

prop



910017 0083

Dvr: 0058815

Herrn
Kirchert Gerd
Linzerstr. 65
A-1140 Wien

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien 138219W77U



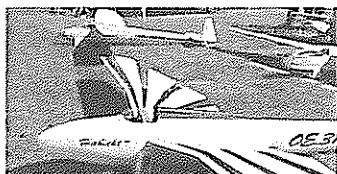
das Modellflugmagazin des österreichischen Aero-Club

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

prop



Inhalt

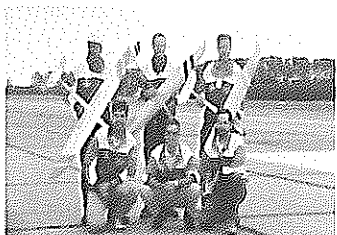


**Semiscale Großsegler
Wettbewerbe in Österreich**

Seite 4

**Nachlese zur
Schleppsaison 1998**

Seite 6

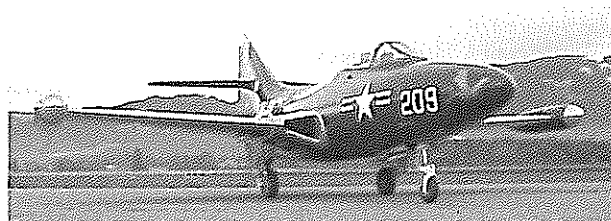


**Weltmeisterschaft 1998 F5B
und F5D in Neuhardenberg
Deutschland** Seite 10

Seminar Oberflächentechnik
Seite 16



HLG in Österreich
Seite 21



**DRITTE WELTMEISTERSCHAFT
für turbinenbetriebene
Scale-JETFLUGZEUGE in ZELTWEG/
Stmk** Seite 36



**Austria Meise
nach fast 50 Jahren
wieder erfolgreich !**
Seite 46

**„Verdreht – gekappt“
von Oskar Czepa** Seite 48

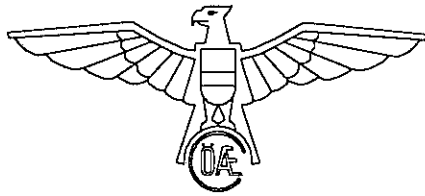
weilers in dieser Ausgabe auf 100 Seiten:

**Nürnberg 1999, Termine 1999, Ausschreibungen,
die Bundesfachreferenten berichten, Leserbriefe,
Bau und Flugberichte und und und**

Redaktionsschluß Heft 2/99 31.03.99

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug. Für den Inhalt verantwortlich: Ing. Manfred Dittmayer.
Ständige Mitarbeiter: Dr. Georg Breiner, Oskar Czepa, Ing. Roland Dunger, Peter Tollerian, Andreas Strutzenberger und die Bundesfachreferenten.
Alle 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12
Redaktionsadresse: Redaktion prop, 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon.: 0222 5051028/77DW
Anzeigenverwaltung: Beatrix Lieb, 1040, Prinz-Eugen-Straße 12 Telefon 01/505 10 28 DW 77, Telefax 01/505 79 23
Druck: Druckerei Jentzsch & Co. 1210 Wien



Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner

Liebe Fliegerfreunde!

Auf geht's! Das neue Fliegerjahr steht nicht mehr vor der Türe wir sind schon mitten drin.

Viele „High Lights“ stehen heuer bereit von Euch angenommen zu werden:

Spezielle Kurse im Modellflug - Ausbildungszentrum Spitzerberg.

Kurse für Hobby- und Wettbewerbspiloten.

Die Jet-Weltmeisterschaft und viele, viele Veranstaltungen (Wettbewerbe, Ausstellungen, etc.) in ganz Österreich.

Denkt auch immer daran, daß Ihr Eure Fluggeräte nicht nur sorgfältig baut und wartet, sondern auch dementsprechend fliegt. Wer fahrlässig handelt und vor allem fliegt kann große Probleme bekommen, die bis in das Strafrecht hineinreichen können. Na, wir sind ja alle versichert, wird mancher sagen. Stimmt, aber auch hier gibt es klare rechtliche Grenzen! Ihr habt gewissermaßen in Ausübung Eures fliegerischen Hobbys gleichsam eine „Sorgfaltspflicht“ auferlegt bekommen und dürft daher nicht, wie schon erörtert, fahrlässig handeln. Denkt auch daran, daß die österreichischen Modellflieger einen guten Ruf haben, der durch ein paar Unbelehrbare leicht zerstört werden kann, da man hierzulande gerne gleich generalisiert. Alles Roger?! !

Selbstverständlich ist auch 1999 die Bundessektion Modellflug, wenn es Schwierigkeiten gibt, Euer Ansprechpartner, Eure Kummernummer und vor allem immer da, wenn Ihr sie benötigt.

Eine große Aufgabe liegt vor uns, nämlich das Modellflug-Ausbildungszentrum attraktiver zu gestalten. Attraktiver durch entsprechende Kurse, eine gute Piste usw. Nutzt die Angebote des MAZ!

Ich wünsche allen „Wettbewerbspiraten“ viel Erfolg und allen Hobbypiloten viel Spaß in der neuen Flugsaison!

Mit Fliegergruß

Euer

Dr. Georg Breiner

BSL



Liebe Leser !

Es ist gelungen, wie immer bei der ersten Ausgabe von prop im neuen Jahr hatte ich wieder mit enormen Schwierigkeiten bezüglich Terminen zu kämpfen. Nicht nur der obligate Terminkalender (letzte Änderung am 4.03.1999) sondern auch unsere Inserenten, verzögerten das Erscheinen dieser Ausgabe.

Den Terminkalender findet Ihr in der Mitte dieser Ausgabe in A4 Format. Bitte verkleinert oder vergrößert ihn je nach Belieben und Sehkraft.

Eine sehr alte Bitte muß ich leider immer wiederholen !

Sendet mir bitte Eure Texte auf Diskette in jeder beliebigen Word-Version oder in txt Format ohne Spaltenformatierung !!!

Ihr erspart mir damit enorme Arbeit! Auch mit den meisten „gepackten“ Dateien gibt es nur Schwierigkeiten.

Bilddateien bitte wenn möglich als jpg Format, oder ganz einfach als Fotos.

Für die nächste Ausgabe ersuche ich um Eure weitere Mitarbeit.

Ich habe noch einige Beiträge hoffe jedoch auch auf „Neues“.

Der Frühling klopft schon an die Tür und ich wünsche uns eine schöne Flugsaison 99, die letzte dieses Jahrtausends.

Euer Manfred

MODELLSPORT BOEHM

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

Ersatzteilservice - täglicher Postversand!
Schlüter • Heim • JR • Genesis • Kyosho

Bestellungen nehmen wir auch gerne per e-mail entgegen:

boehm@xpoint.at

**Modernstes und traditionsreichstes
Modellbaufachgeschäft Wiens!**

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

Unsere Öffnungszeiten:

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

Fr 8:30 bis 18:00 Uhr

Sa 8:30 bis 12:00 Uhr

Semiscale Großsegler Wettbewerbe in Österreich

In der Saison 1998 fanden in dieser inoffiziellen Modellflugsparte 2 Wettbewerbe statt, die beide nach den gleichen Wettbewerbsregeln ausgetragen wurden. Das von den „Seekirchnern“ entwickelte Programm, das sich in eine Bau- und eine Flugbewertung unterteilt, hat sich in den letzten Jahren außerordentlich bewährt. So war es nicht verwunderlich, daß sich der MFC Wörgl als weiterer Veranstalter für die Durchführung eines solchen Wettbewerbes begeistern konnte. Und es gab auch keine Enttäuschung hinsichtlich der Teilnehmerzahlen. In Wörgl traten 29 Piloten mit einem wahrlich internationalen Touch an, denn 9 Italiener und 4 Deutsche lockerten das Starterfeld gewaltig auf. In Seekirchen mischte sich nur ein Deutscher unter die 27 Teilnehmer, doch kann man mit der Beteiligung insgesamt äußerst zufrieden sein.

Die Baubewertung ist für den Veranstalter relativ einfach zu bewerkstelligen und ist ihrer Gesamtkonzeption äußerst milde ausgelegt. Sie gliederte sich in 2 Kriterien:

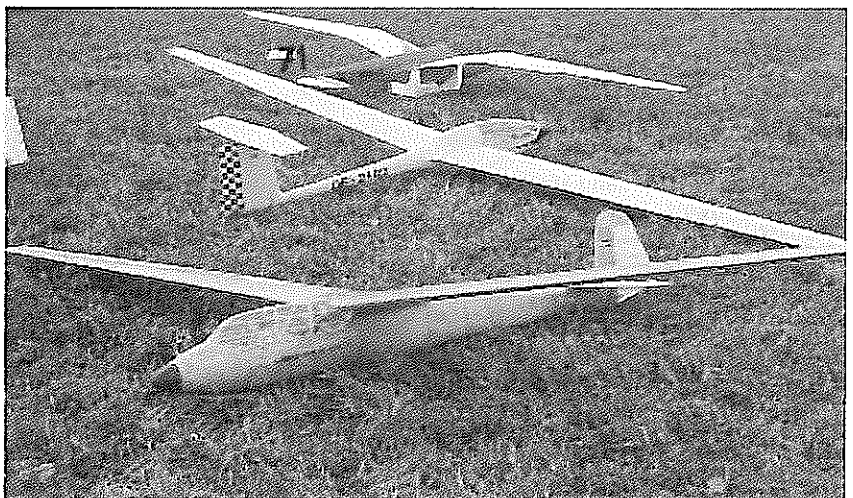
1. Es wird die Umrißgenauigkeit anhand einer mitgebrachten 3-Seiten-Ansicht überprüft und
2. Es wird der Gesamteindruck bewertet, d.h. wie gut das Modellflugzeug der Jury gefällt bzw. wie gut es einem Vorbild gleichen könnte.

Von großer Bedeutung ist aber die Gewichtung der Baubewertung im Gesamtergebnis. Und hier ist der Ausprägungsmodus so gestaltet worden, daß die Baubewertung nicht den Ausschlag für Sieg oder Niederlage ausmacht. Die Entscheidung über den Sieg fällt bei dieser Auslegung des Wettbewerbes in der Flugwertung und nicht in der Baubewertung. Jeder der ein vorbildähnliches Segelflugmodell besitzt und es im Fluge gut beherrscht, hat die Chance, ganz vorne mitzumischen. Und ich glaube, daß hier das Erfolgsrezept dieser Art von Wettbewerben zu finden ist.

Die Flugwertung beinhaltet eine Verfahrenskurve, eine horizontale Acht, eine typgerechte Wahlfigur, den Landeanflug und die Landung. Das sind Flugfiguren, die in ähnlicher oder gleicher Form auch in der Klassen RC-IV oder bei den Seglerschleppern zu finden sind. Doch werden hier die unterschiedlichsten Flugzeugtypen durch die Luft bewegt, was den großen Reiz dieser Veranstaltungen ausmacht. Vom Oldtimer aus den 30er-Jahren, über die Sperrholzära bis zu den modern-



ZLIN SOHAL und ASH-26, welche Gegensätze Fotos: W. Schober



Die K2 RÖHNSCHWALBE, PIK 20 und REIHER



Die modernen „Riesen“ SWIFT, FOX, PILATUS B4

sten Kunststoffseglern ist alles am Start vertreten. Wenn Sie sich für diese Veranstaltungen interessieren oder noch besser selber mitfliegen wollen, so gibt es dafür in der Saison 1999 wieder zwei Möglichkeiten:

1) am 22. und 23. Mai 1999 in Wörgl

Kontaktadresse:

Werner Ehrenstrasser

Oberndorf 365 6322 Kirchbichl

Tel.Nr.: 05332-73881

2) am 21. und 22. August 1999

Kontaktadresse:

Franz Niedermayr

Jägerbauernweg 15 5082 Glanegg

Tel.Nr.: 0662-8040-3148(Büro)

Bei den angegebenen Kontaktadressen erhalten Sie die genauen Wettbewerbsunterlagen für Veranstaltungen, an deren Rande soviel Zeit bleibt, daß ausgiebig lustgeflogen, gefachsimpelt oder auch nur einfach getratscht werden kann.



HABICHT im Maßstab 1:3 und eine K4 Röhnlerche.

NACHLESE ZUR SCHLEPPSAISON 1998

Das Interesse an der Seglerschlepperei ist in der Summe in Österreich annähernd gleich geblieben. Im Norden haben sich einerseits die etablierten Teams weiter behauptet, andererseits sind einige neue Gesichter hinzugekommen - eine erfreuliche Tendenz.

Der Westen Österreichs ist bei der Schleppfliegerei völlig von der Bildfläche verschwunden. In Vorarlberg wurde diese Klasse nie wettbewerbsmäßig geflogen und die Tiroler Teams haben sich ganz von der Bildfläche zurückgezogen - Schade.

Im Süden ergibt sich eine gänzlich andere Situation. Nach dem Übertritt von Udo Beichler in die semiscale Fliegerei ist in der Steiermark ein gewisses Vakuum entstanden, das bis heute nicht aufgefüllt ist. In Kärnten hingegen bildet der KFC (Kärntner Flieger Club) in Thon bei Klagenfurt eine Insel der Seligen. Dort schießen immer wieder neue Schleppteams aus dem Boden, ähnlich den Pilzen im Walde. Bei der Landesmeisterschaft 1998 wurde in Thon zwar ein „Heim-Grand-Prix“ geflogen doch stellten die Hausherren alleine schon 8 Schleppteams. 6 weitere Gespanne aus Kärnten ergaben dann eine Landesmeisterschaft mit 14 Teams - und das war ein einsamer Rekord in der Geschichte der Seglerschlepperei.

In Thon habe ich auch einige Neuigkeiten entdeckt, die vom heute üblichen Standard abweichen. Der Swiss Trainer aus dem Hause Bruckmann und die diversen Piper-Variationen sind in der Schleppszene ja hinlänglich be-

kannt, weshalb ich nicht darüber zu berichten brauche. Doch einige brandneue Schleppmaschinen und eine Kuriosität möchte ich dem geschätzten Leser nicht vorenthalten:

Excalibur von René Hofmeister

Der originalgetreue Nachbau der Excalibur von Diamond Aircraft aus Wiener Neustadt ist eine äußerst gelungene Erscheinung. Die 6-farbige Lackierung mit 2-Komponenten Autolack trägt das Ihrige dazu bei. Excalibur ist eigentlich das sagenumwobene Schwert von König Artus mit dem er seine Feinde bezwingen konnte. Vielleicht gelingt es René Hofmeister mit seiner Schleppmaschine Excalibur die Konkurrenz ordentlich kitzeln und ein paar Siege heimzuführen.

Technische Daten:

Spannweite: 2,9 m

Profil: Clark-Y ähnlich

Gewicht: 11,9 kg

Motor: ZG 62, starr montiert

Luftschraube: 4-Blatt 24 x 8

Das Modell ist vollständig in Holz aufgebaut, das heißt, daß der Flügel in einer konventionellen Holm- und Rippenbauweise gefertigt ist. Die Querruder und Landeklappen teilen den Flügel im Verhältnis 1:1, woraus sich gute Langsamflugeigenschaften ergeben. Das Fahrwerk ist vom Swiss Trainer ausgeborgt und hat sich schon hervorragend bewährt. Das Höhenruder ist mit 4 Plastischrauben am Rumpf befestigt, und läßt sich zum Transport leicht abnehmen. Die Maschine ist mit Multiplex Servos ausgerüstet, wobei



EXCALIBUR von René Hofmeister

die Rudermaschine für das Seitensteuer gleich in der Dämpfungsfäche eingebaut wurde. Mit dem Quick Start System von Toni Clark gibt es auch keine Motorstartprobleme, was bei Wettbewerben äußerst beruhigend ist. Beruhigend sind auch die Flugeigenschaften und hier im besonderen die Windunempfindlichkeit.

Gerhard Bruckmann

hat seine Modellpalette um eine Schleppmaschine erweitert. Neben seinem Swiss Trainer gibt es nun auch die Agrarmaschine von Piper - die Pawnee (zu Deutsch Bauer im Schachspiel) - in seinem Programm. Hans Wallner ist der bewährte Testpilot und hat die erste Pawnee in Thon beim Wettbewerb eingesetzt. Die Flugeigenschaften haben überzeugt während das Flugbild eine Geschmackssache ist und bleibt.

Technische Daten:

Spannweite: 3,15 m
 Profil: Clark-Y ähnlich
 Gewicht: 12 kg
 Motor: SM 75 ccm mit Hydro mount
 Schalldämpfer: Resonanzrohr
 Luftschaube: 4-Blatt 23 x 10

Der Prototyp der Pawnee ist sehr aufwendig gebaut, um das Gewicht in Grenzen zu halten. Der Rumpf ist in einer Kevlar Sandwich Bauweise erstellt. Der Kabinenhaubenrahmen ist in GfK, in dem dann von unten eine glaslar gezogene PVC Haube eingeschoben wird. Das Fahrwerk ist am Rumpf montiert und hat jeweils 3 Streben, wovon aber nur eine die tragende Funktion übernimmt. Das Leitwerk wurde in Rippenbauweise erstellt und dann voll beplankt. Der Tragflügel hingegen ist eine Styro-Balsa-Sandwich Konstruktion die auf ein 40er Alurohr aufgeschoben wird. Die Tragflächen

sind selbsttragend, sodaß die V-förmigen Druckstreben an der Oberseite beim Modell nur eine Verzierung darstellen. Ein kleines Problem bescherte die Anordnung der Schleppkupplung. Bei der Anbringung auf der Kabinenhaube selbst wäre ihre Lage sehr hoch über dem Schwerpunkt. Hans Wallner entschied sich deshalb für die Montage hinter der Pilotenkanzel, womit sie aber schon eine relativ große Rücklage besitzt. Die Schleppflüge haben aber trotzdem tadellos geklappt und man kann schon gespannt sein, wie diese „Schachfigur“ in Zukunft in der Schleppszene „ziehen“ wird.

Willi Stultschnig

hat wieder zugeschlagen und einen Nachfolger seiner Euro 1 gebaut. Er ist nun von der Mitteldeckeranordnung mit Rechteckflügel abgewichen und

Auch der Euro 2 hat kein Vorbild und ist eine reine Zweckkonstruktion. Das man trotzdem elegante Schleppmaschinen bauen kann hat Willi Stultschnig bewiesen und Willi Sallocker wiederum hat gezeigt, daß der Euro 2 auch mit einem tollen Flugbild aufwarten kann.

Technische Daten:

Spannweite: 3,2 m
 Profil: Unterseite gerade
 Gewicht: 12,64 kg
 Motor: 3W 60 mit Resorohr
 Luftschaube: 3-Blatt 24 x 8
 Drehzahl: 4400 U/Min. im Schlepp

Das Modell ist vollständig in Holz aufgebaut. Sogar der Tragflügel ist eine voll beplankte Rippenkonstruktion. Das Höhenleitwerk ist mit 4 Plastikschrauben befestigt und zum Transport leicht abnehmbar. Das komplette Mo-



Euro 2 von Willi Sallocker Foto: Schober

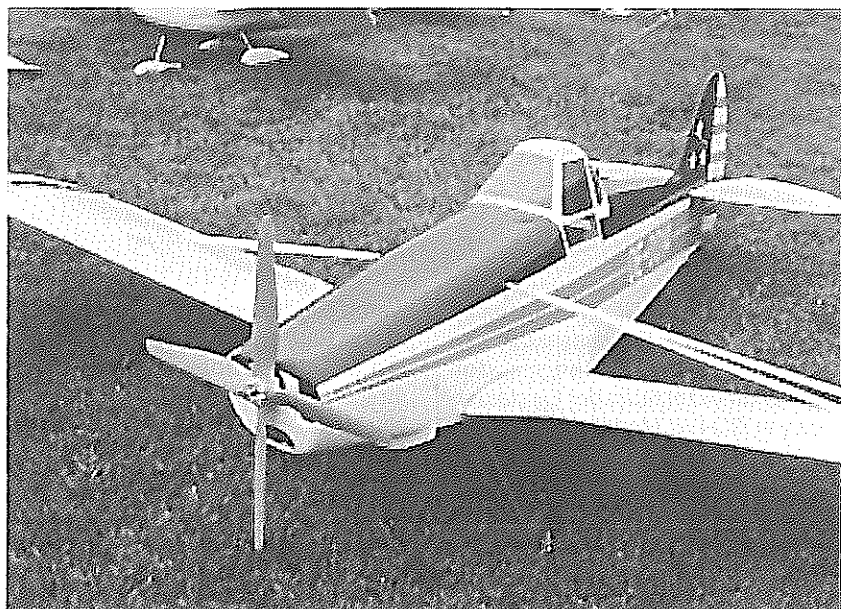
entschied sich für einen Tiefdecker mit Tragflügeln in Rechteck-Trapez-Form.

dell ist mit Bügelfolie gefinisht. Nun, der Euro ist ja gerade erst eingeführt worden und man ist gespannt wie er sich am Finanzmarkt bewähren wird. Beim Euro 2 unserer beiden Willi's wird auch die Zukunft zeigen, ob der „Kurs“ stimmt.

Euro 2 und Excalibur fliegen beim KFC in Thon

Wintergarten von Georg Wusche

Der 60-jährige Georg Wusche ist ein alter Haudegen und schon lange Modellflieger in Thon. An die wettbewerbsmäßige Seglerschlepperei hat er sich aber nie so recht herangetraut, bis ihn Max Wölwitsch baulich unter die Arme griff. Die Tragflügel und das Leitwerk eines Discus waren vorhanden und so zimmerte Max einen Holzrumpf dazu. Er wählte eine Mitteldeckeranordnung mit 7-eckigen Rumpfuerschnitt. Eine geblasene Kabinenhaube hätte wohl



nicht so recht dazu gepasst und so entschied man sich für den eckigen Aufbau. Vielleicht ist die Haube etwas zu groß geraten, eine originelle Optik gibt sie allemal ab. Irgendwie erinnert sie an einen Wintergarten und so bekam dieses eigenwillige Modell seinen

Namen. Natürlich muß sich der liebe „Schorschi“ seither die ätzenden Bemerkungen seiner Freunde gefallen lassen, die ihn auffordern, anstatt eines Piloten doch lieber einen Gummibaum oder Kaktus in sein Cockpit zu setzen.

Technische Daten:

Spannweite: 5 m
Gewicht: 4,8 kg

Ich wünsche unseren lieben Georg in der Pension noch viel ungetrübte Flugstunden mit seinem originellen Wintergarten.



„60 Jahre und kein bißchen waise“ - Georg Wusche mit seiner Kuriosität im Arm, dem Modell Wintergarten. Foto: Schöber

Ablöse:

Seit über 10 Jahren habe ich nun in der Bundessektion Modellflug die Funktion des Bundesfachreferenten für die Klassen RC-IV und RC-SL inne. Im August ist eine Neuwahl fällig und ich möchte zu diesem Zeitpunkt mein Amt übergeben. Die beiden Klassen sollen in der Folge von einem anderen dynamischen Funktionär ins neue Jahrtausend geführt werden, der vielleicht auch andere Schwerpunkte setzen wird als ich. Interessenten für diese Tätigkeit mögen sich bei mir unter der folgender Telefonnummer melden: 04215-2450

Punkterichterlehrgang:

Am 25. April 1999 findet in Kraiwiesen ein Punkterichterlehrgang für die Klassen RC-IV und RC-SL statt. Schwerpunktmäßig wird der Lehrgang für die Bundesländer Salzburg und Oberösterreich ausgeschrieben, doch können selbstverständlich auch Interessenten aus anderen Bundesländern daran teilnehmen so sie längere Anfahrtswege in Kauf nehmen.

Klasse RC-IV:

a) Modellsportordnung (MSO) Die „neue“ MSO aus dem Jahre 1998 ist auch in der Saison 1999 unverändert gültig. Sollte eine Nachfrage danach bestehen, so kann sie als Druckwerk

im AERO-Club Sekretariat bei Frau Lieb (01-5051028-77) bestellt werden oder direkt aus dem Internet abgerufen werden.

Allerdings waren dann bis zu 12 Einsteiger am Start (siehe Zusammenstellung). Auch bei der Österreichischen Meisterschaft in RC-IV in Linz

Nationale RC-IV Wettbewerbe in der Saison 1998

Bundesland	Ort	Teilnehmer / Einsteiger
Burgenland	Siegendorf	6/-
Kärnten	Thon	7/-
	Kappel	8/-
	Friesach	10/-
Oberösterreich	Schärding	23/6
	Enns	keine Ergebnisliste
Niederösterreich	Amstetten	18/-
	Statzendorf	19/5
Salzburg	St. Johann	20/12
Vorarlberg	Bludenz	10/-

b) Einsteigerklasse RC-IV Auf meinen Antrag hin hat die Bundessektion einstimmig beschlossen, den Beobachtungszeitraum der Einsteigerklasse in RC-IV (Modelle bis 3,5 Meter Spannweite) um weitere 2 Jahre zu verlängern. Es ist halt nur ein leise züngelndes Flämmchen, daß hier ein Lebenszeichen von sich gibt. Bei 10 nationalen Wettbewerben wurde die Einsteigerklasse nur 3 mal geflogen !

waren 5 Einsteiger am Start. Deshalb meine Bitte an die Veranstalter, bei allen RC-IV Wettbewerben die Einsteigerklasse auch auszuschreiben. Nur wenn der Zuspruch groß genug ist, kann sie auch in die MSO aufgenommen werden.

c) 3-Länder-Cup Nach einer Idee von Robert Bacher wird für die Saison 1999 erstmals versucht, in 3 Bundesländern eine Cup-Wertung durchzuführen (sie-

he Statuten). Um auch den Nachwuchs in der Klasse RC-IV zu fördern, wurden jene Veranstalter ausgewählt, die auch schon in den vergangenen Jahren die Einsteigerklasse geflogen haben.

Klasse RC-SL (Segler-schlepp):

a) Modellsportordnung (MSO) Die in den letzten Jahren gültige MSO bleibt auch in der Saison 1999 unverändert aufrecht. Bei Nachfrage nach der MSO gilt das gleiche wie bei RC-IV.

b) Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL Am 28. und 29. August 1999 wird in Kraiwiesen bei Salzburg die Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-SL ausgetragen werden. Die genaue Wettbewerbsaus-schreibung ist im Mittelteil von PROP 1/99 enthalten und kann dort nachgelesen werden. Die Nennung muß nur mehr vom Vereinsobmann unterzeichnet und danach zur Bundessektion gesandt werden. Der Nennungsschluß ist zu beachten und das Nenngeld ist vorher zu überweisen.

c) Termine der Österreich Pokal Wettbewerbe Auch in der Saison 1999 werden wieder 4 Österreich Pokal Wettbewerbe in der Klasse RC-SL durchgeführt werden (siehe Statuten). Folgende Bundesländer und Veranstaltungsorte wurden damit be-traut:

1) Steiermark

15. und 16. Mai 1999 Zwaring

2) Kärnten

29. und 30. Mai 1999 Thon/Klagenfurt

3) Salzburg

2. und 13. Juni 1999 St. Johann

4) Niederösterreich

10. und 11. Juli 1999 Stanzendorf
gleichzeitig Schlußwettbewerb

Im Augenblick kann ich nur das Wo-chenende angeben, an dem ein Wett-bewerb stattfinden wird. Da es dem Veranstalter überlassen bleibt, ob er den Bewerb am Samstag oder am Sonntag durchführen möchte, ist der genau Termin dem Terminkalender oder besser noch den Wettbewerbs-ausschreibungen zu entnehmen.

***Statuten Österreich Pokal
1999 der Klasse RC-SL***

Der Österreich Pokal RC-SL wird in 4 Teilwettbewerben in verschiedenen Bundesländern durchgeführt, wobei pro Bundesland nur ein Wettbewerb zugelassen ist. Der Bundes-fachausschuß wählt bei seiner alljähr-lichen Zusammenkunft nach einem Rotationsprinzip die einzelnen Bundes-länder aus. Die Vergabe der Teil-wettbewerbe innerhalb des Bundeslan-

des obliegt dem Landesfachreferenten in Absprache mit dem zugehörigen Landessektionsleiter.

Maximal drei Wettbewerbsergebnisse eines Schleppteams werden zur Endwertung herangezogen, das heißt, bei 4 geflogenen Teilwettbewerben gibt es 1 Streichresultat. Sollten in einer Saison nur 3 Teilwettbewerbe durch-geführt werden, so werden alle 3 ge-wertet. Werden in einem Jahr weniger als 3 Teilwettbewerbe durchgeführt, so fällt der Österreich Pokal in dieser Sai-son überhaupt aus. Werden von einem Schleppteam nur 1 oder 2 Teil-wettbewerbe bestritten, so gelangt die Mannschaft ebenfalls in die Endwertung. Um mit mehreren Ergeb-nissen in die Endwertung einzugehen, darf das Schleppteam seine Zusam-mensetzung während der laufenden Saison nicht ändern.

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

Die Schlußveranstaltung sollte nach Möglichkeit alljährlich in einem ande-ren Bundesland stattfinden. Bei dieser Gelegenheit überreicht der Bundes-fachreferent RC-SL den Gewinnern des Österreich Pokal den Wanderpreis, der ein Jahr im Besitz der Sieger verbleibt. Danach wird er wieder neu ver-geben. Gewinnt ein Team gleicher Zu-sammensetzung den Österreich Pokal insgesamt dreimal, so geht der Wan-derpreis in den Besitz der Sieger über (gilt ab 1998). Außerdem erhalten die drei erstplatzierten Teams Pokal-spenden, die in ihrem Besitz verblei-ben. Diese Ehrenpreise sind vom Ver-anstalter des Schlußwettbewerbes zur Verfügung zu stellen. Die Veranstalter der Teilwettbewerbe werden aufgefor-dert, zur Bewertung immer 5 Punkte-richter einzusetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flug-figur streichen zu können (siehe MSO). Um den Heimvorteil etwas zu mildern, dürfen nur 2 Punkterichter vom veran-staltenden Bundesland stammen, wäh-rend die 3 anderen Punkterichter aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssen.

Statuten des 3-Länder-Cups 1999 in RC-IV

mit 2 Wertungen: normale Klasse RC-IV und Einsteiger

Der 3-Länder-Cup in der Klasse RC-IV mit Einsteiger wird 1999 zum ersten Mal ausgetragen. Er besteht aus 3 Teil-wettbewerben in 3 Bundesländer und zwar:

Niederösterreich G. Hörman Pokal in Stanzendorf am 30. Mai 1999

Oberösterreich Innviertler Pokal in Scharding am 25. Juli 1999

Salzburg Pongauer Pokal in St. Johann/Pongau am 25. September 1999 gleichzeitig Schlußwettbewerb

In die Gesamtwertung des 3-Länder-Cups geht man mit 2 Teilergebnissen ein. Hat man alle 3 Teilwettbewerbe be-stritten, so wird das schlechteste Er-gbnis gestrichen. Fällt eine Veranstal-tung aus, ist kein Streichresultat mehr möglich. Bei Teilnahme an nur einem Teilwettbewerb scheint man in der Gesamtwertung des 3-Länder-Cups nicht auf. Die eigentliche Wertung er-folgt nach einem Punktesystem und zwar gilt für die normale Klasse RC-IV vom 1. bis zum 20. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punkte-zahl von 20 bis 1 und für die Einsteiger-klasse gilt für den 1. bis 10. Rang der jeweiligen Einsteigerwertung eine fal-lende Punktezahl von 10 bis 1. Sollte in der Gesamtwertung bei den 3 Erst-platzierten Punktegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Punktezahl des Streichresultates für die Plazie-rung. Sollte das nicht möglich sein, so entscheidet die höhere Summe der erfolgten Punktezahlen aus den 2 gewerteten Teilwettbewerben.

Beim Schlußwettbewerb in St. Johann wird die Gesamtwertung erstellt und die Sieger werden mit Pokalspenden und Urkunden bedacht. Ein Wander-pokal ist im ersten Jahr noch nicht vor-gesehen.
(Beobachtungsphase!)

**Dr. Wolfgang Schober
BFR**

Weltmeisterschaft 1998 F5B und F5D in Neuhardenberg Deutschland



Das erfolgreiche F5B Team Österreichs.

- 1. Reihe v.l.n.re. TM Meisinger, Helfer Safarik und Atzwanger**
- 2. Reihe v.l.n.re. die Piloten Freudenthaler, Aigelsreiter und Hainzl**

Noch die Enttäuschung der WM 1996 in Tschechien im Kopf, erfuhren wir von der Vergabe der WM 1998 an Deutschland. Da dieser Bereich im Herzen der ehemaligen DDR liegt, hatten wir eigentlich Bedenken gegen diese Vergabe. Nur zu intensiv war noch die Erinnerung an die letzte WM in unseren Köpfen, die ja nicht gerade an organisatorischer Perfektion glänzte. Doch, soviel sei vorweggenommen, daß diese WM würdig und perfekt von unseren deutschen Nachbarn organisiert und durchgeführt wurde.

Neuhardenberg liegt mitten in der "Märkischen Schweiz". Eine romantische Gegend, die von der Hektik des Westens erst langsam erschlossen wird. Man kann dies vor allem an dem Zustand der Straßen und Eisenbahngleise dieser Region erkennen. Dafür gibt es wunderschöne Schlösser, die beweisen, daß es auch hier Menschen nicht nur mit Geld sondern viel Geld gibt. Für den Großteil der Bevölkerung ist der Lebensstandard schon auf Grund der hohen Arbeitslosigkeit äußerst bescheiden.

Doch zurück zum Eigentlichen - der WM 1998 in den Klassen F5B (Segelflugmodelle mit Elektroantrieb) und F5D (Pylonrennmodelle mit Elektroantrieb). Als Jurymitglieder konnten Emil Giezendanner (SUI), Cal Eitel (USA) sowie Robby Robrecht (GER) gewonnen werden. Die jeweiligen Durchgänge wurden auf einem

ehemaligen Militärflugplatz ausgetragen, der eine Länge von ca. 2500 m,



Robert Wimmer (GER) kann leicht lachen. Er wurde verdient Weltmeister in der Klasse F5D. Rechts sein Helfer Jens Barts.

eine Breite von ca. 300 m sowie eine angebliche Betondicke von unglaublichen 12 m (in Worten: Zwölf) aufweist. Auf Grund dieser Dimensionen konnte man sich vorstellen, daß die Durchführung von zwei Weltmeisterschaften gleichzeitig kein Problem war. Die Frequenzen wurden einfach aufgeteilt. Gerade Frequenzen wurden von den Pylonfliegern belegt, ungerade Kanä-

le wurden den F5B Fliegern zugewiesen. Diese Methode erwies sich als perfekt, da in beiden Klassen die Zeitpläne den jeweiligen Gegebenheiten angepaßt werden konnten.

Zu Beginn dieser Weltmeisterschaft wurden Internationale Wettbewerbe im Rahmen des „Elektric Flight Festivals“ durchgeführt. Dies hatte auch einen praktischen Hintergrund, da sich die Wendemarkenrichter sowie die Computeranlage auf die bevorstehende WIVL einstellen können. Außerdem erfolgte ein erstes Abtasten der WM Teilnehmer, welches schon ernstzunehmende Rückschlüsse auf die Form der Einzelnen zuließ.

In der Klasse F5B/600 gingen 36 Teilnehmer an den Start. Die 7 teilnehmenden Piloten des Österreichischen

Aeroclubs konnten ausgezeichnete Ergebnisse erfliegen. Der Sieg ging an Rudolf Freudenthaler vor Wolfgang Schulz (GER) sowie Thomas Karlson (SWE). Mit Stefan Damm (5.), Manfred Lex (6.) sowie Alfred Schuller (8.) konnten sich noch drei weitere Österreicher innerhalb der zehn Besten platzieren.

In der Klasse F5B wurden 54 Teilnehmer gewertet. Aus der Ergebnisliste konnten schon die Favoriten für die Weltmeisterschaft herausgelesen werden. Auch fand die aufsteigende Formkurve von Kurt Hainzl mit dem 5. Platz eine erfreuliche Bestätigung. Der Sieg ging an Ex-Weltmeister Jerry Bridgeman (USA) vor Martin Weberschock (GER) und Thomas Pils (USA). Herbert Aigelsreiter sowie Rudolf Freudenthaler belegten die Plätze 10 und 11.

An Hand dieser Ergebnisse kann angenommen werden, daß die „US-Boys“ sicher nichts anbrennen werden. Auch an der Flugtaktik dürfte sich diesmal nichts ändern. Die meisten Piloten flogen jeweils 4 Strecken nach jedem Steigflug. Bei den Amerikanern konnte nichts anderes erwartet werden, da sie sicher nicht mehr den für sie schwerwiegenden Fehler von 1996 begehen werden. Bei dieser letzten WM in Tschechien dominierten sie - während des Internationalen Vorwettbewerbss - mit einer neuen Flugtaktik, die von den anderen Teams für die WM übernommen wurde. Schon aus diesem Grund wurde der erste Flug eines US Piloten mit besonderer Spannung erwartet.

Als einziger gravierender Schwachpunkt dieser WM mußte die technische Abnahme der Modelle herausgestrichen werden. Bei der offiziellen Messung wiesen die meisten Modelle eine viel zu kleine Gesamtfläche auf, ob-



Der Terminator - Weltmeister Thomas Pils nach seinem außerirdischen 39 Streckenflug. Wettbewerbsleiter Wolfgang Schulz (rechts im Bild) kann es einfach nicht fassen. Fotos: P. Meisinger

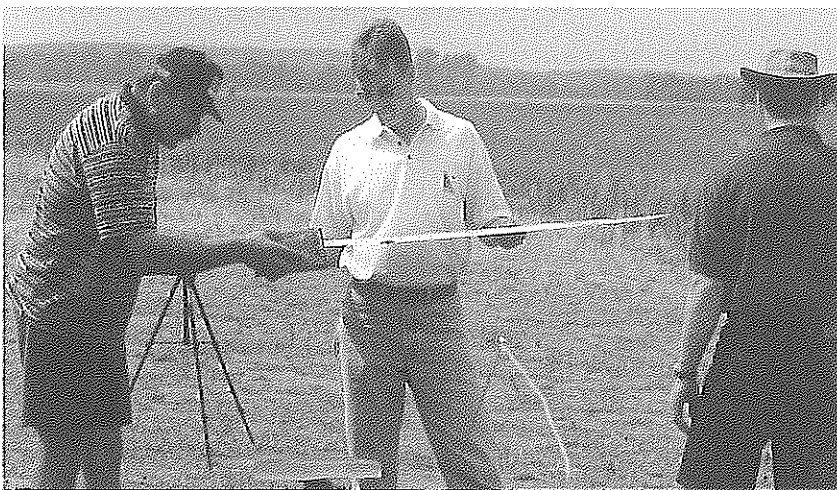
ters ein Faktor eingeführt damit jeder Teilnehmer sein Modell verwenden konnte. Meiner Meinung nach sollte so etwas bei einer Weltmeisterschaft nicht vorkommen. Nachdem sich die Gemüter einigermaßen beruhigt haben, konnten die Weltmeisterschaften in den beiden Klassen durchgeführt werden.

te nicht aufgebaut werden, da der Wind teilweise Sturmstärke erreichte.

Nun war es endlich soweit. Die Zeit des Bluffens war zu Ende. Die Spannung erreichte schon zu Beginn ihren Höhepunkt, da sich jeder mit einem guten 1. Durchgang eine Last von den Schultern nehmen wollte.

Als Erster unseres Teams kam Herbert Aigelsreiter an die Reihe. Mit 31 Strecken erreichte er eine ansprechende Leistung jedoch verhaute er die Landung total. Wir konnten jetzt schon nur mehr hoffen, daß dies sein Streichresultat wird. Kurt Hainzl und Rudi Freudenthaler erflogen 32 bzw. 33 Strecken und konnten somit das Planziel erfüllen.

Auch die zweite Runde wurde von unseren Piloten mit 31 Strecken von Freudenthaler und Aigelsreiter sowie 32 Strecken von Hainzl tadellos abgspult. Am nächsten Tag hatte Rudi außerordentlich Pech. Da sein eingebauter Schulze Regler nach dem Beschleunigen in die Strecke nicht mehr den Motor ausschalten wollte, löste sich sein A-Modell in alle Einzelteile auf. Bei dieser Aktion verlor er auch seinen besten Antrieb. Leider dauerte dieses Schockerlebnis einige Runden an. Rudi riskierte nicht mehr und flog nur noch für die Mannschaft. Mit jedem Durchgang kristallisierte sich Kurt Hainzl als bester Österreicher heraus. Besonders sein 36 Streckenflug im 5. Durchgang war absolute Weltklasse. Apropos Weltklasse. Thomas Pils gelang während dieser Weltmeisterschaft



Es wurde mit allen Mitteln gearbeitet. Hier Rudi Freudenthaler mit der „Wunderwaffe“ Schleifklotz.

wohl (oder vielleicht gerade deshalb) der Veranstalter diese sehr aufwendig mittels Video und CAD ermittelte. Da diese Unstimmigkeiten nicht in den Griff gebracht werden konnten (Modelle aus der gleichen Form hatten plötzlich unterschiedliche Flächeninhalte!), wurde seitens des Veranstal-

Wie in dieser Gegend anscheinend üblich, konnten die mitgebrachten Jacken und Pullover sehr gut gebraucht werden, obwohl es in Österreich zu dieser Zeit über 30° Lufttemperatur hatte. Auch der starke Wind trug einiges zum eher frostigen Klima bei. Zeitweise konnten die mitgebrachten Zel-

mit 39 Strecken eine Fabelleistung. Spätestens zu diesem Zeitpunkt hatte er sich diesen Weltmeistertitel mehr als verdient. Da unser Rudi diesmal das Pech gepachtet hatte, wollte sein Schulze Regler im 6. Flug den Motor während des Streckenfluges nicht mehr einschalten. Das hätte einen Mannschaftsplatz am Ende der Tabelle bedeutet. Nach mehrmaligen Versuch den Motor doch wieder einzuschalten, wurde es dem Regler doch noch recht und Rudi konnte seinen Flug fortsetzen. Trotz dieses Mißgeschickes erreichte er noch 31 Strecken. Dadurch konnte der 3. Platz in der Mannschaft gesichert werden.

Technik der WM:

Für die technisch interessierten Leser möchte ich noch ein Paar technische Details auflisten. Die Spannweite der verwendeten Modellen bewegten sich zwischen 1485 und 1700 mm. Bei den Gewichten wurden 1740 bis 2350 g gemessen. Die Mehrzahl der Modelle wogen jedoch ca. 1800 bis 1900 g. Bei den Motoren herrschte eine gewisse Ausgewogenheit vor. 17 Piloten vertrauten der Firma Kontronik, 15 Piloten der Firma Plettenberg, 12 Aveoxmotoren wurden verwendet sowie 1 umgebauter Rovox (Originalmotor in Verbindung mit Kontronik Regler). Bei den Reglern wurden 19 Kontronik, 17 Schulze, 5 Aveox sowie 4 Steve Neu eingesetzt. Der sensorlose Kontronikregler dürfte jedoch qualitativ die Nase vorne haben. Auch bei den Fernsteueranlagen wurde quer durch den elektronischen Gemüsegarten so ziemlich alles verwendet:

Graupner MC 24	8 Stk
Futaba FC 28	7 Stk.
Sanwa	6 Stk.
Graupner MC 20	6 Stk.
Futaba 1024	5 Stk.
MPX 3030	5 Stk.
Graupner MC 18	2 Stk.
Graupner MC 16	1 Stk.
Futaba FF8	1 Stk.
MPX 2020	1 Stk.
Robbe Rex	1 Stk.
Futaba FPT80 AF	1 Stk.
Futaba FC 18	1 Stk.

7 Piloten dieser WM vertrauten einer direkten Abstimmung des Antriebes ohne Getriebe. Bei den Getrieben wurden Untersetzungen von 1:3,7 (17x), 1:5,2 (8x), 1:6,7 (5x) sowie 1:7 (8x) verwendet. Diese teilweise hohen Untersetzungen hatten zur Folge, daß die Motoren mit 100.000 Umdrehungen und mehr drehten. Dies wurde nur dank der kollektorlosen Technologie

möglich, da die sogenannten „Kohlen“ sowie der Kollektor diese unglaublichen Umdrehungen niemals überstanden hätten.

Ober die Technik sowie über den Ablauf der F5D Weltmeisterschaft kann ich leider nicht viel berichten, da beide Veranstaltungen gleichzeitig durchgeführt wurden und ich in meiner Funktion als Mannschaftsführer natürlich meine gesamte Aufmerksamkeit dem F5B Team zur Verfügung stehen mußte. Dies tut mir als aktiver Pylonflieger sehr leid. Man kann halt leider nicht alles auf einmal machen. Ich kann nur darauf verweisen, daß diese F5D-WM die spannendste in der Geschichte des Elektrofluges war und das sensationelle Leistungen geboten wurden. Das in dieser Klasse ebenfalls nur noch „kollektorlos“ geflogen wurde versteht sich von selbst. Auch bei der Wahl der Akkus wurde nur noch auf gepuschte

und selektierte Typen zurückgegriffen. Mit dem jungen und verwegenen fliegenden Robert Wimmer konnte ein würdiger Weltmeister ermittelt werden. Da dieser eigentlich nur Ersatzmann im

deutschen Nationalteam war, kann die enorme Leistungsdichte bei unseren Nachbarn erkannt werden. Der neue offizielle Weltrekord wurde von Stefan Merz (GER) in der 16. Runde mit unglaublichen 77,45 Sekunden erfliegen. Für diejenigen die sich in der Klasse nicht so gut auskennen möchte ich erklären, daß dabei 10 Runden à 400 m geflogen werden müssen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit kann sich jeder leicht ausrechnen.

Peter Meisinger

Gesamteinzelwertung F5B

1.	Pils Thomas	USA	4124 Punkte
2.	Bridgeman Jerry	USA	4102 Punkte
3.	Lang Florian	GER	4063 Punkte
4.	Weberschock Martin	GER	4018 Punkte
5.	Weissgerber Franz	GER	4005 Punkte
6.	Hainzl Kurt	AUT	3910 Punkte
7.	Moeckli Markus	Sul	3903 Punkte
8.	Freudenthafer Rudolf	AUT	3878 Punkte
9.	Neu Steve	USA	3836 Punkte
10.	Gasser Andreas	Sul	3815 Punkte
14.	Aigelsreiter Herbert	AUT	3779 Punkte
45	Teilnehmer		

Gesamtrnenschaftswertung F5B

1.	GER	12086 Punkte
2.	USA	12062 Punkte
3.	AUT	11567 Punkte
4.	ITA	11298 Punkte
5.	BEL	11161 Punkte
6.	SWE	11153 Punkte
7.	FRAU	11051 Punkte
8.	GBR	10943 Punkte
9.	JPN	10691 Punkte
10.	NED	10353 Punkte
16	Nationen	

AUSSCHREIBUNG ZUM PUNKTERICHTERLEHR- GANG F3A UND RC III 1999

Veranstalter:

Österreichischer Aero Club, Sektion
Modellflug

Kontakte / Info:

Günther Ahlen, LFR Salzburg,
Tel.: 0662/853846

Ort und Termin:

Der Lehrgang findet am 10. / 11. April
1999 am Flugplatz Kraiwiesen statt.

Lehrgangsleitung:

BFR Ing. Anton Moser

Kosten:

Die Kosten des Lehrganges trägt die
Bundessektion Modellflug. Wer eine
neue MSO braucht möge dies bei
der Anmeldung bekanntgeben. Die
Kosten dafür betragen ÖS 220,—
bzw. im Ordner ÖS 300,—.

Anmeldung:

Die schriftliche Anmeldung ist bis
30.03.1999 an den ÖAEC zu
richten.

Sektion Modellflug
Prinz Eugen-Str. 12
A-1040 WIEN

Quartierbestellung:

Gasthof NEUHOFEN
Tel.: 06225-8392 oder über
Fremdenverkehrsverband
Eugendorf
Tel.: 06225-8424, FAX: 06225-7773.

Zeitplan:

Samstag, 10. April 1999
10,00 Uhr Anmeldung

(Mitgliedsausweis des ÖAEC für
1999 nicht vergessen),

Kursbeginn:

Sonntag, 11. April 1999
10,00 Uhr praktischer Teil
am Modellflugplatz Kraiwiesen

**Punkerichterneulinge unbedingt
ein Foto mitbringen !!**

Wir wünschen eine gute Anreise

**Österreichischer Aero Club
Sektion Modellflug**

EINLADUNG zum RC III Einsteiger- und Trainingslehrgang in Böheimkirchen/N.Ö.

Der ASKÖ MFC Hausruck (O.Ö.) hat
sich entschlossen, in Zusammenarbeit
mit dem Österreichischen AERO-
CLUB, Sektion Modellflug und dem
Landesverband Niederösterreich, heu-
er einen Einsteiger- und Trainings-
lehrgang in der Klasse RC III anzu-
bieten.

Dieser Lehrgang findet am 24. und 25.
April 1999 in Böheimkirchen (Modell-
flugplatz) statt.
Beginn: 9.00 Uhr

Organisation: Maurer Ernst

Trainer: **Klamecker Michael**
Kitzmüller Gerald

Teilnehmen können alle Mitglieder des
ÖAERO-Club, eine Versicherung ist
nachzuweisen.

Dieser Lehrgang bietet gute Gelegen-
heit, unter Anleitung eines Spitzen-
piloten das notwendige Wissen über
den Einstieg in den Motorkunstflug und
das geltende RC III - Programm zu
erarbeiten. Jeder Pilot, der ein Quer-
rudermodell fliegen kann und Interes-
se am Motorkunstflug hat, ist herzlich
eingeladen. Für aktive Wettbe-
werbepiloten besteht die Möglichkeit,
ihr Können zu perfektionieren.

Mitzubringen: Ein Querrudermodell,
schönes Wetter und gute Laune.

Unkostenbeitrag: **ÖS 200,-**

Anmeldung bitte bis spätestens
18. April 1999 bei

Maurer Ernst
Gmundnerstr.44
4800 Attnang-Puchheim
Tel: 07674 / 62514
oder Klamecker Michael
Hausfeldstr.163, Stg 5
1220 Wien
Tel: 01 2803108

Da dieser Lehrgang 2 Tage dauert, ist
es empfehlenswert, sich mit Michael
Klamecker wegen eventueller
Quartierbestellung in Verbindung zu
setzen. (Auch wegen der Anfahrtswe-
ge nachfragen !)

Wir freuen uns auf ein gemeinsames
Training und verbleiben mit besten
Fliegergrüßen

ASKÖ-MFC-Hausruck

Jonny Enser, Obmann



Gute Tips:

Senderaufhängung, Antenne

Wer am Samstag bei den Nitro Days
1998 in Punitz/Österreich war, hat es
selbst gesehen:

Einen spektakulären, sich durch nichts
ankündigenden Highspeedcrash, der
durch seine Plötzlichkeit und die dar-
auffolgende Reaktion des verbitterten
Piloten erstaunte.

Verbitterter Pilot? Na, klar! Es war ihm
nämlich der Sender zu Boden gefal-
len, da ein Verbindungsteil des Sender-
riemens gebrochen war!!

Es stellte sich heraus, daß Ähnliches
schon anderen Piloten passiert ist,
daher ein zu verhindernder Risikofak-
tor vorliegt.

Abhilfe: Ein durch beide Schlaufen (Au-
gen) des Senderriemens durchzoge-
nes Riemchen, Kordel, Leinchen, etc.
Dadurch wird nach Riementeilbruch
das blitzartige Wegrutschen des
Senderriemens verhindert, besonders
wenn die Pilotenhande schwer am Pult
aufliegen, dafür hat man's ja. Der Sen-
der bleibt somit am zweiten
Aufhängungspunkt baumelnd in Reich-
weite und knallt nicht auf den Boden.
Bei entsprechender Flughöhe sollte
das Wiederaufnehmen des unbeschä-
digten Senders zeitgerecht erfolgen
können. Dieser Tip wurde schon ver-
öffentlicht, fand aber offensichtlich
kaum Beachtung. Der Punitzcrash hilft
jetzt vielleicht doch. Sollte Ihnen das
einmal passieren; nachher die
ANTENNE kontrollieren.

Tips zur Antenne:

Nachdem sich meine Senderantenne
einmal nur unter Schwierigkeiten vom
Sender abnehmen ließ, da sich das
Gewindeteil im Antennenrohr zu dre-
hen begann, habe ich in den
Fixierungssicken mittels eines leicht
entschärften Nagels die Anzahl der
Befestigungskörnung verdoppelt und
die schon vorhandenen nach-
geschlagen. Zur Antennenrohr-
klemmung - und - Fußgewindepflege:
Sonax o.ä. im ausgezogenen Zustand
aufsprühen, einmal zusammenschie-
ben, wieder auf volle Länge bringen,
gut (!) abwischen gegen künftige
Sonaxfinger. Fertig.

Rudolf Fiala/FMBC Vienna

Helinachlese 1998

Höhepunkt der Helisaison 1998 war sicher die Europameisterschaft in Wien, über die ja ausführlich berichtet wurde.

Leider kein Höhepunkt war aus meiner Sicht die erreichte sportliche Leistung unserer Piloten allen voran unserer Nationalmannschaft!

Durch mangelnde Professionalität und auch fallweise zu geringen Trainingseinsatz wurden wertvolle Punkte und damit Plazierungen bei der EM vergeben.

Ein absoluter Höhepunkt wurde jedoch in puncto Unsportlichkeit, Punkterichterkritik und Integrität in dieser Saison erreicht. Die Schuld für eigene Unzulänglichkeiten wurde in erster Linie bei den „schlechten Punkterichtern“ gesucht. Jede Wertung wurde zerpfückt und was dem einen als zu hoch bewertet erschien war den betreffenden Piloten wieder viel zu niedrig. Besonders Piloten die schon jahrelang in der Szene sind haben es noch immer nicht begriffen, daß es kaum möglich ist einen Piloten rauf oder runter zu punkten. Kam es beim

ersten Wettbewerb in Grünburg zu möglichen Fehlverhalten eines Punkterichters so ist dies kein Grund die Entscheidungen anzuzweifeln, da das System mit den Streichresultaten (höchste und niedrigste Wertung pro Flugfigur werden gestrichen) dies eindeutig nicht zuläßt. Trotz wechselnder Zusammensetzung der Punkterichter je Wettbewerb wurden die Punkterichter in Pro Pilot B., S. oder W. oder Kontra Gruppen eingeteilt. Punkterichterwertungen sind und werden immer subjektiv sein, kann man das nicht akzeptieren, so hat man in dieser Sportart nichts zu suchen. Das gilt auch für die „alten Hasen“ Weiters wird allen Punkterichtern vorgeworfen ja alle Piloten zu kennen und auch private Kontakte zu den Piloten zu pflegen! Das ist Schwachsinn in Reinkultur! Müssen wir jetzt schon Punkterichter aus „Burundi“ einfliegen lassen oder entwickeln wir den Typ des Einmal-Einwegpunkterichters, um es einigen „sog. Spitzenpiloten“ ja rechtmachen zu können? Die Zeit der großen Helfliegerfamilie scheint leider vorbei

zu sein und es ist nicht die Schuld der „Jungpiloten“ sondern der sog. „alten Hasen“

Es gibt viel „Auszumisten“ im F3C Stall. **Aus diesem Grund berufe ich für Freitag den 30. April 1999 im Anschluß an den Punkterichterkurs Teil 1 in Gnas, im Gasthof zur Mühle um 19h 30 eine Landesfachreferentensitzung ein.** Da bei dieser Sitzung auch meine Funktion für die nächsten 3 Jahre bestätigt werden muß, ersuche ich die Fachreferenten mögliche Wahlvorschläge vorzubereiten. Weiters möchte ich mich über die Saison 1998 nicht mehr äußern! Bedanken möchte ich mich jedoch noch bei alle Veranstalter von Helibewerben!

Für die WM 1999 in Polen haben sich folgende Piloten qualifiziert:

Josef Brennsteiner
Robert Schornsteiner
Franz Brennsteiner

Ersatzpilot Wolfgang Worgas
Teammanager: Franz Böhm

Pilot	Bewerb					Ergebnis
	Steyer	Neusiedel	Steinfeld	Wien	Gastein	
Bartosch Günter		1	1	1		2
Brennsteiner Josef	6	6	6	6	3	24
Schornsteiner Robert	2	2	3	4	6	15
Kals Andreas	1				2	2
Brennsteiner Franz	4	4	4	2	1	14
Worgas Wolfgang	3	3	2	3	4	13

Termine 1999

24.-25.04

Ö-Pokal Neusiedl Bgl

26.-30.04

Trainingslager Gnas Stm.

30.04.-01.05

Punkterichterk. Gnas Stm.

02.05.

Helitreffen Wagrain

22.-24.05

Ö-Pokal Mayrhofen Tirol

5.-6.06

Linz 6. Heliscale

19.-20.06

Ö-Pokal MHC- Wien

26.-27.06

Hirobo-Austria Bad Mitterndorf

3.-4.07

Hirobo-Cup Europ. Bad Mitterndorf

17.-18.07

Ö-Pokal Schwarzatal MSK-Schwarzatal

12.08-21.08

F3C WM Deblin Polen

4.-5.09

F3C Landesmeisterschaft Wien 1.MHC

11.-12.09

Ö-Pokal Grünburg

18.-19.09

Staatsmeisterschaft Leoben

**Österreichischer
AERO-CLUB
Landesverband Wien**

1040 Wien Prinz Eugen-Strasse 1 2
Telefon 505 10 28/77

**Vor-Ausschreibung Lehrgänge:
Hangflug Sommeralm**

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

Lehrgang: 03.06. bis 06.06.1999.
Hangflugwoche:
06.06. bis 13.06.1999.

Fluglehrer für diese Lehrgänge sind wieder unsere Kollegen von Landesverband,

Lehrgangskosten:
Hangfluglehrgang ATS 1800.- für Piloten und ATS 1500.- für Begleitpersonen.

Hangflugwoche ATS 3.600.- für Piloten und ATS 2.900.- für Begleitung.

Ich ersuche um baldige Anmeldung! Anmeldung unter
Telefon Nr. 0 1 5 81 51 53
oder 0664/4963160
Persönlich in der Baugruppe Zeltgasse

Mit sportlichen Grüß

Landessektionleiter:
Hans Eistert Karl Buchinger

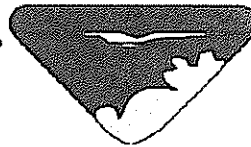
**Vor-Ausschreibung Lehrgänge: -
Dietersdorf-Gnas.**

Der Österreichische AERO-CLUB Landesverband Wien Sektion Modellflug, veranstaltet wie in den vergangenen Jahren wieder seine Motorfluglehrgänge, auf dem Flugplatz Dietersdorf/Gnas. die Lehrgangskosten pro Woche ATS 3.300.- für Piloten und ATS 2600.- für Begleitpersonen.

Lehrgang 1:
von 13.06.1999. bis 19.06.1999.
Lehrgang 2:
von 20.06.1999. bis 26.06.1999.

Ich ersuche um baldige Anmeldung! Anmeldung unter Telefon Nr. 01 581 51 53 oder 0664/4963160
Persönlich in der Baugruppe Zeltgasse
Mit sportlichen Grüß

Landessektionleiter:
Hans Eistert
Karl Buchinger



**Österreichischer Modellsportverband
Landesverband Wien**

Osterreichischer Modellsportverband
Landesverband Wien

Der Österreichische Modellsportverband Landesverband Wien veranstaltet 1999 eine Hangflugwoche auf der Koralpe.

Als Termine stehen
28.08 bis 04.09.1999. oder von
4.09. bis 1.09.1999. - zur Auswahl.
Die Kosten für 1 Woche betragen:
für Piloten: ATS. 3.500. -
Begleitperson: S. 3.350. -

Die Unterbringung ist im Gasthof Waldrast in 1 oder 2 Bettzimmer. Der Gast-

hof verfügt über ein Hallenbad, Sauna, und Dampfbad. Das Fluggelände liegt vor dem Haus, man kann direkt von der Terrasse aus fliegen.
Ich bitte um baldige Voranmeldung

Auskunft: Karl Buchinger
unter Telefon Nr 01 581 51 53
oder 0664/4963160
oder persönlich in der Baugruppe Zeltgasse

Mit sportlichem Grüß
Landesobmann:
Robert Grillmeier
Karl Buchinger

Sonntag 2. Mai 1999 ab 9h



**20. HELI-TREFFEN
WAGRAIN**

In zwei Jahrzehnten tut sich so manches, Hublwerke groß und klein, Ö-Pokal, Staatsmeisterschaft bei 20cm Neuschnee und so mancher Crash. Es mußte auch noch keine Veranstaltung wegen Schlechtwetter abgesagt werden. (Direktleitung zu Petrus) Seit mehreren Jahren erfreut sich ein gemütliches Heli-Treffen, ohne stressigen Wettbewerb, stetig wachsender Teilnehmerzahlen, So trifft sich vom Anfänger bis zum Spitzenpiloten alles in gemütlicher Runde zum Fachsimpeln und natürlich Fliegen !!! Am Modellbau-Flohmarkt kann gekauft und verkauft werden, von der Luftschraube bis zum Modellheli. (Keine gewerb. Händler) Für früher Anreisende stehen genügend Quartiere zur Verfügung.

**Auf Euer Kommen freut sich Manfred Plieseis
Tel./Fax 06413/8477**



Die Bundessektion Modellflug organisierte Mitte September im ModellAusbildungsZentrum Spitzerberg ein Seminar über Oberflächen- und Lackiertechnik. Dieser Kurs, verbunden mit einem Workshop, war auf die Bedürfnisse der Hobbyflieger abgestimmt. Der Grundgedanke zu dieser Veranstaltung war die Idee, Rahmenbedingungen zu schaffen, daß Experten aus der Industrie über ihr spezielles Fachgebiet kommunikativ sowie praktisch berichten können. Das MAZ Spitzerberg besitzt verschiedene Kommunikationseinrichtungen und die räumliche Peripherie, daß Fachvorträge und Spezialkurse von Fachleuten soweit durchgeführt werden können, daß das vorgetragene Wissen ideal an **Freizeitmodellflieger** weitergeben werden kann. Als Auftakt zu diesen Überlegungen, und als Pilotprojekt für zukünftige Veranstaltungen, fand ein Oberflächentechnik-Seminar statt, daß von Herrn Kreuzer als Vortragenden geleitet wurde. Auf dem Gebiet der Lackiertechnik ist er ein gefragter Fachmann, der auch ständig an der Entwicklung von neuen Methoden und Verfahren in der Verarbeitung von Lacken arbeitet. Der Name seiner Firma, die BerlinColourTechnics, besser bekannt unter der Bezeichnung Orapaint, ist sicherlich bei mehreren Modellfliegern ein Begriff. Die Einladung zu diesem Kurs mit einer Beschreibung über den Kursinhalt erfolgte im PROP. In dieser

Ankündigung gab es den Hinweis, daß die Teilnehmer auch Bauteile mitbringen sollen, bei denen sie Lackierprobleme haben. Diese Vorgangsweise wurde bewußt gewählt, um im Vortrag auf die vorliegenden Probleme sofort eingehen zu können. Kursteilnehmer, die keine Teile mitgebracht haben, berichteten zu Beginn des Vortrages über ihre Schwierigkeiten und Mißerfolge, die sie beim Lackieren von Modellflugzeugen gehabt haben. Die Anfragen an den Vortragenden waren breit gefächert, auch dadurch, daß die Zuhörer aus den verschiedensten Modellflugdisziplinen kamen. Aus den vielen Fragen lassen sich folgende Hauptthemen zusammenfassen, die im Kurs genau besprochen wurden: Untergründe und deren Vorbehandlung, Lackierfehler, Abdeckmöglichkeiten und welche Produkte setzte ich wann ein. Sehr positiv ist zu erwähnen, daß der Vortragende seine Produkte sehr sachlich und neutral gegenüber seinen Mitbewerbern vorgestellt hat. Die Produktbeschreibung war objektiv und aufschlußreich für alle Seminarzuhörer. Daraus einige Informationen mit den wesentlichen Merkmalen: Der kraftstoffresistente Einkomponentenklarlack oder EKS Klarlack kann in Verbindung mit einem Mischlack als Basis für die Untergrundbehandlung verwendet werden. Der EKS Klarlack läßt sich sehr gut spritzen und streichen. Dieser Vorgang geht

schnell und leicht vor sich und kann je nach Bedarf bereits mit einem angetönten EKS Lack erfolgen. Beim Finish muß der Modellbauer wissen, ob er mit Pinsel, Spraydose oder Spritzpistole weiterarbeiten möchte. Eine sehr praktische Sache ist es, mit EKS Klarlack und dem Mischlack weiterzuarbeiten, jedoch mit der Einschränkung, daß nur sehr wenige Farbvarianten möglich sind. Soll ein Flugmodell mehrere Farben bekommen, wird auf dem EKS Untergrund, mit Basislack (Spraydose bzw. Spritzpistole) weitergearbeitet. Durch seine schnelle Trocknung (ca 45 Minuten) kann sehr bald für weitere Farbaufträge abgedeckt werden. Es ist daher möglich, sehr rasch mehrere Farben zu verarbeiten und das Modell zum Schluß mit einem 2K-Klarlack oder EKS Klarlack zu überziehen. Der 1K-Lack hat den Vorteil, daß durch Zugabe von Härter ein 2K-Lack produziert werden kann. Um eine gegen Kraftstoff widerstandsfähige Oberfläche zu bekommen, muß ein 2K-Lack gemischt werden. Als einen sehr wichtigen Bestandteil zum Vortrag erhielten die Teilnehmer eine besonders informative Broschüre, die wertvolle Hinweise zu folgenden Sachthemen gibt: Lackiertechnik, Fehlervermeidung, Herstellung von Lackierschablonen, Sicherheitsratschläge, Verarbeitung von Klebe- und Bügelfolien und einiges mehr. Das Resultat dieses Projek-



Die Teilnehmer lauschen gespannt dem „Meister“ Orapaint Chef Herrn Kreuzer.
Fotos: R. Dunger

tes war mehr als positiv, so daß am 01.05. und 02.05 1999 ein weiteres Oberflächen- und Lackierseminar stattfinden wird. Um dieses Seminar noch attraktiver zu gestalten, werden zusätzlich neue interessante Fachthemen (z.B. Schneiden und Übertragen von Lackierschablonen, das richtige Auslackieren und Entgittern, im Finish schadhafte Stellen ausbessern usw.) zum vorherigen Seminarinhalt dazukommen. Ich würde mich sehr freuen, viele Hobbyflieger bei diesem hochkarätigen Seminar begrüßen zu dürfen.

Referat für Öffentlichkeitsarbeit
Ing. Roland Dunger



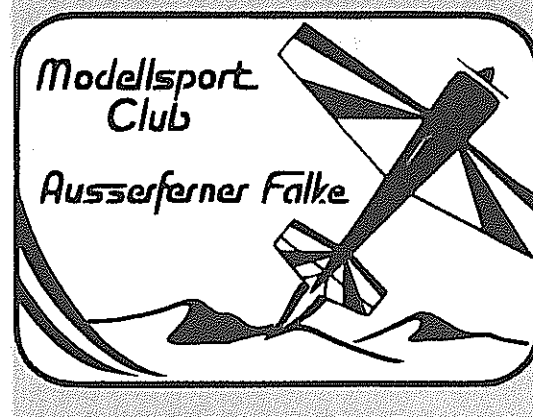
„Schon mal schaut das net aus!“ H. Eister und M. Plattmayer waren mit dabei

MODELLSPORTCLUB AUSSERFERNER FALKE

A-6600 REUTTE - TIROL

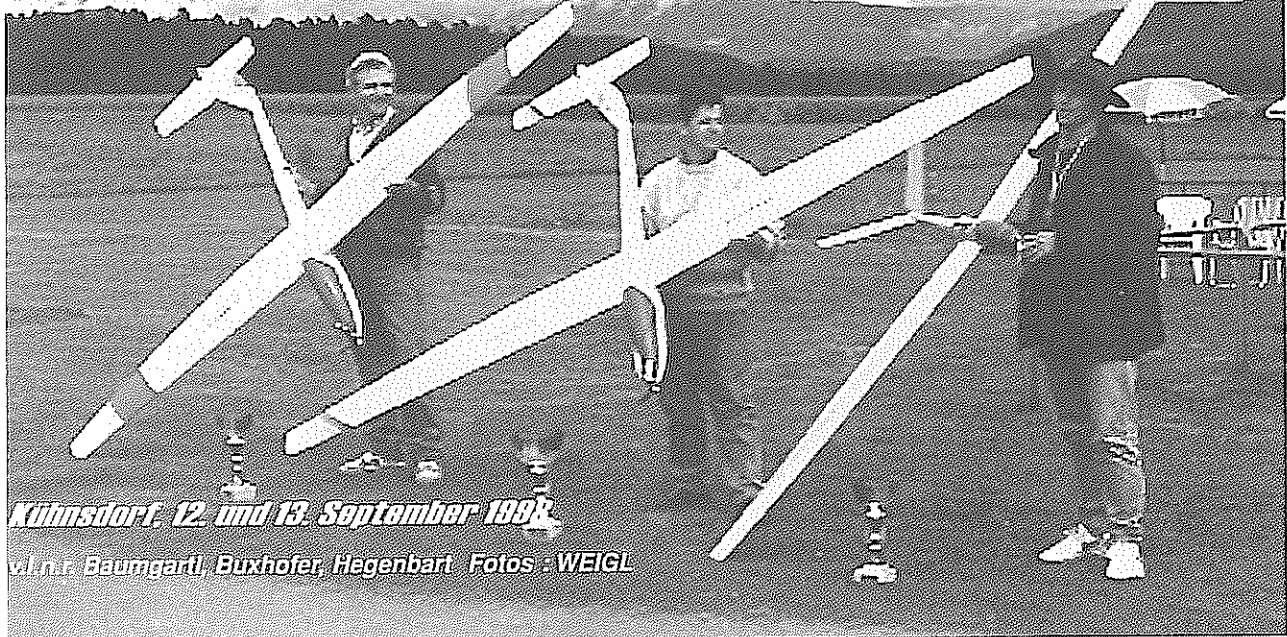
Die Außerferner Falken laden zur größten Modellbauausstellung Tirols und des südbayrischen Raumes

3.-5. April 1999
in Reutte im Sozialhaus



Österreichische Meisterschaft

Klasse RC-MS

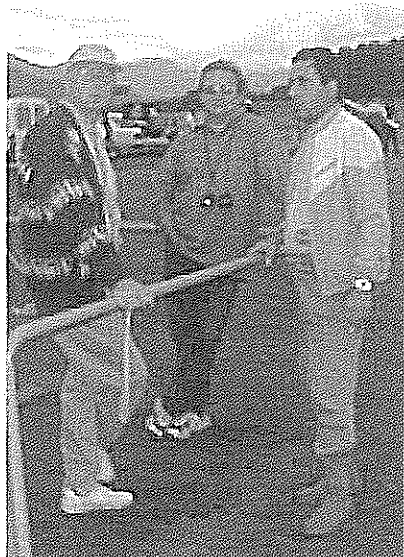


Kühsdorf, 12. und 13. September 1998
v.l.n.r. Baumgartl, Buxhofer, Hagenbart. Fotos: WEIGL

Kühsdorf liegt im Südosten Unterkärntens nahe der slowenischen Grenze. Diese Region ist nicht nur für seine schöne Landschaft und seine vielen touristischen Möglichkeiten bekannt, sondern auch für seine zahlreichen großen Gasthöfe, die sogenannten „Menüwirten“, in denen man in gemütlichem Ambiente, zu für Kärnten unglaublich günstigen Preisen, ausgezeichnet speisen kann. Alle aus den ferneren Bundesländern angereisten Teilnehmer trafen sich, mehr oder weniger zufällig, in einem solchen Gasthof, so daß sich das Ganze zu einer Art inoffiziellen Eröffnungsbankett entwickelte. Erst spät abends verabschiedeten sich die Piloten gut gelaunt in ihre Quartiere. Diesen Vorschub an guter Laune konnten sie am nächsten Tag auch gut brauchen. Tief hängende Wolken und Regen, der nach Schnürlregen aussah, synchronisierten den Stimmungsbarometer mit dem des Wetters. Am Flugplatz packten dann auch alle zunächst nur ihre Abdeckplanen aus. Völlig unerwartet ließ der Regen aber nach und ein hektisches Training wurde abgehalten. Diese Hektik sollte für diesen Tag ungeahnte Kontinuität erreichen. Gegen 11h begann dann, pünktlich, das Wettberbgsgehen mit Ansprachen von Lokalpolitikern, Senderabgabe, Pilotenbesprechung usw. Der als Jury eingeteilte Funktionär war nicht erschienen. Sicher hatte er dafür triftige Gründe, den Jurymitglieder sind Spitzenfunktionäre mit spezieller Ausbildung, die ihre Sache sehr ernst nehmen. Eine rechtzeitige Benachrichtigung hätte aber die Optik in dieser Sache sehr verbes-

sert. So sprang Bundesfachreferent Roland Dunger ins kalte Wasser und übernahm, völlig unvorbereitet, diesen Job, wodurch aber die Teilnehmerzahl um einen weiteren Piloten auf 18 gedrückt wurde. Ein bei Österreichischen Meisterschaften in dieser Klasse nun schon zum zweiten Mal erreichter Tiefststand. Genauo pünktlich wie zur Wettbewerbseröffnung aufgerufen wurde erfolgte nun der Aufruf für die Startnummer 1 und ebenso pünktlich setzte jetzt der Regen wieder ein. Dieser ließ dann nur etwas nach um sobald Wettbewerbsleiter Hannes Mori (der im Übrigen den Wettbewerb stets souverän im Griff hatte und zügig durchzog, was angesichts der schlechten Bedingungen keine leichte Aufgabe war) wieder zum Start aufrief mit Blitz und Donner wieder einzusetzen. Mori wagte bald gar nicht mehr an einen Startauftrag auch nur zu denken. Schließlich, als es wieder einmal nur leicht tröpfelte, begann man kurz entschlossen mit dem 1. Durchgang. Titelverteidiger Baumgartl setzte sich ziemlich souverän mit 2381 Punkten an die Spitze, gefolgt von Erich Buxhofer mit 2360 Punkten. Trotz des beständig leichten Regens flogen fast alle Piloten ein Max. Nur drei Flüge mußten vorzeitig beendet werden. Bei Leeb Karl begann es allerdings wieder zu schütten so daß der Durchgang unterbrochen wurde. Die Spannung wie es mit dieser ÖM weitergehen würde war bald größer als der Bewerb selbst. Doch wie schon so oft an diesem Tag klarte es auf und man flog weiter. Gegen Ende des Durch-

gangs besserte sich, entgegen aller Prognosen das Wetter weiter und Hannes Mori erwog den zweiten Durchgang, der an sich erst für den zweiten Wettbewerbstag geplant war, gleich im Anschluß an den ersten durchzuführen. Roland Dunger, der über sein Handy ständig die neuesten Horror-Wettermeldungen des Klagenfurter Flugwetterdienstes einholte, sprach sich entschieden dagegen aus. Der Wettbewerbsleiter setzte sich, glücklicherweise gegen die leicht enervierte Jury durch und der zweite Durchgang folgte nahezu ohne Unterbrechung dem Ersten. Zur Belohnung ließ sich jetzt über dem Platz sogar die Sonne sehen während es rundum heftig weiter wettete. Bei fast optimalen Bedingungen absolvierte nun Erich Buxhofer einen Traumflug, erreichte 2382 Punkte und verkürzte damit seinen Abstand auf den führenden Baumgartl von 21 auf 5 Punkte. Diese beiden Kontrahenten setzten sich bereits nach diesem Durchgang vom Rest des Feldes fast uneinholbar ab. Das für den Abend angesetzte gemütliche Beisammensein mit Lagerfeuer und Kesselgulasch schwemmte der nun wieder pünktlich einsetzende Regen weg. Im dritten Durchgang der Tags darauf bei Trockenheit aber null Thermik stattfand hatten einige Teilnehmer zu kämpfen die Flugaufgabe zu erfüllen. Hier gab es die meisten vorzeitigen Landungen, davon zwei außen mit Wertung null. Baumgartl flog auf sicher, landete astrein bei 7.56 und ver-



**v.l.n.r. Wettbewerbsleiter
Hannes Mori im Gespräch mit Alois
Straßbauer und
Robert Pyrek**

größerte seinen Abstand um einen auf sechs Punkte. Buxhofer, mit einer höheren Startnummer startend, flog nun voll auf Risiko. Mit 2392 Punkten (von 2400 möglichen) waren der Lohn dafür. Sein Flug über 7.59 mit absolut fehlerfreiem Landeanflug und wunderschöner Landung bescherte ihm den Sieg mit recht deutlichem Abstand zum zweiten Johann Baumgartl. Für den gastgebenden Verein holte Robert Hegenbart den dritten Platz nach Hause. Bei der anschließenden Siegerehrung wies Bundesfachreferent Roland Dunger in seiner Rede unter anderem darauf hin, daß die Klasse RC-MS in Zukunft jenen Stellenwert einnehmen wird, der ihr gebührt. Sein Wort in Gottes Ohr. Bei Österrei-

chischen Meisterschaften gab es in dieser Klasse 45 Teilnehmer, heute 18. Es gab in RC-MS in sieben Bundesländern 15 Wettbewerbe, heute in 4 Bundesländern acht Wettbewerbe. Nach Ansicht vieler aktiver Piloten (von denen einige schon 15 Jahre und mehr diese Klasse besuchen) liegt die Ursache für diesen Schwund zum Teil auch im derzeitigen Reglement. Wenn ein einziger Wackler im Landeanflug jemand um mehrere Plätze zurückwirft, dadurch die Flugaufgabe zu einem reinen Zeit-Ziellanden degradiert wird, so wird besonders ein Segelfluggpilot sehr frustriert sein. Über eine Reglementänderung, bei der die Segelflugaufgabe wieder mehr im Vordergrund steht, wird daher zu reden sein. Die Tüftler unter den Modellfliegern wären dadurch wieder mehr gefordert und ein Zuwachs an Teilnehmern und vielleicht auch an Wettbewerben wäre in dieser, einer der traditionsreichsten Klassen des Modellfluges, möglich.

Wie dem auch sei. Diese Österreichische Meisterschaft muß, trotz der widrigen Bedingungen, als spannend und gelungen bezeichnet werden. Besonders möchte ich noch einmal die Leistung des Wettbewerbsleiters Hannes Mori hervorheben. Es kam kein einziges Mal zu einer Behinderung eines landenden Piloten durch einen gerade Startenden, was nicht die Regel ist. Auch den anderen Funktionären, insbesondere auch den Damen von der Küche möchte ich von hier aus im Namen aller Aktiven meinen Dank aussprechen.

Weigl



im Vordergrund Hegenbarts MS-Maschine

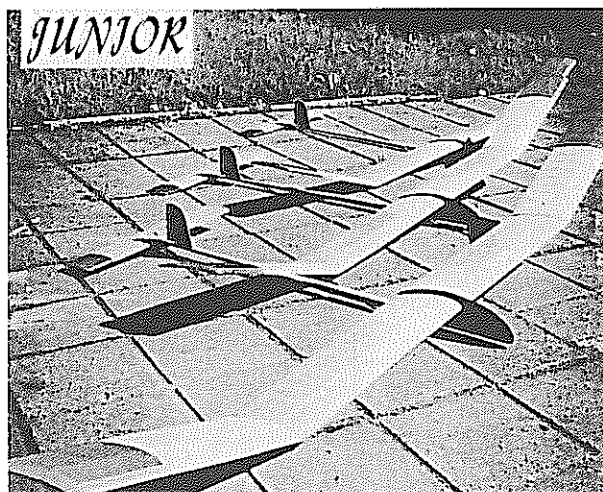
			DG1	DG2	DG3	Total	
1	Buxhofer Erich	N	MBC-Erlaufthal	2360	2382	2392	4774
2	Baumgartl Johann	W	FMBC-Austria	2381	2366	2367	4748
3	Hegenbart Robert	K	MFC-Kühnsdorf	2328	2366	2365	4709
4	Teschl Gerhard	ST	HSV MBC-Spark. Feldbach	2355	2336	2350	4705
5	Stark Alfons	K	MFG-St. Veth	2333	2343	1422	4676
6	Straßbauer Alois	W	FMBC-Austria	2326	2348	0	4674
7	Leitsoni Manfred	K	MFC-Kühnsdorf	2319	1271	2338	4657
8	Leeb Karl Heinz	N	BSV-Voith	2313	2315	2333	4648
9	Leeb Karl	N	BSV-Voith	2326	2316	2194	4642
10	Szelpal Peter	W	FMBC-Austria	2099	2302	2334	4636
11	Bail Artur	N	MFC-Weinzierl	2321	2304	2184	4625
12	Weigl Franz	W	FMBC-Austria	2254	2340	2166	4594
13	Jollet Ferdinand	W	FMBC-Austria	2255	2274	1992	4529
14	Girner Franz	N	MBC-Erlaufthal	2247	2273	2198	4520
15	Pyrek Robert	N	UMFC Ikarus Weinland	2316	2182	1688	4498
16	Graf Helmut	ST	HSV MBC-Spark. Feldbach	2312	1740	1371	4052
17	Teschl Anton	ST	HSV MBC-Spark. Feldbach	2192	1418	1547	3739
18	Brüssow Franz	W	FMBC-Austria	1726	0	0	1726

EIN FIA-BAUKASTEN UM ATS 635.-

(rund 46.- Euro.)

Endlich gibt es wieder eine Firma, die in ihrem Sortiment einen Freiflug-Baukasten der Klasse FIA hat. Der Preis ist mit DM 90.— außerordentlich günstig, obwohl das Balsaholz kürzlich teurer geworden ist! Sicherlich kommt zu dem angeführten Preis die Kosten für die Verpackung und das Porte hinzu. Das Produkt stammt aus Litauen. Das Modell hat eine Spannweite von 2 Metern (siehe Abb.) und ist für den Kreisschlepp gut geeignet - der Baukasten wird jedoch ohne Kreisschlepphaken geliefert.

Bezugsadresse: Fa. Karola BRAUNE, Von Behringstr.33, D-96450 COBURG. - Deutschland.Tel./ Fax,Deutschland 00499561/33222.



FASZINATION FREIFLUG!

Ist es auch schon lange her, keiner kann den ersten Freiflug jemals vergessen -

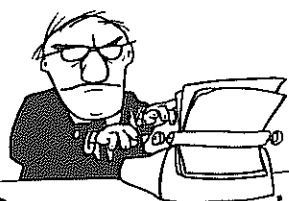
Ist es erst eine Minute her, wir freuen uns schon wieder auf den nächsten Flug.

Wie frei ist unser Herz, wie müde unser Körper nach einem Tag der Jagd nach der Thermik - Wie viel - mehr erregend kann das Leben für uns Freiflieger sein!

Mancher möchte uns gerne überzeugen, daß sich der Preis für den Freiflug nicht lohnt ...

Könnte es sein, daß es einen, besonderen Menschen braucht, um all die Dinge zu machen, die notwendig sind, um den Freiflug Wirklichkeit werden zu lassen?

Dennoch, wer sonst wird in seinem Herz die Herrlichkeit des Himmels erkennen, außer die, die bereit sind den Preis dafür zu bezahlen!



unsere Leserbriefe

„Das Märchen von der falschen Propellersteigung“

Seit Jahren wird in diversen Artikeln zum Thema Propellersteigung immer wieder erwähnt, daß die mit den genauest angefertigten Meßmitteln, die den Winkel der Propellerblatt-Unterseite ermitteln, festgestellten

Wichtiger Hinweis: Neue MSO 1998:

Druckfehler-Berichtigung betreffend die INTERNATIONALE FREIFLUGKLASSE FIC:

Unter Charakteristik der FIC-Verbrennungsmotormodelle - WM Formel muß es in der 2.Zeile anstatt Maximales, Minimales Totalgewicht heißen 300 g/cm³

Propellersteigungen nicht den Angaben der Propellerhersteller entsprechen. Es wird immer eine zu geringe Steigung gefunden.

Dazu ist dezidiert -festzustellen:, Mit dem Verfahren der Unterseitenmessung könnte nur dann die wirkliche Steigung ermittelt werden, wenn das Propellerblatt ein unprofiliertes und ungewölbtes Materialstück wäre!

Es wird nicht einmal die oberhalb der Unterseitentangente liegende Eintrittskante, geschweige die Profilform und Wölbungsgröße berücksichtigt.

Im Windkanal gemessen wird die schlupflose Fortschrittsgröße pro Umdrehung (=Steigung) immer größer sein als die mit dem hier verwendeten „Unterseiten Tangenten verfahren“

Ein bereits genaueres Meßverfahren wäre bei Verwendung von Eintritts- und Austrittskante (vorsichtiges Einspannen des Blattes zwischen Nasenkreis und Endfahne) als Bezugspunkte für die Steigungsbestimmung gegeben. Allerdings wird auch hier noch immer der Fortschrittsgewinn durch die Blattwölbung vernachlässigt!

Eines ist allerdings unbestritten: Vorausgesetzt beide Propellerblätter

sind in jedem Querschnittspaar von Nabe zu Blattspitze gleich dick, gleich gewölbt und gleich breit (=gleich profiliert die Verwendung eines geeichten Daumens oder Schublehre fördert auch bei Marken-

Propellern Erstaunliches zutage !), ist die Verwendung derartiger Hilfsgeräte eine ausreichend zufriedenstellende Methode zur Feststellung der Steigungsabweichung zwischen den Propellerhälften.

Analog der Flügel-Einstellwinkellehre . Hier wird auch nicht die Unterseite als Bezug verwendet, sondern zwischen Nasen und Endleiste gemessen (Skelettlinie).

Dipl. Zfl. Rudolf Fiala
FMBC-Vienna Wien, Tattendorf

Herzlichen Dank für diesen Beitrag!

Wenn Ihr zu fachlichen- oder anderen Themen Eure Meinung äußern wollt- hier ist Platz dafür!

die Redaktion

HLG Sport in Österreich



Die österreichischen Fliegerschmeisser

Die österreichischen Fliegerschmeisser waren auch 1998 sehr aktiv: 8 Wettbewerbe in Österreich, zum Teil mit internationaler Beteiligung und CONTEST Euro-Tour Status, wurden ausgetragen. Bei 8 Wettbewerben im benachbarten Ausland, 7 davon zur CONTEST Tour zählend, nahmen Österreicher teil und schlugen sich respektabel. Die HLG-Wettbewerbsfliegerei hat sich weiterentwickelt: Die Terminfülle und das Entstehen regionaler Cups haben in Nachbarrevieren 1998 erstmals zu Teilnehmerzahlrückgängen geführt, während in Österreich der Aufwärtstrend anhielt. Die „Grenzgänger“ aus anderen Klassen haben im eigenen Metier volle Terminkalender - in Deutschland sind Hinsch, Eder, Kropka etc. Seltene Gäste bei den inzwischen von Spezialisten beherrschten HLG-Wettbewerben. Aus der österreichischen Schleudersegler Elite sind einige Stars abhanden gekommen: Wolfgang Höbinger (Münchensieger 95) hat sich in der CO2 Klasse etabliert, Klaus Schlömmer, neben Martin Berner einer unserer stärksten Werfer, hat 97 und 98 keine Wettbewerbe geflogen, Peter Schönmann, Entwickler der RG-15 HLG-Maus, betreibt seit 2 Jahren überwiegend den RC-Car Rennsport. Josef Goldbrunner, österreichischer Katapultsieger 96, ist 1998 ferngeblieben (Hausbau), Rainer Holzmann aus Graz, Produzent einer inzwischen stattlichen Modellarmada von HLG-Einsteigermodellen (Hatric, Boomer) über diverse E-Modelle, Nurflügler, Spassgeräte bis zu Hochleistungsmaschinen, findet ver-

ständiglicherweise kaum noch Zeit, sein eigenes modellfliegerisches Können auf HLG-Wettbewerben zu beweisen.

Die meisten Pioniere aus den österreichischen Anfängen sind jedoch dabei geblieben und neue Talente sind dazu gekommen. Unentbehrlich für die österreichischen HLG-Sportler ist der Linzer Werner Stark. Werner hat mit dem Münchner Alex Wunschheim die österreichischen Wettbewerbstermine 98 und die Eurotour-Stationen (europaweit vom CONTEST Förderkreis ausgeschriebene Jahreswertungen in den Klassen F3B, F3J, F5B und HLG) koordiniert, er hat die von der Interessengemeinschaft österreichischer HLG-Piloten früher verfassten Wettkampffregeln überarbeitet, aktualisiert und in Umlauf gebracht, Regeln, die auszugsweise längst auch in den Nachbarländern gleichsinnig angewandt werden (die Einführung des Mindest-Nasenradius von 15 mm auch für HLG geht auf österreichische Initiativen zurück). Werner betreut seit Jahren oberösterreichische Jugendliche und war im August strapazierter Hauptinstructor beim Aeroclub-HLG-Jugendcamp im Bundessportheim am Spitzerberg. Darüber hinaus hat Werner als gelernter EDV-Spezialist ein Wettbewerbsprogramm fabriziert, das als Diskette den einzelnen Veranstaltern zur Verfügung steht und alles kann: Anmeldung, Nennung (längst enthält das Programm Namen und Daten aller bei früheren HLG-Wettbewerben im In- und Ausland gestarteten Piloten), Gruppenauslosung mit Frequenzberücksichtigung und ggf.

Umquarz-Forderungen, Ausdrucken von Wertungszetteln, Teilnehmerlisten, Gruppeneinteilungen, Erstellen und Ausdrucken von Zwischenwertungen, Ergebnislisten und Urkunden. Werner war auch international der erfolgreichste Österreicher und konnte erst im letzten Teilwettbewerb der Eurotour in Freystadt von Claus Schnarrenberger (D) auf den 2. Platz der Jahreswertung verwiesen werden. Neben Werner Stark haben sich neue Champions Respekt verschafft und einige Routiniers haben ihr Niveau steigern können. Bei den Wettbewerben gibt es keine „leichten“ Gruppen mehr. Unbestritten bester österreichischer Werfer ist der Steirer Martin Berner - seine Eigenbaumodelle (Tragflächen: Styro/GFK) sind stets hervorragend abgestimmt und können trotz Gewichtshandicap (ca. 330 g) in jeder Konkurrenz Spitzenplätze erfliegen. Martin wurde trotz berufsbedingter eingeschränkter Wettbewerbstätigkeit Vierter in der Eurowertung 98 und zum 3. mal österreichischer HLG-Cupsieger in der Handstart-Klasse.

Ein neues Team hat heuer serienweise Stockerlplätze erfliegen: Wolfgang Zarl, Peter Preisegger und Martin Pirker haben seit ihrem ersten Auftreten durch perfekt gewähltes Material (1997 Wurfmäusle, 1998 Trotter, ultraleichtes Carbon-Rippenbaumodell aus Kroatien) und durch smartes Taktieren Erfolge errungen. Alle drei sind Segelflieger mit sicherem aerodynamischen Gespür. Als Jugendliche haben die Brüder Hannes und Mathias Bartosik 1998 mit ausgezeichneten

Leistungen für Aufsehen gesorgt: Interessante, sehr leichte Eigenkonstruktionen aus modernsten Baustoffen haben in Verbindung mit gutem Thermikgefühl zu Spitzenplätzen auch vor alten Hasen geführt.

Die Kategorie HLG ist immer noch ein Revier für den erfolgreichen Einsatz von Eigenkonstruktionen, auch wenn inzwischen konkurrenzfähige Spitzenmodelle zu kaufen sind. Bei österreichischen Wettbewerben waren zu sehen: Wurfmäusle con CS-Modellbau, Highlight von Franken-Modellbau, Trotter aus Kroatien und immer noch viele Hattric-Varianten. Alle diese Modelle ermöglichen bei sauberer Abstimmung und Ausrüstung mit modernen Micro-Komponenten Höchstleistungen. Schleudersegler-Modelle sind Sportgeräte, deren funktionelle Perfektion neben der Geschicklichkeit des Piloten für den Wettkampferfolg mitentscheidend ist. Es gibt viele Aktive, deren Ergeiz neben der fliegerischen auch die konstruktive Weiterentwicklung sucht. In Österreich sind als Träger der HLG-Evolution Gruppen oder Einzelkämpfer in mehreren Bundesländern am Werk: In Wien nach Wolfgang Höbinger nun die erfahrenen Modellflieger Fritz Mang und Werner Kraus sowie die Bartosik Brüder als erfolgreichste Jugendliche, in der Steiermark die Eisenerzer Unionsflieger (Obmann Gerhard Niederhofer, Kurt Planitzer und Martin Berner mit Eigenentwicklungen im Rumpf- und Flächenbau aus Faserverbundwerkstoffen) und die Grazer: Gerd Schweiger (extrem leicht gebaute Styro/GFK/CFK-Tragflächen kombiniert mit modifizierten Mäusle- oder Hattric Rümpfen, auch ein hochinteressanter Pfeil-Nurflügel) und der Verfasser Michael Bene (immer noch klassischer Rippenbau mit dezenter Carbon Verstärkung, immer

wieder auch Unlimited-Experimente mit Querrudern, Spannweitenvergrößerungen und Wölbklappen) sowie der vielseitige Produzent Rainer Holzmann (Hattric, Boomer etc.). In Niederösterreich der Leichtbauspezialist Christian

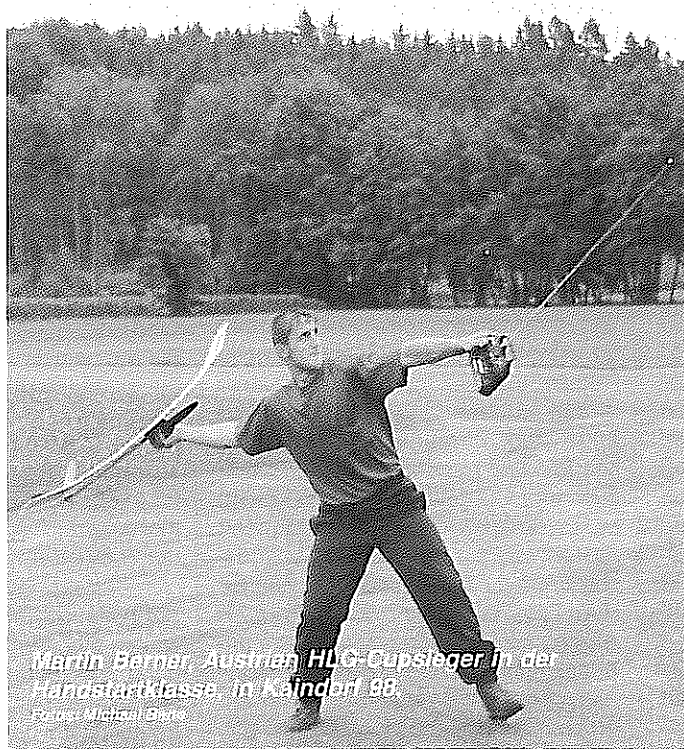


Brandtner und der Balsa-Holzurm Helmut Mitterecker (beachtenswerte vollbeplante Rippentragflächen, kunstvoll in gleichmäßigem Verlauf aufgebogen statt der üblichen Mehrfachknickung). In Oberösterreich

Dietrich.

Die Auffassungsvielfalt zwischen Rhönromantik und Zeitgeist fand Ausdruck in einer lebhaften Debatte nach dem österreichischen HLG-Finale (18.10.98 in Wiener Neustadt) über Regelungen bezüglich der Modellkennzeichnung. Früher mussten im Flugmodellsport die Modelle vom Teilnehmer selbst gebaut sein. Seit man in allen Sparten fertige Flieger kaufen kann, verlor diese Regel ihren Sinn. In etablierten Modellflugklassen gibt es Regeln über die Anzahl der Modelle, die jeder Teilnehmer im Wettbewerb verwenden darf und über die Kennzeichnung aller abnehmbarer Modellteile. Jeder Pilot kann nur seine eigenen, entsprechend markierten Modelle einsetzen. Abweichend von diesem Verfahren besteht in Österreich, und von hier übernommen auch in den meisten Nachbarländern die HLG-Regel: beliebig viele Modelle je Teilnehmer und Modellwechsel während der laufenden Rahmenzeit sind erlaubt, dafür wird die Kollisionsregel „Pech gehabt“ angestrebt. (spart Runden-Wiederholungen und zweifelhafte Ersatzpunkteregebnisse für Kollisionsopfer). In diesem liberalen Klima ist gelegentlich das

selbe Modell von 2 Teilnehmern eingesetzt worden, wenn ein Pechvogel nach fremd- oder eigenverschuldetem Missgeschick keinen Flieger mehr hatte. In unseren Regeln gibt es bisher keine entsprechende Vorschrift. Die Befürworter beliebiger Modell-



Martin Berner, Österr. HLG-Cupsieger in der Handstartklasse in Kaindl 98.
Rainer Michael Garte

Werner Stark (Schul-HLG KIS in einfacher Balsabauweise, Experimente in der Micro-HLG-Klasse mit nur 75 cm Spannweite) und die Modellflieger seines Umfeldes. Im westlichen Österreich die Vorarlberger Gruppe um Klaus Küng und die Lienzer Brüder



Peter Niederhofer betreute das Modellflug Jugendcamp in Kalindorf 1998
Foto: G. Niederhofer

weitergabe sprechen von sportlicher Solidarität gegenüber materialbenachteiligten Kameraden. Die Gegner sehen in der perfekten und kompletten eigenen Ausrüstung einen ehrlich erarbeiteten oder erkauften Wettbewerbsvorsprung, den sie nicht mit cleveren "Schnorrern" teilen wollen.

Der HLG-Sport kommt aus den USA und hat sich auch in Mitteleuropa eine

werben mit gruppenbezogener Wertung (Gruppen von 6 - 10 Teilnehmern) in Österreich und Deutschland ist es üblich geworden, daß als Zeitnehmer Wettbewerbsteilnehmer aus einer jeweils unbeschäftigten Gruppe fungieren. Die Vorteile dieser Vorgangsweise liegen auf der Hand: die Zeitnehmer sind regelkundige Experten, nicht angelernete Funktionäre, die Teilnehmerzahl je Gruppe muss nicht aus Funktionärs-

mangel limitiert werden. Große Gruppen bei gruppenbezogener Wertung liefern durch die dichtere Konkurrenz objektivere Ergebnisse. Die Wettbewerbsteilnehmer sind intensiv beschäftigt (ein beschäftigter Junge ist ein guter Junge). Der Veranstalter kann sich auf kontrollierende Stichproben konzentrieren. Eine Zuordnung der Zeitnehmer zu den Piloten per Los wäre vorteil-



Wolfgang Zarl, Martin Pirker und Peter Preisegger, das „SeglerTeam 98“ im Moosland Foto: Berner

aussergewöhnliche Fairnesskultur bewahrt. Die in diesem Klima entstandenen und bewährten Wettkampfordnungen widersetzen sich einer Anpassung an MSO- oder FAI-Regelwerke: Bei den meisten HLG-Wettbe-

haft sowohl für die Wertungs Neutralität wie für die Kommunikation unter den Teilnehmern.

Ein weiteres Kuriosum gibt's in der HLG-Klasse: Wir haben bisher kein Li-

mit der Mindestflächenbelastung! Die Fortschritte in der Anwendung von Faserverbundstoffen und der Einsatz von Micro-Komponenten bei der RC-Ausrüstung haben inzwischen zu „Kampfgewichten“ von 220 g und darunter geführt. Die Gesamtflächen (Tragfläche und Leitwerk) unserer Modelle mit 150 cm Spannweite liegen je nach mittlerer Flächentiefe zwischen 24 und 28 qdm, ein HLG-Leichtgewicht von 220 g und 25 qdm Gesamtfläche hat weniger als 9 g/qdm Flächenbelastung! Eine vom neuen CONTEST-HLG- Tourmanager Andreas Höchst (D) angeregte Blitzdiskussion im Internet hat für die Saison 99 noch keine Gewichtslimitierung wie etwa in den Freiflugklassen (12 g/qdm) erbracht.

Der HLG-Sport verdient in seiner Hauptsparte, der Handstartklasse (Pilot=Werfer) seinen Namen zurecht: Die körperliche Beanspruchung durch Wurfserien an der persönlichen Leistungsgrenze (mit Senderbehinderung) ist in Verbindung mit der erforderlichen Laufarbeit erheblich. In Österreich besteht die Regel: Ersatzwerfer können eingesetzt werden 1. von weiblichen Teilnehmern 2. von Personen unter 160 cm Körpergröße und schließlich von Invaliden. Der Status als „Wurfunterstützungsempfänger“ bringt Vorteile: Ein gut gewählter Helfer macht ohne hinderlichen Sender noch bessere Würfel Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen wäre ein Wechsel des Hilfswerfers von Runde zu Runde angemessen. Der letzte gut besuchte Saisonwettbewerb am 14.11.98 in Ptuj (Slowenien) mit Gästen aus Kroatien und Österreich liess bei den Handstartaufgaben generell fremde Werfer zu, ohne daß übermäßiger Gebrauch von dieser Möglichkeit gemacht worden wäre.

Für wirklich genormte Startbedingungen gibt es in Österreich die Katapultklasse: Hochstarteinrichtungen aus 5 m textilmanteltem Gummi (6 mm, ca.6 kg Zug, ca. 130 % Dehnung) mit 15 m Schnur sorgen für Höhen deutlich über Handstartniveau, ohne normale HLG-Modelle zu zerreißen. Die Textilhülle bewirkt Selbsthemmung bei Maximalauszug und spart dem Veranstalter Markierungslinien für die Auszugsbegrenzung, erlaubt auch Anpassung an wechselnde Windrichtungen. Die Katapultklasse ermöglicht schwächeren Jugendlichen oder Senioren den wurfkraftunabhängigen Vergleich mit der HLG-Spitzenklasse, bietet aber auch gerade den besten Werfern Ge-

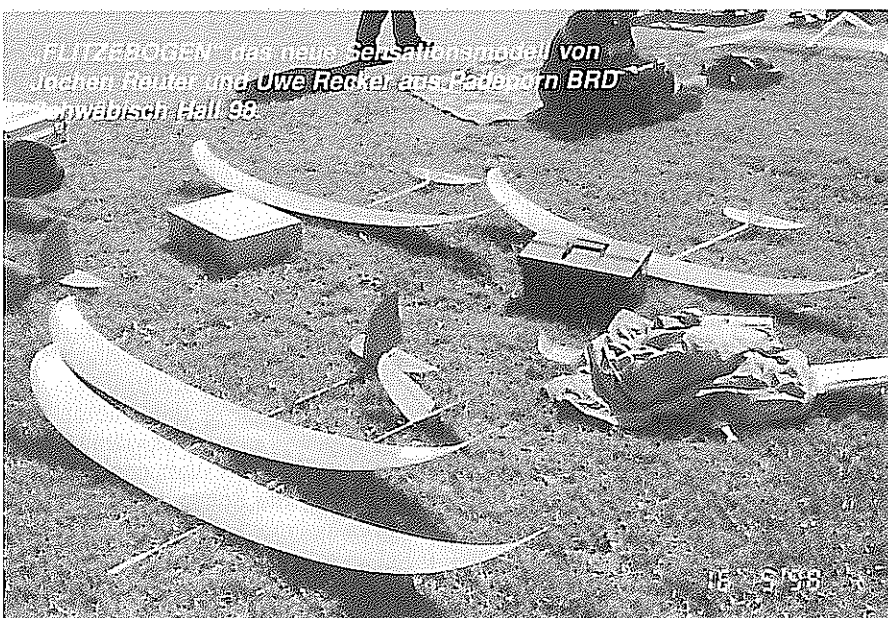
legenheit, ihre Modelle objektiv zu testen und zu vergleichen. In Österreich hat die Beibehaltung beider getrennter Wertungsklassen bisher zu keiner Spaltung der Szene geführt, im Gegenteil: Gute Werfer mischen in den Spitzenrängen der früher verachteten „Rentner“-Klasse mit und Katapultspezialisten sind inzwischen zu passablen Werfern geworden. Eher haben sich die Wettbewerbsflieger von den HLG-Hobbyfliegern abgesetzt: Die Leistungen der entsprechend eingestellten und bewegten Kampfmaschinen sind so rasant gestiegen, daß Einsteiger mit Normalgeräten bei neugierigen Wettbewerbsauftritten einfach zu oft die Post verpassen, wenn der Pulk der Profis mit der Thermik abzieht. HLG-Sport ist bei den ferngelenkten Modellseglern die wirkliche Thermik-Klasse geworden, gegenüber der in der Hochstartfalle gefangenen Klasse F3J ! Die Trefferquote, aus der Hand Aufwindzonen zu finden und zu halten, ist bei den Schleuderseglern weiter gestiegen. Die üblicherweise mit 120 Sekunden limitierte Einzelflugzeit wird immer häufiger erreicht. Die Flugaufgaben, aus denen die Veranstalter Wettbewerbe zusammenstellen, werden umsortiert: Die Aufgaben „Jede Sekunde in der Luft zählt“ und „möglichst viele Flugeinheiten von je 30 Sekunden“ kommen aus der Mode, da wenig Ergebnisdifferenzierung erreicht wird und die wenigen Zehntelsekunden zwischen Fangen und Werfen des Modells den Zeitnehmer beim Stoppen und Notieren zum Risikofaktor machen. Immer noch die natürlichste und spektakulärste Aufgabe bleibt der von schwächeren Werfern gefürchtete „gleichzeitige Start“, eines der wenigen unmittelbar für Zuschauer verständlichen Programme: Wer am längsten oben bleibt, gewinnt! Im vergangenen Jahr wurde in Österreich die getrennte Hand- und Katapultwertung beibehalten. Bei den hierzulande üblichen rund 20 Teilnehmern bringt man mit mindestens je 5 geflogenen Runden (bei einem Streichresultat) dieses Doppelprogramm an einem Tag über die Bühne. Nur noch zwei Wettbewerbe wurden zweitägig durchgeführt (Wiener Neustadt und Moosland). Insgesamt haben sich je 42 Piloten an den beiden österreichischen Jahreswertungen 98 beteiligt. Wettbewerbe mit Mischwertung, wie in Brockhagen und Süderelbe (D), Ptuj (SLO) und Wr. Neustadt beim österreichischen HLG-Finale sind bei gleicher Rundenanzahl zügiger zu organisieren und an wechselnde Wetterbedingungen anzupassen. Auch die Preisverteilung und Siegerehrung wird für den Veranstalter

dann einfacher. Für das Jahr 99 sind wieder hauptsächlich Eintageswettbewerbe vorgesehen, wie bisher in Österreich vorzugsweise am Sonntag, um auch schulpflichtigen Jugendlichen die Teilnahme zu ermöglichen. Bei Ausschreibung österreichischer HLG-Wettbewerbe mit Mischwertung können die Ergebnisse der Hand- und Katapultstarts für die Jahreswertung getrennt gespeichert werden.

Neben den normalen HLG-Wettbewerben 98 im In- und Ausland sei eine Kuriositätsveranstaltung erwähnt: Ron Russel aus Schottland hat einen mehrstufigen weltweiten HLG-Postwettbewerb im Internet ausgeschrieben, bei dem jeweils in einem vorgegebenen Datumsfenster jeder Teilnehmer an seinem Ort die gleiche Aufgaben absolvieren und das Ergebnis zur Auswertung dem Veranstalter per e-mail übermitteln konnte. Die Aufgabe: Jede Sekunde in der Luft zählt, max. Einzelflugzeit 120 Sekunden, Rahmenzeit 10 Minuten. Austragung von jeweils vier Runden im entsprechenden Zeitraum. Die weltweite Beteiligung blieb unter den Erwartungen des Veranstalters zurück, sodaß sich diese Veranstaltung nach 2 Terminen in den unendlichen Weiten des Cyberspace verlor. Immerhin hatten

sich ca. 100 HLG-Piloten aus aller Welt beteiligt, wobei die Leistungen der Österreicher auch in dieser Konkurrenz Spitzenplatzierungen ergaben. Für die Sonderklasse HLG-Unlimited (keine Beschränkung in Spannweite und Servoanzahl) lohnen sich in Österreich keine eigene Wettbewerbe. Es bleibt den Veranstaltern überlassen, sie bei nicht zum Austrian HLG-CUP zählenden Wettbewerben zuzulassen. Die europäische Beschränkung auf 2 Servos wird leider trotz Gegenstimmen

Michael Bene mit Eigenbau „MIEZE“ am Fluggelände „Höchwirt“ in Graz.



„FLITZERBOGEN“ das neue Sensationsmodell von Jochen Heuter und Uwe Recker aus Paderborn BRD im Wettbewerb Heil 98

1999 noch für die CONTEST-HLG-Eurotour beibehalten.

Viele österreichische HLG-Piloten waren früher in anderen Modellsportarten aktiv und erfolgreich oder sind es noch, die meisten sind natürlich auch Mitglieder des österreichischen Aero Clubs. Nach den hinter uns liegenden Jahren der Konsolidierung der internationalen Modellsportklasse HLG ist es an der Zeit, eine stabile Einordnung in das System der vom österreichischen Aero-Club anerkannten Modellflugsparten zu diskutieren. Weitere Details wie Wettbewerbsergebnisse, aktuelle Regelbeschreibung, Kontaktadressen und Links zu HLG spezifischen Sites sind per Internet über die Homepage der Interessengemeinschaft österreichischer HLG-Piloten unter

Michael Bene

<http://www.user.xpoint.pirker/hlgabrufbar>

Hallo HLG-Piloten,

ich hoffe, Ihr und Eure Familien hattet ein geruhsames Weihnachtsfest.

Jetzt, kurz nach Weihnachten, ist die Terminplanung für die CONTEST HLG-Eurotour abgeschlossen.

Folgende Termine könnt Ihr in Eurem Terminkalender reservieren :

- 1 A - Wiener Neustadt 10.4.1999 (11.4. Bungee)
- 2 A - Regau 24.4.1999
- 3 D - Schwäbisch Hall 15.5.1999
- 4 D - Brockhagen 29.5.1999 (30.5. Bungee)
- 5 A - Bregenz 5.6.1999
- 6 D - Weinstadt 3.7.1999 (4.7. Bungee)
- 7 D - Hannover 14./15.8.1999 (und Bungee)
- 8 D - Lemgo 21.8.1999
- 9 HR- Zapresic 4.9.1999
- 10 A - Mooslandl 18.9.1999 (19.9. Bungee)
- 11 D - Freystadt 2.10.1999

Diese, und andere Termine stehen wie immer auf der CONTEST-Homepage unter <http://www.rcforum.de/contest> Ich wünsche Euch noch einen guten Rutsch ins neue Jahr 1999

*Andreas
ahoechst@ctl.de*

Als Anregung für alle „Scale- Freaks“



Hawker Hunter MK58

Die legendäre Hawker Hunter ist eines der elegantesten Jagdflugzeuge, das je produziert wurde. Sie wurde in der Schweiz in Lizenz gebaut und war bis 1994 im aktiven Dienst. Das Revell-Modell besteht aus über 200 Einzelteilen und überzeugt durch perfekte Gravuren. Im Bausatz enthalten sind detailgetreue Abziehbilder für mehrere Bauvarianten, die Version Patrouille Suisse und die Version der Fliegerstaffel 20, sowie zwei weitere Varianten der Royal Air Force. Im Maßstab 1:32 ist das Modell stolze 433 mm lang und hat eine Spannweite von 321 mm. Sämtliche Gravuren sind versenkt dargestellt und zeigen höchste formenbautechnische Präzision. Das Revell-Modell wird ab Ende Juli 1998 im Handel erhältlich sein.

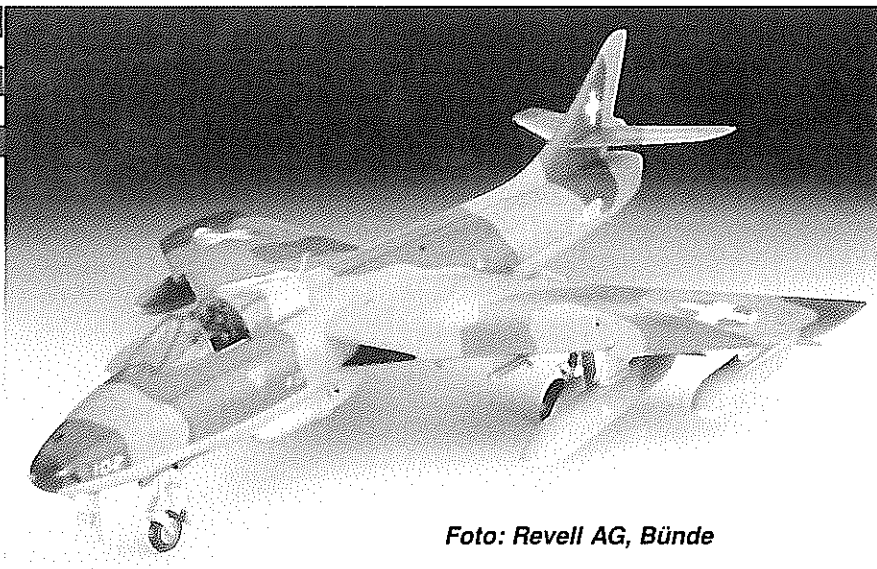


Foto: Revell AG, Bünde

Hawker Hunter MK58 (Artikel-Nr.: 04703), Plastikmodellbausatz im Maßstab 1:32, Skill-Level [5] Erscheinungstermin: Ende Juli '98, unverb. Preisempfehlung: DM 59,95 Erhältlich im Modellbaufachhandel.

**Österreichische Staatsmeisterschaften und Kärntner Meisterschaften
in der Klasse F3F im Rahmen der 3. Villacher Modellflugtage Alpen-Adria Pokal**

Nach der Eröffnung der Veranstaltung durch den Obmann des ASKÖ Villach, Kurt Pinteritsch und Wettbewerbsbesprechung ging es gleich richtig los.

Die Teilnehmerzahl war mit 33 Teilnehmern zufriedenstellend, die Qualität der Piloten weiterhin steigend. Der erste Durchgang konnte nur nach witterungsbedingten Unterbrechungen durchgebracht werden, die weiteren 9 Durchgänge konnten klaglos und insgesamt ohne Proteste abgewickelt werden. Die fliegerischen Leistungen der Piloten waren enorm, allein wenn man bedenkt, daß heute aus 10 m Höhe noch eine volle Runde geflogen wird, ist das schon ein großer Unterschied zu den Anfängen dieses Wettbewerbes, vor jetzt schon 28 Jahren.

Die Veranstaltung verlief unfallfrei, wenn man von der Berührung einer Wendemarke und einer Stromleitung absieht. Herausragend und eine Klasse für sich war Hermann Haas von der Union Eisenerz der 6 „1000 Wertungen“ erreichte. Dies war auch der Staatsmeistertitel, gefolgt von Peter Hofmann, MFC Wiener Neustadt und Wolfgang Fallmann, Union Eisenerz.

Die Mannschaftswertung ging an die Union Eisenerz, vor der Mannschaft von Feldkirchen und Radenthein. Die weiteren Platzierungen und die herausgewerteten Ergebnisse der Kärntner Landesmeisterschaft findet Ihr im Anhang.

Die Zahl der Nullwertungen war außerordentlich gering, bei 330 Wertungsflügen gab es nur 27 Nullwertungen, die 10 Durchgänge wurden in 2 Flugtagen leicht bewältigt.

Die Organisation war wie gewohnt auch mit der neuen, jungen Führung in Ordnung. Leider trübte ein Computerprogrammfehler in der Auswertung den guten Gesamteindruck. Das erstmals eingesetzte neue, junge Auswertungsteam, wird solche Fehler in Zukunft sicher früher erkennen und beseitigen.

Gut gesorgt wurde auch für Speis und Trank. Ein Dank an alle Funktionäre und Helfer vor allem Robert Hüttenbrenner, Gerhard Schellander

für die Organisation. Josef Fleischhacker und Erich Hoffelner für die Zeitnehmung.

Bei der Siegerehrung konnte Herrmann Haas, der neue Staatsmeister neben der Staatsmeisterschaftsmedaille, auch den begehrten Wanderpokal zum 2. Mal in Empfang nehmen.

Neben den Medaillen der Sieger konnten die vorne Platzierten Pokale und Urkunden, sowie alle Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk mit nach Hause nehmen.

Alles in allem eine gelungene Veranstaltung und der Veranstalter freut sich schon auf ein Wiedersehen bei der 4. Alpen-Adria Trophäe im Juli 1999.

Im Rahmen der Staatsmeisterschaften F3F wurde die Kärntner Landesmeisterschaft durchgeführt.

Kärntner Landesmeister in der Klasse F3F wurde Harald Krampel aus der Kärntner F3F Hochburg MBG Feldkirchen, vor Manfred Maurer und Siegfried Sagarin, ebenfalls aus Feldkirchen.

Nun in eigener Sache:

Nach rund 30-jähriger Tätigkeit im ÖST AERO CLUB als Landessektionsleiter und Fachreferent lege ich meine Funktion als Bundesfachreferent F3F mit 31.12.1998 zurück.

Als mein Nachfolger als Bundesfachreferent wurde Kurt Planitzer, ein sehr erfolgreicher F3F-Pilot, einstimmig bestätigt. Es war höchste Zeit einem Jüngeren Platz zu machen, der neuen Schwung in die Klasse Hangflug bringen kann.

Mir bleibt nur noch allen Hangfliegern und der Bundessektion für die Zusammenarbeit zu danken. Ich weiß, daß es nicht immer leicht mit mir war - ich wünsche Euch weiterhin schöne Flug-erlebnisse und Wettbewerbserfolge.

Glück ab - Gut Land
Richard Gradischnig

**2. Pinzgaupokal RC III 1998
in Piesendorf (S)**

14 Piloten fanden sich am 12. September in Piesendorf zum 2. Pinzgaupokal RC III ein.

Organisatorisch war alles bestens vorbereitet. Ein großes Zelt für die Piloten war aufgestellt und der Platz bestens hergerichtet. Aber was hilft die beste Organisation, wenn Petrus nicht mitspielt. Graue Wolken hingen über dem Tal bis tief über Grund. Als dann Wind aufkam und die niederen Wolken verblichen, setzte strömender Regen ein und verwandelte den Platz in einen kleinen See. Nach längerer Wartepause, als der Regen etwas nachließ, wurde dennoch mit dem Wettbewerb begonnen. Hier zeigt sich die Begeisterung der Jugend, die auf jeden Fall fliegen wollte. Es gingen zwar nicht alle Teilnehmer an den Start, aber jene die antraten, boten ausgezeichnete Leistungen. Besonders hervorheben möchte ich hier die jungen Piloten aus Oberösterreich, die hier zeigten, daß in diesem Bundesland kein Mangel an Nachwuchs herrscht. Die vier jungen Burschen zeigten beste Ansätze für zukünftige Erfolge.

Durch die schlechte Witterung konnte jedoch nur ein Durchgang geflogen werden und so siegte Albin Mayer vom LSV Piesendorf vor Hermann Polaschek vom KSV Kapfenberg und dem für den UMFC Eisenstadt fliegenden Johann Schmid.

Nach einer netten Siegerehrung, bei der alle Teilnehmer mit Preisen bedacht wurden, trennten sich die Teilnehmer mit dem Vorhaben, nächstes Jahr, eventuell zu einem früheren Termin, in Piesendorf wieder dabei zu sein.

Bedanken darf ich mich nochmals bei den „Piesendorfern“ für die gute Organisation des Bewerbes und die Betreuung der Teilnehmer.

**Ahlen Günther
LFR. Salzburg**

3. JET WM



**14.-22. August 1999
am Fliegerhorst
Hinterstoisser
in Zeltweg
Austria**

**SCHUTZ
UND
HILFE**



UNSER HEER

AUSTRIA JET MODELLFLUG VEREIN
AJMV



JAMARA

GERMANY

Jetzt bei Ihrem
Fachhändler!!



NEUHEITEN 99'

Best.Nr. 18 8000

Das Feriendomizil für Modellflieger

Gnas – Dietersdorf

Fliegen von Sonnenaufgang bis
Sonnenuntergang;
zwei Graspisten 200 x 15 m,
Asphaltbahn 90 x 9 m,
großer Hangar
mit Werkstätte,
Clubhaus
mit Küche!



Schulungsmöglichkeit!

**Erholung inmitten der Thermenregion
Oststeiermarks**

Loiperdorf – Bad Gleichenberg –
Bad Radkersburg – Blumau

Radfahren – Wanderwege – schönes Freibad –
Tennishalle – Buschenschenke
Unterkunft in Privatpensionen – Bauernhöfen –
Ferienhäusern oder Gasthäusern

Prospekte bitte anfordern!

Vorwahl aus BRD 0043

Tourismusverein Gnas, A-8342 Gnas 72

Tel 03151-2260/13, Fax 03151-2260/18



HIROBO



Heli Import Brodnak A-8890 Bad Aussee, Hauptstr 149
Tel.: (+43) 3622 / 5323013 Fax.: (+43) 3622 / 5323017

Generalimporteur für Österreich und Deutschland

neu neu neu neu

SHUTTLE CHALLENGE

Anfänger Hubschrauber zum
absoluten Spitzenpreis!!

neu neu neu neu

Wir informieren Sie
gerne über einen
Händler in Ihrer Nähe



!!!! 3. bis 4. Juli HIROBO EUROPA CUP !!!!

Spielwarenmesse International
Toy Fair Nürnberg 1999



50 Jahre Spielwarenmesse Nürnberg

prop war wie jedes Jahr dabei und dieses Jahr lohnte es sich wirklich! Viele neue Modelle und eine Vielzahl von Zubehör machen es dem Berichterstatter schwer wo anzufangen ist. Im ersten Teil meines Berichtes möchte ich daher „nur“ die neuen Modelle von Aeronaut, Graupner und robbe vorstellen, im nächsten Heft kommen Jamara, Simprop, Multiplex, Vario und Kyosho sowie das Zubehör an die Reihe. Der Liefertermine war wie jedes Jahr das Hauptproblem und sicher auch die meist gestellte Frage. Hoffen wir, daß die Auslieferung der Neuheiten 99 nicht die Lieferung der Modelle 98 behindert!



Dassault- Breguet Rafale C

Eines der heißesten Modelle der Messe! Angetrieben von 2 TURBOFAN 1000 E-Impellern (90mm Rotordurchmesser) von 14-24 Zellen ist dieses Modell sicher Jeden „Jetfreak ein Muß“

Lieferumfang:

Traumhaft schöner weiß eingefärbter GFK-Rumpf, zum leichteren Einbau der Jets 2-teilig, strömungsoptimierte ABS Einlaufkanäle, Tragflächen in Styro/Balsa - Bauweise.

aero = naut

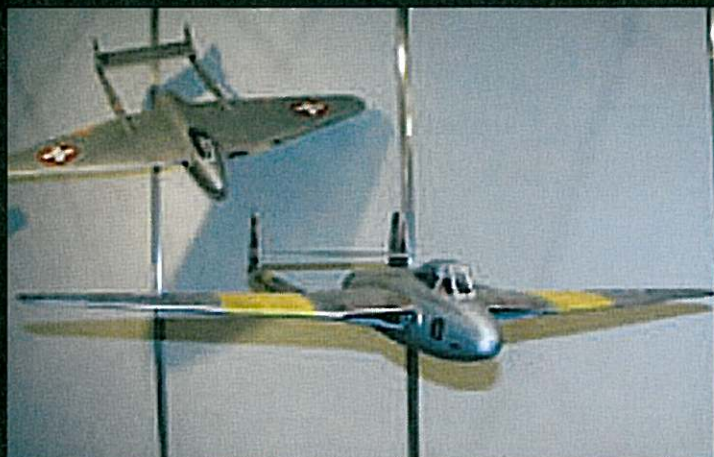
Technische Daten:

Spannweite: 1040 mm
Länge: 1340 mm
Fluggewicht: 2.800-4.000 g

Bü 133 Jungmeister Elektro !

Spannweite 1100 mm, Fluggewicht mit 12 Zellen 2.300g, Gesamtflächenbelastung 56 g/dm²
Baukasteninhalt: GFK Rumpf und Motorhaube, Tragflächen und Leitwerk in klassischer Balsaholzbauweise, ABS Tiefziehteile (Sternmotoratrape, Auspuff, Kotflügel, Cockpit, Windschutzscheibe etc.) Alle Drahtteile fetig gebogen.

Empfohlener Antrieb: Speed 800 Race 8'4 V mit Getriebe 3,54:1 12 Zellen und 10,5 x 7 Propeller (Stromaufnahme ca. 250 W bei 8.200 U/min)



De Havilland 100 „VAMPIER“

Noch ein E-Jet von AERONAUT diesmal aus den Anfangstagen des Jetfluges. Sowohl die Schweizer Luftwaffe, als auch das österreichische Bundesheer flogen diesen Typ.

Antrieb: TURBOFAN 1000 E-Impeller (90mm Rotordurchmesser) von 10-14 Zellen, Motor HP 290 oder Ultra 930/6 oder Aveox1409/2Y (also schon heißere Dinger)

Technische Daten: Spannweite 1180 mm, Länge 920 mm, Fluggewicht mit 12 Zellen 2000mA 2100 g, Flächenbelastung 63,3g/dm²
Baukasteninhalt: Rumpf und Lufteinlässe in weißem GFK, Tragflächen Styro-Balsa. Kleinteile Dekobogen Schweiz/ England.

Graupner

Johannes Graupner feierte seinen 70. Geburtstag und zu diesem Jubiläum scheint es, daß sich die Modellkonstrukteure etwas besonderes einflieden ließen und sich wieder dem Modellbau = Vorbildähnlich, verschreiben. So überraschte Graupner mit einigen „richtigen Flugzeugen“ alle in „Fast-Fertig-Bauweise“ hoher Qualität. Auch bei den Heli's konnte dieser Trend beobachtet werden.



Bücker Jungmann

- RC-Motorflugmodell

Spannweite ca. 1675 mm. Das sehr weit vorgefertigte Modell in konventioneller Holzbauweise ist für Viertaktmotoren mit ca. 15-20 cm³ Hubraum ausgelegt. Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 4649
Packung mit Fertigteilen



P 51 MUSTANG

RC-Motorflugmodell

Spannweite ca. 1460 mm
Dieser Flugzeugtyp begeistert nicht nur im Original, sondern auch als Modell in Holzbauweise, silberfarbig bespannt. Einziehfahrwerk bereits montiert. Weitere Teile liegen fertig der Packung bei, so daß die Fertigstellung nur noch wenig Arbeit erfordert. Für Zweitaktmotoren bis 7,6 cm³ oder Viertaktmotoren bis 11,5 cm³ Hubraum geeignet. Steuerung über 10 Kanäle.

Best.-Nr. 6228 Fast-Fertigmodell



CASSUTT BOO RAY

RC-Elektro-Kunstflugmodell

Spannweite ca. 970 mm Vorbild-ähnlicher Nachbau im Maßstab 1:5, dieses „Renn-Zwerges“ für Kunstflug und Formel I hat einen weiß eingefärbten GFK-Rumpf und fertig bespannte Leitwerksteile sowie einteilige Tragfläche. Für Elektroantrieb ab 8-12 Zellen. Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 4654 Packung mit Fertigteilen



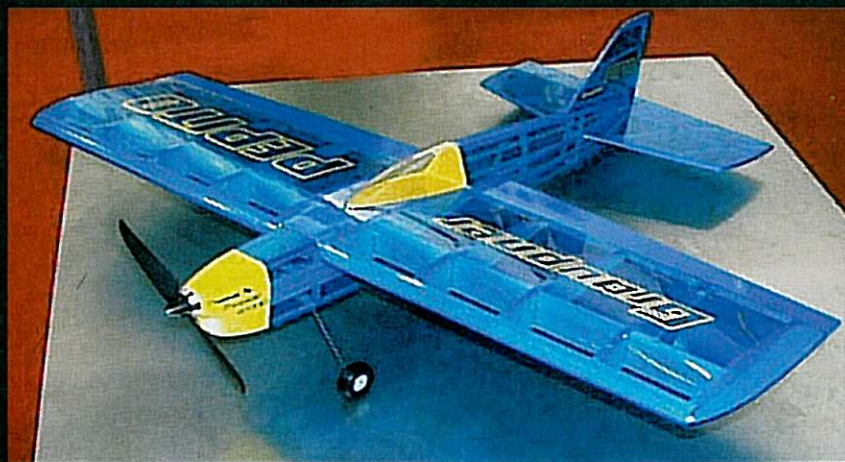
SUPER-DIMONA

RC-Motorsegler

Spannweite ca. 3600 mm
Ein Semi-Scale-Modell für Elektro- oder Verbrennerantrieb mit sehr guten Flugeigenschaften. GFK-Teile wie Rumpf, Seitenruder, Radverkleidungen und Winglets liegen weiß eingefärbt bei. Tragflügel und Höhenleitwerk sind abachibepunktet. Steuerung über 10 Kanäle.

Best.-Nr. 4521

Schnellbaukasten mit Fertigteilen



PEPITO

RC-Slow-Fly-Modell

Spannweite ca. 850 mm
Das Querruder-Modell mit ca. 400 g Fluggewicht hat bereits fertig gebaute und mit Leichtfolie bespannte Teile wie Tragfläche, Leitwerk und Rumpf. Es läßt sogar einfachen Kunstflug im Zeitlupentempo zu. Für Elektroantrieb mit SPEED 280 FG 3. Steuerung über 6 Kanäle.

Best.-Nr. 4653 Packung mit Fertigteilen



LS 8-18

RC-Segelflugmodell

Spannweite ca. 3000 mm
Interessanter Nachbau des 15-m-Seglers der Standardklasse für Hochstart, Hangflug und F-Schlepp mit weiß eingefärbten, GFK-Rumpf, Winglets und Seitenruder, sowie abachibepunkteten Tragflügeln. Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 4524 Schnellbaukasten mit Fertigteilen.



DISCUS 2b

RC-Segelflugmodell

Spannweite ca. 4545 mm
Dieser Nachbau im Maßstab 1:3,3 mit ausgezeichneten Flugeigenschaften und -leistungen kann bei entsprechender Cockpitausstattung auch bei SCALE-Wettbewerben eingesetzt werden. Der Packung liegt ein weiß eingefärbter GFK-Rumpf sowie beplankte Tragflügelhälften und Leitwerksteile bei. Steuerung über 12 Kanäle.

Best.-Nr. 4223 Schnellbaukasten

Best.-Nr. 4533 Schnellbaukasten

Spannweite 3340 mm!!



JUNIOR SPORT

RC-Elektro-Motorsegler

Spannweite ca. 2100 mm Das bewährte und sehr beliebte Elektromodell mit PERFEKT-Fertigrumpf wird jetzt auch in 2 Versionen mit montierten Elektroantrieb geliefert. Steuerung über 6 Kanäle.

Best.-Nr. 4291

Packung mit Fertigelementen

Best.-Nr. 4291.200

Dito, mit SPEED GEAR 600 8,4 V



TAXI III

RC-Motorflugmodell

Spannweite ca. 1600 mm Fortsetzung der bewährten TAXI-Reihe durch einen Querruder-Trainer mit gutmütigen Flugeigenschaften, für Einsteiger als auch für Umsteiger auf dreiachsgesteuerte Modelle und einfachen Kunstflug bestens geeignet. Für Zweitaktmotoren mit ca. 6,5 cm³ Hubraum oder Elektroantrieb mit 7-8 Zellen. Steuerung über 8 Kanäle.

Best.-Nr. 4661 Packung mit Fertigteilen



TOPY

RC-Segelflugmodell

freundliches Modell für Wurfstart, Hochstart und Hangflug, mit GFK-Rumpf und fertig bespannten Tragflügel sowie V-Leitwerk. Steuerung über 4 Kanäle.

Best.-Nr. 4522 Packung mit Fertigteilen



ULTRA-STAR 2000

RC-Hubschrauber

Länge ohne Rotor ca. 1410 mm. Der Rumpfbausatz ist für die UNI-MECHANIK 2000 oder UNI-EXPERT-MECHANIK vorgesehen und ergibt ein Hochleistungs-Helikoptermodell in offener Bauweise, wie es bevorzugt im Wettbewerbskunstflug und bei Schaufliegen, sowie bei sogenannten „3-D“-Flugvorführungen eingesetzt wird.

Best.-Nr. 4447.W Rumpfbausatz mit Fertigteilen in GFK
Teilen

Graupner

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

BÜCKER JUNG MANN
Spannweite 1675 mm
Fast-Fertigmodell
in Holzbauweise

TRINITY
Hochleistungsmotoren
Motorenserie der Spitzenklasse
für RC-Car-Experten

mc-10
14-Kanal Microcomputer-
Fernlenksystem zum
preisgünstigen Einstieg in die
MC-Fernlenktechnologie

Ausführliche Beschreibung
siehe Neuheitenprospekt N'99

GRAUPNER GmbH & Co. KG
Postfach 12 42 • D-73220 Kirchheim/Teck
<http://www.graupner.de> • www.graupner.com

NEUHEITEN 99

- Flugmodelle
- Schiffsmodelle
- Automodelle
- RC-Anlagen
- Motoren
- Zubehör

BELL 230
Länge ohne Rotor
1600 mm
Vorbildähnliches RC-Modell
des bekannten Mehrzweck-
hubschraubers

B-24
Länge 740 mm
Modell eines schwedischen
Rennbootes für Antrieb
mit 2 E-Motoren oder
Z-Antrieb

MERCEDES M-Klasse
scale Line
Allradantrieb
RC-On-Road-Car
mit gekapseltem
Zahnriemenantrieb
Maßstab 1:10



Graupner

Im Fachhandel
erhältlich!

Auf
776 Seiten

HIROBO
MAKE YOUR DREAMS COME TRUE

bei Ihrem **HIROBO Heli-Händler**

EINFÜHRUNGSPREIS!!



**Shuttle
Challenge
+ OS 32SXH
ATS 4.980.-**

Take the Shuttle Challenge!



HIROBO LIMITED
530-214 MOTOYAMA-CHO, FUCHU-SHI
HIROSHIMA-PREF. JAPAN ☎ 726-8614
TEL. 0847-417400 FAX 0847-41-8361

BELL 230

RC-Hubschrauber

Länge ohne Rotor ca. 1600 mm. Der vorbildähnliche Nachbau im Maßstab 1:8,1 kann entweder mit starrem Kufenlandegestell oder mit einziehbarem Dreibeinfahrwerk gebaut werden. Der weiß eingefärbte GFK-Rumpf mit fertigen Ausfräsungen kann problemlos die UNI-MECHANIK 2000 oder UNI-EXPERT-MECHANIK aufnehmen.

Best.-Nr. 4459 Rumpfbausatz



SCHWEIZER 300
RC-Hubschrauber

Länge ohne Rotor ca. 1003 mm Vorbildähnlicher Kleinhubschrauber der „30er Klasse“. Das Modell wurde aus den erfolgreichen ERGO Helikoptern abgeleitet und besitzt einen ähnlichen Grundaufbau. Empfohlener Motor OS MAX 32 SX-H mit 5,23 cm³ Hubraum.

Best.-Nr. 4467
Bausatz unmontiert

ELEKTRO-HELIKOPTER

Serie 89

Die bewährten Elektro-Helikopter TRAINER-E und TRAINER UNI-E wurden überarbeitet und sind jetzt noch besser in das GRAUPNER HEIM-Hubschraubersystem integriert. Lieferbar in Verschiedenen Ausführungen als Einzelmechaniken und Komplettbausätze.

Best.-Nr. 1297.M

UNI-MECHANIK 40 ELEKTRO

Best.-Nr. 1297.R TRAINER-E
Rumpfbausatz

Best.-Nr. 1297 TRAINER E
(Komplettbausatz)

Best.-Nr. 4457.M

UNI-EXPERT-MECHANIK ELEKTRO

Best.-Nr. 4457 TRAINER UNI-E
(Komplettbausatz)

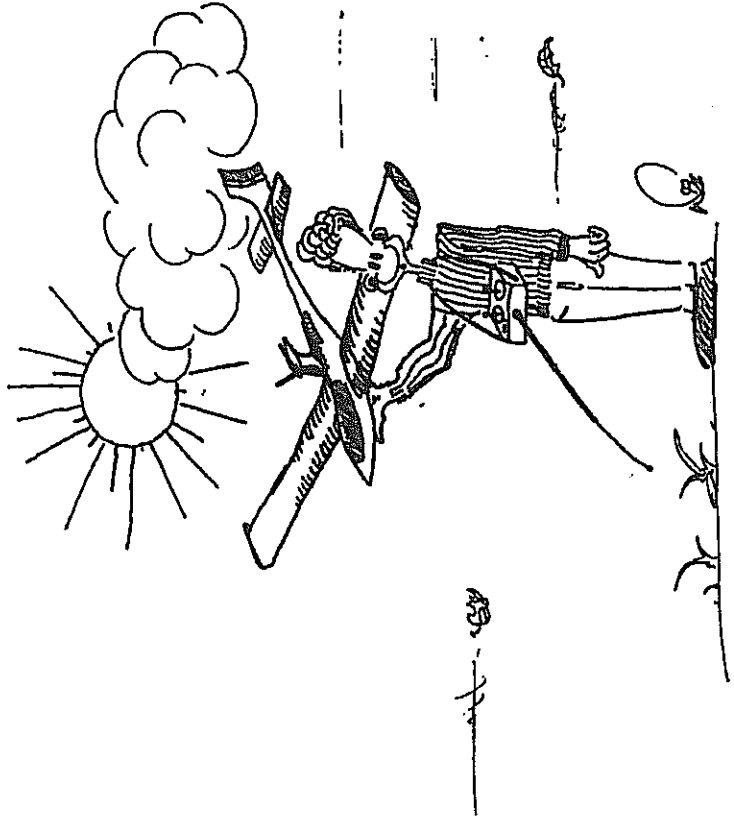


MODELLFLUG AUSBILDUNGS ZENTRUM

MODELLBAU - SPASS

und mehr ...

für Junge und Junggebliebene



Absender :

7,-
Briefmarke

An das
BÜRO des
ModellflugAusbildungsZentrum

Postfach 280
A-1140 Wien

hier heften →

A N M E L D U N G

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

Vor- und Zuname:.....

Straße:.....

PLZ / Wohnort:.....

Telefon:.....

Geburtsdatum:.....

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

ÖAeC Mitgliedsnummer:.....

Verein:.....

Ich möchte nähere Informationen über Modellflugvereine in meiner Nähe.
(Zutreffendes bitte ankreuzen)

..... Unterschrift des Bewerbers
Bei Jugendlichen Unterschrift eines Erziehungsberechtigten

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

Anmeldung Brief:

Lehrgangsbüro des MAZ,
Postfach 280
1140 Wien

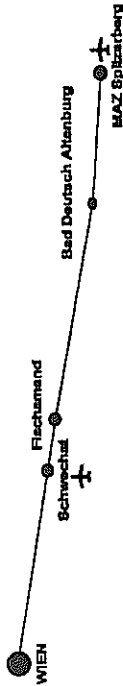
Anmeldung Fax:

01 / 982 15 304

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

Veranstaltungsort:

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



Auskünfte:

Leiter des MAZ Hr. Gerold, Montag bis Freitag 9-12 Uhr
Telefon: 01 / 982 44 63 oder
Österr. Aero Club (ÖAeC), Prinz Eugen Str. 12,
1040 Wien, Telefon: 01 / 505 10 28 Klappe 77 Fr. Lieb

Frühbucherbonus:

5 % bei verbindlicher Anmeldung und Überweisung einer Anzahlung von ATS 500,- auf das Bank Austria Konto 659 098 503. Die Anmeldung ist schriftlich mind. 60 Tage vor Kursbeginn an das Büro des MAZ zu senden. (Datum des Poststempels)

Versicherung:

Aus versicherungstechnischen Gründen müssen alle Teilnehmer Mitglieder des ÖAeC sein (ausgenommen der Kinderkurs #1). Die Mitgliedsanmeldung sollte im Vorhinein bei einem dem ÖAeC angehörigen Verein oder direkt beim MAZ erfolgen. ÖAeC Mitglieder sind automatisch haft- und unfallversichert und erhalten das Modellflugmagazin PROP.

Irrtum und Änderungen vorbehalten!

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

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

#1 „Let's have Fun“ mit Airfish und Robbe Silence und Ranger

Termin: 13. Mai - 16. Mai 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen
Programm: Erlernen und Perfektionieren von Zweiachsfliegen in der Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen. (Schulungsmaschinen stehen auch zur Verfügung)
Kurskosten: ATS 1.620,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 1.940,- (3 Tage Vollpension, Kursgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)

#2 „Asterix geht in die Luft“ Fesselflug von Anfang an

Termin: 21. Mai - 24. Mai 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: fliegen lernen von Fesselflugmodellen (Schulungsmaschinen stehen zur Verfügung)
Kurskosten: ATS 1.620,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 1.940,- (3 Tage Vollpension, Kursgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)

#3 „Let's have Fun“ mit Airfish und Graupner Skysurfer

Termin: 3. Juni - 6. Juni 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen
Programm: Erlernen und Perfektionieren von Zweiachsfliegen in der Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Kurskosten: ATS 1.260,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 1.470,- (2 Tage Vollpension, Kursgebühr, Materialkosten werden separat verrechnet)

#10 „GRAUPNER Piper's Week“ Elektro od. Motor das ist egal

Termin: 8. August - 14. August 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis für Graupner Piper
Kurskosten: ATS 3.490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr exkl. Bau- und Hilfsmaterial, Überraschungen)

A2 „Zeigt her eure schönen Antikmodelle“

Termin: 13. August - 15. August 1999
Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde
Auskunft: Alfred Jedinger
Andreas Hofergasse 6
A-3424 Zeiselmauer
☎ 02242 / 700 01
Anmeldeschluß: schriftlich bis 1. Juni 1999

#11 „Von KLEIN auf Modelle bauen und fliegen“

Termin: 15. August - 21. August 1999
Teilnehmerkreis: Kinder ab 9 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau und Flugpraxis mit Freiflugmodell. Gebaut werden Wurfleiter, MAZ-Gleiter und ein Wettbewerbsmodell Standard A1 mit 1200 mm Spannweite
Kurskosten: ATS 3.880,- für Jugendliche bis 18 Jahre (6 Tage Vollpension, Kursgebühr inkl. Materialkosten, Überraschungen)

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

Termin: 11. Juli - 17. Juli 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Perfektionieren von Zweifachfliegen und erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Kurskosten: ATS 3.490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, Überraschungen und Treibstoffkosten)

#7 „ROBBE Sanyo Limit Week“

Termin: 18. Juli - 24. Juli 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis mit Sanyo Limit von Robbe
Kurskosten: ATS 3.490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr inkl. Bau- und Hilfsmaterial, Überraschungen)

#8 „Die wichtigen ersten Schritte im RC Flug“

Termin: 25. Juli - 31. Juli 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen ab 12 Jahre (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Bau- und Flugpraxis im RC-Flug. Gebaut wird das Airroundmodell AIRFISH mit 2.400 mm Spannweite.
Kurskosten: ATS 4.990,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 5.490,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr inkl. Bau- und Hilfsmaterial, Überraschungen)

#9 Diese Woche gehört der Landesmodellbauschule Viechtwang

Termin: 1. August - 7. August 1999
Teilnehmerkreis: Mitglieder des LV-OÖ alle Altersgruppen
Auskünfte: Martin Raffelsberger
in der Haid 9
4644 Schamstein
☎ 07615 / 7363 (nur Abends)

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

Termin: 13. Juni - 19. Juni 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Perfektionieren von Zweifachfliegen und erlernen des Dreifachfliegens in Theorie und Praxis mit eigenen, mitgebrachten Flugmodellen.
Kurskosten: ATS 3.490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, Überraschungen und Treibstoffkosten)

A1 „Zeigt her eure schönen Antikmodelle“

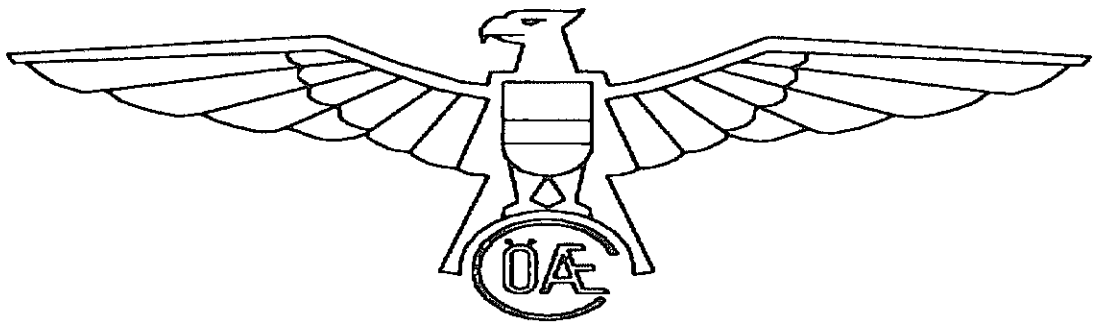
Termin: 26. Juni - 27. Juni 1999
Teilnehmerkreis: alle Antikmodellfreunde
Auskunft: Alfred Jedinger
Andreas Hofergasse 6
A-3424 Zeiselmauer
☎ 02242 / 700 01
Anmeldeschluß: schriftlich bis 1. Juni 1999

**#5 „Wo zu Leitwerke, es geht auch ohne“
Nurflügel, die Herausforderung**

Termin: 4. Juli - 10. Juli 1999
Teilnehmerkreis: alle Altersstufen mit RC-Flugerfahrung (max. 14 Teilnehmer)
Programm: Einführung in den RC-Nurflügelflug in Theorie u. Praxis
Kurskosten: ATS 3.490,- für Jugendliche bis 18 Jahre, Für Erwachsene ATS 3.990,- (6 Tage Vollpension, Kursgebühr, Überraschungen, Materialkosten werden separat verrechnet)

Termine 1999

Lehrgang / Kurse / Treffen		Mai	Juni	Juli	August	September
# 1	"Let's have Fun" mit Airfish, Robbe Silence und Ranger	13-16				
# 2	"Asterix geht in die Luft" Fesselflug von Anfang an	21-24				
# 3	"Let's have Fun" mit Airfish und Graupner Skysurfer	3-6	13-19			
# 4	"ALLES was Flügel hat fliegt" Die Woche zum fliegen und		25-27			
A 1	"Zeigt her eure umgebauten Antikmodelle"			4-10		
# 5	"Wozu Leitwerke, es geht auch ohne" Nurflügel, die Herausforderung			11-17		
# 6	"ALLES was Flügel hat fliegt" Die Woche zum fliegen und			18-20		
# 7	"Robbe Sanyo Limit Week"			25-31		
# 8	"Die wichtigen ersten Schritte im RC Flug"				1-7	
# 9	Diese Woche gehört der Landesmodellbauschule Viechtwang				8-14	
# 10	"Graupner Piper's Week" Elektro od. Motor das ist egal				13-15	
A 2	"Zeigt her eure umgebauten Antikmodelle"				15-21	
# 11	"Von Klein auf Modelle bauen u. fliegen"				22-28	
# 12	"Die wichtigen ersten Schritte im RC Flug"					29-4
# 13	"ALLES was Flügel hat fliegt" Die Woche zum fliegen und					12-18
# 14	"ALLES was Flügel hat fliegt" Die Woche zum fliegen und					



ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB

Sektion Modellflug

TERMINE 1999

TERMINKALENDER 1999 DER SEKTION MODELLFLUG DES ÖAeC

WELTMEISTERSCHAFTEN

EUROPAMEISTERSCHAFTEN

3. 7.-11. 7.	F3J Seniors&Juniors	Deva/Rumänien
12. 7.-18. 7.	F2A, F2B, F2C, F2D	Valladolid/Spanien
17. 7.-24. 7.	F5B, F5D	Kalsborg/Schweden
25. 8.-31. 8.	F1A, F1B, F1J Juniors	Negev/Israel
21. 8.-29. 8.	F4B, F4C	Vodochody/Tschechien

INTERNATIONALE FAI WETTBEWERBE

FREIFLUG

13. 2.-15. 2.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Lost Hills/USA
27. 2.	F1A, B, C (WC)	Pori/Finnland
12. 3.-14. 3.	F1A, B, C (WC)	Matfors/Schweden
20. 3.-21. 3.	F1A, B, C (WC)	Gjovik/Norwegen
2. 4.- 5. 4.	F1A, B, C (WC)	Dubbo/Australien
24. 4.-26. 4.	F1A, B, C, (WC) G, H, J	Maröng, Bendigo/Australien
30. 4.	F1E	Rana near Louny/Tschechien
1. 5.	F1E (WC)	Rana near Louny/Tschechien
8. 5.- 9. 5.	F1A, B, C	Murska Sobota, Ptuj/Slowenien
14. 5.-16. 5.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Nova Pazova/Jugoslawien
20. 5.-25. 5.	F1A, B, C (WC)	Embalse/Argentinien
21. 5.-23. 5.	F1A, B, C (WC)	Vsechov/Tschechien
28. 5.-31. 5.	F1A, B, C (WC)	Dömsöd/Ungarn
29. 5.-30. 5.	F1A, B, C	Lost Hills/USA
3. 6.- 5. 6.	F1E (WC)	Turda/Rumänien
4. 6.- 6. 6.	F1E (WC)	Cluj Napoca/Rumänien
5. 6.- 6. 6.	F1A, B, C (WC)	Beja/Portugal
5. 6.- 6. 6.	F1A, B, C (WC)	Lucenec/Slowakei
12. 6.-13. 6.	F1A, B, C (WC)	Albacete/Spanien
19. 6.-20. 6.	F1D, F1L (EZB), F1M	Bordeaux/Frankreich
26. 6.-27. 6.	F1D, F1L, F1M	Oleans/Frankreich
2. 7.- 4. 7.	F1G, H, J, K	Gliwice/Polen
3. 7.-5. 7.	F1A, B, C (WC) 2 Bewerbel	Rinkaby/Schweden
10. 7.-11. 7.	F1A, B, C (WC)	Dömsöd/Ungarn

16. 7.-18. 7.	F1A, B, C (WC)	Kiev/Ukraine
22. 7.-26. 7.	F1A, B, C, J (WC)	Orel/Russland
24. 7.-25. 7.	F1A, B, C (WC)	Dömsöd/Ungarn
30. 7.- 1. 8.	F1A, B, C (WC)	Stalowa Wola/Polen
30. 7.- 1. 8.	F1A, B, C, G, H, J, K (WC)	Beauvoir-sur-Niort/Frankreich
30. 7.- 1. 8.	F1A, B, C, J(WC)	Sibiu/Rumänien
5. 8.- 8. 8.	F1A, B, C (WC)	Ankara,Gölbasi/Türkei
6. 8.- 8. 8.	F1A, B, C, G, H, J, K (WC)	Thouars/Frankreich
7. 8.- 8. 8.	F1E	Tarjan-Mariahalom/Ungarn
17. 8.	F1E (WC)	Karneralm/Österreich
19. 8.	F1E	Karneralm/Österreich
21. 8.	F1E (WC)	Karneralm/Österreich
20. 8.-22. 8.	F1A, B, C (WC)	Gliwice/Polen
23. 8.-24. 8.	F1A, B, C (WC)	Negev/Israel
27. 8.-29. 8.	F1A, B, C (WC)	Egeln-Hakeborn/BRD
3. 9.- 5. 9.	F1A, B, C (WC)	Zülpich/BRD
10. 9.-12. 9.	F1A, B, C (WC)	Bilzen/Belgien
24. 9.-26. 9.	F1A, B, C, G, J, H (WC)	Aradac-Zrenjanin/Jugoslawien
25. 9.	F1E (WC)	Liptovsky Mikulas/Slowakei
25. 9.-26. 9.	F1A, B, C (WC)	Barkston Heath/Großbritannien
15.10.-17.10.	F1A, B, C, G, H, J (WC)	Sacramento/USA
16.10.-17.10.	F1E (WC)	Oberkottzau/BRD
6.11.- 7.11.	F1A, B, C, G (WC)	Muhlenhurnen/Schweiz

FESSELFLUG

20. 2.-21. 2.	F2D (WC)	Ekaterinenburg/Rußland
3. 4.- 4. 4.	F2A, F2B, F2C (WC)	Vidreras-Girona/Spanien
24.4.-25. 4.	F2B (WC)	Cirie'(Turin)/Italien
1. 5.- 2. 5.	F2A, F2B, F2C (WC)	Sainte-Eulalie/Frankreich
14. 5.-16. 5.	F2A, F2C (WC)	Breitenbach/Schweiz
15. 5.-16. 5.	F2D (WC)	Tautenhain/BRD
22. 5.-24. 5.	F2B(WC) F2A, F2C	St. Etienne/Frankreich
22. 5.-23. 5.	F2A, F2B, F2C (WC)	Hesteskoen,Aalborg/Dänemark
5. 6.- 6. 6.	F2A, F2C (WC)	Moskau-Tushino/Rußland
5. 6.- 6. 6.	F2B (WC)	Genk/Belgien
11. 6.-13. 6.	F2A, F2B, F2C, F4B (WC)	Sebnitz/BRD
11. 6.-13. 6.	F2B (WC)	Bratislava/Slowakei
26. 6.-27. 6.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pecs/Ungarn
23. 7.-25. 7.	F2A, F2B, F2C (WC)	Wierzawice/Polen

prop Termine 99

30. 7.- 1. 8.	F2A, F2B (WC)	Svitavy/Tschechien
7. 8.- 9. 8.	F2A, F2C (WC), F2B, F4B	Landres/Frankreich
14. 8.-15. 8.	F2A, F2B, F2C (WC)	Pepinster/Belgien
21. 8.-22. 8.	F2B, F4B (WC)	Siggental/Schweiz
28. 8.-30. 8.	F2D (WC)	Barkston Heath/England
4. 9.- 5. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Lugo di Romagna/Italien
10. 9.-12. 9	F2D (WC)	Nonomoskovsk/Ukraine
11. 9.-12. 9.	F2B (WC)	Kisvarda/Ungarn
11. 9.-12. 9.	F2A, F2B, F2C (WC)	Rouille/Frankreich
18. 9.-19. 9.	F2D (WC)	St. Petersburg/Russland
18. 9.-19. 9.	F2A+Beginner, F2B, F2C (WC)	Luxemburg/Luxemburg
24. 9.-26. 9.	F2A, F2C (WC)	Gyula/Ungarn
2.10.- 3.10.	F2A, F2B, F2C, F2D (WC)	Valladolid/Spanien

RADIO CONTROL

17. 4.-18. 4.	F3B	Hallwang-Salzburg/Österreich
1. 5.- 2. 5.	F3D	Sumperk/Tschechien
8. 5.- 9. 5.	F3J	Holik/Slowakei
13. 5.-16. 5.	F5A, F5B, F5C (WC)	Pfäffikon/Schweiz
15. 5.-16. 5.	F3B	Emmen-Luzern/Schweiz
15. 5.-16. 5.	F3F	Marburg/Slowenien
22. 5.-23. 5.	F5B, F5B-600 (WC)	Oberpullendorf/Österreich
22. 5.-24. 5.	F3C	Mayrhofen/Österreich
29. 5.-30. 5.	F5B, F5B-S (WC)	Prato/Italien
5. 6.- 6. 6.	F3A	Romilly-sur-Seine/Frankreich
5. 6.- 6. 6.	F3D	Melnik/Tschechien
5. 6.- 6. 6.	F3B	Markgrafneusiedl-Wien/Österreich
12. 6.-13. 6.	F3A	Schärding/Österreich
12. 6.-13. 6.	F3A	Zamora/Spanien
19. 6.-20. 6.	F5B, F5B-600 (WC)	Nesvacily Airfield/Tschechien
19. 6.-20. 6.	F3J	Lesce/Slowenien
23. 6.-27. 6.	F3F	Donovaly/Slowakei
19. 6.-20. 6.	F3A	Klagenfurt/Österreich
26. 6.-27. 6.	F3A, F5A	Reichenburg/Schweiz
3. 7.- 4. 7.	F3J	Pribyslav/Tschechien
3. 7.- 4. 7.	F3A	Bendern/Liechtenstein
3. 7.-4. 7.	F3A	Bratislava/Slowakei
11. 7.-17. 7.	F3I	Othèe/Belgien
16. 7.-18. 7.	F5B, F5B-600	Kalsborg/Schweden
17. 7.-18. 7.	F3A	Regensburg/BRD

31. 7.- 1. 8.	F3A	Waidhofen/Thaya/Österreich
14. 8.-15. 8.	F3A	Kraiwiesen-Salzburg/Österreich
21. 8.-22. 8.	F3J	Vosselaar/Belgien
4. 9.- 5. 9.	F3J	S.Jacinto-Aveiro/Portugal
11. 9.-12. 9.	F3D	Saint Martin le Beau/Frankreich
15. 9.-19. 9.	F3F	Zar/Polen
24. 9.-26. 9.	F3J	Kiskunfelegaza/Ungarn
24. 9.-26. 9.	F4C, F4C-X	Zamora/Spanien
15.10.-17.10.	F5B, F5D	Ambri/Schweiz

INTERNATIONALE WETTBEWERBE IN ÖSTERREICH

17. 4.-18. 4.	F3B 2. Int. Salzburger Wanderpokalfliegen	Hallwang/Sbg
22. 5.-24. 5.	F3C 1. Intern. KYOSHO-Cup	Mayrhofen/T
22. 5.-23. 5.	F5B, F5B-600 9. Pannonia-Cup	Oberpullendorf/Bgld
5. 6.- 6. 6.	F3B Marchfeldpokal	Markgrafneusiedl/NÖ
12. 6.-13. 6.	F3A Innviertler Wanderpokal	Schärding/OÖ
19. 6.-20. 6.	F3A 10. Rosentalpokal	Klagenfurt/Ktn
31. 7.- 1. 8.	F3A 4. Waldviertel-Pokal	Waidhofen-Thaya/NÖ
14. 8.-15. 8.	F3A 34.Igo Etrich-Pokal	Kraiwiesen/Sbg
17. 8.	F1E 13.Int.Freundschaftscup (2.WC)	Karneralm/Sbg
19. 8.	F1E 28.Heri Kargl-Cup	Karneralm/Sbg
21. 8.	F1E 23. Kolibri-Pokal (3.WC)	Karneralm/Sbg

STAATSMEISTERSCHAFTEN

21. 3.	F1E	Ober-Grafendorf/NÖ
22. 5.-23. 5.	F5B	Oberpullendorf/Bgld
26. 6.-27. 6.	F4C	Linz/OÖ
18. 9.-19. 9.	F3C	Oberaich/Stmk
16.10.-17.10.	F3B	Kaindorf/Stmk

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

22. 5.-23. 5.	F5B-600	Oberpullendorf/Bgld
28. 8.-29. 8.	RC-SL	Kraiwiesen/Sbg
18. 9.-19. 9.	F3C-S	Oberaich/Stmk
2.10.- 3.10.	RC-H2	Millstätter Alpe/Knt
2.10.- 3.10.	RC-III	Bockfließ/NÖ

NATIONALE WETTBEWERBE

FREIFLUG

30. 1.	F1A, F1B 3. Austrian Holiday on Ice Ing. Ernst Reitterer, Mohrstr. 13, 5020 Salzburg; Tel.: 0662/820457	Zell am See/Sbg
13. 3.	F1B Finkenstein-Pokal Hermann Dolezal, Stiegerhofstr.6, 9585 Gödersdorf	Finkenstein/Knt
14. 3.	F1A, F1A/J Hermann Dolezal, s.o.	Finkenstein/Knt
26. 3.	F1E 7. Freundschaftscup Felix Schobel, Mariazellerstr. 3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ
1. 5.	F1A, F1K St. Pöltner Cup Manfred Grüneis, Gemeindegeweg 8, 3105 Unterradlberg	Wr. Neustadt/NÖ
3. 7.	F1B, F1K Aichfeld-Pokal Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	Zeltweg/Stmk
4. 7.	F1A Aichfeld-Pokal Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	Zeltweg/Stmk
3. 10.	F1A/J 30. Innv. Jugendfliegen. Karl Späth, Kainzbauerweg 107, 4780 Schärding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
23. 10.	F1B 11. Oktoberpokal Hermann Dolezal, s.o.	Finkenstein/Knt
24. 10.	F1A, F1A/J 11. Oktoberpokal Hermann Dolezal, s.o.	Finkenstein/Knt
24. 10.	F1E NÖ-Cup Ost Felix Schobel, Mariazellerstr.3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ
26. 10.	F1E Charly Lintner-Tr. Felix Schobel, Mariazellerstr.3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ
6. 11.	F1B, F1K Fürstenfeldpokal Erich Hohenbalken, Wallstraße 20, 8280 Fürstenfeld; Tel. 03382/51534	Fürstenfeld/Stmk
7. 11.	F1A, F1A/J Fürstenfeldpokal Erich Hohenbalken, s.o.	Fürstenfeld/Stmk
28. 11.	F1E Eiszapfencup Felix Schobel, Mariazellerstr.3, 3200 Obergrafendorf	Ober-Grafendorf/NÖ

FESSELFLUG

19. 9.	F2B Wolfgang Dorner, Hirtenbergerstr.16, 2562 Berndorf	Günselsdorf/NÖ
--------	---	----------------

RADIO CONTROL

11. 4.	RC-E7 Rothenthurn-Pokal Josef Molzbichler, Lechnerschaft 26a, 9872 Millstatt Tel.: 04246/2023-210	Rothenthurn/Knt
17. 4.	RC-H2 Hangflugtournee Hermann Gferer, 5580 Unternberg 4	Fanningberg/Sbg
24. 4.	RC-H2 Hangflugtournee Helmut Senjuk, Leubestr. 110, 5081 Anif	Hochreith/Sbg
24. 4.-25. 4.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Seeadlerpokal, Ö-Pokal FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl	Neusiedl/Bgld

1. 5.	RC-E7 Tiropokal E7	Hall/T Hermann Muigg, Untere Lend 30, 6060 Hall/T; Tel. 05223/41174
1. 5.- 2. 5.	F3F Donaupokal	Braunsberg/NÖ UMFC Eisenerz, Gerhard Niederhofer, Spitalsgrund 2, 8790 Eisenerz
2. 5.	RC-E7	Glainach/Knt Brigitte Tammerl, Unterferlach 48, 9170 Ferlach
8. 5.	RC-E7	St. Agathen-Villach/Knt Robert Hüttenbrenner, F.X. Wirth-Straße 22, 9500 Villach; Tel.: 0676/3613754
8. 5.- 9. 5.	F4C 2. G. Eberhardt-Gedenkfliegen	Zwaring/Stmk Udo Beichler, Radegunderstr. 71, 8045 Graz, Tel.: 0316/5018590
13. 5.	RC-H2	Sommeralm/Stmk Gerhard Niederhofer, Spitalsgrund 2, 8790 Eisenerz
13. 5.	RC-MS NÖ-Cup	Ochsenburg/NÖ BSV-Voith, Pielachpromenade, 3200 St.Pölten
15. 5.	RC-SL Ö-Pokal	Zwaring/Stmk Franz Klampfl, Jägerweg 10, 8502 Lannach; Tel. 03136/81923
15. 5.	RC-H2	Millstätter Alpe/Knt Josef Molzbichler, Lechnerschaft 26a, 9872 Millstatt, Tel.: 04246/2023-210
15. 5.-16. 5.	F3A ÖMV-Pokal	Bockfließ/NÖ Günther Riedel, Märzstraße 116/10, 1150 Wien, Fax 01-3327730172
16. 5.	RC-E7, F5B-600	Liezen/Stmk Vojta Peter, Hauptstraße 7, 8911 Admont, Tel. 03613/2329
22. 5.-24. 5.	F3C-S/ RC-HC/C 1. Kyosho-Cup	Mayrhofen/T Johann Egger, Edergasse 529, 6290 Mayrhofen; Tel. 05285/2448
23. 5.	RC-IV G.Hörmann Tr.+ Einsteiger; „3 Länder-Cup“	Statzendorf/NÖ MFC Silbergrube, Hauptstr. 23, 3503 Krems/Rehberg
29. 5.	RC-III Kurstadt-Pokalfliegen	Laa/Thaya/NÖ Josef Gerlinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach
29. 5.	RC-SL Ö-Pokal	Thon/Grafenstein/Knt Josef Fleischhacker, Oberlerchergr. 8, 9020 Klagenfurt
29. 5.-30. 5.	F3F Nockpokalfliegen	Wöllaner Nock/Knt Manfrd Maurer, Rangetinerstr.12, 9560 Feldkirchen
30. 5.	RC-MS EHB-Pokal u. NÖ-Cup	Rückersdorf/NÖ Walter Radon, Löwengasse 40, 1030 Wien
30. 5.	RC-E7 3. Rheintal-Cup	Koblach/Vbg Ing. Wolfgang Bauer, Johannesweg 7a, A-6830 Rankweil
30. 5.	F3A Kurstadt-Pokalfliegen	Laa/ThayaNÖ Josef Gerlinger, Wildendürnbach 356, 2164 Wildendürnbach
3. 6.	RC-E7 Tiropokal E7	Wörgl/T Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 362, 6322 Kirchbichl; Tel. 05332/73881
5. 6.- 6. 6.	F3F 9. Stuhleckpokal	Stuhleck/Stmk Elmar Zafosnik, Niederaigen 35, 8663 Veitsch, Tel.+Fax 03856/2931
5. 6.	RC-IV 1. Steirischer Wanderpokal	Zwaring/Stmk Franz Klampfl, Jägerweg 10, 8502 Lannach; Tel. 03136/81923
6. 6.	RC-MS NÖ-Cup	Mistelbach/NÖ Manfred Pukl, Heuweg 25, 2130 Mistelbach
6. 6.	RC-IV 32. Einhornpokal	Schlins/Vbg Josef Bickel, Schillerstr. 47, 6700 Bludenz
12. 6.	RC-SL Ö-Pokal	St. Johann/Sbg Gottfried Peter, Mehrlg.24, 5600 St. Johann/P.
12. 6.-13. 6.	F5B, F5B-600 5.Reichenthalpokal	Reichenthal/OÖ Kurt Hainzl, Tel. 07214/4206
13. 6.	RC-IV Ibbstal-Pokal	Amstetten/NÖ Franz Kiesling, Heide 1, Straße 1, 3331 Kematen
13. 6.	RC-MS Schloß Kornberg-Pokal Süd-Ost-Cup	Kornberg/Stmk Werner Hödl, 8330 Mühldorf 178, Tel. 03152 3415
19. 6.	F3F Magnesitkristallfliegen	Wöllaner Nock/Knt Ing. Gert Kogelnig, Neuhofstr.19, 9545 Radenth.
19. 6.	RC-E7 7-Zellen-Cup	Kraiwiesen/Sbg Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Eugendorf; Tel.: 06225/8619

prop Termine 99

19. 6.-20. 6.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal 1.MHC Austria, Überfuhrstr. 35/33/5, 1210 Wien	Markgrafneusiedl/NÖ
26. 6.	RC-III 1. RC-III-Wettbewerb Pammer Alois, Tel. 07729/2230	Neukirchen/OÖ
26. 6.	RC-H2 Hangflugtournee Peter Göllner, Langgasse 86, 5400 Vigaun, Tel. 06245 88083	Schlenken/Sbg
26. 6.-27. 6.	RC-SC 32. Nibelungenpokal Engelbert Chladek Tel. 0732/251027	Linz/OÖ
26. 6.-27. 6.	F3J Steinfeldpokal Eurotour Friedrich Leeb, Wildgansgasse 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586	Mollram/NÖ
27. 6.	RC-SL Burgenstadt Friesach-Pokal Peter Dürnwirth, Stegsdorf 4, 9361 St. Salvator	Friesach/Knt
27. 6.	RC-MS NÖ-Cup Franz Hruschka, Hirtenbergerstr.20, 2551 Enzesfeld	Enzesfeld/NÖ
27. 6.	RC-IV+Einsteigerklasse Elmar Falch, Wohnstr. 6, 6130 Vomperbach, Tel. 05242/65945	Weer/T
3. 7.	RC-E7 6.Montfort-Cup Rainer Primosch, Feschaweg 12, 6710 Nenzing	Feldkirch/Vbg
3. 7.	F5D Franz Grubbauer, Albing 8a, 4303 St.Pantaleon	St. Valentin/NÖ
4. 7.	RC-IV Josef Fleischhacker, Oberlercherg. 8, 9020 Klagenfurt	Thon/Grafenstein/Knt
10. 7.	RC-III 2. Styria-Pokal Hermann Polaschek, Waldweg 3, 8600 Bruck	Sölsnitz/Stmk
9. 7.-11. 7.	F4C Dietersdorfpokal Franz Monschein, Burgfried 132, 8342 Gnas	Dietersdorf/Stmk
10. 7.-11. 7.	RC-SL Ö-Pokal; Schlußwettbewerb MFC Silbergrube, Hauptstraße 23, 3503 Krems-Rehberg	Statzendorf/NÖ
11. 7.	RC-MS Jauntalpokal Süd-Ost-Cup Franz Sturm, Mökriach 9, 9141 Eberndorf	Kühnsdorf/Knt
17. 7.-18. 7.	F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal Friedrich Leeb, Wildgansgasse 18, 2620 Neunkirchen, Tel. 02635/66586	Mollram/NÖ
24. 7.	RC-E7 7 Zellen Cup Oswald Hajek, Reitberg 115, 5301 Eugendorf, Tel. 06225 8619	Kraiwiesen/Sbg
24. 7.	RC-III 30. Innviertler Wanderpokal Karl Späth, Kainzbauernweg 107, 4780 Schärding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
24. 7.-25. 7.	F3F Burgfliegen Robert Hüttenbrenner, F.X. Wirthstr. 22, 9500 Villach	Burggrüne Landskron/Knt
25. 7.	RC-Antik Wolfgang Dorner, Hirtenbergerstr.16, 2562 Berndorf	Günselsdorf/NÖ
25. 7.	RC-IV 22. Innviertler Wp. + Einsteiger; „3-Länder-Cup“ Karl Späth, Kainzbauerweg 107, 4780 Schärding Tel. 07712/7104	Schärding/OÖ
31. 7.- 1. 8.	F3B Steinfeld-Pokal Eurotour Friedrich Leeb, Wildgansgasse 18, 2620 Neunkirchen; Tel. 02635/66586	Mollram/NÖ
7. 8.	RC-E7 7-Zellen-Cup Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Abtenau	Abtenau/Sbg
14. 8.-15. 8.	F5B, F5B-600 Reblauspokal Manfred Preßlmeyr, Heiligensteinerstr.43, 3561 Zöbing	Theiß/NÖ
21. 8.	RC-IV 23. Ikaruspokal Thomas Voithleitner, Tel. 0732/307842	Enns/OÖ
22. 8.	RC-MS NÖ-Cup Manfred Pukl, Heuweg 25, 2130 Mistelbach	Mistelbach/NÖ
4. 9.	RC-SL Grenzland-Pokal Franz Greulberger, 3811 Schönfeld 45; Tel. 02847/2603	Waidhofen/Th/NÖ
4. 9.- 5. 9.	F3F 22. Kremstalpokal Franz Mittermayr, Tel. 0732/343926	Schlierbach/OÖ
5. 9.	RC-III Tiroler Adler Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 362, 6322 Kirchbichl, Tel. 05332/73881	Wörgl/T
5. 9.	RC-H2 Hangflugt.	Abtenau/Sbg

11. 9.	Franz Schlager, Kehlhof 46, 5441 Abtenau RC-E7 Tirol-Cup E7	Brixen i. T/T
12. 9.	Mag. Hubert Hirzinger, Sonnbergweg 1/126 6364 Brixen i. T. RC-E7 Rothenthurn-Pokal	Rothenthurn/Knt
11. 9.	Josef Molzbichler, Lechnerschaft 26a, 9872 Millstatt Tel.: 04246/2023-210 RC-H2 9. Altpernsteinpokal	Micheldorf/OÖ
11. 9.-12. 9.	Walter Früh, Tel. 07582/4985 F3J Thermikcup	Günselsdorf/NÖ
11. 9.-12. 9.	Wolfgang Dorner, Hirtenbergerstr. 16, 2562 Berndorf F3C, F3C-S, RC-HC/C Ö-Pokal	Grünburg/OÖ
12. 9.	RC-IV 17. Lindwurmpokal	Thon/Knt
18. 9.	Josef Fleischhacker, Oberlerchergasse 8, 9020 Klagenfurt RC-H2 Hangflugtournee	Fageralm/Sbg
19. 9.	Oswald Hajek, s.o. F3F	Hohe Wand/NÖ
19. 9.	Herbert Deibl, Salzermühlgasse 12/30, 2700 Wr. Neustadt RC-H2 Hausruckpokal	Bach-Wolfshütte/OÖ
25. 9.	Froschauer Bernhard, Tel.: 07676/7923 RC-IV+Einsteiger; 3-Länder-Cup-Schlußwettbewerb	St. Johann/Sbg
26. 9.	Gottfried Peter, Mehrlig.24, 5600 St. Johann/P. RC-III Neusiedler-Pokalfliegen	Neusiedl/Bgld
26. 9.	FMC Seeadler, Kirchbergweg 21, 7100 Neusiedl RC-MS Dietersdorf-Pokal; Süd-Ost-Cup	Dietersdorf/Stmk
3.10.	Franz Monschein, Burgfried 132, 8342 Gnas; Tel. 03151/8378 RC-E7 9. Brigantium-Pokal	Koblach/Vbg
10.10.	Dieter Safarik, Wichnerstr. 26, 6890 Lustenau RC-E7 Ruine Eppenstein-Pokal	Eppenstein/Stmk
	Günther Leitner, Schützengasse 11, 8752 Hetzendorf	

LANDESMEISTERSCHAFTEN

WIEN

15. 5.-16. 5.	F3A	Bockfließ/NÖ
30. 5.	RC-MS	Rückersdorf/NÖ
5. 6.- 6. 6.	F3B	Markgrafneusiedl/NÖ
27.6	RC E-7	Bockfließ/NÖ
4. 9.- 5. 9.	F3C, F3C-S, RC-HC/C	Markgrafneusiedl/NÖ
2.10.- 3.10.	RC-III	Bockfließ/NÖ

NIEDERÖSTERREICH

11. 4.	F1E	Ober-Grafendorf
1. 5.	F3B	Theresienfeld
1. 5.	F1A	Wr. Neustadt
1. 5.	F1K	Wr. Neustadt
13. 5.	RC-MS	Ochsenburg
29. 5.	RC-III	Laa/Thaya
30. 5.	F3A	Laa/Thaya
13. 6.	RC-IV	Amstetten
10. 7.	RC-N	Spitzerberg
25. 7.	RC-Antik	Günselsdorf
14. 8.-15. 8.	F5B-600	Theiß
4. 9.	RC-SL	Waidhofen/Thaya
19. 9.	F3F	Hohe Wand

BURGENLAND

24. 4.-25. 4.	RC-HC/C	Neusiedl
26. 9	RC-III	Neusiedl

OBERÖSTERREICH

12. 6.-13. 6.	F3A	Schärding
12. 6.-13. 6.	F5B, F5B-600	Reichenthal
26. 6.-27. 6.	RC-SC	Linz
24. 7.	RC-III	Schärding
25. 7.	RC-IV	Schärding
4. 9.- 5. 9	F3F	Schlierbach
19. 9.	RC-H2	Bach-Wolfshütte
13.11.	F1A	Weng-Altheim

SALZBURG

17. 7.	RC-H1	Abtenau
24. 7.	RC-E7	Kraiwiesen
28. 8.	RC-SL	Kraiwiesen
5. 9.	RC-H2	Abtenau
25. 9.	RC-IV	St. Johann-Urreiting

2.10.	F3B	Hallwang
13.11.	F1A	Steinbach-Nußdorf
13.11	F1B	Steinbach-Nußdorf
14.11.	F1E	Reitsberg

TIROL

3. 6.	RC-E7	Wörgl
27. 6.	RC-IV + Einsteiger	Weer
5. 9.	RC-III	Wörgl

VORARLBERG

4. 9.- 5. 9.	RC-III, RC-IV	Koblach
3.10.	RC-E7	Koblach

STEIERMARK

13. 5.	RC-H2	Sommeralm
16. 5.	F5B-600	Liezen
5. 6.	RC-IV	Zwaring
5. 6.- 6. 6.	F3F	Stuhleck
20. 6.	RC-E7	Oberaich
	RC-SL	Maria Buch
10. 7	RC-III	Sölsnitz
9. 7.-11. 7.	F4C	Dietersdorf
26. 9.	RC-MS	Dietersdorf
16.10.-17.10.	F3B	Kaindorf

KÄRNTEN

15. 5.	RC-H2	Millstätter Alpe
19. 6.	F3F	Wöllaner Nock
27. 6.	RC-SL	Friesach
4. 7.	RC-IV	Thon/Grafenstein
11. 7.	RC-MS	Kühnsdorf
12. 9.	RC-E7	Rothenthurn
26.10.	F1A,F1A/J	Finkenstein

ANDERE WETTBEWERBE UND VERANSTALTUNGEN 99

NIEDERÖSTERREICH

	Mostfliegen des MFC Eisenstraße
17.4.-18.4.	Ausstellung des MBC Enzesfeld
4. 7.	E-Flugmeeting des Dädalus St.Valentin
4. 7.- 5. 7.	Großseglerfliegen in Günselsdorf
8. 8.	Flugschau des MFC Zistersdorf/Steinberg
8. 8.	Tag der offenen Tür in Böheimkirchen
4. 9.- 5. 9.	Schaufliegen in Günselsdorf
5. 9.	Schaufliegen in St. Valentin
5. 9.	Schaufliegen in Waidhofen an der Thaya
12.9.	Schaufliegen des ÖMV Silbergrube in Peygarten-Ottenstein
26. 9.	Tag der offenen Tür in Statzendorf
26. 10	ÖMV-LM F3F in Amstetten
27.11.-28.11.	Ausstellung des MSK Schwarzatal

OBERÖSTERREICH

24. 4.	Modellbauausstellung des MFC Weichstetten in der Schule St. Marien
8. 5.	Johann Hirtenlehner Gedenkfliegen (vorbildähnliche Modelle) in Ottnang
5. 6.- 6. 6.	7.Semi-Scale Hubschrauberbewerb Linz
22. 8.	Schaufliegen in Freistadt
28. 8.-29. 8.	Flugplatz-Weekend in Micheldorf
4. 9.- 5. 9.	F3A-X European Akro-Cup in Linz
25. 9.	Traunsteinfliegen in Desselbrunn

SALZBURG

20. 3.	Flohmarkt des LSV Salzburg im neuen Motorpool
10. 4.-11. 4.	RC-III/F3A Punkterichterlehrgang in Kraiwiesen
25. 4.	RC-IV/RC-SL Punkterichterlehrgang in Kraiwiesen
2. 5.	20. Helitreff in Wagrain Gottfried Peter, Mehrlgasse 24, 5600 St. Johann

26. 6.-27. 6. Hirobo-Cup Austria in Bad Mitterndorf Ausseerland
3. 7. - 4. 7. Hirobo-Cup Europa in Bad Mitterndorf Ausseerland
3. 7. Hang-Großseglerwettbewerb in Hochreith
Arriva Anderle, Helmut Senjuk, Leubestr. 110, 5081 Anif
22. 8. Motorflugwettbewerb in St.Johann-Urreiting
Gottfried Peter, Mehrlgasse 24, 5600 St. Johann
21. 8.-22. 8. Semi-Scale-Großseglertreffen in Seekirchen-Reith
Franz Niedermayr, Jagabauernweg 15, 5082 Glanegg; Tel.: 06246
- 74164
11. 9.-12. 9. 30 Jahre MFC-Lungau in Mauterndorf
Hermann Gferer, 5580 Unternberg 4
26. 9. Zeit-Ziel-Groschencup in St.Johann-Urreiting
Gottfried Peter, Mehrlgasse 24, 5600 St. Johann

TIROL

6. 1. Dreikönigsfliegen in Wörgl
1. 5. Flugtag in Lienz
22. 5.-23. 5. 2. Semi-Scale Großseglertreffen Wörgl
Werner Ehrenstrasser, Oberndorf 362, 6322 Kirchbichl, Tel. 05332/
- 73881
26.10. Ziellandebewerb des MBG-Hall
26.10. Ziellandebewerb des MFC-Lienz
26.10. Ziellandebewerb des MSG-Unterland
13.11.-14.11. Ausstellung des MGB-Hall im Kurhaus Hall in Tirol

VORARLBERG

7. 4. Frühjahrsstammtisch Koblach
5. 6. 3. HLG-Cup HLG 1, HLG 2 in Fussach
MCB Bregenz, Klaus Küng, Brantmannstr. 6, A-6912 Hörbranz, Tel. 05573/
- 82543
7. 7. Sommerstammtisch Koblach
6.10. Herbststammtisch Koblach

STEIERMARK

25. 4. -30. 4. Hubschrauber-Trainingslager in Gnas
30. 4. -1. 5. Punkterichterlehrgang F3C/ F3C-S/ RC-HC/C Gnas
12. 6. -13. 6. Eröffnung des Modellflugzentrums Oberaich

prop Termine 99

19. 6. Sonnwendfliegen des MFC-Grashüpfer Andritz in Prosdorf
9. 7.-11. 7. European Star-Cup Semi Scale in Dietersdorf
10. 7.-18. 7. Trainings-und Jugendlager in Kaindorf F3B und HLG
19. 9. Flugtag des UMFC Stainz

KÄRNTEN

14. 2. Eisfliegen am Brennsee/Feld am See
1. 3. Modellschau des MFG Klagenfurt in der AK Klagenfurt
1. 5. Semi-Scale Meeting des MFG Klagenfurt in St. Johann/Rosental
15. 7.-18. 7. MG 19 & Oldtimer-Treffen MFG Feistritz/Gail
 Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gail 134, Tel. 04256/3275
31. 7.- 1. 8. Int. Jetmeeting, Trainingslager MFG Klagenfurt-St. Johann/Rosental
7. 8.- 8. 8. Großkunstflugmeeting in Feistritz/Gail
 Hans Wallner, s. o.
5. 9. E-Jedermannfliegen in St.Veit/Glan
 Dr. Wolfgang Schober, Birkenweg 12, 9556 Liebenfels; Tel. 04215/
2450
26. 9. Großseglerkunstflug in Thon
10.10. Segelfliegertreffen mit Gummihochstart des ÖMV Feistritz/Drau

BURGENLAND

22. 8. Flugtag in Neusiedl

WIEN

14. 3. Punkterichterlehrgang F3A/RC-III am Spitzerberg
19. 6.-20. 6. ÖMV-Rallyfliegen
12. 9 "Willi Zehethofer F4C Freundschaftsfliegen" in Bockfließ

ALLGEMEINE AUSSCHREIBUNG FÜR DIE STAATS- UND ÖSTERR. MEISTERSCHAFTEN

- Veranstalter:** ÖAeC-Sektion Modellflug, 1040 Wien, Prinz Eugen-Str. 12
- Teilnahmeberechtigt:** Alle Mitglieder des ÖAeC mit gültiger FAI SPORTLIZENZ und Aero Club Ausweis (Zahlschein), die vor Beginn des Wettbewerbes bei der Wettbewerbsleitung abzugeben sind. Nur österr. Staatsbürger!
ACHTUNG: Ohne diese beiden Dokumente ist eine Teilnahme an der Staatsmeisterschaft nicht möglich!
- Wettbewerbsbedingungen:** Die Staatsmeisterschaften werden nach den Bestimmungen des Sporting Code und der MSO, letzte Fassung, durchgeführt!
- Platz- u. Wettbewerbsordnung:** Die für die Wettbewerbe geltende Platz- und Wettbewerbsordnung ist vor Beginn der Veranstaltung vom Wettbewerbsleiter bekanntzugeben. Sie ist für alle Teilnehmer bindend.
- Haftung:** Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für Personen- bzw. Sachschäden. Alle Mitglieder des ÖAeC sind haft- und unfallversichert.
- Proteste:** Proteste können nur gegen eine Kautions von ÖS 200,- und schriftlich eingereicht werden. Diese wird nur bei stattgegebenem Einspruch durch die Jury rückerstattet.
- Nenngeld:** Das Nenngeld beträgt für Erwachsene ÖS 200,- incl. ÖS 10,- für den Jugendförderungsfond und für Jugendliche ÖS 20,-.
Die Nenngeldüberweisung hat bis zum Nennschluß an die Bundessektion Modellflug zu erfolgen. Das Konto lautet auf ÖAeC, Bundessektion Modellflug bei der Bank Austria-Wien, Konto-Nr. 659 095 202, BIZ. 20151.
- Nennung:** Die Nennung hat mit dem vollständig ausgefüllten Nennblatt bis zum Nennschluß an die Bundessektion zu erfolgen.
- Meldung:** Die Teilnehmer haben bis spätestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbes ihre Ankunft der Wettbewerbsleitung zu melden und gleichzeitig ihren Zahlungsabschnitt über die einbezahlte Nenngebühr vorzuweisen.
- Preise:** Für die ersten drei Plätze einer jeden Staatsmeisterschaft und Österr. Meisterschaft werden Urkunden des ÖAeC verliehen. Der Staatsmeister einer jeden Klasse erhält die Staatsmeistermedaille in Gold und die Zweit- und Drittplazierten der Staatsmeisterschaft sowie die Erst- bis Drittplazierten der Österr. Meisterschaften die Medaillen des Bundeskanzleramtes, Gruppe Sport.
- Dauerstartnummer:** Die Bestimmungen sind in der MSO ersichtlich. Auf alle Fälle muß der FAI-Aufkleber auf dem Modell angebracht werden. 1. Zeile FAI-Lizenznummer = ÖAeC-Mitgliedsnummer. 2. Zeile = vierstellige Sozialversicherungsnummer. 3. Zeile Kennzeichen d. Modells.
- Dopingkontrollen:** Bei diesen Staats- und Österr. Meisterschaften können Dopingkontrollen durchgeführt werden. Unmittelbar nach dem Wettkampf werden die betreffenden Sportler verständigt. Erscheint ein geloster Sportler nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als "positives Ergebnis" gewertet und löst die dafür vorgeschriebenen Sanktionen aus.

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

**ÖSTERREICHISCHER AERO CLUB
SEKTION MODELLFLUG**

ONF - Delegierter
Ing. Gottfried Schiffer

Bundessektionsleiter
Dr. Georg Breiner

NENNBLATT für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

Dauerstartnummer:

1. Frequenz:

2. Frequenz:

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum



MANSCHAFTSNENNBLATT
für STAATSMEISTERSCHAFTEN und ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

Klasse:

Mannschaftsname: _____

Teilnehmer 1: _____

Teilnehmer 2: _____

Teilnehmer 3: _____

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

Unterschrift/Datum

Verein/Unterschrift/Datum

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F4C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: ASKÖ MFC Linz
Wettbewerbsnummer: ST 3/99
Ort und Datum: Linz/OÖ am 26. und 27. 6. 1999
Wettbewerbsleiter: BFR Otto Schuch
Organisationsleiter: Engelbert Chladek
Jury: LSL Hans Eistert
Nennung: Bis 14. 6. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
3 Durchgänge

Programm:
Samstag, 26. 6. 99

08.00-08.30	Anmeldung
08.30-09.00	Begrüßung und Pilotenbesprechung anschließend Senderabgabe
09.00	Beginn des Wettbewerbes

Gemütlicher Abend am Flugplatz

Sonntag, 27. 6. 99

08.45	Senderabgabe
09.00	Fortsetzung des Bewerbs

Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des Bewerbes

Quartiernachweis:

Campingmöglichkeit am Modellflugplatz mit Wasser, Strom und WC

Gasthaus Lüftner	0732/750166
Fremdenzimmer Hoffelner	0732/250443
Pension Haselgrabenstuben	0732/254148
Pension Alexandra	0732/675490
Fremdenverkehrsbüro Linz	0732/7070-1777

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: 1.MMFC Oberpullendorf
Wettbewerbsnr.: ÖM 5/99
Ort und Datum: Oberpullendorf/Bgld am 22. 5.-23. 5. 1999
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Peter Meisinger
Organisationsleiter: Norbert Polatschek
Jury: LSL Dipl. Ing. Konrad Neu
Nennung: Bis 7. 5.1999 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
3 Durchgänge

Programm:
Freitag, 21. 5.99 Trainingsmöglichkeit
Samstag, 22. 5. 99

09.00	Anmeldung, Modell- und Akkukontrolle
09.45	Senderabgabe
10.00	Beginn 1. Durchgang (wird abwechselnd mit F5B geflogen)

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse RC-II2

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: ÖMV Rothenthurn
Wettbewerbsnummer: ÖM 4/99
Ort und Datum: Millstätter Alpe-Lammersdorfer Hütte/Knt
am 2. und 3. 10. 1999
Wettbewerbsleiter: BFR Richard Gradischnig
Organisationsleiter: Manuela Molzbichler, Lechnerschaft 26a,
A-9872 Millstatt, Tel. und FAX 04766/2395
Jury: BFR Dr. Wolfgang Schober
Nennung: Bis 20. 9. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO
5 Durchgänge
Programm:
Freitag 1. 10. 99 Trainingsmöglichkeit
Samstag 2. 10. 99 09.30 Anmeldung, Senderabgabe, Begrüßung und
Pilotenbesprechung
10.30 Beginn des Wettbewerbes
Sonntag 3. 10. 99 09.30 Senderabgabe
10.00 Fortsetzung des Wettbewerbes
15.00 Siegerehrung
Quartiernachweis: Quartiernachweise bei der Organisationsleitung.

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

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: ÖMV Wien
Wettbewerbsnummer: ÖM 1/99
Ort und Datum: Bockfließ/NÖ am 2. und 3.10. 1999
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Anton Moser
Organisationsleiter: Günther Riedel
Jury: LSL Hans Eistert
Nennung: Bis 21. 9. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
3 Durchgänge
Programm:
Samstag, 2.10. 99 09.00-09.30 Anmeldung, Senderabgabe
09.30 Begrüßung und Programmgespräch
10.00 Beginn des 1. Durchganges
Sonntag, 3.10. 99 09.00 Senderabgabe und Fortsetzung des
Wettbewerbes

Siegerehrung nach Ende des Wettbewerbes am Platz

Quartiernachweis: Aus organisatorischen Gründen muß jeder Teilnehmer sein Zimmer selbst bestellen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Zimmerreservierungen ein Monat im voraus zu tätigen sind, da es sonst zu Engpässen kommen kann. Camping am Flugplatz ist ohne Voranmeldung möglich.

Hotel-Gasthof Felix Sommer, Hauptstraße 112, A-2214 Auersthal; Tel. 02288/2253-0
Fax 02288/26166-144

Gasthof zum Rohrerwirt, Süßenbrunnerplatz 10, 1220 Wien; Tel. 01/229395

Pension Fam. Baumgartner-Glöckler, Dr. Karl Renner Straße 23 2232 Deutsch Wagram
Tel. 02247/2529, Fax 02247/252921

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

veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: MFC Salzburg
Wettbewerbsnummer: ÖM 3/99
Ort und Datum: Kraiwiesen/Sbg am 28. und 29. 8. 1999
Wettbewerbsleiter: Josef Strobl
Organisationsleiter: Robert Bacher
Jury: LSL Oswald Hajek
Nennung: Bis 16. 8. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO
3 Durchgänge

Programm:
Samstag, 28. 8. 99

07.30-08.30	Anmeldung
08.30-08.45	Senderabgabe
08.45-09.00	Wettbewerbsbesprechung
09.00	Beginn des 1. Durchganges
ca. 19.00	gemütlicher Grillabend am Platz

Sonntag, 29. 8. 99

08.30	Senderabgabe
09.00	Fortsetzung des Wettbewerbs
	Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des 3. Durchganges

Quartiernachweis:
Fremdenverkehrsverband Eugendorf-Zimmernachweis; Tel. 06225-8424; FAX 06225-7773.
Camping im Modellflugzentrum ist möglich. Für einen Stromanschluß ist ein langes Kabel mitzubringen.

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F1E

Veranstalter: Österr. Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: UMSC Kolibri/Ober-Grafendorf
Wettbewerbsnummer: ST 4/99
Ort und Datum: Obergrafendorf/NÖ am 21. 3. 1999
Wettbewerbsleiter: BFR Wolfgang Baier
Organisationsleiter: OSR Wilhelm Lipp, Bachgasse 19,
A-3200 Ober-Grafendorf

Jury: BFR Ing. Roland Dunger
Nennung: Bis 08. 3. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
5 Durchgänge

Programm:
Sonntag, 21. 3. 99

bis 09.00	Treffpunkt bei der ARAL-Tankstelle am Ortsanfang in Ober-Grafendorf (Tel.: 02747/2275)
bis 10.00	Meldung, Briefing, Training
10.00	Beginn des Wettbewerbs
ca. 16.00	Siegerehrung

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3B

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: Akaflieg Graz
Wettbewerbsnummer: ST 2/99
Ort und Datum: Kaindorf bei Hartberg/Stmk am 16.10.-17.10. 1999
Wettbewerbsleiter: Prok. Bodo Gumpert
Organisationsleiter: Günther Pichler
Jury: ONF-Delegierter Ing. Gottfried Schiffer
Nennung: Bis 4.10. 1999 an die Bundessektion
Wertung: Einzel- und Mannschaftswertung lt MSO und Sporting Code
4 Durchgänge

Programm:
16.10. 99 08.00 Anmeldung, Modellabnahme, Windenkontrolle, Startnummernausgabe, Senderabgabe
09.00 Briefing, Beginn des Wettbewerbs
19.00 Gemütlicher Abend
17.10. 99 08.00 Senderabgabe und Fortsetzung des Wettbewerbs
Siegerehrung ca. 1 Stunde nach Ende des Wettbewerbs

Quartiernachweis:
Privatzimmer: Reingart Fuchs, 8224 Kopfing 116, Tel. 03334/2491
Maria Neuhauser, 8224 Kaindorf 199, Tel. 03334/2401
Serephine Steinbauer, 8224 Kaindorf 160, Tel. 03334/2430
Josef Gartigruber, 8224 Kaindorf 19, Tel. 03334/2284
Gasthof-Pension: Gasthof zur Post Ignaz Schirrhofer 8224 Kaindorf 21, Tel. 03334/2207
Rechberger KEG 8224 Kaindorf, Tel. 03334/2267
Campingmöglichkeit am Platz.

Ausschreibung für die Staatsmeisterschaft in der Klasse F3C

Veranstalter: Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein: ASKÖ MSBC Leoben
Wettbewerbsnummer: ST 1/99
Ort: Modellflugzentrum Oberaich/Stmk.
Datum: 18. und 19. 9.1999
Wettbewerbsleiter: BFR Ing. Manfred Dittmayer
Organisationsleiter: Gerhard Fucik, Riedgasse 15, 8793 Trofaiach
Tel. 0664/3267438, FAX 03842/401-2312
Jury: BSL Dr. Georg Breiner
Nennung: Bis 6. 9. 99 an die Bundessektion
Wertung: Einzelwertung lt MSO und Sporting Code
3 Durchgänge

Programm:
Freitag 17. 9. 1999 Trainingsmöglichkeit ab 13.00

Samstag 18. 9. 1999	08.00-08.30	Anmeldung
	08.30	Begrüßung, Pilotenbesprechung
	08.45	Startnummernausgabe
	09.00	Senderabgabe
	09.30	Beginn 1.Durchgang
		Grillabend am Flugplatz
Sonntag 19. 9. 1999	09.00	Senderabgabe
	09.30	Fortsetzung des Bewerbs
		Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des 3. Durchgangs
Quartiernachweis:		Quartiernachweise bei der Organisationsleitung
		Buffetbetrieb Samstag und Sonntag ab 09.00 Uhr.

Ausschreibung für die Österr. Meisterschaft in der Klasse F3C-S

Veranstalter:	Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflug
Durchführender Verein:	ASKÖ MSBC Leoben
Wettbewerbsnummer:	ÖM 2/99
Ort und Datum:	Modellflugzentrum Oberaich/Stmk am 18. und 19. 9.

1999

Wettbewerbsleiter:	BFR Ing. Manfred Dittmayer
Organisationsleiter:	Gerhard Fucik, Riedgasse 15, 8793 Trofaiach Tel. 0664/3267438, FAX 03842/401-2312
Jury:	BSL Dr. Georg Breiner
Nennung:	Bis 6. 9. 99 an die Bundessektion
Wertung:	Einzelwertung lt MSO 3 Durchgänge

Programm:	
Freitag 17. 9. 1999	Trainingsmöglichkeit ab 13.00

Samstag 18. 9. 1999	08.00-08.30	Anmeldung
	08.30	Begrüßung, Pilotenbesprechung
	08.45	Startnummernausgabe
	09.00	Senderabgabe
	09.30	Beginn 1.Durchgang
		Grillabend am Flugplatz

Sonntag 19. 9. 1999	09.00	Senderabgabe
	09.30	Fortsetzung des Bewerbs

Siegerehrung ca 1 Stunde nach Ende des 3. Durchgangs

Quartiernachweis:

Quartiernachweise bei der Organisationsleitung

Buffetbetrieb Samstag und Sonntag ab 09.00 Uhr.

KYOSHO

THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

Super Stearman

SQS GP Flugmodell
Best.-Nr. 11722

KYOSHO's erster Doppeldecker!

Dieses Modell des Amerikanischen Trainerflugzeugs PT-17 Stearman wurde in der Super Quality Serie in kleinem Maßstab umgesetzt. Die Super Stearman ist das erste Doppeldecker-Flugmodell aus dem Hause KYOSHO!

90% vormontierter Komplettbausatz mit allen benötigten Kleinteilen.

Fertig bespannter Rumpf, Tragflächen und Leitwerke in konventioneller Balsa-Sperrholz-Bauweise

Fertig lackierte Motorhaube und Radverkleidungen aus GfK. Fahrwerk, Räder und 270ml Tank sind bereits im Bausatz enthalten. Ausgelegt für den Antrieb mit einem 7,5 cm³ 2 Takt-Verbrennungsmotor. Mehrfarbiger Dekorbogen zur farblichen Gestaltung Ihres Modell ist ebenfalls im Bausatz enthalten.

Technische Daten : Länge 987 mm, Spannweite 1.256 mm, Gewicht 2.500 g, Flächeninhalt oben 23,6 dm², Flächeninhalt unten 22,6 dm², Flächenprofil symmetrisch, Motor ca. 7,5 cm³(2-Takt)

Lieferbar ab Anfang Februar '99!



Mitsubishi Zero Fighter

SQS GP Flugmodell

Best.-Nr. 11835

Zero Fighter - Die Legende!

Die Super Quality Serie hat mit diesem Flugmodell einen echten Klassiker im Programm - der Zero Fighter.

ARF - Almost ready to fly bedeutet ein Höchstmaß an Vorfertigung und wenig Bauzeit! Weißer GfK-Rumpf mit geringem Gewicht und hoher Festigkeit. Fertig bespannte Tragflächen in bewährter Styro-Balsa-Bauweise. Starres Fahrwerk ist im Bausatz enthalten. Fertig lackierte Motor-

haube aus GfK. Kompletter Baukasteninhalt mit allen benötigten Kleinteilen. Ausgelegt für den Antrieb mit einem 7,5 cm³ 2 Takt-Verbrennungsmotor. Mehrfarbiger Dekorbogen zur farblichen Gestaltung des Modells ist im Bausatz enthalten. Technische Daten: Länge 1.132 mm, Spannweite: 1.376 mm, Gewicht 2.600 g, Flächeninhalt 33 dm², Motor 7,5 cm³ (2-Takt) Lieferbar ab Mai '99!



AURUM MINIX 20

SQS GP Kunstflugmodell

Best.-Nr. 11845/6

Aurum MINIX 20 -

Nachwuchs beim Weltmeister!

Der F3A World Champion Guichi Naruke hat dieses kompakte Kunstflugmodell nach dem Vorbild seiner AURUM entwickelt. Der große Bruder, die Aurum 30, wurde 1998 von der Presse zum Modell des Jahres gewählt. Das Modell ist vorgesehen für den Antrieb mit einem 3,5 cm³ 2-Takt-Verbrennungsmotor. Die verhältnismäßig großen Ruder sorgen für optima-



Aurum MINIX 20 -

les Ansprechverhalten bei Kunstflugfiguren. Alle Holzteile sind in 5 Farben bespannt. Die Aurum MINIX ist in verschiedenen Farbversionen erhältlich: Best.-Nr. 11845 (rotes Dekor), Best.-Nr. 11846 (blaues Dekor)
Technische Daten: Länge: 1.110 mm, Spannweite 1.146 mm, Gewicht: 1.300 g, Flächeninhalt: 26 dm², Flächenprofil symmetrisch, Motor ca. 4 cm³ (2-Takt) **Lieferbar ab Mitte '99!**

Trainer 40

mit neuem Dekor (gelb)
GP Trainer Flugmodell
Best.-Nr. 11750

Trainer 40 - Die beste Wahl für den erfolgreichen Einstieg!

Der Trainer 40 ist zu 90% vorgefertigt, alle Teile sind bereits flugfertig bespannt. Der Baukasten enthält alle nötigen Zubehörteile wie Ruderhörner, Anlenkungen und diverse Kleinteile. Zur Fertigstellung

des Modells müssen nur noch die Fernsteuerung mit den Servos, der Antriebsmotor mit 6,5 cm³ und die passende Luftschaube montiert werden. Einsteiger schätzen seine äußerst gutmütigen und leicht zu beherrschenden Flugeigenschaften. Rumpf und Heckleitwerk sind in bewährter Balsa-Leichtbauweise, die Tragflächen in Styro-Balsa-Leichtbauweise aufgebaut. Komplettiert wird der Baukasten durch viele Zubehörteile wie Tank, Anlenkgestänge, Motorträger, das komplette Fahrwerk mit Rädern und eine ausführliche Montageanleitung. Weiterhin gibt es den Trainer 40 auch mit Dekor 'pink' unter der Best.-Nr. 11605!

Technische Daten: Länge 1.250 mm, Spannweite 1.600 mm, Gewicht 2.500 g,



Cessna 182 SKYLANE SQS GP Flugmodell Best.-Nr. 11732



Das beliebte Privatflugzeug! In kleinem Maßstab gibt es dieses Privatflugzeug in der Super Quality Serie. ARF - Almost ready to fly bedeutet ein Höchstmaß an Vorfertigung und geringste Bauzeiten! Weißer GfK-Rumpf mit geringem Gewicht und hoher Festigkeit. Fertig bespannte Tragflächen und Leitwerke in bewährter Styro-Balsa-Bauweise. Fahrwerk, Räder und 270ml Tank sind bereits im Bausatz enthalten. Fertig lackierte Motorhaube und Radverkleidungen aus GfK, Kompletter Baukasteninhalt mit allen benötigten Kleinteilen.

Ausgelegt für den Antrieb mit einem 10 cm³ 2 Takt-Verbrennungsmotor. Mehrfarbiger Dekorbogen zur farblichen Gestaltung des Modell ist im Bausatz enthalten. Technische Daten: Länge 1.111 mm, Spannweite 1.580 mm, Gewicht 2.400 g, Flächeninhalt 32 dm², Flächenprofil NACA 2312, Motor ca. 10 cm³ (2-Takt)

Lieferbar ab Anfang Februar '99!

F-16 Fighting Falcon Elektroimpeller-Jet Best.-Nr. 10802

Als zweiten Impeller Jet bietet KYOSHO den legendären, kämpfenden Falken an. Die F-16 hat in unzähligen Einsätzen eindrucksvoll bewiesen, daß sie in punkto Wendigkeit die Nummer 1 am Himmel ist! In der F-16 wird die gleiche Impellereinheit eingesetzt, wie sie bereits bei der T-33A Shootingstar verwendet wurde. Durch den geringeren Luftwiderstand fliegt die F-16 deutlich schneller, der Impeller kann seine Leistung noch besser umsetzen. Der Antrieb des Impellers erfolgt durch den AP-29BB Spezial Elektromotor, der für den Impeller eigens entwickelt wurde. Das Modell ist aus sehr leichtem, hoch verdichtetem Styropor hergestellt. Tragfläche und Rumpf besitzen eine glatte Oberfläche.

Technische Daten

Länge: 1.100 mm
 Spannweite: 910 mm
 Flächeninhalt: ca. 20 dm²
 Gewicht: ca. 1.100 g
 Profil: Clark Y
 Motor: AP-29BB Spezial

Lieferbar ab Juli '99!



CALIBER 60

GP Hubschrauber der 60er Klasse Best.-Nr. 21865



Getreu diesem Motto hat KYOSHO einen völlig neuen 60er Hubschrauber entwickelt, der klar auf den ultimativen High End Bereich abzielt. Die gesamte Konzeption des Hubschraubers wurde auf den anspruchsvollen Wettbewerbspiloten ausgelegt, der auf kompromißlose Qualität setzt. Laufruhe und Steuerpräzision in Verbindung mit einer effizienten Umsetzung der Motorleistung kennzeichnen diesen neuen Boliden. Das zweistufige Getriebe zeichnet sich durch perfekte Laufruhe aus. In der ersten Getriebe-

stufe sorgt ein Zahnriemen für die Kraftübertragung. In der zweiten Stufe erfolgt die Kraftübertragung über ein Ritzel auf das Hauptzahnrad. Der Rotorkopf besitzt eine durchgehende Blattlagerwippe, die die beiden Rotorblätter miteinander verbindet. Die Aufhängung der Blattlagerwippe erfolgt exakt im Zentrum der Rotorwelle, so daß die Rotorblätter nur um einen exakt definierten Punkt arbeiten können. Die Anlenkung der Taumelscheibe erfolgt über drei Servos mit Push & Pull Anlenkung. Der Antrieb des Heckrotors erfolgt über einen Zahnriemen, der hohe Laufruhe und Effizienz garantiert. Zusätzlich besitzt der Heckrotor eine innovative Push & Pull Anlenkung, die ein Maximum an Spielfreiheit und Präzision garantiert.



Die Technik-Highlights des Caliber 60 in der Übersicht: 2-stufiges Hauptgetriebe mit perfekter Laufruhe durch Zahnriemenantrieb und Hauptzahnrad in Alu-/Kunststoff Bauweise. Kraftübertragung zum Heckrotor durch effizienten Zahnriemenantrieb, CNC-gefräste Seitenteile aus Kohlefaser. Rotorkopf mit durchgehender, einteiliger Blattlagerwelle. Anlenkung der Taumelscheibe über 3 Servos (120°). Alle Anlenkungen in vorteilhafter Push & Pull Anordnung

Technische Daten: Länge 1.395 mm, Höhe 470 mm, Breite 185 mm, Gewicht 4.480 g, Hauptrotord.: 1.520 mm, Heckrotord 260 mm, Tank 540 ml.

Lieferbar ab Mai '99!



robbe

Auch robbe - Modellsport brachte wieder sowohl bei den Flugzeugen (Mustang) als auch bei den Helis „vorbildliches“ Der Vorverfertigungsgrad der Modelle ist beachtlich und sttzt den Trend zu „ wenig bauen viel Fliegen“ fort. Beachtlich sind die Bemühungen von robbe besonders den Einsteiger, sowohl bei der Fläche als auch bei den Helis, mit fast fertigen und gut „fliegbaren“ Modellen zu versorgen.



Airdancer Bestell-Nr. 3098

Elektromodell für den RC-Neuling/Fast-Fertigmodell
Der Wunsch vieler Modellflugfreunde war der Anlaß, dieses erfolgreiche Modell mit einem Höhenruder zu versehen. Mit Hilfe der Hoch/Tief Steuerung konnten die fliegerischen Möglichkeiten erheblich gesteigert werden.

Inhalt des Montagekastens:

Rumpf, Flügel und Leitwerk aus eingefärbten Teilen Elektromotor inclusive fertig verdrahtetem, elektronischem Ein/Aus-Schalter und montierter Luftschraube Fahrwerk mit Ultraleichträdern, großformatiger Dekorbogen, alle zur Endmontage benötigten Kleinteile, Ausführliche Bauanleitung mit Hinweisen zum Einflegen

Technische Daten:

Spannweite: ca.	1400 mm
Gesamtflächeninhalt: ca.	39,6 dm ²
Fluggewicht:	1500 bis 1600 g

Alpha Bestell-Nr. 3112

Elektrosegelmodell für Einsteiger

Das Modell ist dank seiner unkritischen Flugeigenschaften von jedem RC-Neuling sicher zu beherrschen. Alpha fliegt so eigenstabil, daß der Pilot nicht überfordert ist und genügend Zeit hat, die richtigen Steuerkommandos auszuführen. Eine Gesamtflugzeit von über 15 Minuten ist keine Seltenheit. Die hohe Bruchfestigkeit aller Teile machen das Modell besonders bei Landungen unverwüstlich.

Inhalt des Montagekastens: Plura Fertigrumpf, Leitwerksträgerrohr aus Alu, Spritzgußteile aus Kunststoff, Styroporflügelhälften mit fertiger Oberfläche, Vorgefertigte Leitwerksteile etc.

Technische Daten: Spannweite: ca. 1700 mm

Gesamtflächeninhalt: ca. 32,5 dm²

Fluggewicht: ca. 1400 g



Cessna 152 Bestell-Nr. 3099

Elektromodell für Einsteiger/Fast-fertigmodell

Der enorme Erfolg des Modells "Airdancer" ermutigte robbe, noch etwas draufzusetzen. Aussehen wie ein richtiges Flugzeug, einwandfreie Bodenstarts und steuerbares Höhenruder sind die Merkmale, die den Unterschied ausmachen.

An das Können des Piloten werden keine Anforderungen gestellt. Das DreibeinFahrwerk mit lenkbarem Bugrad erlaubt sichere Bodenstarts auf Hartbelag.

Inhalt des Montagekastens: Rumpf, Flügel, und Leitwerk aus formgeschäumten Teilen, integrierte Aufnahmen für Fahrwerk, Akku und RC-Einbau, Elektromotor incl. Luftschraube, Fahrwerk mit Ultraleichträdern, Alle zur Endmontage benötigten Kleinteile, Großformatiger Dekorbogen.

Technische Daten: Spannweite: ca. 1600 mm , Gesamtflächeninhalt: ca. 41 dm², Fluggewicht: ca. 1700 g



Hot Shot Bestell-Nr. 3078

Nurflügelmodell für puren Flugspass!!

Dieses Modell wartet mit erstaunlichen Flugeigenschaften auf, ist sehr elegant und trotzdem universell einsetzbar. Das spritzige Flugverhalten läßt ununterbrochen Freude aufkommen. Was an fliegerischen Fähigkeiten im Modell drinsteckt, wird allein vom Können des Piloten bestimmt. Der Pilot entscheidet, ob das Modell die ausgefallensten Kunstflugkapriolen schlägt, an der Hangkante umherfetzt oder gemütlich in der Thermik kreist. Lange Testphasen ergaben die optimale Auslegung von Profil, Flügelgeometrie, Pfeilung, Winglets und V-Form. Diese Dinge sind ausschlaggebend für ein neutrales Flugverhalten in jeder Situation. Für das Fliegen in der Ebene kann das Modell mit Gummiseil oder Elektrowinde gestartet werden. Noch größere Flughöhen lassen sich mit dem montierbaren Motoraufsatz erzielen, oder man benutzt den Antrieb zum Herumturnen in Bodennähe. Natürlich ist das Modell auch für den F-Schlepp geeignet. Selbstständig in den Thermikbart einzudrehen und zu zentrieren, ist eine weitere Eigenschaft des Modells, die sich sehr positiv bei der Thermiksuche bemerkbar macht. Zum Steuern sind lediglich 2 Servos erforderlich, die elektronisch gemischt werden.



Inhalt des Montagekastens: Gestanzte, Balsabrettchen, Beplankungsmaterial, Nasen- und Endleisten für den Rippenflügel, leichte Brettchen für die Winglets, RC-Ausbaubehör, wie Gestänge, Ruderhörner usw.
Technische Daten: Spannweite: ca. 1530 mm, Gesamtflächeninhalt: ca. 33 dm², Fluggewicht, Segler: ca. 650 g, Fluggewicht, mit Antrieb: ca. 900 g, Flügelprofil: E 186 mod.

Mustang vorbildähnliches Kunstflugmodell für E-Antrieb

Bei der Suche nach einem weiteren Modell für die beliebte robbe Warbird Serie fiel die Wahl auf die bekannte P-51 Mustang. Als Fernjäger, bzw. Bombergeleitjäger konzipiert, geht das Original auf eine Entwicklung aus dem Jahre 1941 zurück und galt als das beste amerikanische Jagdflugzeug. Zahlreiche Versionen wurden von North American / USA hergestellt. Geschwindigkeit und hohe Wendigkeit lassen Freude aufkommen und gestatten das Fliegen der meisten Kunstflugfiguren. Nicht nur als leistungsfähiges Elektromodell, sondern auch beim Hangfliegen ohne Antrieb (Slope Combat) ist der Flugspaß auf jeden Fall garantiert. Die markante Flügelgeometrie macht das optisch attraktive Modell auch in der Luft unverwechselbar. Trotzdem ist aufgrund aerodynamischer Güte und geringer Flächenbelastung das Flugverhalten unkritisch und ausgewogen.

Für die Ausführung mit silber gehaltener Oberfläche steht eine bereits lackierte Version zur Verfügung.

Technische Daten:
Spannweite: ca. 1075 mm
Gesamtflächeninhalt: ca. 23,4 dm²
Fluggewicht: ca. 1100 g
Profil: E 374
Motor: Power 600/24 7 Zellen 2000mA



Bestell-Nr. 3052

Millenium 60 Bestell-Nr. S 2000

Die Jahrtausendwende

obbe / Schlüter stellt schon heute einen Modellhubschrauber zur Verfügung, der auch allen zukünftigen Forderungen gerecht werden soll.

Basierend auf all Erfahrung, hat obbe diese Mechanik mit Hilfe modernsten CAD-Verfahren konsequent in Leichtbauweise entworfen.

Modellmerkmale: Einstufiges Getriebe rechtsdrehend, Die Getriebeuntersetzung beträgt 1:9,23

die Heckrotoruntersetzung 1:4,66, Tank schwergpunktoptimal in die Mechanik, integriert und gut einsehbar. Mechanische Pitchmischung mit patentierter 45° Anlenkung der Taumelscheibe, Push-Pull Anlenkung der zyklischen Funktionen ohne zusätzliche Umlenkhebel.

Technische Daten:

Hauptrotordurchmesser: ca. 1510 mm

Heckrotordurchmesser: ca. 290 mm

Motor: 10 cm³, Länge: ca. 1480 mm

Höhe: ca. 440 mm, Gewicht: ca. 5000 g



Robinson R22 Umbausatz Bestell-Nr. S 2744

Kompakt und robust

Als Vorbild für dieses Modell dient der 1975 in USA entwickelte und hergestellte weltweit verbreitete Klein-hubschrauber Robinson R22, welcher mit einem Kolben-verbrennungsmotor angetrieben wird.

Der Bausatz ist so gestaltet, daß sowohl die Moskito Modelle mit 1,35m Rotordurchmesser, als auch mit 1,2m Rotordurchmesser auf Scale-Look getrimmt werden können.

Modellmerkmale:

- Große Klarsichthaube
- Vorbildähnliche Heckauslegerverkleidung
- Vorbildähnliche Leitwerke
- Vorbildähnliches Kufenlandegestell

Technische Daten:	Original:	Modell:
Rotordurchmesser:	7,67 m	ca. 1200 mm / 1350

mm

Gesamtlänge: 8,76 m ca. 1120 mm / 1270 mm

Gesamthöhe: 2,67 m ca. 455 mm

Moskito Sport

Der Aufsteiger

Für den ambitionierten Piloten, der einen attraktiven Modellhubschrauber mit guten Flugeigenschaften bei einfachem Aufbau sucht, ist der Moskito Sport der richtige. Durch die Motorisierung in der Basisvariante mit einem preisgünstigen Motor ab 7cm³, lassen sich bereits alle Flugfiguren inklusive Autorotationen trainieren. Der robuste Aufbau und das sehr eigenstabile Flugverhalten erleichtern jedem Anfänger den Einstieg.

Technische Daten: Rotordurchmesser: ca. 1.200 mm

Heckrotordurchmesser: ca. 225 mm, Motor: 7,0-8,5 cm³

Länge: ca. 1.100 mm, Höhe: ca. 410 mm,

Gewicht: ca. 3.500 g



Die Bundessektion Modellflug“ informiert !!

Oberflächen-, Lackier- und Dekor-Design-Seminar für den Modellbau.

Die Bundessektion veranstaltet am 01.08 und 02.05.1999 im Modellbauzentrum Spitzberg jeweils einen Kurs mit praktischen Übungen über Lackiersysteme, Oberflächen- und Dekor-Design-Techniken abgestimmt auf die Probleme der Modellflieger. Ein besonderer Schwerpunkt wird das Ausschneiden und Übertragen von Lackierschablonen, das richtige Auslackieren sowie das Entgittern und im Finish das Ausbessern von Lackierfehlern sein.

Neben ausführlichen Informationen und Unterlagen erhält jeder Teilnehmer folgende Materialien:

- 1 k + 2k Lackspray, -Härtespray, -Basislackspray, -Klarlackspray,
-Klarlack zum Streichen, -Mischlack, - „ultra light“ - die Lacküberraschung

Seminarzeiten: Kurs 1 01.05.1999 Beginn 9.00 Uhr, Ende ca. 17.00 Uhr

Kurs 2: 02.05.1999 Beginn 9.00 Uhr, Ende ca. 17.00 Uhr

Seminargebühr: ATS 660.-/ Person inkl. aller Materialien und Unterlagen sowie Pausengetränke und Mittagessen.

Anmeldung im Österr. Aeroclub Sektion Modellflug bei Frau Beatrix Lieb unter der
Tel. Nr.: 01 505 10 28 DW 77,

Revell Medicopter 117 - Überall im Einsatz

Star der TV-Actionserie „Medicopter 117-jedes Leben zählt“ ist der Medicopter 117, ein mit zwei Turbinen ausgestatteter Rettungshubschrauber. Grundlage des Medicopters ist der Mehrzweckhubschrauber BK 117, der aufgrund seiner Flugeigenschaften als technische Meisterleistung gilt. In Zusammenarbeit mit RTL bringt Revell diesen auffällig gestylten Hubschrauber im Maßstab 1:72 heraus. Der aus 72 Einzelteilen bestehenden Bausatz besticht durch authentische Abziehbilder und perfekte Details, wie z.B. Außenwinde und beweglicher Hauptrotor. Ein außergewöhnliches Revell-Lizenzprodukt und ein preiswerter Traumbausatz für Bastler und Actionfans.

Medicopter 117 (Artikel-Nr.: 04451), Plastikmodellbausatz Maßstab 1:72, Erscheinungstermin: Februar '99



KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS



Internationale

Zillertaler Modelltage

22. - 24. Mai 99 Mayrhofen/Zillertal/Tirol

1. Internationaler Kyosho Heli Cup

4. Kyosho Heli - Treffen

Kyosho World Cup –

Elektro Modellautos 1:10

- Modellbauausstellung
- Fahren mit E-Modellautos für Jederman
- Fliegen mit Lehr- Schüler/Elektrosegler
- Ausstellung
- großes Rahmenprogramm:
Nachtflugvorführungen und Seglerschlepp
- beste Musik und Verpflegung!

Alle 3 Tage von 10:00 – 18:00 Uhr sämtliche Publikumsangebote. Alle Außenbewerbe finden in Mayrhofen Ortsteil Hollenzen Nähe Gasthof Bruggenstube statt. Die Modellausstellung, beginnend mit Samstag 10:00 – 18:00 Uhr und endend Montag 12:00 Uhr, im Europahaus Mayrhofen. Alle Angebote bei freiem Eintritt und bei jeder Witterung!

PROGRAMMABLAUF:

Samstag, 22. Mai 1999

- 09:00 – 13:00 Uhr Wertungsflüge Heli
- ab 14:00 Uhr Schaufliegen
- ab 21:30 Uhr Nachtflugvorführungen
anschließend Live Musik

Sonntag, 23. Mai 1999

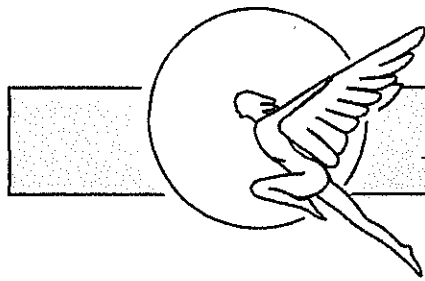
- 08:30 – 13:00 Uhr Wertungsflüge Heli
- 10:00 – 15:00 Uhr World Cup – Elektroautos
- ab 14:00 Uhr Schaufliegen
- bis 21:00 Uhr Publikumsfahren
anschließend Live Musik

Montag, 24. Mai 1999

- 08:30 – 13:00 Uhr Wertungsdurchgänge
- 13:00 Uhr Finale der besten 5 und
Siegerehrung
mit Schaufliegen

Detailinfos: Obmann Johann Egger, Hochsteg 587, A-6290 Mayrhofen und Europahaus Mayrhofen,
Tel. 05285/6750, Fax 05285/6760-33, E-mail: europahaus@zillertal.tirol.at

Mit Unterstützung von: Marktgemeinde – Tourismusverband und Europahaus Mayrhofen



Österreichischer
Antik Modell Flug

ÖAMF

ANTI-K-MODELLFLUG-TERMINE 1999

4.-6. Juni 1999	H-Taszar 7. Corvin	Antik u. E-Fliegen
26.-27. Juni 1999	A-Spitzerberg	Spitzerberg-Pokal
3.-4. Juli 1999	H-Alsonemedi bei Budapest	BKV Pokal
9.-11. Juli 1999	H-Kunszentmiklos	10. Pusztafliegen
25. Juli 1999	A-Günselsdorf	Alles fliegt 1
24.-25. Juli 1999	H-Nagykata	Antik OB. U. Serni Scale u. E Nationale Meisterschaft
16. Oktober 1999	H-Pecs	Antik und F-Semiscale
13.-15. August	A-Spitzerberg	ANTIK-Wettbewerb mit int. Beteiligung Antik und Freiflug Horst Winkler Gedächtnisfliegen
26.-29. August 1999	CZ-Bohunovice bei Olmütz	
2.-4. Sept. 1999	D-Wasserkuppe - Bad Neustadt	
2.9.	Segelflugwettbewerb Bad Neustadt	
3.9.	Segelflug auf der Wasserkuppe	
4.9.	Motorflugwettbewerb Bad Neustadt	

Das sind die Antik Termine soweit sie bis heute vorliegen. Nähere Auskünfte sind bei der Schriftführung zu erfragen.
Fred Jeding

Andreas Hofer Gasse 6

3424 Zeiselmauer

Tel.: 02242 70 001, 0664 46 20 881

aero-naut CAM carbon

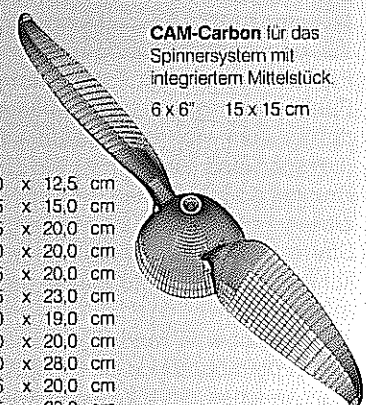
Klappluftschraubensystem
entwickelt von
Rudolf Freudenthaler

CAM-Carbon
Propeller von
"aero-naut"
Die neue Klappluftschrauben-
Generation von Rudolf Freudenthaler
in CAM-Technik. Die optimierte sehr dünne
Profilauslegung und mit Computer berechnetem
Prallstrak garantiert eine sehr hohe Genauigkeit mit
optimalem Wirkungsgrad bei geringer Leistungsaufnahme
des Elektromotors. Als Material wird ausschließlich eine Mischung
aus Carbonfasern mit Nylon verarbeitet, das der Luftschraube eine
hohe Verwindungsfestigkeit gibt und sich seit Jahren bei unseren
Luftschrauben bewährt hat. Durch das verarbeitete Material und der sehr
dünnen Profilierung, ist das Gewicht dieser Blätter sehr leicht.

CAM-Carbon für das
Spinnersystem mit
integriertem Mittelstück.
6 x 6" 15 x 15 cm

9,5 x 5,0	"Neu	24,0 x 12,5	cm
10,0 x 6,0	"	25,5 x 15,0	cm
10,0 x 8,0	"Neu *	25,5 x 20,0	cm
11,0 x 8,0	"Neu *	26,0 x 20,0	cm
12,0 x 8,0	"	30,5 x 20,0	cm
12,0 x 9,0	"	30,5 x 23,0	cm
12,5 x 7,5	"	32,0 x 19,0	cm
13,0 x 8,0	"Neu *	33,0 x 20,0	cm
13,0 x 11,0	"	33,0 x 28,0	cm
14,0 x 8,0	"Neu	35,5 x 20,0	cm
14,0 x 9,0	"	35,5 x 23,0	cm
14,0 x 10,0	"	35,5 x 25,5	cm
15,0 x 13,0	"	38,0 x 33,0	cm
16,0 x 10,0	"Neu *	40,5 x 25,5	cm
16,0 x 13,0	"	40,5 x 33,0	cm
17,0 x 11,0	"	43,0 x 28,0	cm
17,0 x 13,0	"	43,0 x 33,0	cm
18,0 x 11,0	"	45,5 x 28,0	cm

* in Vorbereitung, noch nicht lieferbar.



Verkauf nur über den Fachhandel.
Katalog DM 22,-, Ausland DM 27,-
einschließlich Versand
direkt von "aero-naut"
"aero-naut" Modellbau,
Stuttgarter Str. 18
D-72766 Reutlingen
www.aero-naut.de



Ein Hangbewerb steht und fällt mit dem passenden Wind. Nach mehreren Teilnahmen an missglückten Hangbewerbungen, von denen ohne einen Wertungsflug die teilweise hunderte Kilometer weite Heimreise angetreten werden musste, reifte in einigen hiesigen Hangfliegern eine Idee. Man müsste ... man könnte doch... am Hausberg der Wr. Neustädter, der Hohen Wand, mit Start von oben und Landung am Fuße einen F3F- Bewerb, der unabhängig von der Windrichtung ist, ja überhaupt keinen Wind braucht, durchführen.

Bei der Diskussion über diese Idee tauchten natürlich eine Menge Fragen auf, doch die Idee war geboren. Für die Startart mit Fremdstart über Funkkontakt gab es ja Vorbilder, an denen man sich orientieren konnte (Lessnerwand, Landskron). Als Ludwig Brunner sowohl für den Bau einer speziellen Funkverbindung als auch als Starter der Modelle gewonnen werden konnte, war die erste Hürde genommen.

Im September 97 fand an einem schönen Septemberabend ein Probefliegen statt, welches die Machbarkeit bestätigte. Der Funk klappte optimal, die Sichtbarkeit der Modelle war ausgezeichnet, auch 1.35 m Spannweite kein Problem.

Als nächster Schritt wurde ein inoffizieller Probewerb anberaumt, noch im September 97. Wolfgang Zach, als Inhaber der Paraglieferschule quasi Besitzer der Lufthoheit am Gelände und selbst lange Zeit Wettbewerbs- Modellflieger, sagte sofort seine Unterstützung zu. So konnte ein richtiger

Bewerb, mit 100m - Signalstrecke, elektronischer Zeitnehmung und Computerauswertung durchgeführt werden.

Obwohl nur ausgewählte Piloten eingeladen waren, deren Urteil uns relevant erschien, stellten sich plötzlich 19 Leute erwartungsfroh um eine Startnummer an.

Bei Süd-, also passendem Hangwind und damit verbundenem vollen Paragleiterbetrieb konnten 3 Durchgänge völlig problemlos, ohne Modellschaden oder sonstigen Problemen, durchgeführt werden. Die Modellpalette reichte dabei vom aufgebliebenen F3B- Flieger bis zur HLG- Maus.

Die Erfahrungen aus diesem Bewerb und die Kommentare der Gastpiloten ermutigten den Vereinsvorstand unter Obmann Erich Petscher, den nächsten Schritt zu wagen:

Ein Termin beim Aeroklub als NWI wurde beantragt. Der war ursprünglich wieder im September. Als bekannt wurde, daß am selben Wochenende der F3B- Bewerb in Kaindorf/St gemeldet war, wurde der Termin noch im letzten Moment mittels nächtlicher Telefonate auf 30. August geändert- ein Fehler, wie sich herausstellen sollte.

Es kamen nämlich nur 12 Nennungen - wohl auch auf Grund der schlechten Wettervorhersage und des herrschenden Westwinds- zustande. Ausserdem fand in der Slowakei ein F3J- Bewerb statt, zu dem die Piloten der benachbarten Vereine ausgeschwärmt waren. Auch die Terminlage eine Woche vor dem renommierten klassengleichen Bewerb in Schlierbach war nicht wirklich hilfreich. Muss noch erwähnt wer-

den, dass Kaindorf ebenfalls verschoben wurde?

Dabei hatten sich die Vereinsmitglieder mit den Vorbereitungen ordentlich ins Zeug gelegt. Vor allem die von Oskar Tuma geführten Verhandlungen mit dem Obmann der Weidengenossenschaft als Besitzer der Landwiese gestalteten sich sehr schwierig. Wolfgang Zach hat uns auch da sehr geholfen.

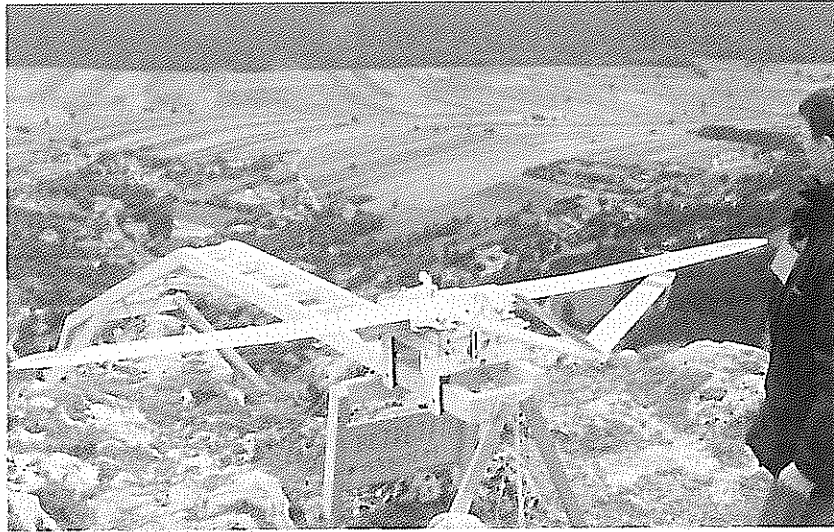
Für die Wettbewerbseröffnung konnte der Bürgermeister der Gemeinde Hohe Wand, Herrn Spatling, gewonnen werden.

Ab zum Startplatz. Hier eine Überraschung. Karl Bednarik hatte nicht geruht und einen Schrägaufzug zum Modelltransport vom „Modelllager“ zur ausgesetzt gelegenen Startstelle gebaut, der Piloten und zahlreiche Zuschauer gleichermaßen verblüffte. Außerdem konnte so ein Helfer eingespart werden, Gerhard und Roman Manhalter hatten auch so genug zu tun.

Wieder 4 km hinunter, es wird ernst, inzwischen ist es 10 Uhr und es haben sich auch etliche Kiebitze eingefunden, darunter etliche Ex-Wettbewerbsflieger.

Die Flüge im Lee der Wand werden zum Problem. Die Praxis, nach dem Start über die Wendemarken nach vor und dann die 1000 m zu fliegen, erweist sich als nicht machbar, es geht im Lee- Rotor nur bergab. 7 der 12 Piloten schaffen die volle Strecke nicht, darunter Peter Hoffmann, der daraufhin nicht weiterfliegen will.

Er bleibt aber doch da und schaut sich die ersten Flüge des nächsten Durch-



Der Schrägaufzug von Karl B.

Fotos: Herbert Deibl

gangs an, die jetzt direkt vor der Felswand, also hinter den Wendemarken, geflogen werden. Ausserdem wird das Wetter besser bzw. der Wind schwächer, und siehe da, es geht wunderbar. Peter Hoffmann und Wolfgang Hirt stürzen noch hinauf zum Start, können aber nicht mehr verhindern, daß Gerhard Tuma den Tausender mit sehr sauberer 45er- Zeit macht. Die anderen fliegen noch eher vorsichtig.

Der Fernstart in 450 m Entfernung ist auch jetzt problemlos, ebenso die Sichtbarkeit.

Die folgenden Durchgänge werden aber eine klare Sache für Peter Hoffmann (Ultimate) und Wolfgang Hirt (Masterpiece), die sich ein Duell mit je zwei Tausendern liefern und am Ende nur durch 8 Punkte getrennt liegen. Peter gibt dabei den Sieg aus der Hand, als er nach einem Traumflug bei der allerletzten Wende ein Ringerl und trotzdem noch eine 41er- Zeit fliegt.

Im Lee wohlgemerkt. Die durchkommende Sonne hat die Felswand aber deutlich thermisch gemacht, und die Leewalze liefert auch Auftrieb.

Die besseren Zeiten liegen zwischen 40 und 50 sec. Geflogen werden sie so, dass nach dem Start relativ sparsam Höhe verbraucht wird, um dann die letzten 4 Strecken über Kopf abzuheizen. Die letzte Wende kann dann spektakulär über das Kantinenzelt gelegt werden - in sicherer Höhe, sonst fehlen 100 Punkte.

Das Landefeld ist riesig (keine Landwertung), während oben der Nächste gestartet wird, kann in Ruhe fertiggeflogen werden.

Gegen 16 h ist alles vorbei, nachdem vor dem letzten Durchgang noch ein - heuer offenbar unvermeidlicher - Regenschauer Stress aufkommen läßt. Sehr zur Erleichterung des Veranstalters gab es keine Zwischenfälle, auch keinen Modellschaden.

So konnte nach einem misslungenen Auftakt die Veranstaltung doch noch als ein Erfolg abgeschlossen werden. Mit dazu bei trug auch die hervorragende Kantine, die von unsere Damen mit grossem Engagement betrieben wurde.

Wie sehr die Stimmung während des Tages drehte, ließ sich an den Äußerungen der Kiebitze erkennen. Wurde in der Früh noch gestänkert, wurde die Kritik mit dem Fortgang der Ereignisse immer leiser und schlug zum Schluss in regelrechte Begeisterung um.

Trotz der bei den Organisatoren aufgekommene „Nie wieder tu ich mir das an“- Stimmung vor dem Bewerb waren sich nachher alle einig, nach Ausbügung der gemachten Fehler die Veranstaltung auch nächstes Jahr durchführen zu wollen.

Schliesslich wäre es ja schade um die schöne Startrampel!

Herbert Deibl

Der Werfer: Ludwig Brunner



Ergebnisse:

Platz	Name	MFC	Nation	Punkte
1	Hirt Wolfgang	Neostadia	AUT	3940
2	Hoffmann Peter	Wr. Neustadt	AUT	3932
3	Deibl Herbert	Weikersdorf	AUT	3704
4	Tuma Gerhard	Weikersdorf	AUT	3577
5	Weissenböck Robert	Weikersdorf	AUT	3517
6	Trutschnig Ferdi	Weikersdorf	AUT	3452
7	Gronau Helmut	Concord	AUT	3215
8	Weidlich Andreas	NÖ	AUT	3064
9	Desch Alois	Vogelweide	AUT	2796
10	Hammer Anton	Wr. Neustadt	AUT	2781
11	Ostermaier Paul	Phönix	AUT	2701
12	Köck Daniel	Weikersdorf	AUT	2448

Niederösterreichische Landesmeisterschaft Klasse F 3 B des FMSC Neostadla in Theresienfeld

Saisonaufakt in Niederösterreich. Wetterglück für den Veranstalter, entgegen der Vorhersage kein Regen. Fliegerisch sehr anspruchsvolles Wetter, starker, böiger Seitenwind. 15 Piloten treten an, weniger als im Vorjahr. Immerhin ist ein Nachwuchspilot am Start, Christian Halm vom MSK Schwarzatal.

Um 9 Uhr geht es pünktlich los. Man will endlich einmal drei Durchgänge durchbringen.

Wegen des schwierigen Wetters gibt es gleich am Anfang viel Bruch, es trennt sich sozusagen die Spreu vom Weizen.

Seilrisse am laufenden Band. Die Nerven einiger Teilnehmer liegen bloß. Es fällt manch unsportliche Äußerung.

Den Veranstalter ficht das nicht an. Peter Novoszad als Wettbewerbsleiter hat alles im Griff. Bewundernswert die Leistung dieses kleinen Vereins, einen derart aufwendigen Wettbewerb nun schon das dritte Mal hintereinander durchzuführen.

Walter Häuplik fliegt traumhafte Speeds mit 15,8, 17,5 und 20,3. Auch Wolfgang Hirt kommt mit den Bedingungen gut zurecht und kann Walter im 3. Durchgang im Speed mit 18,3 schlagen.

Gegen 15 Uhr ist es soweit, drei Durchgänge sind geschafft. 10 Piloten sind bis zum Schluß geflogen, darunter Christian Halm, der einmal im Busch landete, sonst aber eine schöne Premierenleistung unter dem Management von Fritz Leeb bot.

Die Siegerehrung um 16 Uhr zeigte fast das gewohnte Bild: Walter Häuplik vor Wolfgang Hirt und Peter Hoffmann. Vierter wird Franz Heckenast.

Walter setzte erstmals einen neuen STRATOS (Spannweite 3,18 m, Profil MH 32) von Jesina ein.

Wolfgang flog das MASTERPIECE von Quabeck und Peter Hoffmann seine Eigenbau- ULTIMATE. Er hatte auch eine CALYPSO COBRA mit, ohne sie aber einzusetzen. Franz flog seine Eigenbau- Ellipsenkopie. Noch immer ist keine Ellipse- 3 zu sehen.

Die F3B- Szene in Niederösterreich stagniert. Nur wenige Jugendliche kommen nach, obwohl geeignete gebrauchte Modelle reissenden Absatz finden, in vielen Vereinen genügend Winden samt Zubehör vorhanden sind

und willigem Nachwuchs von den meisten Piloten gerne mit Rat und Tat zur Seite gestanden wird.

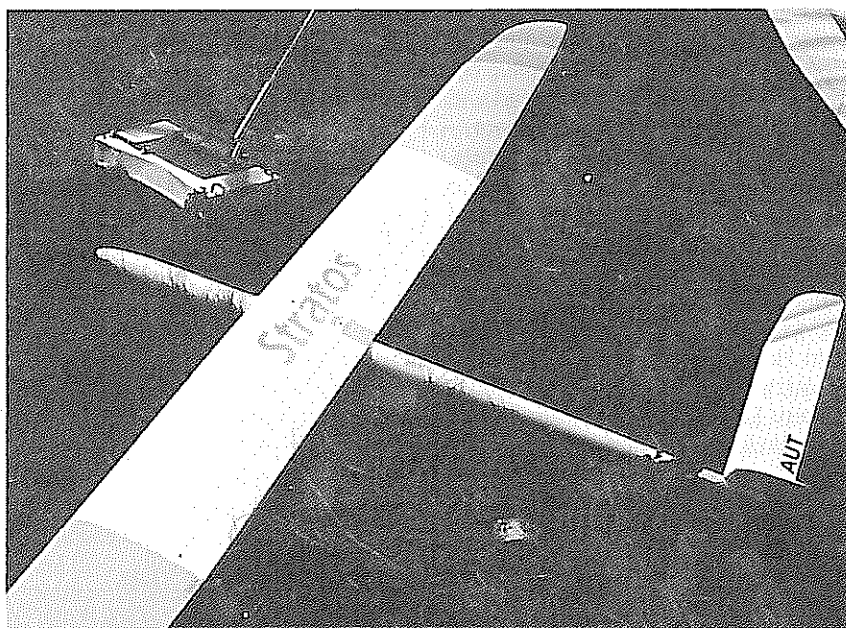
Ob Regeländerungen (z. B. Verringerung der Speedflugdominanz in der Wertung) hier etwas bringen würde, ist

schwer zu sagen. Die kommenden (10 min- Zeitflug, 3 Modelle einsetzbar) weisen aber in die entgegengesetzte Richtung.

Herbert Deibl



Siegerehrung: Von links Hirt, Häuplik, Hoffmann. Fotos: H. Deibl



Sieger- Flieger: Walters Stratos mit MPX 4000.



Fritz Leeb landet zum Nachstart. Im Hintergrund Schneeberg und Hohe Wand.



Weiß wie spät es ist: Karl Bednarik

Platz	Name	DG	Zeit	Stre	Speed	Gesamt
1	Häuplik Walter	1	894	909	1000	8179
		2	1000	1000	1000	
		3	1000	473	901	
2	Hirt Wolfgang	1	1000	923	790	8150
		2	1000	1000	764	
		3	778	894	1000	
3	Hoffmann Peter	1	1000	1000	699	7784
		2	942	529	870	
		3	891	1000	851	

Ein völlig neu konzipiertes Informationssystem für den Modellbau und RC-Sport präsentiert die Firma rconline.net - Hessenbruch & Behling Internetmarketing und Onlineservice GbR.

Unter der Domain <http://www.rconline.net> werden neben vielen Informationen zum Modellbau und RC-Sport auch diverse Dienstleistungen angeboten. Der Service ist speziell abgestimmt auf die Belange von Modellbauhändlern und Firmen im Internet.

Zum Leistungsumfang gehören Seitenerstellung mit Design, Pflege und Layout ebenso wie ein Angebote an Serverplatz ab 25,00 DM und Vermarktung durch Werbung im gleichnamigen Informationssystem. Eigene Domains für unsere Kunden wie www.<ihr-name>.de sind selbstverständlich.

Bei der zugehörigen Plattform unter der Adresse <http://www.rconline.net> findet der interessierte Benutzer ein reichhaltiges Angebot an Informationen für alle Bereiche des Modellbaus. Besonders hervorzuheben sind Diskussionsforen in denen sich die Benutzer austauschen können. Reportagen, Testberichte, eine große Datenbank mit Vereinen und z.B. Hangflugmöglichkeiten in ganz Europa und vieles mehr. All diese Informationen werden kostenlos angeboten! Wer Informationen zum Modellbau im Internet sucht oder einen Partner für den eigenen Internetauftritt, der kommt an rconline.net nicht vorbei.

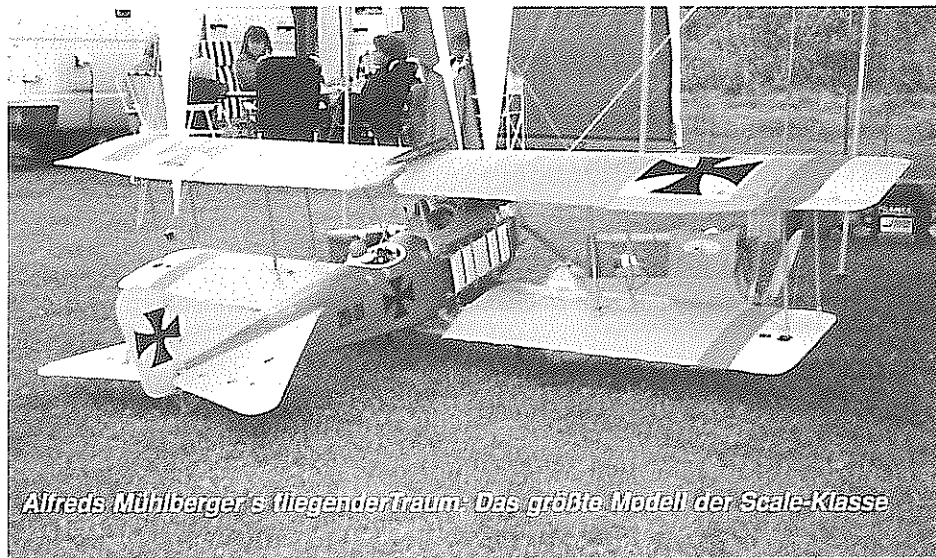
Alle österreichischen Vereine können sich kostenlos im Vereinsregister von rconline.net eintragen lassen. Vereine die keine eigene Homepage haben, können eine Seite kostenlos bei rconline.net auf dem Server ablegen lassen. Die Seiten von rconline.net sollen später alle österreichische, schweizerische und deutsche RC-Sport und Modellbauseiten verbinden.

„Flying in the rain“

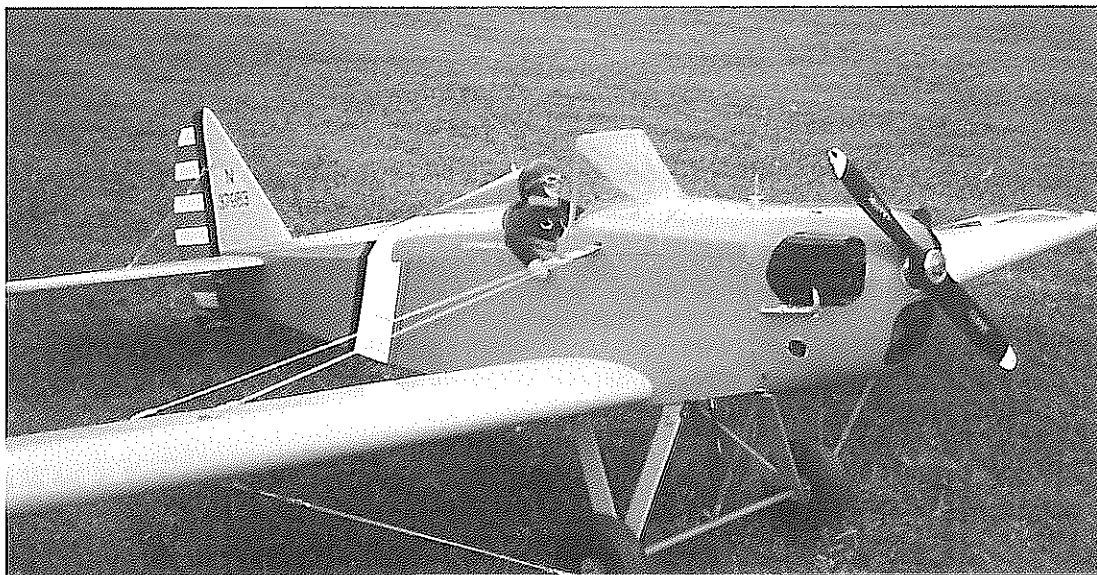
Es bedurfte der Fröhlichkeit des Gene Kelly songs „Singing in the rain“, um nicht trübsinnig zu werden, als am 04. und 05. Juli 1998 der 31. Nibelungenpokal auf dem Gelände des ASKÖ MFC Linz in den Klassen F4C - Scale, Semi Scale und F4J - Jet ausgeflogen wurde. Da jedoch auch der Linzer Hubschrauber Scale Wettbewerb vom 13. und 14. Juni 1998 verregnet war und trotzdem fair und regulär durchgeführt werden konnte, waren wir guter Dinge auch dieses Mal zu Rande zu kommen. Neben der Freude am Modellflugsport war nicht zuletzt auch die „Riesenhack'n" der Vorbereitung und last but not least das hochkarätige Starterfeld Motivation genug, die Visitenkarte des Vereines ins Flugzeugscale Schaufenster zu hängen. Erstmals wurde der Nibelungenpokal nämlich in den angeführten Klassen durchgeführt und galt es neben dem österreichischen WM Team mit Alfred Mühlberger, Hans-Jörg Hofbauer und Bernhard Klauscher auch die deutsche Elite mit Weltmeister und Vizeweltmeister Max Merckenschlagen und Jürgen Steinberger an der Spitze zufriedenzustellen.

Der Startschluß erfolgte mit der Baubewertung der Scale Modelle, welche in zwei größeren Zelten vor den kritischen Augen der Punkterichter Karl Koroschetz, Franz Stinglmeier und Christian Brunthaler mit 40-60 Minuten Dauer pro Scaleflieger und halber Zeit bei den Semi's recht genau vorstatten ging.

Parallel dazu wurde samstags um zehn, nachdem der Regen vom Wind abgelöst worden war, der erste Flugdurchgang in Semi Scale mit Leopold Dorninger - Do 27 - MFC Linz eröffnet. Als Neueinsteiger, mit neuem Flieger und neuer Fernsteuerung - der Jungfernflug und die Inbetriebnahme seiner MC 24 erfolgten vier Tage vor dem Wettbewerb - schlug er sich wacker und klassierte sich im Endergebnis auf dem hervorragenden 4. Platz. Gesamtheitlich eine Klasse für sich, war Max Merckenschlager mit seiner Brewster Buffalo. Das 19kg-Gerät, motorisiert mit einem 140 ccm Zweit-



Alfreds Mühlberger's fliegender Traum: Das größte Modell der Scale-Klasse



Schlicht und schön. Johann Leitners Wettkampfstolz.



Kleine Mig mit großen Flugeigenschaften. Pfeilschnelle E Impeller Mig 15 von Jürgen Tüchler.

- 31. NIBELUNGENPOKAL IN LINZ



Der Semi Scala Bomber - Brwster Buffalo - von Max Merckenschlager rollt zum Start. Der gewaltige Propellerbogen läßt den Sound erahnen.

aktboxer, durchpflügte die Windböen mit absolut authentischem Sound. Neben den Pflichtfiguren Start, Geradeausflug, Figur Acht, Sinkkreis 360°, rechtwinkliger Landeanflug und Landung, zelebrierte er nahezu unbeeindruckt von der scheußlichen Witterung, seine 5 Kürfiguren - Bombenabwurf, Looping, Rolle rechts, Fahrwerksdemo und Abschwung souverän. Mit der überlegen gewonnenen Baubewertung und dem ebenso überlegenen Gewinn der beiden ersten Wertungsflüge, lag Max uneinholbar nach dem ersten Flugtag in Front, sodaß der zweite Platz im dritten Durchgang hinter Ernst Passenbrunner keine Auswirkung hatte. Passenbrunner verlor in der Baubewertung mit seiner Extra 300 zuviel Terrain, konnte sich jedoch durch seine gelungenen Kunstflugvorführungen letztendlich auf dem dritten Platz behaupten.

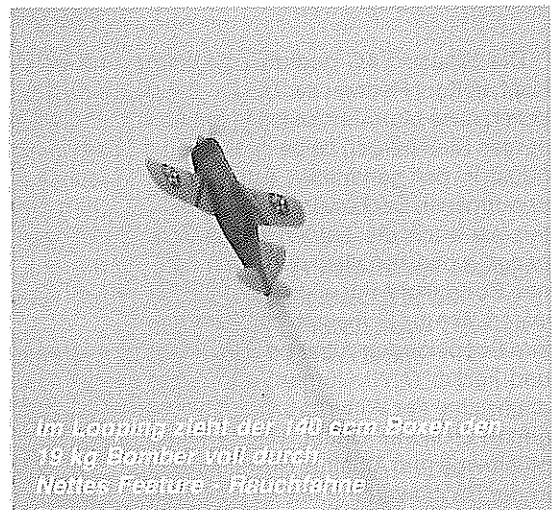
Zweiter der Semi Scale Wertung wurde Roland Dutzler vom MFC Weichstetten (Linz Land) mit dessen geschätzter Unterstützung als Landesfachreferent der Wettbewerb ermöglicht wurde. Mit seiner Bucker Lerche „trieb“ er sich unauffällig aber gekonnt im Windschatten Merckenschlagers herum und platzierte sich an großartiger 2. Stelle. Im guten Mittelfeld rangierte der zweite Platzhirsch des MFC Linz, Karl Heinz Pointner mit Cap 21 auf Platz 6 unmittelbar hinter Herbert Holzner mit seiner Zero. Aus dem Gesamtergebnis wurde die OÖ Landesmeisterschaft herausgepunktet, wodurch Dutzler vor Passenbrunner und dem großartigen Poldi Dorniger zum Landesmeister gekürt wurde.

In der Klasse F4Jet kam schon zu Beginn das vereinseigene Rettungsboot zum Einsatz, als Eduard

Morbitzer seine Impeller F 15 nach Flachtrudeln vor dem ersten Überflug mitten in der Donau platzierte. Äußerlich minimal beschädigt, gelang es das Fluggerät in kurzer Zeit zu bergen. Auf diesem Weg zum tausendsten Mal, Dank an die Donau, welche in Verbindung mit dem Rettungsboot schon unzählige Modelle vor dem Totalschaden bewahrte. Apropos Donau - anfänglich schauten die Teilnehmer recht unglücklich Wasser, fassten aber nicht zuletzt als Zeugen einer gelungenen Bergung soviel Vertrauen, daß der Strom schlußendlich keine psychologische Barriere darstellte. Die mit einer Hafenmole vergleichbare Landzunge auf der sich der Platz befindet, erstreckte sich bei einer Breite von 130 Metern über eine Länge von ca. 850 Meter und sollte für keinen Modellflieger ein Problem darstellen. Authentische Aussagen der Piloten

wie, wer da nicht reinkommt, muß ahören oder nach Hörsching ausweichen, bestätigen den Flugplatz der noch dazu in hervorragender Verkehrslage (3 Minuten von der Stadtautobahn und 5 Minuten vom Linzer Stadtzentrum) liegt.

Zurück zu den Jets: Jürgen Tüchler hatte bei seiner E-Impeller Mig 15 leider gelegentliche Empfangsstörungen, was ihn in Verbindung mit dem Wind dazu bewog, nicht alle Durchgänge zu fliegen, weshalb die Jet Klasse zur „one man show“ von Peter Cmyral, des Jet Chef Austria mit seinem Fantrainer der deutschen Bundeswehr

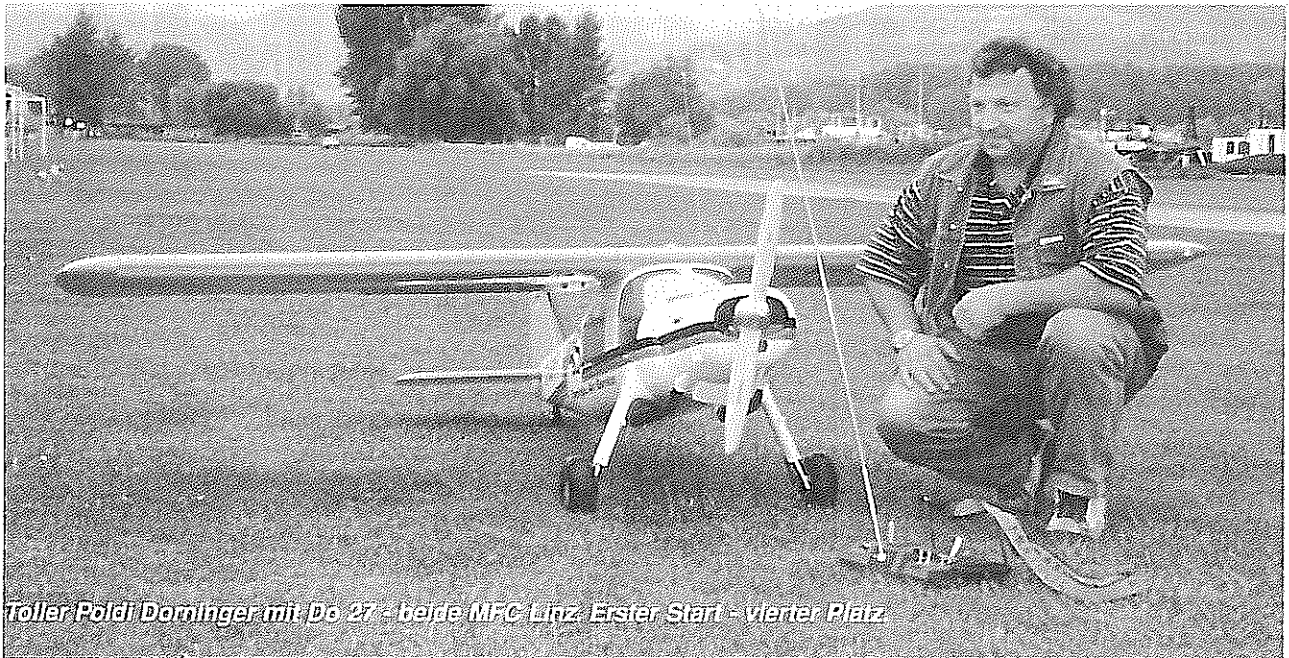


Im Looping zieht der 100-er-Bomber den 19 kg-Bomber voll durch. Nettes Feature - Rauchkammer

wurde. Auch er ließ keinen Zweifel daran, daß der Platz mit Jets hervorragend befliegar ist, und äußerte seine Enttäuschung über die mangelnde Teilnahme weiterer Jetpiloten. Diesbezüglich sagte er zukünftige Motivation zu und wir freuen uns schon jetzt auf die nächste Jet-Veranstaltung.



Der Büffel im Landeanflug - Authentischer geht es nicht.



Toller Poldi Dominiger mit Dö 27 - beide MFC Linz. Erster Start - vierter Platz.

Die Klasse F4C gedieh zu einem Kopf an Kopf Rennen der beiden deutschen Asse Max Merckenschlager und Jürgen Steinberger, beide aus Bayern, nebst in der genannten Reihenfolge gewonnenen Baubewertung, dominierten sie auch die beiden Flugdurchgänge, wobei vor allem die Durchstarts mit Bodenkontakt allererste Sahne waren. Wie auf Schienen, pilotierten sie ihre Doppeldecker Albatros D Va (Max) und Focker D VII (Jürgen) und boten angesichts der Witterung eine überragende Leistung. Dritter, wurde Alfred Mühlberger auf Albatros BI, der sowohl in der Baubewertung, als auch in den Flugdurchgängen überzeugte und nach seinem WM Pech, jetzt die Nase vor seinen innerösterreichischen Konkurrenten Klauscher und Hofbauer hatte. Auf dem hervorragenden 4. Platz, setzte sich der der Salzburger Johann Archan, mit seiner SE 5a durch einen tollen ersten Flug. Speziell in der Scala gebührt allen 10 Teilnehmern größter Respekt für ihre Leistung. Neben den nervenaufreibenden Regenspauzen, wurden sie vom Wind gequält und hatten alle Hände voll zu tun, um die außerordentlich empfindlichen Doppeldecker zu bändigen. Der dritte Wertungsflug in der Scala Klasse, mußte infolge Dauerregens am Sonntag ab 10 Uhr überhaupt abgesagt werden, nachdem der 3. Semi scala Durchgang gerade noch beendet werden konnte. In diesem Zusammenhang auch ein Dank an den weitangereisten Teilnehmer Dieter Wahl aus Nürnberg, der mit seiner Fokker nach einem dritten Platz in der Baubewertung insgesamt den 7. Rang erkämpfte.

Bei insgesamt 22 Nennungen kann

infolge der hervorragenden Vorbereitung durch den Verein, geleitet von Engelbert Chladek und Wettbewerbsleiter - Ex Elektro As - Werner Hauer von einer tollen Veranstaltung gesprochen werden. Entscheidend für das Gelingen war mit Sicherheit die Betreuung aller Anwesenden durch den F3A. Grillmeister Klaus Gerhartinger,

10 Pavillonzelte als Witterungsschutz zur Verfügung gestellt, was diesmal an Notwendigkeit nicht mehr zu überbieten war. Weiters erhielt der Verein durch die Firmen Fischer Brot und Greisinger Fleischwaren großartige Unterstützung, ohne welche derartige Veranstaltungen für einen uneigennütigen Verein nicht durchführbar wären.



Repräsentativ ein Dankeschön den Helfern. Hier die Grillmannschaft, Gertraud Rudolf und Klaus Gerhartinger.

dem die Grillerei scheinbar im Blut liegt. Hervorragend „schupften“ die Frauen einiger Vereinskollegen die Kantine, sodaß es außer an Sonnenschein an nichts mangelte.

Darüberhinaus wurde seitens der Firma Röga Technik Graupner Generalimporteur aus Enns, wieder einmal mit Gaben nicht gespart, und

Zu guter Letzt, verdienen auch die Flugpunkrichter Herwig Forstner, Norbert Scheucher und Karl Salmhofer, Erwähnung und Dank für ihr tapferes Ausharren.

Der Askö MFC Linz wird mit Sicher-



Erfolgreiche Rettung der F 15 von Edi Morbitzer aus der Donau und das drei Wochen nachdem er eine F 15 am anderen Platzen durch eine Baumkrone gejagt hatte.



Punkterichter Herwig Forster gibt den Piloten noch Tips zur Bewertung.



heit auch 1999 nach vorheriger Wett-
absprache mit Petrus den Nibelungen-
pokal ausschreiben und bis dahin
Gegeneinladung wahrnehmen, wie es
bei unseren Hubschraubern schon jah-
relang Usus ist.

*H. Leitgeb
Fotos von Zeiss/Meisinger/
Lasinger (alle MFC Linz)*

*Doppeldecker dominieren die Scaleklasse. Wir werden sehen, was die
Erhöhung des Gewichtslimits mit sich bringen wird.*

DRITTE WELTMEISTERSCHAFT für turbinenbetriebene Scale-JETFLUGZEUGE in ZELTWEG/Stmk



Original oder Modell?

Die perfekte GRUMMAN F9F Panther von Peter Häusl

Die noch unbekannte, aber sehr engagierte und innovative Modellfluggemeinschaft der JET-Piloten in Österreich ist gegenwärtig dabei, ein Megaevent der Modell-Jet-Szene zu organisieren. Diese Gruppe veranstaltet zwischen dem 14. und 22. August 1999 die

3. WELTMEISTERSCHAFT für VORBILDGETREUE DÜSENFLUGZEUGE. Vielleicht werden einige Modellflieger die österreichischen Jet-Piloten von ihrem jährlichen Meeting in Punitz/Bgd kennen, das sich von einem kleinem privaten Treffen zu einem internationalen Jet-Treffen unter dem Namen „Nitro Days Punitz“ entwickelt hat. Dieses Meeting ist die größte Jet-Zusammenkunft in Europa und es besuchten im letzten Jahr bereits 87 Jetpiloten aus 8 Nationen dieses Meeting - eine eindrucksvollen Zahl, wenn man bedenkt, daß noch vor kurzer Zeit nur sehr wenige Modellbauer sich mit dieser Materie beschäftigt haben. Der Name „Nitro Days Punitz“ stammt noch aus der Zeit der mehrfach verwendeten Impellermotoren, die damals als Antrieb für Modell-Düsenflugzeuge dienten. Als Zusatzmittel zum Triebstoff wurde Nitromethan beigefügt, um die Laufeigenschaften und Leistungen der Motoren zu verbessern. Diese „Nitro Days“ und noch weitere jetspezifische Veranstaltungen inszeniert und realisiert der AUSTRIA JET MODELLFLUG VEREIN (AJMV).

Dieser Verein ist auch der Veranstalter und Organisator der heuer stattfindenden Weltmeisterschaft für vorbildgetreue Jet-Flugmodelle. Die Mitglieder des zentralen Organisationskomitees sind die Herren Peter Cmyral (Contest Director), Aldo Ofenheimer (Controller) und Alfred Eichmüller (Marketing) die auch Ansprechpartner für diese Weltmeisterschaft sind. Innerhalb des Vereines üben sie verschiedene Funktionen aus und die zwei erstgenannten sind, wie viele ihrer Kollegen, Erbauer und Piloten diverser turbinenangetriebener Flugmodelle.

Der AJMV unterhält die Verbindung mit dem „International Jet Model Committee“ (IJMC) aufrecht, die als internationale Vereinigung aller Jetpiloten tätig ist. Der Austragungsort der Weltmeisterschaft ist das große Gelände des Fliegerhorstes Hinterstoisser in Zeltweg, das nicht nur die geeignete Infrastruktur besitzt, sondern auch jene Faszination und Spannung der Jetfliegerei wiedergeben kann, die nur von einem Militärflugplatz ausgehen kann. Den Piloten der Weltmeisterschaft steht eine 12 m x 400 m große asphaltierte Rollbahn, Vorbereitungs-





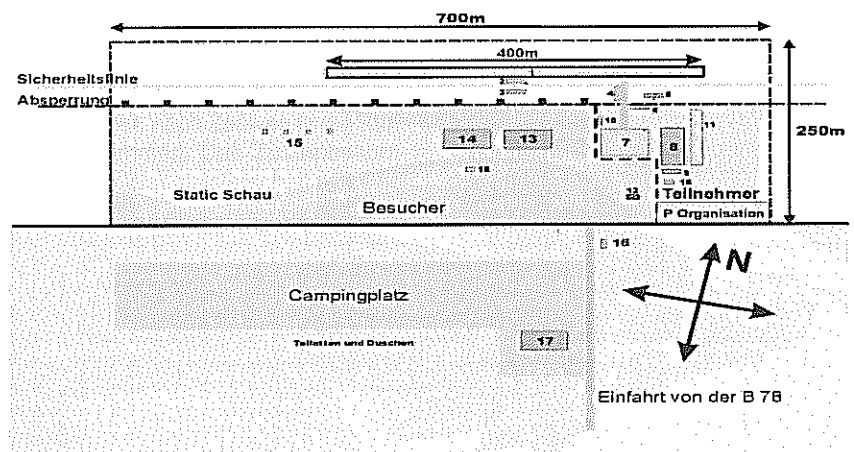
	13.8.	14.8.	15.8.	16.8.	17.8.	18.8.	19.8.	20.8.	21.8.	22.8.
	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO
Anreise + Training										
Eröffnungsfeier										
Bauwertung										
Flugdurchgänge										
Siegerehrung, Bankett, Nachtfiegen										
Internationales Schaufliegen										

Zeitplan

Erläuterungen zur Zeitleiste.

Freitag: Anreisetag
 Samstag: Beginn der Baubewertung und Trainingsflüge
 Sonntag: Eröffnungsfeier (ca 17.00)
 Präsentation der Nationen und Demonstrationsflüge, anschließend Willkommensparty.
 Montag- Freitag:
 Wertungsflüge von 08.00- 20.00
 Samstag:
 Demonstrationsflüge(ab 10.00),
 Siegerehrung und Hangarfest
 (ab 20.00), Nachtfiegen (ca 23.00)
 Sonntag: Demonstrationsflüge (ab ca. 10.00), Internationales Schaufliegen (ab 13.00)

räume, sowie überdachte Modellflughangars zur Verfügung. Zur Zeit haben bereits 92 Piloten aus 28 Nationen ihre Teilnahme zugesagt und durch die täglich an das Organisationskomitee gestellten Anfragen kann angenommen werden, daß die erstrebte Teilnehmerzahl von 100 Personen erreicht wird. Wenn alle erwarteten Piloten zusagen und nach Österreich kommen, liest sich die Nationenliste wie ein Verzeichnis ferner Länder in einem Atlas. Um nur einige nicht europäische teilnehmende Nationen zu nennen: Argenti-

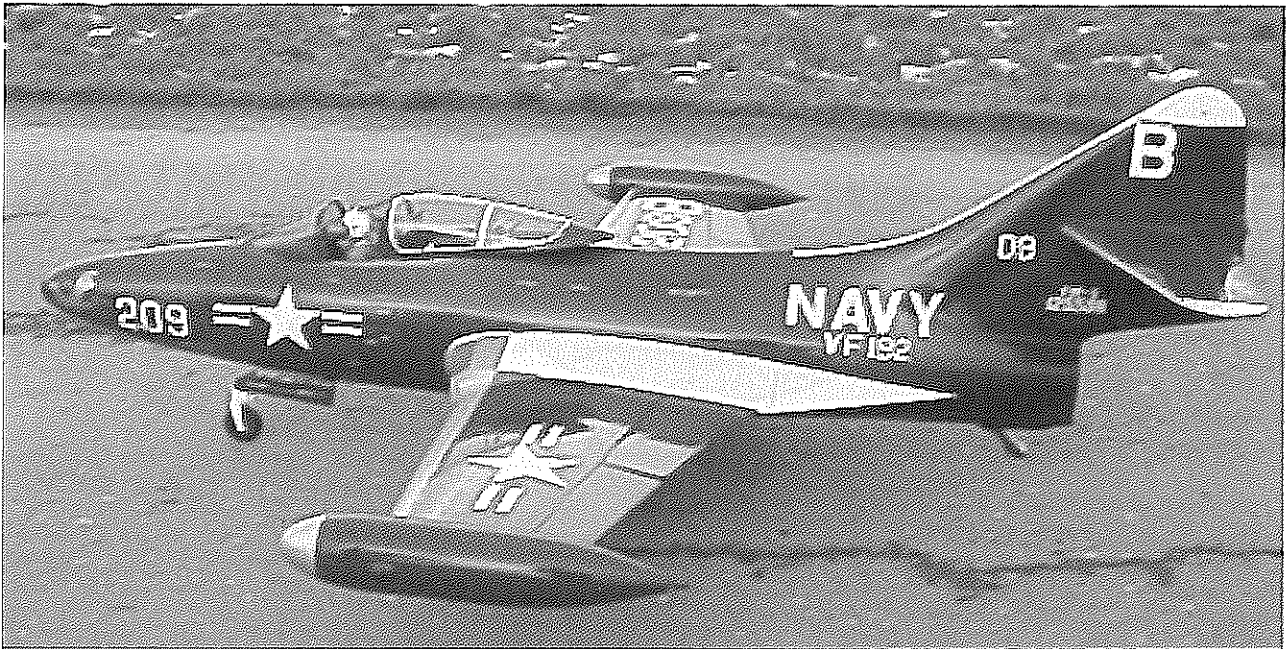


WM Anlage:

1	Startbahn	7	Vorbereitungsraum	13	Mehrzweckzelt
2	Piloten-Box	8	Hangar (Modelle)	14	Händlerausstellung
3	Punktrichter	9	Rechenzentrum	15	Verkaufsstände
4	Startraum	10	VIP-Zelt	16	Informationszentrum
5	Senderkontrolle	11	Einsatzfahrzeuge	17	WM Kantine
6	Tankplatz	12	Erste Hilfe		

nien, Australien, Brasilien, Canada, Japan, Puerto Rico, Südafrika, Tatarische Republik, USA und Venezuela. Selbstverständlich werden zugleich fast alle Nationen aus Europa vertreten sein z. B.: Dänemark, Deutschland, England, Finnland, Frankreich, die Niederlande, Italien, Nordirland, Norwegen, Polen, Portugal, Österreich, Schottland, Schweden, Schweiz, Tschechien und Ungarn. Zeltweg wird in diesen Tagen der Weltmeisterschaft, auch wenn auf dem Österreichring keine Formel 1 - Boliden ihre Runden

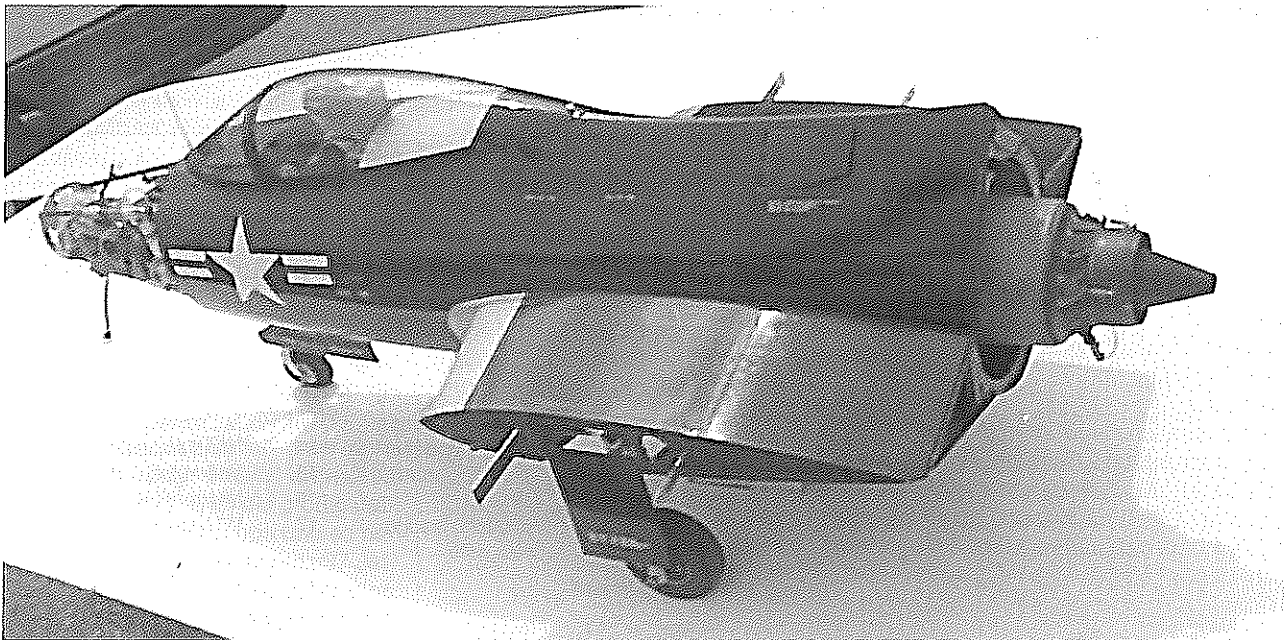
drehen, ein internationales Zentrum werden. Obwohl scheinbar der Beginn der Weltmeisterschaft noch in ferner Zukunft liegt, laufen die technischen und fliegerischen Vorbereitungsarbeiten der sieben österreichischen Mitglieder des Austria Jet Teams auf Hochtouren. Die Chancen auf sehr gute Plazierungen waren noch nie so gut wie bei dieser Weltmeisterschaft. Österreichische Jetpiloten bewiesen bei den ersten Weltmeisterschaften in Deutschland 1995 und England 1997, daß sie zu den Besten der Weltrangliste gehö-



ren. Beide Male konnten unsere Piloten den siebenten Platz in der Mannschaftswertung und den neunten Rang in der Einzelwertung belegen. Besonders erfreulich ist die zweite Platzierung in der Bauausführung von Peter Häusl bei der Weltmeisterschaft 1997 mit seiner Grumman F9F Panther. Ge-

nalen gültigen Regeln des IJMC fliegen. In der Expert-Scale Klasse ist der Teilnehmer gleichzeitig der Erbauer und der Pilot. In der Klasse Team-Scale übernimmt eine Person die komplette Herstellung eines Flugmodells inklusive Dokumentation, eine zweite Person das Fliegen desselben Modells beim

der FAI - Klasse F4C übernommenen Baubewertung müssen die Punktrichter die Bauausführung sowie die reproduzierte Farbgebung anhand von öffentlichen Publikationen und Fotos des „Originals“ beurteilen. Dafür stehen den Punktrichtern pro Modell in der Jet - Klasse zwanzig Minuten zur Verfü-



meinsam mit Peter Häusl setzt sich das Austria Jet Team aus folgenden Herren zusammen: Manfred Eberhart, Hans Michael Binder, Hermann Michelic, Jürgen Tüchler, Dieter Baumann und Franz Perfler. Mannschaftsführer ist Dietmar Grosz, der zirka vor einem Jahr in der Fernsehserie „Schiejok täglich“ erstmalig eine Modellturbine einem großen Publikum vorgestellt hat. Alle österreichischen Teilnehmer werden in beiden Wettbewerbsklassen nach internatio-

Wettbewerb. Der Wettbewerb setzt sich aus drei unabhängigen Bewertungskategorien zusammen, die jede für sich gemessen wird. Die einzelnen Kategorien bestehen aus der Bau-, der Flug- und der Lärmemissionswertung. Das Gesamtergebnis wird aus allen Bewertungsklassen errechnet, jedoch wird in der Rechnung nur ein anteiliger Prozentsatz berücksichtigt, der sich aus folgenden Werten zusammensetzt: für den Bau 40%, für den Flug 55% und für den Lärm 5%. Bei der von

Wettbewerb. Der Wettbewerb setzt sich aus drei Pflicht- und fünf aus einem Katalog frei ausgewählten Kunstflugfiguren zusammen. Alle Flugfiguren werden auf Exaktheit, Eleganz und vorbildgetreues Fliegen bewertet. In dieser Wertung werden auch besonders weiche und großräumige Flugmanöver, typische Antriebsgeräusche, das Setzen von Landeklappen sowie das Benutzen von Einziehfahrwerken und Radbremsen etc. berücksichtigt. Ein besonderer Gesichtspunkt ist die Be-



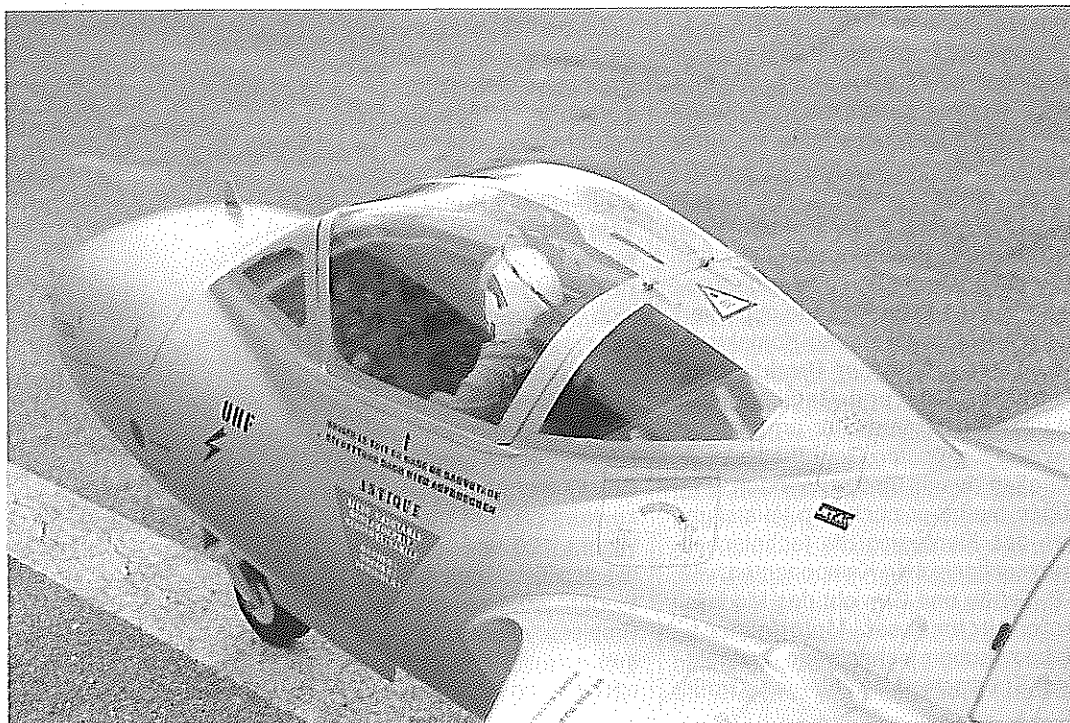
Modell:
De Havilland DH
115 „Vampire“ T55
Maßstab: 1:6;
Spannweite:
1932mm;
Länge: 1752mm;
Startgewicht:
8700g
gebaut und
geflogen von
Manfred Eberhard

urteilung der Lärmemission, die durch den Punktrichter während der Wertungsflüge vorgenommen wird. Das leiseste Flugmodell erhält die höchste Punktzahl. Jedes Land kann in der Klasse „Expert – Scale“ fünf Piloten und im „Team – Scale“ zwei Gruppen nennen. Die drei besten Teilnehmer eines Landes werden dann in die Nationenwertung aufgenommen. Bei dieser Weltmeisterschaft werden nicht nur die besten Jetmodellflugpiloten der Welt ihre beeindruckenden Flugfiguren und perfekt gebauten Modelle vorführen, sondern zusätzliche Vorführungen werden dafür sorgen, daß alle Besucher, Teilnehmer und Freunde des Jetfliegens zehn Tage lang eine eindrucksvolle und informative Weltmeisterschaft erleben werden. Modellflieger, die beabsichtigen in die Jetwelt einzusteigen, werden die Möglichkeit bekommen, fast alle Modellstrahltriebwerke an Ort und Stelle zu vergleichen und mit führenden Produzenten und Händlern diesbezügliche Fachgespräche zu führen. Die Gelegenheit mit den Top-Piloten Erfahrungen auszutauschen oder sogar ein Turbinenseminar zu besuchen, werden sicherlich viele interessierte Modellflieger wahrnehmen. Eine internationale Flugshow, einmalig

ge Nachtflüge und Static Shows manntragender Luftfahrzeuge des Österreichischen Bundesheeres, eine Podiumsdiskussion zum Thema „Europäischer JET - Modellflug“ sowie diverse Informationsabende werden das Rahmenprogramm abrunden. Wer noch nicht von einem Besuch überzeugt ist, der sollte vielleicht wegen der herrlichen Naturlandschaft und der vielen kulinarischen Köstlichkeiten, die dieses Gebiet bietet, nach Zeltweg in die Steiermark kommen. Das Zustandekommen dieser Weltmeisterschaft wäre viel schwieriger gewesen, wenn das Österreichische Bundesheer, namentlich das FIR2 Zeltweg, seine Unterstützung nicht zugesagt hätte. Für diese Beihilfe ist der Veranstalter sehr dankbar. Die dritte Jet-Weltmeisterschaft steht unter der Patronanz des Österreichischen Aero-Clubs „Sektion Modellflug“ und

wie es den Anschein hat, wird diese Meisterschaft ein Superereignis sowohl für die Teilnehmer als auch für die Besucher werden. Die aktuellsten Informationen (z.B. Zimmerlisten, etc.) der Jet WM 1999 findet man auch auf der WM-Homepage unter <http://www.sadc-online.com/wm99.htm>. All jene, die Interesse an einem eigenen Händlerstand oder anderen Marketingaktivitäten bei der Jet WM haben, sollten sich bitte bis spätestens 31. März 1999 beim Organisationskomitee melden. Infohotline unter 0664/ 4203570 oder pcmyral@csi.com

Roland Dunger



Modellflug und das Medium Fernsehen

Medicopter 117 – Modellflugerlebnisse zum Fernsehfilm



Im letzten Jahr gab es im Fernsehen mehrere Berichte und Informationen über den Modellflugsport, aber auch eine Fernsehserie, in der der Modellflug eine wichtige Rolle spielte. Viele PROP-Leser werden sich noch gut an die Fernsehserie „Medicopter 117“ erinnern können. Diese unterschied sich von den TV-Einheitmustern dadurch, daß es sich um Rettungshubschraubereinsätze handelte. Bei der letzten Sendung mit dem Titel „Jedes Leben zählt“ werden sich so manche Zuseher beim Betrachten der spektakulären Flugszenen gefragt haben, wie die Flugaufnahmen entstanden sind und welche film- und flugtechnischen Voraussetzungen geschaffen werden mußten, damit diese besonderen Aufnahmen gelingen konnten. Auf dem Titelbild im PROP 1/98 war Rudi Pernerstorfer mit seinem Medicopter 117 abgebildet, der alle Modellflugstunts in dieser Serie durchführte und auch für die Bauausführung aller eingesetzten Scale-Hubschraubermodelle verantwortlich war. Vor Beginn dieser Fernsehserie wurde Rudi Pernerstorfer von der Produktionsfirma MR-TV angesprochen, ob er bei dieser Serie mitwirken möchte. Nach der ersten Kontaktaufnahme besuchte der Produktionsverantwortliche und Regisseur für Stunts Rudi Pernerstorfer, um sich von seinen Flugkünsten Gewißheit zu verschaffen. Nach überzeugenden Vorflügen mußte er nach den Vorstellungen des Filmteams die technischen und mechanischen Komponenten, wie z.B. Größe und Gewicht des Modells, Rotordurchmesser, Motorleistung, Hubschraubermechanik etc. festlegen. Er entschied sich für eine „Große

Ausführung“, die auch filmtechnisch die bessere Lösung war. Es entstanden zwei „BK 117 Hubschrauber“, die sich prinzipiell durch ihre Motorauslegung unterschieden. Die eine Version erhielt einen Webra Speed 120 mit 20 ccm Hubraum, die andere Ausführung einen Benzinmotor ZG 23. Die Motoren trieben über eine Futura-Mechanik einen Vierblattrotor an, der einen Durchmesser von 180 cm hatte. Beide Hubschraubermodelle waren im Rohzustand ca. 8 kg schwer. Die endgültige Scaleversion wog schließlich 11 kg. Um die Rauchentwicklung so gering wie möglich zu halten, gab man der Benzinversion den Vorrang. Da alle Modellflug-szenen in 2000m Höhe gedreht wurden, mußten vor Beginn der Bauphase der naturgetreuen Modellhubschrauber in dieser Höhe flugtechnische und mechanische Tests durchgeführt werden. Bei diesen Probeflügen zeigte sich, daß der ZG 23 nicht genug Leistungsreserven für diese Höhe hatte, um das v o r g e s e h e n e Hubschraubermodell BK117 sicher fliegen zu können. Mit dem Webra 120 war man mit den Testflügen zufrieden, jedoch gab es Probleme mit der starken Rauchentwicklung. Von den

viele Auflagen, die von der Filmgesellschaft vorgeschrieben wurden, war besonders eine bedeutungsvoll. Es durften bei Nahaufnahmen im Flug zwischen der Original-BK117 und dem Modellhubschrauber keine merkbaren Unterschiede und Merkmale festgestellt werden. Es war daher notwendig, eine absolute Originalnachbildung, welche auch die Innenausstattung und das Pilotenaussehen umfaßte, zu erreichen. Ein naturgetreuer Flugstil war selbstverständlich einzuhalten. Ein wesentlicher Punkt bei den Fluganforderungen war die Unterdrückung



der starken Rauchentwicklung in allen gefilmten Phasen. Verschiedene technische Möglichkeiten der Rauchunterdrückung wurden überlegt, einige davon auch in der Praxis ausprobiert, aber kein Ergebnis war überzeugend. Es mußte daher eine andere Lösung gefunden werden, um den Auspuffrauch zu unterbinden. Die einzige realisierbare Lösung war eine flugtechnische Maßnahme, die darin bestand, daß der Hubschraubermotor nur außerhalb der Filmaufnahmen auf volle Leistung lief. Der Hubschrauber flog bis zur ersten Aufnahme mit maximaler Kraft, jedoch während der Aufnahmen wurde das Gemisch magerer gestellt und die Auspuffgase kurzzeitig ins Rumpffinnere geleitet, so daß keine Rauchfahne in den Filmszenen zu erkennen und ein realistisches Fliegen mit allen geforderten Flugmanövern möglich war. Um einen authentischen Unfall zu simulieren, sah das Drehbuch vor, daß diese Szene mit einem Modell-Medicopter 117 gedreht wird. Bei einem Flug soll der Rettungshubschrauber eine illegal

errichtete Materialseilbahn streifen, sich mit seinem Heckrotor in den Seilen verfangen, abstürzen und im Schnee aufschlagen. Diese lange Filmszene könnte komplett als eine Eigheit abgedreht werden. Jedoch ist es von der Dramaturgie und von den Effekten aus gesehen natürlich viel reiz- und sinnvoller, diesen Teil in einzelne Abschnitte zu untergliedern. Diese einzelnen Sequenzen wurden in den Rosenhügelstudios in Wien und auf dem Dachstein aufgenommen. Im Wiener Studio gestalteten die Bühnenbildner eine naturgetreue Dachsteinlandschaft mit dem typischen Bergpanorama und bauten mitten drin die verhängnisvolle Materialseilbahn ein. In dieser Szenerie stand der Modellhubschrauber in einer genau definierten Position zur Materialseilbahn und durch das Schwenken des Hubschrauberhecks berührte der drehende Rotor die Materialseile. Diese Szene wurde mehrmals aus unterschiedlichen Positionen aufgenommen. Natürlich war es bei diesen Aufnahmen im Studio nicht möglich, ständig einen Verbrennungsmotor laufen zu lassen. Als Abhilfe bediente man sich eines Elektromotors, der über eine Welle den Heckrotor antrieb. Die Außenaufnahmen fanden im Mai 97 bei schönem Wetter auf dem ca. 2000 m hohen Krippen-

stein im Dachsteingebiet statt. Für viele Schaulustige, die dieses Geschehen mit großem Interesse verfolgten, war das angenehme Wetter und die Höhenluft einfach ideal. Bevor die Drehaufnahmen mit dem „Modell-Medicopter 117“ stattfinden konnten, mußten schon lange vorher die Planung und der Bau von zwei Modellhubschraubern in Scale-Ausführung erfolgen. Um einen absoluten Nachbau des Originalhubschraubers zu errei-



chen, wurde der Original-Medicopter 117 von allen Seiten fotografiert und viele Detailskizzen angefertigt. Spezielle Einzelheiten, wie z.B. die Seilwinde und das Cockpit, wurden gesondert aufgenommen, um Feinheiten besonders genau darstellen zu können. Genau so sorgfältig erfolgte auch die Erfassung der Farbgebung des Medicopter 117. Nachdem zu Beginn mit dem Filmteam prinzipiell die Größe der Modellhubschrauber festgelegt wurde, begann der Bau nach den zuvor erstellten Fotos und Skizzen. Durch den Zeitdruck war es nicht möglich, daß der gesamte mechanische Aufbau, die detailgetreue Herstellung der Einzelteile und die Farbgebung für zwei Modellhubschrauber von einer Person durchgeführt wird. Ein Teamwork von mehreren Personen teilten sich die einzelnen Arbeiten auf. Herr Degen übernahm die Herstellung der Seilwinden, Cockpit und Innenausstattung sowie die Gestaltung der Pilotenpuppen. Für den Aufbau der Mechanik und die Zusammensetzung des Hubschrauberchassis sowie Lackierung und Elektronik war Rudi Pernerstorfer zuständig und Herr Kurt Krückl half dort mit, wenn es darum ging, Spezialeffekte und Bautricks umzusetzen. Nach Fertigstellung und sorgfältigem Einfliegen der Hubschraubermodelle erfolgten die al-

lersten Filmaktivitäten in St. Johann/Pongau. In diesem Ort war der Stützpunkt des Filmteams, wo auch die ersten Flugszenen aus den unterschiedlichsten Positionen gedreht wurden. Von dort aus übersiedelte der Filmtrupp auf den Dachstein, wo der Hubschrauberunfall aufgenommen wurde. Einige Tage vorher transportierte ein anderes Filmteam verschiedene Licht- und Tonaufbauten, mehrere Luftgebläse und ein echtes

Hubschrauberwrack zum Drehort. Dieses Wrack wurde an einem stark abfallenden Hang befestigt und für die Aufnahmen adaptiert. In einem Schneefeld standen die Luftgebläse, die nach Bedarf Schnee aufwirbelten. Für die Aufnahmen herrschte an diesem Tag ideales Wetter, jedoch nicht für die Hubschraubermotore, die eher sauerstoffreichere Luft benötigen. Hervorgerufen durch die Höhenlage, hohe Temperaturen und Hangabwind entstanden Kühlprobleme, die dazu führten, daß genau vor Drehbeginn der Motor defekt wurde. Dieser Zustand ist sicherlich der unangenehmste, der bei Außenaufnahmen unter Zeitdruck eintreten kann. Unter allen Umständen mußten die Filmaufnahmen gedreht werden, denn auf einen Verzicht dieser wichtigen Szene war nicht zu denken. Man fand eine Lösung dadurch, daß der Motor am Boden mit der maximalen möglichen Drehzahl lief, der Hubschrauber durch die augenblickliche Anstellung des vierblättrigen Rotor in die Höhe katapultiert wurde und dadurch soviel Flugzeit gewonnen werden konnte, daß es dann möglich war, die Filmszene mit dem Absturz in Zeitlupe zu drehen. Diese Aufnahmen ohne Bruch wurden mehrmals wiederholt, weil noch perfektere Bilder und ein auseinanderbrechender Modell-

hubschrauber erwünscht waren. Alle drei Kameraleute richteten immer präziser ihre Kamera auf die Szene ein, bis zu dem Augenblick, wo das Modell des Medicopter 117 von Rudi Pernerstorfer zum letzten Mal hochgerissen durch den rasch herausgenommenen Pitch der Medicopter 117 seinen Gleichgewichtszustand verlor und krachend zu Boden stürzte und mit abgebrochenem Heck im Schnee liegen blieb. Der Regisseur und die Kameraleute waren sowohl vom authentischen Unfallhergang, als auch von der Filmqualität sehr zufrieden. Ein weiterer Höhepunkt in der Serie „Medicopter 117“ waren die Flugszenen mit einer NOTAR, die bei einer Verfolgungsjagd an einer Staumauer zerschellte. Auch für diese Aufnahmen wurden zwei Modelle einer Hughes 500 D mit Heckrotor und einem NOTAR-ähnlichen Heckausleger gebaut. Um das gleiche Aussehen zu erhalten, wurde der Heckrotor schwarz lackiert.

Bei rotierendem Körper kann die Farbe schwarz nicht gesehen werden. Außerdem montierte man bei der ersten Hubschraubervariante nach dem Originalvorbild einen 5-Blatt-Rotor. Die Ersatzvariante erhielt einen 2-Blatt-Rotor, der ein besseres Flugverhalten versprach. Dieser geteilte Weg wurde deshalb gewählt, um das Flug- und Handlingrisiko eines Hubschraubers mit 5-Blatt-Rotor zu minimieren. Ein Modell in dieser Rotorblattkonfiguration ist relativ schwierig zu fliegen. Vom ersten Montieren der einzelnen Hubschrauberteile bis zum Vorfliegen am Drehort standen nur drei Wochen zur Verfügung. In diesen drei Wochen stand Rudi Pernerstorfer mit dem am Bau beteiligten Herrn Schrack im permanenten Streß. Genau einen Tag vor Drehbeginn waren beide Modellausführungen einer Hughes 500D zwar fertig, aber noch nicht eingeflogen. Am Spätnachmittag des Vortages startete man mit dem 5-Blatt-Hubschrauber zum ersten Probeflug auf einem Modellflugplatz in der Nähe von Korneuburg. Wie befürchtet waren die Flugergebnisse nicht befriedigend. Noch schlimmer kam es beim Abstimmen der Flugeigenschaften des Ersatzhubschraubers, bei dem während der ersten Flüge das Hubschraubergetriebe ausfiel. Am Abend wurde das komplette Getriebe gewechselt und Rudi fuhr noch in der Nacht von Krems

nach Gröbming. Um 7 Uhr in der Früh angekommen mußten beide Hubschrauber eingestellt und abgestimmt werden, damit zu Mittag die Dreharbeiten beginnen konnten. Wie bei den Aufnahmen am Dachstein wurden auch am Stausee der Salza bei St. Martin drei Kameras verwendet. Der jeweilige Standort einer Kamera war die linke und rechte Staumauerseite und eine dritte in der Talsohle. Es war

ber zur Verfügung stand. Nochmals die gleichen sorgfältigen Vorbereitungsarbeiten, aber diesmal erfolgte der Anflug durch das Tal wesentlich kürzer, jedoch filmtechnisch genauso spektakulär. Nach Durchsicht aller Aufnahmen war es für die Regie klar, daß alle Flugszenen für die Fernsehserie in Ordnung waren. Die einzelnen Filmausschnitte wurden im Studio nochmals gecuttet um den Handlungsab-



vorgesehen, daß von der Brüstung der Mauer gestartet wird und nach einem Schwebeflug und Anflug zur Talsperre von ca. 5 Minuten das Hubschraubermodell an der Wehr zerschellt. Das wäre soweit nicht schwierig, aber wenn das Modell mit Sprengstoff versehen ist, hat dieses Erlebnis seinen besonderen Reiz. Der Aufprall des Hubschraubers an der Mauer mußte sehr spektakulär aussehen. Diesen spektakulären Effekt erzielte man durch einen über Funk ausgelösten Sprengsatz, der kurz vor dem Aufschlag explodierte. Kurz vorm Abheben des Modellhubschraubers zu seinem letzten Flug entschärfte ein Sprengmeister bei Leerlaufdrehzahl des Rotors und unter Berücksichtigung von Schutzvorkehrungen die Sprengladung und das Modell flog, wie mit dem Regisseur besprochen, die vorgeschriebene Flugbahn - Flug ins Tal, Kehrtwendung, Verfolgungsjagd bis zur Staumauer, Aufprall, Explosion - und „fertig sind die Filmaufnahmen“. Aus Sicherheitsgründen und durch den komplizierten flugtechnischen Ablauf wollte der Regisseur keine Wiederholungen dieser Flugszenen machen. Leider bemerkte man bei Durchsicht der Aufnahmen, daß eine Kamera nicht ausreichend funktionierte. Es mußte deshalb nochmals die gesamte Flugszene gedreht werden, obwohl nur der schlecht fliegende 5-Blatt-Hubschrau-

lauf effektiv zu gestalten. Für Rudi Pernerstorfer war das Mitwirken bei dieser Fernsehserie sicherlich eine interessante Sache, zeigt aber, daß für so manche Film- und Werbeaktivitäten der Modellflug eine alternative und wirtschaftlich günstige Variante sein kann. Jedenfalls im Augenblick noch sehr gering, aber für die Zukunft sicherlich noch ausbaufähig. Rudi Pernerstorfer, der in Schönberg bei Krems eine Flugschule betreibt, wird vielleicht bald mit einem Hubschraubermodell wieder vor der Kamera stehen.

Roland Dunger

Britten Norman Islander



Eine Zweimotorige aus dem Reich der Mitte

Ein Bau- (f) und Flugbericht von Manfred Stöcker

Der Wunsch nach einer "Zweimot" war eigentlich immer schon vorhanden. Nur die Skepsis (wie bei vielen Fliegern schon gesehen) gegenüber zwei Verbrennern schreckte ab. Mir ist das letzte "Ssst-Bummm" einer wunderschönen Transall noch im Ohr. Bei einer der üblichen "Inspektionen mit Kaffee" bei "hobby factory" wurde mir ein Kasten vor die Nase gelegt, auf dem ein Bild der Islander zu sehen war. Die Angaben (in Englisch und Chinesisch) weckten noch keine Ansprüche. Das große Staunen erfolgte erst nach Öffnen des Kastens. Alles liegt akkurat gepackt bei, die Holzteile bereits fertig (dreifarbig) bespannt, die GfK-Teile (!), Kabinenvorderteil und Motorgondeln, sind lackiert. Die nächste Überraschung kam beim Betrachten des Rumpfes. Soweit das erstaunte Auge reichte, saubere Klebestellen (Weißleim / Superkleber). Das Zubehör komplett: alle Räder, Fahrwerke, Anlenkungen, fertige Schubstangen, Scharniere und diverse Kleinteile. Die Spinner fehlen, aber das ist bei zwei möglichen Versionen klar. Ein Schulterdecker mit großer Flächentiefe, tief liegendem Schwerpunkt und geringem Gewicht ließ auch noch gute Flugeigenschaften erwarten. Da ich über die Ausstattung und Qualität dieses Bausatzes "baff" war, entschloß ich mich nach gründlicher Überlegung (die Islander kann sowohl mit Verbrenner (2x 3,5 ccm) als auch mit Elektromotoren ausgerüstet werden) und

kurzer Börseninspektion zum Kauf. Na ja, eigentlich wollte ich einen Hotline-Segler, aber

Motorisierung: Als Motoren wurden zwei der äußerst günstigen und leistungsfähigen "Venti 600" zum Preis von je 99.- ATS (richtig gelesen!) erstanden, dazu passende CNC-Getriebe von Simprop mit der Untersetzung 3.25 : 1. Beide komplette Einheiten brachten 440g auf die Waage. Diese sollten Luftschrauben von 12 x 9 (vom Hersteller sind Astro 15 Cobalt-Samarium-Motoren mit LS 8 x 6 im Direktantrieb empfohlen) in-Bewegung setzen. Als Stromversorgung wurden 2x 10 Zellen Sanyo rot vorgesehen, der Regler ist ein RS 100-30 MC mit 100 A für 8-30 Zellen mit 7-40 V, ebenfalls von Simprop. Hochstromflexkabel mit Goldsteckern vervollständigen den „Elektriker“.

Flächen : Das Einpassen und Einkleben der (fertigen) Holzmotorträger muß gewissenhaft erfolgen, da hier der Sturz/Zug festgelegt wird, welchen man aber in geringen Grenzen nachher durch Korrekturen an den Schellen noch verändern kann. Auf Grund der Überlänge der Motoren mit Getriebe mußten die Träger angepaßt werden. Die Motorgondeln werden einfach mit den beiliegenden Holzschrauben an den Flächen befestigt und haben keine tragende Funktion. Das Profil ist ein modifiziertes Clark-Y. Die Flächen-

verbindung besteht aus einem Aluminium - Flachband mit 3 x 20 mm und braucht nur in die bereits in der Fläche angebrachten Halterungen eingeschoben werden. Die Ausrichtung der Flächen im hinteren Bereich übernimmt im letzten drittel ein 3 mm Rundstahl, bei dem die Bohrungen für die Aufnahme ebenfalls bereits fertig vorbereitet sind. Angeschraubt werden die Flächen mit 2 Plastikschrauben. Alle Verbindungen, auch die Flächendübel, sind äußerst paßgenau verarbeitet und geben keinen Anlaß zu Beanstandungen.

Rumpf, Höhen / Seitenruder: Das Seitenleitwerk wird an den strategisch wichtigen Stellen von der Folie befreit und mit dem Übergangsdreieck senkrecht in die Rumpfführung geleimt. Auch hier fiel die ausgezeichnete Passung der Teile ins Auge. Die Servos (JR C509 für Seite, C4401 für Höhe) wurden eingepaßt und mittels der beiliegenden Schubstangen, welche vor den Servos durch Bowdenzughüllen gegen Ausweichen gesichert wurden, mit den Rudern verbunden. Für etwas kleinere KFZ gut auch die Möglichkeit, das Höhenruder abzunehmen. Eine Schraube lösen, Gabelkopf aushängen, erledigt. Hier gab es den einzigen Anlaß zur Kritik: das Höhenruder mußte an der linken Seite 1mm unterlegt werden. Die Folie der Ruder war in einigen Abschnitten etwas runzelig, mußte also nachgespannt werden. Erstaunlicherweise ist die verwendete Folie

Oracover und läßt sich daher ausgezeichnet nachbearbeiten. Die Scharniere der Ruder wurden nach dem Einkleben mit Weißbleim sicherheitsshalber verstiftet. Zu den Bohrungen für die Blechtreibschrauben: da alle Bohrungen in Holz sitzen, wurden die Löcher mit der altbewährten "Superklebermethode" verfestigt: Loch bohren, Schraube ein - und wieder ausdrehen, einen Tropfen Superkleber dünnflüssig einlaufen lassen, aushärten. Der Kleber härtet das durch die Schraube geschnittene "Gewinde".

Fahrwerk: Das Hauptfahrwerk ist wie beim Original profiliert verkleidet und mit Doppelrädern versehen. Die Anbringung erfolgt mit Nutleisten in den Flächen. Das Bugfahrwerk ist mit Lagerbock und innen liegender An-



und dauerhaft fixiert. Als Verlängerungen kamen verdrehte Kabel zum Ein-

Auswiegen: Zwecks Erreichung des Schwerpunktes ohne zusätzliche Bleizugabe mußte der Antriebsakku um die Hälfte seiner Länge nach hinten geschoben werden. Anschließend sitzt der Empfängerakku 1200 mA. Hier mußte ein zusätzlicher Anschlag für die Akkus eingebaut werden. Der Schwerpunkt liegt bei 71mm von der Nasenleiste. Diese Angabe des Herstellers kann übernommen werden. Der Unterschied ergibt sich aus der Verwendung von 1700mAh gegenüber den vorgeschlagenen 1000mAh Akkus.



Fliegen: An einem etwas windigen Tag ging's also ab auf den Flugplatz. Allgemeines staunen und suchen: wo sind denn die Motoren abgeblieben? Ach, ein Elektriker! Rasenpiste auch noch, Bodenstart? Na, das kann was werden. Wie schwer? Über 4 kg? Uiiiiii ..., ob der fliegt? Die Akkus eingesetzt, Reichweitentest und ein letzter Rudercheck, dann war es soweit. Beim Rollen am Boden ist das lenkbare Bugfahrwerk sehr hilfreich. Langsam Gas geben, die Islander beschleunigt und ist nach ca. 10m mit sanftem Höhenruderausschlag in der Luft. Auf Sicherheitshöhe wurde Gas zurückgenommen (Halbgas genügt für normalen Flug) und die Langsamflugeigenschaften getestet. Beim Strömungsabriß nimmt sie die Nase nach unten. Leichtes Gasgeben stabilisiert sie sofort. Nach 5 Minuten die erste Landung: mit Schleppgas anfliegen, kurz über dem Boden Gas heraus und etwas ziehen. Butterweich setzt die Islander auf.

lenkung am Kopfspant befestigt.

RC-Einbau: Die Flächenservo (JR C508) werden nach Ausschneiden der Deckel in den bereits fertig vorbereiteten Servoschacht nach Art der bekannten "Servo-Locks" angebracht

satz, welche bekanntlich den Entstörfilter auf kurze Distanzen überflüssig machen. Die Höhen- und Seitenruderservos werden einfach in die für Standardservos passenden Ausschnitte des bereits im Rumpf eingeklebten Servobrettes geschraubt.

Technische Daten

Spwt. : 1800 cm

Länge :

Gesamtgewicht :

Motoren : 2x Venti 600 (99.-ATS)

mit CNC - Getriebe 3.25:1, LSchr. 12 x 9

2 x 10 Zellen Sanyo rot (1700)

Preis: 2.198.- ATS (hobby factory)

Steuerung :

Quer, Höhe, Seite, Regler

Zusammenfassung: Die Islander fliegt sich wie ein Taxi und ist entsprechend gutmütig. Man soll es nicht glauben, aber bei genügender Thermik glaubt man (bei abgestellten Motoren) einen Segler zu fliegen. Die als kleine Winglets ausgebildeten Randbögen ersetzen die fehlende V-Form völlig.

Für ein Modell mit 2 Getriebemotoren ist sie preisgünstig und auch für Anfänger zu empfehlen. Außerdem liegt eine ausgezeichnete deutschsprachige Bauanleitung bei, welche durch ein zweites Heft mit Zeichnungen jeden einzelnen Bauschritt, sogar die Verkabelung, erklärt.

Noch ein Wort zu den Getrieben: Sollten Sie die Absicht haben, die Islander zu bauen, würde ich beim Getriebekauf schnellstens zuschlagen. Diese Getriebe wurden nämlich von Simprop aus dem Vertrieb genommen und sind nicht mehr lieferbar. Sie werden daher im Moment sehr günstig angeboten (-50%). Erhältlich sind Mo-

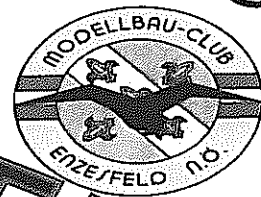
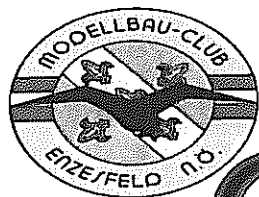
Rumpf	560g
Rumpfkopf (Gfk)	60g
Flächen komplett (incl. Alu-Verbinder)	820g
Seitenruder, komplett	50g
Höhenruder, komplett	80g
Beide Motorgondeln (Gfk)	120g
Hauptfahrwerk incl. Räder (4 Stk.)	170g
Bugfahrwerk, lenkbar (incl. Rad)	80g
Motorträger + Schellen	40g
GESAMT (ohne RC – Einbauten + Akkus)	1980g

dell und Zubehör bei hobby factory (Wien) und Modellbau Hardt (Baden). Bei Rückfragen bin ich über

(1) 9857976 zu erreichen. Für ganz eilige meine Mail-Adresse: mast15@xpoint.at
Manfred Stocker

Modellbauaustellung

des



MBC ENZESFELD



Kulturzentrum HIRTENBERG

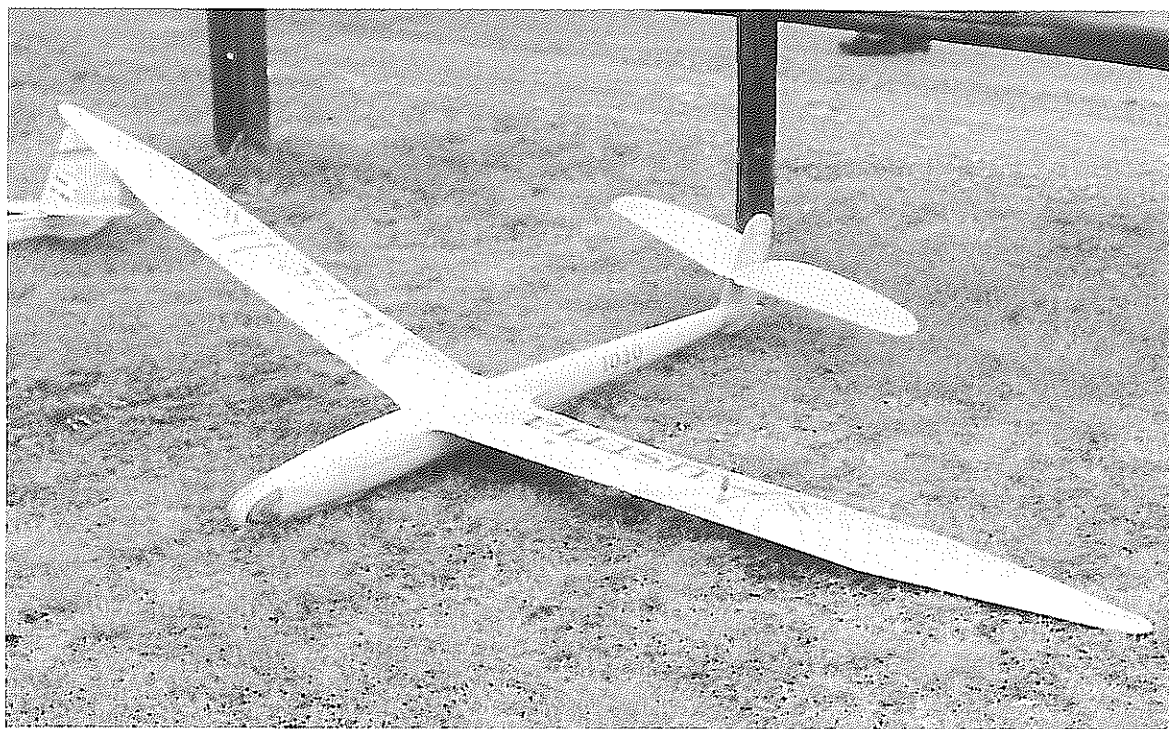
am 17. und 18. April 1999

jeweils von 09:00 bis 18:00 Uhr

Segelmodelle bis 6m Spannweite, Elektroflugmodelle, Kunstflugmodelle, Hubschrauber, Motoren, Videofilme, und vieles mehr. Unter anderem: Vorführung einer Modellflugturbine und eines Viertakt-Motors. Wir haben für Sie auch einen kleinen Flohmarkt eingerichtet und freuen uns auf Ihren Besuch!

Eintrittspreis: freie Spende.

Austria Meise nach fast 50 Jahren wieder erfolgreich!



Der AMD (ANTIK Modellflugfreunde Deutschland e.V.) rief bereits zum 14. mal seine nun schon 291 Mitglieder zur jährlichen Generalversammlung am ersten Wochenende im September an die Wasserkuppe (an der Rhön).

Rund 1/3 folgte dem Ruf ins Bürgerhaus von Ehrenberg/Wüstensachsen, wo von Donnerstag bis Samstag abends fachgesimpelt, gespeist, getagt und geehrt wurde. Untertags wurde geflogen - oder auf besseres Wetter gewartet. Zusammen mit den Familienangehörigen waren rund 150 Personen im Festsaal zu "organisieren". Die Wasserkuppe mutierte zur Nebelkuppe, gab Zeit frei zum Besuch des Segelflugmuseums auf der Kuppe - ein beeindruckendes Erlebnis - und jagte die flugwütige Truppe in die Ebene nach Bad Neustadt auf den dortigen Schmuckkästchen - Modellflugplatz zum Gummiseil - Start der ANTIK - Segler. 32 Starter stellten sich den Zeitnehmern in der ANTIK - Klasse 1 (sozusagen die Formel 1 der ANTIK - Flieger); vorgesehen waren 3 Durchgänge mit einem Streicher; jeder sollte versuchen, die Maximalzeit von 5 Minuten "oben" zu bleiben -, die Landung war eher Nebensache: man mußte nur den Flugplatz treffen und nicht die umliegende Äcker! - nach der vorherrschenden Wetterlage ohne thermische Einflüsse war alles eher eine „schnelle Sache“ !! - die max. 300 Sekunden wurden von Niemandem erreicht! Das Wetter selbst übernahm das Organisationskommando und strich

mit einem kräftigen 2-Stunden Regenguß den 3. Durchgang, somit war auch das erledigt! Sieger wurde der 1. Vorsitzende des Verein's Leo Bussmeier mit seiner Austria Meise 11, der Verfasser dieses Berichtes schaffte mit seinem echt betagten Sperber W 371 den 6. Platz. Die Ergebnisliste zeigt noch weitere 4 Austria Meisen 11 als Teilnehmer. Unser Dipl.Ing. Rudi Salzmann, in Krens beheimatet, hat es sich 1951 als Konstrukteur der Austria Meise wohl nicht träumen lassen, daß nach rund 50 Jahren seine Meise nochmals zu Siegerehren in der Spitzenveranstaltung des deutschen

ANTIK Modellfluges kommt. Und dies noch dazu an der Wasserkuppe, dem Dorado des Segelfluges schlechthin! Wer in Österreich Interesse am ANTIK - Modellflug hat, sollte sich bei den ANTIK - Modellflugfreunden Österreichs melden; Adresse: Fred Jedinger, Andreas Hofergasse 6, 3424 Zeiselmauer, Tel 02242 170001 -, das Planarchiv verwaltet unser Archivar Franz Cerny bei der Fa. Kirchert, Linzerstr.67, 1140 Wien, Tel. 01 / 9824463; umfangreicher Plankatalog ist erhältlich.

Adolf Helfert



Maschinen
bis 3500 kg
und
Zubehör
lagernd!

HAMAS

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

Ing. Josef Sillipp

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

MIT ABSTAND
der BESTE
PREIS!

100%
EIGENIMPORT

XZ 15

FRÄSMASCHINE

S 11.880,-

lieferbar März 1999
Ausführung wie
Fräsaufsatz, 140 kg

Fräsen mit
automatischem
Vorschub



BB22A
Drehfräskombi

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

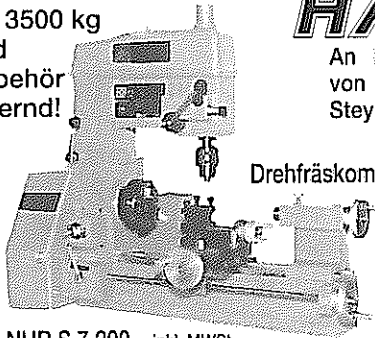
BB25A Drehmaschine S 14.760,-
Lieferbar März 1999, ohne Abb, Schaltgetriebe 115-1620 U/min,
6 Drehzahlen, Spitzenweite 700 mm, Spitzhöhe 125 mm, Hohl-
spindel 27 mm, ansonsten wie BB22A ausgeführt und aufrüstbar.

Drehmaschine mit \varnothing 125 3-Bk. S 9.990,-
oder mit \varnothing 100 u. 130 3-Bk. S 11.250,-
Fräsaufsatz mit Nutentisch S 6.990,-
Unterbau, Spänewanne/Spritzwand S 2.490,-
Preise inkl. MWSt.

Drehfräskombi BB 12

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

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



NORTON 900B

Techn. Daten:

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

NORTON 900 B / 1100 B

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

NORTON 900 B: AKTION S 30.000,-

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

BOHRFRÄSMASCHINE

ZX 40

Fräskopf
dreh- und
schwenkbar!

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

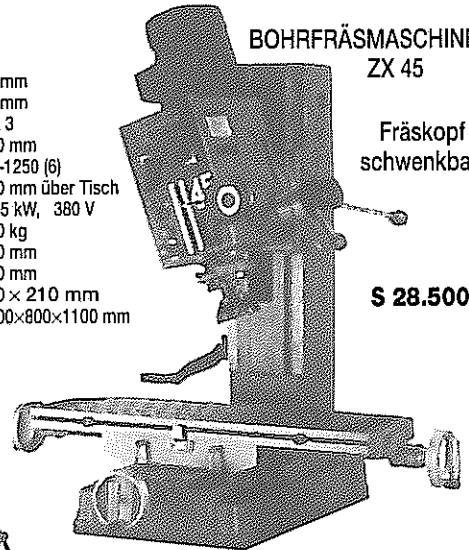
Bohrleistung: 32 mm
Fräskopf max: 75 mm
Spindelkonus: Mk 3
Pinolenhub: 130 mm
Drehzahlen: 50-1250 (6)
Spindelnase: 480 mm über Tisch
Leistung: 0,75 kW, 380 V
Gewicht: 290 kg
Längsweg: 500 mm
Querweg: 180 mm
Tischgröße: 730 x 210 mm
Abm lxbxh: 1100x800x1100 mm

BOHRFRÄSMASCHINE

ZX 45

Fräskopf
schwenkbar!

S 28.500,-



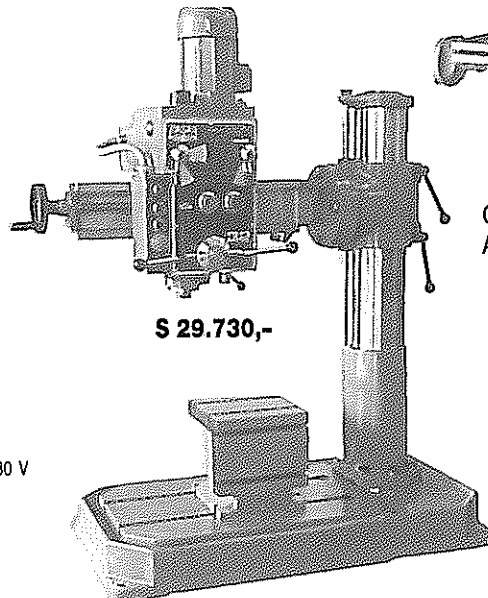
GETRIEBE Z 3032 x 7
AUSLEGERBOHRMASCHINE

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

GETRIEBE
BOHRMASCHINE
Z 4032 K

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

S 29.730,-



S 12.960,-

Alle Preise inkl. 20% MWSt.

Alle Maschinen sehr lauffähig, Leistungsfest bei uns möglich!

Verdreht – gekappt

Was passiert, wenn man Luftschraubenblätter bei einem verstellbaren Mittelstück verdreht oder wenn Luftschrauben nach nicht gerade erfolgreichen Landungen gekürzt werden?

Unter Modellfliegerkollegen werden solche Fragen meist mit einem Achselzucken quittiert oder man hört und liest auch manchmal vage Erklärungen. Kürzlich war ich darüber wieder einmal in eine Diskussion mit Meinungsvielfalt verwickelt. Ich versprach, der Sache auf den Grund zu gehen. Als Versuchskaninchen zog ich eine Luftschraube eigener Produktion mit den Abmessungen Durchmesser 400 mm und Nennsteigung 370 mm bei r 0,7 heran. Die Diagramme 1 – 5 mit ihren Meß- und Rechenergebnissen und die Zusammenfassungen „Verdrehen“ und „Kappen“ zeigen und erläutern die Steigungsänderungen und deren Auswirkungen für das Luftschraubenblatt.

„**Verdrehen**“, Diagramm 1 - 4:

Ausgehend vom Diagramm 1 mit der Nennsteigung 370 mm (22.81° bei r 0,7), wirkt sich die Blattverdrehung zu kleineren Blattwinkeln (15° und 10° , Diagramm 2 + 3) so aus, daß die Steigungen logischerweise allgemein kleiner werden. Geht man aber von der Nennsteigung bei r 0,7% aus, ist in Richtung Blattnabe zusätzlich eine Steigungszunahme und zur Blattspitze hin, eine Steigungsabnahme erkennbar!

Bei einer Verdrehung zu größeren Winkeln (25° bei r 0,7-Diagramm 4) tritt natürlich eine allgemeine Vergrößerung der Steigungen ein. Zusätzlich entsteht zur Nabe hin eine leichte und zu den Blattspitzen hin, eine etwas stärkere Steigungszunahme!

Wenn auch die Diagramme durch unterschiedliche Maßstäbe verzerrt sind, bei den Messungen Zehntelgrade mangels Präzisionsmeßgerät nur geschätzt werden konnten, die nichtlineare Blattwinkelverteilung der untersuchten Luftschraube eine gewisse Verzerrung verursacht und schließlich bei allen Messungen die Profiltangente herangezogen wurde, was insgesamt zu Ungenauigkeiten führt, ist klar erkennbar, daß jegliche Verdrehung der Blätter zu einer mehr oder weniger schlechten Blattwinkelverteilung und damit Güteverschlechterung gegenüber der Luftschraube mit Nennsteigung führt!

„**Kappen**“, Diagramm 5:

Kürzt man beispielsweise die 40 cm – Luftschraube ($H/D=0,925$) an jeder Blattspitze um 2 cm also um 10% des Durchmessers, tritt im Mittelbereich der Radiusstationen von r 0,4 – 0,7 eine geringfügige, an der Nabe jedoch eine stärkere, aber nicht ins Gewicht fallende Steigungsverkleinerung ein. Von der Radiusstation r 0,7 bis zur Blattspitze hingegen eine Steigungszunahme! Gerade Letzteres birgt in diesem Bereich die Gefahr eines Strömungsabrisses, vergleichbar mit der positiven Verwindung eines Tragflächenendes. Die Luftschraube wird hörbar laut!

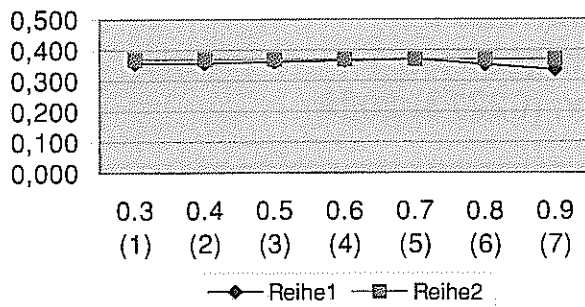
Übrigens ist auch bekannt, daß sich nach dem Kürzen von Propellern zuweilen eine Leistungsverbesserung des Antriebes einstellte. Dies lag wohl an einer typischen Fehlanpassung der ursprünglich verwendeten Luftschraube. Wahrscheinlich hatte sie einen zu großen Durchmesser oder eine zu geringe Steigung.

Für obigen Musterpropeller und alle anderen Größen dürfte eine Kürzung der Blattspitzen bis 5% des Durchmessers vertretbar sein. Allgemein gilt aber: Beachtung des Steigung/Durchmesser-Verhältnisses (je kleiner das H/D -Verhältnis, desto mehr kann man wegschnipseln, oder umgekehrt). Den geringen Leistungsverlust nimmt man aus ökonomischen Gründen eben in Kauf. Und nicht vergessen: Nach Schönheitsoperation, Prop wieder sorgfältig auswuchten!

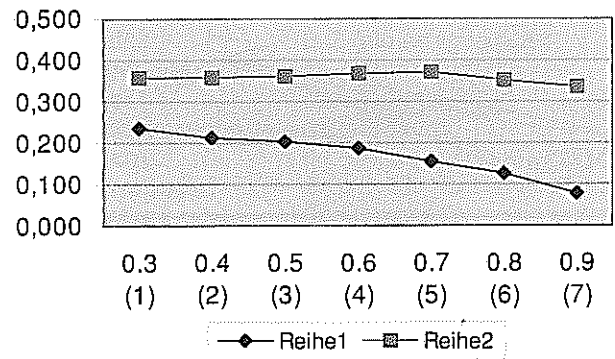
Oskar Czepa

Verdrehung, Diagramm 1 - 4:

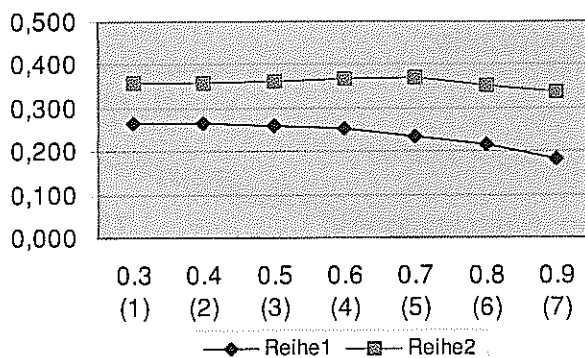
(1) Musterluftschraube D 400 / 370 mm =
22,81° bei r 0,7. Reihe 1: gemessen, Reihe 2:
theoretisch konstante Steigung.



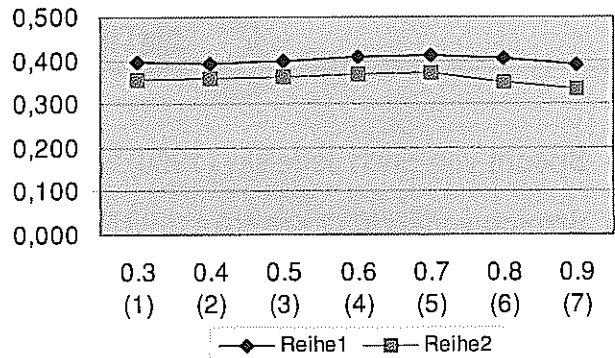
(2) Steigung 0,155 m = 10° bei r 0,7



(3) Steigung 0,2357 m = 15° bei r 0,7



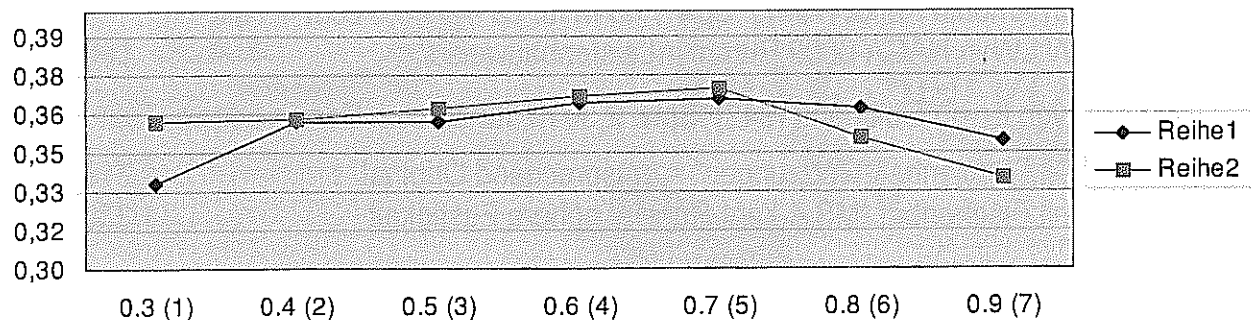
(4) Steigung 0,410 mm = 25° bei r 0,7



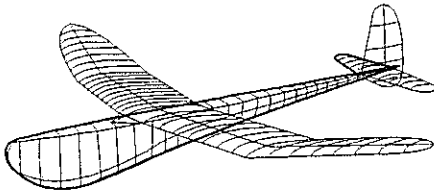
0,3 (1)	0,4 (2)	0,5 (3)	0,6 (4)	0,7 (5)	0,8 (6)	0,9 (7)	Radiusstationen
0,357	0,358	0,362	0,367	0,370	0,351	0,335	Reihe 1: Stg. Gemessen (1)
0,370	0,370	0,370	0,370	0,370	0,370	0,370	Reihe 2: Stg. konstant
0,235	0,213	0,204	0,187	0,155	0,125	0,079	Reihe 1: Stg. 0,155 m (2)
0,357	0,358	0,362	0,367	0,370	0,351	0,335	Reihe 2: Prop Diagr.(1)
0,264	0,266	0,260	0,253	0,235	0,217	0,181	Reihe 1: Stg. 0,2357 m (3)
0,357	0,358	0,362	0,367	0,370	0,351	0,335	Reihe 2: Prop Diagr.(1)
0,397	0,392	0,400	0,409	0,410	0,406	0,389	Reihe 1: Stg. 0,410 m (4)
0,357	0,358	0,362	0,367	0,370	0,351	0,335	Reihe 2: Prop Diagr.(1)

Kappen, Diagramm 5:

(5) 400 mm Prop (H/D = 0,925) gekappt auf 360 mm (H/D = 1,01 bei r = 0,7)



0,3 (1)	0,4 (2)	0,5 (3)	0,6 (4)	0,7 (5)	0,8 (6)	0,9 (7)	Radiusstationen
0,333	0,357	0,357	0,364	0,366	0,362	0,350	Reihe 1: gekappt (5)
0,357	0,358	0,362	0,367	0,370	0,351	0,335	Reihe 2: Prop aus Diagr.1



Adolf Helfert
Brunnenstraße 9
3433 Königstetten
Tel & Fax. (02273) 2034



Nachrichten aus der CNC-Produktion

Aktuelles Lieferprogramm CNC-Frästeilsätze für:

ANTIK-Segelflugmodelle:

- | | öS |
|---|---------|
| • Specht von Erich Jedelsky (1950) Spw. 1,2 m mit Pendel-HLW | 280.- |
| • Strolch von Helmut Kirschke (1937) Spw.1,84 m, Dämpfungs-LW | 735.- |
| • Adler von Fritz Reiss (1952) Spannweite 1,97 m , mit Pendel-HLW | 840.- |
| • Großer Albatros von H.Münch (1939) Spw.2,0 m,Profil RG-8, Leitwerke NACA-0009, Pendel-HLW. | 630.- |
| • Austria-Meise II von D.I.Rudolf Salzman (11/1951 / 5.Auflage) Spw.2,74 m, Pendel-HLW, Profil E-214, Leitwerke NACA-0009, Flächenbefestigung mit MS-4kant-Rohr,Kabinenhaubenkonstruktion für RC-Einbau. | 980.- |
| • PILOT IV von A.Degen (1940) Spw. 2,24 m | 1.395.- |
| • Baby von Helmut Kirschke (1934) Spw.1,2 m, Dämpfungs-LW | 420.- |

ANTIK-Motorflugmodelle:

- | | |
|--|---------|
| • Simplex von Antonin Kafka (1947) Spw.1,68 m für ca 4,5 - 6,5 ccm 4-Takt Pendel-HLW;LW in NACA-0009;Rumpf in Leistenbauweise | 560.- |
| • Goldhahn von Erwin Goldhan (1942) Spw. 2,30 m, für 10 ccm Benzin oder 4 -Takt | |
| Version A mit Flächenbef.“Holzzungen“ = entsprechend Original | 1.715.- |
| Version B mit Flächenbef.“MS-4-kant-Rohr“ = höhere Festigkeit | 1.330.- |

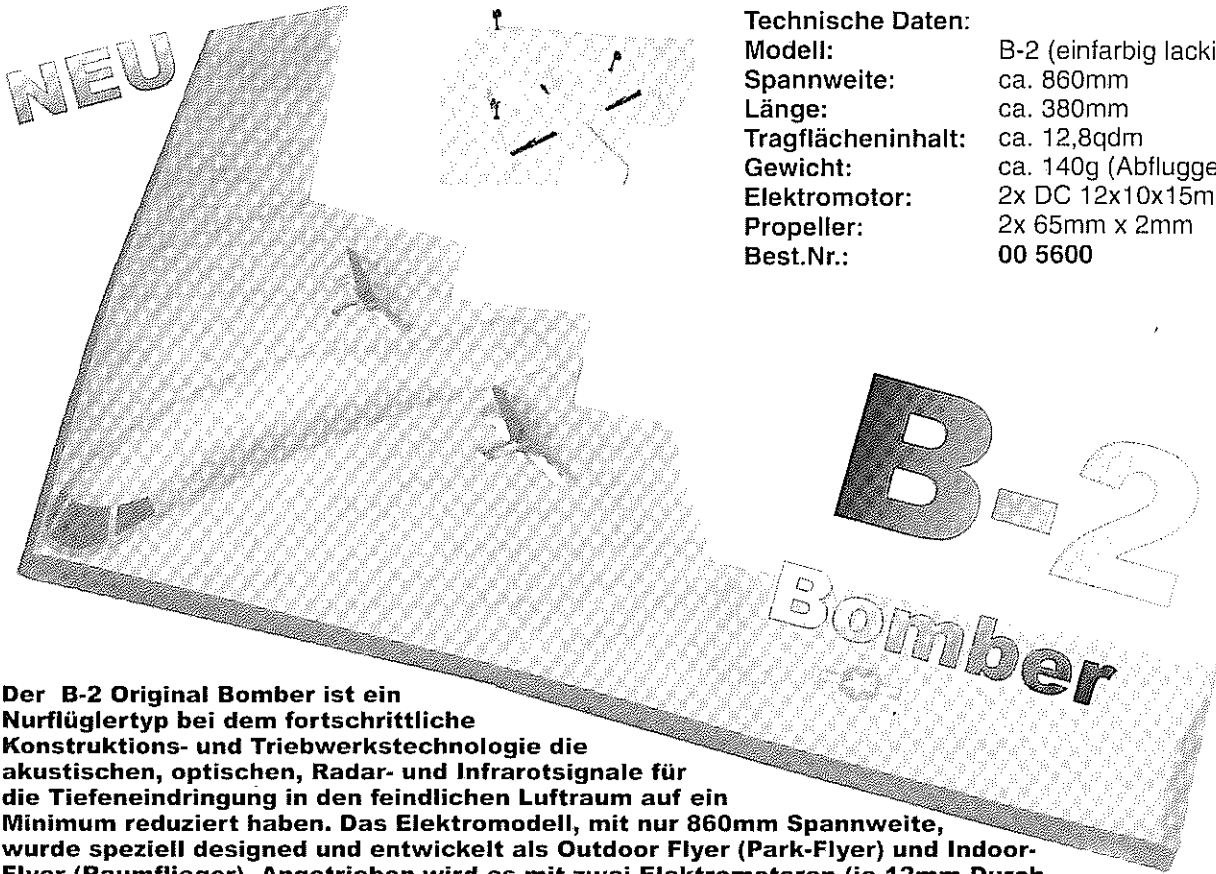
Kosten für Porto & Verpackung erfolgt nach Aufwand.

Planbestellungen bitte bei unserem
Archivar c/o Fa. Kirchert, Linzerstraße 65, A-1140 Wien, Tel. (01) 982 44 63

Bis auf weiteres mit Holm & Rippenbruch von eurem CNC-Konstrukteur A.Helfert!

JAMARA Neuheiten '99

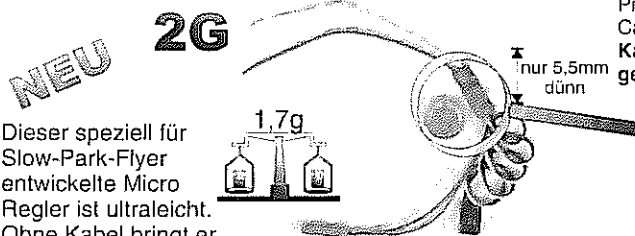
Unsere Artikel sind nur im Fachhandel erhältlich



Technische Daten:	
Modell:	B-2 (einfarbig lackiert)
Spannweite:	ca. 860mm
Länge:	ca. 380mm
Tragflächeninhalt:	ca. 12,8qdm
Gewicht:	ca. 140g (Abfluggewicht)
Elektromotor:	2x DC 12x10x15mm enthalten
Propeller:	2x 65mm x 2mm enthalten
Best.Nr.:	00 5600 *DM 99,00

Der B-2 Original Bomber ist ein Nurflüglertyp bei dem fortschrittliche Konstruktions- und Triebwerkstechnologie die akustischen, optischen, Radar- und Infrarotsignale für die Tiefeneindringung in den feindlichen Luftraum auf ein Minimum reduziert haben. Das Elektromodell, mit nur 860mm Spannweite, wurde speziell designed und entwickelt als Outdoor Flyer (Park-Flyer) und Indoor-Flyer (Raumflieger). Angetrieben wird es mit zwei Elektromotoren (je 12mm Durchmesser) und 6V/110mA Ni-Cad Akkus. Eine problemlose Montage wird durch eine perfekt vorgefertigte und lackierte Technikhartschaumtragfläche und dem Rumpf ermöglicht. Die leichte Bauweise macht aus dem B-2 auch einen eleganten Segler. Gesteuert werden sollte der Kleine mit einer 3-Kanalfernsteuerung, Micro Fahrtenregler und einem Mikroempfänger. Unter normalen Umständen sind Sie dann in der Lage den B-2 zwischen 5 und 10 Minuten in der Luft zu halten.

Micro Regler



Dieser speziell für Slow-Park-Flyer entwickelte Micro Regler ist ultraleicht. Ohne Kabel bringt er gerade mal ca. 1,7g auf die Waage.

Eigenschaften:

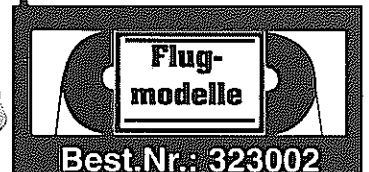
- Integrierte Empfängerstromversorgung
- Dauerstrom: 5A
- BEC steuert bis zu 3 Servo's
- Abmessungen: ca. 17x7,5x5,5mm
- 5-8 Zellen

Best.Nr.: 08 1005 *DM 48,00

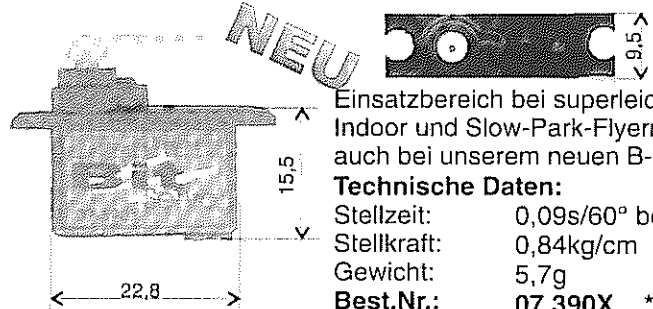
Fordern Sie noch heute unseren Generalkatalog mit Neuheitenprospekt '99 gegen DM 10,00 Schutzgebühr an. Neuheitenprospekt '99 gegen DM 3,00 Schutzgebühr.

JAMARA - Supervideo

(Mit den Flugmodellen: ME 109; Pilatus; Xel-Wing; Carisma; Ford Flivver; Cap 232; Maestro-Segler; Fournier) Kann direkt bei uns angefordert werden gegen 20,-DM in Briefmarken.



Bit Servo



Einsatzbereich bei superleichten Indoor und Slow-Park-Flyern wie auch bei unserem neuen B-2 Bomber.

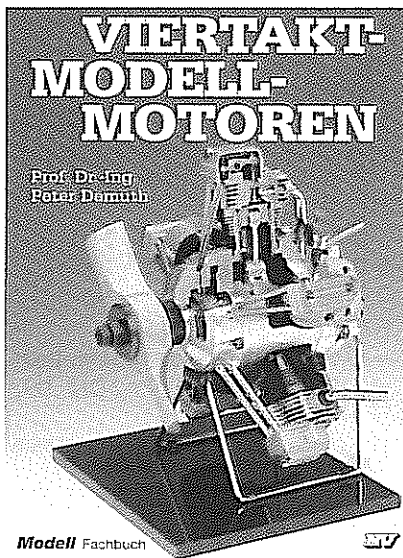
Technische Daten:

Stellzeit:	0,09s/60° bei 6V
Stellkraft:	0,84kg/cm
Gewicht:	5,7g
Best.Nr.:	07 390X *DM 66,00

JAMARA
Internet: www.online.de/home/jamara

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

ACHTUNG!! NEU
ISDN-Anschluß
Unsere neue Tel.Nr.
07565 / 9412-0



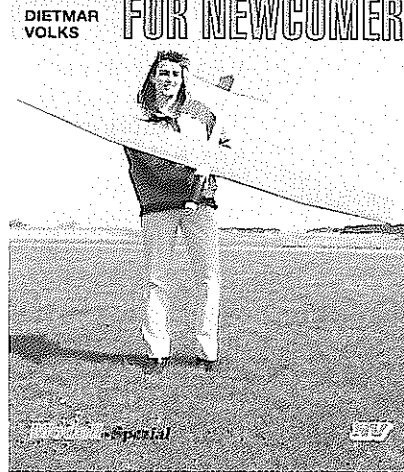
**Prof. Dr.-Ing. Peter Demuth
Viertakt-Modellmotoren**

4. durch die Redaktion Modell überarbeitete Auflage 1998,
224 Seiten; 279 Abbildungen; ISBN
3-7883-2185-7

Best.-Nr. 185 DM 35,- / sFr. 32,50 / öS 256,-Neckar-Verlag GmbH, Postfach 18 20, 78008 Villingen-Schwenningen Tel. 07721/8987-0, Fax 07721/8987-50 Der Viertakter als Antrieb in Motorflugmodellen ist seit langem schon den Kinderschuhen entwachsen. Leistungsfähige und zuverlässige Viertakter gibt es am Markt, sei es vom kleinen Einzylinder bis hin zum Sternmotor. Was dem Anwender aufzubringen bleibt, ist das notwendige Verständnis über diese Motorentechnik und der richtige Umgang mit ihr. Wer hier ansetzen möchte, findet mit dem Grundlagenwerk „Viertakt-Modellmotoren“ von Peter Demuth genau das nötige Hintergrundwissen. Sei es der Einbau des Motors, die Tankanordnung oder die Wahl des richtigen Treibstoffs sowie der Glühkerze, der Autor läßt kein Thema aus und gibt zahlreiche Tips, die den Umgang mit Viertakt Modellmotoren verständlicher machen. Als Anhang finden sich Leistungskurven und die technische Dokumentation zahlreicher moderner Viertaktmotoren, die Auskunft über Leistungsvermögen und Einsatzspektrum geben. Das Grundlagenwerk „Viertakt-Modellmotoren“ liegt nun in der 4. überarbeiteten Auflage vor. Der Autor dieses Buches ist leider viel zu früh verstorben, dennoch war es dem Neckar-Verlag möglich, das Werk nochmals zu überarbeiten, im Nachlaß fanden sich noch wichtige Unterlagen dafür.

Damit bleibt das Buch „Viertakt-Modellmotoren“ allen Fans dieser Motoren-Spezies erhalten und will weiterhin gegen den Ruf antreten, Viertakter seien komplizierte Modellmotoren.

**MODELLFLUG-BREVIER
FÜR NEWCOMER**



**Dietmar Volks
Modellflug-Brevier für Newcomer**

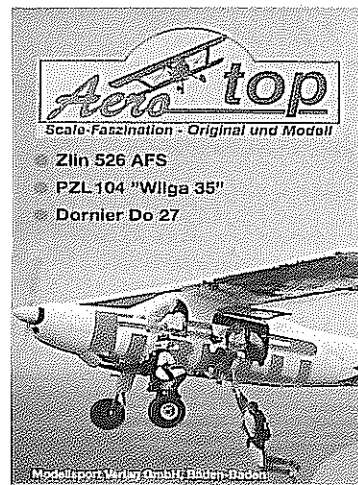
4., überarbeitete und erweiterte Auflage 1996

96 Seiten, 98 Abbildungen, ISBN
3-7883-2193-8 Best.-Nr. 193 DM 22,- / sFr. 20,- / öS 161,-Neckar-Verlag GmbH, Postfach 18 20, 78008 Villingen-Schwenningen Tel. 07721/8987-0, Fax 07721/8987-50, E-Mail: Neckar-Verlag@t-online.de

EWD Sturz und Kopflastigkeit, Begriffe aus der Welt des Modellflugs, die alten Hasen geläufig, Newcomern aber ein Buch mit sieben Siegeln sind. Wer sich für das Freizeitvergnügen Modellfliegen begeistern kann, sich aber aufgrund mangelnder Kenntnisse noch nicht an die Materie herantraut, für den schafft das Modellflug-Brevier für Newcomer Klarheit. Die vorliegende Schrift mit Anmerkungen, Erklärungen und Ratschlägen soll jenen am Modellsport Interessierten helfen, die ohne Erfahrung oder Hilfe eines geübten RC-Piloten die ersten Schritte mit einem ferngesteuerten Modellwagen wollen. Damit die erste Begegnung mit diesem faszinierenden Hobby Auftakt zu unvergeßlichen Modellflugerlebnissen wird, sind die wichtigsten zu beachtenden Punkte leicht verständlich dargestellt. Seien es nun die grundlegendsten Zusammenhänge, warum Flugmodelle überhaupt fliegen, worauf beim Bau zu achten ist, Hinweise, damit sie besser fliegen und wie die verschiedenen Ruder wirken. Vervollständigt wird das Brevier durch zahlreiche Tips rund ums Einfliegen und das Fliegen am Hang oder in der Ebene. Dabei hat das Buch Gültigkeit sowohl für den Motor- als auch den Segelflug, aber auch der E-Antrieb findet Berücksichtigung. Zu guter Letzt begleitet Dietmar Volks den Interessenten noch durch die ersten Kunstflug-

figuren und klärt ihn über die wichtigsten Luftverkehrsgesetze und Verordnungen auf.

Mit der jüngsten Auflage hat der Autor seinen erfolgreichen Buchtitel komplett überarbeitet und auf den neuesten Stand der Dinge gebracht. Damit steht jetzt jedem dieser Einstiegsberater wieder zur Seite.



Aero-top Nr. 2 - Videodokumentation klassischer und zeitgenössischer Flugzeuge!

Aero-top Nr. 2 wird dem hohen Anspruch, den sich der Modellsport Verlag gesetzt hat, gerecht, in dem es Flug- und Detailaufnahmen top-restaurierter Flugzeuge der Typen Zlin 526 AFS, PZL 104 „Wilga 35“ und der Dornier Do 27 mit entsprechenden vorbildgetreuen RC-Modellen ergänzt. Mit der Zlin 526 AFS wird eine der wenigen im Originalzustand verbliebenen DDR-Kunstflugmaschinen an ihrem Standort in Reinsdorf, südlich von Berlin, gezeigt. Mit Unterstützung des früheren Piloten Gerhard Franke entstand eine ausgezeichnete Dokumentation mit allen bautechnischen und fliegerischen Details. Die Dornier Do 27, als erstes in Deutschland gebautes Nachkriegsflugzeug, ist ebenfalls ein Thema von Aero-top 2 und wird entsprechend dokumentiert. Besonders reizvoll sind die atemberaubenden Aufnahmen eines Fallschirmsprungs aus der „Pirelli-Do“.

Das VHS-Video (Bestell-Nr. 464102) hat eine Laufzeit von etwa 70 Minuten und kann für DM 49,50 im Buchhandel, Modellbaufachhandel oder bei Modellsport Verlag GmbH, Postfach 2109, D-76491 Baden-Baden, Telefon 0 72 21 / 95 21-19; Fax 95 21-45 bezogen werden.

Sensationelle Erfolge 1998 mit **mc-24**

mc-24

Sets im Alu-Koffer

Best.-Nr. 4828 Für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 4828.B Für das 35-MHz-B-Band

Best.-Nr. 4842 Für das 40-MHz-Band

Sets ohne Alu-Koffer

Best.-Nr. 4829

Für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 4829.B

Für das 35-MHz-B-Band

Best.-Nr. 4843

Für das 40-MHz-Band

Umsteigersets

ohne Alu-Koffer

Best.-Nr. 4829.99

Für das 35-MHz-Band

Best.-Nr. 4829.99.B

Für das 35-MHz-B-Band

Best.-Nr. 4843.99

Für das 40-MHz-Band

Einzelsender

Best.-Nr. 4829.77

Best.-Nr. 4829.77.B

Best.-Nr. 4843.77

F5D Pylonrennmodelle

1. Robert Wimmer
2. Florian Schambeck
3. Jens Bartels
4. Stephan Merz und Mannschaftsweltmeister



COSMIC WIND-Team

beim Formel I Pylon-Wettbewerb anlässlich der WM in Neuhardenberg

1. Friedrich Mursch
2. Werner Dettweiler
3. Mathias Haas



Weitmeisterschaft in Neuhardenberg bei Berlin

△ F5B Elektro-Segelflugmodelle

Mannschaftsweltmeister mit:
Florian Lang
Franz Weißgerber

Europameisterschaft F3B Segelflugmodelle, in Finnland

1. Stephan Göbel
2. Thomas Rotte
5. Reinhard Liese und Mannschafts-europameister



Europameisterschaft F3C Hubschraubermodelle, in Wien

1. Rüdiger Feil
3. Hansjörg Rößner und Mannschafts-europameister



Die Abbildung zeigt den ausgebauten Sender MC-24. Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog F5 mit Neuhetenprospekt.

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



Neue Modelle braucht der Mann!

Mustang Best.-Nr. 3052
Spannweite: ca. 1075 mm



Hot Shot Best.-Nr. 3078
Spannweite: ca. 1530 mm



Master 60 Best.-Nr. 3182
Spannweite: ca. 1820 mm



Alpha Best.-Nr. 3112
Spannweite: ca. 1700 mm



Cessna 152 Best.-Nr. 3099
Spannweite: ca. 1600 mm

