

prop

Höb. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien 133219M77U



*das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club*



<i>Terminänderungen & neue Veranstaltungen</i>	03
<i>Epilog zum Nachruf Erich Jedelsky</i>	04
<i>der Bundesfachreferent RC-SL & RC IV berichtet...</i>	05
<i>Der neue Bundesfachreferent F4C</i>	07
<i>Kärntner Landesverbandstag</i>	08
<i>Kärntner Heli-Szene gibt kräftige Impulse!</i>	09
<i>der Bundesfachreferent Freiflug berichtet....</i>	10
<i>F3F Staatsmeisterschaften Stuhleck</i>	12
<i>Nurflügel fliegen</i>	13
<i>100 Jahre in der Luft</i>	14
<i>Veranstaltungsübersicht 100 Jahre...</i>	16
<i>Jet-corner</i>	17
<i>Der FOX von Schweighofer modellbau</i>	22
<i>LEAR-JET von Kyosho</i>	24
<i>HUNTER 400 Fun Jet von robbe modellsport</i>	30
<i>Robbe Charter elektrisch</i>	35
<i>F3B Salzburg bei Sonne</i>	39
<i>Schleissheim eine heiße Adresse.....</i>	42
<i>Ju 52 von Graupner</i>	44

Unser Titelbild: „Faszination Modellsport“
G. Aichholzer, „Am Start“ F3B, Wiener Neustadt
Foto: M. Lex

Redaktionsschluß Heft 3/2001 5.06. 2001

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

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

Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Oskar Czepa, Ing. Roland Dunger, Hans Eistert, Rudolf Fiala, Peter Tollerian, 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: Donau Forum Druck Wien 1120



**Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner**

Liebe Fliegerfreunde!

Gleich am Anfang ein paar wichtige Informationen für Euch:

1. **Das B-Band in 35 MHz hat zunächst einmal keine Chance in Österreich zugelassen zu werden, da bereits private Träger in diesem Bereich funken. Ich warne daher das B-Band in Österreich zu benutzen. Bei einem Unfall mit großem Personen- und Sachschaden werden vom Gericht Sachverständige bestellt. Wenn festgestellt wird, dass eine in Österreich nicht zugelassene Frequenz oder ein nicht zugelassener Kanal benutzt wurde kann es große Schwierigkeiten u.a. auch von Seiten der Versicherungen geben.**

2. **In Österreich sind folgende Frequenzen für den Modellflug zugelassen:**

35 MHz (Kanal 61 - 79)

40 MHz (Kanal 50 - 53).

Benutzt daher ausschließlich in Österreich zugelassene Frequenzen und Kanäle!!!

Ich wünsche Euch bei der Ausübung unseres Sports viel Erfolg.

Euer

**Dr. Georg Breiner
Bundessektionsleiter**



Liebe Leser!

Oft werde ich gefragt, ob wir wirklich soviel Werbung in prop bringen müssen?

Ja liebe Leser wir müssen, denn sonst könnten wir prop bei weitem nicht in diesem Umfang herausbringen. Die Suche nach Inserenten ist eigentlich noch anstrengender als die Suche nach guten Artikeln und Beiträgen. Gerade dieses Jahr haben uns leider zwei große Hersteller mitgeteilt, dass sie zumindest dieses Jahr es sich nicht mehr leisten können oder wollen in prop zu inserieren. Hoffen wir, das wir andere Inserenten finden können, vielleicht sogar unter unseren Lesern.

Auch die Saison 2001 bringt uns wieder eine Vielzahl von Welt- und Europameisterschaften, sowie eine Fülle von großen internationalen Wettbewerben.

Es ist schon toll und es erfüllt uns auch mit Stolz, was unsere Modellsportler hier leisten.

Damit es auch in Zukunft so bleibt ist es jedoch unbedingt erforderlich unseren Nachwuchs zu fördern. Die Festlichkeiten und Veranstaltungen zu „100 Jahre in der Luft“ sind sicher ein guter Anlass für uns alle aktiv Nachwuchsförderung zu betreiben, aber besonders auch auf unseren Flugplätzen und Fluggeländen und insbesondere in dem „Kommunikationszentrum“ Modellbau-fachgeschäft gibt es für uns „alte Hasen“ auch eine Menge Gelegenheit etwas in Sachen Nachwuchsförderung zu tun.

Versuchen wir doch, die Faszination und Freude an unserem Sport weiterzugeben, es lohnt sich sicher!

Allen Wettbewerbspiloten und uns „gewöhnlichen“ Modellpiloten wünsche ich eine tolle und erfolgreiche Saison und super Flugwetter!

**Euer
Manfred**

Nachruf

Mitte Februar erhielten wir die traurige Nachricht, dass unser sehr geschätztes Mitglied, **Herr Regierungsrat Heinrich Rockenbauer**, verstorben ist. Er war für die Vereine MFC Dunkelsteinerwald und MFC Reitern immer ein überaus fürsorglicher und verständnisvoller Freund. Seine Ratschläge bei Vereinsproblemen halfen sehr oft, wieder einen einsichtigen Weg zu gehen. Sein Engagement bei Modellflugveranstaltungen gab dem Verein die Sicherheit, dass besonders bei der Senderverwaltung und Überprüfung der Frequenzen niemals ein Vorfall stattfand. Er hat mit dem Modellflugsport sehr spät begonnen und wollte als Pensionist noch lange dieses schöne Hobby ausüben. Wir verlieren mit unserem „Vater“ einen sehr lieben Kameraden, Freund und Weggefährten.

MFC Dunkelsteinerwald

MFC Reitern

Änderungen im Terminkalender 2001!!

Andere Wettbewerbe und Veranstaltungen in Oberösterreich

30.06. Flugplatzöffnung in Ebensee

Der Flugplatz des MFC Ebensee befindet sich nicht in der Gemeinde Ebensee, sondern in der Ortschaft Windern an der Straße zwischen Steyrermühl/Traunfall und Schwanenstadt.

26.08 Schaufliegen in Freistadt

Das Schaufliegen des UMFC Freistadt findet nicht am 26.08., sondern schon am 19.08. statt.

1. 9. 2001 RC-IV Drei-Länder-Cup Schlußbewerb in St. Johann/Urreiting wird auf 8.9.2001 verschoben.

F3C in Tirol (3.Bewerb des Ö-Pokal 2001)

Im Herzen der Tiroler Alpen, findet im Zuge des F3C Österreich - Pokals der erste DNHP Cup auf dem Gelände der MBG Radfeld statt.

Termin für diese Veranstaltung ist der 11. und 12. August 2001.

Geflogen wird in den Klassen F3C, F3C Sport und RC-HC/C.

Organisiert wird die Veranstaltung in Zusammenarbeit der Vereine MBG Radfeld und den Golden Eagles Heli Club – Mayrhofen.

Der DNHP CUP ersetzt den schon zur Tradition gewordenen F3C Wettbewerb in Mayrhofen, welcher stets als Highlight der österreichischen Heliszene galt.

Außerhalb des Wettbewerbes haben alle Piloten die Möglichkeit bei einem freien Schaufliegen ihr Können zum Besten zu geben.

Informationen und Anmeldung: Johann Egger, Tel.: +43 (0) 676 – 5253861

Oder unter E-mail : info@heli-shop.com

Der MFC-Wörgl

veranstaltet am 2. u. 3. Juni 2001 (Pfingsten) auf dem

Modellflugplatz Wörgl-Kundl

seinen schon traditionellen

Semi Scale - Großseglerwettbewerb.

Eingeladen sind alle in- und ausländischen Modellflieger mit einem gültigen Versicherungsnachweis.

Informationen und Anmeldung bei Werner Ehrenstrasser, 6300 Kirchbichl, Oberndorf 362. Tel. 05332/73881 oder 0664 2234809.

Epilog zum Nachruf Erich Jedelsky

Nach der Veröffentlichung des Nachrufes für Erich Jedelsky, geschrieben von Heinz Steiner in der *prop*-Ausgabe 1/2001, erreichten mich dazu zahlreiche Anrufe mit Nachfragen. Es scheint mir daher angebracht, einige Angaben über den überraschenden Tod Erich Jedelskys vorzulegen, zumal uns die Todesnachricht erst durch einen zufälligen Anruf von Heinz Steiner bei Jedelsky bekannt wurde.

Lassen wir dazu Heinz Steiner selbst Stellung nehmen:

Erich Jedelskys Abschied von dieser Welt kam nicht nur völlig überraschend, es gibt auch einige Ungereimtheiten um sein Ableben. Nach z.T. widersprüchlichen Aussagen seiner Gattin ist er einer schweren Kopfverletzung nach einem Sturz bei einem Spaziergang im Krankenhaus Neunkirchen erlegen. Er vermachte seinen Leichnam für medizinische Zwecke dem Spital, in dem er starb, der irdische Leib wurde feuerbestattet. Daher gab es auch kein Begräbnis, wodurch erklärlich, dass sein Ableben nicht an die Öffentlichkeit gelangte. Erst mein periodischer Anruf, wie es ihm ginge, offenbarte die traurige Tatsache, dass Erich Jedelsky bereits seit einem Monat nicht mehr unter uns weilte. Seine völlig gebrochene Witwe zeigte mir sein Kabinett, in dem er zeitlebens seine vielen Modelle abgestellt hatte, - es war leer. Wohin alles verschwunden ist, konnte sie nicht sagen. Auch die äußerst wertvollen schriftlichen Aufzeichnungen über sein Lebenswerk hatten sich nicht gefunden. Ein unersetzlicher Verlust für die gesamte Modellfliegerei. Sollten sie jedoch noch wo existieren, bitte dem „prop“ oder dem Aero Club melden. (Heinz Steiner).



Des Weiteren konnte ich noch in Erfahrung bringen: Lt. Standesamt Neunkirchen, und das nur durch das Entgegenkommen eines freundlichen Beamten, verstarb Erich Jedelsky am 7.11. 2000 um 7 Uhr 34. Auskunft bzw. Angabe über die Todesursache wurde vom Krankenhaus Neunkirchen mit der Bemerkung verweigert, dass darüber nur Angehörige Auskunft geben könnten.

Aus den obigen Bemerkungen zu Jedelskys verschwundenem Nachlass wird es wohl eine sehr schwierige, doch um so dringlichere und unerlässlichere Aufgabe von „prop“ sein, in kommenden Folgen die Bedeutung Jedelskys für das internationale, vor allem aber das österreichische Modellfluggeschehen nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

Die enge Freundschaft die mich besonders in den Aufbruchjahren des österreichischen Modellflugs mit Erich verband veranlassten mich, ihn im März 1991 zu bitten, mir aus seiner Sicht, diese gemeinsamen Jahre kurz darzustellen. Dafür überließ er mir einen Auszug aus seiner Modellflugbiographie, der er den Titel: „Dem Modellflug verfallen“ gab. Die Rarität dieses Schriftstückes, wie auch die mehrmalige Nennung meines Namens in Erichs Nachruf bewogen mich zu der Annahme, dass es sicher im Interesse der Leserschaft liegt, Erich noch einmal zu Wort kommen zu lassen:

Schon kurz nach dem Linzer Wettbewerb (1949) hatte sich mir Ossi (Czepa) eng angeschlossen. Er ging auf alle meine Ambitionen und Neuerungen voll ein. Wir besprachen anfangs seine Modelle bis ins Detail. Aber bald war unser Verständnis so weit gediehen, dass das immer weniger nötig wurde; Stichworte genügten zur Entwurfsberatung. Ich brauchte nur die Entwurfsrichtung und die daraus sich ergebenden Forderungen für den Entwurf vorgeben und die Detaillösung konnte ich ihm getrost allein überlassen und anvertrauen, die er dann nach eigenem Geschmack machte: gipfelnd im „Zahnstocher“ als typisches aber auch extremes Beispiel für die Art dieser Zusammenarbeit. So sind auch auf diese Weise so manche bauliche Neuerungen durch ihn in unsere Modellflugentwicklung eingeflossen. Seine Bauausführungen waren unübertroffen. So macht er auch die Bauzeichnungen seiner Modelle selbst, ganz im Gegensatz zu meinen anderen engen Mitarbeitern, denen ich am besten fertige Zeichnungen übergab. In seinem Bestreben, möglichst viel – von mir vor allem auch im theoretischen zu lernen – konnte und brauchte ich bald nur noch mit ihm allein alle neuen Ideen, Absichten und Erkenntnisse und organisatorischen Fragen durchzubesprechen. Und das hatte auch für mich sein Gutes. So wurde ich gezwungen, alles erst einmal mir selbst völlig klar zu machen.....

Der Sieg von Ossi bei der A2-WM in Lesce Bled, Jugoslawien (1951), bildete den Höhepunkt in den Erfolgen der „Wiener Schule“. Es war auch international der Durchbruch zum noch heute üblichen modernen funktionellen Typ des Hochstartseglers als der Grundtyp für die Entwicklung dieser Sparte des Modellflugs. Im Bericht über diese WM (Austro-Flug 4/51 S. 49-55) würdigt Ossi meinen Anteil am Erfolg als denjenigen Techniker, dem die Überlegenheit der österreichischen Modelle zu verdanken sei. Ihm aber kam der ebenso entscheidende Verdienst zu, diese neue Richtung des Hochstartseglers international zum Erfolg geführt zu haben. Darüber mein Artikel im Austro-Flug 5/51 S. 76-77 über die Grundlagen des Sieges: „Modell und Mann“. (Erich Jedelsky +)

Oskar Czepa

Foto: Diese Aufnahme von uns beiden entstand anlässlich der Gründung des „Österreichischen Flugmodellverbandes“ (Vorläufer des Nachkriegs-Aeroclubs (ÖAC ab 1881 bis 1938 dan erst wieder ab 13.4.1950)) im Mirabellgarten in Salzburg, im Mai 1949. Erich, links im Bild, wurde damals zum Vorsitzenden, ich zu seinem Stellvertreter gewählt.

Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL (Seglerschlepp)

Am 25. und 26. August 2001 findet in Wörgl/Tirol die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL statt. Bei diesem interessanten Wettbewerb wird ein Segelflugmodell von einem Motorflugzeug in die Höhe gezogen, wobei diese mit einer 20 Meter langen Schleppleine verbunden sind. Lediglich das maximale Fluggewicht des Gespannes von 20 Kilogramm beschränkt die Größe nach oben hin. Heute haben die Schleppmaschinen Spannweiten um 3 Meter, während die dazu passenden Segelflugmodelle eine Größe von 5 Metern erreichen.

Alle interessierten Modellflieger möchte ich aufrufen, sich diese Meisterschaft einmal anzuschauen, oder besser noch, daran teilzunehmen. Anmeldeformulare sind im Mittelteil von PROP 1/2001 enthalten und dort zu entnehmen. Nach dem Ausfüllen brauchen sie nur mehr vom Vereinsobmann unterzeichnet und an die Bundessektion gesandt werden (Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz Eugen Straße 12, 1040 Wien). Nennungsschluß ist der 14. August 2001 und dieser Termin ist unbedingt einzuhalten !

Ich hoffe, dass die Schlepppiloten recht zahlreich den Weg nach Tirol finden werden, um diese Meisterschaft in einem würdigen Rahmen abhalten zu können. Für eine faire Bewertung werden 5 Punktrichter aus den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Tirol und Kärnten sorgen. Also liebe Seglerschlepper, auf nach Tirol !

Österreich-Pokal 2001 der Klasse Seglerschlepp

Wenn diese Zeilen in PROP erscheinen, wird vermutlich der erste Bewerb schon vorbei sein. Trotzdem möchte ich die endgültigen Termine der 4 Teilwettbewerbe nochmals bekannt geben:

Kärnten	5. Mai 2001	St. Johann/Rosental
Salzburg	26. Mai 2001	Kraiwiesen
O.österreich	16. Juni 2001	Enns/Kronau
N.österreich	5. August 2001	Mistelbach

Auch hier hoffe ich auf ein reges Interesse und auf große Teilnehmerfelder bei den einzelnen Veranstaltungen. Die Statuten des Ö-Pokales sind in PROP 1/2001 nachzulesen.

3-Länder-Cup 2001 in der Klasse RC-IV (Großsegler)

Auch hier nochmals die endgültigen Termine für den 3-Länder-Cup (die Statuten sind in PROP 1/2001 enthalten):

Niederösterreich	20. Mai 2001	Statzendorf
Oberösterreich	15. Juli 2001	Schärding
Salzburg	1. September 2001	St. Johann/Pongau

Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass beim 3-Länder-Cup nicht nur eine Gesamtwertung aus den 3 Teilwettbewerben erstellt wird, sondern dass es auch eine eigene Einsteigerwertung gibt.

Ich wünsche allen Veranstaltungen einen erfolgreichen Verlauf und viele Teilnehmer. Beim einen oder anderen Wettbewerb werde auch ich mitfliegen, und ich würde mich freuen, wenn dabei ein reger Gedankenaustausch mit mir zustande käme.

F3A-X European Acro Cup 29.6. bis 1.7. 2001

Countdown in Feistritz läuft.....

Die Modellfluggruppe Feistritz/Gail in Kärnten hat sich heuer viel vorgenommen und die Vorbereitungen laufen schon auf Hochtouren. Erstmals ist es in der Vereinsgeschichte gelungen, einen Teilwettbewerb des **European Acro Cup der Klasse F3A-X** ins Gailtal zu bekommen. Insider wissen bei dieser Abkürzung natürlich, dass es sich dabei um extremen Motorkunstflug mit riesengroßen vorbildgetreuen Modellen handelt. Ähnlich wie in Las Vegas beim **TOC (Tournament of Champions)** werden hier im Gailtal die westeuropäischen Spitzenpiloten antreten und ihr Können unter Beweis stellen. Wenn Sie sich an Torque-Rollen, Snapfiguren und anderen waghalsigen Manövern in Bodennähe begeistern wollen, dann müssen Sie ins Gailtal kommen, um auch einmal ein wenig TOC-Atmosphäre schnuppern zu können. Und das sind nicht nur leere Worte, denn das Showelement hat in den Kürprogrammen eine große Bedeutung. Rauchgasanlagen und bunte Bänder an den Flächen spitzen sowie Musikuntermalung unterstreichen die Publikumswirksamkeit.

Damit aber nicht genug, wird auch der nun schon zur Tradition gewordene **Segelkunstflug** im Gailtal weiter betrieben. Hier wird mit vorbildgetreuen Kunstfluggroßseglern das lautlose Gegenstück zum Motorkunstflug in einem Wettbewerb mit internationaler Beteiligung geboten. Und ähnlich wie in F3A-X wird eine bekannte und unbekante Pflicht sowie eine Kür mit Musikuntermalung geflogen. Einziger Unterschied zur lautstarken Zunft ist die Flughöhe, denn die Segler müssen ihr Programm in einem stetigen Sinkflug absolvieren. Die Flugfiguren als solches sind aber genauso spektakulär und ohne starken Antrieb wohl noch schwieriger zu fliegen als in F3A-X.

Wer Interesse an dieser Art des Modellfluges gefunden hat, möge sich die Termine vormerken und einmal einen Besuch im Gailtal einplanen (eines der schönsten Urlaubsgebiete Österreichs):

Segelkunstflug 18. und 19. August 2001

Beide Veranstaltungen finden am
Modellflugplatz in Feistritz/Gail statt.
Kontaktadresse: Hans Wallner,
9613 Feistritz/Gail 134,
Tel.: 0664-2334517, 04242-2082441

Semiscale Großseglerwettbewerbe

Auch in der Saison 2001 werden in Österreich wieder semiscale Großseglerwettbewerbe durchgeführt werden. Angesprochen werden dabei Piloten von vorbildgetreuen Nachbauten mannttragender Segelflugzeuge, die in Österreich ja schon in reichem Maße vorhanden sind. Bei diesen Veranstaltungen kommt es aber nicht so sehr auf den Wettbewerb als solchen an, sondern vielmehr auf das Zusammentreffen mit Gleichgesinnten, die einfach die Ästhetik von solchen Modellen zu schätzen wissen. Der Wettbewerbsstreß soll dabei in den Hintergrund treten, und es soll am Rande dieser Veranstaltungen noch genügend Zeit bleiben um nach Herzenslust ein paar Genussflüge zu absolvieren.

Der eigentliche Wettbewerb ist nicht allzu streng ausgelegt und gliedert sich in eine Bau- und in eine Flugwertung. Bei der Baubewertung werden 2 Beurteilungskriterien angewendet:

- 1) Es wird die Umrissgenauigkeit anhand einer mitgebrachten 3-Seiten-Ansicht überprüft und
- 2) Es wird der Gesamteindruck bewertet, d.h. wie gut das Modellflugzeug der Jury gefällt bzw. wie gut es einem Vorbild gleichen könnte.

Die Flugwertung beinhaltet eine Verfahrenskurve, eine horizontale Acht, eine typgerechte Wahlfigur, den Landeanflug und die Landung. Also alles in allem keine unerfüllbaren Aufgaben. Die Gewichtung dieser Wettbewerbsregeln liegen aber eindeutig bei der Flugwertung und nicht bei der Baubewertung. Jeder der ein vorbildähnliches Segelflugmodell besitzt und es im Fluge gut beherrscht, hat die Chance, ganz vorne mitzumischen. Sollten Sie Lust bekommen haben, sich das Ganze einmal anzuschauen, oder noch besser selber daran teilzunehmen, so fordern Sie die Ausschreibung bei den Veranstaltern an. Die semiscale Großseglerwettbewerbe sind prinzipiell für 2 Tage anberaumt, damit eben die gesellige Komponente nicht zu kurz kommt.

2. und 3. Juni 2001 in Wörgl/Tirol

Organisation: Werner Ehrenstrasser
Oberndorf 365, 6322 Kirchbichl
Tel.Nr.: 05332-73881

7. und 8. Juli 2001 in Günselsdorf/NÖ

Organisation: Hans Zelenka
Raimundgasse 16, 2601 Sollenau
Tel.Nr.: 02628-42638

Dr. Wolfgang Schober



1. Wasserfliegertreffen der IGE-Salzkammergut für Flugmodelle mit ELEKTROANTRIEB



- **Wo:** Freizeitpark Gössel „Roter Platz“
- **Wann:** Samstag 9.6. ab 14.00 Uhr, anschließend Grillfest mit Lagerfeuer
Sonntag 10.6. ab 10.00 Uhr mit abschließendem Wingo-RACE
- **Wer:** Alle Wasserflieger und Wingopiloten aus allen Ländern
- **INFOS unter:** 03622/55436 oder 03622/8623

• E-Mail karl.schnitzhofer@utanet.at

Bitte um Voranmeldung – Camping und Zimmerreservierung möglich!!

Der (neue) Bundesfachreferent F4 berichtet

Der Bundesfachausschuß F4 hat mich am 17. März zum Bundesfachreferenten der Scale Klassen gewählt. Damit löse ich Otto Schuch nach sechsjähriger Tätigkeit in diesem Amt ab.

Ich möchte mich bei ihm im Namen der österreichischen Scale Modellflieger für seine Arbeit bedanken. Mein Name ist Hansjörg Hofbauer, ich bin 42 Jahre alt und betreibe den Modellflug seit nunmehr 27 Jahren. Beruflich bin ich als Automatisierungstechniker in einem großen Industriebetrieb tätig. Mit dem Bauen und Fliegen von vorbildgetreuen Flugzeugmodellen habe ich im Jahr 1989 begonnen. Seit damals habe ich an allen in Österreich durchgeführten und sehr vielen ausländischen Wettbewerben teilgenommen. Zudem habe ich vier Scale Modelle gebaut. Auch meine Frau Anna, die mich seither immer als Start- helfer unterstützt hat, ist den Wettbewerbspiloten bestens bekannt. Mit dem dritten Platz in der Mannschaft, bei der WM in Interlaken- Schweiz konnte ich mich auch an dem bis dato größten Erfolg der österreichischen Scale Modellflieger beteiligen. Derartige Erfolge dürfen aber nicht dazu verleiten, uns auf Lorbeeren auszuruhen und überheblich zu werden.



Gerade in F4- C/ Scale, haben wir ein massives Nachwuchsproblem. Es handelt sich hier ohne Zweifel um eine technisch sehr anspruchsvolle Klasse. Aufgrund der großen modellbauerischen und handwerklichen Erfahrung, die notwendig ist um ein solches Modell nach Originalunterlagen zu bauen, ist es kaum möglich, Jugendliche für diesen Sport zu gewinnen. Zu groß ist das Angebot an Freizeitbeschäftigungen, die man einfach „konsumiert“, ohne dabei auch etwas leisten zu müssen. Ich meine aber doch, daß es einige Modellbauer gibt, die gerne vorbildgetreue oder vorbildähnliche Flugmodelle bauen und fliegen. An Sie möchte ich appellieren, einfach einmal an einem Wettbewerb in der Semi Scale oder auch F4-C Klasse teilzunehmen. Minderwertigkeitsgefühle oder falsche Ehrfurcht vor den sogenannten Experten sind absolut nicht angebracht. Jeder von uns hat einmal angefangen und mit immer weniger Teilnehmern wird irgendwann kein Wettbewerb mehr möglich sein. Das wollen wir doch alle nicht, oder ? Ich möchte versuchen die Scale Klassen in Zukunft, attraktiver und transparenter zu gestalten, um den Neueinstieg etwas zu erleichtern.

Ein erster Schritt in diese Richtung ist der internationale Scale Wettbewerb am 16. und 17. Juni in Linz, der heuer erstmalig, für vorbildgetreue Flächen- und Hubschraubermodelle veranstaltet wird. Wir erwarten uns dadurch ein deutliches Mehr an Teilnehmern aber auch an Publikum. Ebenfalls zum ersten Mal gibt es heuer einen internationalen Scale Wettbewerb in St. Johann im Rosental in Kärnten am 22. und 23. September. An technischen Neuerungen ist die Anhebung des Gewichtslimits in der F4-C Klasse von 10 auf 12kg als wesentlichste Änderung zu nennen. Dies ist eine etwas halbherzige Entscheidung des Sub Committees der CIAM. Offensichtlich ist man sich hier nicht bewußt, wie lange es dauert ein wettbewerbstaugliches Scale Modell zu bauen, sonst hätte man sich sicherlich gleich auf 15 kg einigen können. Dieser Trend nach oben, beim Gewicht ist meiner Meinung nach ohnehin nicht mehr aufzuhalten und an Anträgen verschiedener Länder zu diesem Thema hätte es nicht gemangelt. Es kann dadurch ohne weiteres vorkommen, daß ein jetzt begonnenes Modell, beim Zeitpunkt seiner Fertigstellung, von seiner Größe her schon wieder überholt ist, weil man sich gerade wieder zu einer Erhöhung des Gewichtslimits durchgerungen hat. Trotzdem ist zu hoffen, daß sich deshalb niemand, vom Entschluß ein neues Modell zu bauen, abbringen lässt.

Die Large Scale Klasse (bis 20 kg), die bisher immer auch bei EM und WM durchgeführt wurde, wird von der FAI nicht mehr veranstaltet. Ein dadurch entstehender Teilnehmerrückgang an diesen Veranstaltungen könnte durch eine Aufstockung der Anzahl der Startberechtigten in F4-C (derzeit 3 pro Teilnehmerland), kompensiert werden. Die Entscheidung darüber obliegt aber der CIAM und steht zur Zeit noch aus.

In Österreich gibt es nach wie vor die nationale Klasse, Semi- Scale (RC-SC) bis 20 kg. Ein Einstieg in den vorbildgetreuen Modellflug ist am einfachsten über diese Klasse möglich.

Ich würde mich freuen, in der diesjährigen Saison auch einmal neue Scale Modellbauer bei einem unserer Wettbewerbe begrüßen zu dürfen. Falls es Fragen an mich gibt, oder Informationen benötigt werden, bin ich unter: ig-scale.h.hofbauer@netway.at oder telefonisch, unter: 03855 3494 oder 0699 11568673 erreichbar.

Scale und Semi Scale Wettbewerbe 2001:

16.-17. Juni Linz: NWI F4-C, NW RC-SC und F4-H (Hubschrauber Erprobungsklasse)

14.-15. Juli Gnas :NWI F4-C, NW RC-SC

28.-29. Juli Zistersdorf: STM F4-C, NW RC-SC

22.-23. September St.Johann/Rosental: NWI F4-C, NW RC-SC

Hansjörg Hofbauer

Ehrung für Modellflieger beim Kärntner Landesverbandstag

Beim Kärntner Landesverbandstag, zudem auch Aero-Club Präsident Alois Roppert kam und einen interessanten Vortrag hielt, wurde den verdienten Kärntner Modellfliegern Wilhelm Pernath und Josef Goldberger das Ehrenzeichen in GOLD für besonde-

re Verdienste im Flugsport des OAEC durch Präsident Roppert und LSL Peter Zarfl überreicht. Desweiteren wurde BFR Dr. Wolfgang Schober als 4. Präsident in den Landesvorstand gewählt.

Erwin Pacher



Auf unserem Fotos von links: Aero-Club-Präsident Alois Roppert, Josef Goldberger, LSL Peter Zarfl und der Kärntner Aero-Club-Präsident Mag. Herbert Janach Rechts: Wilhelm Pernath (weisser Pullover) erhielt ebenfalls das Ehrenzeichen in Gold. Foto: Erwin Pacher

Aircombat-Elite gab sich im Rosental ein Stelldichein



Alles in allem eine gelungene Veranstaltung, die auch im nächsten Jahr stattfinden soll. Der Wunsch der Combatflieger wäre es, das auch andere Kärntner Vereine 2002 solche Bewerbe ausrichten, um mehr Wettbewerbserfahrung sammeln zu können.

Erwin Pacher

Die Kärntner Modell-Flugsaison eröffnete der HSV Klagenfurt mit seinem am 24. März durchgeführten AIR-COMBAT-Bewerb in Glainach/Rosental.

22 Teilnehmer aus drei Nationen (Slowenien, Tschechien und Österreich) stellten sich der Jury. Bei herrlichstem Frühlingwetter gab es aufregende und spannende Luftkämpfe, die ohne Unfälle abliefen. Die eine oder andere „Maschine“ mußte aber daran glauben.

Bei der Kärntner Aircombat-Premiere konnte auch LSL Peter Zarfl begrüßt werden, der von dem Verlauf der Veranstaltung begeistert war. Nach vier hart umkämpften Runden ging der Sieg an Josef Parzer vor Mario Denk (beide 0) und dem tschechischen Spitzenmann Martin Machura.

Die Organisation, die hervorragend klappte, lag in den Händen von Gert König, Heimo Tammerl und Helmut Wabnig.

Für die Ersten gab es Pokale und zusätzlich wurden unter den Teilnehmer Sachpreise der Firma Simprop und Fa. Modelltechnik Tammerl verlost.



Foto: Erwin Pacher

Die Kärntner Heli-Szene lebt und gibt kräftige Impulse von sich!

Seit einiger Zeit steigt die Anzahl derer, die sich mit dieser Art des Modellflugs beschäftigen kräftig an und findet immer mehr Anhänger. Man trifft sich entweder bei den vielen Schauflugveranstaltungen der Kärntner Modellflugvereine oder bei den immer mehr werdenden Helitreffen.

Bei manchem dieser Helitreffen wurde durch die Veranstalter auch ein kleiner Geschicklichkeitsbewerb durchgeführt und entgegen aller Erwartungen war das Interesse daran enorm. Jeder bemühte sich so gut er konnte und die Parcours ließen es auch zu das nicht so Geübte mitmachen konnten und somit ihren Spaß hatten.

Bei irgendeinen Helitreffen im vorigem Jahr wurde dann von einigen engagierten Helipiloten die Idee geboren mehrere Bewerbe zusammen zu fassen und einen Kärntner Meister im Geschicklichkeitsfliegen zu ermitteln. Nach mehreren konstruktiven Gesprächen in der flugärmeren Zeit wurde ein interessanter Wettbewerbsmodus gefunden und somit der **KÄRNTNER-GESCHICKLICHKEITS-CUP** Wirklichkeit.

Im heurigen Jahr werden durch die Vereine **MBG-FELDKIRCHEN**
HELI FLY-UNLIMITED
SGS-SPITTAL

drei Bewerbe veranstaltet, wobei für die Wertung des CUP die zwei besseren Ergebnisse herangezogen werden. Die Teilnehmer haben somit die Möglichkeit auch mit nur zwei geflogenen Bewerben ein gutes Ergebnis im CUP zu erreichen.

Von vornherein war ganz klar, dass vor allem der Spaß bei der Sache im Vordergrund stehen sollte. Die Parcours-Elemente sollten für Einsteiger möglich aber für geübte Piloten anspruchsvoll sein. Aus diesem Grunde gibt es 5 Aufgaben, wovon eine Pflicht ist und von den restlichen Aufgaben müssen drei ausgewählt und in einer vorgegebenen Rahmenzeit erfüllt werden. Durch diese Maßnahme können persönliche Vorlieben mit einfließen. Somit kann man den Experten taktisch den Vorteil nehmen und ausgeglichene Bedingungen schaffen.

Der Kärnten-CUP startet am 19.Mai beim MBG-Feldkirchen und trifft sich am 7. Juli beim **HELI FLY-UNLIMITED** zur zweiten Runde. Die SGS-Spittal veranstaltet das Finale am 25.August auf dem Modellflugplatz des ÖMV-Feistritz/Drau.

Das Regelwerk kann

- auf den Homepages downgeloadet werden
- per e-mail angefordert werden
- per Post zugesandt werden (kurzer Anruf genügt).

Kontakt:

MBG-Feldkirchen
Rudi Schneeberger 0676 / 501 94 34
<http://www.helicopter.at>
schneeberger@isc-online.at

HELI FLY-UNLIMITED
Harry Zupanc 0664 / 104 65 36
<http://www.helifun.rc1.at>
helifun@surfeu.at

SGS-Spittal
Ewald Glanzer 0664 / 281 71 57
<http://www.heli.spittal.de.vu/>
eglanzer@aon.at

Wir laden alle Helipiloten recht herzlich ein, denn wir hoffen auf gutes Wetter, einen fairen Wettbewerbsverlauf und auf jede Menge Spaß für alle!

Harry Zupanc



5. NATIONALER SALZBURGER FREIFLUG- WETTBEWERB - NUSSDORF AM HAUNSBURG.

Als erster Modellflugwettbewerb des Jahres 2001 hätte dieser Wettbewerb schon am 3. Februar, veranstaltet durch die Modellflugsektion des Luftsportverbandes Salzburg, stattfinden sollen. Abgesehen davon, daß wir ohnehin, wie zuerst vorgesehen, nicht auf's Eis eines zugefrorenen Sees gehen konnten, gab es Schneetreiben und schlechte Sicht. Nach der Absage gegen Mittag begann bald darauf der Schneefall in Regen überzugehen und die Sicht wurde dabei besser! Trotz ausgesprochenem Schlechtwetter und dementsprechender Strassenverhältnisse, waren beinahe alle Freiflieger Österreichs angereist, sogar ein Gast aus Italien wollte in F1A mitfliegen auch Gerd Aringer war erschienen er hatte den weitesten Weg, etwa 1.600 km hin und zurück, in Kauf genommen. Alle mußten jedoch die Absage zur Kenntnis nehmen, wenigstens einigte man sich auf eine Terminverschiebung bis zum 10. März.

Regnete es dann am Vortag des 9. März beinahe den ganzen Tag, so war es am Wettbewerbstag geradezu ideal für den Freiflug: Wenig Wind etwa bis 1,5 m/sek., leicht umlaufend, heiter bis wolkig, relativ warm um Mittag um 14 Grad. Thermik war vorhanden, aber ab dem 6. Durchgang, als mehr Wolken in dünnen Schichten aufzogen, sehr schwer zu finden.

Sehr enttäuschend, daß in der Klasse F1A -Segelflugmodelle lediglich 7 Teilnehmer am Start waren erfreulich dagegen in der Klasse F1B Gummimotormodelle hier sind 10 Piloten mitgeflogen..

Bis zum 5. Durchgang erreichten in F1A alle Teilnehmer die geforderten vollen Zeiten und zeigten damit hervorragende Leistungen. Erst ab dem 6. Durchgang, wie erwähnt, wurde es schwierig, die Thermik zu lokalisieren. Es blieben dadurch letztlich nur 2 Bewerber übrig, die trotzdem 7 maximale Zeiten erfliegen. Dadurch kam es zwischen Erwin Pacher (MFG-Klagenfurt) und Rudolf Holzleitner (UMFC-Freistadt) zu einer FLY-OFF-Runde, wie bei der Staatsmeisterschaft 2000 beim 2. Fly-Off. Schließlich hatte auch diesmal wieder Erwin Pacher mit 234 zu 143 Sekunden die "Nase" deutlich vorne.

Auch in der Klasse F1B waren die fliegerischen Leistungen enorm, denn noch der 6. Erfolg von 1290 möglichen Punkten immerhin noch 1212. 3 Piloten mußten zum Fly-Off über 5 Minuten antreten, welches wieder und dies zum 3. Mal in Folge auf Salzburger Boden souverän mit 286 Sekunden von Helfried Hersthofner (SFC-Fürstenfeld) vor Horst Wagner (MFC-Wr. Neustadt) mit 216 Sekunden und Dietmar Piber (LSV-Salzburg) mit 129 Sekunden, gewonnen wurde.

In F1A war lediglich nur ein Mitglied der diesjährigen WM-Mannschaft am Start, nämlich Rudolf Holzleitner. In F1B dagegen flogen die WM-Kandidaten Horst Wagner, Harald Meusburger und Klaus W. Salzer geschlossen mit. Sie erreichten den 2., 3. und 5. Platz!

Ernst Reitterer e.h.

5. SALZBURGER FREIFLUGWETTBEWERB (ICE-HOLIDAY) IN NUSSDORF AM HAUNSBURG 10. MÄRZ 2001.

KLASSE F1A, ONF-Genemigungsnummer NW 1/2001

1. PACHER Erwin MFG-Klagenfurt K	210	180	180	180	180	180	180	1290	+234
2. HOLZLEITNER Rudi UMFC-Freistadt O.Ö.	210	180	180	180	180	180	180	1290	+143
3. HORCICKA Vaclav MFC-Wr. Neustadt N.Ö.	210	180	180	180	180	118	169	1217	
4. BERGER Alfred LSV-Salzburg S	210	180	180	180	180	157	115	1202	
5. HÖPFLER Markus UMFC-Neuhofen O.Ö.	210	180	180	180	180	114	119	1163	
6. NITSCHHE Heinz jun. LSV-Salzburg S	210	180	180	124	180	125	162	1161	
7. ZAVODSKY Alexander ÖMV-St. Pölten N.Ö.	210	180	180	180	180	075	061	1066	

KLASSE F1B, ONF-Genemigungsnummer NW 2/2001

1. HERBSTHOFER Helfr. SFC-Fürstenfeld ST	210	180	180	180	180	180	180	1290	+286
2. WAGNER Horst MFC-Wr. Neustadt N.Ö.	210	180	180	180	180	180	180	1290	+216
3. PIBER Dietmar LSV-Salzburg S	210	180	180	180	180	180	180	1290	+129
4. MEUSBURGER Harald LSV-Salzburg S	158	180	180	180	180	180	180	1238	
5. SALZER Klaus MFC-Wr. Neustadt N.Ö.	210	124	180	180	180	180	180	1234	
6. REITTERER Ernst LSV-Salzburg S	210	180	165	180	165	144	168	1212	
7. NITSCHHE Heinrich MFC-Salzburg S	181	180	180	180	180	076	180	1157	
8. GREIMEL Verena ÖMV-St. Pölten N.Ö.	183	147	152	180	102	107	121	992	
9. NITSCHHE-PREM Anna LSV-Salzburg S	191	143	091	071	180	160	152	988	
10. POLD Helmut SFC-Fürstenfeld ST	210	180	060	164	-	-	-	614	

Wettbewerbsleiter: Rüdiger Spann e.h.

Zeitnehmer: Veronika Salzer, Annelore Wagner,
Josef Ennikl, Manfred Walder,
Heinz Eckmann, Franz Piber.

CIAM 2001 Freiflugteil

Antrag Deutschland : F1ABC , kein Fehlstart wenn ein Flug unter 20 sec mit offener Thermikbremse erreicht wurde .

Den Teilnehmern war klar , daß das nur eine Teillösung ist. Die weitere Ausnützung der 20 sec – Regel sowie auch Dinge die nach RC riechen , wie z.B. abfallende Teile, sollen weiter beobachtet werden und wenn erforderlich weitere Maßnahmen beantragt werden.

Einstimmig angenommen , in Kraft ab 1.1.2002

Die Regel wird schon dieses Jahr bei der Jugend-EM als lokale Regel angewendet.

Antrag Deutschland : F1C , Freigabe von synthetischem Öl .

Nach Diskussion schon im subcommittee (SC) zurückgezogen. Die hauptsächlichsten Bedenken waren starke Streuung der Qualität des Öls und eventuelle Leistungssteigerung durch synthetisches Öl

Antrag Ungarn : F1K (CO₂) , 1 cm³ – Tank , Stechen ohne Bodenlaufzeit mit steigender Max-Zeit . Ungarn hatte im Vorfeld schon angekündigt,den Antrag zurückzuziehen.Er wurde im SC daher nur relativ kurz und im entscheidenden plenary meeting (PM) garnicht diskutiert.Es wird zur Kenntnis genommen, daß in diesem Jahr praktisch kein Wettbewerb nach den derzeit gültigen Regeln geflogen wird.Die Saison soll zum Experimentieren mit den diversen Vorschlägen genutzt werden. Es wird erwartet, daß die interessierten Teilnehmer sich am Ende der Saison aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse auf einen gemeinsamen Antrag einigen können. Dieser sollte dann im nächsten Jahr in SC und PM eine tragfähige Mehrheit finden.

Antrag Ukraine : Zusätzliches Team aus den ersten 3 des Weltcups bei WM und EM.

Das SC sah eine Abweichung vom Prinzip der Nationalmannschaften und damit einen Widerspruch zum Sporting Code, außerdem erwartete man erhebliche

Regeln im Sporting Code

Wie werden sie gemacht oder geändert

Ein kurzer Überblick

1. Ein Antrag für eine neue oder geänderte Regel kann von einem nationalen Aero Club , vom technischen subcommittee (SC) einer Klasse oder vom CIAM-Büro gestellt werden. Erforderlich ist ein kompletter Textvorschlag in englisch. Der Antrag ist bis 15. November eines Jahres ans CIAM-Büro zu schicken .
2. Nach interner Prüfung durch die CIAM wird der Antrag dann in die Tagesordnung der Frühjahrs-Vollversammlung (plenary meeting, PM) aufgenommen
3. Zuerst wird der Antrag im SC der betroffenen Klasse diskutiert und darüber abgestimmt. Im SC kann

organisatorische Schwierigkeiten. Der Antrag wurde im SC mehrheitlich abgelehnt und im PM dann zurückgezogen.

Antrag Ukraine : Bei WM und EM sollen die Teams verpflichtet werden, je einen Zeitnehmer zu stellen. (heute eine kann-Bestimmung).

Im SC bestand Einigkeit,daß die Qualität der Zeitnehmung verbessert werden sollte.Man war allerdings der Meinung, daß die zusätzlichen Kosten für ein weiteres Teammitglied den kleineren Teams und solchen mit weiter Anreise nicht zwangsweise aufgebürdet werden könnten.Das Problem wurde zur weiteren Bearbeitung ans SC zurückverwiesen.

Antrag Ukraine : F1J, 5 sec Motorlauf, 7 Flüge, 3 min- Max .

Das SC befürchtete,daß dies die Klasse noch mehr in Richtung kleines F1C drängen würde und leistungsschwächere Flugzeuge noch weniger Chancen hätten als mit der heutigen Regel .

Im SC mehrheitlich abgelehnt,im PM abgelehnt. Ausschließlich bei Junior-WM und -EM sollen allerdings 7 Wertungsdurchgänge geflogen werden.

Neue WM / EM Vergaben :

F1 WM 2003 Ungarn

Deutschland berichtete über die neue Cargolifter-Halle nahe Berlin. Diese ist 360 m lang, 210 m breit und 107 m hoch. Es gibt ein Übereinkommen mit der Geschäftsleitung,daß dort nach Absprache geflogen werden darf. Allerdings nur mit Flugzeugen von max 40 g Gewicht und ohne Verbrennungsmotor.Daher leider nichts für Saalflug-F1ABC

Deutschland will sich für die Saalflug - WM 2003 in dieser Halle bewerben.

prinzipiell jeder Interessierte teilnehmen, stimmberechtigt sind jedoch nur die vom nationalen Aero Club benannten Mitglieder oder deren Vertreter. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist noch nicht bindend sondern vorerst eine Empfehlung der Fachvertreter der jeweiligen Klasse für das PM.

4. Die verbindliche Entscheidung erfolgt im PM. Stimmberechtigt ist für jede Nation nur der jeweilige CIAM-Delegierte , einer pro Nation . Im allgemeinen werden Beschlüsse, die im SC einstimmig waren vom PM ohne weitere Diskussion übernommen. Wenn aus dem SC keine eindeutige Empfehlung kommt wird im PM erneut diskutiert und dann erst abgestimmt.

5. Nach Annahme im PM wird das Einsatzdatum festgelegt, ab diesem ist die Regel bindend .

Wilhelm Kamp

F3F Staatsmeisterschaften am Stuhleck-Stmk

Ein kurzer Rückblick

Am 1. und 2. Juni 2000 hieß es für die F3F-Spezialisten auf dem Stuhleck um den österreichischen Staatsmeistertitel zu kämpfen. 27 Teilnehmer aus OÖ, N, Wien, K und Stmk fanden sich schlussendlich beim Alois-Günther-Haus am Stuhleck ein. Nach den üblichen Formalitäten hieß es bis gegen Mittag zuwarten, da sich der richtige Aufwind erst langsam aufbaute. Um ca. 11 Uhr ging es los.

Der Wettbewerbsleiter Karl Masopust und die Wendemarkenrichter begannen ihre anstrengende Arbeit. Volle Konzentration war bei den Piloten und Funktionären gefragt. Karl hatte alles fest im Griff und die Wendemarkenrichter Stefan Hölbfer aus Müzzuschlag und Christian Rauninger aus Eisenerz hielten trotz der aufkommenden Kälte eisern durch und arbeiteten fehlerfrei. Der Union Eisenerz sei auf diesem Weg für die Unterstützung gedankt, so konnte der Mangel an Helfern beseitigt werden.

Der Wind blies einigermaßen konstant den Hang herauf. So konnten samstags 5 Durchgänge geflogen werden. Hermann Haas (Union Eisenerz) flog gleich den ersten Tausender und ging damit in Führung, auch Karl Felbermayer (FMBC Kirchdorf) legte in den weiteren Durchgängen 2 Tausender vor. In 5. Durchgang legte Haas mit einem weiteren Tausender die Basis für den Sieg. Wettermäßig hatte der Organisator, der 1. FMC Müzzuschlag Glück, die angekündigte Gewitterfront kam erst Samstag Abend. Am Sonntag gab es zwar wieder schönes Wetter, aber keinen Hangaufwind. Daher konnte kein weiterer Durchgang mehr geflogen werden und die Staatsmeisterschaft, die übrigens protestfrei verlief, wurde beendet. Somit wurde Hermann Haas mit deutlichem Vorsprung österreichischer Staatsmeister in der Klasse F3F auf den Plätzen folgten Karl Felbermayer und Gerhard Flixeder (MFK Quax Linz). Herzliche Gratulation den Siegern.



v.l.n.r. LSL Mag Krasser (Ui - kumt do no a Fliaga?) 2. Felbermayer, Staatsmeister Haas, 3. Flixeder, BFR Planitzer, D.I. Stadelbauer (Organisator) Foto DI Stadelbauer

Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer 1. FMC Müzzuschlag

Rangliste:

1. Haas Hermann,	Stmk.	3956 Punkte	4. Zauner Gerald,	OÖ.	3650 Punkte
2. Felbermayer Karl,	OÖ.	3834 Punkte	5. Hoffmann Peter,	NÖ.	3528 Punkte
3. Flixeder Gerhard,	OÖ.	3706 Punkte	27 gewertete Teilnehmer		



Schnäppchen!!!

Voll-GFK-Hotliner SIRIUS

Mehrfarben-Airbrush-Lackierung Spw.: ca. 1,7m, neuwertig, flugfertig ausgerüstet mit mit 2 Servos C341 und 1S60, Brush-

less-Antrieb mit Kontronik-Getriebemot. KBM 37-28-3,7 samt Regler 3PO-30-6-18 (bis 100A) Kohle-Spinner und Kohle-Luftschaube RF 15x13 und selektiertem 10Z-Akku Preis: **ATS 8.000,-**

Brushless-Getriebemotor von Hacker HBR5Wi-L, sensorlos, 6700U/V, für 7-10 Zellen, mit 1:4,4-Keramikgetriebe, wettbewerbstauglich, mit passendem GFK-Spinner **ATS 2.300,-,-**

10-Z-Wettbewerbs-Hotliner neuwertig, mit V-LW, Leichtgewicht auch für 7-Z, 205 cm Spw., flugfertig mit Volz-Servos, ohne Motor. Preis: **ATS 8.000,-**
Pylon 400- Adrenalin, Voll-GFK, flugfertig mit Speed 400, Schulze -Regler und Micro-Servos. **ATS 2.200,-**

Hi-Tech-HLG mit E-Getriebe-Antrieb mit zusätzlichem HLG-Rumpf mit 2 Servos C341, mit V-LW, KFK-Rippenfläche, 2 Servos C2081, 7-Z-Antrieb Gr. Speed 400 mit 1:4 Getriebe und Drehzahlregler mit BEC, Preis: **ATS 2.500,-**

Oswald WACHTLER 01-7745856 abends
051707 32119 Büro e-mail: oswald.wachtler@siemens.at

NUR FLÜGEL fliegen !

Das Jahr 2000 war eine einzige Serie von Erfolgen !

Wir konnten 3 nationale/internationale Wettbewerbe durchführen mit durchschnittlich 15 Teilnehmern und sahen am Ende jedes Wettbewerbstages nur fröhliche Gesichter; auch das Wetter zeigte sich von seiner allerbesten Seite!

Das neue Bewerbungsprogramm scheint großen Anklang zu finden, da es den Wettbewerbsgedanken mit dem so wichtigen Spaß am Fliegen vereinbaren zu können imstande ist. Mitte Juli fand dann unser Kurs am Spitzerberg statt. Mit 14 Teilnehmern der best-besuchte NURIkurs überhaupt! 2 Tiroler gaben uns die Ehre, beides Pfundsburshen und Flieger mit Leib und Seele. Sie wollen wiederkommen ! Ebenfalls im Juli fuhren wir nach Kaltenkirchen in Schleswig-Holstein zum berühmten **Werner Thies-Pokalfliegen**.

Nach 2 Wettbewerbstagen stand fest:

Sieg und Pokal gehen nach Österreich !

Im Herbst und über den Jahreswechsel wurden neue Modelle gebaut, welche Leistungen erahnen lassen, die eine weitere Steigerung versprechen.

Welche NURFLÜGEL-Ereignisse stehen im Jahr 2001 am Programm ?

Wir beginnen am **1. Juli 2001 mit der Landesmeisterschaft NÖ am Spitzerberg.**

Am **15. Juli 2001 beginnt der 1-wöchige Nurflügelkurs ebenfalls am Spitzerberg.**

Bitte bald bei dem Modellbaugeschäft KIRCHERT in Wien anmelden! Für den Kurs sind geplant Vorträge über: **HORTEN-Flugzeuge**, Flächenbauverfahren, Stabilitätsüberlegungen, Elektronurflügel, Überlegungen zu den Problemen gefeilter Tragflächen usw...

Vor allem aber wollen wir am Hang und in der Ebene **fliegen, fliegen und nochmals fliegen !**

Am **21. Juli 2001 findet dann der traditionelle ZANONIA-POKAL** statt; vielleicht mit internationaler Beteiligung.

Am **15. September 2001 wollen wir mit dem ADEBAR-POKAL**

das Jahr wettbewerbs-mäßig abrunden. Ich hoffe möglichst viele Nurflügelfreunde in diesem Jahr begrüßen zu dürfen und verbleibe für diesmal wie eingangs NUR- FLÜGEL fliegen

Euer
Curt Weller



Curt Weller (2.von links stehend) und seine „Nurflügler“ Foto: C.Weller


Modellfliegerclub Hartberg
http://members.aon.at/modellflug-hartberg
p.a. Werner PITTER • A-8290 Hartberg • R. Obendraufstraße 8
tel.: 03332 / 64900 • e-mail: w.b.pitter@utanet.at

EINLADUNG ZUR JUBILÄUMSFLUGSCHAU 100 Jahre Aero-Club am Modellflugplatz Hartberg Habersdorf

Der Modellfliegerclub Hartberg veranstaltet wieder ein Super Schaufliegen, eine Modellfliegerausstellung und ein Fliegerfest mit Nachtfliegen .

PROGRAMM:

SAMSTAG 30. Juni 2001
VON 10 Uhr bis 13 Uhr Modellausstellung, Statikschau
AB 13 Uhr Flugtraining und Fliegerfest
Ab 21 Uhr Nachtfliegen (ein einmaliges Erlebnis)

SONNTAG 1. Juli 2001
VON 10 Uhr bis 13 Uhr Flugtraining
Ab 13 Uhr SUPER FLUGSCHAU

Wir laden alle Modellflugfreunde herzlichst ein, mit attraktiven Flugmodellen an unseren Schaufliegen teilzunehmen. (Versicherungspflicht und ausreichende Flugerfahrung sind unbedingt erforderlich)

Campingmöglichkeit vorhanden, Zufahrt beschildert, Rasenpiste 20X130 m, Sicherheitsnetz für die Zuseher, für Essen und Trinken ist gesorgt.

Anmeldungen und Rückfragen:
Johann Schörgenhuber (Organisationsleiter)
Tel 03332 63635 und 0664 2206176
e-mail:johann.schoergenhuber@aon.at

oder Club Info: [http:// members.aon.at/modellflug-hartberg](http://members.aon.at/modellflug-hartberg)

Auf Euer Kommen freuen sich die Mitglieder vom MFC Hartberg.

100 JAHRE IN DER LUFT

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB



Faszination Fliegen -2001 Jahr der Luftfahrt

Der Traum vom Fliegen ist für viele Menschen wahr geworden. Rund 30.000 Österreicher erleben regelmäßig die Faszination Fliegen: sie sitzen am Steuerknüppel von Segel- und Motorflugzeugen, schweben an Paragleitern durch die Luft, springen mit Fallschirmen ab, steuern Modellflugzeuge oder gleiten mit Ballonen sanft dahin.

Der Österr. Aero-Club als Interessensvertretung der Allgemeinen Luftfahrt und des Flugsports will in Zukunft noch mehr Menschen fürs Fliegen in all seinen Facetten begeistern. Der Österreichische Aero-Club feiert heuer, 2001, sein 100jähriges Bestehen. Er ist der drittälteste Aero-Club weltweit. „Wir vertreten alle Menschen, die aktiv im Luftsport tätig sind“, erklärt Aero-Club-Präsident Regierungsrat Alois Roppert: „Wir kämpfen dafür, daß die Faszination Fliegen für breite Schichten der Bevölkerung erschwinglich und die Einschränkungen für die Privatpiloten möglichst gering bleiben“. „Darüber hinaus ist es unser Ziel, speziell die Jugend für den Flugsport in allen seinen Varianten zu begeistern“, unterstreicht Roppert. Deshalb wird die verstärkte Jugendarbeit ein Schwerpunkt des Jubiläumsjahres sein. Unterstützung dafür kommt auch von offizieller Seite: Die österreichische Bundesregierung hat das Jahr 2001 aufgrund einer Initiative des Österreichischen Aero-Clubs offiziell zum „Jahr der Luftfahrt“ erklärt. Damit soll die Bedeutung der heimischen Luftfahrt und des Flugsports in Österreich entsprechend gewürdigt werden. Zahlreiche Pionierleistungen und Weltrekorde in unterschiedlichsten Flugdisziplinen beweisen das hohe Können der rotweißbroten Piloten. Fliegen ist längst kein Sport nur für die Reichen. Der Österreichischer Aero-Club zählt rund 17.000 Mitglieder in verschiedenen Sparten wie Motor- und Segelfliegen, Hänge- und Paragleiten, Modellfliegen, Ballonfahren, Amateurbau und Fallschirmspringen. In Österreich sind rund 1.300 Motorflugzeuge angemeldet: Ultraleicht-Versionen ebenso wie kleinere Motormaschinen bis hin zu den Boeings 777 der Lauda Air und den Airbussen A 340 der AUA. Dazu kommen etwa 900 Segelflugzeuge und an die 300 Heißluftballone. Weiters gibt es etwa 7.000 Hänge- und Paragleiter sowie etwa 1.000 Fallschirme. Gegründet wurde der Österr. Aero-Club 1901 von Victor Silberer, einer schillernden Persönlichkeit (Ballonfahrer, Reichstagsabgeordneter, Journalist und Zeitungsherausgeber). Deshalb wurde auch der für das Jubiläumsjahr angeschaffte Heißluftballon mit dem Kennzeichen „OE-ZOE“ auf den Namen Victor Silberer getauft. Taufpate war übrigens niemand geringerer als der amtierende Wiener Bürgermeister Dr. Siegfried Häupl.



Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Österreichischen Aero-Clubs (ÖAeC) wirbt ein umfangreiches Programm für den Flugsport und die Luftfahrt:

-Eine Flugzeugparade auf der Wiener Ringstraße am 3. Juni 2001

-Die Ausstellung „Faszination Fliegen“ vom 5. - 10. Juni im Wiener Rathaus: Beteiligung von Fluglinien (Lufthansa, AUA, etc.), Bundesheer und österreichischer Luftfahrtindustrie und ein attraktives Programm (Flugsimulator, Captains-Corner, Multimedia-Show, Ausbildungs-Information, Modellflugvorführungen im Rathaus-Hof).

-Ein Jubiläumsempfang im Wiener Rathaus am 8. Juni 2001: Eröffnungs-Gala mit 500 Ehrengästen.

-„Flugtag“ am Heldenplatz am 9. Juni 2001: Motorflugzeuge, Segelflieger, Draken, Hubschrauber,

Ballonstarts, Oldtimer. Fallschirmspringer landen auf dem Heldenplatz.

-Verleihung des „Viktor Silberer Preises“ am 12. März: Der Preis wird sowohl für herausragende fliegerische Leistungen und parallel dazu auch für journalistische Berichterstattung zum Thema Fliegen und Flugsport verliehen. Termin 12.03.01 (genau 100 Jahre nach der Gründung des Osterr. Aero-Clubs 1901).

-Ein Symposium zum Thema Luftfahrt im April 2000 „Luftfahrt und Flugsport in der Zukunft“

-Sonderbriefmarke „100 Jahre in der Luft“: Erscheinungstermin Mai 2001.

-Deutschlandflug-Premiere in Österreich: Der traditionelle „Deutschlandflug“ - eine Flugzeugrallye von über 100 Maschinen - wird 2001 anlässlich des Jubiläums erstmals auch nach Österreich geführt (6.-9. Juni 2001). Die Teilnehmer werden in Wiener Neustadt landen.

-Jugendarbeit - Projekt-Wettbewerb: In Zusammenarbeit mit dem Unterrichtsministerium denken SchülerInnen über das Thema „Fliegen -

Vergangenheit und Zukunft“ nach. Die Prämierung findet vor Schulschluß 2001 statt. Die Siegerklasse fliegt mit der Traditionsmaschine Ju 52 der Lufthansa über Österreich.

-Fliegende Frauen: Pilotinnen aus den Cockpits von kleinen (Cessna 152) und großen (Airbus A 340) Flugzeugen aus ganz Europa treffen einander in Wien. Termin: August/September 2001

-Einmal um die ganze Welt: Wer es geschafft hat, die Welt in selbstgebauten Flugobjekten oder kleinen Flugzeugen oder Ballonen zu umrunden, trifft sich im Juni in Wien mit anderen erfolgreichen Weltumrüdern.

-Design-Wettbewerb: Im Rahmen des Jubiläumsjahres lädt der ÖAeC Künstler und Grafiker dazu ein, ein neues Logo für den ÖAeC zu entwerfen.

Für Rückfragen: Manfred Hluma, Agentur Gassner&Hluma 1180 Wien, Bischof Faber-Platz 14/4 Tel.: 01/479 81 82, Fax: 01/479 81 82 83, mobil 0676/326 83 52, email: flieger@via.at

Besuchen Sie uns doch einfach mal im Internet unter www.roedelmodelle.de
- eine der weltweit besten Informationsseiten in Sachen Modellbau!

Rödelmodell

Die Besonderheiten unserer neuen PIPER PA 18:

- Komplette CNC-gefräst
- Hohlkehlen Querruder
- Original angelenkte Klappen



Unser Kundeservice:

Wir beraten Sie gerne in Sachen Motor bzw. RC-Einbau unserer Modelle. Passende Problemlösungen haben wir für Sie parat. Testen Sie uns!!!

Bestellen Sie direkt bei Rödelmodell.

Wir liefern per Post oder German Parcel.



Unser Katalog 2001 ist fertig!!!

Rein schau lohnt sich!!!

für 220 Schilling (16 €) inkl. Versand (85 Schilling)



Rödel Modellbautechnik

D-86874 Mattsies - Telefon 049-8268-713
Lausangerweg 3 - Telefax 049-8268-715



100 Jahre in der Luft Veranstaltungsübersicht

In Wien finden zwei große Ereignisse vom 05.06.01 bis 09.06.01 im Rathaus der Gemeinde Wien und am 09.06.01 auf dem Heldenplatz statt. In der Volkshalle, die leicht vom Rathausplatz oder über den Arkadenhof des Rathauses zu erreichen ist, findet eine umfassende Präsentation aller Fachsektionen des Österreichischen Aero-Clubs statt. Zusätzlich werden weitere Aussteller viel Sehenswertes und Interessantes aus der Luftfahrt vorstellen. Alle Besucher haben vor Ort die Möglichkeit sich über die einzelnen Flugsparten zu informieren. An beiden Veranstaltungsorten steht für spezielle Fragen ein fachkundiges Personal zur Verfügung. Die Luftfahrt zeigt sich auf dem Heldenplatz sowohl am Boden als auch in der Luft. Spiel und Spass für Kinder werden dort sicherlich nicht zu kurz kommen. Eine kurze Übersicht soll veranschaulichen, welche Programmpunkte in der Volkshalle und auf dem Heldenplatz die Besucher erwarten:

Wiener Rathaus/Volkshalle:

- Alle Fachsektionen des Österreichischen Aero-Clubs stellen aus. Diese sind: Modellflug, Para- und Hängegleiter, Motorflug, Segelflug, Fallschirmspringer, Amateurbau und Ballonfahrt. Der Aero-Club ist mit einem eigenen Stand vertreten.
- Die Austro-Control (ACG) errichtet einen kompletten Radarplatz mit Bildschirm, auf dem gleichzeitig sämtliche über Wien und in der Umgebung stattfindenden Flugbewegungen übertragen und dargestellt werden. Um alle Bezeichnungen und Darstellungen auf dem Bildschirm zu verstehen, erklärt ein Fluglotse alle Einzelheiten.
- Ein wahrer Publikumsrenner für Kinder und Jugendliche wird vermutlich ein Segelflugzeugcockpit mit eingebautem Flugsimulator sein. Bei dieser Ausstattung können sehr realistisch Segelflüge nachvollzogen werden.
- Sicherlich von großem Interesse wird die geplante Aufstellung einer 1:1 Nachbildung eines Airbus A340-Cockpits sein. Die Besucher erhalten einen ausführlichen Überblick, wie umfangreich die technische Ausstattung eines A340 Cockpits ist.
- Bei der EDV-Cyberspace-Ecke sind jene Besucher gut aufgehoben, die mittels eines PC-Flugsimulators ihre eigenen Flugfähigkeiten testen wollen.
- Im Pilotcorner wird zwei Mal am Tag ein Flugkapitän für Fragen über die Luftfahrt zur Verfügung stehen.
- In Bild und Text wird die Geschichte des Österreichischen Aero-Clubs dargestellt.
- Die Austrian Airlines und das Bundesheer sind ebenso vertreten
- Die Briefmarkenfreunde können bei dieser Ausstellung Sondermarken erstehen.
- Eine Kaffeebar ist selbstverständlich vorhanden.

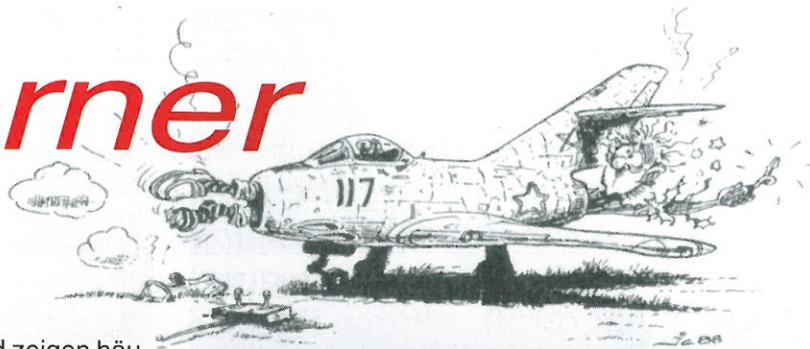
Heldenplatz:

- Besichtigung von Flächenflugzeugen und Hubschraubern wie z.B. zwei Militärhubschrauber, Ultra-Light, Motorsegler, Segelflugzeuge, Pitts Special sowie ein Breitlingflugzeug und einiges mehr.
- Informationen über militärische Luftfahrtberufe.
- Interessierte für das Paragleiten können so genannte Aufreissübungen probieren.
- Ballonaufbau, und wenn es das Wetter zulässt, erfolgen auch Starts.
- Modellflugvorführungen
- Querschnitt über besonders tolle Modellflugzeuge.
- Auf einer Videowall wird das aktuelle Geschehen übertragen und verschiedene Filme vorgespielt.
- Das Memphis-Para-Team, Red Bull und das Bundesheer werden Zielfallschirmsprünge durchführen.
- Für Kinder steht eine Rutsche und eine Kinderburg zur Verfügung.
- Ein bemanntes Luftschiff wird über dem Heldenplatz kreisen.
- Die große Schlussziehung und Verlosung der gestiftenden Preise.

Bis zur Eröffnung können noch einige Programmänderungen eintreten. Der Österreichische Aero-Club wünscht den Besuchern jetzt schon viel Freude bei der Veranstaltung „100 Jahre in der Luft“.

Ing. Roland Dunger
Referat für Öffentlichkeitsarbeit

Jet-corner



Hallo Jetfreunde!

Dass diese Saison vielversprechend wird zeigen häufige Anrufe, von Modellbaukollegen, welche in der Jet-szene noch unbekannt sind und sich gerade mit Ihrem ersten Jet beschäftigen, oder jene die am Schrauben oder Entwickeln sind und interessantes Zubehör oder Jets auf den Markt bringen.

So gibt es in dieser Ausgabe von Jet-Corner wieder einige interessante Neuigkeiten.

Beginnen möchte ich aber mit einer Veranstaltung über dem großen Teich.

Peter Koch und mir war es Anfang März einfach zu kalt in unseren Breiten, und wir beschlossen kurzerhand Florida Jets am Flagler County Airport nahe Daytona zu besuchen. In dieser Region war in der ersten Märzwoche die Hölle los, nicht nur das Jet-Event, sondern noch viel mehr zog die Biker's Week in Daytona die Massen an.

Florida Jets findet wie fast alle Amerikanischen Events auf einem großen Flugplatz statt, wo meistens eine der Pisten den Modellen vorbehalten ist. So mischt sich das Bild, und so manche Cessna mit Besuchern gefüllt drängelt sich zwischen den Jets.



Frank Tiano, besser bekannt als Mr. ZAP veranstaltet jährlich mehrere dieser Events. Der bekannteste davon ist sicher Top Gun in Palm Beach.

Wenn man Freunde treffen will, sollte man auf Reisen gehen, traf auch hier zu und so waren auch Harald Reitprecht und

Ernst Hödl vor Ort und nahmen jeden Tip an, der Ihren Austrian Bandit noch schneller machen könnte.

Gut 200 Piloten kamen mit Ihren Jets ins Flagler County. Um diese Vielzahl an Jets in vier Tagen in die Luft zu bringen ist es notwendig, einfach mehrere gleichzeitig fliegen zu lassen, was es für das Publikum vielfach interessanter macht. Bei uns bis dato eher selten zu sehen, aber aufgrund der steigenden Pilotenzahlen bei heimischen Events in Zukunft nicht mehr wegzudenken.



Dominiert wurde dieses Event klar von BVM Modellen, RAM und AMT USA Turbinen. Sicher jeder zweite Jet war ein Bandit oder eine Phantom von BVM mit RAM bestückt. Ein tolles Erlebnis, welches zumindestens einmal auf dem Programm eines Jetfliegers stehen sollte.

Eine beeindruckende technische Leistung stellt die **Concorde** von AMT USA dar, welche leider noch nicht



flugfertig war, aber was wir sehen konnten ist schon beeindruckend.

Maßstab	1:10
Länge:	6.5m
Spannweite:	2.6m
Abfluggewicht:	85 Kg
Antrieb:	4 x AMT Olympus turbojet.
Total Schub:	68 Kg

Am Rückweg wurden wir noch von Rei Gonzales dem Gründer von **RAM Microjets** in Miami eingeladen. Die Fertigung der RAM Turbinen überzeugt auf den ersten Blick. Der Maschinenpark wurde für 4,5 Mio USD komplett neu angeschafft, und ist verglichen mit europäischen Verhältnissen sicherlich führend. RAM ist in den USA der größte Turbinenproduzent, und übertrifft nach den Angaben von Rei Gonzales auch den europäischen Wettbewerb. Die Produktpalette umfaßt momentan eine Miniturbine RAM 500 mit 50N Schub, eine RAM 750 mit 95N, und eine RAM 1000 mit 125N Schub. Alle RAM Turbinen sind selbststartend.

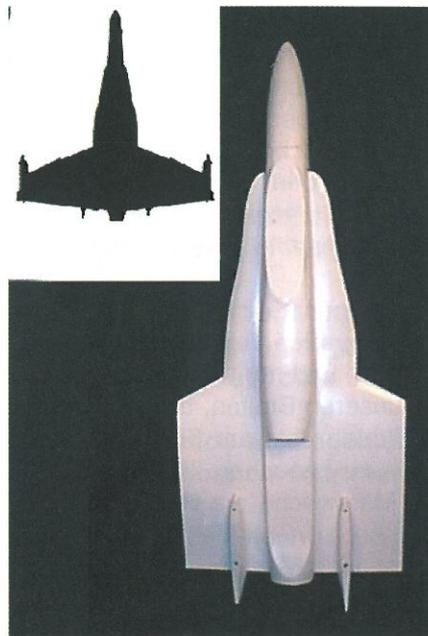


Einige Modellneuentwicklungen sind auch im Kommen.

Für die , die Kangaroo's oder Hotspot's nichtmehr sehen können, gibt es jetzt eine neue Trainergeneration.

Die **X-18** erscheint in Kürze bei JETPOWER.AT.

Die Turbine eingebaut und trotzdem ohne Schubrohr und leicht zugänglich, Flugeigenschaften wie von Trai-



nern erwartet, die Silhouette eines Kampfjets und in Voll GFK gefertigt.

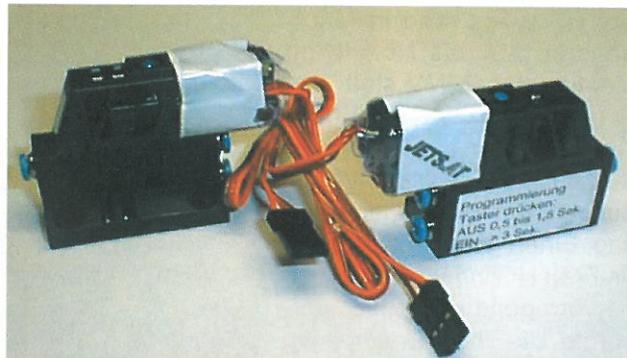
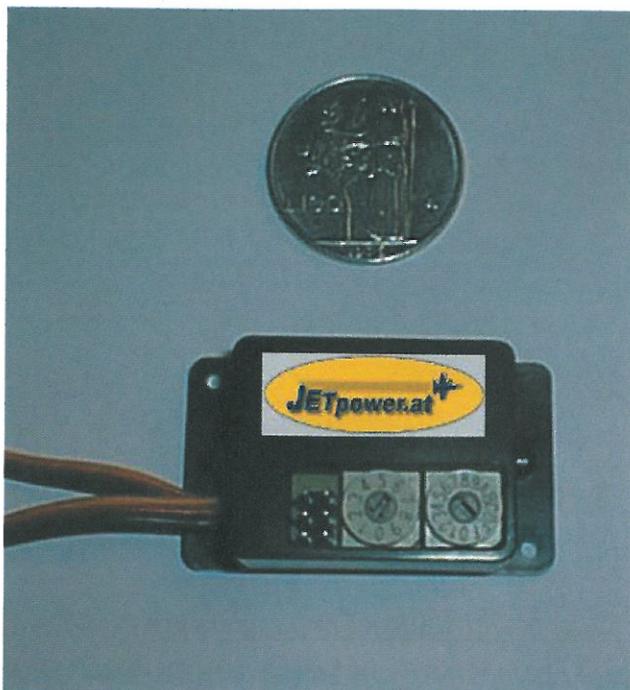
Manfred Eberhard wird gemeinsam mit Hermann Michelic wieder einmal für Aufsehen auf Flugtagen sorgen. Hier entsteht eine **F-14 Tomcat** mit gigantischen Ausmaßen.

Maßstab 1:7,5 Länge von 2550 mm und eine Spannweite von 2610 mm.

Das Modell wird selbstverständlich mit einem funktionierenden Schwenkmechanismus ausgestattet. Hermann Michelic tüfelt zur Zeit gerade an den Details dieser aufwendigen Mechanik. Weiters vorgesehen sind funktionsfähige Vorflügel. Das Modell wird in Voll-GFK-Kevlar-Bauweise in Vakuumtechnik aufgebaut werden. Nur so ist die Erreichung der notwendigen Festigkeit bei vernünftigem Gewicht möglich. Die Oberfläche des Modells wird „Scale“ ausgeführt,



d.h. Blechstöße und Deckel sind in die Oberfläche eingearbeitet. Wir werden weiter über das Projekt berichten.



gere Haltespannung im EIN Modus hat, was den Stromverbrauch senkt. Der Preis von 898,- konnte trotz der Verbesserungen gehalten werden.

Im letzten Jetpower habe ich über die Fahrwerksentwicklungen von **AIR-TEC** berichtet. Nun gibt es hier auch Fahrwerksbeine für Scalejets wie z.B. die L-159. Laut Aussage von Johann Laufentaler ist jede Soderanfertigung möglich. Anfragen an Johann Laufentaler
Tel 0664 3155976
e-mail airtec@gmx.at .

Immer wieder verlangte elektronische Steuerungen betreffen Fahrwerke und Fahrwerksklappen sowie Bremsen. Dafür gibt es bei JETPOWER.AT einen **Sequencer** der Fahrwerkstüren und Mechaniken beliebig steuert aber auch als aktives V-Kabel verwendet werden kann. Es gibt viele Einstellungsmöglichkeiten, wobei sicher kein Wunsch offen bleibt. Bei einem Einführungspreis von ATS 998,- ist dieser auch noch dazu billiger als andere am Markt befindliche.

Das bereits beliebte elektronische **Pneumatikventil** ist mit einer neuen Software versehen worden, die einfacher zu bedienen ist, und eine wesentlich gerin-



Unter der Marke **JETpower.at** (www.jetpower.at Katalogdownload) ist ein neuer Jetshop entstanden. Hier wird der Jetfreund zukünftig alles finden, was speziell notwendig ist um Jets zu betreiben.

Die etwas **ANDERE** Druckerei

**DONAU
DONAU
FORUM
FORUM
BRÜCK
BRÜCK**

Sagedergasse 29, 1120 Wien. Tel. 804 52 55 Fax 804 56 75 ISDN 803 80 51

Am 31. März fand in Maut-
hausen OÖ das Non flying
Meeting des AJMV statt. Der
Gastgeber war Franz
Höllinger, der alle Mitglieder
des **Austria Jet Modell Verein**
auf sein Firmengelände emp-
fing. Einen ganz großen Dank
an Frau Höllinger, die uns alle
hervorragend kulinarisch ver-
sorgte. Die Themen waren die
WM in Thailand sowie die Sai-
son 2001 mit all ihren Veran-
staltungen, sowie reger Aus-
tausch von Neuigkeiten.

Peter Cmyral berichtete über
das diesjährige Meeting des
IJMC in Reihnbach (D) und
brachte die letzten News zur
WM. Unter der Leitung von

Teammanager Aldo Ofenheimer wurden Details zum Austria Jet-Team besprochen.



Nach den letzten Informationen besteht das Österreichische Team nun aus

Manfred Eberhard

Ostarichi Draken

Jürgen Tüchler

F-5

Peter Häusl

F9 Panther

Peter Mayer

Strikemaster

Dietmar Grosz

L-39 Albatros

Michael Binder

L-159 ALCA

In kürze präsentiert sich das österreichische Team im Internet (www.jets.at).

Wer an einer Gruppenreise nach Thailand im November interessiert ist, sollte sich bei Aldo Ofenheimer rechtzeitig melden. Tel./Fax: 0316 679938 e-mail: ofenheimer@netway.at

Viele waren verunsichert, ob der Termin in **Villesse steht**. Villesse findet definitiv am 5. und 6. Mai statt, wobei viele schon am Donnerstag anreisen.

Alle Termine aktuell auf www.jets.at

Nun, bald geht es in Villesse los, und 3 Wochen später vom 25.-27. Mai in Enns, und die lange ungemütliche Jahreszeit wird vom Kerosinduft verdrängt.

Bis bald

Euer

Hans Michael Binder www.jets.at binder@jets.at Tel.:0676 40 716 03



Die Jetspezialisten

Katalogversand

Tel.: 0676 4071603 oder +4318794533 30DW
office@jetpower.at www.jetpower.at

JETS OVER VIENNA 2001

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



24. bis 26. August 2001 **EINTRITT FREI!**



Freitag 24. August

- Freies Training
- Wiener Heuriger für alle Teilnehmer

Samstag 25. August

- 9:30 Jet-Show total
- 19:00 Flugplatzfest mit Nachtfliegen und Live-Entertainment mit den MEATBALLS

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
- **DIE GROSSEN KOMMEN**
FLUGZEUGE UND HUBSCHRAUBER
- **TOMBOLA**
MIT VIELEN PREISEN WÄHREND DER GANZEN VERANSTALTUNG GROSSE SCHLUSSVERLOSUNG



INFORMATION:



www.mfc-falke.at
www.jets.at

Anmeldung:

Tel.: +43 676 4071603
Fax: +43 1 879 45 00-30
e-mail: info@mfc-falke.at

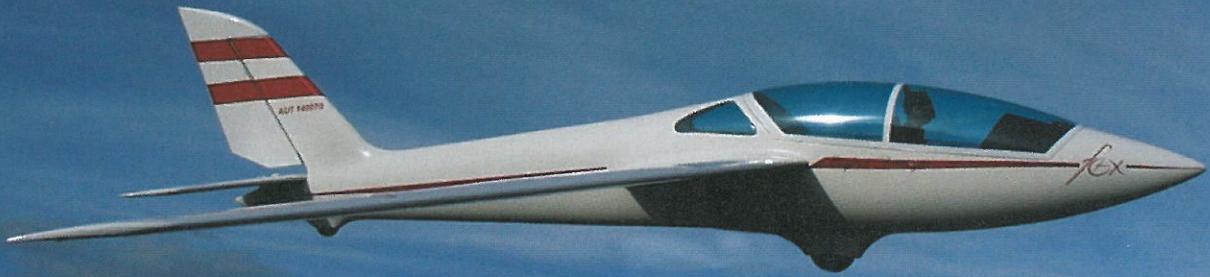
Ort:

Am Flugplatz des MFC Falke Wien bei Strasshof NÖ

Anfahrt aus Wien über die B8 zwischen Deutsch-Wagram und Gänserndorf



fox



von Schweighofer modellbau

Mit fast „fertig gebauten“ Fliegern hatte ich bis dato immer so meine Probleme.

Das meine Meinung nur ein Vorurteil war, zeigte mir der Fox von **Schweighofer modellbau**.

Hier vorerst mal die technischen Daten:

Spannweite 2550mm

Länge 1380 mm

Profil RG 15

Gewicht ca. 2300g

Quer-Höhe-Seite ist obligatorisch

Der Bausatz selbst besticht durch einen fast makellosen, glänzend weißen nahezu nahtlosen Rumpf, der auch an den richtigen Stellen verstärkt ist.

Die Markierungen bzw. bereits werksseitig gefertigten Rumpfbohrungen sind absolut präzise und die Flächen passen daher auch „saugend-schmatzend“. Etwas enttäuschend, da aufwendig, ist jedoch das Ausfräsen des Rumpfes für die hinteren Fenster, wenn man sie wirklich so wie ich einbauen will. Denn das versaut die Werkstatt ungemein. Für ganz eilige tut's sicher auch ein Stück Folie.

Eine wirklich immer wieder für mich grausliche Arbeit, ist das Anpassen des Kabinenrahmens und der Haube, bitte liebe Hersteller könntet Ihr nicht diese

Tiefzieteile bereits beschneiden?! Es wäre eine tolle Erleichterung.

Alle dem Bausatz beigelegten Sperrholzspanten sind fertig ausgeschnitten und passen ebenfalls exakt.

Die Flächen sind makellos verschliffen und sehr gut gebügelt. Selbst die Querruder sind bereits montiert und das spaltfrei. Die Aufnahmen für den Flächenstab, der übrigens aus GFK ist, sind ebenfalls sehr genau gearbeitet und passen exakt.

Für die Flächenarretierung verwendete ich meinen geliebten Schnapper von **Multiplex**, eine geniale Konstruktion.

Weiteres gibt es über den Bau der Fox (oder vielleicht des Fox??) nichts zu berichten.

Ja vielleicht eines noch „Foxpickenln“ gibt es bei der **Hobbyfactory** bei Felix, da leider nicht im Bausatz beigelegt.

Leider fehlt auch eine Bauanleitung, aber ich glaube das stört eher wenig, da ja den Fox sowieso kein Anfänger bauen und vor allem fliegen sollte.

Beim Auswiegen sind einige Bleizugaben erforderlich, jedoch löste ich das Problem durch Verwendung eines 2800mA Akkus. Damit habe ich wenigstens



ausreichend „Saft“ für ausgedehntes „Hangturnen“. Und damit kommen wir schon auf den Punkt!

Der Fox fliegt ausgezeichnet und folgt recht willig seinem Piloten. Natürlich kein Anfängermodell aber für geübtere Piloten ein wirklich tolles Gerät!

Ausführung, Flugeigenschaften und vor allem der Preis von **ATS 2998**.— sollten eigentlich dieses Modell zu einem Renner machen.

Ich jedenfalls freue mich schon auf meine nächste Hangflugwoche auf der Sommeralm mit meinem Fox.

Manfred Dittmayer



Fordern Sie Katalog & Neuheit 2001/2 für DM 12,- in Briefmarken direkt bei Jamara an.

Prospekt
Magnum-Motoren
gratis



www.jamara.de

CAP 230

eingefärbte
GFK-Motorhaube

...werden Sie
Stützpunkthändler !!!

Giles

eingefärbte
GFK-Motorhaube

Spannweite: 1650 mm
Best.Nr. 00 5360

**Midget
Mustang**

eingefärbte
GFK-Motorhaube

Spannweite: 1512 mm
Sport-Design
Best.Nr. 00 5690

MAGNUM

Motoren
Test
sehr
gut



**0-1
Bird Dog**

eingefärbte
GFK-Motorhaube

eingefärbter GFK-Rumpf

Spannweite: 1840 mm
Best.Nr. 00 5340



Lear-Jet E-Ducted-Fan



Wohl einer der bekanntesten und meistgefliegenen Privatjets ist der Lear 35. Kaum einer der großen Stars aus Unterhaltung oder Sport ist oder war nicht im Besitz dieses Flugzeuges. Ja, man könnte sogar sagen, der Lear-Jet gab dem Jet-Set seinen Namen.

Die Entwicklungstechniker von Kyosho nahmen sich den Lear 35 zum Vorbild für die Entwicklung eines zweistrahligen Elektro-Jets. Der Lear ist bis dato das letzte Modell der erfolgreichen E-Jet Serie von Kyosho, bestehend aus der T-33 und der wunderschönen F-16. All diese Modelle sind in einer Styro-Sperrholzspantentechnik gefertigt. Der Lear-Jet ist darüber hinaus durch eine neue Technologie noch mit einer harten und glatten Oberfläche versehen und benötigt keinerlei Anstrich. Der dem Bausatz beigegebene Dekorbogen ermöglicht es daher, ohne jegliche zusätzliche Oberflächenbearbeitung, ein sehr schmuckes und elegantes Modell herzustellen. Innerhalb relativ kurzer Zeit (ca. 5-7 Stunden) ist der Lear-Jet fertigzustellen. Am zeitaufwendigsten, und eine der heikelsten Arbeiten, ist das Entgraten der einzelnen Bauteile, das sehr mühselig ist, den ganzen Arbeitsplatz „versaut“ und passt man nicht auf, auch die Oberfläche des Modells verletzen kann. Hier ist



falt zu erfolgen, da jeder kleinste Schneidefehler (Verlaufen des Messers) zu einer Oberflächenbeschädigung führen kann. Hier wäre es wünschenswert, wenn diese Arbeiten bereits werkseitig durchgeführt würden. Die Passgenauigkeit der Einzelteile ist, wenngleich auch fallweise Anpassungsarbeiten notwendig sein können (Toleranzen), zufriedenstellend. Das beigegebene Zubehör ist von hoher Qualität und besteht aus Rädern, vorgebogenem Fahrgestell, bereits in den Gondeln montierten Impellern und Stahlbowdenzügen und Kleinteilen. Die Bowdenzüge sind jedoch mit Vorsicht zu genießen, da bei meinem Modell beim Einschrauben der Gabelköpfe, sich die Löthülsen vom Stahlseil leicht trennten. Ich empfehle daher unbedingt die Löthülsen nachzulöten, um „unerklärbare“ Abstürze zu vermeiden.

Die wie gewohnt bei Kyosho ausgezeichnete ausgeführte Bauanleitung ermöglicht



also größte Vorsicht und ein guter Staubsauger von Nöten. Auch das Ausschneiden der Quer- und Höhenruder sowie des Seitenruders hat mit größter Sorg-

es auch den etwas ungeübteren Modellbauer diesen Jet ohne Probleme zu bauen. Bei dem sehr aufwendig gestalteten Dekorbogen ist jedoch Vorsicht gebo-

CLASSIC 5

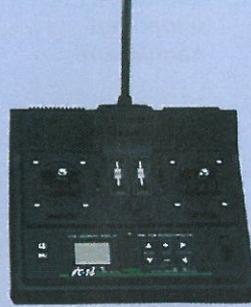


1490.-

5-Kanal-FM fast zum Preis einer 2-K-Anlage ... ideal für Einsteiger, da voll kompatibel. Mit 2 Servos komplett

FC-16

Hochwertige Computertechnologie zum Preis einer konventionellen Fernsteuerung! Komplettes Set



2699.-

KLASSENGIEGER IN DER 9 MM-KLASSE

B109 Super Pico B 9

Technische Daten
9x24,5x29 mm
0,15 s/60°
1,5 kg Stellkraft



399.-



Aktionszellen NiMH in besonders preiswerter und guter Qualität

MICROZELLE 550 MA

19.-

MIGNONZELLE 1300 MA

22.-

B 112

Wirklich fast unverwundlich – exzellente Qualität zum super Preis! 14 mm Sub-Micro, 2 g leichter als alles vergleichbare, kugelgelagert

299.-

Technische Daten
29x25x14 mm
16 g
2,6 kg Stellkraft
0,14 s/60°



HITEC HS 81

Das 12-mm-Servo höchster Qualität zu einem super Preis!

259.-

UNSERE SPEZIAL-SERVO-AKTION. GILT AUF ALLE SERVOS GLEICHEN TYP

**BEI KAUF VON 5 STÜCK -5 %
BEI KAUF VON 10 STÜCK -10 %**



MVVS 2,5 GFS/R
499.-

MVVS 6,5 GFS/R
729.-



JETI BRUSHLESS-LINE

ab **799.-**

JETI PHASOR BÜRSTENLOS MOTOREN

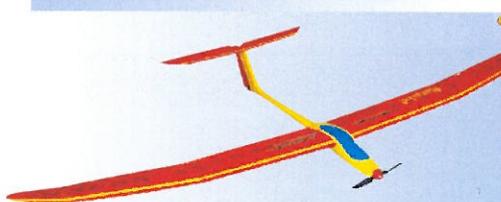
ab **1298.-**



INTELLI-CONTROL AKKU MANAGER

für 1 bis 25 Zellen NiCd/NiMH, bis 5 A Ladestrom, bis 3 A Entladestrom, für NiCd-, NiMH und Bleiakkus geeignet, Laden/Entladen automatisch, Kapazität messen

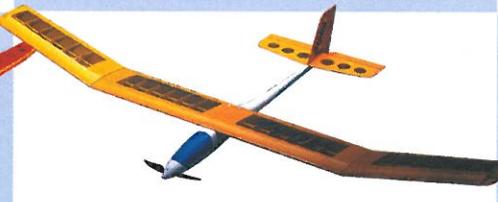
1498.-



RAPID

Fix-fertig Modell für E-Antrieb aller Leistungsklassen mit Querruder und Klappen vorgesehen. SP: 2280 mm

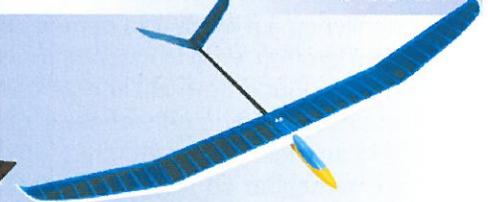
2098.-



ALPHA II

Fix-fertiger Elektroanfängersegler mit Motor und Luftschraube, SP: 1800 mm

1498.-



HLG PERFECT

Fertig-Modell in perfekter Qualität zu einem außergewöhnlichen Preis, SP: 1460 mm

1398.-



HORNET

Ferngesteuerter Modellhelicopter im Kleinformat. Komplett in CFK gefertigt ergibt dieser kleine Hubschrauber eine sehr hohe Festigkeit und Stabilität.

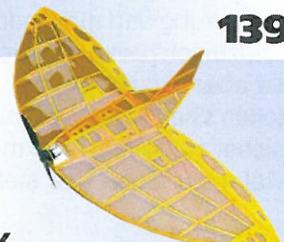
2890.-



FOXBAT

Durch die „Entenkonzepktion“ der beiden Tragflügel ergeben sich bisher nicht bekannte Flugeigenschaften. Für Speed 400. SP: 800 mm

559.-



ELIPSTIK

Zum Betrieb in der Halle genügt das beiliegende Antriebset. Das Modell wird fix + fertig und foliert geliefert. SP: 1092 mm

1250.-



RAPTOR 60

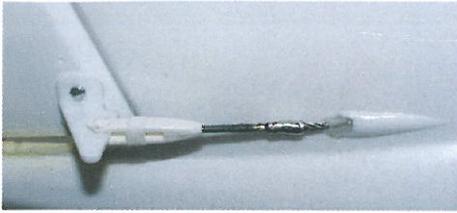
Der Aufbau ist weitest gehend identisch mit dem Raptor 30, jedoch für die stärkere Motorisierung gerüstet.

ab 9490.-



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

Geschäftszeiten: Montag–Freitag von 10–12.30 Uhr und 14.30–18 Uhr, Samstag von 9–12.30 Uhr. Tel. Bestellannahme Montag–Freitag von 8–18 Uhr



**Löthülsen
unbedingt
nachlöten!!**

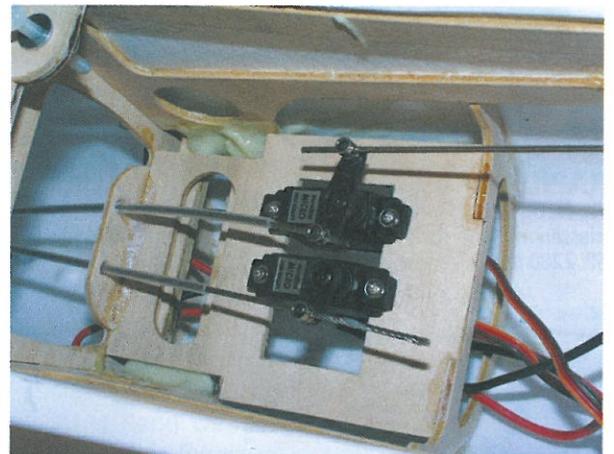
ten. Die geschwungenen Längsstreifen stimmen im vorderen Cockpitbereich nicht in den angegebenen Radien, sodass mit einem Fön nachgearbeitet werden muss. Dies ist zwar kein Problem, jedoch sehr zeitaufwendig. Für den Einbau der Fernsteuerung, der Flugakkus und der Regler ist genügend Platz vorhanden. Auch die angegebene Schwerpunktlage stimmt und kann ohne Bleizugabe erreicht werden. Alles in allem ist mit diesem Bausatz von Kyosho mit relativ geringem Aufwand ein sehr schönes und vorbild-



Landeanflug mit etwas Strom gehts besser und „Jetlike“



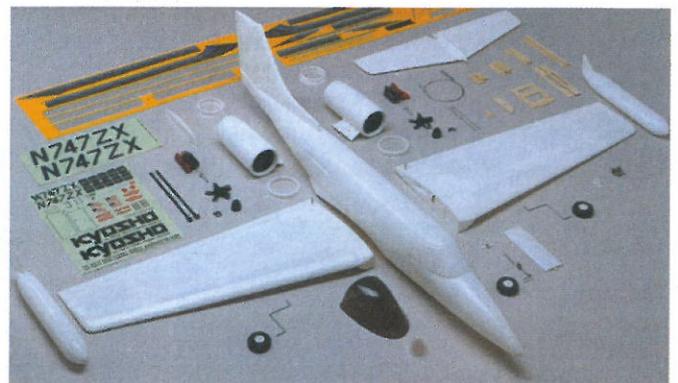
ähnliches Jet-Modell zu bauen, das in seiner Eleganz dem großen Vorbild in nichts nachsteht. Bei der Flugerprobung konnte der Lear durch nahezu gutmütige Flugeigenschaften überzeugen. Wendig und schnell, jedoch durchaus gleich von Anfang an beherrschbar so stellt sich dieser Jet vor. Das herrliche Flugbild und nicht zuletzt der wirklich tolle Sound der Triebwerke machen den Jet zu einem Renner auf allen Flugtagen. Bei all dieser Begeisterung darf man jedoch nicht vergessen, daß man „elektrisch“ unterwegs ist und das ist ja immer zu kurz. Ist aber wirklich einmal „Brennschluß“ so bringen die tollen Gleitflugeigenschaften das Modell noch immer sicher zu Boden. Aber mit etwas Gas zu Landen macht viel mehr Spaß und sieht auch besser aus!



Manfred Dittmayer

Technische Daten:

Spannweite	1.547 mm
Länge:	1.390 mm
Gewicht	
Testmodell:	2850 g
Motore: 2x	AP29 L Special
Akkus: 2x	8,4 V 2000mAh



Die neuen Jets sind da!



Robbe Hunter 400



Multiplex Twin Jet



Graupner Star Jet

MODELLSPORT **BOEHM**

Schlosshoferstrasse 25 • 1210 Wien

Tel.: (01) 278 16 86 • Fax: 271 55 60

email: verkauf@boehm.co.at

www.boehm.co.at

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND



Was macht Ihre Mitgliedschaft beim Aero-Club so sicher?

Ein sicherer ANKER.

Alle Mitglieder sind automatisch haftpflicht- und unfallversichert.



Was macht Ihre Veranlagung so sicher?

Nach oben unbegrenzte Renditechancen – und nach unten?

! Völlig abgesichert, das ist ein klares Investmentkonzept für Ihre Vorsorge!

Denn der ANKER-Longterm-Star und die ANKER-Innova bieten wie eine direkte Veranlagung in Aktien, Anleihen oder Branchenfonds exzellente Renditechancen, aber im Gegensatz dazu eine einzigartige Kapitalgarantie mit Garantieverzinsung. Und während Ihr Geld ertragreich für Sie arbeitet, genießen Sie die Sicherheit der bewährten ANKER Er- und Ablebensversicherung.

Ein sicherer ANKER.

Der Spezialist für wertpapierorientierte Lebensversicherungen.

Sollten Sie Fragen haben,
rufen Sie einfach
T (01) 53 474 - 226

Herr Mag. Rober Hager
informiert Sie gerne.
r.hager@deranker.at

Ihr Partner im Druckbereich:

Digitaldruck für
Broschüren, Folder, Zeitschriften, Flyer,
Visitenkarten, Einladungen

Digitaldruck für
Aufkleber, Weinetiketten

Ihr Partner im Großformatdruck:

Plots für Präsentationen, Messen
auf diversen Materialien und Beschichtungen
Plots auf Klebematerial für Autobeschriftungen

FABIKAN & PARTNER
Ges.m.b.H.

IHR PARTNER IM DIGITALBEREICH

Ihr Partner im Kopierbereich:

S/W und Farbkopien jeder Art
auf verschiedensten Papier - oder Foliensorten in vielen Farben

Ihr Partner bis zur Endfertigung:

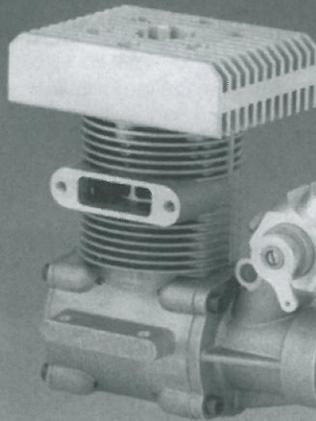
Schneiden, Falzen, Heften, Präsentationsmappen

**2120 Wolkersdorf
Haasgasse 6**

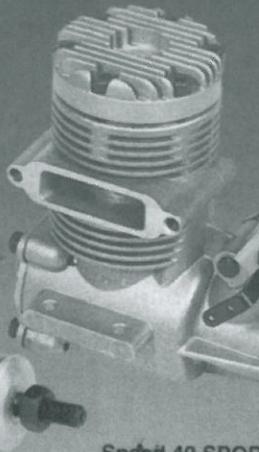
Tel. 02245/48 28

PURE POWER
webra
motor

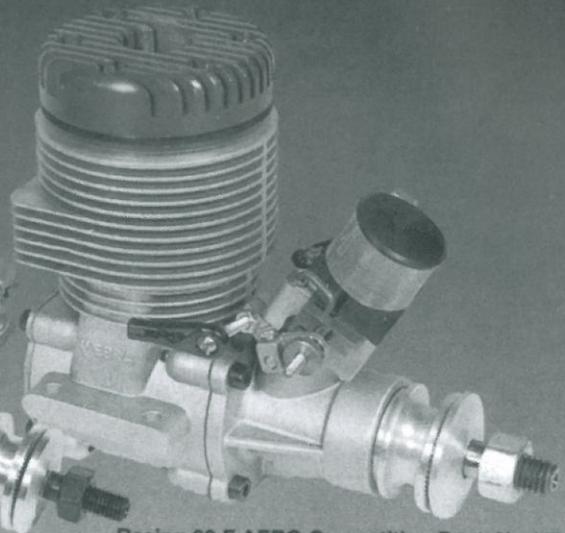
Aero- und Helimotoren.
Tuning für, Heim-, Schlüter-, JR-,
Kyosho- Motoren, Elektromotoren.



Speed 61 F Hell Best.Nr. 1024 HX
Hubraum ccm/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 ccm/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 ccm/cu.in.: 12.0/73
Leistung PS/kW: 2.0/1.47
Drehzahl 1/min: 2500-11000

PURE POWER
webra

Modellmotoren GmbH & Co.KG

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

Modellflug ist Augensache!

Erleben Sie eine neue Dimension im Modellflug mit Zurich Sonnenbrillen!



10 verschiedenen Typen erlauben eine optimale Anpassung an das Helligkeits- und Farbempfinden des Auges. Die Sonnenbrille umschließt die Augenregion vollkommen und verhindert die Blendung durch seitliche Lichteinstrahlung. Die Pupillen öffnen sich und zusammen mit der Filterwirkung ergibt sich eine wesentlich verbesserte Sicht. Das Modell kann auch im Bereich der Sonne blendfrei geflogen werden!
100%-iger Schutz vor UVA, UVB und UVC!

Die obere Reihe zeigt die Zurich-Brillen von vorne, die untere die Durchsicht und Filterwirkung. E, M, G, T und B sind stark getönt und deshalb ideal für empfindliche Augen. Gs und Bs sind nur im oberen Bereich getönt & heller. GsR und TR haben eine rötliche Tönung und liefern einen hervorragenden Kontrast bei bewölktem Himmel! Ye ist ein Aufheller und sehr gut bei stark bewölktem Himmel --> Wettbewerbsschlechtwetterbrille!

Passt über die meisten optischen Brillen! ATS 605,50,-, EUR 44,- zzgl. Versand. Lieferung erfolgt mit Tasche und Schnur!

Ing.Reinprecht OEG <http://www.reinprecht-oeg.com/products>

Infohotline: 03136 55200, Fax 03136 55220, email: office@reinprecht-oeg.com

robbe

HUNTER 400

Fun Jet



Auch robbe modellsport ließ es sich nicht nehmen und brachte, wie in der letzten Ausgabe bereits berichtet, einen Fun Jet mit E-Antrieb und ganz aus Styro gefertigt auf den Markt. Der durch sein flottes Aussehen besonders gut gefiel.

Wider Erwarten, man ist ja an so eine Lieferzeit gar nicht gewöhnt, erhielt die Redaktion bereits im April ein erstes Testmuster. Natürlich war die Neugierde groß und ich begann sofort mit dem Bau (eigentlich nur der Montage) dieses Modells.

Alle Teile sind von außerordentlich gute Qualität und das verwendete Styro überraschte mich eigentlich durch seine hohe „Griffestigkeit“. Der Motor ist bereits voll entstört und sowohl Luftschaubenkupplung als auch Propeller liegen dem Bausatz bei. Ein recht aufwendiger Dekorsatz macht aus dem „Styrobobla“ (Ausdruck eines Modellflugkollegen) einen recht schmucken Jet.

Ich wählte übrigens die Anlenkung des Pendelhöhenruders auch als Querruder und das funktioniert interessanterweise auch.

Nicht zuletzt durch die ausgezeichnete Bauanleitung ist der Bau des Modells an einem Abend erledigt.

Mit der Standard Motorisierung und mit 7 „500 AR“ Zellen fliegt der Hunter auf Anhieb recht zufriedenstellend und gutmütig, ein Handstart ist problemlos möglich.

Auch die Ruderwirkung ist gut und spricht recht willig an. Die Gleitflugeigenschaften besonders beim Landen sind ein Hit und versetzen den gewollten Landepunkt anfangs ganz schön.

Aber ein richtiger „Jet“ ist der Hunter mit dieser Motorisierung leider noch nicht. Will man nicht nur Sonntagsflieger sein und so richtig die Sau raus lassen, so ist die Motorisierung mit einem 410 Motor, 10x 500AR Zellen und einer APC Luftschaube 5,5x4,5 ein Muß. Damit wird das „Hunterelein“ schon eher zu einem Hunter und macht auch ambitionierteren Jetpiloten schon Spaß! Ich werde meinen Hunter nun noch mit einem Plettenberg 200/20/6 beleben und werde darüber berichten.

Je nach Laune und Flugkönnen des Piloten bietet der Hunter viel Spaß für eigentlich wenig Geld und hält auch eine Menge aus.

Also wann „hundert“ bei euch am Platz?



Manfred Dittmayer

Technische Daten: Spannweite 720 mm, Gesamtfläche 12,7 dm², Gewicht ab s470 g

MAGNUM

Motoren
Test
sehr
gut

Spannweite: 1675 mm
Best.Nr. 00 5825

Fordern Sie Katalog & Neuhe für DM 12,- in Briefmarken direkt bei Jamara an. Prospekt Magnum-Motoren gratis

...Im Fachhandel erhältlich!

Harvard AT6

Jetzt kaufen -
morgen fliegen

Inh. Erich Natterer

www.jamara.de ACHTUNG !! Neu

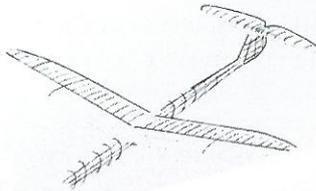
Für aktive ANTIK-Modellflieger und interessierte Besucher:

EINLADUNG

zur nationalen
Antik-Modellflugwoche am Spitzerberg
mit internationaler Beteiligung
Montag 13.8.- Sonntag 19.8. 2001

RC - Wettbewerb
Freitag 17.8.2001 für Segelflugmodelle und
Samstag 18.8.2001 für Motorflugmodelle
(jeweils Konstruktionsjahr bis 1960)

Sonntag 19.8.2001 Modellmotoren-Sammlertreff



Während der Woche: Mo-Do u. So
freies Hangfliegen bei westlicher Wetterlage,
für Motorflieger ist eine Graspiste vorhanden.
Modellflugversicherung erforderlich.

Donnerstag, 16.8.2001 Ausflug nach Wien

Abends gemeinsamer Heutigenbesuch

Zimmerachweis über Touristambüro-
Kurverwaltung Bad Deutsch Altenburg
Tel. 0043 2165 62459 Fax 0043 2165 66704
e-mail baddeutsch-altenburg@netway.at



Veranstalter:
ANTI-K MODELL FLUGFREUNDE
ÖSTERREICH
Kontakt: Fred Jedinger
Tel.: 0043 / (0) 2242 / 70001
e-mail: f.jedinger@xpoint.at

www.burndorfer.at/modellbau
modellbau@burndorfer.at



MODELLBAU
BURNDORFER

Blankenbach 31
A-5282 Ranshofen
Tel.: +43 / 7722 / 83013-0
Mobil: +43 / 676 / 9363202

Immer über 95% aller
Ersatzteile lagernd!

Händleranfragen
erwünscht.



Baukasten:
ATS 3.790,-

LMH-110 - der ideale Einsteigerhelikopter

Er hält Umkippen am Boden und Abstürze mit geringen oder gar keinen Beschädigungen aus. Als Antrieb stehen ein 1ccm Norvel-Verbrennungsmotor oder Elektromotor ab 100W Schwebelageleistung zur Verfügung. Gerne führen wir den LMH-110 in Ihrem Verein vor, oder Sie kommen einfach bei uns vorbei, um den LMH selbst zu fliegen.

LMH-Stützpunkthändler

Grossegglertreffen ÖMV-Wien Bockfließ/ NÖ

30. Juni und 1. Juli 2001

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

Anmeldungen bitte an: **Helmut Schaff**

Dr. Schärfstr. 85 A 2231 STRASSHOF Tel.: 01 368 14 36 tagsüber

Fax.: 01 368 14 365 Email: h.schaff@xpoint.at

2001

Focke Wulf* 'acrobat'
Spannweite: 830 mm
Best.Nr. 00 5540

Waco* 1/7 Scale
Spannweite: 1010 mm
Best.Nr. 00 5635

ME-109*
Spannweite: 885 mm
Best.Nr. 00 5545

Master 70
Spannweite: 1800mm
Best.Nr. 00 5417

ARF = folienbespannt

...werden Sie
Stützpunkthändler!

Motorhaube
GFK-lackiert

JAMARA GERMANY

Am Lauerbühl 5; 88317 Aichstetten
Tel. 07565/9412-0; Fax. 07565/9412-23

Gewinnspiel!

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.



Zur Veranstaltung:

Der Modellflugclub UMFC Stein/Enns 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 (Asphaltpiste 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

Programm:

Von

10:00 bis

17:00 Uhr: Schaufliegen

Zwischenzeitliches Rahmenprogramm
u.a. Flugvorführung einer echten FOX

Ab

21:30 Uhr: Nachtflugvorführungen



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: 03684/6066**
Anmeldungen sowie weitere Informationen zur Veranstaltung:
Tel: 0664/4038880

20 Jahre Klebstoff, Balsastaub und der Geruch von Methanoltreibstoff

MBC Alt Erlaa

Es ist Samstagmorgen halb acht Uhr, die Sonne scheint und der Himmel zeigt sich von seinem schönsten Blau. Das ideale Wetter, um den eben fertiggestellten Modellflieger auf seine Flugtauglichkeit zu testen.

Die sieben Sachen schnell gepackt und ab zum Modellflugplatz, wo schon die ersten Kollegen mit Leidenschaft, dem Fliegen ihrer kleinen technischen Wunderdinge beschäftigt sind.

Sofort wird mit dem Zusammenbau des Modells begonnen, schließlich hat man ja keinen Lastwagen um das Modell in einem Stück zu transportieren. Anschließend erfolgen die letzten notwendigen Vorbereitungsschritte, Tanken und Starten des Motors sowie die Kontrolle der Steuerruder des Modells.

Danach geht es ab auf die Piste - die letzten Checks der Ruder - der Puls steigt - Vollgas und schon nach wenigen Metern hebt der Vogel zielstrebig ab in den Himmel.

Wenn unser geliebtes Modell nun in seinem Element ist, kann man jetzt seine Runden ziehen und den Anblick des schönen Modells genießen.

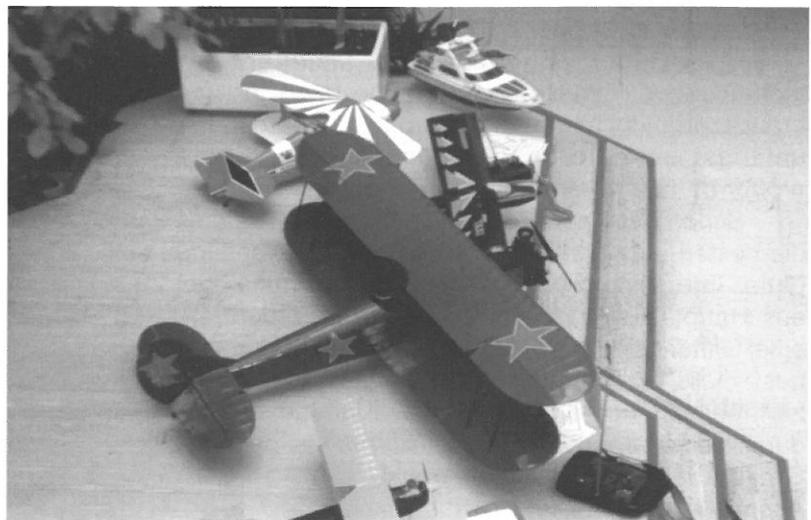
Nach der hoffentlich heil überstandenen Landung, kann der Erfahrungsaustausch und die Fachsimpelei mit den Kollegen beginnen; oder man entschließt sich neu aufzutanken und noch ein paar Runden zu fliegen.



ten. Die größte Anzahl der Mitglieder widmete sich dem Flugmodellbau, jedoch waren auch Modellbauer dabei, die sich zum Bau von ferngesteuerten Schiffen und Autos entschlossen und so manches Kunstwerk an Technik hervorbrachten. Um ihren Club bei den Bewohnern des Wohnparks bekannter zu machen, veranstalteten die Mitglieder in regelmäßigen Abständen Modellbau-Ausstellungen und Wettbewerbe mit ferngesteuerten Autos. Die Mall des Kaufparks

Um das oben beschriebene Erlebnis des Modellfluges zu erlangen, bedarf es umfangreicher Vorbereitungen, wie der Bau des Modells und einer Portion Wissen über die Geheimnisse dieses Sportes. Der im Wohnpark Alt Erlaa befindliche „MBC Alt Erlaa“, bietet dafür gute Voraussetzungen und feiert im heurigen Jahr sein 20 jähriges Bestandsjubiläum. Dies bietet einen guten Anlaß den Club mit seinen Aktivitäten hier vorzustellen.

Drehen wir das Rad der Geschichte 20 Jahre zurück: Der Wohnpark war gerade mit seinen zwei Blöcken A und B errichtet worden. Die damaligen Bewohner richteten ihre Wohnungen ein und die einzelnen neu gegründeten Wohnparkclubs formierten sich. So begann auch der „Modellbauclub Alt Erlaa“ mit einer kleinen Schar modellbaubegeisterter junger Wohnparkler im B-Block ihren Club einzurich-



bot für solche Ausstellungen immer einen passenden Rahmen.

Die Räumlichkeiten des Clubs sind mit allen notwendigen Maschinen und Geräten, die zum Bauen der

Modelle benötigt werden, ausgestattet. Sogar eine Drehbank ist vorhanden, wo unter fachkundiger Anleitung Werkstücke bearbeitet werden können. Für jedes Club-Mitglied steht ein eigener Arbeitsplatz bereit, wo er sein Modell bauen kann. Aufgrund der Größe der Räumlichkeiten, kann auf eine Mehrfachbelegung von Arbeitsplätzen verzichtet werden. Dadurch ist es nicht nötig, Bauteile die sich gerade in einer Trockenphase befinden, wegzuräumen. Die Modelle können daher mit einem hohen Grad an Genauigkeit erstellt werden, welche für ein ordentlich gebautes Modell unbedingt erforderlich ist.



In den 20 Jahren des Bestehens des Modellbauclubs hat sich an dem Freizeitverhalten der Mitbürger sehr viel verändert; so fanden Computer und Videospiele ihren Einzug in unsere Haushalte.

Jedoch bietet der Modellbau in der heutigen Zeit immer noch eine echte Alternative, denn auch hier ist die Zeit nicht stehen geblieben; Kreativität und Ideen sind immer noch gefragt. Moderne Technik und Hi-Tech Werkstoffe, die sonst nur in der Raumfahrt oder in der modernen Hochtechnologie- Industrie zur Anwendung gelangen, haben auch bei diesem Hobby ihren Einzug gehalten.

Der „Modellbauclub Alt Erlaa“ besitzt sehr gute Voraussetzungen, ein Modell, ob es nun ein Auto, Schiff

oder Flugmodell ist, zu bauen. Gerade die für Anfänger so hilfreichen Tips der Kollegen tragen zu einem guten Gelingen bei; denn es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen, aber schon so manches Modell. Da wir aber ein reiner Werkstattklub sind, haben unsere Kollegen bei einigen Klubs mit Flugplatz, rund um Wien, eine Zusatzmitgliedschaft. Hier ist besonders der MFC Condor hervorzuheben, mit dem wir seit Jahren eine sehr gute Zusammenarbeit pflegen.

MBC Alt Erlaa Wien

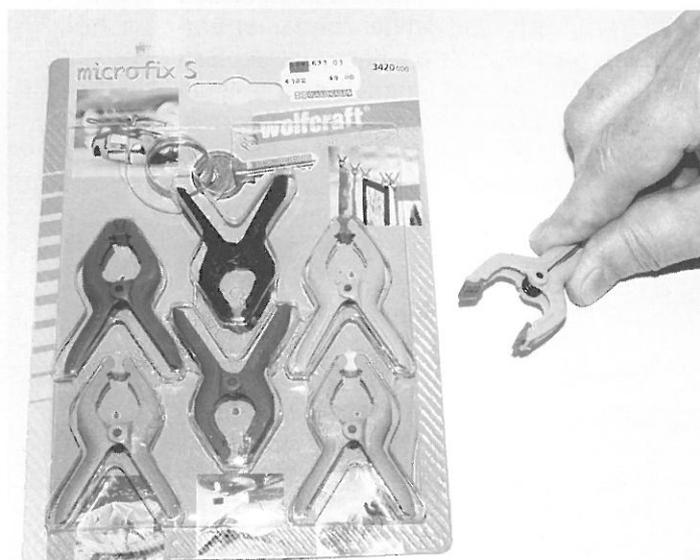
„Nur“ ein FEDERKLAMMERL ?

Ing. Rudolf Chudoba, ein Wiener Altmodellflieger, immer auf der Suche nach für uns brauchbaren, technischen Neuerungen, übergab mir unlängst eine kleine Blisterpackung der Firma **wolcraft**, beinhaltend 6 bunte Federklammern.

Schon beim ersten Einsatz war klar, dass dies die besten „Kluppen“ sind, die ich je in Verwendung hatte. Ihre Vorzüge: kompaktes Klammernmaterial aus Hartplastik, sehr gut abgestimmte Federkraft, eine Öffnungsweite von 20 mm! (Wäscheklammern bestenfalls 12 mm) und schließlich als Clou des Ganzen, passen sich die Backen der Klammerspitzen, durch kleine bewegliche, mit Hohlkörpern versehenen Greifer, dem jeweiligen Haltewinkel exakt an (kein Abspringen).

Erhältlich ist diese Wunderwaffe des Modellbaus bei Bauhaus zu einem Preis von öS 49,—.

Oskar Czepa



ROBBE-CHARTER *elektrisch*

Vielen wird wohl das tausendfach bewährte Übungsflugzeug von der Firma ROB-
BE, mit seinen gutmütigen Flugeigenschaften bekannt sein. Mit seiner automobilfreundlichen Spannweite von 1500mm, dem 3,5cm³ Motor und einem Abfluggewicht von ca. 1900g, ist diese Maschine sowohl für den Einsteiger, als auch für den reinen „Genußflieger“ das Flugzeug.

Vor längerer Zeit flatterte mir mal der Bauplan der CHARTER auf meinen Schreibtisch und so will ich dem interessierten Leser kurz erzählen, warum ich auf die Idee kam, dieses Fluggerät zu elektrifizieren. Da ich kein Auto besitze, bin ich auf Fliegerkameraden, welche mich öfters in

ihrem Wagen mitnehmen, angewiesen. Und da kommt es auch schon mal vor, daß ich ein Stück mit der überfüllten U-Bahn fahren muss. Da ich jedoch nur zwei Hände habe, muss ich wegen meiner Transportprobleme mein Flugzeug in handliche Stücke zerlegt, in einem Sackerl, sicher verstauen können.

Dies erfordert teilbare Flächen, Fahrwerk und Höhenleitwerk abnehmbar. In einer Campingtasche findet dann der Sender, das Pult, sowie die Akkus Platz. Bei der Verbrennerversion würde noch eine Startbox hinzu kommen. Also baute ich das Flugzeug ganz in leicht, um dieses mit einem Elektromotor betreiben zu können. Der Rumpf wurde bis zur Endleiste der Tragflächen aus 5mm-, das Heck aus 3mm Balsaholz hergestellt. Die Ecken verstärkte ich innen mit 6x6 mm Balsaleisten. Der Rumpfboden wurde innen mit 3mm Pappelsperholz bis zum Hauptfahrwerk verstärkt. Vor dem Hauptfahrwerk befindet sich eine abschraubbare Bodenklappe für den Flugakku. Eine Cessna-ähnliche Schnauze mit Vergaserschacht, welcher Frischluft zum Regler und den Akkus bläst und dessen unterer Teil mittels einer Schraube abnehmbar ist, schnitzte ich aus geklebten 5mm Balsaschichten und höhlte diese auf ca. 3mm Wandstärke innen aus. Der Motor ist im oberen Teil der Haube mittels einer Schelle an einem 3mm-Sperholzträger mit vier Schrauben in seiner Position gut verschraubt. Die Tragflächen bekamen eine Rechteckform und sind



mittels eines kurzen 10x10mm Hartholzholmes zusammensteckbar. Das gesamte Flugzeug habe ich dann mit Oracover bebügelt und so eine leichte, aber stabile „ELEKTRO-CHARTER“ erhalten. Ein Speed 600 / 8,4 V mit einem Sturz von ca. 3°, einem Seitenzug von 1-2° und einem 7-zelligen Akku 1700er von Sanyo, sowie einer 8x6-er Latte von Kavan, tut nun schon seit geraumer Zeit zuverlässig seinen Dienst. Bei einem Abfluggewicht von 1700g hebt die Maschine nach ca. 15m Rollstrecke ab und steigt recht kräftig in den Himmel. Durch die veränderte Tragflächenform und der geringen Flächenbelastung, ist es bei Thermik sogar möglich, mit stark gedrosseltem Motor oben zu bleiben. Auch ohne Thermik ist eine Flugzeit von 10 bis 12 Minuten keine Seltenheit. Das Flugverhalten ist nach wie vor gutmütig und die Langsamflugeigenschaften sind denen der Verbrennerversion ebenbürtig. So kam ich zu der Erkenntnis, dass es durchaus Spaß machen kann, Flugzeuge welche gar nicht als E-Modelle vorgesehen sind, mit ein wenig Experimentierfreudigkeit auch mit diesem umweltfreundlichen Antrieb in die Luft zu bekommen. Direkt schon habe ich mich in diese „E-CHARTER“ verliebt und genieße es jedes Mal, wenn sie leise vor sich hinschnurrend am Himmel ihre Turnübungen vollbringt.

Michael Kolb



Schnäppchen!!!

Suche:

Empfänger Variprop mini Superhet **FM 35 S**

Graupner Best. Nr.: 3714
Preis nach Vereinbarung

Verkaufe:

Baukasten
Scal-Segler **SG 38** von
krick Preis: ATS 2.000,—

Baukasten
Scal **Tiger Moth** von Pilot
Spannweite 1448 mm
Preis: ATS 2.000,—
Balthasar Graggaber
5570 Mauterndorf
Tel. + Fax: 06472/7403

MODELLMOTOREN-SAMMELR sucht!!

Motore vor 1970
Kurt Berger Tel.:02522
7516 abends

Verkaufe:

SUKHOI SU26
Spw.1930mm inkl Servos
ATS6.500.-

SKYHAWK Spw 850mm
inkl. Servos ATS 800.-

CHARLY Spw. 1450mm
inkl. Servos ATS2.300.-
Karl Heinz Leeb

Tel.: 02742/353511
02741/8035 abends

Verkaufe:

LOGO-30Zellen-Hubschrauber komplett
mit Ultra 2000-7H mit Lüfter
und Schulze Drehzahl-
reger, Piezo-Kreisel
und 4 Hitec-Servos,
flugfertig mit 30 Z-Akku
und GFK-Rotorblättern,
Preis: **ATS 13.500,-**

Oswald WACHTLER
01-7745856 abends

ASTERIX

in KARANTANIEN

niedergeschrieben von SCHOBELIX
(= Dr.Wolfgang Schober)

In einem kleinen Dorf in der Nähe von St.Vitus (= St.Veit/Glan) lebten einst 2 Brüder die sich schon von frühester Kindheit an mit der Modellfliegerei beschäftigten. War es zuerst nur der Freiflug, der sie in seinem Bann zog, so war bald mehr „action“ gefragt. Es entstand der erste Lassogeier (= Fesselflieger) – der Mustang der Firma Graupner. Als Antrieb diente am Beginn der 60er Jahre ein Dieselmotor mit 2,5 ccm Hubraum der Type Taifun Tornado, der von ihrem Vater „ausgeborgt“ wurde. Die ersten Gehversuche im Kreisfliegen endeten meist mit einem Absturz und so wurde nach mehreren Reparaturen der Entschluß gefasst, sich an Eigenkonstruktionen heranzuwagen. Es waren ausschließlich Zweckmodelle, die von nun an die Werkbank verließen, doch auch ihnen war eher ein kurzes Leben beschieden. Als letzte Konstruktion flog dann halbwegs befriedigend ein vollsymmetrisch profilierter Trainer mit ca. 60 cm Spannweite motorisiert mit einem COX TEE DEE mit 0,8 ccm Hubraum. Doch im Jahre 1966 wurden sämtliche Aktivitäten in der Fesselfliegerei aufgegeben, denn eine dieser damals neumodischen Fernsteuerungen – eine Grundig Variophon/Varioton Tip-Anlage – wurde angeschafft und von nun an nahm das ferngesteuerte Schicksal seinen Lauf.

An die 35 Jahre mussten vergehen bis ich als der jüngere von den 2 Brüdern in Wörgl am Rande eines Schleppwettbewerb ein tolles Fesselkunstflugprogramm zu sehen bekam und am Steuergriff stand kein geringerer als MAJESTIX (= Bundesfachreferent der Fesselflieger Walter Weinseisen). Natürlich kam ich mit ihm ins Gespräch und schwärmte von alten



Über Schönheit läßt sich streiten, doch seinen Zweck erfüllt der „ASTERIX“ allemal.
Fotos Dr.W.Schober =SCHOBELIX

Asterix + Schobelix



Zeiten und es kam wie es kommen musste. Er überließ mir einen schon weitgehend vorgefertigten Baukasten des Kunstflugtrainers ASTERIX. Na, und jetzt ist auch die Überschrift verständlich, denn ich nahm ASTERIX gleich mit nach Hause nach KARANTANIEN (= Kärnten). Der Bau als solches stellte mich vor keinerlei Schwierigkeiten, denn die Konstruktion ist sehr gut durchdacht und der Vorfertigungsgrad war enorm. Über den Brettchenrumpf und über die Brettchenleitwerke möchte ich kein Wort weiter verlieren. Doch die beiden Tragflügelhälften verdienen es, genauer besprochen zu werden. Es sind hohlgeschnittene Styroporkerne mit einer Balsaholzendleiste, die lediglich mit grünem Papier überzogen waren. Das daraus resultierende geringe Gewicht braucht wohl nicht extra betont zu werden. Als

tragendes Element fungiert ein Kiefer-/Balsaholz Holm, der durchgehend gefertigt war und in den Bretttrumpf eingeklebt wurde. Auf diesem Holm wurden die beiden Flügelhälften aufgeschoben und verleimt. Eine absolut genial einfache, leichte und auch überaus haltbare Konstruktion. Apropos Konstruktion – diese stammt von einem Druiden aus Niederösterreich der unter Fesselflugkreisen als MIRACULIX (= Franz Wenczel) bekannt ist. Und er hat nicht nur die Konstruktion von ASTERIX erdacht, sondern auch eine Bauplan 1 : 1 gezeichnet und eine Bau- und Flugan-

leitung geschrieben aus der ich viele praktische Tips entnehmen konnte.

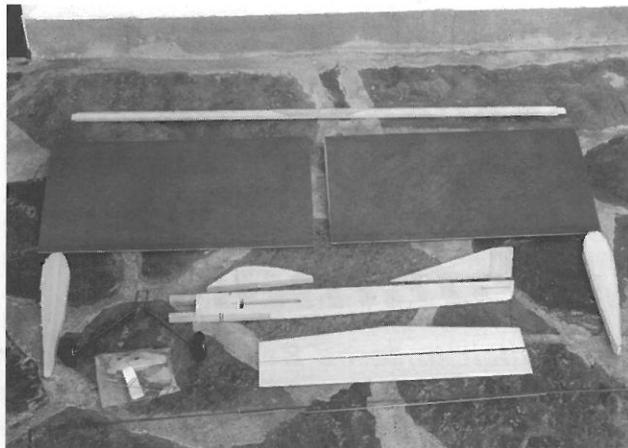
Techn. Daten von ASTERIX:

Spannweite:	104 cm
Flügeltiefe:	26 cm
Flügelfläche:	27 qdm
Länge:	70 cm
Motor:	3,2 – 4 ccm
Gewicht:	80 dag

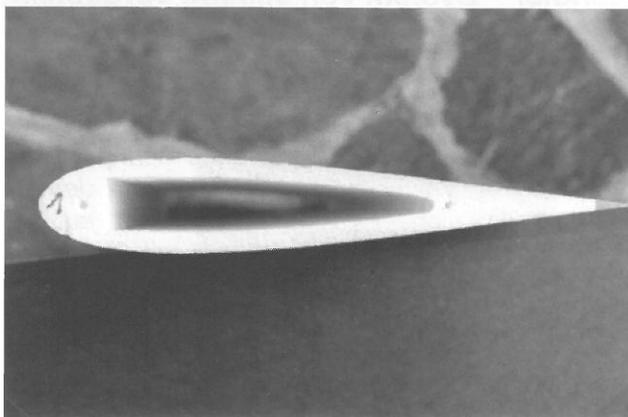
Mein ASTERIX wurde mit einem O.S.max 25 LA mit 4 ccm Hubraum ausgerüstet und eine Luftschaube 9 x 6 montiert. Damit befinde ich mich sicher an der oberen Grenze der Motorisierung, da das Gesamtgewicht ja nur 810 Gramm ausmacht. MAJESTIX hat sich meiner auch insofern angenommen, dass er mir ebenfalls einen Fesselfluggriff und Steuerleinen überlassen hat. So hatte ich also keine Ausreden mehr, den Erstflug zu verschieben. Doch ich muss gestehen, dass ich ein wenig das Gefühl hatte, dass mir der Himmel auf den Kopf fallen würde. Der Start verlief glatt, doch dann ging es gleich wild los, denn für meine Unerfahrenheit waren die Steuerausschläge einfach zu groß. So eckte ich in der Luft eine Weile herum bis ich irgendwann keinen Zug mehr auf den Leinen hatte und sich mein ASTERIX in die weiche Erde bohrte. Der Styroflügel war zwar leicht beschädigt, doch das hinderte mich nicht, noch einige Tanks an diesem Nachmittag leer zu fliegen. Einige Wochen später war ich wieder einmal in Wörgl und bat dort MAJESTIX sich mit ASTERIX ein bisschen zu vergnügen. Und da hat er mir gleich einmal gezeigt, wo er die CERVISIA herholt. Neben allen mir bekannten Fesselflugfiguren zeigte er mir auch Loopings in 3-Eck-, 4-Eck- und 6-Eck-Form, dass mir die Spucke weg blieb. Auch die stehende Acht verstand er in eckigen Formen zu fliegen. Seine Rückenflüge in Ameisenkniehöhe ließen mir den Atem stocken und zu guter letzt setzte er auch noch ein paar Außenloopings drauf. MAJESTIX meinte, dass eigentlich alles passe, doch für mein bescheidenes Können wäre durch eine Verringerung der Höhenruderfläche die Giftigkeit etwas zu zähmen.. Flugs, den Cutter aus der Startkiste geholt und 1 cm vom Höhenruder abgeschnitten, und jetzt bin auch ich mit der Steuerfolgsamkeit zufrieden. Seitdem trainiere ich fleißig mit meinem ASTERIX die Figurenfolge des Anfängerbewerbes:

Bodenstart, 2 Runden Horizontalflug, Wingover, 3 Innenloopings, 2 Runden Rückenflug, 3 Außenloopings, 2 liegende Achten, Landung.

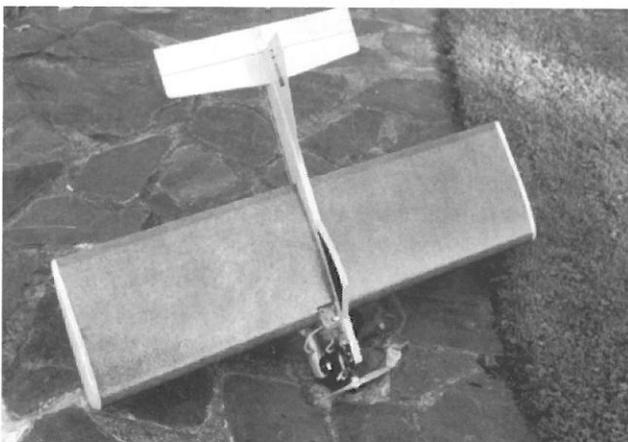
Da man ja nie weiter als die Leinenlänge (bei mir 17 m) vom Boden entfernt sein kann, komme ich diesem manchmal immer noch zu nahe, doch ernsthaften Schaden hat ASTERIX nicht genommen. Kleine Dellen und Risse im Tragflügel habe ich mit 5-Minuten-Epoxi repariert (= plombiert) und sonst gab es keine Beschädigungen. Was mich aber am meisten fasziniert sind die unheimlichen Fliehkräfte die am Steuergriff zu spüren sind. Sogar wenn man im Zenit herumkurvt hängt ASTERIX noch immer sicher an den Leinen und lässt sich hervorragend steuern. Soll-



Der Baukasteninhalt



Eine besondere Delikatesse, die hohlgeschnittenen Styroflügel die lediglich mit Papier überzogen sind.



ten auch Sie ein modellfliegerischer METHUSALIX sein und in grauer Vorzeit sich mit dem Fesselflug beschäftigt haben, so machen Sie es wie ich und probieren es einfach wieder einmal. Sie werden sehen, auch Sie werden sich um 30 Jahre jünger fühlen.

Ihr Schobelix

Kontaktadresse: <http://F2noe.cjb.net>
Franz Wenczel
Alte Gasse 20/4/3
2552 Hirtenberg
Tel 02256-814755

NEU !!

Kabelloses Lehrer – Schüler System von Jamara

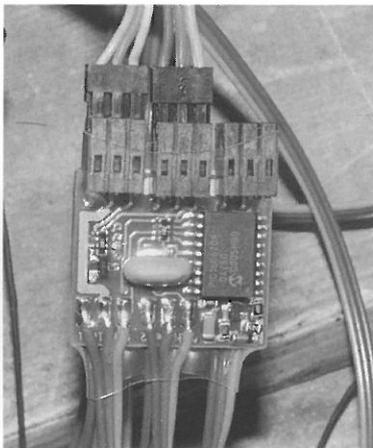
Anlässlich unseres Besuches auf der heurigen Spielwarenmesse in Nürnberg wurde uns bei der Neuheitenbesprechung unter anderem auch ein neues Lehrer – Schüler – System von Jamara vorgestellt.

Detailliertere Auskünfte konnte ich im Messetrubel natürlich nicht erhalten und so wurde vereinbart, dass raschest ein Testgerät der Redaktion zur Verfügung gestellt wird. Dieses erhielt ich Ende April per Post. Neugierig, wie ich nun einmal bin, wurde das **Jamara** Lehrer - Schüler – System von mir sofort auf den Prüftisch genommen (ich verwende seit Jahren ein „selbstgestricktes“, Kabelloses Lehrer – Schüler – System und war natürlich gespannt, wie viel besser das Neue **Jamara** Gerät ist).

Gleich vorweg: ich bin begeistert.

Das **Jamara Lehrer - Schüler – System** verspricht, dass man mit den verschiedensten Systemen (JR – MPX, oder wie immer) arbeiten kann, was bei anderen Lehrer - Schüler – Systemen, auch mit Kabelverbindung, nicht oder nur mit Tricks realisiert werden kann (verschiedene Kanalzuordnungen machen das Leben schwer). Anders nun hier bei **Jamara !**

Es ist nun möglich, mit 2 komplett verschiedenen Anlagen, ganz egal ob 40 MHz und 35 MHz oder PCM – PPM oder Robbe – Graupner verwendet werden, je nach entsprechender

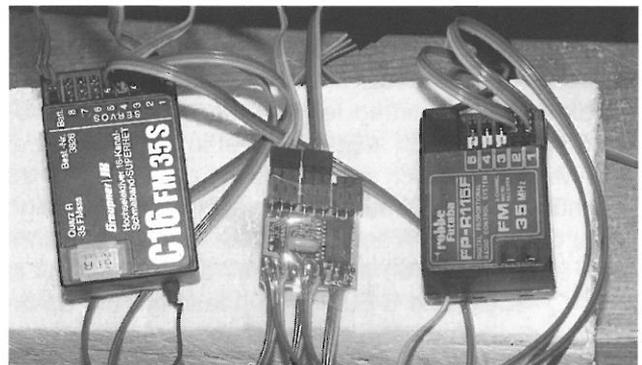


Kanalbelegung im jeweiligen Empfänger funktioniert das System einwandfrei und stellt somit für den Lehrer - Schüler – Betrieb eine gewaltige Erleichterung dar. Speziell im kurzfristigen „Hilfeinsatz vor Ort, man braucht lediglich (als Lehrer) den eigenen Sender, Empfänger und das Lehrer - Schüler – System von Jamara einschleifen und ab geht die Post. Es sind zwar „nur“ 2 Kanäle verwendbar, aber gerade für die Anfängerschulung (oder Einfliegen mit Übergabe) sind im Allgemeinen 2 Kanäle ausreichend. Ein ganz **gewaltiger Vorteil**, der Schüler arbeitet mit **seinem** Sender und **seinem** Modell



Und die Knüppelbelegung spielt keine Rolle mehr (ganz Super!!).

Im übrigen, die dem Lehrer - Schüler – System beiliegende Bedienungsanleitung ist perfekt und in einem verständlichen Deutsch, abgefasst und somit gut verständlich, nur durchlesen muss man sie halt!



„Wo viel Licht ist, ist auch viel Schatten“ sagt ein altes Sprichwort.

Nun, Schatten (sprich Nachteile) habe ich keine gefunden, trotzdem würde ich mir Verbesserungen wünschen

-und zwar deutlich kürzere Kabel auf der Lehrerseite des Moduls (der Kabelsalat wird kleiner - überschaubarer).

-weilers wäre die Lehrereinheit (Empfänger + Modul) quasi ein Pack. Ein weiterer Wunsch wäre eine 4-er Einheit (für Fortgeschrittenenschulung). Das Jamara - Modul bietet zwar die Möglichkeit der Kaskadierung, der Kabelsalat wird aber dann grauslich.

Hier wurde mir bei einem Telefongespräch mit Jamara bereits eine 4-er Einheit angekündigt.

Das **Jamara Lehrer - Schüler – System** ist eine angenehme, technisch einwandfreie und kostengünstige elektronische Hilfe für den Lehrer - Schüler – Betrieb, die zu empfehlen ist.

Ich jedenfalls werde das **Jamara Lehrer - Schüler – System** ab sofort im Schulbetrieb verwenden.

Hans Eister

Salzburg bei Sonne!

Zum 7. mal hat B. Jäger und seine vielen Helfer nach Salzburg zum. F3B-Wanderpokal eingeladen.

60 Piloten hatten gemeldet, von denen dann auch 56 zum Bewerb erschienen. Viele hatten sich schon warme Sachen eingepackt, doch an Sonnencreme hatte kaum einer gedacht.

Das schlechte Wetter im Vorfeld ließ nicht erwarten, dass viel trainiert wurde, doch im Bewerb merkte man schnell, dass alle gut vorbereitet waren. Ein hochklassiges Feld, in dem man durch den geringsten 'Patzer' gleich viel Boden verlor.

Eine heiße Diskussion an den letzten Tagen vor dem Bewerb, ob unser als NWI (Nationaler WB mit internationaler Beteiligung) ausgeschriebener Bewerb nicht doch ein verkappter internationaler Bewerb sei, und damit bei der FAI gemeldet hätte werden sollen, veranlasste das Kasseler Team nicht zu erscheinen. Sie wollten auf keinen Fall einen Lizenzzug riskieren, der scheinbar angedroht wurde.

Unser ONF-Delegierter Gottfried Schiffer gab absolut grünes Licht für unseren NWI und so stand dem Beginn nichts mehr im Wege.

Horst Kropka wird für die gesamten Contest-Bewerbe eine Lösung suchen, da die ganze Contest-Tour auch in Frage gestellt ist.

In den Zeitflügen aller 3 Runden wurde kaum eine Differenzierung erreicht. Die 7 min-Regel hat mehr als ausgedient. In allen 3 Flügen zusammen gab es bei 20 Piloten gerade mal 30 Punkte Differenz. Erst beim 47. von 56 Piloten gab es eine Differenz von 100 Punkten.

Die Streckenflüge zeigten jedoch, dass vor allem das Aufspüren und das Ausfliegen von Thermik die entscheidenden Strecken brachte. Hier erzeugte auch die von Leeb Fritz ausgeliehene Anlage mit der Großziffernanzeige zusätzlich Spannung, da man jederzeit die bereits geflogenen Strecken ablesen konnte.

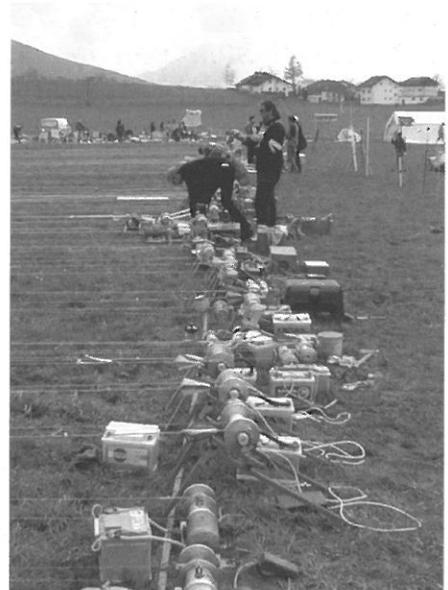
Zum Ablauf:

Die Pilotenbesprechung verzögerte sich durch die o.a. Diskussion und so konnten wir erst um 9:45 mit dem Zeitflug beginnen. Zu Mittag während des Streckenfluges kam die Sonne endgültig durch und die Leistungen stiegen schnell auf 20 und mehr Strecken an.

Der erste Speed stand noch im Zeichen der kalten und feuchten Luft. Ab der Mitte des Teilnehmerfeldes wanderten einige Thermikblasen über den Platz, die dann auch genutzt wurden.

In Führung lag nach der ersten Runde Haas H. dicht gefolgt von Schaub R. und Trautwein U.

Im anschließenden 2. Speed ab 16:00 waren die Bedingungen gut für Zeiten um 20 sec. Kübler T, Perlik D, Piss R und Götz HP blieben unter 19 sec.



Das Windenlager

Der 2.Streckenflug am abend zw.18:00 und 19:20 konnte bei sehr gleichmäßigen Bedingungen geflogen werden und brachte nur wenig Strecken Unterschied. Die Tausender wurden besonders durch die

Schwarz



Modellbauhandel



Puppeteer Mk2

Spw.: 1525 mm

Motor: 6,5-10 ccm 4T

Baukasten **ATS 1.690,-**



ASK8

Spw.: 3750 mm

Baukasten **ATS 3.650,-**



Ryan PT-20

Spw.: 1630 mm

Motor: ab 6,5 ccm 4T

ARF **ATS 2.790,-**



ARF **ATS 3.990,-**

Verkauf nur über Versand!

FLAIR

www.flairproducts.co.uk

**Thomas Schwarz
Holzing 1
A-3300 Winklarn**

Tel.: 0676/5458780

Fax.: 07472/66956

e-mail schwarz.thomas@aon.at



Das Estrella-Lager der Schwaben

doch unterschiedlichen Hochstarthöhen und durch exaktes Fliegen gemacht.

Am Sonntag ab 8:30 brachte der 2. Zeitflug wieder nur minimale Differenzierungen.

Ab 10:00 war der dritte Zeitflug eine neuerliche Pflichtübung. Einziger Zwischenfall war der Crash von R. Schaub's und G. Aichholzer's Fliegern. Günther musste daraufhin seinen neuen Champion gegen seinen Supermaster tauschen.

Im 3. Streckenflug ab 11:45 ging aber durch deutliche Thermik in manchen Gruppen die Post ab. Z.B. konnte S. Knechtle sich bei 28. Strecken mit 6 Strecken vom Nächsten seiner Gruppe absetzen.



Michel startet die neue „Elipse 3“

Nach einer kurzen Pause wurde der entscheidende 3. Speedflug in umgekehrter Reihung um 14:00 bei besten Bedingungen begonnen.

Die Letztplatzierten erfliegen Zeiten, die zum Teil deutlich über 20 sec lagen. Mit den besser Platzierten sanken die Zeiten um die 20 sec und bald sah man reihenweise 18 er Zeiten

D. Perlick flog als erster der Top 4 eine sehr enge 16,82. H. Michel konterte mit 16,73 und erflieg damit den Tausender und den Sieg. S. Knechtle legte mit einer 17,97 nach und U. Trautwein, der bis dahin Führende, zeigte Nerven und traf die B-Linie nicht. Bei G. Kraus löste sich beim Start der Winde die Trommelauddickung. Mit der Nullwertung verlor auch er eine schöne Platzierung.

Ein spannender, hochklassiger Bewerb ging mit der Siegerehrung beim Kirchenwirt zu Ende.

1. H. Michl, 2. D. Perlick und 3. S. Knechtle konnten ihre Pokale, gefüllt mit Mozartkugeln, entgegennehmen.

Den Speedpokal gewann D. Perlick vor T. Kübler und H. Haas.

Die Pokale der Mannschaftswertung, gestiftet von E. Reitterer, ging an das Logo-Team vor Mörsburg und Phönix-Wien.

Die Detail-Ergebnisse können unter www.lsv.salzburg.freeseite.de im Internet eingesehen werden.



Die Sieger: v.l.n.r. 3. Knechtl, 1. Michl, 2. Perlick

Fotos: Georg Kraus

Die neue Auslegung des Platzes trug sehr zur Sicherheit und Übersicht bei, eine Idee von B. Jäger's besserer Hälfte Brigitte. Die Probleme mit der Nachbarnwiese waren vorbei und kein einziges Mal mussten Strafpunkte vergeben werden.

Zu den Teams und ihren Modellen:

Hansi Gölz und seine junge Truppe stieg von Europhia auf Estrella um und der Leistungsanstieg zum Vorjahr war ganz deutlich.

Das Logo-Team hat ihrem Shark einen neuen Flügel mit weniger Wölbung verpasst. Ihre Hochstarthöhen



Tolokolnikov, Lobov und Schegolev reisten 4000 km an !!

sind neuerlich ein Ansporn für alle anderen. Im Speed läuft der Neue deutlich besser. Die Wiener beherrschen ihre 3-er Elipsen wie kaum andere. Die neue Elipse in einer sehr weichen und leichten Vorserienversion konnte nur R. Piss vorfliegen. Die anderen wurden zu spät für Salzburg ausgeliefert. Deutlich gutmütigeres Verhalten in allen Phasen wurde von Robert gemeldet. Die Alps mit Champion und Royal-flash wurden diesmal vom Pech verfolgt. Einige Streckenflüge ließen doch erahnen, was in der Konstruktion steckt. D. Perlick hat mittlerweile die 3. Flügelform für seinen Warp und fliegt derzeit als Einziger mit T-Leitwerk sehr überzeugend. Der SCAR wurde in der Zwischenzeit etwas steifer, was sich besonders durch bessere Höhen im Hochstart bemerkbar machte.



Böhlen startet den SKAR



Aichholzer startet seine „royal Flash“

Auch mit dem Masterpice kann man ganz vorne mitfliegen, wie uns H.Haas zeigte und einem Supermaster unter S. Eder's Kontrolle eine Strecke abzunehmen ist keine leichte Übung. Der Phönix von P. Hoffman zeigte sich wieder als bewährte, konkurrenzfähige Konstruktion. Wiedereinsteiger P. Kowalski knüpfte mit seinem Spark dort an, wo er aufgehört hatte, nämlich im Spitzenfeld. Alles in allem ist es wieder enger geworden und man darf gespannt auf Herten und Luzern warten, die nächsten Eurotour Bewerbe.

Georg Kraus



Die Wiener-Neustätter beim Streckenflug

FÜR DEN FLUGMODELLBAUER IST MÜNCHEN - SCHLEISSHEIM EINE HEISSE ADRESSE

Das Deutsche Museum in München auf der Isarinsel genießt ja Weltruf. Alle Gebiete der Technik werden hier in ganz besonderer Ausführlichkeit präsentiert. Auch die Fliegerei hat auf der Isarinsel nach wie vor ihren, zwar eingeschränkten, Platz. Für den Fan von Segelflugzeugen, Militär- und Sportflugzeugen ist aber die ehemalige Flugwerft in Schleißheim schlechthin DIE Adresse.

Wie kommt man nach Schleißheim?

Sehr einfach: Autobahn A 8 von Salzburg nach München. Beim Kreuz Brunnthal auf die A 99 in Richtung Nürnberg nach rechts einbiegen und weiter den Hinweisschildern Nürnberg – Berlin folgen. Vorbei am ehemaligen Flugplatz München (jetzt Messezentrum) fährt man weiter bis sich die A 99 in Richtung Nürnberg und Richtung Stuttgart teilt. Man bleibt auf der A 99 fährt in Richtung Stuttgart bis zur Ausfahrt Neuherrberg. Runter von der A 99 und von da an ist der Weg in Richtung Oberschleißheim ausgeschildert. Bald folgen auch Hinweisschilder „Flugwerft- Deutsches Museum“.

Ein wenig zur Geschichte der Flugwerft.

1912 entstand in Schleißheim ein Flugplatz der Königlich- Bayrischen Fliegertruppe. Unter der Leitung von General Cal von Burg wurde sofort ein reger Schulbetrieb aufgenommen.

Auch in der Weimarer Republik war Schleißheim ein wichtiger Stützpunkt der immer noch getarnten Militärfliegerei, die dann ab 1935, also nach der Machtübernahme durch Hitler in Deutschland offiziell wurde. Ab 1936 war Schleißheim die einzige Jagdfliegerschule des „Dritten Reiches“. Fliegergrößen wie Adolf Galland oder Werner Mölders machten hier ihre Ausbildung. Flugzeuge wie die Heinkel HE 45, He 46, He 51, Arado Ar 68, Focke- Wulf 56 „Stöber“ und später natürlich auch die Messerschmitt Bf 108 und Bf 108 waren hier stationiert. Nach 1945 nützten die US-Army den Platz als „Schleißheim- Airfield“, besonders für die Stationierung von Transporteinheiten. Ab Mitte der 60- er Jahre war auch ein Nebeneinander mit dem zivilen Luftsport wieder möglich. 1981 wurde der Platz als Militärbasis aufgelassen. Heute nützen rund 200 Sportpiloten mit rund 50 Maschinen den Platz für Segel- und Motorflugsport. Die Einrichtungen der ehemaligen Flugwerft und Hangar verkümmerten allerdings und man war nahe daran alles abzureißen. Es kam zum Glück nicht dazu. Zwei Institutionen verhinderten dies und gaben den Anstoß für eine weitere sinngemäße Nutzung. Einmal das Deutsche Museum das dringend eine räumliche Erweiterung für die Ausstellung und Restaurierung ihrer Luftfahrtsparte suchte und der als begeisterter Sportflieger bekannte ehemalige bayrische Ministerpräsident (und zweite „Institution“) Franz Josef Strauss. Ihnen ist es zu verdanken, dass die Anlagen als Museum umgestaltet, erhalten und sogar noch wesent-

lich ausgebaut wurden. Seit 1983 stehen die alten Bauwerke unter Denkmalschutz und so wie sich nun die Flugwerft Schleißheim als absolut sehenswertes Museum dem Besucher darstellt, wurde sie am 12. September 1992 eröffnet. Bis zum 31. 8. 2000 haben 1 Million Besucher das Museum besucht.

Ein lebendiges und kein steriles Museum.

Die Hallen sind von Licht durchflutet, hell freundlich. Die Exponate so gestellt oder aufgehängt, dass der interessierte Besucher alle für ihn interessanten Details sehr genau sehen kann. Sogar die große Halle die für Restaurierungsarbeiten genützt wird ist von der unverglasten Galerie her gut einzusehen, die Arbeiten – im Moment steht dort gerade eine He 111 im zerlegten Zustand – sind gut zu beobachten.

Dass Schleißheim ein lebendiges Museum ist, sieht man alleine schon daran, dass viele ausgestellte Flugzeuge voll flugtauglich sind und immer wieder bei Flugtagen oder Oldi-Treffen im Einsatz sind. Natürlich wechseln auch die Exponate. Es sind also nicht immer die selben Stücke auf dem selben Platz, abgesehen von Sonderausstellungen zu besonderen Themen.

Was gibt es zu Sehen?

Hier nun aufzuzählen was da alles steht und hängt wäre langweilig. Da sagt die wirkliche ganz kleine Auswahl von Fotos wesentlich mehr.

Nur so viel noch: Auf dem Rundgang wird man immer wieder an Themenschwerpunkte herangeführt, wie „vom Hängegleiter zur Europarakete“ oder „Flugsport und Segelflug“, der „Kalte Krieg und das Wettrennen: Beispiele aus der Strahlflugzeugentwicklung“ seinen nur als Beispiele genannt. Immer wieder stößt man auch auf Flugzeugtypen, die ganz selten sind, nur als Prototypen gebaut wurden. Langweilig wird der Rundgang nie.

In unmittelbarer Umgebung der Flugwerft sollten Sie auch dem wunderschönen Schloss Schleißheim Ihre Aufmerksamkeit widmen. Kurfürst Max Emanuel beauftragte Enrico Zuccalli 1701 mit dem Bau, der dann nach Unterbrechungen in einer verkleinerten Form 1719 von Joseph Effner fertiggestellt wurde. Für die Innenausstattung war u. a. kein Geringerer als der weltberühmte Cosmas Damian Asam tätig.

Das angeschlossene Schlossrestaurant mit einem wunderschönen Gastgarten rundet den Besuch in Schleißheim ab.

Zum Abschluss noch einige

Praktische Hinweise:

Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 17. Uhr (ausgenommen Neujahr und Faschingdienstag, Karfreitag, 1. Mai, 1. November, 24. 25. und 31. Dezember)

Führungen: nach schriftlicher Voranmeldung beim Führungsbüro, Deutsches Museum, 80306 München, Tel. 0049- 89- 21 79 – 252.



Ein Blick in die Restaurierungshalle: Im Moment ist hier eine der ganz wenigen erhaltenen He 111 zerlegt und soll auch wieder flugtauglich gemacht werden.



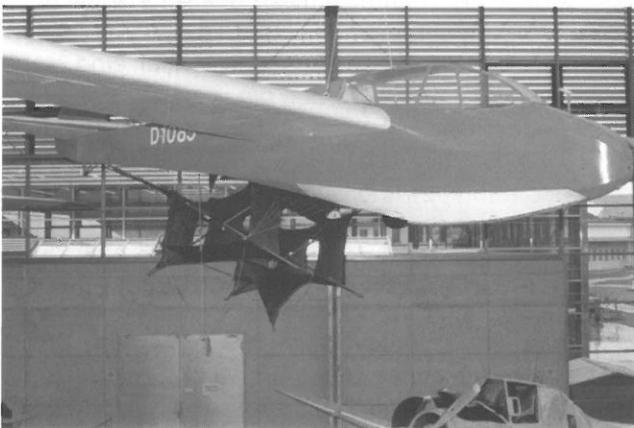
Eine Reihe von interessanten Sportflugzeugen. Im Vordergrund eine ODMH 22, ein Eigenbau von Herbert Müller aus Passau, daneben eine Krähe IV aus (1964) Spannweite 12 m mit einem 26 PW- Hirth- Motor. Gut zu erkennen auch noch der Focke- Wulf Fw 44-J „Stieglitz“ und eine seltene Cessna 195 mit 7- Zylinder Stern Motor (1947)



Für Hubi- Freunde eine Seltenheit. Ein Kamow KA aus der ehemaligen UDSSR, gebaut 1970, mit zwei gegenläufigen Rotoren. Verwendung fand dieses Gerät beim Chemieeinsatz in der Land- und Forstwirtschaft.



Eine Konstruktion der Salzburger Gebrüder Hütter, die H 17 a aus 1934. Später wurde daraus die GÖ 5, die dann bei Schempp- Hirth in Serie gebaut wurde. Zu allen Exponaten findet der Besucher sehr informative Erklärungen und auch Zeichnungen.



Ein Scheibe Mü 13 E- Bergfalke. Der Doppelsitzer war nach dem Zweiten Weltkrieg ein weit verbreitetes Schulflygezeug, in den 50- er Jahren des v. Jh. wurde er in Serie von der Firma Scheibe produziert.

Fotos: PTollerian



Größer könnte der Kontrast gar nicht sein. Über eine Prototyp des nie gebauten Dornier Senkrechtstarters hängt eine der legendären SG 38 in der Ausführung mit verkleidetem Pilotensitz, dem „Boot“.

Eintrittspreise: DM 6.—pro Person, Kombiticket mit dem Deutschen Museum auf der Isarinsel DM 14.—. Fotografieren: hier sollte man auf jeden Fall das Aufsichtspersonal kontaktieren. Viele Cockpits sind mit empfindlichen Alarmanlagen gesichert. Bei Verwendung von Blitzgeräten kann es zu sehr unangenehmen (und teuren) Alarmauslösungen kommen.

Peter Tollerian



Wer kennt sie nicht die alte "Tante JU", die Junkers Ju 52 ? In den Dreißigerjahren wurde sie vor allem als Verkehrsflugzeug, später im 2. Weltkrieg als Bomber, Sanitäts- und Transportflugzeug eingesetzt. In Spanien und Frankreich baute man dieses Flugzeug noch einige Jahre weiter. Etliche JU 52 der mehr als 5000 produzierten Flugzeuge stehen in Museen, aber es gibt auch noch einige fliegende Exemplare zB. in Südafrika, Schweiz und Deutschland.

Die JU 52 hat mich schon als Kind fasziniert, aber das richtige Interesse dafür wurde erst wieder erweckt, als Graupner seine "Speed 400" JU 52 auf den Markt brachte. Ich war sofort Feuer und Flamme dafür und schlug beim Baukasten zu.

Für Holzwürmer ist der Baukasten ein wahrer Augenschmaus; Holz – nichts als Holz!

Der Bau des Modells verlangt vom Schwierigkeitsgrad her einen bereits erfahrenen Modellbauer. Die Rippen, Rumpfteile und Spanten sind gestanzt und lassen sich leicht aus den Brettchen herauslösen. Die Holzqualität ist sehr gut, vor allem das weiche Beplankungsmaterial für den runden Rumpfbereich ließ sich tadellos biegen.

Die Baubeschreibung, also Text, Pläne und Baustufenfotos ließen keine Wünsche übrig. Fallweise stimmten jedoch die Ziffern im Text mit den Ziffern der Stückliste nicht überein. Als Kleber wurden Sekundenkleber und Leim verwendet. Die ABS-Kunststoffteile der Motorgondeln wurden mittels Sekundenkleber mit der Fläche verklebt. Bei den Motorgondeln der Flächenmotoren ist darauf zu achten, den Ausschnitt kleiner als angegeben zu machen, damit man die Teile besser an den Flügel anpassen kann. Das war der einzige Mangel beim Baukasten.

Die Kabinenhaube wurde mittels Kunststoffkleber L530 (Jamara) am Kabinenrahmen verklebt. Vorher durfte noch ein Legomännchen in der Kanzel Platz nehmen. Ein so schönes Modell sollte ja nicht ohne Pilotenfigur fliegen!

Mittels Oraline 2mm Silberstreifen wurde der Metallrahmen der Kabinenhaube stilisiert.

Da das Seitenruder, bedingt durch das dort befestigte lenkbare Spornrad, bei härteren Landungen stärker belastet werden kann, wurden die Ruderscharniere noch mittels Stiften zusätzlich gesichert.

Als Antrieb sind gemäß dem Antriebsset 3 Speed 400 7,2 V Motoren vorgesehen. Um auch von Grasplätzen starten zu können (wer hat schon immer eine Hartpiste zur Verfügung?) wurden die vorgesehenen Motoren gegen die 6 V Ausführung ausgetauscht. Durch die offene Bauweise bei den Motorgondeln können die Motoren innen und außen bestens gekühlt werden. Gespeist werden die 3 parallel geschalteten Motoren von einem 7-zelligen 2 Ah Sanyo Akku, welcher in einer Halterung im Bereich des Schwerpunkts untergebracht ist. Diese Halterung fungiert auch als Akkurutsche, deren Brauchbarkeit ich bereits getestet habe. Der Akkuwechsel erfolgt praktischerweise über eine Öffnung im Rumpfvorderteil nach Entfernen der Kabinenhaube.

Nach dem sorgsam Verschleifen aller Baugruppen (da sind die Holzwürmer in ihrem Element) wurden die Teile mit silberfarbener Oracoverfolie bespannt. Zu beachten ist noch, dass bei der Metallic-Folie wegen der Abschirmung die Antenne unbedingt nach außen zu führen ist!

Spätestens jetzt musste die Entscheidung fallen, welche Version für das Finish der JU 52 herangezogen werden soll. Zur Auswahl standen die Version von Graupner (schweizer JU AIR), oder die von der Lufthansa (D-AQUI). In Erwägung gezogen wurde auch eine österreichische Version, welche in der Vorkriegszeit als Verkehrsmaschine bei der OeLAG (AUA-

Vorläufer) eingesetzt wurde. Die Entscheidung fiel jedoch zugunsten der Lufthansa-Version, da ich während des Baues des Modells mit der Lufthansa-JU von Graz nach Wien flog. Da hatte ich die Gelegenheit, alle Details auf Video- und Farbfilm zu bannen. Der Kauf eines Plastikmodells samt den Kennzeichen der D-AQUI erleichterte die Herstellung eines naturgetreuen Aussehens sehr. Nach Vergrößerung der Kennzeichen etc. und Übertragen auf eine Klebefolie wurden die Aufkleber entsprechend dem Original aufgebracht. Das Ergebnis war sehr zufriedenstellend.

Zur Einstellung des richtigen Schwerpunktes mussten ca. 50 gr Blei in der Rumpfspitze befestigt werden. Ein 50 A Steller von Sommerauer dient zur Drehzahlregelung. Die Motoren wurden mit verringerter Spannung eingelaufen, bei Vollgas merkt man den kräftigen Zug der im Überspannungsbereich laufenden Speed 400 6 V Motoren.

Da die Tragflächen der JU 52 nach außen hin wesentlich schmaler werden (die Flächentiefe außen beträgt ca 42 % der inneren Flächentiefe) besteht auch wegen der glatten Folie die Gefahr eines Strömungsabrisses, vor allem beim Landeanflug. Haarspray als Turbulenzerreger an der Oberseite der Flächenaußenseite im Bereich der höchsten Profildicke bis zur Endleiste sollte vor einem vorzeitigen Strömungsabriss schützen (siehe auch den diesbezüglichen Artikel über dieses Thema von Oskar Czepa im prop 4/99).

Im Mai 1999 kam die Stunde der Wahrheit, ob die Tante JU in der Luft auch ein so gutes Bild macht. Nach den üblichen Fotos wurden vorerst einmal Fahrversuche auf einer kurzgeschnittenen Rasenpiste gemacht. Für mich als ausgesprochenen Seglerpilot war es anfänglich etwas schwierig, das Modell einigermaßen gerade dahinfahren zu lassen. Dazu musste noch das Höhenruder voll gezogen werden, da sonst die Maschine gleich nach vorne kippte. Aus diesem Grund wurde einmal das Fahrgestell ca. 1,5 cm nach vorne gebogen. Nachdem es am Boden nach etwas Üben ganz gut ging, wurde der Erstflug gewagt. Dieser verlief eigentlich problemlos, zum Halten der Flughöhe genügte Dreiviertelgas. Nach ca. 4 Minuten wurde mit laufenden Motoren gelandet. Auch der zweite Flug verlief gut. Ein späterer Flugversuch endete nach Überziehen nach dem Start mit Bruch. Der Akku sauste aus



der Akkurutsche ins Freie und zerstörte nur den Kabinenhaubenrahmen. Das Ergebnis waren 2 verbogene Motorwellen und ein "verbeultes" Rumpfvorderteil. Dank dem Sekundenkleber konnte alles wieder in wenigen Stunden repariert werden.

Größere Räder, das nach vorn gebogene Fahrwerk samt einer 2 Grad-Vorspur verbesserten das Startverhalten. Wichtig ist bei Beginn der Startphase voll



zu ziehen, damit mit dem Spornrad gelenkt werden kann. Nach der Aufnahme von genügend Fahrt geht man auf neutral, das Heck hebt sich sofort, bald darauf hebt die Maschine von selbst ab. Das Flugbild ist einfach fantastisch, das Flugverhalten unkritisch, nur allzu langsam sollte man wegen des möglichen Strömungsabrisses nicht werden.

Ergänzend sei hier noch die interessante Geschichte der Lufthansa JU 52 (D-AQUI) dargestellt:

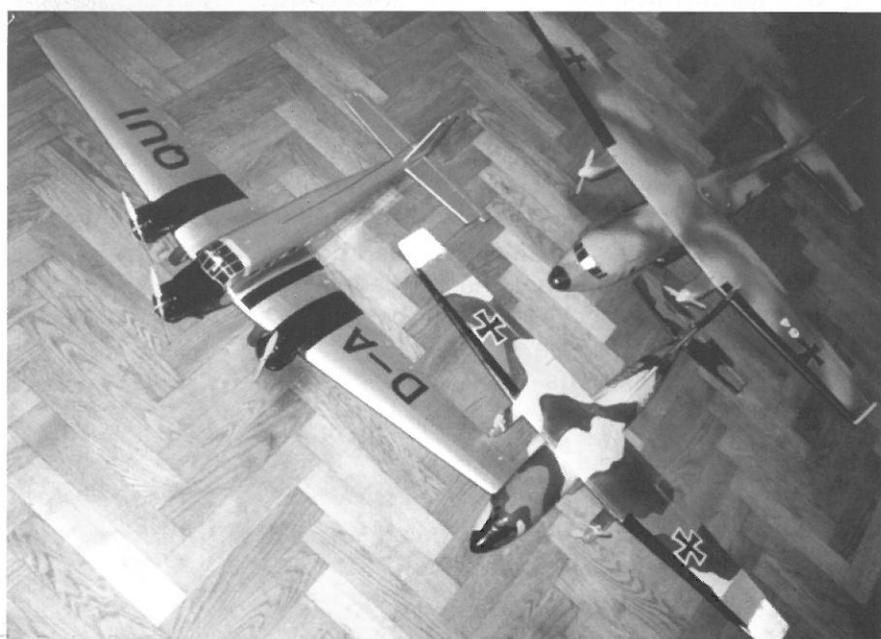
Die Geburtsstunde war 1936. Nach kurzem Einsatz bei der Lufthansa kam sie nach Norwegen (Fluglinie DNL). Nach der Besetzung Norwegens durch deutsche Truppen flog die JU als Transporter und wiederum für die Lufthansa. Nach Ende des Weltkrieges

kam sie wieder nach Norwegen zurück. Es erfolgte alsbald eine Generalsanierung mit Teilen aus anderen Maschinen. 1956 verließ die JU Europa und kam nach Ecuador, wo sie bis 1962 flog. Dann "siechte" sie 8 Jahre am Flugplatz von Quito dahin. Ein amerikanischer Kriegsveteran flickte sie wieder zusammen und flog damit in die USA. Der nächste Besitzer, ein Schriftsteller, verpasste ihr neue Motoren und führte eine Generalüberholung durch. Als "Iron Annie" zog sie durch die USA. 1984 erwarb die Lufthansa die JU und 1986 erstrahlte sie nach einer aufwändigen Generalsanierung in neuem Glanze. Jahr für Jahr werden in Europa Rundflüge durchgeführt. Auch in Österreich zog die JU schon öfters ihre Kreise. So ein Rundflug ist ein richtiger Genuss für einen Oldtimerfreak. Im September 2000 war die D-AQUI wieder in Graz-Thalerhof und ich nutzte die Gelegenheit, Fotos mit dem großen Vorbild zu machen. Mit Unterstützung von Herrn Loibner vom österr. Luftfahrtmuseum am Thalerhof gelangte ich auf das Flugfeld, vielen Dank dafür.



Flugkapitän Neubert freut sich über den Nachbau seiner Original JU52

Ca. eineinhalb Jahre wartete ich auf diesen Augenblick, meine kleine JU wurde nicht mehr geflogen, um ja den Termin nicht zu versäumen. Die Crew unter Flugkapitän Neubert erlaubte mir,



Die Ju 52 inmitten anderer Speed 400 Flugzeugen des Autors

zahlreiche Fotos außen und innen zu machen, wofür ich mich herzlich bedanken möchte. Es war ein erhebendes Gefühl, das Original für sein in ca. 160 Stunden erbautes Modell vor sich zu haben. Abschließend kann man sagen, dass sich der Stundenaufwand und das Einatmen von Balsastaub gelohnt haben. Man erhält ein hübsches fast semiscale-Modell, allerdings ohne Wellblechimitation. Die Fotos sollen das dokumentieren. Dank den Speed 400-Motoren und dem 7-Zellen-Akku ist die JU 52 auch kostenmäßig günstig zu betreiben.

Wer mehr über die Original JU 52 wissen will, kann folgende Bücher heranziehen:
 Die JU 52-Flugzeug und Legende (Autor Nowarra), sLufthansa Junkers JU 52 (Autor Pletschacher), Deutsche Flugzeuge bis 1945 (Autor Cohausz)

Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer
1.FMC Müzzzuschlag

Technische Daten:

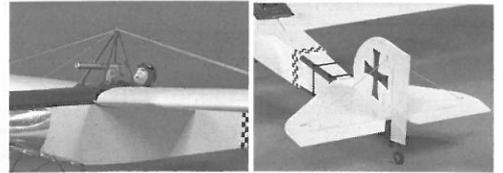
Maßstab ca. 1:20	Graupner-Model	Original
Spannweite	1500 mm	29,25 m
Länge	1000 mm	18,90 m
Flächeninhalt	31 dm ²	110,00 m ²
Flächenbelastung	53 g/dm ²	95,00 kg/m ²
Fluggewicht	1650 g	max.10 t
Motorisierung	3x Speed 400 6 V	3x Sternmotoren Pratt u. Whitney
Leistung	ca.180 W	ca. 1300 kw
Luftschraube:	"6,5x4" semiscale Graupner, Drehzahlsteller: Sommerauer 50A BEC	
Akku:	7 Zellen 2Ah Sanyo, Servos: 3 Stk.Power micro 13 BB, Funktionen:S,H,Q,Motorregelung	

Neuheiten der Hersteller

JAMARA
GERMANY

Technische Daten:

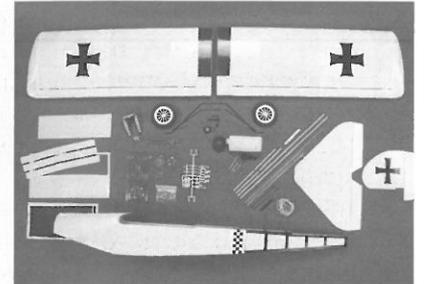
Spannweite:	1610 mm
Länge:	1220 mm
Tragflächeninhalt:	50,5 qdm
Motor 2 Takt:	6,5 - 10 ccm
Motor 4 Takt:	8,5 - 13 ccm
RC-Funktionen:	4 Kanal



Eindecker ist maßstabgetreu, ein Kunstflugzeug und Trainer in einem. Erleben Sie mit diesem Modell wie in früheren Tagen das Gefühl, nostalgische Flieger mit offenen Cockpits durch die Lüfte zu bewegen.

Eindecker

Best.Nr. 00 5020



Lieferumfang:

- Genaue Balsa-Sperrholzkonstruktion bespannt
- Alle erforderlichen Präzisionsholzstanzeile
- Einzigartiges stoßunempfindliches Fahrwerk
- Die meisten zum Bau erforderlichen Kleinteile (Scale-Speicherräder; Verspannung usw.)
- Ausführliche Montageanleitung

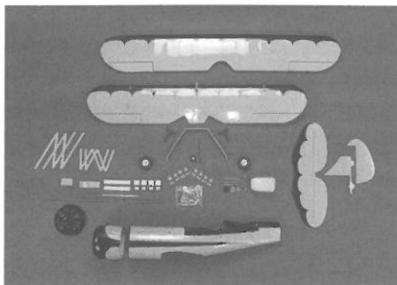
www.jamara.de



Der neue 1/7-Scale-Doppeldecker der voll kunstflugtauglich ist. Mit diesem 3-Achsgesteuerten Flugmodell können Sie jede Kunstflugfigur fliegen, die Sie wollen.

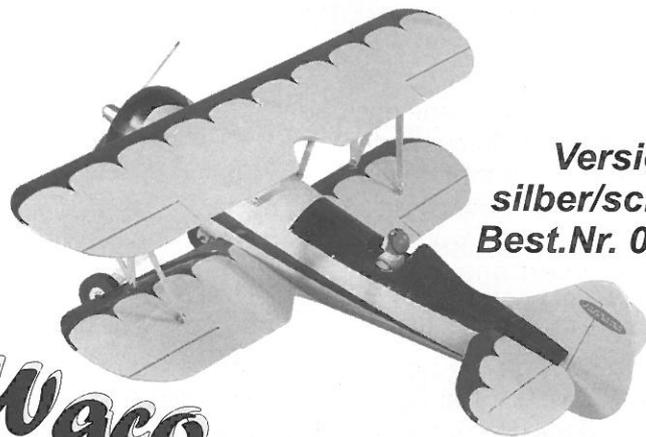
Technische Daten:

Spannweite:	1010 mm
Länge:	790 mm
Tragflächeninhalt:	29 qdm
Gewicht:	1500 g
Profil:	13 %



Lieferumfang:

- Balsa/Sperrholz beplankter und bespannter Rumpf
- Rot/Weiß bzw. Silber/Schwarz balsabeplankte und bebügelte Rippentragfläche
- GFK-Motorhaube eingefärbt
- Alu-Fahrwerk
- Räder; Tank; Motorträger und die meisten Kleinteile



**Version
silber/schwarz
Best.Nr. 00 5640**

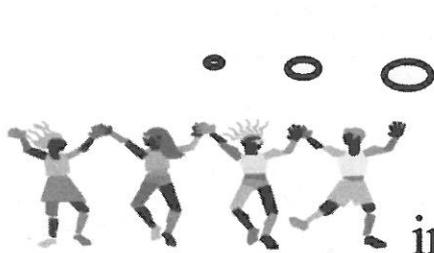
Waco Acrobat 1/7 Scale



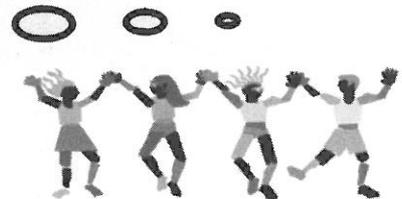
**Version rot/weiß
Best.Nr. 00 5635**

Inh. Erich Natterer; Am Lauerbühl 5; 88317 Aichstetten
Tel. 07565/9412-0; Fax. 07565/9412-23

AKTION > 2001 < KINDERTAG



in Tattendorf, Niederösterreich,
am Flugplatz des FMBC-Vienna



am 17. Juni 2001, ab 10 Uhr

An diesem Tag laden wir uns Gäste ein.....es sind nicht die GROSSEN, sondern jene KINDER die oft im Abseits der Gesellschaft stehen! Vom **HEILPÄDAGOGISCHEN ZENTRUM HINTERBRÜHL** kommt eine Gruppe (ca.15 Personen) mit ihren Betreuern und eine **WOHNGEMEINSCHAFT BEHINDERTER** aus dem 15. Wiener - Bezirk. Die Jugendlichen dürfen sich ein Stofftier aussuchen, das dann in einem der Flugzeuge von unseren Mitgliedern eine **FLUGPRÜFUNG** ablegen wird. Als Belohnung erhalten die Kinder ein Piloten - Diplom und jede Menge Applaus von allen die dabei sind. Bei Musik, gutem Essen und Trinken wird der Tag wie im **FLUG** vergehen und die Kinder können zur Heimreise eine schöne Sommererinnerung mitnehmen!

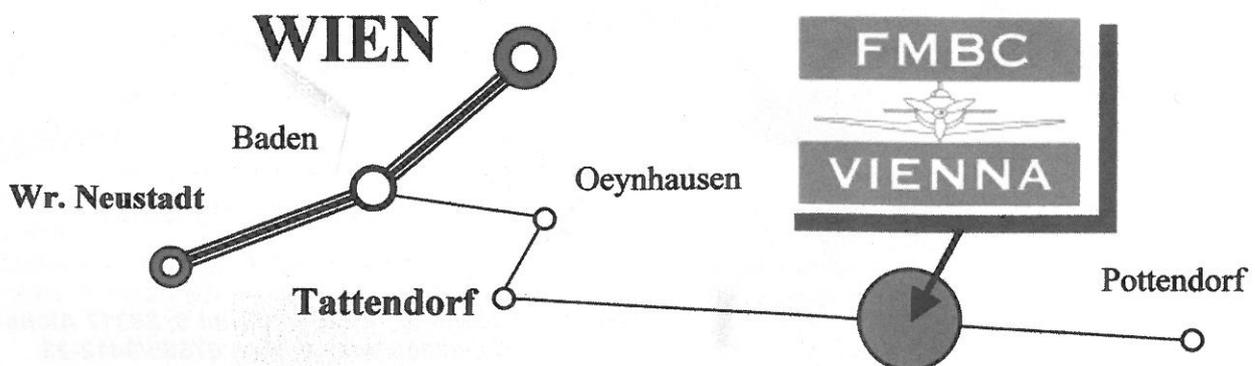
Bei **Schlechtwetter** wird die **AKTION 2001** um eine Woche auf den **24. Juni** verschoben !!!
(Terminabfrage unter 0664/540 65 83 oder per e-mail: andrea.kamplleitner@utanet.at)

Wir freuen uns auch auf Deinen Besuch mit Familie!

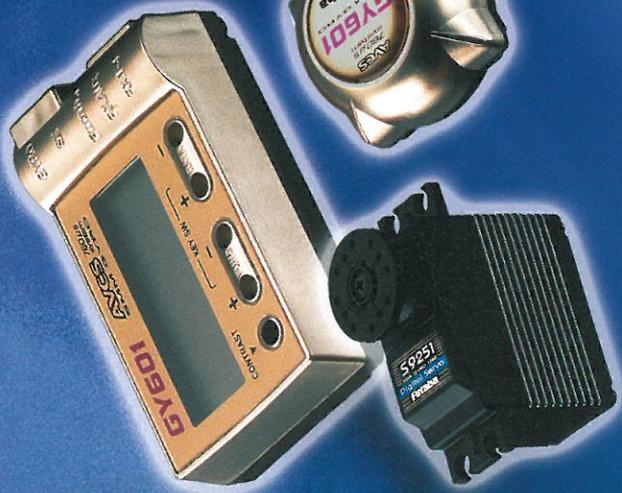
Wir Danken unserem Clubmitglied Herrn Wallner Helmuth, alias **OLLI ÖSTERREICH** für die Idee und die tatkräftige Mithilfe zum Gelingen der **AKTION 2001, KINDERTAG**.

Nachfolgende Sponsoren haben sich mit einer Unterstützung beteiligt:

Fa. **TOI-TOI**, Fa. **VIP**, Fa. **SCLEAN**, Fa. **TOP NEWS**, Fa. **MEGA MODELL**, Fa. **KIRCHERT**, Fa. **LINDINGER**, Fa. **SCHWEIGHOFER**, RC - Segelmodell. de, **MFC ACES-AUSTRIA**, RC Web - Austria und der **ÖAeC!** **Ein großes DANKE !!!**



SMM-Kreisel GY - 601
mit Servo S 9251
No. F 1225



- 1.) SMM-Sensor:
- Erkennt kleinste Winkelabweichungen
 - Vibrationsunempfindlich
 - Ohne Temperaturdrift

SMM-Kreisel GY - 502
No. F 1230



- 2.) Elektronik:
- 270 Hz (GY-401 und GY-502) / 330 Hz (GY-601) hohe Taktfrequenz
 - Superschnelle digitale Signalverarbeitung

Das einzigartige Zusammenspiel ...

- 1.) von SMM Sensor (Silicon-Micro-Machine)
- 2.) superschnellen digitalen Signalen
- 3.) ultraschnellen Servos

... ergibt eine quasi-verzögerungsfreie Heckrotorstabilisierung

SMM-Kreisel GY - 401
No. F 1226
Kreisel + Servo S 9253
No. F 1229



- 3.) Digitalservo:
- Ultraschnelle Digitalservos korrigieren Abweichungen sofort

Technische Daten:

Betriebsspannung:	GY-401 3 - 6 Volt	GY-502 3,8 - 6 Volt	GY-601 3,8 - 6 Volt
Temperaturbereich:	-10°C ... +50°C	-10°C ... +50°C	-10°C ... +50°C
Gewicht (inkl. Kabel) in g:	27	34	34
Elektronik:	—	25	25
Abmessungen in mm:	27 x 27 x 20	57 x 32 x 15	57 x 32 x 15
Elektronik:	—	34 x 34 x 16,5	34 x 34 x 16,5
Servo:	—	70 / 270 Hz	70 / 330 Hz
Servo-Taktfrequenz:	70 / 270 Hz	70 / 270 Hz	70 / 330 Hz

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

Bei Ihrem Fachhändler
erhältlich:
Hauptkatalog 2000/2001,
Neuheitenprospekt 2001
und Neuheitenvideo 2001!



robbe Modellsport GmbH & Co. KG
Metzloser Straße 36
D-36355 Grebenhain
Tel.: 0 66 44/87-0
Fax: 0 66 44/74 12

Senden Sie mit:
Hauptkatalog 00/01 inkl. Neuheiten 01 (AS) DM 1,60
Neuheitenprospekt 01 (AS) DM 1,30
Neuheitenvideo 01 (AS) DM 3,40
Marken bei
Schreibgeld 10 x 15
Inland-Brief-Eurocheck oder Briefmarken beilegen

Willkommen in der Welt des Modellbaus und hinein ins Vergnügen! Unter diesem Motto möchten wir Sie herzlich einladen zu einer Einkaufsreise mit vielen attraktiven Neuheiten sowie den bisher bewährten Klassikern.

Von topaktuellen Messeneuheiten bis zum traditionellen Modellbauartikel finden Sie in unserem **KATALOG 2001** alles, was das Leben eines jeden Modellbauers bereichern wird.

Über 330 Seiten Modellbau-Katalog 2001

erscheint Ende April
Schutzgebühr Haupt-Katalog 2001:
ATS 50,- Euro 3,65 incl. Porto

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

Neu

Rund um die Uhr einkaufen

im neuen INTERNET-SHOP

www.lindinger.at

Ab Mai 2001
bietet Ihnen unser neuer **OnlineShop**
alle Möglichkeiten des modernen Internet Shopping.

Kaufen Sie rund um die Uhr ein. Genießen Sie das Shopperlebnis ohne Ladenschlusszeiten und Warteschlangen an der Kasse.

Unser neuer Online Shop bietet Ihnen:

- Ausführliche Beschreibung zu jedem Artikel in Wort und Bild
- Aktuelle Preise, sowie Info über die Verfügbarkeit der Artikel durch permanente Aktualisierung der Daten
- Auflistung von Zubehör und Ersatzteilen zu den meisten Modellen
- Rasche Erledigung Ihrer Bestellung durch direkte Übernahme Ihres Einkaufs in unsere Warenwirtschaft
- Größtmögliche Information über den Status Ihrer Bestellung (Benachrichtigungen per E-Mail)
- Noch nie dagewesene Aktualität durch tägliche Wartung

Neu

www.lindinger.at tel.: 07584-3318



Alte Post Strasse 14
A-4591 MOLLN
Tel.: 07584 - 33 18
Fax: 07584 - 33 18 17
Internet: lindinger.at
E-Mail: modellbau@lindinger.at

Start frei für den neuen Internet-Shop www.lindinger.at



Außerdem!
werden Ihnen auf unserer neuen Homepage folgende Serviceleistungen zur Verfügung stehen:

- Ein neues Diskussionsforum gegliedert in Fachbereiche
- Gebrauchtborse – Jeder kann kostenlos seine gebrauchten Modelle und Zubehör kostenlos in unserer Gebrauchtborse anbieten
- Ein Verzeichnis von Modellsportvereinen nach Themen und Regionen sortiert
- Einen Veranstaltungskalender in den auch Sie jederzeit Ihre Modellsportveranstaltung eintragen können
- Links zu den wichtigsten Herstellern
- Download unserer aktuellen Prospekte und Flyer
- News aus der Szene
- Eine Menge anderer interessanter Dinge, die wir noch nicht verraten

