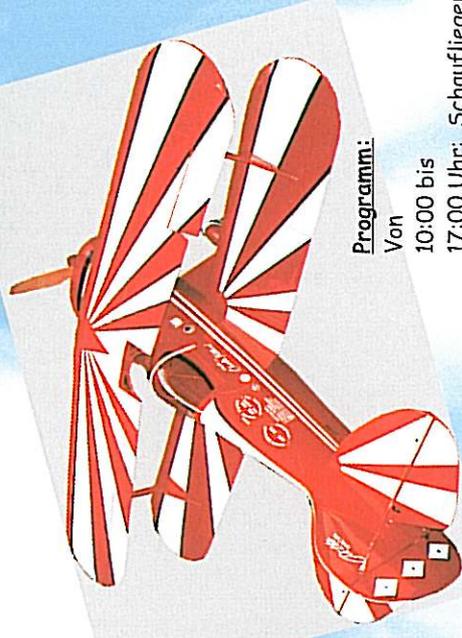
ANFRAGEN FÜR WERBUNG UNTER e-mail: binder@jets.at
Tel.: 0676 40 71603

Schaufliegen in Niederöblarn

Am 23. Juni 2001

Machen Sie mit, als Pilot oder als Zuschauer!

Besuchen Sie diese einzigartige Modellflugveranstaltung in der malerischen Umgebung des oberen Ennstales (Stmk) auf dem Fluggelände der Club Sportunion Niederöblarn.



Programm:

- Von 10:00 bis 17:00 Uhr: Schaufliegen
- Zwischenzeitliches Rahmenprogramm u.a. Flugvorführung einer echten FOX Ab
- 21:30 Uhr: Nachtflugvorführungen

Zur Veranstaltung:

Der Modellflugclub UMFC SteinyEnns lädt heuer zum ersten Mal seit seiner Gründung im Jahr 1995 zum Modellschaufliegen auf dem Gelände der Club Sportunion Niederöblarn ein. Diese Veranstaltung zeichnet sich insofern aus, als sie erstmals auf einem echten Flugplatz stattfindet, dessen Gelände (Asphaltfläche 30 x 1100 m, Graspiste 100 x 15 m) extra für diese Modellflugveranstaltung zur Verfügung gestellt wird. Die Piloten haben also die einmalige Möglichkeit, ihre Modelle dort abheben zu lassen, wo normalerweise ihre großen Vorbilder starten!

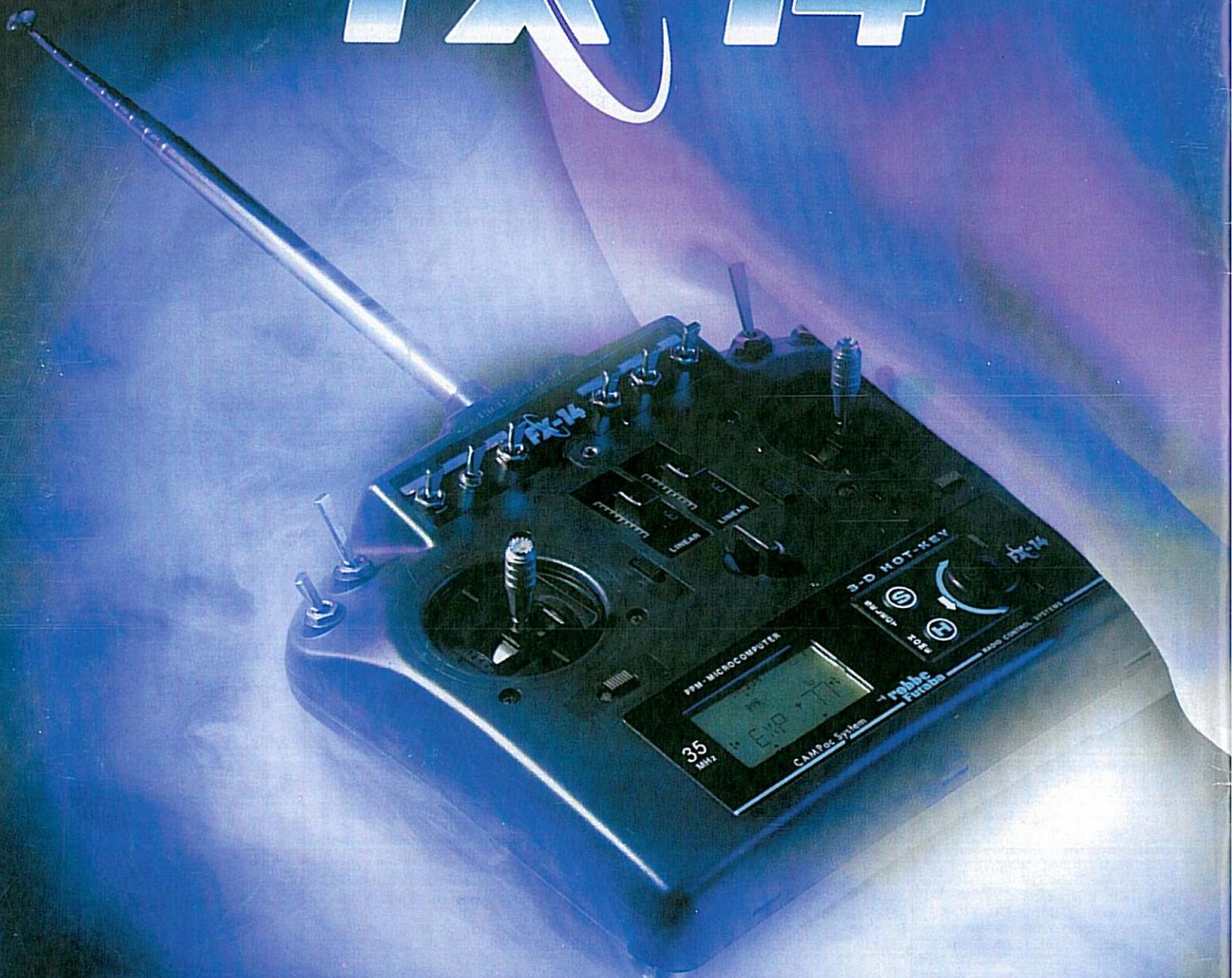


Fluggelände der Club Sportunion Niederöblarn

Zu sehen ist ein großes Spektrum aus verschiedensten Flugmodellen, wie Groß-, Kunst-, Scalemodelle, sowie Hubschrauber und Turbinenjets. Piloten aus dem In- und Ausland werden ihre Flugkünste zum Besten geben und dem Zuschauer eine atemberaubende Flugvorführung bieten. Auch für das leibliche Wohl ist natürlich bestens gesorgt! **Unterkunft:** Übernachtungsmöglichkeiten gibt es vor Ort in der Club Sportunion Niederöblarn. Reservierungen unter: **Tel: 036884/6066**
Anmeldungen sowie weitere Informationen zur Veranstaltung: **Tel: 06664/4038880**

robbe
modellsport

FX-14



... das Multitalent

robbe Modellsport GmbH
Rennbahnweg 59 A-1220 Wien
www.robbe.at



Jetzt unter
www.robbe.com:
Die komplette robbe
Programminformation im Internet!

Weitere Informationen zur Fernsteueranlage
FX-14 entnehmen Sie bitte unserem Neuhei-
tenprospekt 2001, dieser ist ab
01.02.01 bei Ihrem Fachhändler erhältlich.