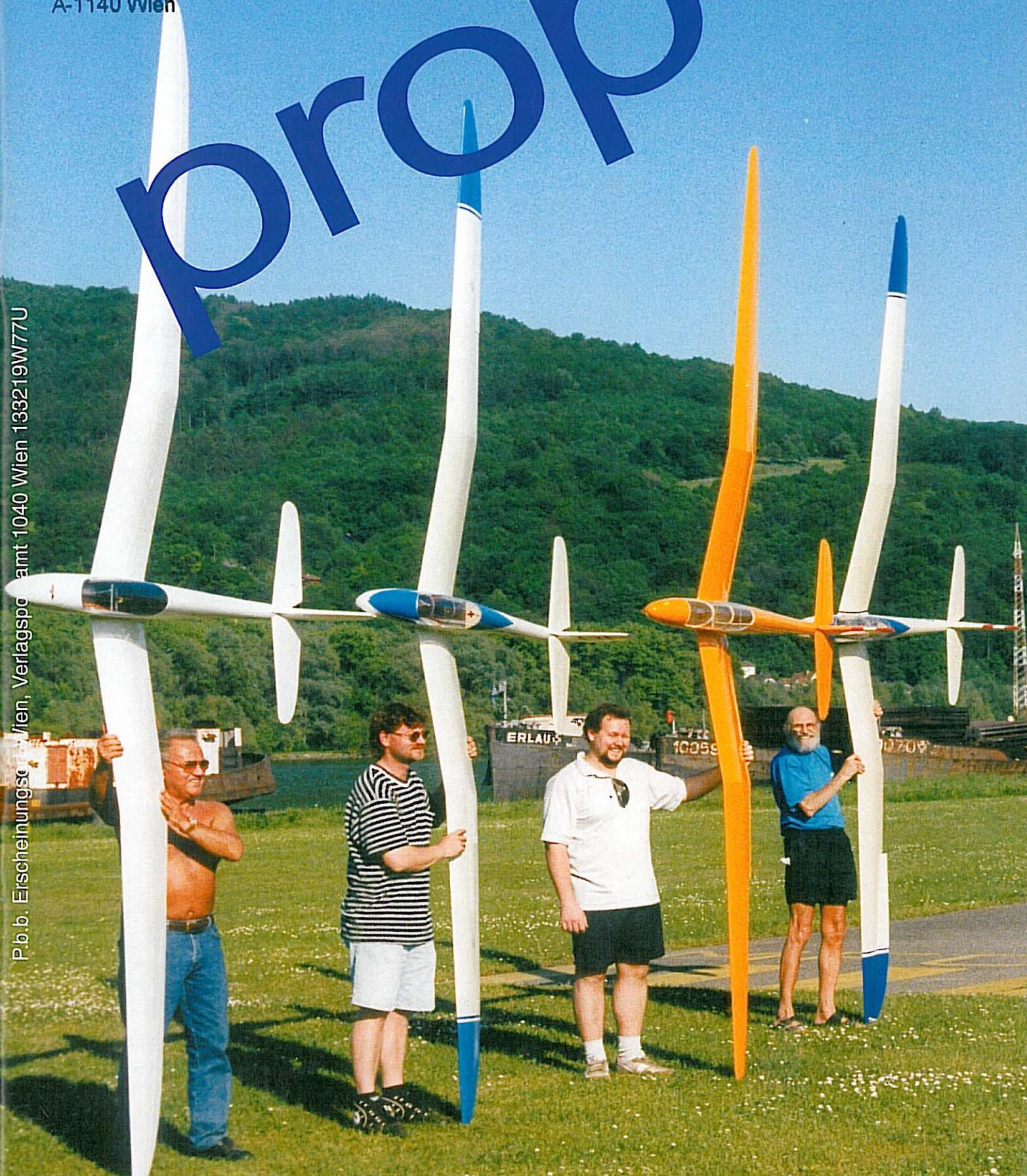


23. Jahrgang Heft 2/99

Herrn
Kirchert Gerd
Linzerstr. 65
A-1140 Wien

prop

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



*das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club*



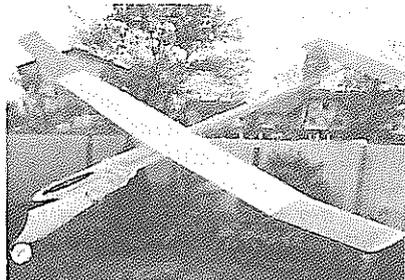
Inhalt



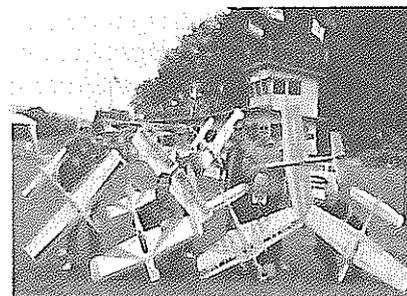
Die WELTCUPSIEGER
Fischer- Straniak
Seite 7



Elektroflug-Welt-
meisterschaft in
Neuhardenberg
Modellflug und Kul-
tur Seite 28



WAKEFIELD -Modell 1975
heute mit E-Antrieb
Seite 25



1.Hans Niederwimmer
Gedächtnisfliegen
Seite 8



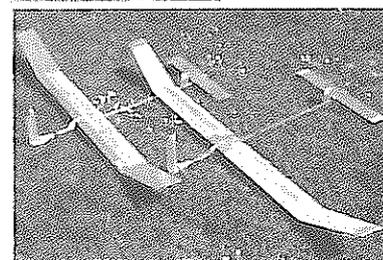
2. Steinfeldpokal F3B
des MSK Schwarzatal
Seite 21



Antik-Flugmodelle
im Aufwind ..oder:
ein Katalog wird
geboren! Seite 36



Highlights
Rosental
Jetmeeting 98
Seite 18



Staatsmeisterschaften
F1E Seite 16

Achtung ab sofort könnt Ihr prop per e-mail erreichen
red-prop@magnet.at

Redaktionsschluß Heft 3/99 30.06.99

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 und die Bundesfachreferenten.

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

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

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

Druck: Paul Gerin, 2120 Wolkersdorf



Bundessektionsleiter Dr. Georg Breiner

Liebe Fliegerfreunde!

Die Zeit scheint nur so zu rasen. Kaum hatten wir das neue Jahr begrüßt, so stehen wir schon mitten in der Saison 99. Auch heuer gibt es wieder eine große Anzahl von Wettbewerben im in und Ausland an denen unsere Modellflugsportler teilnehmen werden. Ich wünsche allen Teilnehmern an Wettbewerben, sei es ein regionaler Bewerb oder auch eine Europa oder Weltmeisterschaft, viel Erfolg, schöne Stunden mit Gleichgesinnten und faire und reibungslose Durchführung der Bewerbe.

Die erfreuliche, stetig steigende Anzahl der Mitglieder unserer Sektion-Modellflug läßt mich sehr Positiv in die Zukunft blicken und ich danke Euch allen für die Mitarbeit, ich glaube wir sind am richtigen Weg.

Eine Bitte, ja ein Sorgenkind habe ich jedoch, „unseren Spitz“ (Modellflugausbildungszentrum – Spitzerberg). Viele Länder beneiden uns um diese Einrichtung. Es wäre doch wirklich schade, wenn wir durch die geringe Anzahl von Teilnehmern an unseren Kursen diese Ausbildungsanlage verlieren würden. Selbstverständlich gab und gibt es noch Probleme mit „unseren großen Brüdern“ aber ich bin sicher, daß wir mit beiderseitigen guten Willen diese Probleme in den „Griff“ bekommen und dieses großartige und traditionelle Modell- und Großfluggelände mit unseren großen Brüdern gemeinsam nutzen werden. Also helft alle mit mit und besucht unsere Kurse!

Für alle Fragen, Anregungen, Hilfestellungen und Kummer steht Euch selbstverständlich die Bundessektion zur Verfügung.

Ich wünsche Euch allen weiterhin viel Erfolg und Freude mit unserem gemeinsamen faszinierenden Sport.

Euer
Dr. Georg Breiner
BSL

Achtung die neuesten Termine!

Styria-Pokal in RC-III	neuer Termin	05.06.99
Neukirchen in RC-III		26.06.99
MFC-Seadler in F3C	neuer Termin	02.-03. 10. 99
MFG Klagenfurt Jet-Meeting	neuer Termin	17.-18. 07.99
Landesmeisterschaften		
Wien F3F Hohe Wand	neuer Termin	19.09.99
Anmeldung und Info bei 1.HMS Tel. 0664 3729064		
<u>Freiflugpokal Zeltweg abgesagt !!</u>	neuer Termin folgt!!	

UMFC IKARUS RC-MS NÖ Cup am 6.6 und 22.8 bei beiden Wettbewerben ist der richtige Ansprechpartner Obmann Helmut Bauer Tel.02572 4747



Liebe Leser!

Die zweite Ausgabe unseres Magazins ist diesmal wieder im gewohnten Umfang an Seiten. Die Erstausgabe dieses Jahres, war wie immer natürlich stärker, da sich durch die Herausgabe des Terminkalenders (Terminprobleme bis März) einiges an Berichten angesammelt hatte. Natürlich bin ich sehr bemüht, dieses Jahr wieder sechs Ausgaben herauszugeben. Dazu jedoch brauche ich unbedingt Eure Mithilfe.

Sicher werden die fleißigen Autoren jetzt denken „der spinnt doch“ ich schreibe doch so viel und er bringt es nicht oder „es müßte doch genug Material vorhanden sein“.

Liebe Freunde wie heißt es doch so schön „eine Schwalbe macht keinen Sommer“ und fünf bis sechs Beiträge kein Magazin. Beachten muß ich natürlich auch noch die Aktualität und den Inhalt der Beiträge, da einige Leser peinlichst darauf achten, daß keine Sparte zu oft dran kommt. Habe ich, nur so zum Beispiel fünf Berichte von RCIII oder F3A oder F3C Wettbewerben so muß ich genau darauf achten ein Gleichgewicht herzustellen. So kann es natürlich vorkommen, daß manche Berichte erst sehr spät, ja sogar auch, aus Aktualitätsgründen, gar nicht mehr gebracht werden können.

Auch mit der Veröffentlichung diverser Testberichten muß sehr sorgsam umgegangen werden.

Also schreibt bitte möglichst aktuell, bitte auf Diskette oder gut leserlicher in Maschinenschrift, korrigiert bitte nicht im Text handschriftlich, faltet nicht die Ergebnisliste und sendet diese bitte nur in guter Qualität. Fotos (wenn auf Disk bitte als tif. oder jpg. in guter Auflösung min 300dpi) auf der Rückseite beschriften. Ich habe eine Schublade voll Fotos die ich nicht zuordnen kann. Bei Fotos von Wettbewerben sollten nicht immer nur die Siegerfotos gesendet werden sondern versucht doch einmal die Stimmung des Bewerbes, die Piloten mit ihren Modellen und vielleicht auch die Örtlichkeit des Fluggeländes zu vermitteln. Ich freue mich auf Eure Mitarbeit und danke schon im Voraus.

Euer
Manfred

MODELLSPORT
BOEHM

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

Sensationelle Angebote!

Vom RC-Einsteigerflugzeug

bis zum

RC-Hubschrauber-Komplettsset

Informieren Sie sich im Geschäft!

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

E-mail boehm@xpoint.at

! Täglicher Postversand !

Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Ich darf Euch über Beschlüsse informieren, welche von der Bundessektion Modellflug in ihrer Sitzung am 24. 4. 1999 getätigt wurden.

1) Zu den Prüfungsbestimmungen für nationale Prüfungen wurde auf Antrag des Landessektionsleiters von Oberösterreich Dipl. Ing. Konrad Neu folgende Änderung beschlossen.

Unter Punkt 18.2.5: der Absatz

Es dürfen nur jene Leistungspunkte herangezogen werden, welche nach Zuerkennung des nächst niedrigeren Leistungsabzeichens erfliegen wurden.

wird ersetzt durch

Es dürfen alle Leistungspunkte herangezogen werden, auch wenn sie vor der Zuerkennung der niedrigeren Leistungsabzeichen erfliegen wurden. Der Punkt 18.1.3 muß aber eingehalten werden.

Im Klartext heißt das, daß erflogene Leistungspunkte zur Erlangung von Leistungsabzeichen ab der Silber-C ihre Gültigkeit immer behalten, sofern sie entsprechend den Bestimmungen der MSO nachgewiesen werden können.

Die vorher zu fliegenden Prüfungen müssen aber vor der Einreichung abgelegt werden. Wenn Ihr dazu Fragen habt, kontaktiert mich!

Die Gültigkeit ist ab sofort!

2) Da in letzter Zeit vermehrt Anfragen zur Aufnahme von neuen Modellflugklassen bzw. Reglements in die MSO an mich bzw. die Bundessektion gerichtet wurden, hat diese auf meinen Antrag hin beschlossen, der MSO einen Anhang "Versuchsklassen" hinzuzufügen. Da diese Klassen durchwegs in Entwicklung begriffen sind, sollten sie diese auch von Be-

stimmungen weitgehend ungehindert durchmachen und unter bestimmten Voraussetzungen offizielle Wettbewerbe durchführen können.

Folgende Regeln wurden hiezu beschlossen:

-Die Aufnahme in diesen Abschnitt erfolgt auf Beschluß der Bundessektion.

In diesen Klassen werden keine Staats- und österreichischen Meisterschaften durchgeführt.

Offizielle Wettbewerbe (NW, NM) können aber durchgeführt werden, wobei die Durchführungsbestimmungen der MSO unter Punkt 12 einzuhalten sind. Landesmeisterschaften können nur mit Zustimmung des jeweiligen Landessektionsleiters durchgeführt werden!

Regeländerungen können durch die jeweiligen Proponentengruppen jeweils zu Beginn einer Saison ohne Beschluß der Bundessektion erfolgen, wobei diese in unseren Medien veröffentlicht werden. Bei Regeln, wo die Auswirkungen ohne Erprobung nicht erkennbar sind, können Varianten angeführt werden, wo dann in der offiziellen Ausschreibung definitiv angeführt wird, welche zur Austragung kommen.

Die Proponentengruppen halten Kontakt zum für den Sportbetrieb zuständigen ONF Detegierten (das bin derzeit ich) und lassen ihm alle wichtigen Informationen über die Entwicklung der Klasse zukommen,

Dieser leitet sie gesammelt regelmäßig an die Mitglieder der Bundessektion weiter und berichtet bei den Sitzungen der BS darüber.

Der Beobachtungszeitraum beträgt 3 Jahre, wo dann von der BS entsprechend den dann vorliegenden Fakten ein Beschluß über die Aufnahme als

nationale Modellflugklasse (oder auch nicht) gefasst werden kann.

Ich glaube, daß die Bundessektion dadurch repräsentative Entscheidungsgrundlagen zur Beurteilung der Aufnahmewürdigkeit als nationale Klasse in die MSO erhalten wird. Es macht keinen Sinn, eine Klasse zu kreieren, wo dann nur geringes Interesse besteht und kaum Aktivitäten stattfinden.

Derzeit sind folgende Klassen beschlossen:

RC-SH

ein Semi-Scale-Programm für Hubschrauber, beantragt von Josef Buchner

RC-Pylon 400

ein Elektro-Pylon-Programm für Speed 400 getriebene Rennflugzeuge beantragt von Bundesfachreferent Ing. Peter Meisinger.

Näheres dazu werden diese Kollegen in Kürze im PROP veröffentlichen.

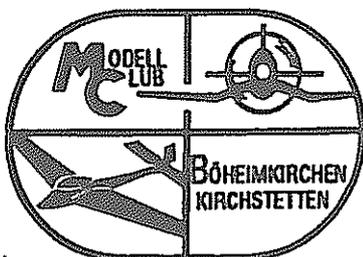
3) Auf Antrag von Curt Weller wurde für die Klasse RC-N (Nurflügel) ein sogenanntes Alternativprogramm beschlossen. Dies ist ein reines Zeitflugprogramm mit einem Hochstart durch Gummischlauch und Leine. Näheres dazu wird er in Absprache mit dem zuständigen Bundesfachreferenten im PROP veröffentlichen.

Beschlüsse, welche die einzelnen Klassen betreffen, werden von den jeweiligen Bundesfachreferenten bekanntgegeben.

Das wärs wieder einmal.

Euer

**Gottfried Schiffer
ONF**



TAG DER OFFENEN TÜR

Der Modellflugverein BÖHEIMKIRCHEN-KIRCHSTÄTTEN veranstaltet anlässlich seines 25 jährigen bestehens einen Tag der offenen Tür am

8.8.1999 ab 10Uhr!

Wir bieten unserem Puplicum vom Anfängersegler bis zum Hubschrauber „volle Action!“

FÜR ESSEN UND TRINKEN WIRD NATÜRLICH BESTENS GESORGT!!!

Wichtige Veranstaltungen/ Termine in

1) Österreichische Meisterschaften in der Klasse Seglerschlepp (RC-SL):

Am 28. und 29. August 1999 finden in Kraiwiesen bei Salzburg die Österreichischen Meisterschaften in der Klasse RC-SL statt. Alle interessierten Wettbewerbspiloten werden aufgefordert, an diesem Großereignis teilzunehmen. Die Nennung ist zeitgerecht, d.h. bis zum 16. August 1999, an das Sekretariat der Bundessektion Modellflug, Prinz Eugenstraße 12, 1040 Wien zu senden. Die genaue Ausschreibung befindet sich samt Anmeldeformularen im Mittelteil von PROP 1/1999. Die Nennung ist nur mehr vom Vereinsobmann zu unterzeichnen und dann direkt an das Sekretariat zu senden.

2) Österreich Pokal der Seglerschlepper:

Die Statuten des Ö-Pokals befinden sich in PROP 1/1999 und sind dort nachzulesen. Die Termine sind in der Zwischenzeit weiter präzisiert und auf Samstag oder Sonntag festgelegt worden:

Zwaring	Samstag, 15. Mai 1999
Thon	Sonntag, 30. Mai 1999

St. Johann Samstag, 12. Juni 1999

Statzendorf Samstag/Sonntag, 10. und 11. Juli 1999, Schlußwettbewerb

Achtung: Der Vereinsobmann von Thon - Josef Fleischhacker - hat mir mündlich mitgeteilt, daß er entgegen dem Terminkalender in PROP 1/1999 nun seinen Wettbewerb doch am Sonntag, dem 30. Mai 1999, austragen wird. Bitte deshalb unbedingt die Wettbewerbsausschreibung beachten bzw. bei Unklarheiten Herrn Fleischhacker anrufen: 0463-515134 Der Schlußwettbewerb in Statzendorf muß unbedingt abgehalten werden und wurde deshalb auf 2 Tage anberaumt. Sollte eine Durchführung am Samstag möglich sein, so wird der Ö-Pokal schon an diesem Tag abgeschlossen.

3) 3-Länder-Cup in RC-IV:

Erstmals wird heuer in der Klasse RC-IV und Einsteiger (Modelle bis 3,5 Meter Spannweite) eine Bundesländer übergreifende Cup-Wertung durchgeführt (die Statuten befinden sich in PROP 1/1999). Folgende 3

der Saison 1999

Veranstaltungen wurden dazu ausserkoren:

Statzendorf Sonntag, 23. Mai 1999
Schärding Sonntag, 25. Juli 1999
St. Johann Samstag, 25. September 1999

Achtung: Entgegen meinem Beitrag in PROP 1/1999 haben die Statzendorfer ihren Wettbewerb kurzfristig eine Woche vorverlegt. Der neue und endgültige Termin ist nun wirklich der 23.5.1999.

Führungswechsel:

Seit meiner letzten Aussendung in PROP 1/1999 hat niemand bei mir sein Interesse bekundet, das Amt des Bundesfachreferenten der Sparten RC-SL und RC-IV zu übernehmen. Deshalb nochmals meine Ankündigung, daß mit Ende August 1999 meine Amtszeit ausläuft und ich meine Funktionärstätigkeit an einen neuen dynamischen Mann übergeben möchte, der dann die beiden Sparten mit neuen Ideen und mit neuem Schwung ins neue Jahrtausend führen soll.

Hier nochmals meine Telefonnummer: 04215-2450.

Dr. Wolfgang Schober

MFG Feistritz/Gail weiter im Aufwind

Die Feistritzer Modellflieger mit ihrem Obmann Hans Wallner sind eine rührige Truppe und beschäftigen sich schon längere Zeit mit dem Segelkunstflug. Doch heuer haben sie sich noch mehr vorgenommen. Erstmals wird in Österreich speziell für die Freunde der Segelflug-Oldtimer ein Treffen organisiert.

Oldtimertreffen mit einem speziellen Mg-19 Stelldichein:

Vom 17. bis 18. Juli 1999 findet am Modellflugplatz in Feistritz an der Gail das erste Oldtimertreffen für Segelflugmodelle aus der Sperrholzära statt. Man möchte ein gemütliches Treffen organisieren und Gleichgesinnte zusammenführen, um ihnen einen Erfahrungs- und Gedankenaustausch zu ermöglichen. Vor allem die Nachbauten der Mg-19 des Österreichischen Konstrukteurs Ing. Erwin Musger werden sich am Rande dieses Treffens ein Stelldichein geben. Und hier sei auch gleich der entscheidende Hinweis angebracht, daß es keine super Scale-Konstruktionen sein müssen, um an dieser Veranstaltung mitmachen zu können. Die Modelle

sollen ihren Sperrholzvorbildern gleichen, müssen aber nicht „materialrecht“ gebaut sein. Kunststoffrümpfe oder Styroporflächen sind durchaus erlaubt, denn nur das äußere Erscheinungsbild soll auf das Vorbild hinweisen.

Den ganzen Samstag soll nach Lust und Laune geflogen werden, um die Eleganz und Schönheit dieser Modelle den interessierten Zuschauern zu zeigen. Für jene, die ohne Wettbewerbsstreß nicht leben können, wird am Sonntag ein kleiner Wettbewerb veranstaltet werden. Dabei sind Flugfiguren vorgeschrieben, die an das RC-IV Programm erinnern. Allerdings sind Wendefiguren enthalten, weshalb das Flugprogramm durchaus als anspruchsvoll zu bezeichnen ist (siehe Anhang).

Ganz nebenbei sei erwähnt, daß das Gailtal ein wunderschönes Urlaubsgebiet ist, das auch der Familie genügend Unterhaltung bietet, während der modellfliegende Vater „fliegerisch“ gebunden ist.

3. Segelkunstflugmeeting

Am Wochenende des 7. und 8. August 1999 findet zum dritten Mal das Segelkunstflugmeeting in Feistritz/Gail statt. Eingeladen sind alle vorbildähnlichen Segelkunstflugmodelle um auch heuer wieder ein kräftiges Lebenszeichen von dieser sehr anspruchsvollen Sparte des Modellfluges von sich zu geben.

Programm für Samstag:

1. Durchgang bekannte Pflicht (siehe Anhang)
2. Durchgang unbekannte Pflicht

Programm für Sonntag:

3. Durchgang bekannte Pflicht (siehe Anhang)
4. Durchgang Kür (vom Piloten selbst zusammenzustellen)

Die Anhänger dieser Modellflugklasse haben das Bestreben einen möglichst vorbildähnlichen Kunstflug den Zuschauern und Punkterichtern zu präsentieren. Es werden deshalb die Modell immer größer und nur das

Gewichtslimit von 20 Kilogramm setzt diesem Trend Grenzen. Wer äußerst spektakulären Modellflug sehen will, der wird nicht umhinkommen, nach Feistritz/Gail zu pilgern, um im Mekka des Segelkunstfluges 2 schöne und interessante Tage zu verbringen.

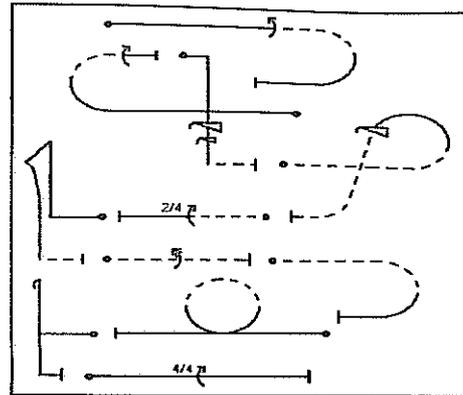
Veranstaltungen der MFG Feistritz/Gail in der Saison 1999

Oldtimer-Treffen mit Mg-19 Stell-dichein am 17. und 18. Juli 1999

3. Segelkunstflugmeeting am 7. und 8. August 1999

Ausschreibungen und Informationen gibt es bei Hans Wallner, 9613 Feistritz/Gail 134 Tel.: 04256-3275 Handy: 0664-2334517 (abends)

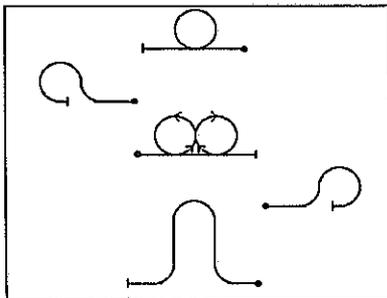
BEKANNTE PELICHT Segelkunstflugmeeting Feistritz/Gail



- 1.+2. DOPPELTER IMMELMANN
3. 1 1/2 TRUDELN
4. NEGATIVER 5/8 LOOP MIT 1/2 GERISSENER ROLLE
5. 2-ZEITEN ROLLE
6. MÄNNCHEN
7. NEGATIVE LANGSAME ROLLE
8. NEGATIVER ABSCHWUNG
9. LOOPING
10. TURN
11. 4-ZEITEN ROLLE
12. LANDUNG

Figurenfolge - Mg. 19 + Oldtimer Treffen

Modellfluggruppe Feistritz/Gail



1. Kreis
2. Verkehrskurve rechts
3. Liegende Acht
4. Verkehrskurve links
5. Haarnadelkurve
6. Landeanflug und Landung mit 180 Grad Kurve

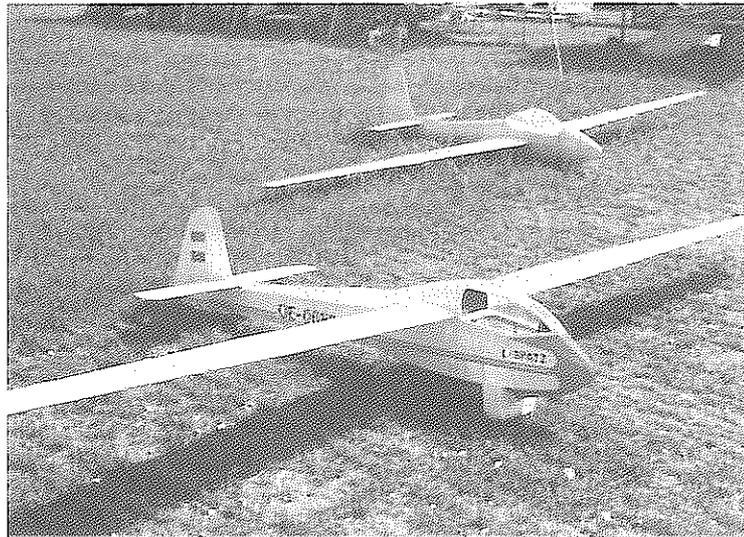


Bild oben: „Zwei Gegensätze“ L-SPATZ im Vordergrund und dahinter der Kunstflugsegler LUNAK Fotos: Dr. Schober

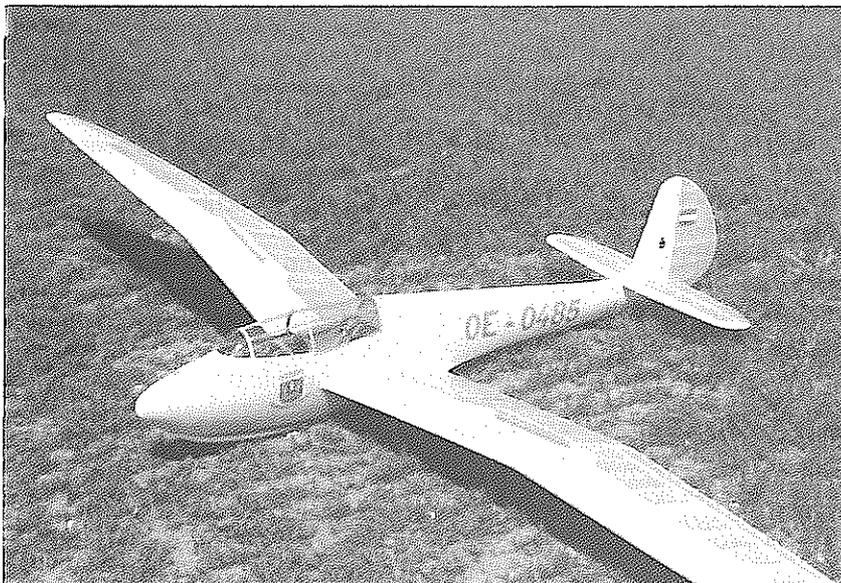


Bild links: Mg 19 von Franz Frommhund wartet auf den Piloten

Die Fesselflieger 1998

Die Fesselflieger haben 1998 aus meist privaten Gründen auf eine Teilnahme bei der Weltmeisterschaft in Kiew (UKR.) verzichtet. Trotzdem oder gerade deshalb war, in diesem Jahr, die Beteiligung bei internationalen Wettbewerben ausgesprochen hoch. Dabei wurden alle namhaften Bewerbe von Frankreich bis Ungarn und Dänemark bis Italien besucht.

Teamrace: Weltcupsieg für Fischer Josef und Straniak Hans!



Die WELTCUPSIEGER Fischer- Straniak Fotos: W. Weinselsen

Eine außergewöhnlich starke Saison konnten unsere Mannschaftsrenner Fischer / Straniak absolvieren. Nachdem sie bereits 1995 und 1996 den Weltcup gewinnen konnten, sicherten sie sich 1998, abermals diese begehrte Trophäe.

Nach einem eher mäßigen Saisonstart, in Kraiwiesen belegten sie „nur“ den 6. Platz, konnten sie Lugo di Romagna (ITA) und Gyula (HUN) gewinnen. Ein 3. Platz in Luxembourg und ein 4. in Landres (FRA) genügte ihnen um ihre ärgsten Widersacher, die Gebrüder Gilbert aus Frankreich, zu distanzieren.

Respektable Leistungen auch in den anderen Fesselflugklassen:

Speed:

Marksteiner Franz erreichte in Sebnitz 281,2 km/h (3. Platz), Popov Ivo in Lugo 279,7 km/h (3. Platz) und Kofler Helmut beim heimischen Bewerb in Kraiwiesen ebenfalls 279,7 km/h (4. Platz), damit zeigten sie in dieser Saison eine erfreulich geschlossene Leistung.

Kunstflug:

Weinseisen Walter belegte beim heimischen Wettbewerb in Kraiwiesen, unter 44 Teilnehmern aus 7 Nationen,

den hervorragenden 5. Platz und wenige Wochen später in Lugo di Romagna Platz 4, dabei fehlten ihm sogar nur weniger als 20 Punkte auf Platz 3, den aber der Pole Pavel Dziuba verdient erreichte. Die im Rahmen des Fesselflug-Cup in Kraiwiesen durchgeführte Staatsmeisterschaft Klasse F2B brachte folgendes Ergebnis:

1. Weinseisen Walter
2. Wenzel Franz
3. Weinmann Erhard

Fuchsjagd:

Königshofer Rudolf feierte in Tautenhain (GER) mit 7 Siegen unter 20 Teilnehmern aus 6 Nationen einen besonders schönen Sieg und konnte diese Leistung mit einem 3. Platz in Aalborg (DAN) abrunden.



Fischer- Straniak (mitte) im Gespräch mit Nitsche-Nitsche



EM 1999 in Spanien:

Durch ihre Leistungen sind folgende Piloten für die Europameisterschaft 1999, die wieder in Spanien abgehalten wird, qualifiziert:

F2A - Geschwindigkeit: Marksteiner Franz,

Popov Ivo

Kofler Helmut

F2B - Kunstflug:

Weinmann Erhard

Weinseisen Walter

Wenzel Franz

F2C - Mannschaftsrennen:

Fischer / Straniak

Nitsche Jun. / Nitsche Sen.

F2D - Fuchsjagt:

Königshofer Rudolf

Staffel Günter

Mühlparzer Armin

Bild links:

Die Speedflieger

Popov Ivo und Kofler Helmut

1. Hans Niederwimmer Gedächtnisfliegen

Kraiwiesen 24. - 26. Mai 1998



Den Wettbewerb in Kraiwiesen kann man zweifelsohne als einen der schönsten und auch größten in Europa bezeichnen. Wie in der Formel 1 Monte Carlo oder Monza, zählt Kraiwiesen schon seit langem zu den Klassikern unter den Fesselflugwettbewerben, insgesamt 97 Teilnehmer aus 13 Nationen bestätigen dies wohl eindeutig.

So sehr man sich über eine solche Beteiligung auch freuen kann, die Anforderungen an den Ausrichter sind dabei nicht zu unterschätzen, allerdings einen Verein wie den MFC-Salzburg mit Oswald Hajek als Organisationsleiter kann man nicht so leicht in Verlegenheit bringen.

Neben der Bereitstellung einer erstklassigen Infrastruktur (Campingplatz, Waschraum, WC u.s.w.) war in Kraiwiesen auch ein ausgezeichneter Funktionsstab im Einsatz. So waren beispielsweise, bei den 44 Kunstfliegern, die internationalen Punkterichter täglich ca. 7 Stunden im Einsatz.

Auch Wettbewerbsleiter Walter Reinisch kam etliche Male gehörig ins Schwitzen, das erklärt vielleicht auch sein etwas sommerliches Outfit, obwohl an keinem Tag das Thermometer höher als auf 10-12 °C kletterte. Kraiwiesen war diesmal wieder 3 Tage Fesselflug total, die noch von Hans Niederwimmer vorgeschlagene „Aussiedlung“ der

Kunstflieger auf die RC-Piste hat sich voll bewährt und den Bewerb enorm aufgewertet.

Hans Niederwimmer war, unter Anderem, immer ein Gönner und Förderer des Fesselfluges und wo immer er jetzt auch ist, er wird sich über die ungebrochene Beliebtheit seines Wettbewerbes freuen.

Walter Weinseisen

Walter Reinisch als wetterfester und eleganter Wettbewerbsleiter. „verrrry British“

Speedflieger Helmut Kofler beim „Leinenzugtest“ mit Walter Reinisch

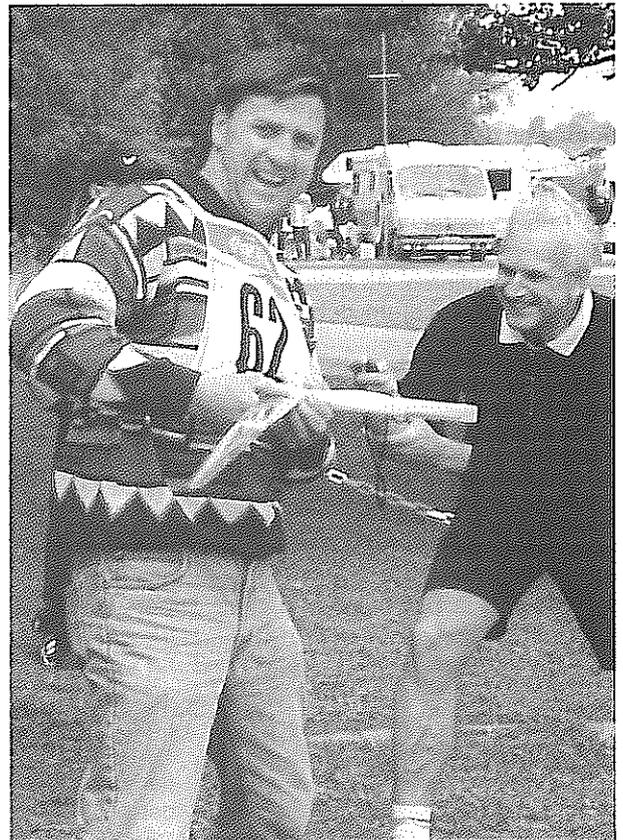
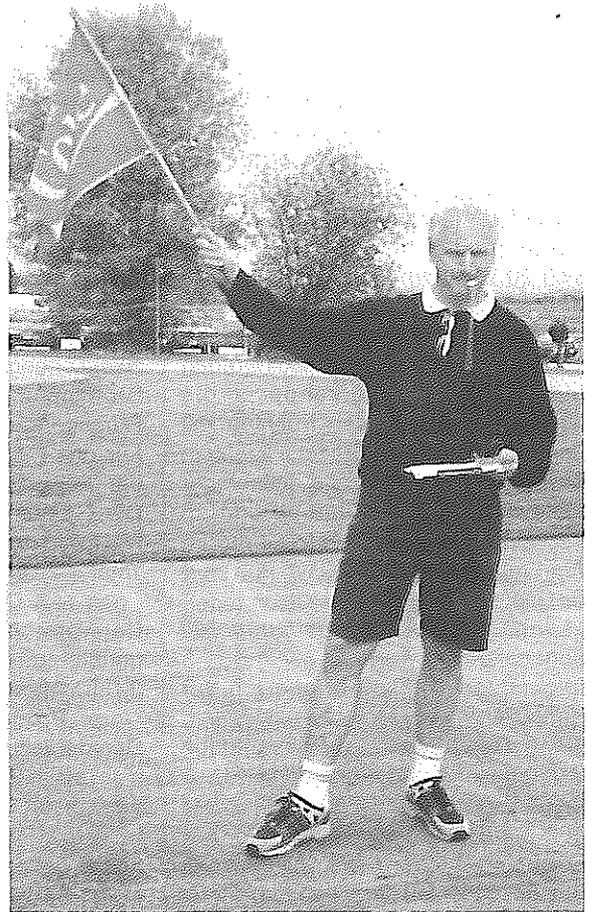


Bild links: Stefan Rättsch aus Deutschland mit seinem Modell- das Besondere daran? Er fliegt dieses Modell seit 18 Jahren

Liebe Helipiloten!

Im Anschluß an das Helitrainingslager in Gnas das durch Robert Schornsteiner sehr wirkungsvoll und erfolgreich durchgeführt wurde, (herzlichen Dank „Robi Rob“) wurde ein Punkterichterkurs und eine Landesfachreferentensitzung abgehalten. Zu meiner großen Überraschung fanden sich 20 Teilnehmer zum PR-Kurs ein und wir hatten beinahe zuwenig Untrelagen. Gemeinsam mit Michael Tunk (internationaler PR F3C) wurden in einem Workshop die Heliprogramme und das „Punkten“ mit den Teilnehmern erarbeitet. Hier mein besonderer Dank an alle Teilnehmer für die großartige Mitarbeit und an Michael für seinen Einsatz.

Am Freitag den 30.04.99 um 20h wurde die

„Landesfachreferentensitzung 99“ abgehalten.

folgendes Protokoll bringe ich zur Kenntnis:

1.) Begrüßung und Bekanntgabe der Tagesordnung durch den BFR.

2.) Bericht des BFR.

202 Rückblick auf Saison 98

Die EM in Wien war ein voller Erfolg, das Abschneiden der österreichischen Mannschaft gesamt gesehen enttäuschend.

202 Pilotenverhalten

Verhalten der Piloten gegenüber den Punkterichtern ist zu überdenken. Forderung des BFR: kein Kontakt zwischen Punkterichter/Piloten während des Wettbewerbes. Prinzipiell werden die Punkterichter angewiesen, ihre Wertungsergebnisse nicht mit den Piloten zu diskutieren. Ab Saison 99 ist es den Punkterichtern daher untersagt, während des Wettbewerbes jedwedes Feedback über die gezeigten Leistungen zu geben.

Piloten, die während des Wettbewerbes Punkterichter persönlich kritisieren oder im persönlichen Kontakt versuchen sie zu beeinflussen, werden umgehend vom jeweiligen Wettbewerb ausgeschlossen.

1.) Wahl des BFR.

1.1) Wahlvorschlag

Für die Wahl des BFR ist ein Wahlvorschlag vorliegend. Herr Manfred Dittmayer wird für weitere zwei Jahre zum BFR gewählt.

1.2) Stellvertreter für BFR

BFR Dittmayer bringt den Vorschlag ein, einen Stellvertreter für den BFR ab der Saison 1999 einzusetzen. Dadurch kann der BFR speziell bei der Bereuung der Bewerbe (Anwesenheit) wesentlich unterstützt werden. Dem Stv. BFR werden gleiche Rechte und Pflichten eines BFR übertragen. Für

die Funktion des BFR Stv. wird Herr Michael Tunk vorgeschlagen.

Die Wahl erfolgt einstimmig.

1.3) Durchführung der F3C Bewerbe

Mögliche Varianten für die zu fliegenden Durchgänge werden diskutiert. Folgender Vorschlag soll in der Saison 1999 umgesetzt werden:

Drei Durchgänge nach dem Programm A (gewertet werden die besten zwei Durchgänge). Im Finale werden zwei Durchgänge mit dem Programm B geflogen, wobei nur der bessere Durchgang gewertet wird.

Für das Finale sind die besten 50% der Teilnehmer (mind. 4) berechtigt. Die Gesamtwertung errechnet sich wie folgt:

Total = 2 Durchgänge A
+ 1 Durchgang B

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen:

2.) Änderung des Programms für RC/HC-C

Das derzeit gültige Programm zeigt sich als sehr zeitaufwendig. Daher wird ab der Saison 99 ein leicht modifiziertes Programm wettbewerbsmäßig geflogen.

Nach Streichung einzelner Figuren und Umreihung der Figurenfolge ist das Programm RC/HC-C wie folgt festgelegt:

1. Figur

Schwebeflug 5 sek.

2. Figur

Seitwärts Schwebeflug

3. Figur

Schwebeflug Außenkreis (Drehrichtung ist frei wählbar)

4. Figur

Schweberechteck**

5. Figur

Schwebeflug M

** (das Schwebequadrat wurde in ein Rechteck abgeändert). Nunmehr wird zwischen den hintersten Pylonen und der Mittellinie des Helipad geflogen). Dadurch ergibt sich mehr Abstand zwischen Modell und Pilot, und auch mehr Sicherheit.

Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen:

3.) Sonstiges

3.1) ÖPOKAL

Der ÖPOKAL wird nicht mehr als Wanderpokal veranstaltet. Unverändert erfolgt die Überreichung im Zuge des ersten Bewerbes des Folgejahres. Den ÖPOKAL 1998 sponsert Herr Egger Johann.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön Jonny.

3.2) Sitzungsintervalle

Die Teilnehmer sind einer Meinung, daß die Sitzungen der LFR mit dem

BFR, öfter als in der Vergangenheit, erfolgen sollen.

Ab der heurigen Saison wird einmal jährlich zu einer Sitzung einberufen. Nach Möglichkeit wird diese Sitzung im Zuge eines Bewerbes und in unterschiedlichen Bundesländern stattfinden. Die Organisation der Sitzung obliegt, in Koordination mit den BFR, jeweils dem LFR. Ziel der Sitzungen ist eine offene, gegenseitige Information aus den Landesfachreferaten und dem Bundesfachreferat.

3.3) Wettbewerbe in Mittel-/West Österreich

Als wünschenswert wird angesehen, Wettbewerbe verstärkt in der Region Mittel-/Westösterreich zu veranstalten. Die zur Zeit deutlich erkennbare „Ostlastigkeit“ sollte minimiert werden. Seitens dem BFR wird erwähnt, daß die Attraktivität, Wettbewerbe zu veranstalten, gefördert werden sollte. Die LFR sind herzlich eingeladen, dies in ihrem Verantwortungsbereich zu fördern.

1.4) Beurteilung/Analyse der Bewerbe

Hr. Tunk schlägt vor, ein Beurteilungssystem zur Bewertung aller durchgeführten Bewerbe einzuführen. Mittels standardisiertem Fragebogen (max. eine DIN A4 Seite) sollen Veranstalter, Jury, Punkterichter und Piloten über den abgelaufenen Bewerb befragt werden. Die Verteilung und Auswertung der Fragebogen erfolgt durch den BFR/BFR Stv. Die Ergebnisse der Auswertung könnten beispielsweise in den LFR-Sitzungen vorgestellt werden. Anhand den Ergebnissen werden gemeinsam gezielte Verbesserungsmaßnahmen besprochen. Der Vorschlag wird von den Teilnehmern positiv angenommen.

Sieger Ö-Pokal 1998:

F3C Josef Brennsteiner
Robert Schornsteiner
Franz Brennsteiner

F3C-S Michael Ebner
Manfred Wallisch
Adolf Weingast

HC/C Johann Mitterer
Harald Huber
Reinhold Selmann

Manfred Dittmayer
BFR F3C

Teilnehmer LFR-Sitzung 99:

Buchner Josef	LFR für OÖ
Dittmayer M.	BFR
Egger Johann	LFR für T
Hahn Alois/Vertretung für LFR W	
Schornsteiner R.	LFR Stmk
Tunk Michael	BFR Stv.
Worgas W.	LFR für B

AUSLÖSEN DER THERMIKBREMSE ÜBER FUNK.

Bei der Bundessektionssitzung am 24. April 1999 wurde dem Vorschlag zugestimmt, aus Sicherheitsgründen für die Freiflugklassen F1A und F1B bei nationalen Veranstaltungen die Auslösung der Thermikbremse über Funk zu gestatten.

In der Motorfreiflugklasse F1C ist die Regel schon im Code Sportiv international verankert!

Der Text lautet:

Bei F1C-Modellen dürfen Funkfernsteuerungen nur für Funktionen verwendet werden, die nicht rückgängig gemacht werden können, das sind Motorstopp und Thermik= Bremse. Stand v.1.1.1999.

Bei der CIAM-Plenarversammlung am 19. März 1999 wurde allerdings über diese Regel wieder diskutiert und England brachte einen Antrag auf ein Verbot ein. Aber auch über eine Erweiterung für die Klassen F1A und F1B, wurde gesprochen, jedoch ohne Erfolg. Ein drohendes Verbot für die Klasse F1C konnte durch die Fürsprache von Thomas Koster/Dänemark verhindert werden.

Sinngemäß heißt nun der neue Text in der MSO unter Nationale Bestimmungen, Para Fl 3.1. und 3.2. wie folgt:

Bei F1A-Segelflugmodellen und F1B-Gummimotorflugmodellen darf eine Funkfernsteuerung nur für die Funktion verwendet werden, die nicht rückgängig gemacht werden kann, das ist die Auslösung der Thermikbremse.

BFR Ernst Reitterer

Verkaufe:

**Schleppmaschine Spw 2600 mm
mit ZG 38 und Huckepackausatz.
ATS 5.200.-
Manfred Wurm
Tel.: 02732 73942**

Verkaufe:

**HABICHT- Kunstflugsegler in
Holzbauweise. Spw 3.800 mm incl.
7 Servos. ATS 8.200.-
Peter Aigner
Tel.: 02732 82 257**

nachdenklich.....

Als nach der Jahrhundertwende die Modellflugbabies zu krabbeln begannen, hatten sie meist unverkennbar das Aussehen ihrer Eltern, nämlich der Großflugzeuge oder unserer gefiederten Freunde. Nestflüchtig geworden und vom harten Alltagswettbewerb gefordert, begann sich ihr Aussehen allmählich zu wandeln. Sah man bei den frühen Vergleichsfliegen nur wenige, meist mit Gummimotor ausgerüstete Modelltypen, dauerte es gar nicht sehr lange bis einzelne erfolgreiche Modelle, besonders jene der beginnenden Segelflugära, nach Bauplänen in großer Zahl nachgebaut (geklont) wurden. Fortan beherrschten sie die nun beginnende Wettbewerbsszene. Erst gegen die Mitte dieses Jahrhunderts war mit Bauplanmodellen kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Wieder taten sich fast ausschließlich Eigenkonstruktionen hervor.

Um diese Zeit trat – zunächst fast unbemerkt – eine radikale Änderung in der Fortbewegungsart ein. Wurden bis dahin unsere Lieblinge ihrem Bewegungsraum dem Element Luft sich selbst eigenstabil fliegend überlassen, entsann man sich des Ursprungs und machte sie, wie schon bei den Aviatikern üblich, steuerbar. So entwickelte sich aus dem frühen Modellbauer, der aus purer Freude am Flugzeugnachbau seinem Hobby huldigte, allmählich der Wettbewerbsmodellflieger und schließlich der, festen Boden unter den Füßen behaltende, Modellfluggpilot. Erst einmal den Kinderkrankheiten entwachsen, war der Siegeszug dieser Spezies nicht mehr aufzuhalten. Die Fernsteuer-technik bot nun nicht nur die Möglichkeit das Modell bei Fuß zu landen, sondern auch den Nachbau der im Freiflug flugstabilitätsmäßig kaum zu beherrschenden naturgetreuen Motorflugmodelle. Auch dem Hubschrauber eröffnete sie einen bis dahin nicht für möglich gehaltenen Einzug in den Modellflug.

Wurde bislang jedes Flugmodell in fast allen Details vom Erbauer selbst geschaffen, bot man nun ihren Vätern, dem Wohlstandszeitgeist entsprechend, Produktionsunterstützung an. Zunächst in Form von Werkstoffpackungen wettbewerbserprobter Modelle, dann Baukästen mit Fertigteilen und schließlich immer mehr selbst konzipierte Flugmodelle der Modellbauindustrie, aber auch maßstabverkleinerte Großsegler und Motorflugzeuge aus dem Zivil- und

Militärbereich als Fix und Fertigmmodelle.

Analog zu dieser Entwicklung stand immer die Frage im Raum, wie man denn dem Nachwuchs am einfachsten das ABC der Modellfliegerei beibringt, anstatt daß er seine Freizeit verdöst. Bis vor kurzem galt da die erzieherisch wertvolle Lehrmethode: unbedingt erst einfachere Modelle in allen beim Modellbau gängigen Arbeitsgängen selbst bauen und erfliegen lernen, wenn auch unter Anleitung. Eine Bruchlandung ist dann kein Malheur. Der Erbauer weiß ja, wie das Modell sofort wieder instand zu setzen ist. Daß später einmal die Axt im Haus den Zimmermann erspart, ist ja auch nicht zu verachten. Hat der zukunfts-trächtige und mit Ausdauer veranlagte Neuling endlich den Bau seines ersten Modells beendet, sehnt er sich schon nach einem neuen, größeren Modell. So verschreibt er sich dem Modellflug, ja, er bleibt ihm häufig für immer treu. Ferner lernt man durch den nicht leicht gemachten Erwerb ganz allgemein den Wert einer Sache richtig zu schätzen. Sich sein Sportgerät selbst geschaffen zu haben und der ungeduldig herbeigesehnte Erstflug, wecken trotz all der Mühe Gefühle, an die man sich auch in späteren Jahren noch gerne träumerisch erinnert. Zu Zeiten schmaler Geldbeutel war diese Lehrmethode, zumindest was die Finanzen betrifft, wohl unumgänglich.

Nun ist die Industrie und der Handel längst dahintergekommen, daß Taschengeld reichlich vorhanden ist und man dem jugendlichen Anfänger – dem erwachsenen Neueinsteiger sowieso – einfach ein Fertigmodell anbietet. Kracht es, dann kauft er sich eben ein neues und irgendwie- und wann lernt er das Modellfliegen auch so, ohne das lästige, fade, zeitraubende Modellbauen. Im übrigen ist er mit dem ganzen Drum und Dran des Fernsteuereinbaues handwerklich genug gefordert. Schließlich sind wir in erster Linie Modellflieger. Der Modellbau ist ja doch nur Mittel zum Zweck. Und Gefühlsduselei wäre Zeitverschwendung.

Da fällt mir ein: schon zu Zeiten der Gebrüder Wright konnte man flugfähige Aeroplane im Spielwarenladen erwerben.

Mehr im nächsten **nachdenklich....** über die Wertigkeit: Flugmodell / Pilot von

Oskar Czepa

Freunde des Elektrofluges:

Da ich im Jahre 1998 eine schwere und anstrengende Dienstprüfung absolvieren mußte, waren meine Modellflugaktivitäten zum ersten Male seit 20 Jahren auf praktisch „Null“ reduziert. Mancher Aktiver wird sich vielleicht gefragt haben, ob ich überhaupt noch existiere. Keine Bange – **ich bin wieder da!**

In meiner heutigen Kolumne möchte ich nicht nur in die Zukunft sehen, sondern auch die Höhepunkte der Saison 1998 noch einmal kurz streifen.

Neues aus der Bundessektion:

Anläßlich der Herbstsitzung der Bundessektion wurde das Nationalteam für die F5B EM 1999 in Schweden aufgestellt. Folgende Mannschaft wurde nominiert:

TM BFR Peter Meisinger
Rudolf Freudenthaler
Herbert Aigelsreiter
Kurt Hainzl
Reserve: Dieter Safarik

Da Herbert Aigelsreiter aus privaten Gründen nicht an dieser Europameisterschaft teilnimmt, wird Dieter Safarik seinen Platz einnehmen. Da ich die Qualitäten dieses Piloten kenne und die Qualifikation äußerst knapp ausgefallen ist, wird dies die Stärke der Nationalmannschaft nicht schwächen.

Die Staatsmeisterschaft der Klasse F5B und die Österreichische Meisterschaft der Klasse F5B-600 wurden nach Oberpullendorf in Burgenland vergeben.

Die ersten bekannten Termine für 1999 in Österreich und im benachbarten Ausland:

01. – 02. Mai Brno/CZ
F5B, F5B600

13. – 16. Mai IW Pfäffikon/Ch
F5B, F5C, F5A

15. – 16. Mai Jihlava/CZ
F5B, F5B600

22. - 23. Mai IW Panoniacup /
Oberpullendorf(B) F5B, F5B600 sowie
STAATSMEISTERSCHAFT
F5B, F5B600

29. – 30. Mai PRATO/I
F5B, F5B600

12.-13. Juni
Reichenthal(OÖ)
F5B, F5B600

19. – 20. Juni Nesvacily/CZ
F5B, F5B600

03. – 04. Juli München/D B und C
Kader
F5B, F5B600

3. Juli Internationaler
Pylonwettbewerb
F5D sowie RC-Pylon 400
in St. Valentin/N

4. Juli Internationales E-Meeting /St.
Valentin(N) Alle Elektroflieger sind
sehr herzlich eingeladen! Auch für
mich ist dies ein Pflichttermin, da die-
ses Wochenende zu den Schönsten
und Lustigsten im Jahr gehört. Viele
anerkannte Schaufluggpiloten - auch
aus dem Ausland - haben ihr Kommen
wieder zugesagt. Mittlerweile hat sich
diese Veranstaltung (meiner Informa-
tion nach ist dies die zweitgrößte Ver-
anstaltung in Europa) zu einem Mek-
ka der Elektroflieger herausge-
mausert.

16. – 18. Juli Karlsberg/S
F5B, F5B600

17. – 25. Juli Karlsberg/S
EUROPAMEISTERSCHAFT
F5B, F5D

14.-15. August
Reblauspokal(N)
F5B, F5B600

04. – 05. Sept. Paskov/CZ
F5B, F5B600

11. – 12. Sept. Bad Brückenau/D
B und C Kader
F5B, F5B600

15. – 17. Oktober Ambri/Ch
F5B, F5D

Klasse F5D:

Ich möchte in Erinnerung rufen, daß jene Piloten – die eine Qualifikation für die WM 2000 in den USA anstreben – folgendes beachten sollten. Da heuer keine Staatsmeisterschaft in dieser Klasse ausgetragen wird, muß ersatzweise ein Internationaler Wettbewerb zusätzlich herangezogen werden. Das bedeutet, die Einreichung von 2 Internationale (oder NWI) sowie ein Wettbewerb der Deutschen Meisterschaft.

Klasse RC-E7:

Wie viele von Euch sicherlich bekannt ist, wurden während der letzten Saison verstärkt sogenannte Tiefdeckersegler eingesetzt. Dies führte zu heftigen Diskussionen unter den Elektrofliegern, da diese – lt. Aussagen der aktiven Piloten – einen Vorteil in der Landeeinteilung bringen sollen. Ich versuche gerade im Fachausschuß eine befriedigende Lösung zu erarbeiten, da diese Art von Flugzeugen sicherlich nicht den Grundgedanken dieser Klasse entsprechen. Es ist leider nicht so einfach eine entsprechende Formulierung zu finden. Schließlich sollten grundsätzlich jede Art von Segelmodellen mit einem 7 Zellen-Antrieb eingesetzt werden können. Deshalb möchte ich hiermit alle RC-E7 Piloten dahingehend informieren, daß bei weiter anhaltender negativen Haltung der Aktiven gegenüber Tiefdeckermodellen diese wahrscheinlich vom Fachausschuß durch Regeländerung verboten werden.

WELTMEISTERSCHAFTEN Klasse F5D UND F5B:

Dieses Ereignis wird in einem gesonderten Bericht im PROP beschrieben.

ÖSTERREICHISCHE STAATSMEISTERSCHAFTEN Klasse F5D:

Diese Internationale Meisterschaft wurde am 13. Juni 1998 vom MBC Dädalus St. Valentin durchgeführt. Leider konnte ich als amtierender Staatsmeister in dieser Klasse auf Grund der eingangs erwähnten Gründe meinen Titel nicht verteidigen. Der Wettbewerb wurde von den Mannen des MBC Dädalus unter Führung des Obmannes Franz Grubbauer wieder fachgerecht durchgeführt. Dieser Verein kann als die Hochburg des Elektropylonfluges angesehen werden, da er meiner Information nach als einziger Verein regelmäßiges Pylontraining durchführt. Leider wurde diese Meisterschaft vom schlechten Wetter heimgesucht. Bei Tempo 260 bis 280 wird das Fliegen im Regen schon zur Qual. Dennoch konnten drei Durchgänge durchgeführt werden, bei denen das Endergebnis auf Messers Schneide stand. Sieger und somit Staatsmeister der Klasse F5D wurde Wolfgang Zauner aus St. Georgen vor Gunter Seifert und Rudolf Moser vom MBC St. Valentin. Die E-Pylonfamilie; Teilnehmer der Klassen RC-Pylon 400 sowie F5D beim gemeinsamen Fototermin. Gleichzeitig wurde auch ein NWI Wettbewerb dieser Klasse ausgetragen. 18 Piloten aus den Niederlanden,



*Das imposante Starterfeld der 3. Österreichischen Meisterschaften RC-E7
Fotos: P. Meisinger*

Deutschland und Österreich reisten an. Den 1. Platz dieser Wertung konnte Harald Konrath in Anspruch nehmen. Ich wußte gar nicht das Motorenhersteller auch so gut fliegen können – bravo Harald! Mit 84,2 sec flog er im 2. Durchgang die schnellste je auf diesem Platz erfolgene Zeit. Und das bei diesem Sauwetter! Den 2. Platz belegte der spätere Weltmeister Robert Wimmer vor Gerald Mose beide ebenfalls aus Deutschland.

Im Zuge dieses Wettkampfes wurde auch ein Wettbewerb der Klasse RC-Pylon 400 ausgeschrieben. Auch in dieser Klasse lieferten sich die Piloten heiße Duelle um die vorderen Plätze. Die Teilnahme von Piloten aus Deutschland unterstreicht den Beliebtheitsgrad dieser Klasse. Leider wurde der Wettbewerb nach dem 1. Durchgang aus Witterungsgründen abgebrochen, damit die Staatsmeisterschaft ordentlich und fair durchgeführt werden konnte. Da der verwendete Motor SPEED 400 der PWER 400 nur ca. ÖS 100.- kostet, kann man hier von einer der finanziell äußerst günstigsten Klasse sprechen. Es ist eine Freude zuzusehen, wie cool die Jugendlichen den Kurs abfliegen. Ich hoffe, daß ich heuer wieder einige neue junge Gesichter begrüßen kann.

Sollte jemand an mehr Informationen über diese Klasse interessiert sein, so stehe ich sehr gerne zur Verfügung.

ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN Klasse RC-E7:

Die zweite Österreichische Meisterschaft wurde diesmal in die grüne Stei-

ermark vergeben. Die Wahl fiel auf den Verein MFC Andritz unter der Leitung des Obmannes Hans Schimpel, wel-

Wettbewerbsleitung konnten 4 der ausgeschriebenen 5 Durchgänge durchgeführt werden. Dabei konnten



v.l.n.r. 3. Martin Masal Vbg, die steirische Apfelkönigin, ÖM Josef Molzbichler Krt., 2. Günter Lechner T. und Bgm. Franz Platzer, ein Freund und Förderer des Modellflugspotes

cher die Meisterschaft vom 12.9. bis 13.9.1998 durchführte. Um es gleich vorwegzunehmen – es war eine ausgezeichnete Wahl. Ich durfte selten einen Wettbewerb miterleben der derartig gut und durchdacht organisiert wurde.

Mit meiner Person als Wettbewerbsleiter sowie Hr. Ing. Reiterer als Jury wurden die Vertreter der Bundessektion schon während der Herbstsitzung 1997 bestimmt.

Da unsere Sportart im Freien aktiv ist, muß man leider auch mit den Launen des Wettergottes leben. Diese Launen konnten wir durch intensiven Regen miterleben. Dank der hervorragenden Disziplin der Wettbewerbsteilnehmer und der leider notwendigen strengen

die Piloten den hohen Standart in dieser Klasse demonstrieren. Die geforderten 15 min. Dauerflug konnten jedesmal erfliegen werden, obwohl bekannterweise starker Dauerregen nicht gerade förderlich für die Aerodynamik ist.

Da die Siegerehrung vom Bürgermeister sowie von der steirischen Apfelkönigin durchgeführt wurde, unterstrich nur den Stellenwert dieser Meisterschaft für diese Region.

1. und Österreichischer Meister wurde Josef Molzbichler jun. aus Kärnten vor Günther Lechner(T) sowie Martin Masal(V).

**Ing. Meisinger
Bundesfachreferent F5**

29. Innvierter Wanderpokalfiegen in der Klasse RCIII

17 Piloten fanden sich am Morgen des 25. Juli auf dem Modellflugplatz Ranseredt der Schäringer Flieger Union ein, um sich zu messen. Das Wetter war sonnig, die Windgeschwindigkeiten gering. Die RCIII Gemeinschaft ist in dieser Gegend sehr aktiv. Dies zeigten die neuen Gesichter. Zwei Piloten waren um die 15 Jahre jung.

Im Ersten Durchgang führte Mayer Albin den heimischen Piloten vor, daß er gut in Form ist. Er ging in Führung, eng verfolgt von Schmiedbauer und Schmiedleitner mit etwas Abstand dahinter Sidler und Greinöcker.

Die Piloten beherrschten das Programm durchwegs sehr gut, was den Punkterichtern die Arbeit nicht gerade leicht machte.

Im zweiten Durchgang erreichte Schmiedleitner die höchsten Wertungen, gefolgt von Mayer und Greinöcker. An der Spitze war es eng und der dritte Durchgang entschied über die Platzierung in der Spitzengruppe.

Ein bißchen Glück ist in der Fliegerei

meist im Spiel, so auch diesmal. Im dritten Durchgang war das Wetter sehr wechselhaft: von Windstille mit und ohne Nieselregen über Sonne und Wind war alles vorhanden. Ein Gewitter in größerer Entfernung, war nicht



nur am Horizont zu sehen, es brachte auch diese rasch wechselnden Wolken und Winde. Die Startnummern 10 - 12 hatten das schlechtere Los gezogen und flogen ihre Streicher im letzten Durchgang, da sie Seitenwind hatten. Dagegen flogen die meisten Piloten ihre Höchstwertung im dritten Durchgang, weil sie nahezu Windstil-

le erwischten.

Schmiedleitner Paul hatte den besten Flug des Bewerbes und konnte den neuen Wanderpokal in Empfang nehmen. Dahinter konnte sich Mayer Albin plazieren, der den zweitbesten Flug des Bewerbes zeigte. Dahinter folgten Schmiedbauer Gerald und Polaschek Hermann auf den Plätzen. Die Oberösterreichische Landesmeisterschaft, die aus den Pokalbewerb herausgewertet wurde, hatte beachtliche 13 (!) Teilnehmer. Die unermüdliche Aufbauarbeit von Altmeister Maurer Ernst, der übrigens auf dem 7. Platz landete, zeigt Früchte. Landesmeister wurde Schmiedleitner Paul, gefolgt von Schmiedbauer Gerald und Sidler Thomas, der punktgleich mit Greinöcker Johann

war, aber den höheren Streicher verbuchen konnte. Über die reibungslose und professionelle Abwicklung des Bewerbes braucht man keine Worte verlieren. Ein in vielen Jahren eingespieltes Team hatte alles, von der Kantine bis zur EDV, unter Kontrolle.

Günter Ebeleseder

21. Innvierter Wanderpokalfiegen in der Klasse RCIV

Ausgezeichnetes Wetter und genauso gute Wetterprognosen lockten am Sonntag den 26. Juli 23 RCIV Piloten mit ihren schönen Seglern nach Ranseredt auf den Modellflugplatz der Schäringer. Mit 7 Teilnehmern waren die Amstettner die zahlreichste Mannschaft.

Bei dem sonnigen und ruhigen Wetter war das Fliegen ein Genuß, aber auch einfach nur in der Sonne sitzen, was trinken und essen und den Modellen zuzusehen. Es herrschte gute Stimmung und der Bewerb lief reibungslos ab.

Von Anfang an setzte sich Sidler Thomas, gefolgt von Aigner Peter und Sidler Hermann an die Spitze. Ein anwesender Pilot schaute nachdenklich in den Himmel und meinte „Heute ist Sidler-Tag, da werdens die anderen schwer haben!“ und recht sollte er behalten.

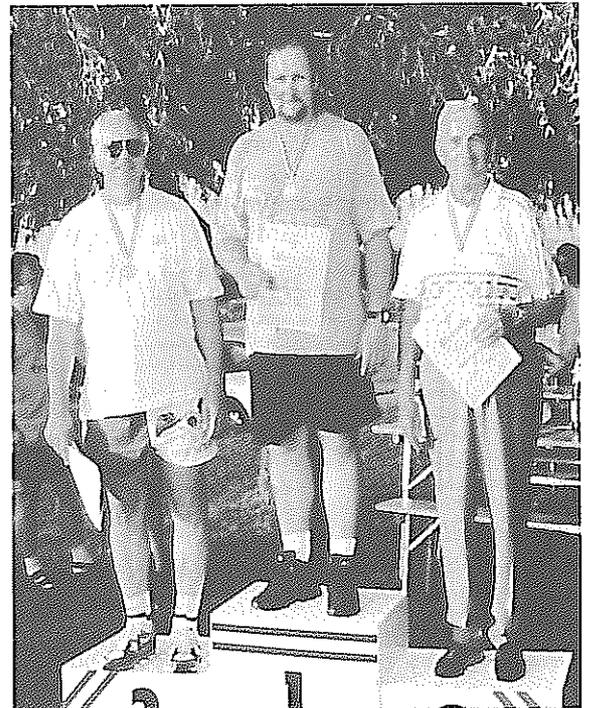
Nach dem zweiten Durchgang war die Reihenfolge unverändert. Bacher Robert und Kiesling Franz folgten dem Spitzentrio mit etwas Abstand. Ab Rang 6 gab es harte Positionskämpfe. Im dritten Durchgang änderte sich an der Spitze nichts mehr. Sidler Thomas baute seinen Vorsprung auf Aigner

Peter weiter aus, dieser hielt sich und war von Sidler Hermann nicht einzuholen. Auch Bacher und Kiesling konnten ihre Positionen halten.

Die Punkterichter hatten einen langen, heißen Tag, denn um 18.10 landete der letzte Pilot. Zu erwähnen ist, daß diesmal von den 5 Punkterichtern 2 Damen, nämlich Stundner Silvia und Neudorfhofer Monika, die Noten vergaben.

Die oberösterreichische Landesmeisterschaft wurde aus dem Wanderpokalbewerb herausgewertet. 11 Piloten wurden gewertet. Die Medaillen gingen allesamt nach Linz: Landesmeister wurde Sidler Thomas, gefolgt von Vater Hermann und dem Senior des Bewerbes, Huber Engelbert, der sich ganz besonders freute.

Günter Ebeleseder



Die Sieger v.l.n.r. 2. Siedler Thomas, 1. Siedler Hermann, 3. Huber Engkebert.

Fotos: Günter Ebeleseder



Reinhard WOLF ist STAATSMEISTER im Modellflug der Klasse F1E

Die wegen Sturmböen am 21.3.99 abgesagten und auf 28.3.99 verschobenen Staatsmeisterschaften im Modellflug der Klasse F1E fanden in Unterradl bei Ober-Grafendorf statt. Bei trockener Witterung und Westwind der zwischen 4 bis 9m/sec. wechselte setzte sich Reinhard WOLF vom UMSC-Kolibri Ober-Grafendorf vom Start weg souverän an die Spitze. Um die Plätze 2 - 4 tobte, so wie der Wind, ein harter aber fairer Kampf um Sekunden der wie folgt endete: Mit 5 Maxflügen wurde Reinhard WOLF

vom UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf Staatsmeister und Vizestaatsmeister wurde Martin FISCHER vom MFC-Salzburg vor Fritz MANG ebenfalls vom UMSC-Kolibri/Ober-Grafendorf. Bei der Siegerehrung im Gasthaus HEHAL in Baumgarten wurden durch den Jury-Mann Ing. Roland DUNGER vom österreichischen AERO-Club und den Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER die Leistungen der Sportler und Funktionäre die bei kalten Wetter hervorragend waren gewürdigt. Foto 1: Die von Staatsmeister Reinhard WOLF eingesetzten Modelle. Das linke Modell mit den Gelb/Roten Flächen mit folgenden Daten: Ab 6m/

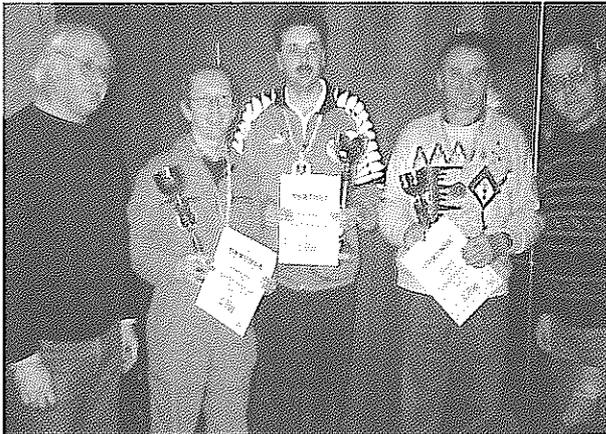
sec. Windgeschwindigkeit, Ges. Gewicht: 545 Gramm, Spannweite: 190 cm, Profil: MVA 495, Flächenbelastung: 16 Gramm ohne Bleizugabe. Das Modell mit den Gelben Ohren hat folgende Daten: Bis 5m/sec. Windgeschwindigkeit, Ges. Gewicht: 500 Gramm, Spannweite: 218 cm, Profil: GÖ 795, Flächenbelastung: 12 Gramm ohne Bleizugabe. Foto 2: Die 3 Erstplatzierten der Staatsmeisterschaften F1E v.L. Jury Ing. Roland DUNGER, Vizestaatsmeister Martin FISCHER, Staatsmeister Reinhard WOLF, der 3. Fritz MANG und Wettbewerbsleiter Wolfgang BAIER.

Ergebnisliste der STAATSMEISTERSCHAFTEN 1999 in der Klasse F1E

Name	Verein	%	%	%	%	%	Gesamt
1 WOLF Reinhard	UMSC-Kolibri	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	500,00
2 FISCHER Martin	MFC-Salzburg	97,22	100,00	75,00	100,00	100,00	472,22
3 MANG Fritz	UMSC-Kolibri	100,00	67,22	100,00	100,00	91,67	458,89
4 AUST Karl	MBC-Vogelweide	78,33	92,78	100,00	74,44	100,00	445,56
5 RAMLER Alfred	UMSC-Kolibri	100,00	78,89	100,00	95,56	55,56	430,00
6 SCHOBEL Felix sen.	UMSC-Kolibri	55,56	100,00	70,00	100,00	100,00	425,56
7 DÖTZL Alfred	UMSC-Kolibri	72,22	100,00	12,22	100,00	100,00	384,44
8 SCHOBEL Felix jun.	UMSC-Kolibri	31,67	100,00	82,78	100,00	60,56	375,00
9 PIBER Dietmar	LSV-Salzburg	56,67	73,89	64,44	75,56	100,00	370,56
10 SCHNECK Rupert	UMSC-Kolibri	45,56	62,22	100,00	100,00	40,00	347,78
11 RAMLER Elfriede	UMSC-Kolibri	100,00	16,67	100,00	26,11	88,33	331,11
12 GREIMEL Verena	ESV-St. Pölten	68,33	65,00	73,89	37,22	82,22	326,67
13 REITTERER Ernst	LSV-Salzburg	51,67	71,11	54,44	66,11	58,89	302,22
14 NITSCHHE Heinz jun.	MFC-Salzburg	69,44	52,22	69,44	17,78	82,78	291,67



**Bild links.
Die F1E
Mannschaft
1999 v.l.
Reinhard
WOLF, Alfred
DÖTZL und
Fritz MANG.**



Siegerehrung F1E Staatsmeisterschaft 1999

1. F1E Weltcup 1999 Rana/Tschechien

Vom 29. April bis 2. Mai weilten 2 Mannschaften des UMSC/Kolibri bei den Ersten internationalen Modellflugwettbewerben in Tschechien. Am Freitag den 30.4. wurde ein internationaler F1E-Wettbewerb besucht. Bei dem es bei sommerlichen Temperaturen und ungünstigen Windverhältnissen durch zeitweiligen Rückenwind in der Einzelwertung nur die Plätze 8 für Alfred DÖTZL, Platz 11 für Fritz MANG, und Platz 15 für Felix SCHOBEL jun. von 33 Startern gab. Den Sieg holte sich Ivan CRHA aus Tschechien vor dem Rumänen Daniel PETCU und dem Tschechen Jiri SCHIEFENDECKER.

Am Samstag dem 1. Mai beim 1. F1E-Weltcup 1999 lief es für die Kolibriener um vieles besser. So konnten wiederum bei sommerlichen Wetter und guten thermischen Windverhältnissen Fritz MANG Reinhard WOLF und Alfred DÖTZL vom Anfang an um die vorderen Plätze mitkämpfen. Dieses Trio das auch die österreichische Na-

tionalmannschaft bildet holte in der Mannschaftswertung den 3. Platz und WOLF konnte bis zum Schluß um den Sieg mitfliegen. Wolf belegte in der Einzelwertung den 5. Platz, MANG wiederum so wie am Vortag den 11. Platz und DÖTZL den 12. Platz unter 45 Startern die in 9 Mannschaften antraten. Sieger wurde der regierende Weltmeister Ivan CHRA aus Tschechien vor George ARGHIR aus Rumänien und dem regierenden Europameister Vojtech ZIMA aus Tschechien.

Die Kolibriener zeigten bei diesem 1. Weltcup das sie so wie in den letzten Jahren wieder in der Spitze in dieser Saison mitfliegen werden.

**Reinhard WOLF
UMSC-Kolibri**

SIMPROP

ELECTRONIC

SCAN2000-ECONOMY

9 Kanal Doppelsuperhet PPM Empfänger
mit PLL-Synthesizer



TOPNEUHEIT '99

- Kanalscan mit Programmierstecker
- Es wird kein Steckquarz mehr benötigt
- Automatische A-B-Band Umschaltung
- 9 Servoausgänge (mit V-Kabel 10 Ausgänge)
- DAT-Ausgang für Info-Terminal und Akkuanzeige

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach dem neuen SCAN2000-ECONOMY.



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

Interessiert?

Den Simprop Prospekt 1999
Schneisebühl DM 9,-

Den Hauptkatalog
Schneisebühl DM 22,-

Die Schneisebühl liegt
per Europapost oder
in Briefmarken
bet.

Ja senden
Sie mir

Highlights Rosental Jetmeeting 98



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

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

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

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

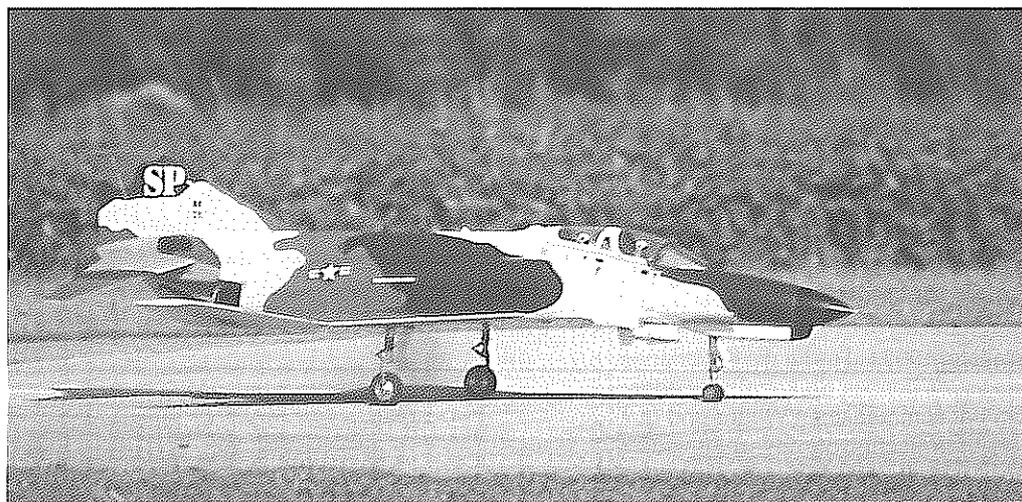
neue Modelle zu sehen. Das beeindruckendste Modell war sicherlich die imposante Phantom von Sergio Giaretta aus Italien. Diese Eigenkonstruktion im Maßstab 1:7,5 mit einer Spannweite von 1600 mm und einem Gewicht von 12 kg wird durch 2 Gleichauf-Impeller angetrieben.

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

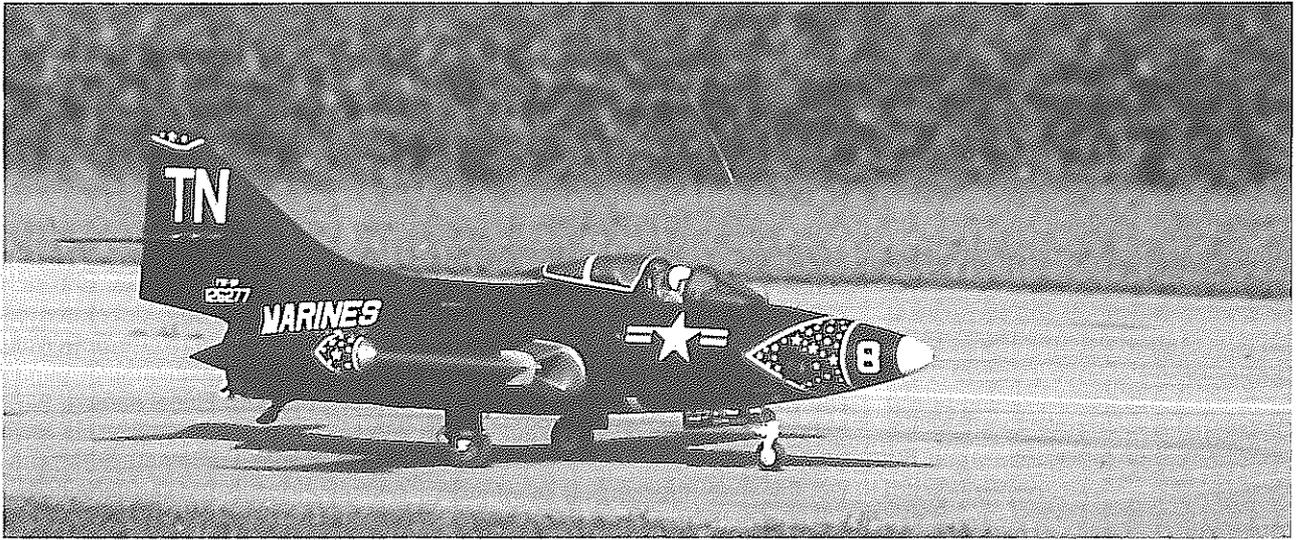
Kräftige Lebenszeichen gab es auch wieder von Edi Morbitzer (Codename „Skydiver“), der mit seiner riesigen A-10 mehrere Vollgaslandungen zeigte. Beim Verbandsflug seiner A-10 mit der A-10 von Claudio Borsarini und Peter

Cmyrals Fantrainer kam das Publikum dann voll auf seine Kosten.

Der Turbinenantrieb setzt sich bei den Jetmodellen immer mehr durch, was sich auch in einer entsprechend großen Anzahl derartiger Modelle bemerkbar machte. Das perfektteste Modell war sicherlich Peter Häusl's Gruman Panther, welcher bei der letzten Jet-WM in England den 2. Platz in der Baubewertung erreichte. Aufgefallen sind weiters die beiden mit Sonderlackierungen versehenen F-16 von Leopold Petek und Manfred Eberhard mit Schub-Gewichtsverhältnis 1:1, sowie die große Rafale von Peter Koch. Der kraftvolle Sound der für den Antrieb sorgenden AMT Pegasus Turbine hinterließ einen bleibenden Eindruck. Allen anderen die Show gestohlen hat jedoch einmal mehr Hermann Michelic, der in seine „Schubferkel“-Yak eine selbstentwickelte Anlaufvorrichtung eingebaut hat, mit welcher sich die Turbine per Fernsteuerung problemlos starten läßt.



Phantom von Sergio Giaretta

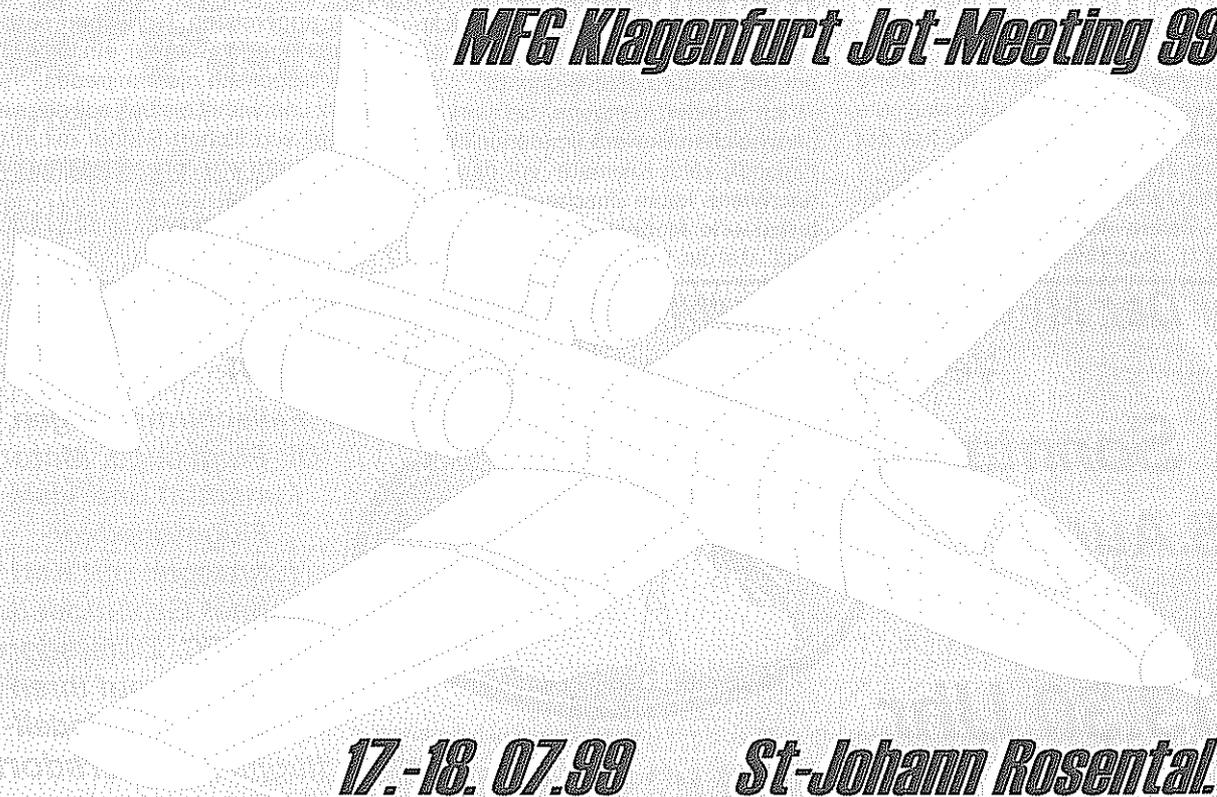


Die wunderschöne Panther von Peter Häusl



„Jets vom Feinsten“ wohin man auch schaut!

MFG Klagenfurt Jet-Meeting 99



17.-18. 07.99

St-Johann Rosental.

3. Marchfeldpokal F3B des MFC Phönix

13./14. Juni 98

Markgrafneusiedl/ Wien

Nun wurde dieser Bewerb schon zum zweiten Mal als internationaler und Contest- Tour- Bewerb veranstaltet und hatte trotz platzbedingter Teilnehmerbeschränkung ein hochkarätiges Starterfeld aufzuweisen. 48 Starter aus 5 Nationen traten an. Sehr stark die deutsche Abordnung mit so bekannten Namen wie Stefan Göbel, Dr. Quabeck, Philipp Kolb. Auch die Schweizer gut vertreten mit Rudi Binkert, Roland Hofmann. Vollzählig angetreten auch die österreichische Szene mit 6 Phönixlern, Peter Hoffmann, Günter Aichholzer, Walter Häuplik, etlichen Niederösterreichern, Steirern und Salzburgern.

Am Samstag soll es losgehen, doch an Fliegen ist nicht zu denken: „Waagrechtlicher Regen“, Wind mit 20 m/s.

Am Sonntag wird bei noch immer Regenwetter, aber akzeptablem Westwind um 8h doch gegen den Protest vieler Piloten begonnen. Einige wenige fliegen nicht, schließlich treten 44 Piloten zum ersten Zeitflug (7 min) unter der Wettbewerbsleitung von Manfred Lex (Jury Gottfried Schiffer) an.

Einigen Fernsteuerungen bekommt die Nässe nicht, Richard Spreitzgrabner schaut aufs falsche Modell, ansonsten werden gleich ab der ersten Gruppe volle Zeiten geflogen.

Enorme Starthöhen und hohe Streckenzahlen untermauern das gute Flugwetter, und inzwischen hat der Regen aufgehört.

Richtig rund gehts dann beim Speed: 17er- Zeiten sind quasi Standard (12 x !), dazu drei 16er, den Tausen-

der fliegt -erwartungsgemäß- Stefan Göbel mit 15,48 !

Der zweite Durchgang wird mit Speed begonnen, die Tempobolzerei geht also nahtlos weiter. Im Schnitt werden die Zeiten etwas langsamer (zwei 16er, fünf 17er), aber Stefan Göbel legt noch einen Zahn zu und knallt aus extrem guter Höhe (ca. 300 m) mit sauberem Flug 14.77 hin. Das ist zwar nicht Weltrekord (14.33), aber doch die schnellste bisher in Österreich offiziell geflogene Zeit.

Die nächstbeste Zeit (16.31) ist da gerade noch für 906 Punkte gut, eine 20er für 750.

Der folgende Streckenflug kann noch zur Punkteablieferung genutzt werden. Stefan läßt aber nichts mehr anbrennen und holt sich nach dem Streckentausender auch noch den Tausender im abschließenden Zeitflug des zweiten Durchgangs.

Damit steht er als Gesamtsieger ziemlich fest. Auch der Computer sieht das so. Zweiter wird Harald Michl mit einer exzellenten Gesamtleistung vor dem bisherigen Doppelsieger Andy van de Graaf. Mit nur 0,9 Punkten Rückstand (bei über 5700) wird Peter Hoffmann Vierter. Dahinter geht es knapp weiter. 90 % reichen gerade für den 17. Platz.

Die ganze Veranstaltung war gewohnt professionell organisiert. Auch die Piloten, fast alle alte Hasen, haben souverän agiert, nur Dr.Quabeck hatte vielleicht nicht seinen besten Tag.

Die beiden Durchgänge mit 45 Piloten waren bis 16.30 fertig, eine souveräne Leistung. Auch das Drumherum hat wieder bestens gepaßt.

Mich wundert übrigens, daß bei einem solchen Bewerb (immerhin international) zehn Kilometer vor den Toren Wiens kaum Zuschauer bzw. interessierte Modellbauer anzutreffen sind, die die Gelegenheit zum Fach-

simpeln, Spionieren und Einkaufen nützen oder auch nur die einmalige Atmosphäre genießen.

Ein Bewerb mit so viel Action (gut 200 Starts!) ist natürlich auch gut für Hoppalas.

Das Schönste (die beiden mögen es verzeihen) lieferten van de Graaf und Scheda bei einer zu flotten Landung nach dem Speedflug, bei der sich Andy in den Fuß flog, dabei den einen Außenflügel zerstörte und Wolfgang beim Ausweichversuch genau auf den anderen Flügel sprang.

An Modellen gab es endlich die erste Dreier- Ellipse im Einsatz zu bewundern (G.Köberlein). Die Starts sehen sehr gut aus, das andere ist vielleicht noch eine Abstimmungsfrage. Optisch sind die nach unten gebogenen Flächenspitzen jedenfalls eine Wucht.

Das Siegermodell ist eine Eigenkonstruktion von Vater und Sohn Göbel aus Mainz mit einteiligem Flügel aus CNC- gefräster Form, Profil MH 32, Spw. 3 m, sehr sauber und leicht gebaut, ohne Schnickschnack. Platz zwei und drei wurden mit Ellipse 2 V erfliegen

Peter Hoffmann flog wieder seine bewährte Ultimate.

Bei den Schweizern und Deutschen standen jede Menge Masterpieces von Dr.Quabeck in Verwendung, dafür nur eine V- Ultra.

Ein wenig exotisch noch die Calypso- Cobra von Blanchard (z. B. Aichholzer) und der Stratos von Jesina (Häuplik).

Die angereisten Tschechen setzten überwiegend Sambal ein, konnten aber fliegerisch nicht mitreden.

Nicht unerwähnt bleiben soll des neue Modell von Robert Seitner mit in der CNC- Form von Johann Haslauer gebautem Flügel (HQ- Profil, 3,10 m).

Herbert Deibl

Der MFC. Zistersdorf/NOE. feiert sein 20 jähriges Vereinsjubiläum mit einer großen

Sonntag
8.Aug. 1999
um
13.30 Uhr



FLUGSCHAU

Fallschirmspringen,
UL-Flugzeuge, Motor-
kunstflug und viele
Flugmodellvor-
führungen mit Karl
Lechner Großmodelle.
Der MFC. Zistersdorf
freut sich auf Ihren
Besuch am Modell-
flugplatz Zistersdorf/
Steinberg.

**DIE BUNDESSEKTION
„MODELLFLUG“
PRÄSENTIERT
DAS
ANGEKÜNDIGTE
ÖSTERREICHISCHE
MODELLFLUGVIDEO**

Mit dieser Ausgabe unserer Zeitschrift „PROP“ darf ich Ihnen unser Modellflugvideo vorstellen. Dieses Video ist kein auf ein spezielles Modellfluggebiet abgestimmter Film, sondern zeigt die außergewöhnliche Vielfaltigkeit und Faszination des gesamten Modellflugsportes. Flugaufnahmen über die wichtigsten internationalen und nationalen Modellflugdisziplinen werden dargeboten.

Weitere Highlights in diesem Film sind: Kunstflug mit Motor- und Segelflugmodellen, turbinenangetriebene Düsenflugmodelle, 3-D-Fliegen mit Hubschraubermodellen, Scaleflugmodelle mit Ein- und Mehrzylindermotoren, elegant fliegende Segelflug- und Freiflugmodelle sowie Flugmodelle der Sonderklasse. Besonders sehenswert sind Filmaufnahmen aus einem fliegenden

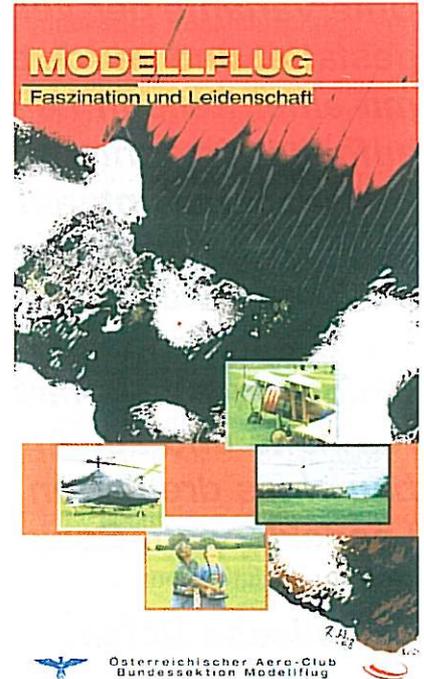
Motorflugmodell, die durch eine spezielle Kameratechnik erreicht wurden, sowie interessante Showeinlagen von Flugtagen. Österreichische Piloten und Weltmeister berichten darüber, wie sie zum Modellflug gekommen sind und warum gerade ihre spezielle Modellflugklasse eine so große Faszination auf Sie ausübt. Der Bundessektionsleiter und mehrere Mitglieder der Bundessektion „Modellflug“ kommen ebenso zu Wort und informieren, worin die Bundessektion ihre Ziele und Aufgaben sieht. Flugakrobatik, dargeboten in unserer wunderschönen österreichischen Landschaft, sowie rhythmische Musik lassen möglicherweise auch die Herzen von „Nicht-Modellfliegern“ höher schlagen. Das Video wurde digital aufgezeichnet und professionell in einem Filmstudio bearbeitet.

Wenn Sie dieses Modellflugvideo erwerben möchten, dann erhalten Sie dieses zum Preis von ATS 195,— (inkl. MWSt.) beim:

**Österreichischen Aero-Club,
Bundessektion „Modellflug“
Prinz Eugen Straße 12
1040 Wien**

Tel.-Nr. 01/5051028/77, Frau Lieb
Fax-Nr. 01/5057923

*Ing. Roland Dunger
Referat für Öffentlichkeitsarbeit*



Polytex ...robust wie die Dickhäuter

- Gewebe Folie**
- Extra stark
 - Extra breit (73cm)
 - Extra günstig

10 Meter Rollen in vielen aktuellen Farben wie antik; oliv; gelb; rot; weiß; orange; natur; dunkelblau; hellblau; pink; silber; schwarz usw. im Fachhandel.

Das geeignete Folienbügelleisen für jede handelsübliche Folie.

Future Iron II
Best.Nr. 17 2097



... werden Sie Stützpunkthändler Tel. 07565/9412-20

JAMARA's Curtiss P40-E (Scale 1:7)

Die Curtiss P40 aus der USA war einer der bekanntesten Jäger und Jagdbomber aus dem 2. Weltkrieg. Der Einsitzer wurde ca. 12.000 mal in verschiedenen Versionen hergestellt. Speziell die P-40E, eine Untervariante der Version D war mit zwei zusätzlichen Kanonen ausgestattet und wurde allein 2.320 mal gebaut. Die P-40N (5.219 Stück) mit einer Zelle in Leichtbauweise wurde hauptsächlich für Angriffsaufgaben in geringer Höhe eingesetzt. Die bauchige Motorhaube mit Haifischmaul unterstützt die psychologische Kriegsführung der USA. Im Bausatz enthalten: -ausgestanzte Balsa- und Sperrholzteile -tiefgezogene widerstandsfähige alu-farbene Motorhaube -durchsichtige PETG tiefgezogene Kabine an der die Metallstruktur angedeutet ist. -tiefgezogene alu-farbene Auspuffe -Schablonen zur Anfertigung von Karmans und zur Anbringung des Haifischmauls -Skizzen zum Einbau eines drehbaren Einziehfahrwerks und Skizzen zum Einbau von Landeklappen -Bowdenzüge; Spinner 89 mm; Dekorbögen; Heckrad

Technische Daten:

Spannweite:	ca. 1625mm
Rumpf länge:	ca. 1360mm
Tragflügelfläche:	43qdm
Gewicht:	ca. 3000 g
Motorisierung:	15ccm 4T 10ccrn 2T



GLOW - Serie

Ing. Peter Klementsitz



**Neu : Mit Akkuüberwachung
und automatischer Programmierung**

A-8430 Leibnitz, Beim Johanniskreuz 33
Tel. / Fax 03452 76314
<http://www.microsens.at>
E-Mail : microsens@datawest.co.at

On Board-Glühkerzenheizung mit getakteter Stromregelung für 2- und 4-Takt-Motoren

Diese Serie setzt neue Maßstäbe hinsichtlich geringes Gewicht, kleinster Abmessungen und extremer Robustheit. Die Stromregelung erfolgt dabei von einem Mikroprozessor mit höchster Präzision. Die hellrote Kontroll-LED leuchtet als Funktionskontrolle proportional zum Glühkerzenstrom auf und dient auch als Fehlererkennung und als optische Bestätigung bei der komfortablen automatischen Programmierung, die sich auf jede Fernsteuerung selbst abgleicht.

Es wird als Fehlerfall erkannt, wenn der Glühkerzenakku nicht mehr den erforderlichen Strom liefern kann oder wenn eine heiße Glühkerze mit zu hohem Strom betrieben wird. Die Funktions-LED beginnt dann zu blinken.

Die GLOW-Serie hat als einzige Glühkerzenheizung einen linearen Verlauf im Teillastbereich und dadurch ein hervorragendes Motorverhalten nicht nur bei Leerlauf sondern auch bei Zwischengas. Selbstverständlich liefern alle Typen auch für den Startvorgang genügend Strom und die Glühzeit reicht selbst für mehrere Flüge.

Durch das höchst innovative Funktionsprinzip ergibt sich eine einzigartige Vielseitigkeit:

Mit nur 6 Typen können alle, sich derzeit auf dem Markt befindlichen Glühzündungs-Motoren abgedeckt werden. Beim 4-Takter vom 1-Zylinder bis zum 9-Zylinder-Sternmotor, sowie von 1-motorig bis 4-motorig.

Auch die 2-Takt Motoren kommen nicht zu kurz: 1-Zylinder Motoren, Boxer, V-Motor, Reihenmotor, Standard- und Hochleistungsmotoren für Rennautos, Rennboote und Hubschrauber sowie Großmotoren mit ultrakalten Kerzen. Durch die vergessene Ausführung ist diese Type (GLOW3) stoßsicher, vibrationsfest und wasserbeständig.

Durch die exakte und schnelle Regelung wird die Zuverlässigkeit und Lebensdauer der Glühkerzen wesentlich erhöht. Der optimale Glühstrom kann in 4 Stufen eingestellt werden.

Im Sinne einer optimalen Gesamtlösung wurden auch die Akkutypen untersucht. Mit den empfohlenen NiMH-Zellen wird das beste Verhältnis von Glühzeit zu Gewicht erreicht.

Type	Abmessung [mm]	Gew. [g]	Zyl.	Motor	Kerzentyp	Glühakku [mAh]	Glühzeit [Minuten]	Akkugew. [g]	Preis [€S]
GLOW4	35 x 25 x 4	12	1	2 / 4-T. - 1-motorig	heiß - kalt	2 x 1500	36 - 60	55	490,-
			2	2 / 4-T. - Boxer / Reihe		3 x 1500		81	
			1	2 / 4-T. - 2-motorig		3 x 1500		81	
			1	2 / 4-T. - 3-motorig		4 x 1500		107	
			1	2 / 4-T. - 4-motorig		5 x 1500		133	
GLOW2	35 x 25 x 5	20	4	2 / 4-T. - Boxer / Reihe	heiß - kalt	3 x 2000	24 - 40	99	850,-
			1	2-T. - Großmotor	kalt- ultra-kalt	2 x 2000		67	
			2	2-T. - Boxer Großmotor	3 x 2000	99			
GLOW3	35 x 25 x 5	20	1	2-T. - Hochleistung	mittel - extra kalt	2 x 1500	27 - 45	55	690,-
			2	2-T. - Boxer / Reihe		3 x 1500		81	
GLOW5	35 x 25 x 7	25	3			2 x 4000	32 - 53	131	950,-
			5			3 x 4000		195	
GLOW7	35 x 25 x 10	28	7	4-T. - Stern	heiß - kalt	3 x 4000	24 - 40	195	1.150,-
GLOW9	35 x 25 x 10	30	9			3 x 4000	19 - 32	195	1.250,-

Empfohlener Glühakku : NiMH-Serie der Fa. Panasonic (Glühzeiten und Gewicht auf diesen Typ bezogen)

1500 mAh : HHR150AA-1Z

2000 mAh : HHR200A-1Z

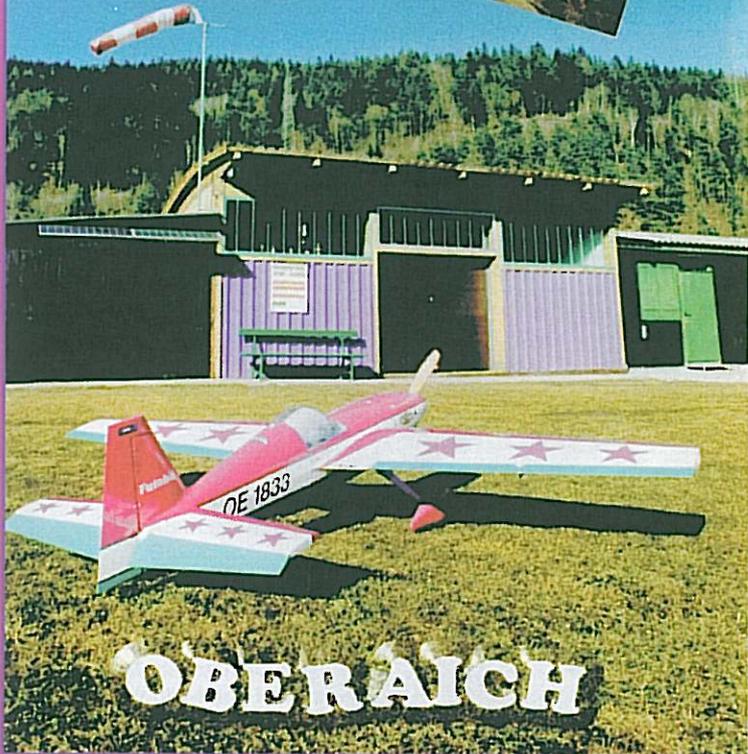
4000 mAh : 2 x 2000 mAh parallel



prop das Modellflugmagazin des OEAC

Foto: Ernst Oehlinger

Modellflugzentrum



ERÖFFNUNG

am 12.u.13.Juni 1999

Modellflugzentrum Oberaich

Samstag, den 12.Juni 1999

Ab 10⁰⁰ Uhr Flugvorführungen, Paragleiterlandungen am Platz.

14⁰⁰ Uhr Feierliche Eröffnung mit der Blasmusik Dionysen
Begrüßung der Ehrengäste

15⁰⁰ Uhr Großes Schaufliegen



Zeltfest
ASPHALT COWBOYS

Eintritt frei !!!
19⁰⁰

und Verlosungen von Rundflügen und Paragleitertandemflüge

Sonntag, den 13.Juni 1999

10⁰⁰ Uhr Fröhschoppen

13⁰⁰ Uhr **Megaflugshow**

16⁰⁰ Uhr Große Schlußverlosung
Rundflüge
Paragleitertandemflüge u.v.m.

Auf Ihr Kommen freut sich der ASKÖ MSBC - LEOBEN

Technische Daten:

Spannweite: 1088mm
Länge: 710mm
Tragflächeninhalt: 19qdm
Gewicht: 1900-2000g
Motor: Magnum XL250.

Lieferumfang:

- Tragflächen in leichter Balsa-Sperrholzbauweise 2-farbig bespannt
- Motorhaube und Rumpf aus GFK 2-farbig
- passende Dekorbögen
- realistisch aussehendes Fahrgestell und Motoratruppe

Gee Bee R2

Ohne Zweifel ein Erlebnis für Augen und Ohren!

70% fertig gebaut
Best.Nr. 00 5745
Unverbindliche
Preiseempfehlung
DM 499,-

... werden Sie
Stützpunkthändler

ARE



Katalog-Anforderung direkt für DM 10,- in Briefmarken.



JAMA
GERMANY



Foto: Ernst Oehlinger

prop das Modellflugmagazin des OEAG

microsens[®] ELECTRONICS NEUE GLOW-SERIE

Mit Akkuüberwachung und automatischer Programmierung

Type	Zyl.	X	Motor	Gew.	Preis
GLOW4	1/2	H	2/4-Takt	12g	490,-
GLOW2	4/1-2	H/K	2/4-Takt	20g	850,-
GLOW3	1/2	K	2-Takt	20g	690,-
GLOW5	3/5	H	4-T.-Stern	25g	950,-
GLOW7	7	H	4-T.-Stern	28g	1.150,-
GLOW9	9	H	4-T.-Stern	30g	1.250,-

X=Kerzentyp: H=Heiß, K=Kalt (alle Preise in öS)

Erhältlich ab Anfang/Mitte Mai im gut sortierten Fachhandel !

TWIN
öS 780,-

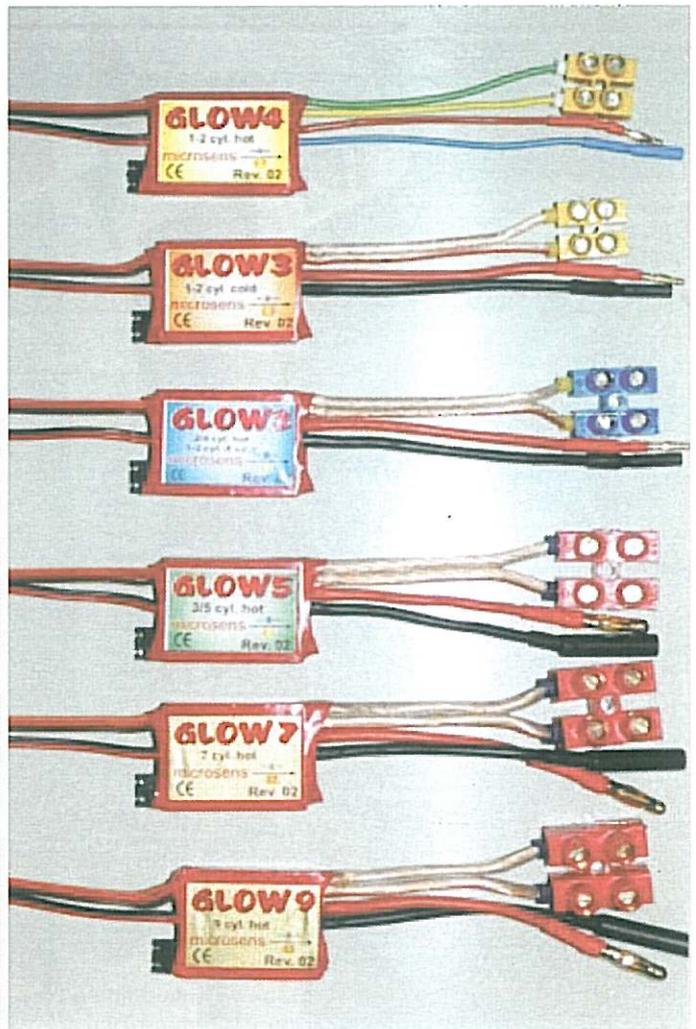


Akkuweiche mit elektron. Schalter 10A-4/5 Zellen
Abmessungen: 40 x 25 x 11 mm | Anzeige: 2 superhelle LEDs (grün)
Gewicht: 25g

Erhältlich bei:

Modellbau Lindinger	Modellbau Schweighofer
Modellbauzentrum Hobby-Factory	Modellbau XL-Modell
Modellbau MOVI	Modellsport WINGS
Hobby-Land Hohensinger	Modelltechnik model point
Modellbau Grubbauer	Modellsport-Team DMT
Modellbau Hobby Sing	Modellbau Steber

Weitere Infos : Fa. Microsens, <http://www.microsens.at>



Zu Verkaufen !

4-Zylinder Boxer Benzinmotor ZDZ 160 B 4, neu und originalverpackt, günstig abzugeben. Eventuell Tausch gegen 4-Zylinder Reihenmotor. Anfragen an: Loidl Franz 07242/70062, tägl. ab 18.00 Uhr

ACHTUNG PROP FOTOWETTBEWERB!

Mit dieser Ausgabe startet prop einen großen Fotowettbewerb natürlich mit dem Thema

„MODELLFLUG“!

Nutzt die Saison, oder kramt in Euren Fotokisten.

Alle veröffentlichten Fotos werden am Jahresende von einer Jury (Bundes-sektion) beurteilt.

Für die ersten drei Plätze winken schöne Sachpreise !

Ernst Öhlinger eröffnet den Bewerb mit der Serie „Die 4 MUSGERTIERE“ des ASKÖ MFC Linz. (MG19 Flotte)

Getriebe 600 Venti 600

Klappluft-600
schraube

Set= Getriebe+Motor+
Klapp-Luftschaube
Best.Nr. 36 0027
149,80

Getriebe Gear 600
Best.Nr. 17 8685
84,90

E-Motor Venti 600
Best.Nr. 13 0590
24,98

Klappluftschaube
Best.Nr. 17 8728
24,90

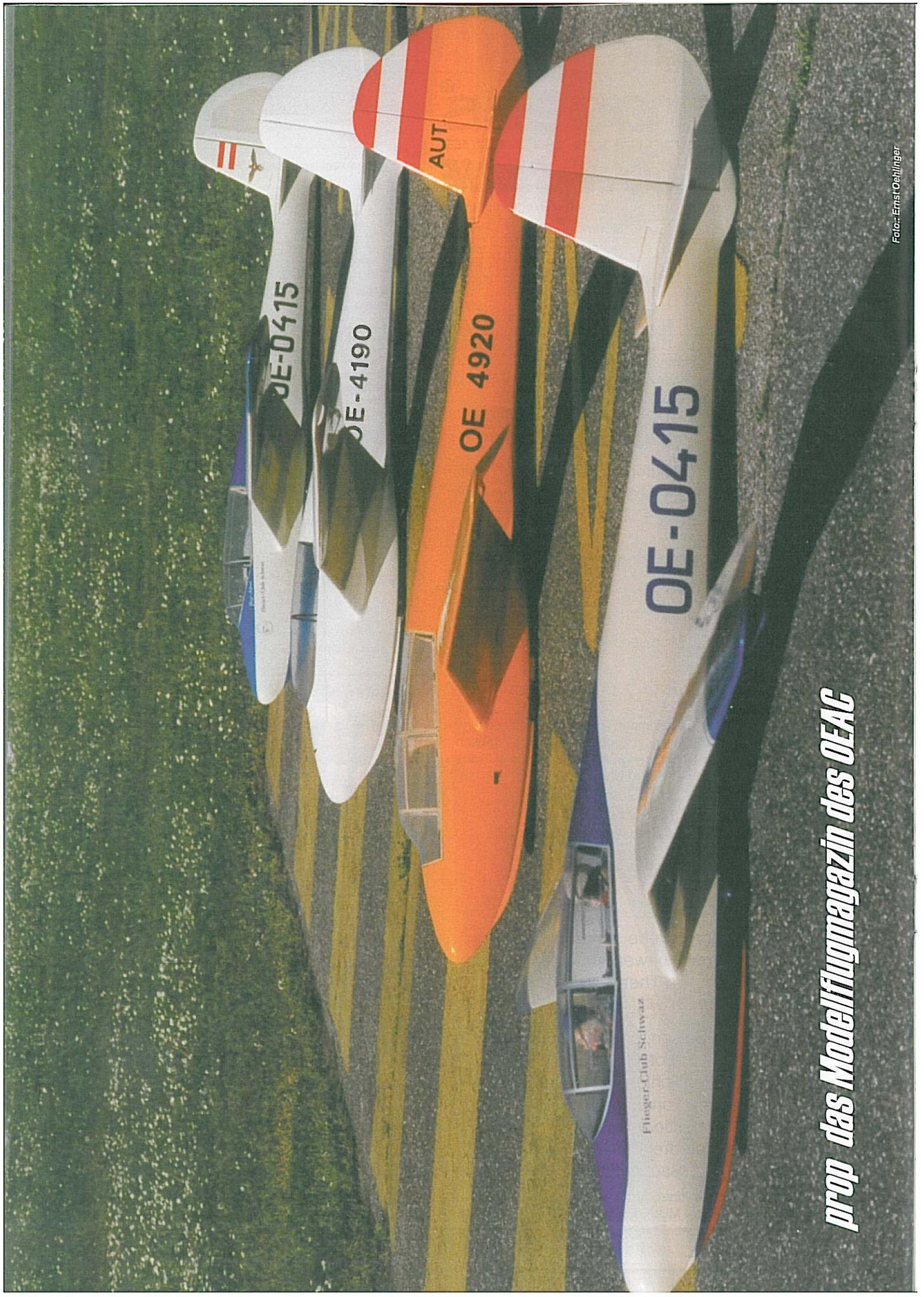
**2 Jahre
Garantie**

... werden Sie Stützpunkthändler
Hot. Line Tel. 07565/9412-20

Inh. Erich Nätterer
Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichsletten;
Tel 07565/9412-0; Fax 07565/9412-23

JAMARA
GERMANY

Passend für alle E-Motoren
Typengrößen ab 550 - 660



prop das Modellflugmagazin des OEAC

2. Steinfeldpokal F3B des MSK Schwarzatal

4./5. Juli 1998 Mollram/ Neunkirchen, NÖ.



Petrus meint es heuer nicht gut mit den F3Blern. Am Freitag gießt es in Strömen, und am Samstag zu Wettbewerbsbeginn schaut es auch ganz nach Regen aus. Der bleibt zwar aus, dafür hebt der Sturm aus Westen an, das heißt quer zum Platz. Es wird pünktlich begonnen, für Sonntag ist die Vorhersage noch schlechter.

Das Nennungsergebnis ist mit 25 Startern auch nicht berauschend. Urlaubszeit? Wetter? Wettbewerbsmüdigkeit? Die anwesenden Teilnehmer wurden mit einer perfekten Organisation belohnt. Immerhin waren wieder einige Tschechen angereist, auch ein Salzburger Team hat die Anreise auf sich genommen. Erfreulicherweise probiert es auch ein ausgesprochener Hangspezialist, Gerhard Flixeder aus Oberösterreich.

Beginn mit Zeitflug. Bereits hier büßen viele ihre Sünden ab. Es geht oft so hinunter, daß fast jeder ein oder zwei Nachstarts probiert, um dann doch nach 3 min landen zu müssen. Der Streckenflug verwöhnt uns dann mit einer Delikatesse. Fritz Leeb hat eine Anzeige für die laufenden Strecken mit professionellen Klappziffern mit 20 cm Höhe und einer industriellen Steuerung gebaut, die am gesamten Platz sichtbar ist - und die funktioniert! Obwohl erst kurz vorher fertig geworden, ist kein einziger Fehler auf-

getreten. Außerdem wird damit beim Zeitflug die Rahmenzeit und beim Speedflug sowohl die verbleibende Rahmenzeit als auch die geflogene Speedzeit angezeigt. Einfach Spitze! Der Streckenflug selber ist mehr ein Kampf gegen die Natur als Mann gegen Mann.

Fritz Leeb fliegt nach Kollision mit ei-

zwei Piloten unter 20 sec, dafür jede Menge Nuller.

Da es zu Mittag noch immer nicht regnet, wird der 2. DG mit Speed begonnen.

Harald Michl und Wolfgang Hirt knallen 17er- Zeiten hin, dann kommt lange nichts.

Der Sturm wird immer stärker. Im



Gleich gehts los. Rechts Wettbewerbsleiter Wolfgang Pfeffer. Fotos: H. Delbl

nem fehlenden Ellipsenohr noch tadellos einige Strecken, entschließt sich aber doch, für die Wiederholung eine alte Target von zu Hause zu holen. Der anschließende Speed sieht nur

Streckenflug werden maximal 10 Stück geflogen, in einer Gruppe reichen sogar 5 für den Tausender. Mit dem Zeitflug werden wir dann für heute erlöst. Die Bestmarken liegen

zwischen 5.17 und 2.17 min.

Am Sonntag dann gegen jede Prognose ruhiges, trockenes Wetter mit gleichmäßigem Westwind, so kann bis Mittag noch ein komfortabler Durchgang geflogen werden. Es sind nur mehr 15 Leute am Start. Der komplette Phönix-Klub ist nicht mehr erschienen, nachdem sie am Samstag erstmals mit der neuen Ellipse 3 angetreten waren und tolle Hochstarts gezeigt haben.

In der Zwischenwertung führt Zdenek Jesina, CS, vor Wolfgang Hirt und Hermann Haas, die nur durch 6 Punkte getrennt liegen.

Im Vergleich zu Samstag ist das Fliegen heute ein Genuß. Einige Zeitflüge gehen voll, und die Strecken nähern sich den 20ern.

Nach der Auswertepause wird der abschließende Speed in inverser Reihenfolge geflogen. Der Verfasser darf beginnen (peinlich, peinlich). Die Zeit steht dann lange, bis uns Wolfgang Hirt mit 18.65 die Punkte ruiniert und Hermann Haas noch um ganze 3 Punkte den 2. Platz abringt.

Sieger wird Zdenek Jesina mit STRATOS, den er selber in Serie produziert.

Wolfgang Hirt flog sein neues, zweites MASTERPIECE und berichtet von ganz anderen Flugeigenschaften als beim ersten.

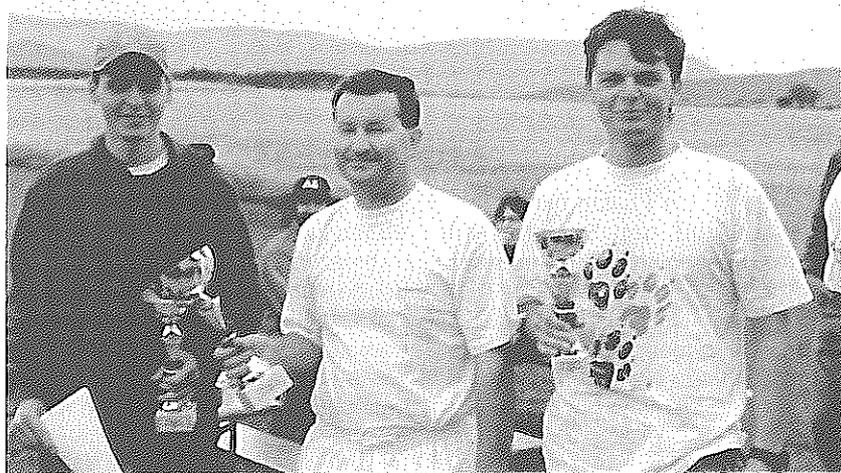
Hermann Haas bringt die beste Platzierung einer ELLIPSE.

Fritz Leeb wird mit der Hoffmann-TARGET noch Vierter.

Herbert Deibl



Die Anzeige bei ihrer Hauptaufgabe, dem Streckenflug.



Siegerfoto. Von links W. Hirt, Z. Jesina, H. Haas.

CONTEST F3B Euro-Tour 1999

Mittlerweile zum 5. Male findet die F3B Euro-Tour statt. Die erste aller Euro-Touren wird in 6 europäischen Ländern mit insgesamt 13 Wettbewerben Station machen. In Änderung zum vergangenen Jahr werden nur die 3 besten Resultate in die Wertung genommen. Den Gewinnern winken Geldpreise. Die Termine und Kontaktadressen können unter <http://www.rcforum.de/contest> im Internet eingesehen werden. Ein attraktives Modellsport Tour-Magazin ist bei CONTEST Förderkreis Modellsport, Bergweg 11, 87471 Bodelsberg gegen frankierten DIN C 4 Rückumschlag erhältlich.

27./ 28. März	TUN-Cup	Anglikon CH
17./ 18. April	Wanderpokalfliegen	Salzburg A
01./ 02. Mai	Vest-Pokal	Herten / D
15./ 16. Mai	TTL-Pokal	Luzern / CH
22./ 23. Mai	Örebro Open	Örebro / S
28.- 30. Mai	The Ironworks	Trophy Ruotsinphytää FIN
05./ 06. Juni	Marchfeldpokal	Wien / A
26./ 27. Juni	Dörnbergpokal	Kassel / D
09.-11. Juli	Coppa „Airone“	S. Terenziano 1
31.07./ 01. August	Steinfeldpokal	Wien / A
21./ 22. August	Oderlandpokal	Neuhardenberg / D
04./ 05. September	Lippewiden Pokal	Lünen / D
24.- 26. September	Oktoberfestpokal	München 1 D

10. Niederösterreichisches Fesselflugtreffen am 20. 9. 1998 in Günselsdorf

Im Wettbewerbskalender der internationalen Kunstflieger in der Klasse F2B ist Günselsdorf in Niederösterreich ein Begriff geworden und feierte heuer das zehnjährige Bestandsjubiläum. Kein Wunder, denn auf diesem wunderbaren Fesselfluggelände die Fesselflieger benützen hier eine der gepflegtesten RC-Pisten Europas- „residiert“ und organisiert im Hintergrund der mehrfache österreichische Staatsmeister im Fesselflug, Franz Wenczel. Nicht nur die österreichische Kunstflugelite gab sich hier ein Stelldichein, sondern auch viele andere Spitzenkünstler, vor allem aus Ländern der ehemaligen Donaumonarchie.

re, eine fast familiäre, herzliche Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Da werden neben Erfahrungen auch Luftschauben, Bausätze, Leinen, Auspuffs usw. ausgetauscht, und jeder ist bereit, seine „Geheimnisse“ offen dem anderen preiszugeben. Bei Problemen mit Motor, Tank oder Flugzeug hilft jeder jedem. Fesselflieger sind ja gewohnt, Probleme selbst auf einfache Art



Siegerehrung bei den Einstelgern:
v.l.n.r. 2. Michael Kolb 3. Mario Myzak 1. Peter Klar



Staatsmeister Walter Wainsalsen
bei der Startvorbereitung
(Foto: F. Wenczel)

Aber nicht nur diese, sondern auch die Anfänger der Szene des Fesselfluges sind hier zu Gast, für welche eigens ein kleiner Wettbewerb



Die Sieger der Klasse F2B v.l.n.r.
3. Zoltan Wadovich HUN, 1. Jan Stano SVK,
2. Michael Stadelhuber A

durchgeführt wurde. Bezüglich Anspannung, Konzentration und des Kampfes mit den fast sturmartigen Böen stand die kleine Anfängergruppe von drei Teilnehmern den „Großen“ um nichts nach.

Dieser Wettkampf in Günselsdorf hat noch etwas einmaliges: Zufolge des relativ kleinen Teilnehmerfeldes von insgesamt 17 Teilnehmern herrschte, trotz der vorhandenen Sprachbarriere,

und Weise zu lösen, da der Markt für fertige Produkte äußerst klein ist. Da ist die interne Kommunikation schon notwendig.

Es war schon beeindruckend, wie bei den diesjährigen widerwärtigen Windverhältnissen die Asse ihr Programm mit Präzision geflogen haben. Spannend war das Stechen der besten

Sieben, wo sich letztlich Jan Stano aus Bratislava durchsetzen konnte. Schaut man sich die Rangliste und die Punkte an, dann sieht man, daß nur geringe Unterschiede in der Spitze vorhanden sind. Peter Klar konnte den Anfängerbewerb für sich entscheiden. Nur wer den Fesselflug am eigenen Leibe erfahren konnte, der weiß, was es bedeutet, bei widrigen Verhältnissen zu fliegen und dazu noch ein präzise vorgegebenes Flugprogramm. Da

kann es schon passieren, daß man zB. im Looping soviel Leinenzug erhält, daß man von der Stelle gerissen wird, wenn der Wind so richtig dreinfährt. Leider gab es auch einen Verlust bei den Anfängern. Dieser beruhte aber nicht auf mangelndem Können des Piloten, sondern entstand, weil dessen Assistent (Franz Wenczel) unbedingt noch auf einem letzten Looping bestand, der dann zur stehenden 9 wurde.

In Günselsdorf hat alles gepaßt, Platz, Organisation, Bewirtung und nicht zuletzt die schönen Preise in Form von Pokalen, fertigen Fesselfliegern, ausgewählten Weinen und vielen mehr. Also bis zum nächsten Jahr in Günselsdorf.

Klaus Steinbauer
FMBC Vienna



Kunstflieger, Fesselflieger,
Fesselflieger.....

Leistungsschau des MFG Klagenfurt 1999

Die MFG-Klagenfurt war vom 03. bis zum 06. März 1999 mit Ihrer Leistungs- und Informationsschau zu Gast bei der AK-Klagenfurt. Wir konnten uns im Studio des AK-Sport auf ca. 100 m² Fläche voll entfalten.

Die offizielle Eröffnung fand unter dem Beisein von Personen aus der Politik, Wirtschaft und Luftfahrt statt.

Das ausgestellte Material als auch die fachkundige Beratung, welche den in punkto Vorbelastung breitgestreuten Besuchern geboten wurde, fanden große Beachtung und Interesse.

Gezeigt wurden ausschließlich Maschinen von Mitgliedern aus den Reihen der MFGKlagenfurt. Dabei konnte die ganze interessante Bandbreite des Modellflugportes, begonnen bei den Anfängermodellen über Segelflugmodelle wie z.B. Libelle, Lunak und Swift von den Vorstandskollegen Monsieur Lambert Pietschnig und Gerald Rausch als auch das Wettbewerbsmodell unseres Freiflugchampions Quaxi-Erwin Pacher, über Hubschraubermodelle unserer Mister-velo- Mag. Steinhäler und Maestro-3M Posratschnig, bis hin zu einem kompletten Schlepplappenspann unseres Seniorenteams Goldberger/Pernath im „Fluge“ bestaunt werden.

Ein JET-Modellcomer mit Informationen zur JET-WM 1999 in Zeltweg, zwei turbinenbetriebene F-16 und das brandneue JET-WM-Scale-turbinenmodell De-Havilland DH 115 T-55 Vampire von D. 1. Manfred Eberhard erregten ebenso großes Aufsehen, wie die Eigenkonstruktionen der Republic P47 Thunderbolt 2,5m, Turbo Kruk 2,9m in Vollholz, Speed Canard 3m, DG800M 6m von Altmeister und Clubgründer Ing. Walter Dettelbacher erbaut und mittlerweile teilweise im Besitz zweier Kollegen. Ebenfalls von Dettelbacher sen. erbaut sah man zwei neue Acromaschinen der 3MeterKlasse im Superfinish - Giles 202/senza confini und SU31 - mit 3W 120i B2 bestückt, welche im Besitz des Autors geflogen werden.

Auch der frischgebackene Kärntner Landessektionsleiter und rührige Fliegerhorstkommandant von St.Johann-Rosental, unser Obmann Mister-Papa-Zulu-Alpha / Peter Zarfl hat neben der P47 und der Bucker Jungmeister sein neuestes Modell, ein Einsitzerunikat der CAP10 mit 2,4m präsentiert.

Auszüge aus seiner Gustostückpalette zeigte auch unser



Der Flughafenkommandant a.D. - Brigadier Armin Pipan bei seinem JET-Rückblick: „Als Pilot der österr. Luftstreitkräfte erzählt er vom Überstellungsflug der DeHavilland DH1 15 T-55 Vampire am 04.1957 von England nach Graz-Thalerhof.“



Der Initiator und Organisator der Leistungsschau - Ing. Udo Dettelbacher zwischen seinen beiden Großmodellen

SemiScale-Spezialist und allseits bekannte Schaufliegerpilot Hans Ogris mit der Tiger Moth und seiner Bleriot, gefolgt von unserem Acronachwuchspiloten Mister because-but / Markus Slanschek, der mit der Breitling- Cap 232 2,2m und der Pilatus PC-6 2,5m vertreten war.

Allen mitwirkenden Mitgliedern auch an dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön für die tolle Unterstützung und das Engagement, ohne welchen eine solche Veranstaltung nicht mit diesem Erfolg abzuhalten gewesen wäre. Mit einem solchen Team ist es wirklich ein Vergnügen, zu arbeiten.

Besonders freut es auch unsere Gründungsmitglieder, daß wir als Club mit dzt. 100 Mitgliedern und einer nahezu 60-jährigen Clubgeschichte nach den Jahren 1964 und 1971 und einer langen Pause wieder in Richtung Öffentlichkeitsarbeit eine Leistungsschau veranstaltet haben.

Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die Topevent - Termine am Flugplatz der MFGKlagenfurt in St.Johann/Rosental hingewiesen:

17.07-18.07.99

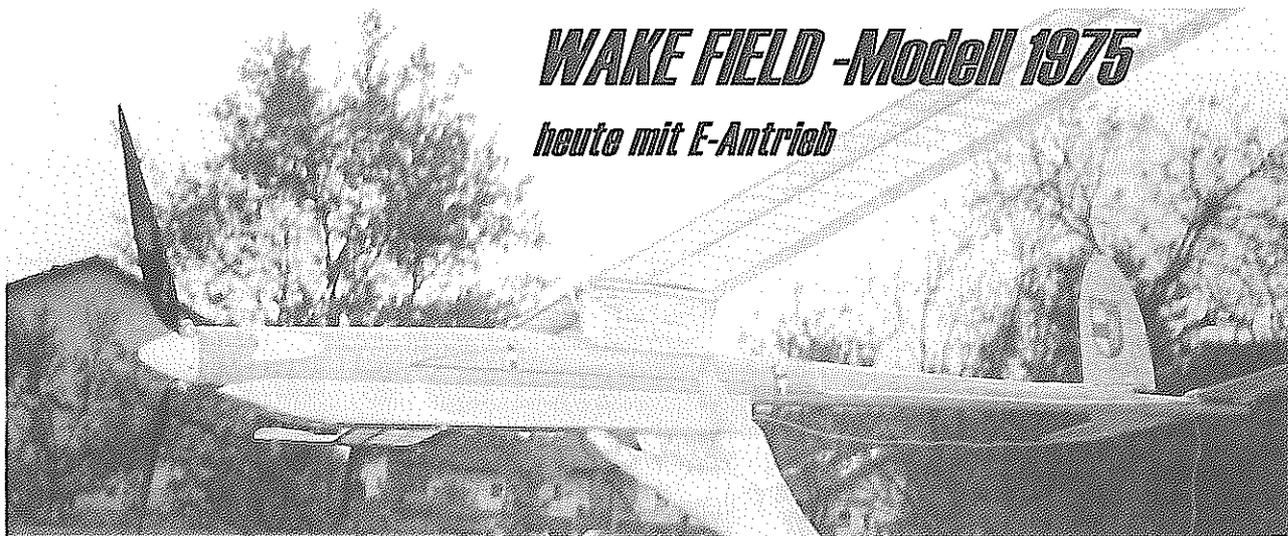
Rosental-JET-Meeting 99 und Generalprobe des Austria Jet-Teams für die Jet-WIVL im August 1999 in Zeltweg.

Wir wünschen allen Lesern ein „GLÜCK AB - GUT LAND“, und hoffen auf Ihren Besuch bei unseren traditionellen Großereignissen.

Ing. Udo Dettelbacher

WAKE FIELD -Modell 1975

heute mit E-Antrieb



RC - Komponenten machen dies heute fast leicht möglich solche Modelle statt mit Gummi mit Strom zu versorgen und damit RC-Flug zu betreiben. Czepa Oskar versuchte dies unter großen Schwierigkeiten schon 1983. Einen Bericht von damals gibt es in FMT.

Mein Modell wurde ausgestattet mit einem E-Motor Bienchen

Untersetzung 1:14 und RASA Klapp-luftschaube 12x13 Kohleblatt.

Drehzahlsteller mit BEC und AKKU mit 8x450 mAh NiMH. Diese Teile erhalten wir bei Modellbau GROSS. Als Empfänger verwendete ich den handelsüblichen PICO,

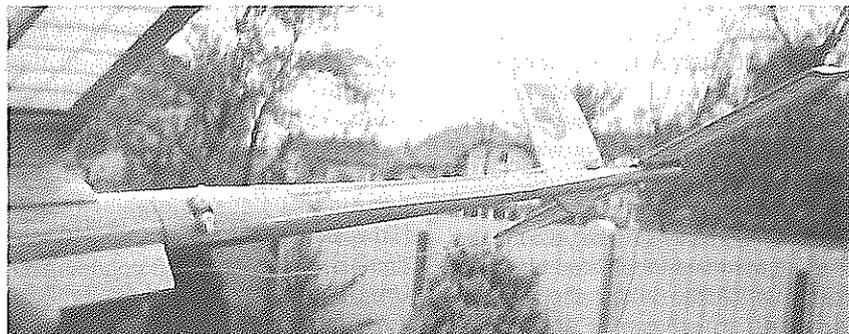
Wie auf der Aufnahme zu ersehen wurde am Rumpf eine Wanne aus 2 mm Balsa mit einem Innenquerschnitt von 20x20 angebracht. Dazu wurden an der Unterseite des Rumpfes zwei Einsätze aus AL U mit M 3 Gewinde eingebaut. Verklebung mit Sekundenkleber genügt. Somit kann diese Wanne mit M 3 Kunststoffschrauben für den Tausch des AKKU immer abgenommen werden. Auch die anderen RC Teile finden darin den notwendigen Platz vor. Zwei ganz kleine PICO Rudermaschinen lenken unser Modell durch die Luft. Die zwei Servos wurden von der Seite in den Rumpf eingebaut und mit 0'8 mm Stahldraht angelenkt an Seiten bzw. Höhenruder. Auch Lufteinlässe für die Kühlung unseres Antriebes sind dazu erforderlich. Mittels Spant wurde der Motor am Rumpf verleimt. Der Antriebsakku in der Wanne liegt am Schwerpunkt. Das Abfluggewicht beträgt inzwischen komplett 430 Gramm somit erreichen wir nun fast die doppelte Flächenbelastung eines Wakefield-modelles und dies stellt dennoch kein Problem dar. Meine erzielten Flugzeiten liegen zwischen 23 und 27 Minuten bei geschlossener Wolkendecke am Abend. Strom haben wir zwischen neun und

zehn Minuten zur Verfügung für unser Flüge.

Damit können die W-Flieger aus den alten Wettbewerbsmodellen sich einen schönen genußreichen Freizeitspaß ermöglichen. Es ist ein tolles Flug-erlebnis diese Modelle neuerlich zum Leben zu erwecken. Die Festigkeit dieser Konstruktionen reicht für den Flugbetrieb vollkommen aus. Ich selbst

kenne diese Klasse aus meiner aktiven Freifliegerei Ein Versuch wird Freude aufkommen lassen. Ich wünsche schöne Flüge!

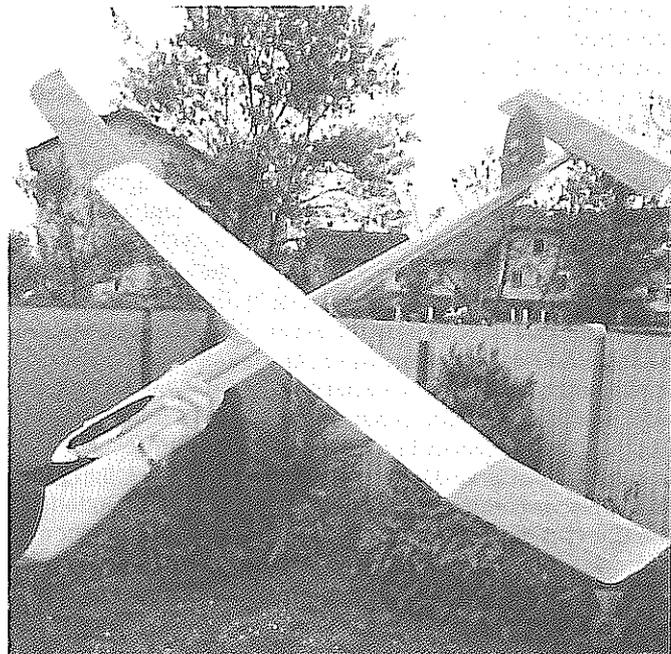
Alfred Haiden



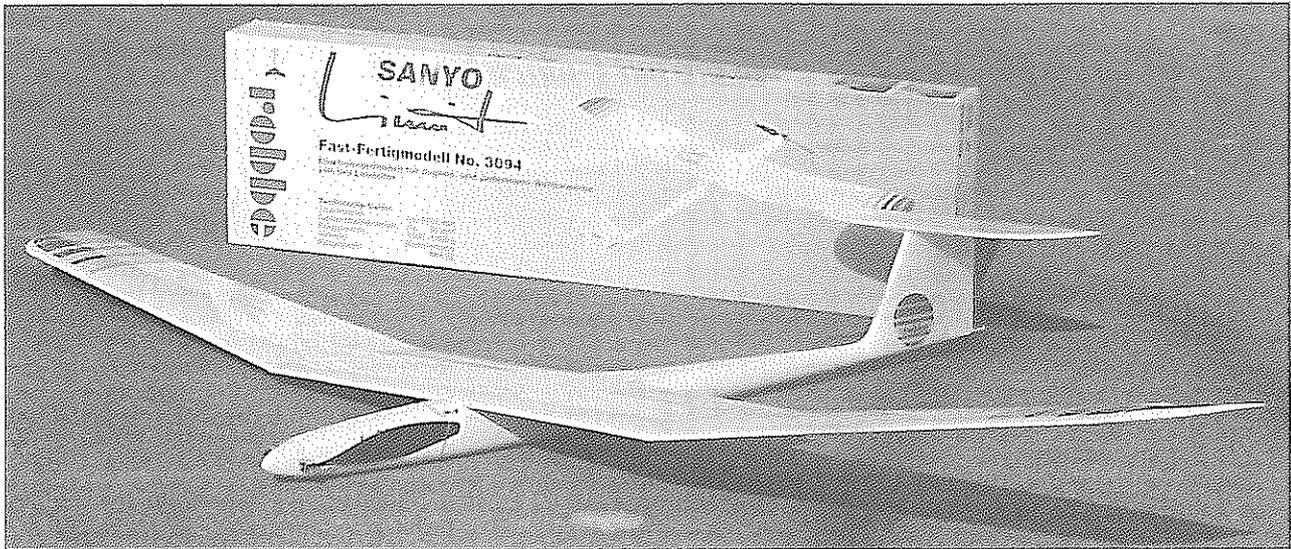
Hier der Einbau der beiden Rudermaschinen und der Anlenkungen.

Das
flugfertige
Wakefield-
Modell von
1975

Fotos: A.Haiden



Sanyo – Limit: der etwas schnellere E-Motorsegler



Sticht jemanden der Hafer, weil es mit dem Softy schon zu fad ist und man fliegerisch mehr gefordert sein will, dann ist mit der Wahl dieses Modells ein guter Griff getan.

Eigentlich suchte ich ein Modell mit welchem ich ohne besonderen Bauaufwand herauszufinden gedachte, ob sich denn der doch ziemlich hohe finanzielle Aufwand für einen bürstenlosen E-Motor gegenüber einem der besseren Kommutatormotoren lohnt. Darüber hinaus dachte ich auch an die „Wiener Windverhältnisse“, die mir das Fliegen mit meinen leichten Modellen häufig verleiden. Bald stellte sich heraus, daß ich mit dem „Sanyo-Limit“, einem sogenannten Fast-Fertigmodell der Firma Robbe (Bestell-Nr. 3094) dafür eine gute Wahl getroffen hatte. Damit ergab sich auch eine gute Gelegenheit, ein schon erprobtes und von anderen Modellzeitschriften getestetes Modell, das noch dazu eine gewisse Popularität erlangt hat, in *Prop* näher unter die Lupe zu nehmen.

Gleich vorweg: Modellflieger die sich zur Anschaffung dieses Modells entscheiden, sollten beachten, daß das zur Fertigstellung benötigte Zubehör wie üblich dem Montagekasten nicht beiliegt. Außer dem kompletten Antrieb und der Fernsteuereinrichtung sind noch erforderlich: Motorträger-Kopfspant und Spinner je nach Type, Servo-Locks, Servo-Verlängerungskabel, Scharnierband, Klettband sowie Epoxyd- bzw. Sekundenkleber.

Trotz ARF, noch genügend Arbeit im Hobbyraum

An der Qualität des Montagekastens gibt es kaum etwas zu bemängeln. Tragfläche und Höhenleitwerk in Holzbauweise entsprechen dem Normalstandard und sind mit Bügelfolie bespannt. Das Zusammenkleben der drei Flächenteile mit dem Einbau der zwei Querruder-Microservos sollte für einigermaßen baulich Versierte problemlos verlaufen. Ebenso der Einbau des Höhenruderservos in das Seitenleitwerk, zumal die Bauanleitung gut verständlich abgefaßt ist. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die Kinderkrankheiten der Erstserie behoben und Auslassungsfehler mittels Hinweisblatt inzwischen korrigiert wurden.

Um Ungereimtheiten auf die Schliche zu kommen, hielt ich mich bei der Endmontage strikt an die Anleitung. Bis auf zwei Kleinigkeiten gab es aber keine Probleme. Die Abschrägung für das Höhenruder am Ende des sehr schön ausgeführten GFK-Rumpfes ist auf einen größeren Winkel nachzuschleifen, sonst ist ein Tiefenruderaus-schlag von 5 mm nicht möglich.

Beim Zusammenkleben der Flügelteile entsteht trotz größter Sorgfalt eine optisch störende Leimnaht, die mit dem Dekorstreifen 1.10 verdeckt werden könnte, wäre er weiß eingefärbt statt transparent. Abhilfe schaffte ich durch aufbügeln eines schmalen Streifens weißer Bügelfolie auf die Leimnaht. Erst dann zog ich den transparenten Dekorstreifen darüber.

Die Einstellungen aller Ruderwege, auch des Butterfly-Combi, sind sorgfältig beschrieben. Natürlich auch die Schwerpunktfrage, EWD und die obligaten Tips zum Einfliegen (siehe Flugbericht).

Die Qual der Wahl beim Akku

Der eigentliche Knackpunkt dieses Modells liegt aber bei der Wahl der Kapazitätsgröße und der Zellenanzahl des einzusetzenden Akkus. Auf dem separaten Zubehörblatt sind fünf Antriebsvarianten zur Auswahl angeführt, allerdings ohne Akku-Kapazitätsangabe. Als Entscheidungshilfe für weniger Routinierte habe ich nachstehend mehrere Beispiele angeführt.

Aus der Verwendung von entweder einem 7-zelligen 1000er-4/5 Sub-C, einem 7-zelligen 2000er-Sub-C- oder einem 10-zelligen Sub-C-Akku, ergeben sich für die Flächenbelastung p: 42.0, 46.0 und 52.0 N/m², für die Gleitfluggeschwindigkeit v_x : ~ 9.9, 10.4 und 11.1 m/s und für die Sinkgeschwindigkeit v_y : ~ 0.85, 0.89 und 0.95 m/s. Die Zahlen mögen nicht sehr beeindrucken. Der Unterschied im Fliegen zwischen der leichten und der schweren Version macht sich aber je nach Gemüt des Piloten schon bemerkbar. Ist im Gleitflug das leichteste Modell am langsamsten, wird es im Motorflug etwas konfus (Motorausgangsleistung 7-Zeller ~ 100 W, 10-Zeller ~ 140 W). Das leichte Modell steigt mit immerhin annähernd 4.9 m/s, das mittelschwere mit 4.35 m/s und das schwere 10-zellige Modell wird auf Grund der besseren Propleistung, trotz des höheren Gewichtes und der schlechtesten Sinkgeschwindigkeit, mit 5.6 m/s Steigen in die Höhe befördert. Diese Werte, insbesondere aber jene der Gleitfluggeschwindigkeit v_x zeigen, daß man es beileibe nicht mehr mit einem Softy zu tun hat und das Modell auch für unsanftere Windverhältnisse einsetzbar ist.

Wem das allerdings noch zu wenig ist

und wer noch mehr Adrenalinausstoß benötigt, der baut einen 30A-Motor (Stromaufnahme bei max. Wirkungsgrad) für 10 Zellen ohne Untersetzung ein. Die voraussichtlichen 165 Watt Luftschaubenleistung verleihen dem Modell dann im Kraftflug eine Horizontalfluggeschwindigkeit von rund 90 km/h und eine Steiggeschwindigkeit von 10 m/s für mühelose senkrechte Steigflüge. Geübte Alltagspiloten aber auch das kompakte Modell werden dies schadlos überstehen. Erst kürzlich las ich einen Bericht über einen bürstenlosen Motor der mit 10 Zellen einen „Sanyo-Limit“ in einen „Hotliner“ verwandelte. Die verwendete Luftschaube RFM 15/13 quetschte innerhalb 70 s über 50 A aus dem bemitleidenswerten Akku. Trotz 1,8 kg Fluggewicht kommt da ein Steigen von rund 14 m/s zustande. FAI-Piloten kostet dies allemal ein mitleidiges Lächeln, bewegen die sich doch jenseits der kW-Grenze.

Was dem einen zu kalt, ist dem anderen zu heiß

Stellt man Gewicht, Fläche und sonstige Werte eines Modells exakt fest und ermittelt damit noch Leistungswerte, ergeben sich - rechnet man richtig - durchaus objektive Aussagen. Beurteilungen allgemeiner Art, besonders aber über den Einsatzzweck eines Modells, werden jedoch unweigerlich subjektiv ausfallen. In einer namhaften deutschen Modellflugzeitschrift meint der Autor in seinem Testbericht des „Sanyo-Limit“, daß auf Grund des geringen Gewichtes von 1,6 kg seines Testmusters, das Modell auch schon auf schwache Thermik ansprechen würde und reiht es in die Kategorie Anfängermodelle ein! (Der unzweifelhaft gute Pilot flog das Modell im Direktantrieb mit 10 Zellen bei 28 A Standstromaufnahme). Er argumentiert weiter, daß bei einem langsameren Modell Einsteiger schnell unterfordert wären und sich bald nach einem leistungsfähigeren Modell umsehen würden. Konträr dazu bemängelt er, daß in der Bauanleitung der Hinweis fehle, sich doch bei den ersten Flügen von einem erfahrenen Modellflieger helfen zu lassen!

So wird auch meine Meinung subjektiv sein (siehe auch Überschrift), nämlich: daß eine gewisse Sicherheit des Fernsteuerns dem potentiellen Piloten dieses Modells schon zu eigen sein sollte.

Flugbericht

Zwischen einer Nachrechnung und der im Bauplan angegebenen

Schwerpunktlage ergab sich eine nicht unbedeutende Differenz. Skeptisch, dem erfaßten Nullmomentbeiwert und meinen Rechenkünsten mißtrauend, wog ich das Modell also genau nach der Angabe im Bauplan aus. Auch die Winkeldifferenz wurde wie immer sorgfältig ermittelt, sogar eine kleine Schablone für die genaue 0 - Stellung des Höhenleitwerkrunderblatts angefertigt. Es kam wie erwartet: starke Kopflastigkeit beim ersten Start. Inzwischen ist das Modell perfekt eingeflogen. Bei 0/0° EWD liegt der Schwerpunkt nicht bei 63 sondern bei 73 mm, gemessen von der Vorderkante. Legt man allerdings, wie für Einsteiger im Hinweisblatt empfohlen, die Beilagscheibe „U“ mit 1,0 mm Dicke unter das Höhenleitwerk im Bereich der hinteren Schraube, könnte der Schwerpunkt bei 0/-1° Winkeldifferenz mit 63 mm entsprechen.

Obwohl eine gewisse Vertrautheit mit dem Modell schnell erreicht ist, sollte man die Butterfly-Combi-Einstellung mit beigemischem 2 m Tiefenruderausschlag nur zum Abstieg aus größeren Höhen einsetzen. Beim Landeanflug ist sie mit Vorsicht zu genießen. Das Modell flog inzwischen problemlos auch bei einem steifen Nordwest mit der Eigengeschwindigkeit des Modells von etwa 10 m/s. Bei schönstem Frühlingswetter gelangen mit dem „Sanyo-Limit“ mehrere ausgedehntere Thermikflüge. Die großflächigen „Bärte“ waren aber wirklich nicht von schlechten Eltern. Mit einer Gesamtmotorlaufzeit von ~ 8 min dauerten sie durchschnittlich eine dreiviertel Stunde.

Im Kraftflug ist bei obiger Einstellung nur eine geringe Tiefenruderrtrimmung vonnöten. Quer- und Höhenruderausschläge, wie im Bauplan angegeben, wurden nicht geändert. Nur beim Querruder sind 30% Exponential für weicherer Kurvenfliegen hinzugekommen. An der Steuerbarkeit um alle Achsen gibt es nichts zu bemängeln. Das Überziehverhalten ist im Gleitflug trotz nicht besonders ausgeprägter Längsstabilität gut abschätzbar, somit das gefürchtete Abkippen. Nicht aber im Kraftflug. Da geht das Modell beim Überziehen ganz unvermittelt, wie das häufig bei folienbespannten Modellen mit kleiner werdenden Flügeltiefen am Flächenende der Fall ist, in eine Abwärtsrolle über. Im Landeanflug ist besonders die ruhige Querlage (kein wackeln) augenfällig.

Etwas muß noch lobend hervorgehoben werden: die Art der Tragflächenbefestigung ohne Dübel nur mit 2 Schrauben im Schwerpunktbereich.

Streift die Tragfläche bei der Landung mit einer Seite ein kleines Hindernis, schert eine Schraube ab, der Flügel verdreht sich leicht und weder Rumpf noch Fläche nehmen Schaden. Das im Gewinde zurückgebliebene abgebrochene Schraubenstückchen läßt sich leicht mit einem scharfen Uhrmacherschraubenzieher herausdrehen.

Kohle oder elektronischer Kommutator

Unser klassischer Gleichstrommotor, der aus umlaufendem Kommutator und feststehenden Bürsten (Kohlen) besteht, hat so seine Nachteile. Im wesentlichen sind dies: begrenzte Lebenszeit (um eintausend h), Kontaktunsicherheit - besonders bei den von uns verwendeten kleinen Spannungen - elektrische Störungen und nicht zu unterschätzende, zusätzliche Geräusche. Diese Nachteile führten zur Entwicklung bürstenloser Gleichstrommotoren (u.a. auch 3-phasen Drehstrommotor oder Sensorless-Motor genannt) mit elektronischem Kommutator an Stelle der mechanischen Kommutiereinrichtung.

Neben fehlenden, den Empfänger irritierenden Bürstenfeuer und einer wohlthuenden Laufruhe freut den Modellflieger aber bei diesen „Bürstenlosen“ besonders, daß sich eine bedeutende Verbesserung des Leistungsgewichtes einstellt. Wiegt ein HP 355/30 EV mit Schulze-Regler 609 g, zeigt die Waage bei einem KBM 39 mit Getriebe 3,7 :1 mit Regler 386 g. Auf 330 W Wellenleistung bezogen ergibt dies Leistungsgewichte von 541 bzw. 855 W/kg!

Was den Wirkungsgrad betrifft, dürfte gegenüber sehr guten (schweren) Kohlemotoren, im Zusammenhang mit den Reglern, keine wesentliche Steigerung eintreten.

Wie überall gibt es auch hier ein „Aber“: nämlich den Preis. Besonders kraß ist der Unterschied gegenüber Gleichstrommotoren niedrigerer Leistung. Am Beispiel einer von mir bisher verwendeten (leichten) Variante: Graupner-Motor 3305 Speed 500 BB Race VS mit 6 :1 Universalgetriebe und Schulze-Regler s1im 25be kosten rund öS1.800,—. Für den nun in meinem „Sanyo-Limit“ eingesetzten Graupner-Ultra-Brushless 6381 mit Robbe Planeta-Getriebe 4196 und Schulze-Booster 703 sk beläuft sich der Aufwand auf etwa 7.600 öS, also mehr als das Vierfache! Der „Normalmodellflieger“ wird angesichts dieser Kosten eher resignieren. Dem auf

Konkurrenzfähigkeit bedachten Wettbewerbsflieger aber wird der Erwerb eines „Bürstenlosen“ nicht erspart bleiben, ob mit Sponsoring oder aus eigenen Mitteln.

Daten des Testmodells

Flügelfläche $F_F = 0,289 \text{ m}^2$

Gewicht: mit 2000er - 7 zell.

Akku = 1360g

G/F = 46,16 N/m²

Spannweite $b = 1,735 \text{ m}$

Ruderfunktionen:

Höhe, Quer, Butterfly-Combi,

Regler

Antrieb:

Graupner 6381 Ultra-Brushless 220/

20-3 mit Getriebe Robbe 4196 Plan-

eta 3,7:1,

Luftschraube

CFK -Eigenbau 400/306 = 15,75/

12,06.

Regler: Schulze Booster 703 sk.

Katalogpreis des Baukastens:

öS 2.540,—.

„ROBBE“

Sanyo-Limit Week

Sollte jemand auf Grund dieses Berichtes Appetit auf den Bau eines „Sanyo-Limit“ bekommen haben, kann er diesen unter Anleitung in einer Lehrgangswoche vom 18. – 24. Juli 1999 im MAZ-Spitzerberg bauen und einfliegen. Auch fertige „Sanyo-Limit“s können zum Einfliegen mitgebracht werden. Weitere Auskünfte und Anmeldungen beim Lehrgangsbüro des MAZ: Postfach 280, 1140 WIEN. Tel.: 01/ 982 15 304.

Oskar Czepa

Suche!!

MAXI von Graupner, auch nur Teile davon.

Heimo Stadelbauer

Graz Tel.: 06643117648 (abends)

Verkaufe!

BELL 206 JET RANGER mit Rossi und Reso sowie

Drehzahlregler, Servos

Piezokreisel und Starrantrieb für das Heck. ATS 13.000.-

W. Meindl Tel.:

01 9846 299 (abends)

Elektroflug- Weltmeisterschaft in Neuhardenberg Modellflug und Kultur

Die Elektroflug-Weltmeisterschaft 1998 wurde nach Neuhardenberg-BRD vergeben. Aber wo war diese Ortschaft? Des Rätsels Lösung ergab ein Lageplan in einer Modellbauzeitschrift Anfang 1998. Die Ortschaft lag ca. 50 km östlich von Berlin im Bundesland Brandenburg, im ehemaligen Ostdeutschland. Damals reifte schon in mir der Plan, sich diese F5B-WM anzusehen. Da es üblicherweise noch Rahmenprogramme wie z.B. offene Wettbewerbe in der Klasse F5B-600 (10 Zellen) gibt, wurde auch eine Teilnahme ins Auge gefaßt.

Dann wurde eine Straßenkarte hervorgeholt und einmal die Fahrtstrecke abgesteckt. Das Ergebnis war eine Strecke von ca. 1000 km und fast alles Autobahn.

Was noch fehlte war eine Kontaktadresse, aber diese wurde bald aufgetrieben. Der austragende Verein war der Klub Neuhardenberg mit seinem Obmann Donald Fellendorf. Nach einem Anruf bei Donald wurde sofort der Zeitplan samt einem Lageplan übermittelt.

Das offene Fliegen F5B-600 war für den 31.7./1.8. festgelegt. Der Termin rückte immer näher. Die Akku- und Flugzeugpflege wurde intensiviert, trainiert wurde auch noch ein bißchen. Schnell wurde noch das Aufstellen des Igluzeltes geübt, dann begann das Einpacken.

Am 30.7. um 4 Uhr Früh ging das Abenteuer los. Die Reise führte über Passau, Nürnberg, Hof, Leipzig, Berlin nach Neuhardenberg. Ab Nürnberg, aber besonders im ehemaligen Ostdeutschland bestand die Autobahn fast nur aus Baustellen. Fad wurde einem beim Fahren nicht. Es gab Geschwindigkeitsbeschränkungen, Spurwechsel, kleine Staus, aber ein Megastau blieb mir erspart. Nach ca. 11 Stunden Fahrt war es geschafft. Dank guter Wegweiser war das WM-Gelände schnell gefunden. Ich staunte nicht schlecht, ich gelangte auf einen ehemaligen Militärflughafen. Platz unendlich! Im Campingbereich wurde schnell das Zelt aufgestellt und eingerichtet. Inzwischen traf mein Flugfreund Alfred Schuller aus Langenwang ein. Wir waren die einzi-

gen steirischen Vertreter hier. Nach der Kontaktaufnahme mit den übrigen Österreichern erfolgte die Anmeldung für das offene F5B-600 Fliegen.

Hier gab es gleich einen Schrecken für mich. Da die F5D (Elektro-Pylon) und F5B Bewerbe ca. 500 m voneinander getrennt parallel durchgeführt wurden, wurde festgelegt, daß die F5B-Bewerbe mit Quarzen ungerader Kanalzahl geflogen werden. Ein Blick auf die Ersatzquarze zeigte, daß diese auch eine gerade Kanalzahl aufwiesen. Ich versuchte, bei verschiedenen Teams MPX-DS-Quarze zu ergattern, aber leider umsonst. Auch der dortige Obmann Donald Fellendorf bemühte sich rührend; es war wie verhext, „ungerade“ Quarze gab es einfach nicht. So blieb mir leider nichts anderes übrig als zuzusehen. Als Ersatz fungierte ich als Starthelfer bei A. Schuller, welcher erfreulicherweise durch die „gute Ansage“ auf Platz 8 (von 40 Teilnehmern) kam.

Rudi Freudenthaler gewann den F5B-600-Bewerb, unter die ersten Zehn kamen immerhin 4 Österreicher (Damm 5., Lex 6., Schuller 8.). Den offenen F5B-FAI-Bewerb (27 Zellen) gewannen Lang (BRD) und Bridgeman (USA).

Eingesetzt wurde eine elektron. Meßanlage. Jeder Teilnehmer mußte einen zweiten Empfänger abgeben, der dann an den Computer angeschlossen wurde und diesem die Motorsignale für den Strecken- und Zeitflug übermittelte. Über eine große el. Anzeige konnte alles mitbeobachtet werden. Bürstenlos plus Getriebe (Motor) und Voll-GfK (Modelle) war einfach Standard. Es ist einfach erstaunlich, wie rasant die „Zehnzeller“ in den Himmel stiegen. Vor zehn Jahren stiegen nicht einmal die „27-Zeller“ so gut!

Parallel zur F5B-WM wurde auch die WM in der Klasse F5D (Elektro-Pylon) ausgetragen. Ein Dreieckskurs mußte so schnell wie möglich zehn Mal umrundet werden. Die Flieger (Spwte. ca 1m) waren oft so schnell, daß man sie fallweise aus den Augen verlor. Herrliche Dreikämpfe konnten hier beobachtet werden, fallweise gab es leider auch Bruch nach einem Zusammenstoß. Geschwindigkeiten bis 260 kmh wurden gemessen. Wer hier jetzt einen technischen Bericht über Modelle und Bewerbe erwartet, den muß ich leider enttäuschen. Diese Dinge sind in den Fachzeitschriften oder auch im Prop nachzulesen.

Während der WM wurde auch die Umgebung abgegrast. Das 650 Jahre alte Neuhardenberg mit derzeit ca. 3000 Einwohnern hat ja eine be-

wegte und interessante Geschichte hinter sich. Das Schloß Hardenberg war ein Symbol des Widerstandes gegen Hitler. Der Graf von Hardenberg gehörte zum Widerstandskreis um Graf Stauffenberg (Attentat gegen Hitler am 20.7.44).

Nach diesem kurzen geschichtlichen Streifzug wieder zurück in die Gegenwart. Westlich von Neuhardenberg liegt das Naturschutzgebiet „Märkische Schweiz“. Viele Seen, schöne naturbelassene Wälder kennzeichnen dieses Gebiet. Auch ein Abstecher in das an der Grenze in Polen befindliche Küstrin wurde gemacht. Auf einer Fahrt entlang der Oder auf der polnischen Seite lernte man die Gegend östlich der Oder kennen. Im Sommer 1997 gab es ja dort gewaltige Überschwemmungen.

Ein Höhepunkt war auf jeden Fall der Besuch in Berlin, eine Stadtrundfahrt brachte einem die Sehenswürdigkeiten näher. Neben den „üblichen Sehenswürdigkeiten“ wurde auch die Riesenbaustelle „Potsdamerplatz“ besichtigt. Es war einfach gigantisch. Nach einer Woche hieß es langsam Abschied nehmen. Zurückblickend kann man sagen, daß das Wetter einigermaßen schön, das Essen im Hangar preisgünstig und gut war und sonst eigentlich auch alles gepaßt hat. Trotz des Mißgeschickes mit den Quarzen kam ich ohne Wettbewerbsstreß in der Früh doch zu einigen Flügen und genoß für uns Alpenländer ungewohnten riesigen Flugraum. Es war sehr interessant, eine neue Gegend zu erobern, mit Leuten aus der ehemaligen DDR zu diskutieren, oder Kontakte mit anderen Piloten zu pflegen.

Für den Rückweg wurde die Strecke über Dresden gewählt. In Dresden wurden noch schnell die teilweise wiedererrichteten Baudenkmäler (z.B. Zwinger) besichtigt.

In diesem Bericht wurde versucht, nicht nur das „Fliegerische“ sondern auch das „Drumherum“ ein bißchen näherzubringen. Es war eine wunderbare Modellflug- und Kulturwoche. Neuhardenberg und Berlin waren auf jeden Fall eine Reise wert. Gedankt sei an dieser Stelle noch dem ASKÖ, LV Steiermark, für den Fahrtkostenzuschuß.

Dipl.-Ing Heimo Stadlbauer



H. Stadlbauer (rs) und Alfred Schüller im WM-Einsatz.



Alfred Schüller bei den Startvorbereitungen Foto: H. Stadlbauer



Der vierfache Elektronik-Weltmeister Rudolf Freudenthaler

Salzburger Verhältnisse oder 5. Salzburger CO₂ Bewerb'

Bereits zum fünften mal fand in Salzburg ein CO₂ Bewerb' statt.

Der Veranstalter hat in der Ausschreibung gebeten, daß die Teilnehmer sich vorher anmelden und hat auch eine Email Adresse angegeben. Alle am Wettbewerb teilnehmenden Bewerber haben dieser Bitte entsprochen und einige haben auch das Email als Anmeldung verwendet. Eine Woche vor dem Termin waren 19 Teilnehmer gemeldet.

Für den Veranstalter war es nun leicht die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen um einen möglichst ordentlichen und für die Teilnehmer angenehmen Bewerb' auszurichten. Immerhin sollte auch ein kleiner Imbiß geboten werden, die notwendige Anzahl an Zeitnehmer zur Verfügung stehen, etc. Die Tage vor dem Bewerb' waren durch wunderschönes Wetter gezeichnet, die Vorhersagen für den 24. Oktober nicht so erfreulich. Einige Teilnehmer reisten bereits am Freitag an und haben das Segelfluggelände in der Koppel inspiziert und einige Trainingsflüge gemacht. Alle hofften, daß die Wetterlage auch am Samstag so gut sein wird. Die Wetter-situation hat sich aber am Samstag gründlich geändert, am Morgen Sturm und Regen. Petrus war uns aber gut gesinnt und so hat der Regen rechtzeitig aufgehört, aber der starke Wind hielt an. Um 10 Uhr begrüßte der Veranstalter dann die neunzehn angereisten Piloten mit ihren Helfern. Vom MFC Salzburg haben sich ausreichend Zeitnehmer zur Verfügung gestellt und als Wettbewerbsleiter fungierte Rudi Adelsberger. Die Jury

übernahm der LSL Oswald Hajek. Um dem noch immer heftigen Wind auszuweichen wurde der erste Durchgang auf 11 Uhr verschoben. Inzwischen haben 4 Piloten wegen des starken Windes die Teilnahme abge-sagt und sich als Helfer am Bewerb' beteiligt. Heinz Fenz übernahm einen Posten in der Windrichtung um die Modelle besser beobachten zu können und den nachlaufenden Piloten möglichst genau die Landestelle zu zeigen. Der Veranstalter möchte sich nochmals bei allen bedanken die zum erfolgreichen gelingen des Bewerbes beigetragen haben.

Die fünf Grunddurchgänge haben bereits 2/3 der Teilnehmer vom Stechen ausgeschieden. Walter Hach hat es wieder einmal geschafft, seine Zünd-schnur um 2 Sekunden zu kurz abzu-schneiden und hat deswegen im 1. Durchgang mit 58 von 60 Sekunden vorlieb nehmen müssen. Martin Weist aus der Bundesrepublik Deutschland hatte Pech und nach einem Fehlstart wurden es auch nur noch 4 Sekunden. Ebenfalls nicht vom Glück verfolgt war Rudolf Höbinger mit 8 Sekunden.

Der zweite Durchgang sortierte wieder einige Teilnehmer aus und diesmal traf es den Salzburger Manfred Pointner mit 55 Sekunden und Sepp Strobl der seinem Modell einen Hammer mitgab und in dem Abwind nur 39 Sekunden erreichte.

Der Dritte Durchgang hat der jungen Ungarin Vörös Andrea mit 2 Sekun-den die Teilnahme am Stechen ge-

nommen. Der Wind blies nach wie vor mit 4 bis fünf Meter/Sekunden und Spitzen bis 7m/s.

Nach dem fünften Durchgang standen fünf Teilnehmer für das Stechen fest und nach einer Erholungspause und einem kleinen Imbiß wurde das Stechen begonnen. Das Stechen begann mit gleich mit zwei Minuten. Also, zwei Minuten in der Hand ablaufen und dann eine Minute fliegen. Nächste Runde 3 Minuten ablaufen und eine Minute fliegen.

Die erste Runde überstanden die Pro-fis gelassen, lediglich Johann Stöllinger erreichte mit seinem Modell nur noch 20 Sekunden Flugzeit, aber es war bei den Temperaturen und Windsituation nicht leicht den Motor so einzustellen, daß dieser über die geforderten Zeiten auch wirkungsvoll läuft. Dennoch eine ausgezeichnete Leistung von Hans Stöllinger.

Die zweite Runde im Stechen hat dann den Salzburger Lokalmatator eliminiert, Edmund Huber hat etwas zu kräftig den Schleuderstart gezeigt und dabei das Modell beschädigt. Nach der Reparatur und vermutlich zunehmender Nervosität waren nur noch 20 Sekunden im Flug drinnen. Die drei verbleibenden Piloten liefer-ten sich eine harte Schlacht und als erster mußte Istvan Harsfalvi mit 27 Sekunden im Flug nach 4 Minuten Ablaufzeit ausscheiden. Gespannt sah man nun das Finale Werner Schaupp Aut gegen Toth Peter Hun. Immerhin waren jetzt 5 Minuten in der Hand abzulaufen und 60 Sekunden zu flie-gen. Werner Schaupp startete als er-ster und legte die Latte auf 49 Flug-

aero = naut CAM carbon

Klappflüschraubensystem
entwickelt von
Rudolf Freudenthaler

CAM-Carbon

Propeller von

"aero-naut"

Die neue Klappflüschrauben-

Generation von Rudolf Freudenthaler

in CAM-Technik. Die optimierte sehr dünne

Profilanalogie und mit Computer berechnetem

Ergebnis garantiert eine sehr hohe Genauigkeit mit

optimalen Wirkungsgrad bei geringer Leistungsaufnahme

des Elektromotors. Als Material wird ausschließlich eine Mischung

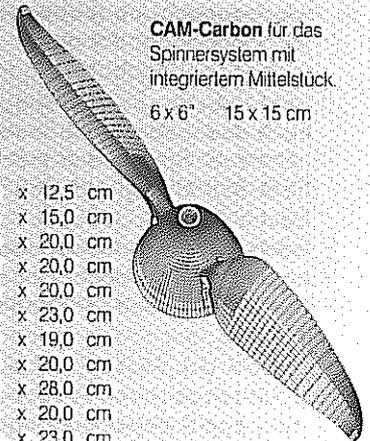
aus Carbonfasern mit Kevlar verarbeitet, das der Luftschraube eine

hohe Verwindungssteifigkeit gibt und sich seit Jahren bei unseren

Luftschrauben bewährt hat. Durch das verarbeitete Material und der sehr

genauen Fertigung, ist das Gewicht dieser Blätter sehr leicht.

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 *	28,0 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



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

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

* in Vorbereitung, noch nicht lieferbar.

www.aero-naut.de

Fly 30B
30A BEC
Best.Nr. 08 1428 *DM 98

Fly 50B
50A
Best.Nr. 08 1390 *DM 119,-

Micro 480
20A BEC
11g
Best.Nr. 08 1005 *DM 36,90

Micro 26
5A
1,7g
Best.Nr. 08 1005 *DM 36,90

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

JAMARA

Unveränderte Preisempfehlung

sekunden. Hoch, aber nicht unerreichbar. Der junge Toth Peter bereitete sein Modell souverän vor, versuchte alle erlaubten Möglichkeiten und startete sein Modell.

Ein kraftvoller Steigflug aber der Start war nicht so hoch wie bei Werner. Gespannt sahen alle auf den Flieger und als dieser landete standen die Uhren bei 42 Sekunden Flugzeit.

Damit war der Sieger festgestellt und wir konnten unserem EDV Auswerter die letzten Daten übermitteln.

Beim Kirchenwirt in Koppl wurden dann die Siegerehrung veranstaltet und ein schöner Bewerb' war zu Ende. Damit war auch die Eurotrophäe endgültig entschieden, Edmund Huber der Sieger von 1997 übergab die Trophäe an Istvan Harsfalvi Hun.

Sepp Strobl Salzburg.

Magnesitkristallfliegen in der Klasse F3F.

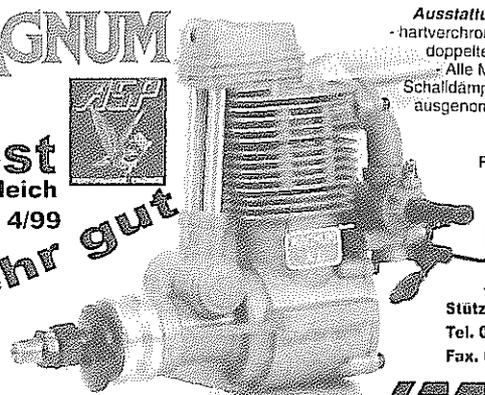
Am 19. Juni 1999 findet das Magnesitkristallfliegen am Wöllanernock in Kärnten statt. Anfahrt von Osten über Südautobahn - Knoten Villach Richtung Salzburg - Abfahrt Ossiachersee - Richtung Treffen - Arriach, von Norden über Tauernautobahn Abfahrt Ossiachersee.

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

MAGNUM

Test
Vergleich
FMT 4/99

sehr gut



Ausstattungsmerkmale:
- hartverchromte Laufbuchse
- doppelte Kugellagerung
- Alle Motoren sind mit Schalldämpfer ausgerüstet
ausgenommen die Typen XL-160FT und XL-400AR
Prospekt gratis

...werden Sie
Stützpunkthändler
Tel. 07565/9412-20
Fax. 07565/9412-23

JAMARA

Jamara Modelltechnik; Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten GERMANY

SIMPROP ELECTRONIC

Elektro-Edelholzlerner
Lift off

Technik, Design und
Flugleistung par excellence

TOPNEUHEIT
'99

Spannweite 1935 mm

- kpl. in bewährter Simprop GFK-Styrobauweise mit GFK-Motorspant
- profiliertes und demontierbares Leitwerk
- maßgeschneidert für 8-16/22(24) Zellen

Fragen Sie in Ihrem Modellbaufachgeschäft nach dem neuen Lift off.

SIMPROP ELECTRONIC

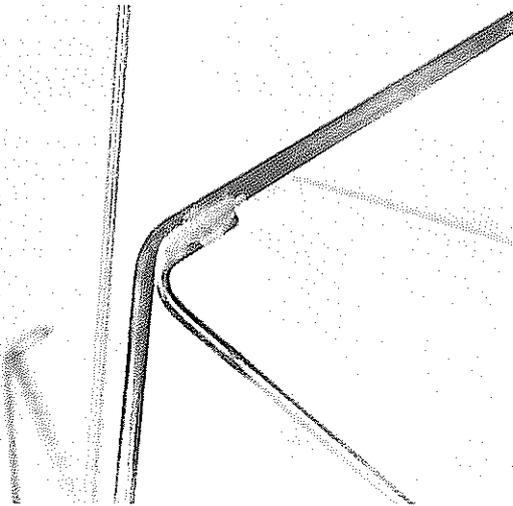
Simprop electronic • Waller Claas GmbH & Co.
Ostheide 5 • 33428 Harsewinkel
Telefon (05247) 604-10 Telefax (05247) 60415

Interessiert?
Ja, senden Sie mir Den Simprop-Prospekt '99
 Den Hauptkatalog
Schutzgebühr DM 9,-
Schutzgebühr DM 22,-

Die Schutzgebühr fließt per Eurocheck oder in Briefmarken bei.

HARTLÖTEN IST GAR NICHT SO SCHWER !

Wie oft ärgern wir uns eigentlich über auseinandergegangene Fahrwerksverbindungen? Die alte Art, Stahldraht mit Hilfe von dünnem Bindendraht zu umwickeln und dann Weichzulöten, stellt nicht sehr zufrieden. Hartlöten ist hier angesagt. Da gutes Werkzeug die halbe Arbeit ist, zunächst ein paar Tips zu geeigneten Löt-Sets. Ein mit



Die richtige Vorbereitung ergibt bereits die Qualität des fertigen Produktes.

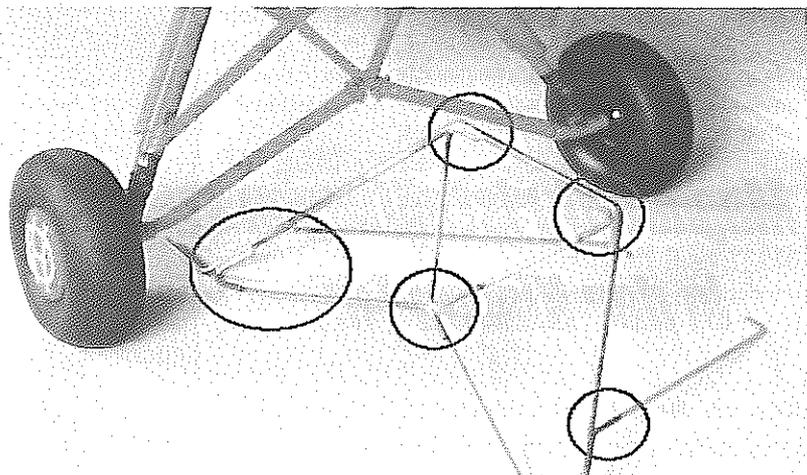
948.- ATS echt günstiges und gutes Hartlötset bekommen Sie beim "waun as nur aushoit". Das Set (Bild 3) umfaßt ein Stahlrohrgestell mit Flaschenhalterung und Düsenaufnahme, 1 L Einweg-Sauerstoff-Kartusche mit 12 Bar gefüllt, 1 Multi-gaskartusche 300, Sauerstoff-Feinreguliertventil mit Rückschlagsicherung, Brennergas-Feinreguliertventil mit Rückschlagsicherung, Schlauchpaket, 5 Microbrenner 0,3-0,7 mm, Schweißbrille, Topfanzünder und Brennerschlüssel. Die Menge des Sauerstoffs ist ausreichend, da die Ersatzflasche mit 188.- und die Gaskartusche mit 65.- ATS nicht die Welt kosten. Bei einer Flammentemperatur von 2.850° und einer Arbeitstemperatur von 1.100° ist dieses Set für unsere Zwecke eigentlich vollkommen ausreichend. Wer es ein wenig professioneller liebt, kann sich das Set 120L (Bild 4) zulegen. Hier liegt die Flammentemperatur bei 3.100° und die Arbeitstemperatur bei 1.250°. Für die ganz sparsamen unter uns gibt es die kleinen Sets mit Gaskartusche und Brenner, allerdings ohne Sauerstoffflasche, wobei das Set (Bild 1) ideal für die Werkzeugkiste zum Einsatz am Flugplatz ist. Die Flammen- bzw. Arbeitstemperatur liegt hier naturgemäß mit 1.400° / 650° (Bild 1) und 1.750° / 730° (Bild 2) we-

sentlich niedriger und erlaubt auch durch den größeren Flammendurchmesser kein besonders punktuell Hartlöten. Nur der Ordnung halber sei das teuerste Set im Angebot erwähnt, daß sicher die Profis unter uns ansprechen wird. Bei den selben Temperaturen wie beim 120L hat man den Vorteil, eine wiederbefüllbare 2-Liter-Sauerstoff-Flasche sein eigen zu nennen. Außerdem ist dieses Set zusätzlich mit Sauerstoff- und Gasdruckanzeigen (Pfeil) wie bei großen Schweißgeräten ausgerüstet (Bild 5). Wie man sieht, ist für jeden Bedarf und jede Geldbörse etwas da.

Noch einmal der Hinweis: die kleinen Sets ohne Sauerstoff sind zwar ebenso funktionell wie die großen, Wunderdinge darf man sich aber auf Grund des großen Flammkegels nicht erwarten. Wollen Sie gute Ergebnisse, sollten Sie zum 12L oder 120L greifen.

Jetzt begeben wir uns aber zur Sache. Mit einer der wichtigsten Punkte beim Hartlöten ist die Vorbereitung. Passen Sie

für den Anfänger nicht empfehlen, da ein zu hohes Erhitzen oder der unachtsame Umgang mit der Flamme einen übermäßigen Flußmittelverbrauch zur Folge hat, welches nachher natürlich fehlt. Man hat dann wieder ein Silberlot ohne Flußmittel. Laut meiner Erfahrung ist das 1 mm - Lot für Auspuff und kleine Fahrwerke am besten geeignet. Das stärkere Lot eignet sich mehr für Hartlötungen der größeren Art, z.B. bei Fahrwerken ab 6, 7 mm Stahldrahtstärke. Der Vorteil des dünnen Lots ist die rasche Flußbereitschaft bei relativ wenig Temperatur. Es verläuft ausgezeichnet um die ganze Lötstelle, vorausgesetzt, Sie haben den gesamten Arbeits- bzw. Lötbereich gleichmäßig erhitzt. Achten Sie darauf, die Lötstelle nicht zu überhitzen. Speziell in dünnes Edelstahlblech (0,5 mm), welches für die Schalldämpferherstellung besonders geeignet ist, haben Sie schnell ein Loch gebrannt. Sie bemerken die kritische Temperatur an der starken Verfärbung des Materials. Unterbrechen Sie dann sofort die Wärmezufuhr. Als Flußmittel kommen nur die besten Produkte in Frage; die Firma Degussa stellt ein derartiges Flußmittel her. Es wird in kleinen Plastikgebinden in pastöser Form geliefert und ist nicht zu aggressiv. Reinigt man nach Ende der Arbeiten die Lötstel-



So sieht das fertige Produkt aus. Ansehnlich und auch stärkeren "Plumpslandungen" trotzend. Fotos M.Stocker

alle Teile so zu, daß sie ohne Spannung aneinandergesetzt werden können. Vergessen Sie nicht auf das Blankmachen der Lötstellen vor dem eigentlichen Lötvorgang. Nun kommt der zweitwichtigste Punkt: das Flußmittel und das Lot. Verwenden Sie als Lot ausschließlich Silberlot der besseren Qualität. Es gibt dieses Lot in verschiedenen Stärken. 1, 2 und 3 mm, blank oder in Stangen mit Flußmittel ummantelt. Zweiteres würde ich

len gewissenhaft, so hat man lange Freude daran. Am besten geht das mit Wasser und einer Kupferbürste.

Manfred Stocker

**Bezugsquellen für Lot und Flußmittel: Fa. Petzold, "Zu den zwei Ritztern"; Ecke Burggasse - Neustiftgasse
Roxy-Set von Rothenberger bei Zgonc.**

**„WH-036“ CO2/F1K
MOTORFLUGMODELL, VON WALTER HACH**

Das vorliegende F1K Modell wurde im Hinblick auf das neue F1K Reglement, offiziell gültig ab 1.1.1998, entworfen, dazu ein kurzer Reglementauszug (Technik):

Abfluggewicht:	75 Gramm minimal (neu) ohne CO2
Gesamtfläche:	12 dm ² maximal (neu) projiziert
Tankinhalt:	3 cm ³ maximal (alt)
Normaldurchgänge:	5 (neu)
Tankkühlung:	nur INTERNE Kühlung erlaubt, z.B.: Gasablassen, Motorlauf

Für dieses Modell verwendete ich einen Tragflügel vom „KELE X“ Modell Istvan Harsfalvis, mit diversen zusätzlichen Einbauten für die Tragflügel-Thermikbremse. Alles andere wurde neu dazu gebaut, dabei ging es mir in erster Linie darum, einen längeren Hebelarm zu erreichen, dies natürlich ohne wesentliche Überschreitung des 75 Gramm-Limits!

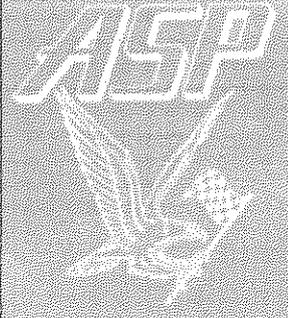
Ein neuer Kohle/Aramidrumpf (Rohgewicht 9 Gramm, bei 800 mm Länge und genügend Festigkeit) sorgte für rund 120 mm mehr Leitwerksabstand. Höhen und Seitenleitwerk sind leicht und trotzdem fest (Kohle-Hauptholm), außerdem wurden sie etwas verkleinert! Beim relativ schweren Tragflügel mußte man höllisch Obacht geben, daß die anderen Teile nicht zu schwer wurden (den Pylon durfte ich 2 x bauen, der erste war zu schwer geworden

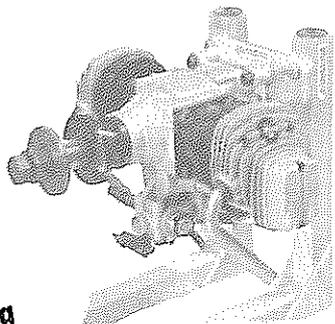
Am Tragflügel wurde ein Turbulator montiert (in 8% der Tiefe, Ø 0,5 mm) und damit auch die ersten Gleitflüge absolviert, anschließende Flüge mit Motorkraft waren vielversprechend: das Modell stieg mit nicht ganz vollem Tank (1 x ablassen/Pin-up) und 1300 Umdr./Min. mit durchschnittlicher Motorlaufzeit von 3 Minuten auf ca. 40-50 Meter Höhe, (Abends, ruhige Luft, keine Thermik): „WH-036“ hat mit 76 Gramm Gesamtgewicht (ohne CO2) und der voll genutzten Gesamtfläche von 12 dm² (Tragflügel und Höhenleitwerk, projiziert) eine Flächenbelastung von 6,3 Gramm/dm², die Flugeschwindigkeit ist naturgemäß äußerst langsam.

Inzwischen hat das Modell seine Feuertaufe bestanden: beim „ST. PÖLTENER CUP“, und „NIEDER-ÖSTERREICHISCHE LANDESMEISTERSCHAFT“ Klasse F1K, am 2. Mai 1998 in Wr. Neustadt landete Renate Hach damit auf Platz 2 - knapp hinter ihrem Bruder Werner Schaupp. „WH-036“ erreichte nach 5 Minuten Bodenlaufzeit immerhin noch 95 Sek. Flugzeit in niedriger Höhe, wobei der Motor bis zur Landung arbeitete. Werner Schaupp schaffte ein schönes 120 Sek. Max in einer pünktlich ablösenden Blase, Motorlauf ca. 60 Sek., der Rest war in der Thermik kein Problem.

„WH-036“, angetrieben vom CO2 Motor „WS-79“, Prop. „FLYING STYRO KIT“, ø 234 mm, Steigung 225 mm, stieg beim 3. Fly off (4 Min. Bodenlaufzeit) mit 1150 Umdr./Min. sicher - wenn auch langsam - auf ca. 12-15 Meter Höhe bis zur Auslösung der Thermikbremse (in ruhiger Luft, ohne Thermik).

Walter Hach





**Hervorragende Leistung
zu günstigen Preisen**



ASP 160 FT
25 ccm Best.Nr. 11 9913

ASP 25 ABC
ASP 46 ABC
ASP 75 ABC
ASP 91 ABC
ASP 108 ABC
ASP 120 AR
ASP 180 AR

**Fordern sie noch heute
unseren NEUEN
Katalog '99 an!**
Schutzgebühr von 10,- DM
ovtl. in Briefmarken.

ASP
4 Takter
FS 52
FS 65
FS 80
FS 91



- Alle Motoren doppelt kugelgelagert
- Alle Motoren mit ABC-Laufgarnitur
- Alle Motoren mit Schnürle-Spülung
- Alle Motoren mit gehärteter, einteiliger Stahlkurbelwelle
- Aero-Motoren serienmäßig mit Dämpfer
- Problemlose Ersatzteilservice

**NEU: Informieren Sie sich im
kostenlosen Motorenpospekt '99**

Best.Nr. 16 0059

JAMARA

Markenartikel für den Modellbau
Inh. Erich Natterer;
Am Lauerbühl 5; D-88317 Aichstetten
Tel. 07565/1856; Fax. 07565/1854

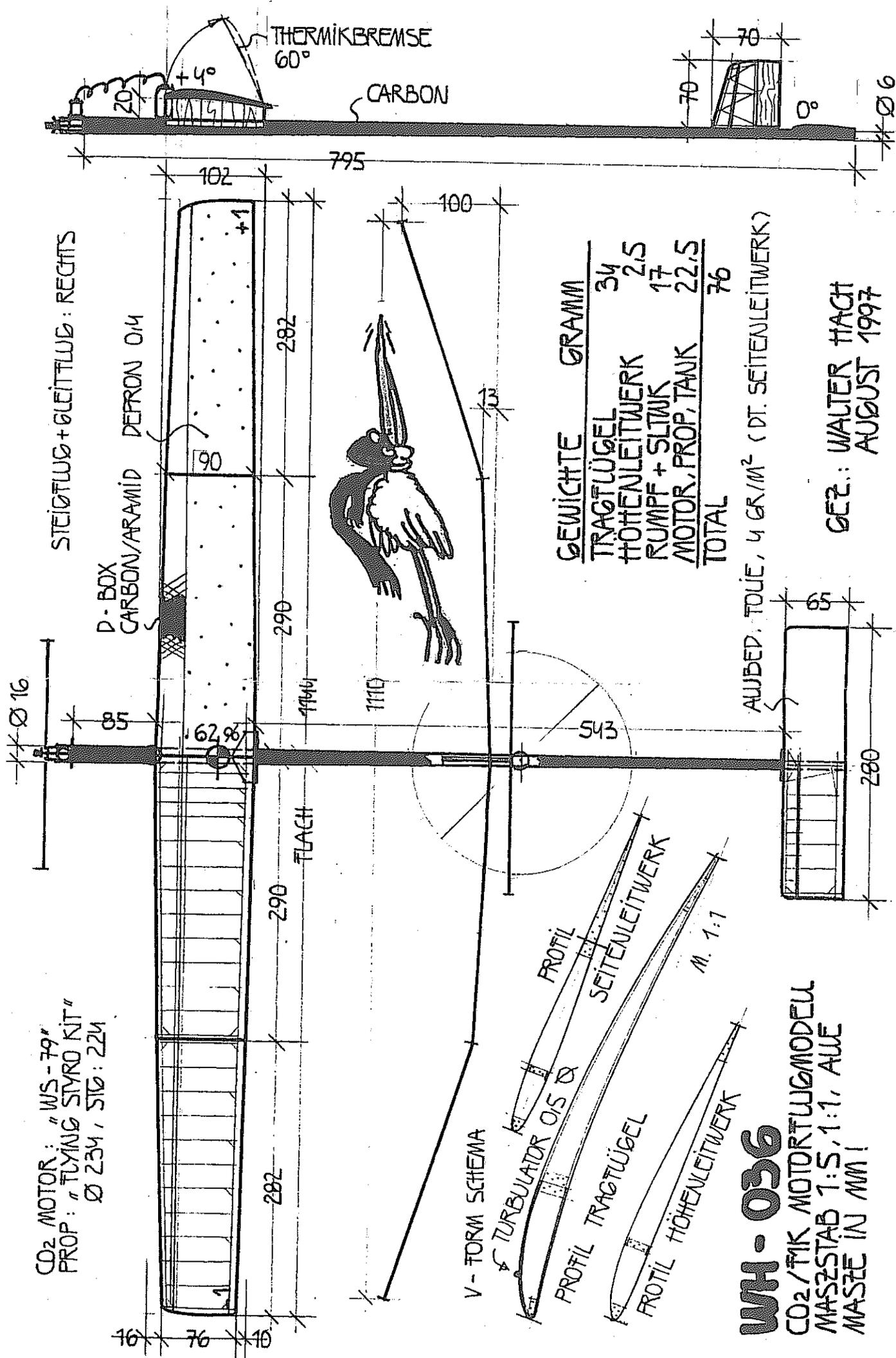
Infotelefon
ber Herrm Natterer
07565 1691

werden Sie unser Stützpunkthändler

CO2 MOTOR: "WS-79"
 PROP: "FLYING STYRO KIT"
 Ø 234, STB: 224

STIEGFLUG + GLEITFLUG: RECHTS

D-BOX
 CARBON/ARAMID
 DEPRON 014



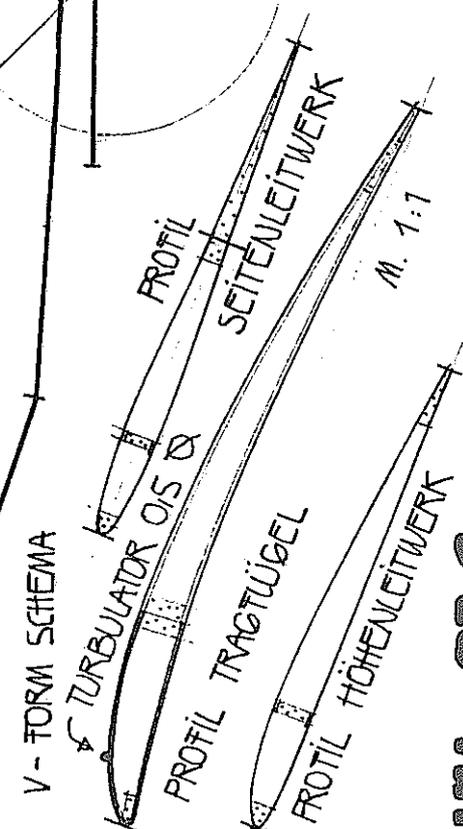
THERMIKBREMSE
 60°
 CARBON



GEWICHTE	GRAMM
TRAGFLÜGEL	34
HÖHENLEITWERK	2,5
RUMPF + SLTWK	17
MOTOR, PROP, TANK	22,5
TOTAL	76

AUJBED. TOUJE, 4 GR/M² (DT. SEITENLEITWERK)

GEZ.: WALTER HACH
 AUGUST 1997



WH-036
 CO2/FIK MOTORFLUGMODELL
 MASSSTAB 1:5, 1:1, AUC
 MASSE IN MM!

Wenn der neue CO2 Motor „GMW - 73“, den Ing. Stefan Gasparin, CR

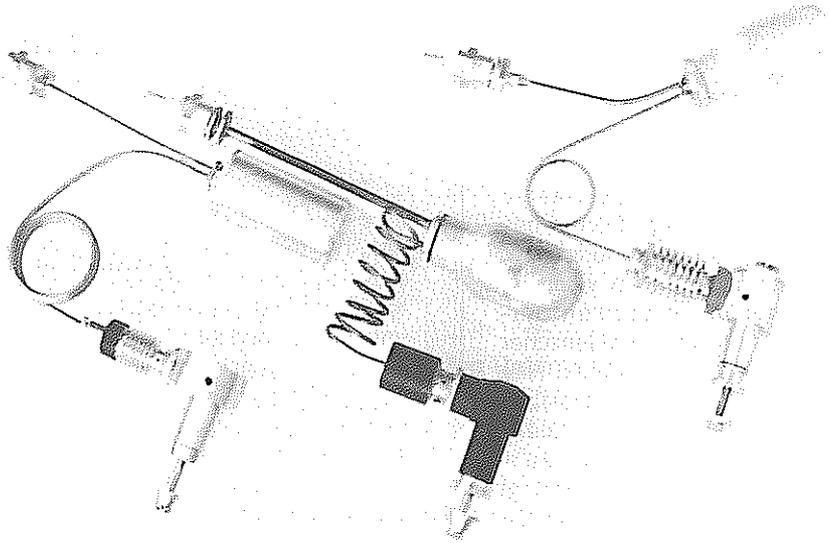
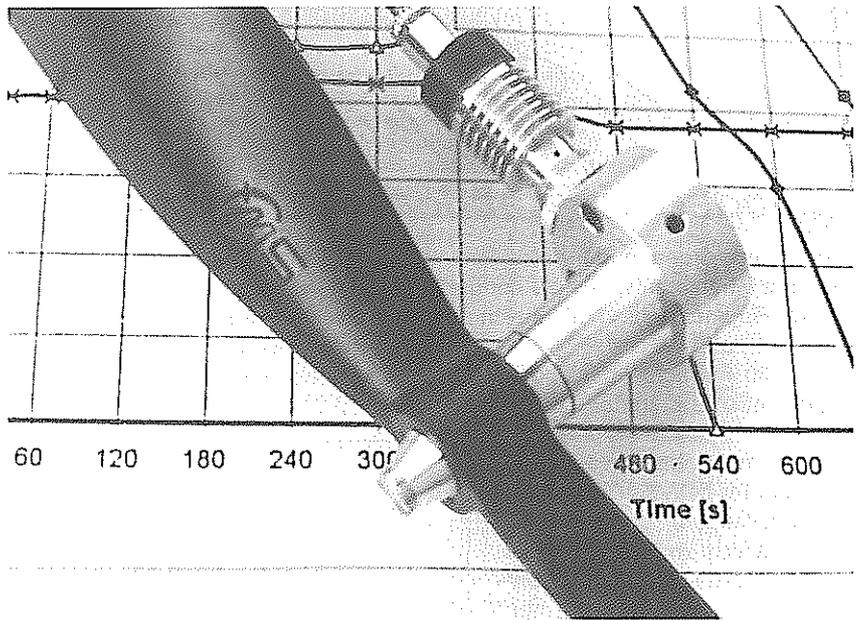
konstruiert hat, auch im praktischen Flugbetrieb das hält, was er am Prüfstand verspricht, erreicht oder übertrifft dieser Motor sogar die derzeitigen Spitzenprodukte „WS - 79“, A und „BBH - 88“, H. Obwohl in erster Linie für die Freiflugklasse F1K entwickelt, ist das Triebwerk ebensogut für Freiflug SCALE oder RC -Modelle einsetzbar und sollte auch hier für einen Leistungsschub sorgen.

Nachdem uns Testberichte von Stefan Gasparin, Fritz Müller und Georg Benedek vorliegen, können wir die hervorragenden Laufleistungen des Motors im großen und ganzen bestätigen. Unsere Laufversuche erfolgten unabhängig davon mit derzeit aktuellen, realistischen Drehzahlen für den F1K Wettbewerbsbetrieb. Es wurden dafür 2 Serien Triebwerke verwendet, und beiden Exemplaren kann sehr gleichmäßiger, ruhiger Lauf attestiert werden. Die Messungen wurden mittels elektrooptischem Drehzahlmesser und Digitalwaage durchgeführt. Die Fly - off Simulation wurde auf Grund vorhandener Erfahrungswerte von schon praktisch erprobten, leistungsfähigen F1K Modellen, entsprechend dem neuen F1K Reglement der FAI, erstellt.

In Kombination mit dem neuen Motor „GMW - 73“, den verwendeten Propellern und den eingestellten Drehzahlen sollte mit einem derartigen Modell nach 4 - 5 Minuten Bodenlaufzeit noch leichtes Steigen möglich sein

Der Motor muß sich nun, was Leistung aber vor allem auch Betriebssicherheit betrifft, im praktischen Flugbetrieb / Wettbewerb bewähren. Über diesbezügliche Erfahrungen werden wir zu gegebener Zeit berichten.

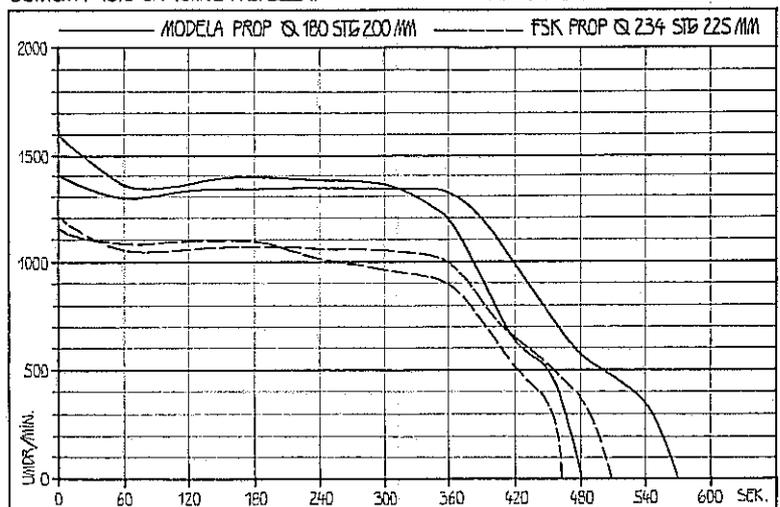
**Werner Schaupp
Walter Hach**



CO2 MOTOR „GMW-73“

KONSTRUKTION: ING. STEFAN GASPARIN, CR
HUBRAUM: 73 MM³ BOHRUNG \varnothing : 3,8 MM HUB: 6,5 MM
GEWICHT: 16,8 GR (OHNE PROPPELLER)

FLY-OFF SIMULATION/KLASSE F1K
ALLE TESTLAUFE MIT 3 CM³ TANK
FLÜSSIGTÜLLUNG \times 3,2 GR CO₂
TEMPERATUR \times 21,5° CELSIUS



WERNER SCHAUPP/WALTER HACH, A

WR.NEUDORF, 31.10.1998

Antik-Flugmodelle im Aufwind

.....oder: ein Katalog wird geboren !

Fast im verborgenen blüht eine Spezies des Flugmodellsports, zu der der Begriff *Flugmodellsport* eigentlich so gar nicht paßt.

25 bis 30 Aufrechte der österreichischen Antikflieger treffen sich ab und zu am Spitzerberg bei Hainburg, um in geselliger Runde Ihre zum Teil betagten Oldies am Hang zu fliegen.

Natürlich nicht im Freiflug, wie es vor 50 Jahren üblich war, sondern ausgerüstet mit modernen Fernsteuerungen, deren Möglichkeiten jeder Superorchidee zur Ehre gereichen. Trotzdem werden die Oldies meist nur mit Seite und Höhe gesteuert. Die Fernsteuerung sorgt hauptsächlich dafür, daß das Modell wieder heil auf die Erde zurückkehrt. Und obwohl einige Piloten das RC 1-Programm beherrschen, tritt feierliche Stille ein, wenn die Oldtimer in langsamen Berschleifen und mit spielerischer Leichtigkeit Höhe gewinnen. Hier ist geringste Flächenbelastung gefragt und ein Oldie in Sperrholz- und Leistenbauweise – natürlich papierbespannt – bringt für diese Art des Fliegens die besten Voraussetzungen mit.

Die Runde dieser österreichischen Antikflieger tritt einmal im Jahr in Wien zu ihrer jährlichen Hauptversammlung zusammen, um als Teilsektion im Modellsportverband des österreichischen AERO-Club's zu tagen, zu fachsimpeln und zu beschließen.

Unter den Teilnehmern finden sich Namen, die mit dem österreichischen Flugmodellsport untrennbar verbunden sind. Die Wiener Schule wird hier vertreten durch Erich Jedelsky (Weihe, Storch, Sperber, Wiesenschleicher, Specht, Kiebitz), Dipl.Ing. Rudolf Salzmann, (Austria Meise, Wanderfalke, Falke senior, Geier), Oskar Czepa (Wölkchen, Zahnstocher, Sniff-Sniff), Fritz Reiss (Adler, Zephir, Zugvogel, Fink und kleiner Reiher) und nicht zuletzt Leopold Scheuer, heute schon 87 Jahre alt, der 1937 den erfolgreichen *Ikarus* mit 1,5 m Spannweite konstruierte.

Neben der Geselligkeit und konstruktiver Arbeit wird auch immer wieder ein Thema angerissen, das uns alle

beschäftigt: "Wie bringen wir die Idee des ANTIK-Modellfluges in Österreich auf eine breitere Basis?"

Ein Plankatalog mußte her, in dem die vorhandenen Flugmodelle erfaßt und

Werbung neuer Mitglieder aber nicht weiter.

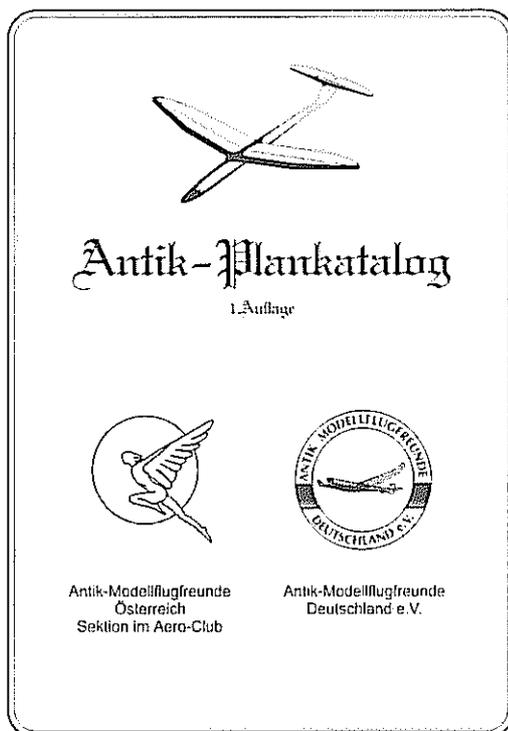
So wurde ein Konzept entwickelt, um das vorhandene Angebot an Antikflugmodellen besser gestalten und verwalten zu können und interessierten Modellfliegern zugänglich zu machen. Das Ergebnis dieser Anstrengungen ist ein datenbankgestützter ANTIK-Plankatalog, den Antikkollege Adolf Helfert zunächst mit der Datenbanksoftware MS-Access 2.0, später dann mit MS-Access 97 zusammenstellte. Als kleine Besonderheit enthalten die Datensätze neben den technischen Details auch Bilder der ANTIK-Modelle. Die Daten stammen aus den beiden Archiven von Österreich und Deutschland, wobei auch Modelle aus Ungarn, Tschechien, der Schweiz und anderen Ländern vertreten sind.

So ergab sich zunächst ein Bestand von 1350 Datensätzen mit einem Speicherbedarf von rund 634 MB.

Der Datenbestand wurde daraufhin nach Modellen durchsucht, die die Kriterien eines Antikmodelles nicht erfüllen. Mit einer komfortablen Datenbank ist das

kein großes Problem. So wurden beispielsweise alle Modelle aussortiert, die nach 1960 konstruiert wurden und somit keine Antikflugmodelle waren. Insgesamt 230 Datensätze fielen in diese Kategorie.

Was ist nun ein ANTIK-Flugmodell? ANTIK-Flugmodelle sind Modelle, deren Pläne und Literaturhinweise bis 1960 erschienen sind. Der Zeitraum vor 1960 entspricht dem Grundgedanken des ANTIK-Modellbaus. Die Modelle aus dieser Zeit wurden in der Rippen-, Spanten- und Leistenbauweise konstruiert und aus traditionellen Materialien wie Sperrholz, Kiefer, Buche usw. gebaut. Den ANTIK-Flugmodellen ebenfalls zugeordnet werden Scale- und Semiscale-Modelle. Voraussetzung ist, daß die manntragenden Originale in Rippen- und Spantenbauweise hergestellt wurden und daß das Flugzeug vor 1960 konstruiert wurde. Die Modellpläne können in diesem Fall auch nach 1960 gezeichnet worden sein.



übersichtlich dargestellt werden konnten. Diese Idee ist in Insider-Kreisen gar nicht so neu. In mühevoller Kleinarbeit hatte Dr. Ing. Karl Benes schon vor Jahren mit Hilfe von Fotos und kopierten Seiten bereits einen solchen Plankatalog geschaffen; aber die Produktion war kompliziert, teuer, der inhaltliche Aufbau nach Erscheinungsverlag organisiert und daher unflexibel.

In Deutschland hatte sich bereits auf dieser Basis bereits eine erfreuliche Entwicklung abgezeichnet. Hier entstand bereits vor 14 Jahren aus einer Interessengruppe der Verein der ANTIK-Modellflugfreunde Deutschland e.V. der in diesem Jahr schon das dreihundertste Mitglied begrüßen kann. Paul Hucke, der Archivar der ANTIK-Modellflugfreunde, hatte den österreichischen Ur-Plankatalog weiter ausgebaut und ergänzt, dabei jedoch an dem vorhandenen Konzept festgehalten. Das half der österreichischen Gruppe bei ihren Aktivitäten zur

Die genauer Bauvorschriften sind in einem Regelwerk enthalten, das bei den Archivaren in Österreich und Deutschland erhältlich ist. Für den Bau der Modelle sind im wesentlichen jene Materialien zu verwenden, die bei der Konstruktion der Modelle vorgegeben waren.

Änderungen der Konstruktion sind zugelassen um den Einbau einer RC-Anlage zu ermöglichen und die Festigkeit des Modells für den RC-Betrieb zu gewährleisten; Flächenteilungen sind aus Transportgründen ebenfalls zulässig. Auch Modifikationen zur Verbesserung der Flugleistung sind gestattet. Darunter fallen z.B. die Verringerung der V-Form der Tragflächen sowie die Verwendung moderner Flügelprofile.

Der aktuelle Katalog..... beschränkt sich natürlich nicht alleine auf Flugmodelle. Zusätzlich gibt es Pläne von Verbrennungsmotoren, Literatur über den Bau und Betrieb von Flugmodellen und sonstiges Zubehör. Der aktuelle Datenbestand läßt sich in die folgenden Kategorien einordnen:

- Segelflugmodelle
- Nurflügelsegelflugmodelle
- Entensegelflugmodelle
- Motorsegler
- Motorflugmodelle
- Nurflügelmotorflugmodelle
- Entenmotorflugmodelle
- Gummimotorflugmodelle
- Saalflugmodelle
- Fesselflugmodelle
- Spezielle (nicht zuordenbar)
- Zubehör
- Verbrennungsmotoren
- Literatur

Insgesamt umfaßt der Katalog derzeit 1121 Datensätze, ca. 1000 davon sind Flugmodelle, die Modelle stammen überwiegend aus Deutschland und Österreich.

Auch Konstruktionen aus Tschechien, Ungarn und der Schweiz sind recht zahlreich vertreten, während andere Länder noch deutlich unterrepräsentiert sind – oder wurde dort etwa nichts konstruiert?

Mit dem ANTIK-Plankatalog entsteht für alle Freunde des ANTIK-Modellfluges ein Werk mit maximaler Information und Übersicht

Als Werkzeug gesehen kann dieser Katalog die Idee des ANTIK Modellfluges verbreiten und dieses anspruchsvolle Hobby auch jüngeren Generationen nahebringen. In Ländern, deren Archive sich derzeit erst im Aufbau befinden, könnte durch die Erfassung der vorhandenen und noch

nicht in der Datenbank registrierten ANTIK-Modellpläne eine Organisationsordnung entstehen, die eine internationale Verbreitung der Pläne und somit der Idee des ANTIK-Modellfluges ermöglicht. Fremdsprachigkeit ist für eine Datenbank kein Problem

Große Ziele

Ein Ziel für die Zukunft könnte die weltweite Erfassung und Verwaltung von ANTIK-Modellplänen sein, die freilich nicht an zentraler Stelle stattfindet, sondern die sich gewissermaßen aus der Beteiligung einzelner Länderarchive ergibt. Der Grundstein für die Organisation und Verbreitung der Informationen ist mit der vorhandenen Datenbank bereits gelegt.

Ein erster Schritt könnte schon in naher Zukunft geschehen; die europäische Union wäre wohl das erste Ziel zur Einbindung weiterer Länderarchive. Wer kennt Personen oder Institutionen im EU - Inland (Österreich und Deutschland hätten wir ja schon), die für diese Idee Anlaufpunkte sein könnten?

In diesem Zusammenhang eine Bitte an alle Personen und Stellen, die über Pläne von ANTIK-Flugmodellen oder andere Unterlagen verfügen. Wenn es sich um Material handelt, das noch nicht in dieser Datenbank aufgenommen ist und wenn das Interesse besteht, in eine der nächsten Auflagen dieses Plankataloges aufgenommen zu werden, stellen Sie uns eine gute Vorlage und ggf. ein Bild oder eine Zeichnung des Modells (Plandeckblatt, Modellbild, Ansichtsskizze)

zur Verfügung. Auf Wunsch senden wir die eingesandten Unterlagen zuverlässig zurück.

Dieser neue ANTIK-Plankatalog wird voraussichtlich einen Umfang von 108 Seiten haben und vermutlich im Mai/ Juni 1999 zur Verfügung stehen.

Der Preis wird ca. 100.- öS zuzüglich Porto betragen.

Um sich diese einmalige Dokumentation nicht entgehen zu lassen, senden Sie eine Postkarte oder ein Fax an eine der unten angeführten Adressen. Der Druck erfolgt nach Eingang des Großteils der Bestellungen und Festlegung der Erstaufgabe. Bestellen Sie rasch, dann sind Sie sicher dabei!

Anschriften:

· **ANTI-K-Modellflugfreunde**

Österreich: (Sektion im österreichischen AERO-Club)

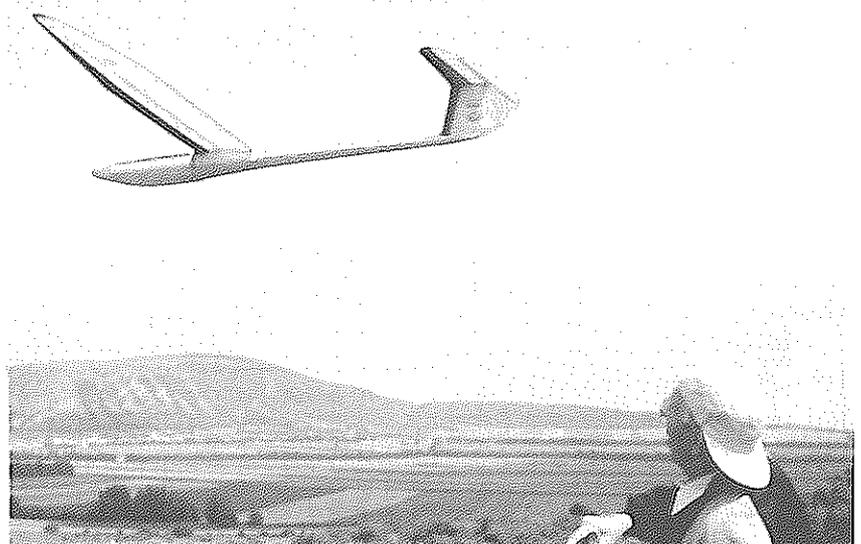
Schriftführung: Fred Jedinger, Andreas Hofer Gasse 6, A-3424 Zeiselmauer, Tel.:++43/(0)2242/70001

· **Archiv: ANTI-K-Modellflugfreunde Österreich:**

Franz Cerny c/o Fa.Gerd Kirchert / Modellbau und Copservice, Linzerstraße 65, A-1140 Wien, Tel.:++43/(0)1/9824463, FAX:++43/(0)1/98215304

· **Organisation ANTI-K-Katalog-Datenbank: (Anlaufstelle Neuaufnahme und Korrekturen)**

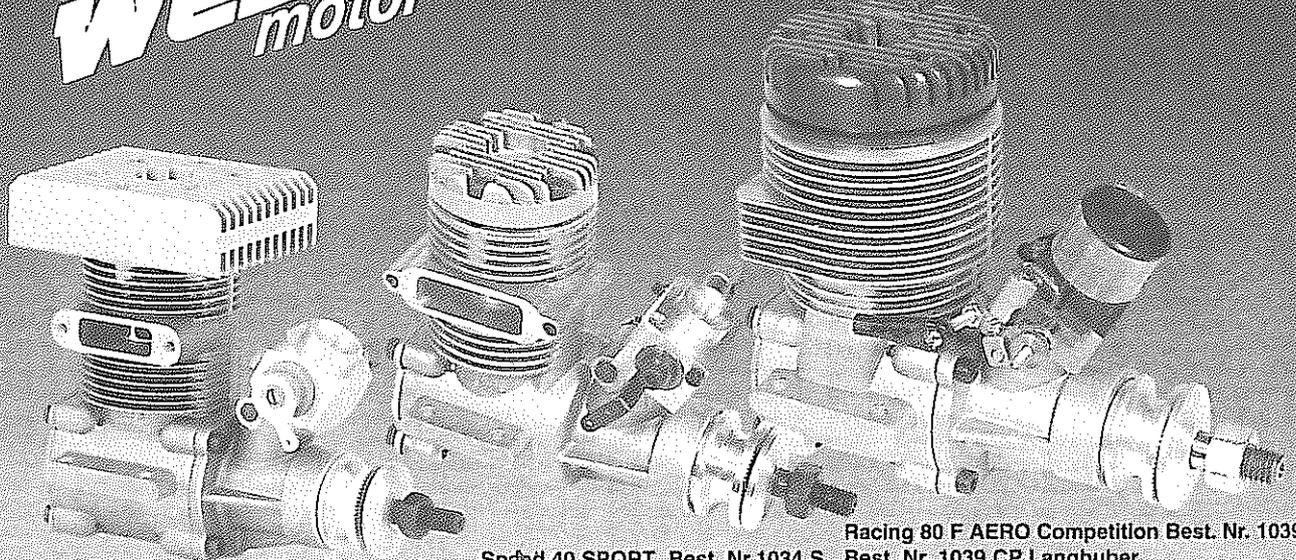
Adolf Helfert, Brunnenstraße 9, A-3433 Königstetten, Tel und FAX: ++43 / (0) 2273 / 2034 (Planunterlagen bitte nicht per FAX sondern nur per Post senden !)



Der ADLER von Fritz Reis am Spitzerberg. Foto.: A.Prax

PURE POWER
webra
motor

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



Speed 61 F Hell Best.Nr. 1024 HX
Hubraum ccm/cu.in.: 9.95/61
Leistung PS/kW: 2.10/1.55
Drehzahl 1/min: 2500-17000

Speed 40 SPORT Best. Nr. 1034 S
Hubraum ccm/cu.in.: 6.5/40
Leistung PS/kW: 1.15/0.85
Drehzahl 1/min: 2500-13000

Racing 80 F AERO Competition Best. Nr. 1039 C
Best. Nr. 1039 CP Langhuber
Hubraum ccm/cu.in.: 12.0/73
Leistung PS/kW: 2.0/1.47
Drehzahl 1/min: 2500-11000

webra Modellmotoren GmbH & Co.KG

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

ACHTUNG „JETPILOTEN“ !

Wer ist am Selbstbau von Modell-
turbinen (Schreckling KJ-66)
interessiert ?
Tel.: 02739/2109

BIG RAINBOW

Schleppflugzeug, 2650 mm, Motor-
40 ccm ZDZ incl. Resorohr, Holzbau-
weise mit roter
Seidenbespannung, Luftreifen, 8
Servos, 2 Akkus, flugfertig ohne Emp-
fänger: **ATS 16500,**

SIG PIPER J3

Semi-Scale Modell, 2700 mm,
Holzbauweise mit gelber Polyester -
Gewebe, super Ausführung, fix
und fertig gebaut, neu, für Motore 20
- 60 ccm, **ATS 7900,**

Futaba FC 16, neu mit Pult:

ATS 2500,

Artur Bail
Siedlergasse 10
3542 Gföhl
02716/8496, 066413077622

VERKAUFE:

VoLL-GFK F3B-MODELL EAGLE,
spw. 3, 1 m, v-Lrw,
PROFIL RG 1 5, 3-FÄRBIG,
LEERGEWICHT 1600G.
VÖLL.IG NEU UND UNGEFLOGEN
ATS 6.900,

VoLL-GFK HANGRACER

BAT GLIDER
SPW. 1,4m, v-LTw, PROFIL RG 15,
3-FÄRBIG,LEERGEWICHT 330G.
VÖLLIG NEU UND UNGEFLOGENN
ATS 2.000,

VoLL-,GFK F3F-MODELL

ALBATROS, spw. 2,6m,
PROFIL RG 15, 2-FÄRBIG,
LEERGEWICHT 1500G.
VÖLLIG NEU UND UNGEFLOGENN
ATS 4.000,

ACHTUNG SELBSTBAUER

BAUSÄTZE:

KOBUZ 3 spw. 2,6m
PILATUS B4, spw. 3,0 m
ORLICE VSb 66, spw. 3,0 m
JEWEILS BESTEHEND AUS GLAS-
ODER KEVLARRUMPF, WEISS
EINGEFÄRBT,KLARSICHTKABINEN-
HAUBE,CNC GESCHNITTENE
STYROKERNE, STECKZEUG 12mm
GLASSTAB.
JEWEILS **ATS 1.500,**
GUTJAHR MARKUS
0664/5926724

Verkaufe:

TAXI 11 Graupner
perfekt gebaut
Super Oracover-Finish,
Webra Speed 28, Lenkb.Fahrwerk, 3
Servo RS 200,Empf. Robbe 8k (35
MHz), wie neu
ATS 3.700.-

Querruderfläche f. TAXI und ähnliche
Mod.150cm, Styro-Balsa, unbespannt
ATS 300.-

F3-AX EXTRA 300

Spw.240cm, Original HAFU
Rumpf GFK-Sandwich, fertig gebaut,
alle Teile (Hauben, Fahrwerk, Verklei-
dung, Spinner Alu+GFK, Reso-
tunnel+Servohalter eingebaut)
ATS 8800.-

dazu **Motor ZG 62 SL** mit
Seyer-Resorohr +Krümmer, alles
originalverpackt-neu,div Luftschrau-
ben und Motorträger

ATS 7000.-

F3A-Modell „Satisfaction“

Wettbewerbsmodell wenig geflogen,
EZFW, 6Servo, MPX-Profi-BB,
Futaba Anschl., Motor OS-MAX
„Hanno Spezial“ mit Hatori
Resorohr+Krümmer, Laufgamitur, Kol-
ben, Lager neu (Service bei
Fa.Graupner) Akku SANYO KR 1100
AE neu, Wird auf Wunsch vorgeflogen
ATS 8900.-

Anfragen:

Mahthias Tuzcay
Tel. 02612/43190
067614769021
Nachmitt.+abends

VERKAUFE:

ELLIPSE 2 MIT V-LEITWERK

FARBÉ: weiß/gelb
FLUGZEUGIN CFK

INCL.: 4 FLÄCHENSERVO (FUTABA 5102)
2 V-LEITWERKSSERVO (Graupner)
FLÄCHEN UND LEITWERKSTASCHE

Flixeder Gerhard
4710 Grieskirchen
TELEFON:07248/66077 od. 0663/9290974

LORENA F5B/600 neuwertig.. komplett mit kontornik
38-50-6,7, Regler 3SL 70-6-18,
Wettbewerbsausführung 3 Stk Akkupacks RC-2000
selektiert gepusht

ATS: 16.000.

F3A FLASH LIGHT, Motor OS 10ccm Hanno Spezial,
Gfk beschichtet, 6 Servos, Empfängerakku, 8 Luft-
schrauben,

ATS: 16.000.

Anfragen, abends ab 18.00 0664,1359593

Verkaufe:

1)7-Zellen-E-Segler

mit Rumpf in Rundspant-Holzbauweise (sieht aus wie
GFK Maschine), flugfertig, weiß, mit Querrudern,
HR,SR (4Microservos), teilbare Fläche 2,1 m
Spw.,weiß foliert, Getriebemotor Speed-Competition
mit Reisenauer 1:4, 35A-Regler mit BEC.

ATS 4.500.-

2) Sommerauer-Elektrotflugregler 40A-AKRO (ohne
Bremsen),für Kunstflug oder Heli, **ATS 500.-**

3) Ellipse.1 Voll-GFK-F3B Maschine, 2,8m, flugfertig
mit 6 Servos, **ATS 6000.-**

4) Nordie-Fly, 2m-7Zellen-Elektro-Hotliner von R.
Freuderithaler, geteilte Fläche, gebügelt, mit zusätz-
lichem HLW, mit 3 Microservos C341 und
FM-Empfänger **ATS 3.000,-**
oder flugfertig mit Motor Webra 15/7, Motorschalter
und Akku **ATS 4.500.-**

5) Brushless-Regler für alle Anwendungsfälle von
bürstenlosen Motoren, Schulze Mcd99-45bo/E,
6-24Zellen, Strom.45A, 90Amax. **ATS 2.000.-**

6)Evidence-Contest, 10-Zellen Wettbewerbs-Hotliner,
(auch 7Zellen) sehr leicht, mit Airbrush-Lackierung,
4 Micro-Servos, V-Leitwerk, **ATS 6.000.**
oder mit Kontronik- Brushless-Getriebeantrieb flugfertig
ATS 11.000,

Oswald Wachtler, Wien 22, Tel.: (01) 229606 abends

Verkaufe wegen Zeitmangel:

Alles schachtelneu 1Baukasten - **Pits Spezial S - 2A** -
Spwt. 208cm Motor - Boxermotor von Meiß 90ccm
Dazupassende Reso - Rohre
Selbstkostenpreis = 19.500.-ATS
Verkaufspreis 15.000.-ATS
Anschrift:Raimund Geml In den Schnablern 15
2344 Maria - Enzersdorf Tel. und Fax 02236 / 27929

MAGNUM

Motoren 2 Jahre Garantie

2 Takt Motoren: *DM:
XL-15A ABC Nr.: 11 9800 *129,-
XL-25A ABC Nr.: 11 9801 *139,-
XL-46A ABC Nr.: 11 9802 *179,-
XL-61A ABC Nr.: 11 9803 *209,-
XL-75A ABC Nr.: 11 9804 *239,-
XL-91A ABC Nr.: 11 9805 *259,-
XL-108 AR Nr.: 11 9806 * 339,-
XL-120 AR Nr.: 11 9807 *479,-
XL-180 AR Nr.: 11 9808 *499,-

4 Takt Motoren: *DM
XL-52 AR FS Nr.: 11 9810 *399,-
XL-80 AR FS Nr.: 11 9811 *479,-
XL-91 AR FS Nr.: 11 9812 *499,-
XL-120 AR FS Nr.: 11 9814 *599,-
XL-160 FT Nr.: 11 9809 *1199,-
XL-400AR FS Nr.: 11 9813 *2299,-

Merkmale dieser Motoren:

-ruhiger und kraft-
voller Lauf
-lange Lebens-
dauer durch
die Verwendung
von hochwertigen
Materialien

100% Ersatzteilservice
..mit OS kompatibel!

Magnum-Motoren

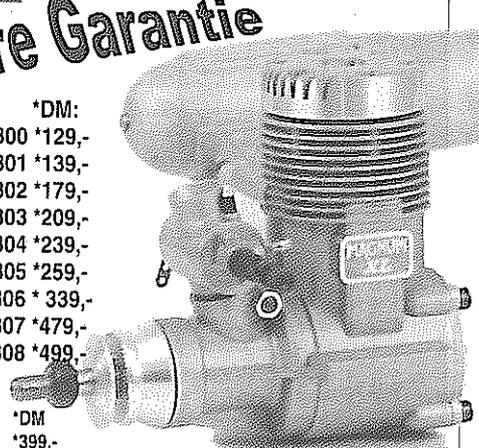
sind eine **NEUE Motoren-Generation**, die mit
modernsten Fertigungsmethoden hergestellt
werden. Im Fachhandel erhältlich.

Unverändliche
Preiseempfehlung

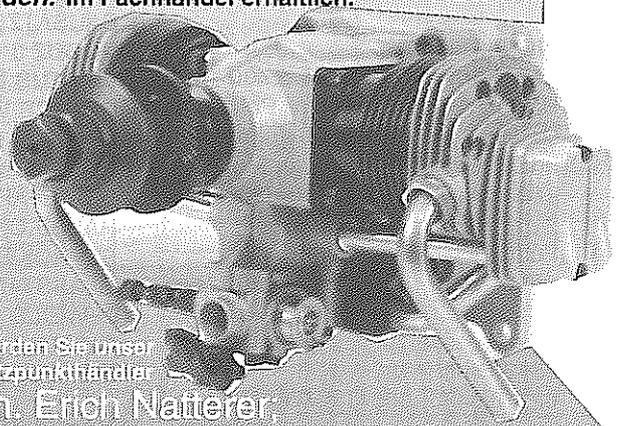
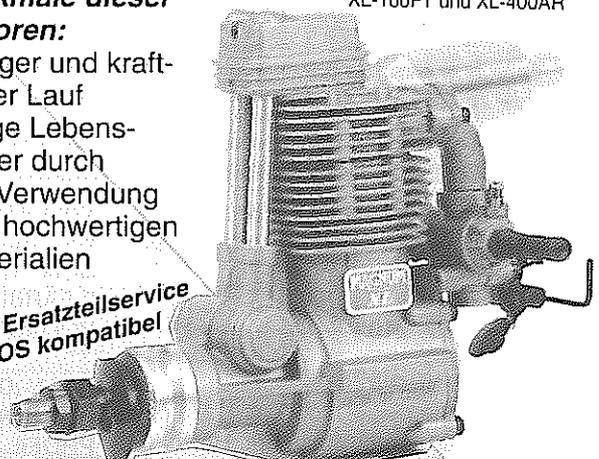
werden Sie unser
Stützpunkthändler

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

NEU **JAMARA**



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



DREAM TEAM

Original
GRAUPNER
CAM PROP

Abgestimmte, leistungs-

starke Direktantriebe

- ▶ Bewährt durch 1000fache Praxistests
- ▶ Hohe Schubleistung
- ▶ Keine Überhitzung
- ▶ Hohe Effizienz durch die neuesten CAM PROP Luftschrauben

MIDI-SET
SPEED 500 8,4 V
Best.-Nr. 6076
Für RC-Flugmodelle bis ca. 1300 g und 6 oder 7 NiCd-Zellen mit 0,5...1,5 Ah.

ECO-SET
SPEED 600 ECO 7,2 V
Best.-Nr. 6074
Best.-Nr. 6074.1 incl. NiCd-Batterie 2,0 Ah
Für RC-Flugmodelle bis ca. 1500 g und 6 oder 7 NiCd-Zellen mit 1,4...2,0 Ah.

MAXI-SET
SPEED 700 TURBO 9,6 V
Best.-Nr. 6077
Für RC-Motorsegler bis ca. 2200 g, 7 oder 8 NiCd-Zellen mit 1,0...2,0 Ah.

Direct Drive
SPEED 400 6V
Best.-Nr. 6064
Für RC-Flugmodelle bis ca. 500 g und einer Spannweite von ca. 700 mm, 6 oder 7 NiCd-Zellen mit 0,5...1,0 Ah.

PICO-SET
SPEED 400 6 V
Best.-Nr. 6072
Für leichte RC-Motorsegler bis ca. 800 g und 4-6 NiCd-Zellen mit 0,5...0,8 Ah.

MINI-SET
SPEED 480 7,2 V
Best.-Nr. 6073
Für RC-Motorsegler bis ca. 1000 g und 6 oder 7 NiCd-Zellen mit 0,5...1,0 Ah.

POWER-SET
SPEED 600 8,4 V
Best.-Nr. 6075
Best.-Nr. 6075.1 incl. NiCd-Batterie 2,0 Ah
Für Hotline-Modelle bis ca. 1600 g und 7 oder 8 NiCd-Zellen mit 1,0...2,0 Ah.

Ausführliche Beschreibung siehe GRAUPNER Hauptkatalog FS mit Neuheitenprospekt.

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

GRAUPNER

Vorbildlich...

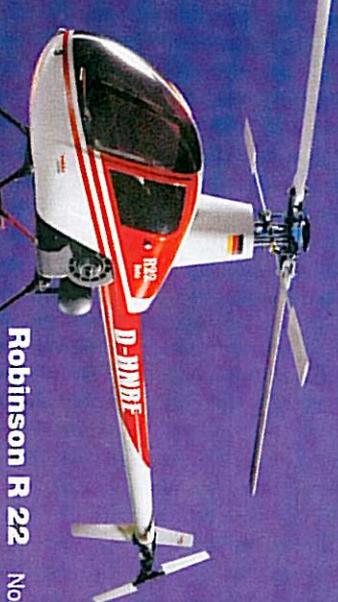
Jet-Ranger III Futura 1,8 m
No. S 2860



Hughes 300 C
Umbausatz



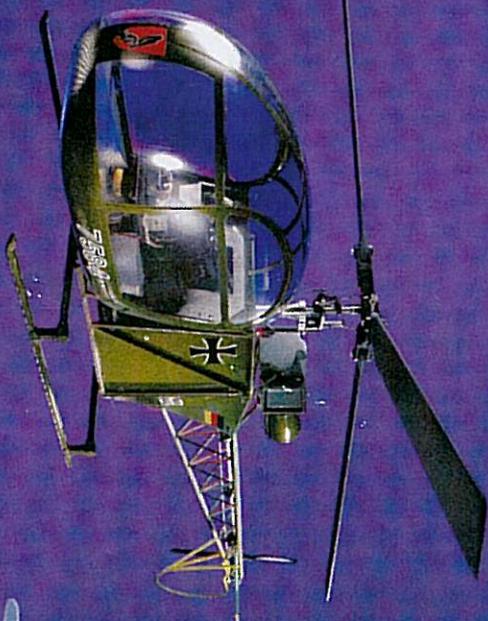
No. S 2715



Robinson R 22
No. S 2744



Hughes 300 C
No. S 2917



Alouette II

No. S 2853



BK 117

No. S 2918



Jet-Ranger III Futura
No. S 2851



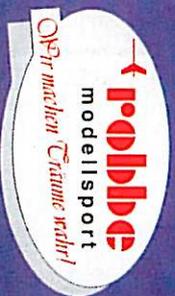
Bell UH-1 D

No. S 2861



Hughes 500 E

No. S 2727



Weitere Informationen entnehmen Sie bitte unserem Hauptkatalog
oder Neuheitenprospekt, die bei Ihrem Fachhändler ausliegen.