

pro

3/2016



P.b.b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1040 Wien GZ02Z031187M

das modellflugmagazin des österreichischen aero-club



Jetzt beitreten und alle Vorteile nutzen!

- ✓ Exklusive Gutscheine
- ✓ Topaktuelle Neuheiten
- ✓ Aktionen speziell für Mitglieder
- ✓ Individueller Newsletter
- ✓ Kostenlose Mitgliedschaft
- ✓ Jederzeit kündbar

jetzt Anmelden und 5.- Euro Gutschein sichern

EDGE 540

Spannweite: 1520 mm

ad hobby shop



B-Nr.: 9737733

€ **359.⁹⁹**



WELLPOWER
Check



ab € 8.⁹⁹



lasergeschnittener Holzbausatz Jodel D.9 Bébé



Die Jodel D.9 Bébé ist ein einsitziges Sportflugzeug der französischen Konstrukteure Edouard Joly und Jean Delemontez.

Das Modell wurde als lasergeschnittener Holzbausatz im Maßstab 1:3 konstruiert. Ziel war es, dieses populäre Flugzeugmuster in einfacher und robuster Bauweise als Alltags-, Sport- und Schleppmodell zu realisieren, in imposanter Größe und dennoch leicht transportabel. Das Mittelteil der Tragfläche ist aus einem Stück (ca 1,5 m), die Ohren werden gesteckt. Die langen und gedämpften Fahrwerksbeine sind leicht abnehmbar, um beim Transport nicht im Weg zu stehen. Auch das Höhenleitwerk ist geschraubt und sogar das Seitenruder ist mit wenigen Handgriffen abnehmbar. Motorisiert werden kann das Modell mit Motoren ab ca. 20 ccm oder Elektroantrieben ab 8s-LiPo.



Baukasteninhalt

Ihr Spezialist für Holzmodelle

Der Bausatz enthält sämtliche zum Bau benötigten lasergeschnittenen Holzteile, alle notwendigen Balsa- und Kiefernleisten sowie Beplankungszuschnitte aus A-TEX Furnier, eine bereits zugeschnittene Cockpitscheibe, hochwertig gedämpfte Hauptfahrwerksbeine, einen umfangreichen Kleinteilesatz sowie eine ausführliche und reichhaltig bebilderte Bauanleitung.

Technische Daten

Spannweite	2.040 mm
Länge	1.830 mm
Fluggewicht	ca. 7.500 g
Tragflächeninhalt	ca. 99,5 dm ²
Flächenprofil	NACA 2412 mod.



directLINK

QR-Code scannen
und abheben...

Unsere Premium Partner

aero-naut

CONRAD

Graupner | SJ

Glocknerhof
www.glocknerhof.at

Hacker
Brushless Motors
www.hacker-motor.com

HeliShop
www.helishop.com

HOBBICO

HORIZON
H O B B Y

HOBBY FACTORY
die Qualität im Modellbau
www.hobby-factory.com

Modellbau Freudenthaler
www.modellbau-freudenthaler.at

LINDINGER

MULTIPLEX®

YUNEEK
ELECTRIC AVIATION

PROXXON
www.proxxon.at

uniLIGHT
professional aircraft lighting

Smaragdhotel
Zaunerblick®
Quelle der Lebensenergie

Liebe Freunde!

Positive Neuigkeiten sind in diesen sehr turbulenten Zeiten nicht alltäglich. Somit freut es mich umso mehr, dass unser F5B-Team sehr erfolgreich war. Karl Statzinger errang den Weltmeistertitel und Karl Waser wurde Vize-Weltmeister. Diese optimale Platzierung brachte für das F5B-Team natürlich den Team-Weltmeister-Titel.

Bei der F3A- Europameisterschaft in Untermünkheim/ Deutschland erreichte Gernot Bruckmann den Europameister-Titel das Team der Mannschaftswertung den zweiten Platz. Besser geht's wohl nicht!

Herzliche Gratulation im Namen aller österreichischen Modellflugsportler, wir sind sehr stolz auf Euch!

Eine weitere erfreuliche Nachricht ist die Mitgliederstatistik des ÖAeC von Juli 2016, wo wir als Sektion Modellflugsport mit 13.100 Mitgliedern mit Abstand die größte Sektion darstellen. In dieser Ausgabe findet Ihr die entsprechende Grafik dazu (wir sprengen die Obergrenze der Grafik, die muss wohl für uns neu gestaltet werden;-).

Gerade die Erfolge der letzten Zeit müssen für uns alle Ansporn sein, unsere Position im ÖAeC zu festigen bzw. weiter auszubauen, damit wir den uns gebührenden Stellenwert zuerkannt bekommen.

In diesem Sinne wünsche ich Euch noch eine erfolgreiche Flugsaison und viel Spaß bei unserm wunderschönen Hobby.

Euer Manfred



www.aeroclub.at



Hier sind die QR-Codes von den Webseiten www.prop.at und www.aeroclub.at (Quick Response - schnelle Antwort). Einfach Smart-Handy auf den Code richten, Fotografieren und schon erscheint die Website auf Eurem Handy. Ihr erspart Euch dadurch das Eintippen der Webadresse. Viel Spaß beim Ausprobieren wünscht die prop-Redaktion!!

www.prop.at



aero-naut

aero-naut Modellbau · Stuttgarter Strasse 18-22 · D-72766 Reutlingen
www.aero-naut.de



Made in Germany

NEW!

MASTER EDITION

SONDERSERIE MIT NEUER SOFTWARE

Gehobene Ausstattung

Der Sender mit extravaganter Carbonoptik und neuer, wegweisender Software, der 16-Kanal-Empfänger inklusive 35 A Akkuweiche und WINGSTABI-Technologie im eloxierten Flugzeugaluminiumgehäuse.

Neue Software-Features

12 Flugphasen, 11 Geber mit frei wählbarer Funktionalität, Lehrer/Schüler-Betrieb mit Einzelschaltern, Neutralkompensation, Mischfunktion, 9-Punkt-Kurven für Mischanteile, Servokurven wahlweise über 2-3-5-9 Punkte, neue Vorlagen MULTICOPTER und WINGSTABI und vieles mehr.

1199,90 €*

M-LINK (???)



WINGSTABI

PROFI TX 16

INHALT

ÖAeC

- 8 Recht: Modellflugelände
- 82 Ansprechpartner
- 63 Nachruf
- 65 Mitglieder-Statistik

Test / Neuheiten

- 18 Multiplex WINGSTABI
- 26 Viper Jet von HSD
- 30 Sportwing von Ideecon
- 34 Modelltasche Segler
- 36 Minimoa von Krick
- 39 Mantis von Staufenbiel
- 42 Joker 2 von Pichler

Praxis

- 46 The Pitts Project

Report

- 50 Elektroimpeller-Meeting
- 54 21. Internationales Jugendsportlager
- 58 Eta von Bruckmann
- 60 Neues von den Antiken
- 62 Akrobatik-Lehrgang
- 78 Anwärter zum Modellflugprüfer
- 79 Jugend trifft Technik

Sport

- 10 Elektroflug-WM F5B und F5D
- 15 F3A-Europameisterschaft
- 64 RC-H2 Bewerb
- 66 ÖM der Klasse RC-SF
- 70 ÖM F3A
- 74 Int.F2B Fesselflug
- 76 F3N Trainingslager
- 80 ÖM RC-E7
- 81 F5B-Training

Rubriken

- 79 Inserenten-Verzeichnis
- 81 Impressum



Seite 66



Seite 34



Seite 26



Seite 36

Titelbild Österreich war sehr erfolgreich auf der WM F5B und der EM F3A



Seite 46



Seite 70

Anforderungen an ein Modellfluggelände

Autor
Dr. Wolfgang Schober
Ing. Bernhard Rögner
Fachgruppe Technik und Recht

Vorgeschichte: Ein paar modellflugbegeisterte Freunde gründen einen Verein und sind auf der Suche nach einem geeigneten Modellfluggelände, um endlich die „Wildfliegerei“ aufgeben zu können. Auch der Wunsch nach einer gepflegten Startpiste steht ganz oben auf dem Anforderungskatalog. Tatsächlich wird ein geeigneter Platz ausfindig gemacht. Doch spätestens zu diesem Zeitpunkt sollte man einige grundlegende Anforderungen an ein Modellfluggelände prüfen, bevor mit dem Grundstückseigentümer Kontakt aufgenommen wird. Wenn man sich keine Gedanken im Vorhinein macht und entsprechende Informationen einholt, ist unter Umständen der darauf folgende Ärger vorprogrammiert. Es können langwierigen Streitereien folgen und schlussendlich muss der Modellflugplatz aufgegeben werden.

Anforderungskatalog
für ein Modellfluggelände:

1) Ist der Luftraum überhaupt frei?

a) Um die Flughäfen Österreichs sind sogenannte Kontrollzonen eingerichtet. In diesen ist der Modellflug (auch der „Wildflug“) generell verboten. Befindet sich das zukünftige Modellfluggelände in einer dieser Kontrollzonen, so ist jede weitere Bemühung sinnlos. Die Kontrollzonen sind in den diversen Luftfahrkarten (z.B. ICAO) eingezeichnet und man muss sich vergewissern, ob das ausgewählte Grundstück nicht darin liegt.

Bemerkung: „Der Nachbarverein liegt schon seit Jahrzehnten in der Kontrollzone und darf den Modellflugsport sehr wohl betreiben!“ Diese Aussage ist richtig, denn mit 1.1.2014 wurden die Kontrollzonen neu festgelegt. Die bis dahin bei der Austro Control gemeldeten Modellflugplätze durften in der Kontrollzone bestehen bleiben. Neue Plätze hingegen werden von der Austro Control nicht mehr genehmigt.

b) Bei Flugplätzen (Sportfliegerei, Hubschrauberstartstellen,...) gibt es Sicherheitszonen, bei denen unter bestimmten Voraussetzungen Modellflug möglich ist. Trotzdem sollte man lieber die Finger davon lassen, denn Bürokratismus und Ärger sind vorprogrammiert.

2) Straßennähe

Natürlich muss (soll) ein Modellflugplatz an das öffentliche Straßennetz angebunden sein. Doch in unmittelbarer Nachbarschaft zu Autobahnen, Schnell- und Bundesstraße oder sonstigen dicht befahrenen Verkehrswegen soll man aus Sicherheitsgründen die Errichtung eines Modellflugplatzes besser unterlassen. Natürlich könnte man den Flugraum so festlegen, dass er nicht über die Verkehrswege führt, doch muss auch ein entsprechender (Ab-) Sturzraum mit einberechnet werden, der die unmittelbare Nähe von frequentierten Straßen verbietet.

3) Siedlungsnähe

Das vorhin gesagte gilt umso mehr für Modellflugplätze in Siedlungsnähe. In den Luftverkehrsregeln in § 18 ist das Überfliegen von dicht besiedelten Gebieten und von feuer- oder explosionsgefährdeten Industrieanlagen verboten. Modellflug ist mit einem Mindestabstand von 50 Meter zu bewohnten Gebieten erst möglich. Trotzdem empfiehlt die Fachgruppe Technik und Recht aus Sicherheitsgründen eine weit größere Distanz.

Außerdem ist noch die Lärmproblematik zu beachten:

Wird nur Elektroflug und reiner Segelflug betrieben, also Modellflug auf leisen Sohlen, hat man

Benachrichtigung

Der Beitrag zur Vorgangsweise bei der Antragstellung von Modellflugvereinen zur Höhenüberschreitung muss weiter verschoben werden. Die durch Klagen von Modellflugvereinen bewirkten Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes haben nun eine Rechtslage geschaffen, die die Bescheiderstellung durch die Austro Control verbietet. Die Fachgruppe Technik und Recht ist weiter am Ball und hat mit dem Kabinettschef von Verkehrsminister Mag. Jörg Leichtfried vereinbart, die Luftverkehrsregeln dahingehend zu ändern, dass Modellflugvereine wieder um Höhenüberschreitung ansuchen können. Bis die Novellierung aber durch ist, heißt es leider – bitte warten!

mit einem ordentlichen Sicherheitsabstand zu bewohnten Gebieten sicher keinen Ärger beim Betrieb des Modellfluggeländes. Werden aber Verbrennermodelle oder Kerosin-Jets betrieben, so ist der größtmögliche Abstand zu Siedlungsgebieten der beste Garant für einen langen Bestand des Modellflugplatzes.

4) Naturschutzgebiete

Manche Gebiete in Österreich sind für seltene Tierarten geschützt und dort herrscht Modellflugverbot. Am besten kann man das am zuständigen Gemeindeamt oder der Bezirkshauptmannschaft erfragen. Es gibt ganzjährige aber auch jahreszeitlich beschränkte Naturschutzgebiete. Will man sich auf Letztere einlassen und ein jährlich wiederkehrendes zeitliches Flugverbot in Kauf nehmen?

5) Jägerschaft

Es hat keinen Sinn, sich mit der örtlichen Jägerschaft auf Konflikte einzulassen. Meist sitzen diese Herren nicht nur am Hochsitz, sondern auch im Gemeinderat und machen dort eine negative Stimmung gegen den Modellflug. Ich kenne einen Verein, der eine Stunde nach Sonnenaufgang mit dem Modellflug beginnen darf und der eine Stunde vor Sonnenuntergang den Betrieb einstellen muss.

6) Luftfahrthindernisse

Bei der mantragenden Zunft sind Luftfahrthindernisse mit mindestens 100 Meter Höhe über Grund definiert, wie z.B. Windräder, Schornsteine, ...

Für Modellflugzeuge sind Luftfahrthindernisse auch Stromleitungen, Bäume/Baumgruppen/Wald, Erdwälle, Zäune, ...

Was nützt der beste Modellflugplatz, wenn man bei Start oder Landung immer ein Hindernis überfliegen (überspringen) muss?

7) Topographie

Natürlich sollte der Modellflugplatz auch halbwegs eben sein, um ohne großen Aufwand eine Start- und Landepiste errichten zu können. Ein „Flugzeugträgerdeck“ ist zwar prinzipiell möglich, entpuppt sich aber bald als Horror für Modellfluggelände.

Rechtliche
Rahmen-
bedingungen
für den
Modellflug



Wenn nun all diese Punkte ganz oder wenigstens zum Großteil erfüllt sind, kann man in Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer eintreten und hoffentlich einen günstigen Mietvertrag erlangen.

Beim Aero-Club gemeldete Vereine sollten dann umgehend die GPS Koordinaten ihres Modellflugplatzes bekannt geben, damit diese an die Austro Control weiter geleitet werden können. Das Modellfluggelände erreicht hiermit einen offiziellen Charakter und ist bei der obersten Österreichischen Luftaufsichtsbehörde bekannt.

Zur Beachtung

Für alle Modellflugplätze, wo ein Flugbetrieb laut Luftverkehrsregeln überhaupt möglich ist, gilt eine maximale Flughöhe von 150 Meter. Diese kann durch Sondergenehmigungen der österreichischen Luftfahrtbehörde Austro Control angehoben werden.

Bei Fragen im Zusammenhang mit der Errichtung von Modellflugplätzen stehen die sachkundigen Mitarbeiter der Abteilung „Technik und Recht“ des ÖAeC Bundessektion Modellflug beratend zur Verfügung (Kontakt-siehe Seite Ansprechpartner).



Autor
Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer
BFR für Elektroflug

Karl Waser startet die Maschine von Franz Riegler.

Elektroflug- Weltmeisterschaft F5B und F5D

Die Elektroflug-Weltmeisterschaft in den Klassen F5B (elektrischer Segelflug) und F5D (Elektro-Pylonmodelle), die in Lugo di Romagna nahe Ravenna stattfand, ist vorbei. Die FAI und der Aeroclub d'Italia luden zwischen dem 12. und 19.8.2016 zu dieser WM ein. Veranstaltungsort war der Flugplatz Villa San Martino „Francesco Baracca“ nahe Lugo. Diese WM wird aus österreichischer Sicht als die bisher erfolgreichste F5B-WM in die Geschichte der Elektro-Modellfliegerei eingehen!

Aber der Reihe nach: Am 12. und 13.8. wurde der offene internationale Lugo-Cup im Rahmen der Contest-Eurotour durchgeführt. Nach drei Durchgängen stand Hannes Starzinger als Sieger fest, gefolgt von Julian Schild und Franz Riegler. Karl Waser wurde 8., der Jugendliche Martin Neudorfer 16. und Rudi Freudenthaler 27. Insgesamt 49 gewertete Teilnehmer. Es zeichnete sich hier schon die Dominanz des Österreichischen Teams ab.

Am Samstagabend eröffneten unter blauem Himmel u.a. Vertreter des Ital. Aeroclubs in Lugo beim

imposanten Denkmal des WW I-Kampfpiloten Francesco Baracca die WM. Beeindruckend war der Einmarsch der 14 Nationen. Die österreichische Mannschaft bestand aus den Piloten Hannes Starzinger, Karl Waser, Franz Riegler und dem Jugendlichen Martin Neudorfer, aus dem Mannschaftsführer Gottfried Schiffer sowie aus den Helfern Julian Schild, August Greifeneder und Günther Pichler.

Nach Modellabnahme und Training am Sonntag begannen am Montag die Wertungsflüge. Pro Tag konnten zwei Durchgänge geflogen

Weltmeister!

Siegerehrung:
Weltmeister Hannes Starzinger
Vizeweltmeister Karl Waser
Dritter Heiko Greiner (GER).





Die Wettbewerbsmaschine von Karl Waser unmittelbar nach dem Start.

werden. Die ersten drei Runden gingen an Hannes Starzinger, Runde vier ging an Thomas Wäckerlin (SUI); Runde fünf an Karl Waser, Runde sechs wieder an Hannes. Bei Runde sieben flog Franz Riegler mit fantastischen 52 Strecken alle in Grund und Boden und machte den Tausender, Runde acht gewann Karl.

Nach acht Runden mit einem Streichresultat sah die Reihung folgendermaßen aus: Erster und

neuer Weltmeister in der Klasse F5B wurde Hannes Starzinger, Zweiter und Vizeweltmeister Karl Waser. Die Bronzene ging an Heiko Greiner (GER). Franz Riegler landete auf dem undankbaren vierten Platz. Wacker geschlagen hat sich der Jugendliche Martin Neudorfer. Er landete auf dem 14. Gesamtrang bei 42 Teilnehmern. Martin flog ganz ausgezeichnet und ließ den zweiten Jugendlichen aus den USA sowie so manchen

„alten Hasen“ hinter sich. Der ehemalige Weltmeister von Turnau Remo Frattini konnte seinen Titel nicht erfolgreich verteidigen und landete geschlagen auf dem 7. Platz.

Die Mannschafts-Goldene ging ebenfalls an Österreich, Silber an Deutschland, Bronze an das Gastgeberland Italien. Grundsätzlich lag die erreichte Anzahl der Strecken bei den Spitzenpiloten zwischen 48 und 51. Eingesetzt wurde



Der Jugendliche Martin Neudorfer mit der Goldmedaille.



Die Mannschaftsweltmeister.

auch erstmals ein neues, von Steve Neu (USA) entwickeltes, Telemetriesystem. Damit konnten die verbrauchten Wattminuten direkt auf ein Empfangsgerät übertragen und dort abgelesen werden.

Die Siegerehrungen fanden auf dem Gelände eines Landgasthofes statt. Nach diversen Ansprachen kam der große Augenblick, die Medaillengewinner wurden aufgerufen. Beim Abspielen der österreichischen Bundeshymne wurden die österr. Fahnen für Gold und Silber und die deutsche Fahne für Bronze aufgezogen. Anschließend erhielt unser

Jugendlicher Martin Neudorfer ebenfalls die Goldene. Als zum dritten Mal die Bundeshymne für Mannschafts-Gold ertönte, war der Jubel der österreichischen Fans grenzenlos.

Zusammenfassend war es aus österreichischer Sicht eine äußerst erfolgreiche F5B-Weltmeisterschaft, Wetter und Organisation waren in Ordnung. Bei Emil Giezendanner lag die Wettbewerbsleitung in bewährten Händen, Manfred Lex war Mitglied der Jury. Dank an die Piloten, Helfer, den Mannschaftsführer und an die österr. Sponsoren Lindinger, Schweighofer und Modell-

bau Freudenthaler und natürlich den Österreichischen Aeroclub. Maria Schiffer, Christian Glanzer und Gerhard Recinsky verbrachten viele Stunden an den Wendemarken, auch ihnen sei besonders für diese verantwortliche Tätigkeit gedankt.

Parallel zu F5B fand auch der F5D Pylon-Bewerb statt. Eine österreichische Mannschaft nahm daran leider nicht teil. Einzel- und Mannschaftswertung gingen an Tschechien.

Die nächste Elektroflug-Weltmeisterschaft könnte dem Vernehmen nach in Japan stattfinden. p

Gruppenfoto mit den F5B- und F5D-Teilnehmern.



Die österr. Mannschaft samt Helfern vor dem imposanten Denkmal des Ersten Weltkriegspiloten Francesco Baracca.



**Platz 1:
Gernot Bruckmann
Platz 2 Mannschaft:
Österreich**



**18. F3A-
Europameisterschaft**



Vom 28. Juli bis 06. August 2016 fand die alle zwei Jahre wiederkehrende F3A-Europameisterschaft statt, die für das Österreichische Team mit einer Sensation zu Ende ging. Der Austragungsort dieser 18. Europameisterschaft war Untermünkheim/Deutschland, das etwa fünf Kilometer nördlich von Schwäbisch Hall liegt.

Bereits im Vorfeld der EM reiste das Team Austria (Team Manager) Dietmar Waltritsch und die Piloten Gernot Bruckmann, Markus Zeiner, Helmut Danksagmüller und Michael Novak sowie die Helfer Gerhard Bruckmann, Franz Zeiner und Meinhard Novak am Donnerstag an, um sich für dieses Event noch dementsprechend vor Ort vorzubereiten. Freitagmorgen wurde einer der Trainingsplätze aufgesucht und sofort mit dem gemeinsamen Training begonnen. Den Trainingsplatz mussten wir uns nur mit den beiden Teams aus Israel und Großbritannien teilen, somit konnten wir ausreichend Trainingsflüge absolvieren. Zur gleichen Zeit fanden am Wettbewerbsgelände die Anmeldung und Startnummernziehung für die Vorrunde statt, die durch unseren Team-Manager erledigt wurde.

Autor
Dietmar Waltritsch
BFR Motorkunstflug

Samstag hieß es ohne Frühstück raus auf das Wettbewerbsgelände, da für uns um 07:00 Uhr das

offizielle Training mit anschließender Modellabnahme stattfand, die auch ohne Probleme funktionierte. Da dem Team für das offizielle Training nur 40 Minuten zugewiesen wurden, blieben pro Pilot 10 Minuten zur Verfügung, um sich auf dem Platz einzufliegen. Anschließend ging es den restlichen Vormittag noch zu einem anderen Trainingsplatz, der sich bestens dafür eignete. Da dort das Flugfenster gleich ausgerichtet war, wie jenes am Wettbewerbsgelände, fanden wir somit die gleichen Windbedingungen für das Training vor.

Eröffnungsfeier

Pünktlich am Samstag um 15:00 Uhr wurde die EM durch einen ansässigen Trachtenverband (Die Salzsieder) eingeleitet. Anschließend erfolgten der Einmarsch der einzelnen Nationen sowie diverse Ansprachen und die offizielle Eröffnung durch den Vorsitzenden des CIAM Unterausschusses F3-ferngesteuerter Kunstflug, Michael Ramel. Mit einer kleinen Flugschau



Bei der Eröffnungsfeier.

und einem Empfang im Festzelt endete die Eröffnungsfeier gegen 20:00 Uhr.

Die Vorrunde

Nun hieß es von Sonntag bis Mittwoch für jeden Teilnehmer, täglich nur einen Flug Vorrundenprogramm P 17 zu absolvieren. Jeder der Teilnehmer musste an diesen Tagen jeweils entweder vormittags oder nachmittags bei zwei wechselnden Punkterichtergruppen antreten. Jede dieser Gruppen bestand aus fünf Punkterichtern. Die Vorrundentage verliefen bei sonnigem Wetter mit teils mäßigem Wind gut. Nachdem alle Teilnehmer vier Vorrundenflüge absolviert hatten, standen am Mittwochabend die Halbfinalisten fest. Lassi Nurilla (FIN) konnte mit drei gewonnenen

▼◀ **Gernot in der Startvorbereitung vor seinem Finalflug.**
▼ **Stefan Kaiser bei der Modellabnahme.**



Team-Foto mit Modellen.

nen Vorrunden, gefolgt von Gernot Bruckmann (AUT) und Christophe Paysant-Le Roux (FRA) schon mal die Richtung vorgeben. Die Sensation ist aber, dass unser Team mit Gernot Platz 2, Markus mit Platz 9, Helmut mit Platz 17 und unserem Juniorpiloten Michael mit Platz 30, sich alle für das Semifinale am Freitag qualifizierten. Man konnte jetzt schon mal nachrechnen, welche Länder sich in der Mannschaftswertung an welchem Rang befanden.

Den Reservetag am Donnerstag verbrachte das Team geschlossen am Trainingsplatz, um sich für das Semifinale vorzubereiten. Donnerstagnachmittag gab es für alle Teilnehmer, Team-Manager und Helfer einen gemeinsamen Schwäbischen Abend am Wettbewerbsgelände.

▼ **Markus Zeiner bei der Startvorbereitung.**



Semifinale und Finale

Für Gernot mit der Startnummer 3, Markus mit 10, Michael mit 12 und Helmut mit 28 sollte es am Freitag in das Semifinale gehen. Aber leider hat es von Donnerstag auf Freitag in der Nacht geregnet und somit hang die Wolkendecke am Vormittag des Semifinaltages so tief, dass die Modelle in den Wolken verschwanden. Erst am späten Vormittag konnte der erste Durchgang begonnen werden, was zur Folge hatte, dass nur einer statt zwei Durchgängen geflogen werden konnte. Die Jury und Wettbewerbsleitung entschieden den zweiten Durchgang am Samstagvormittag nachzuholen, was aber auch bedeutete, dass das Finale mit zwei F 17 Finalflügen und zwei Unbekannten aus Zeitgründen nicht im vollen Ausmaß möglich gewesen wäre und daher nur ein F 17 Finalprogramm und eine Unbekannte ohne einen Streicher durchgeführt wurde.

Gernot konnte sich mit einem gewonnenen Semifinaldurchgang und

Platz 2 im Semifinale schon mal auf das Finale freuen. Markus und Helmut konnten ebenfalls ihre Leistung abrufen und konnten sich mit guten Flügen im Semifinale über die Plätze 13 (Markus) und 16 (Helmut) eine gelungene EM freuen. Unser Juniorpilot Michael konnte sich mit zwei ebenfalls guten Semifinalflügen auf den 24. Platz verbessern und erreichte somit Platz 4 bei den Junioren.

Nach der Startnummernziehung und Ausgabe des unbekanntes Flugprogrammes an die zehn Finalteilnehmer, konnte das Finale der besten 10 Samstagmittag starten. Gernot konnte mit zwei super Flügen den Titel des F3A Europameisters, gefolgt von Lassi Nurilla (FIN) und Christophe Paysant-Le Roux (FRA), seit 1990 (Hanno Pretzner) erstmals wieder nach Österreich holen. Und auch in der Teamwertung konnten wir den 2. Platz hinter der Schweiz und vor Frankreich erreichen.

Die diesjährige Europameisterschaft in Untermünkheim/D war eine perfekt organisierte Veranstaltung, bei der es an nichts fehlte und hiermit möchte ich mich als Team-Manager bei Ewald Trupp und seinem Team (Mitglieder der MFC-Untermünkheim) bedanken und zu dieser perfekt organisierten Veranstaltung gratulieren. p



Programmierung des HERON über Bluetooth Modul und PC.



Das Android Tablet ist für Anpassungen außer Haus eine gute Wahl.

Als Neuheit wurde der WINGSTABI-RX-9-DR M-LINK bereits in der PROP 4/2015 kurz vorgestellt. Im Juli hat Multiplex zusätzlich die 12 und 16 Kanalversion mit integrierter 35 A Akkuweiche auf den Markt gebracht. Auch eine komplett überarbeitete Software 1.2.8 ist jetzt verfügbar und für die 7 und 9 Kanalausführung ebenfalls einsetzbar.

An Hand des 4 Klappenseglers HERON zeigt der Test die Programmierung und die Wirkung im Praxiseinsatz. Der WINGSTABI ist auch ohne integrierten M-LINK Empfänger für alle namhaften Senderanbieter lieferbar.

Neue Software 1.2.8

Das Update von 1.1.1 auf 1.2.8 kann ich jedem Besitzer des WINGSTABI nur empfehlen. Der Funktionsumfang wurde bis zum 6 Klappenflügel erweitert.

Es gibt jetzt bis zu 4 Klappenphasen, sie entsprechen den Flugphasen wie zum Beispiel

Thermik, Speed und Start. Weiters 4 Kreiselphasen im Programm genannt Flugphasen. Für alle Multiplexmodelle sind bereits passende Programmierungen des WINGSTABI vorhanden, damit wird die Installation des Systems wesentlich vereinfacht. Weiters hat Multiplex zwei erweiterte Anleitungen in die neue Version gepackt. Vor allem die ausführliche Anleitung beantwortet viele Fragen vorab. Das Update auf die neue Version ist über den MULTIPLEX Launcher durchzuführen. Dazu muss dieser auf den letzten Softwarestand gebracht werden. Das Update erfolgt nach dem Start des Programms über das PopUp-Fenster. Der MULTIPLEX Launcher startet nach dem eigenen

Update von selbst. Anschließend wird der WINGSTABI über das mitgelieferte USB Kabel angeschlossen und mit Strom versorgt. Über die beiden geschwungenen Pfeilsymbole kann das Update 1.2.8 auf den WINGSTABI übertragen werden. Sollte bereits ein Modell programmiert worden sein, sollte dieses vor dem Update gespeichert werden. Um alle neuen Möglichkeiten nutzen zu können muss aber der WINGSTABI auf Werkseinstellungen zurückgestellt werden. Beides, sowohl die Speicherung als auch das Rücksetzen erfolgt über das Anklicken der drei Balken in der linken oberen Ecke des Programms.

Vier Klappensegler HERON mit WINGSTABI 9

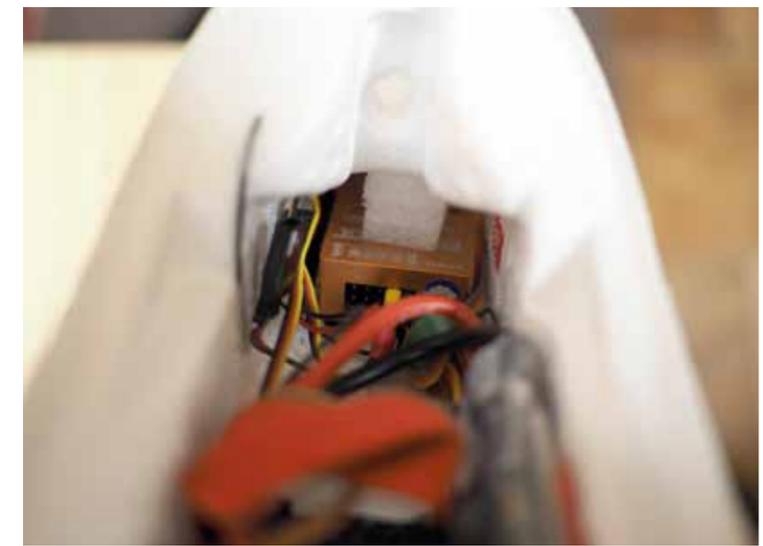
Wer benötigt im Leistungssegler ein Stabilisierungssystem? Darüber könnte man einen eigenen Bericht schreiben, denn es gibt dazu Pro und Kontra! Fakt ist, der HERON fliegt sehr gut, von seinen Flugeigenschaften aus gesehen benötigt er keinen Kreisel im Gegensatz zu giftigen Modellen, also richtigen Zicken. Bei böigem Wind, im Landeanflug und Kunstflugeinsatz kann ein Kreisel aber helfend eingreifen und dem Piloten das Le-

Multiplex WINGSTABI mit neuer Software 1.2.8

ben erleichtern. Der Programmierungsaufwand ist gegenüber einer Motormaschine umfangreicher und damit aussagekräftiger für einen Testbericht. Für den WINGSTABI gibt es als Zubehör das Bluetooth-2.1 Modul. Es erleichtert die Programmierung des Kreisels mit dem PC weil das störende USB-Kabel zum Modell entfallen kann. Außerdem ist es unabdingbar für die Programmierung und Anpassung des WINGSTABI mit einem Android Handy oder Tablet. Die Erste Programmierung des Modells empfehle ich am Windows PC durchzuführen. Die möglichen Einstellungen sind übersichtlicher dargestellt aber vor allem der hilfreiche Assistent und die Modellvorlagen sind nur am PC mit Windows verfügbar! Der passende Platz für den WINGSTABI-9-DR M-LINK befindet sich im HERON unterhalb der Tragflächensteckung. Wichtig ist die Einbaulage. Die Servoanschlüsse müssen in Richtung Heck zei-

gen UND der Kreisel soll plan am Boden des Rumpfs aufliegen und mit dem beiliegenden dicken Klebepad befestigt werden. Damit das Modell gerade aus fliegt und nicht im Schiebeflug unterwegs ist, muss der WINGSTABI ohne seitli-

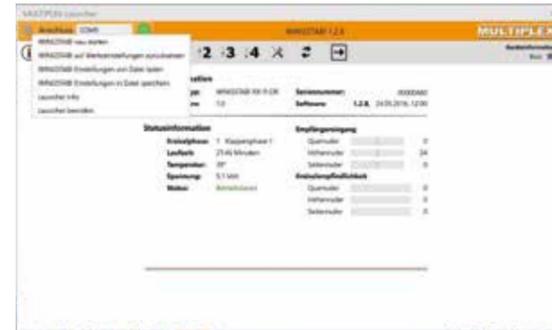
chen Versatz zur Rumpfmittellinie eingebaut werden. Nachdem ich den Kreisel bereits in einem Motormodell und im XENO Nurflügel im Einsatz hatte, wurde er nach dem Update auf Werkseinstellung zurückgesetzt. Anschließend star-



Der WINGSTABI verschwindet fast komplett im HERON Rumpf.



Firmware-Update 1.2.8 sollte unbedingt durchgeführt werden.



Hier wird der WINGSTABI nach dem Update auf Werkseinstellung zurückgesetzt.



Auswahlmöglichkeiten nach dem Zurücksetzen des WINGSTABI.



Modellvorlagen sind für alle Multiplexmodelle vorhanden.



Nach Auswahl der Modellvorlage geht es über die obere rechte Pfeiltaste im Menü weiter.



Geberzuweisung durch Bewegen des entsprechenden Knüppels.

tet die Willkommenseite mit der möglichen Auswahl Modellvorlage. Gewählt wurde die zweite Vorlage für den HERON mit den gemäßigten Einstellungen für 4 Flugphasen. Als Sender verwende ich die neue COCKPIT SX 9 und wähle einen neuen Modellspeicherplatz Segler aus. WICHTIG es dürfen KEINE Mischer aktiviert werden und jeder verwendete Schalter muss einem Servokanal zugeordnet werden damit der STABI diesen erkennen kann. Einzig Dual Rate und Expo darf am Sender angepasst werden. Jeweils ein Servokanal wird am Sender für Quer und Flap frei, da der Kreisel intern das benötigte zweite Servo akti-

viert. Deshalb werden im Sender diese Servoausgänge 5 und 7 im Menü Servozuordnung auf AUX3 und AUX2 programmiert. Nach dem Binden des WINGSTABI mit dem Sender erfolgt die Schrittweise Geberzuweisung. Dabei genügt es den jeweiligen Knüppel oder Schalter am Sender einmal in eine Richtung zu bewegen. Am PC wird der erkannte Kanal als Nummer angezeigt. Durch die Modell-Vorlage werden bereits alle Servo-Ausschläge und Richtungen passend eingestellt. Auch Höhenrunderkorrekturen bei Butterfly und Klappenphasen sind werkseitig angepasst. Sind alle Geber erkannt wird im

nächsten Schritt die Wirkrichtung des Sensors überprüft. Die Prozedur ist für Quer, Höhe und Seite notwendig. Damit ist die Modelleinrichtung vorerst abgeschlossen. Ist der HERON damit flugbereit? Nein für mich nicht, denn ich verwende beim Segler meistens drei Flugphasen, Normal, Thermik und Speed. Die neue Software 1.2.8 ermöglicht auch diese Einstellungen, man findet sie im Menüpunkt Klappenphasen. Um diese verwenden zu können, muss vorab am Sender ein 3 Stufenschalter ein freier Servoausgang zugeordnet werden, in meinem Fall Servoausgang 8. Im neuen Menü Klappensteuerung/



Vorab wurde am Sender ein 3-Stufenschalter auf Servoausgang 5 programmiert.



Überprüfung der Kreiselwirkung ist für Quer, Höhe und Seite durchzuführen.



Der erste Teil der Programmierung ist erledigt. Anschließend geht es mit den Klappenphasen weiter.



Programmierung des Grundmenüs der Klappensteuerung.



Nach Klick auf das Sternensymbol erscheint das erweiterte Grundmenü der Klappensteuerung.



Einstellwerte für Klappenphase Speed, Flap und Querruder wird um 1 mm nach oben aus dem Strack gestellt.

Grundeinstellung werden die Differenzierung, Höhenrunderausgleich, Mitnahme der Flap zu Querruder und ein mögliches Snapflap eingestellt. Zusätzlich sind vier Klappenphasen per Mausklick anwählbar. Ein schwarzer Strich am Ende des Reiters zeigt die vom Sender aktuell ausgewählte Phase an. Wird die Klappenphase per Klick angewählt, kann wenn gewünscht ein Fixwert als Ausschlag für Quer und Flap gewählt werden. Wichtig jede Änderung von Werten muss immer an den WINGSTABI übertragen werden! Entsprechend den Klappenphasen Speed und Thermik gehen jetzt Flap und Quer gemeinsam

nach oben oder unten. Die Mitnahme der Flap zu Quer ist in der Thermikstellung durch Löschen des Hackens im Menü Klappensteuerung unterbunden und Snapflap ist bei meiner Programmierung nur in Stellung Speed und Thermik aktiv. Vor dem Erstflug sollte auch noch die Senderkalibrierung durchgeführt werden. Dazu wird nacheinander jeder Knüppel in seine Endlage gebracht. Der graue Balken sollte dabei im grünen Bereich stehen bleiben. Bei der Cockpit SX 9 wurden alle Servoauschläge für Seite, Höhe und Quer auf 89% Weg am Sender reduziert, dann passt die Einstellung. Damit hat der

Kreisel selbst bei Vollausschlag des Piloten noch genug Regelreserve.

Praktischer Flugeinsatz

Nach der Programmierung kommt das Fliegen. Wichtig die Trimmung darf nur in Flugphase 1 verändert werden, also im Flug ohne Kreiselunterstützung. Der erste Flug wird deshalb ohne aktivierten Kreisel als Trimmflug durchgeführt. Dabei werden alle Klappenphasen und Ausschläge kontrolliert. Passt alles ohne Veränderung der Trimmung kann in Flugphase 2 weitergeflogen werden. Wurde die Trimmung aber verändert, dann wird gelandet und anschließend der Schalter für die



Im Menü Empfänger können die zugeordneten Servoausgänge des Senders kontrolliert werden.



Einstellwerte der Kreiselphase 2 im Basismenü.



Einstellwerte der Kreiselphase 2 im erweiterten Menü für das Höhenruder, analog dazu gibt es die Werte für Quer und Seitenruder.



Kalibrierung der Knüppelwege des Senders unbedingt durchführen.

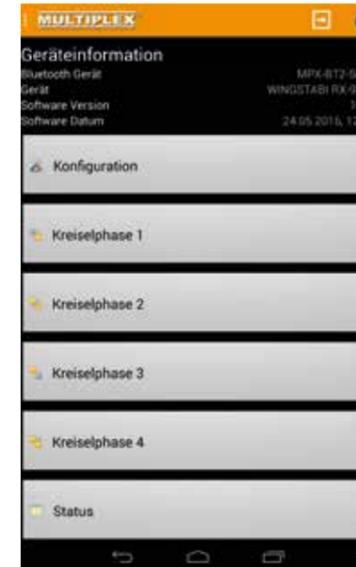


Wird mit dem Mauszeiger ein Wert berührt, erscheint ein PopUp-Fenster mit hilfreichen Erklärungen.



Im Menü Geräteinformation werden wichtige aktuelle Werte angezeigt. Auf der unteren Linie sind die Korrekturen des Kreisels bei Bewegung des Modells zu sehen.

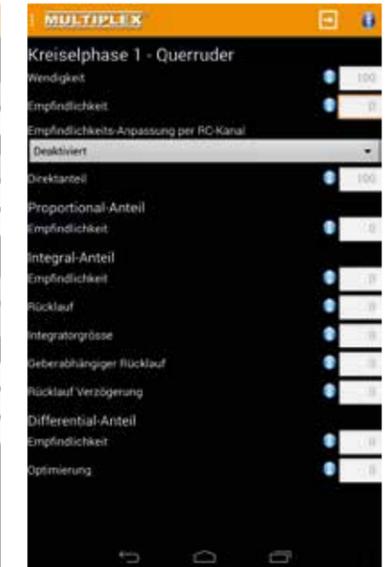
Flugphasen 5 x schnell hin und her geschaltet. Dadurch erkennt der WINGSTABI die neuen Trimmwerte als aktuelle 0-Werte und verändert entsprechend intern die 0-Stellung. Zur Kontrolle wird jetzt der Flugphasenschalter in Stellung 3 oder wenn vorhanden 4 gestellt. Bleiben die Ruder in der aktuellen Stellung, dann passt alles. Laufen sie langsam in eine Endstellung, wurden die Trimmwerte nicht korrekt übernommen und es muss nochmals die 5 x hin und her Schaltung wiederholt werden. Wird der WINGSTABI jetzt aus und wieder eingeschaltet wird die Trimmung am Sender wieder auf 0 gestellt. Dadurch ist wieder der volle Trimm Weg am Sender vorhanden. Für die Royal SX und PROFI SX gibt es die Möglichkeit per Trimmkanal in allen FLUGPHASEN die Sendertrimmung zu verwenden.



Das Menü im Android Launcher ist seitens der Grafik wesentlich einfacher aufgebaut als im Windows PC.



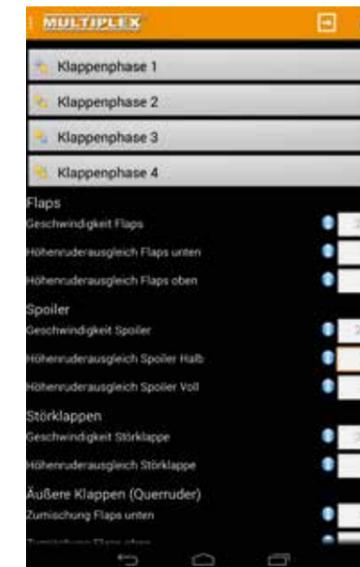
Modelleinstellungen im Android Fenster.



Werte für Kreiselphase 1 entsprechen keine Kreiselwirkung.



Gerätestatus entspricht dem Menü Geräteinfo am Windows PC.



Einstellwerte der Klappenphase Grundmenü.

Jetzt kann die Wirkung des WINGSTABI im Flug getestet werden. In Flugphase 2 gleicht der Kreisel Störungen der gewählten Flugbahn möglichst aus. Bedeutet Windböen und auch eine angeschnittene Thermik wird quasi weg gebügelt. Gerade bei Start und Landung wird damit der HERON ruhiger und noch einfacher zu fliegen. In Flugphase 3 versucht der Kreisel im Heading Hold-Modus die vorgegebene Flugbahn des Modells durch den Piloten beizubehalten. Wofür brauch ich das beim Segler? Zum Beispiel lege ich den HERON mit

ca. 45° Schräglage in der Thermik in einen Kreisflug und brauche anschließend nur mehr mit kleinen Höhenrunderkorrekturen die Steiggeschwindigkeit anzupassen. Im Kunstflug gelingt damit ein perfekter Rückenflug. Das Verhalten des HERON in dieser Stabilisierungsstufe ist gewöhnungsbedürftig und sollte nur bewusst eingesetzt werden. Die Flugphase 2 kann immer verwendet werden außer man sucht Thermik! Warum, man erkennt sie kaum. Das typische Heben einer Fläche beim Anschneiden des Barts ist nicht sichtbar.

Also Thermik suchen in Flugphase 1, im Bart kann bis zur Stufe 3 hoch geschaltet werden. Getestet wurde der HERON sowohl in der Ebene als auch in den Alpen. In der Ebene bei Wind wurde die Flugphase 2 von mir öfters verwendet. Der HERON zeigt dabei ein angenehm ruhiges Flugbild. Im alpinen Einsatz bei starker Thermik und größerer Entfernung des Modells vom Piloten ist ebenfalls die Flugphase 2 hilfreich. Flugphase 3 erfordert vom Piloten eine schnelle Reaktion am Ruder, da in dieser Stabilisierungsphase ein Strömungsabriss des Modells vom Piloten zu spät erkannt wird. Gezielt beim Kreisflug eingesetzt kann diese Stabilisierung helfen, eine bessere Steighöhe zu erreichen. Ich habe einige Flüge benötigt um mir das „neue“ Verhalten des Modells zu verinnerlichen. Der höchste Nutzen ist für mich während der Landephase am Hang oder in alpinen Bereich zu sehen. Windböen, Seitenwind und Schräglagen der Landestelle sind leichter beherrschbar. Generell hilft die Stabilisierung Piloten mit weniger Flugfahrung natürlich noch mehr.

Einsatz im XENO Nurflügel

Das typische Gieren um die Längsachse wird in Flugphase 2 vom Kreisel komplett unterdrückt. Eine Verlagerung des Schwerpunkts in Richtung Hecklastigkeit für mehr Auftrieb ist nur in geringem Maß

möglich. Die Flugphysik kann der WINGSTABI nicht aufheben, aber der mögliche Schwerpunkt-Bereich wird etwas vergrößert.

Einsatz im ParkMaster PRO

Hier zeigt der WINGSTABI seine wahre Stärke. Besonders im 3D Flugbereich ist die Unterstützung eklatant. Zum Torquen wird in Flugphase 4 der Pilot nur mehr für die passende Gasstellung benötigt, den Rest macht der Kreisel. Vom Fluggefühl hat der 3D Trainer auf einmal eine Spannweite von locker 2 m.

PLUS/MINUS

- + frei programmierbares 3-Achs Kreiselssystem für Flächenmodelle
- + Delta und V-Leitwerksmischer mit Klappenunterstützung
- + Einsatz auch für sechs Klappenflügel möglich
- + vier Flugphasen programmierbar
- + trotz Kreiselunterstützung realistisches Fluggefühl in Flugphase zwei
- + hohe Ausführungsqualität im Alugehäuse
- + Modellvorlagen und Assistent für schnelle Programmierung
- + updatefähig und damit zukunftssicher
- Anpassungen nur mit PC oder Android-Handy/Tablet möglich
- Umschaltung der Klappenphasen derzeit nur ohne Verzögerung
- fehlende Höhenrudernanpassung je Klappenphase
- Bluetooth Modul 2.1 nicht im Lieferumfang

Fazit

Der WINGSTABI ist ein komplexes Kreiselssystem und ersetzt eigentlich einen kompletten Computersender. Alle Ruder-Mischer und Klappensteuerungen müssen im Kreisel erfolgen. Der Sender sollte allerdings zu mindestens 7 besser mehr Servokanäle besitzen um Klappensysteme im Segler oder Motormodell mit Bremsklappen steuern zu können. Eine Anpassung ist leider nur über den PC oder einem Android Handy oder

Tablet möglich. Zukünftig soll auch iOS, also iPhone und iPad verwendbar sein. Durch die neue Software 1.2.8 wurde die Funktion wesentlich erweitert und übersichtlicher für den Anwender gestaltet. Das hochwertige Alugehäuse und der eingebaute M-LINK Doppelpfänger zeigen den hohen Qualitätsstandard. Die 35 A Doppelstromversorgung in den neuen 12 und 16 Kanalausführungen sind für Großmodelle ein wichtiges Kaufargument. **p**

TECHNISCHE DATEN WINGSTABI-RX-9-DR M-LINK

Typ	3-Achsen Kreisel mit eingebautem Empfänger
Hersteller/Vertrieb	MULTIPLEX/Handel
Preis	199,90 €
Frequenzband	2,4 GHz
Übertragungsart	M-LINK-FHSS
Servokanäle	9
Gewicht	35 g
Abmessungen	54 x 34 x 15 mm

HERON
in Flugphase 3
im stabilen Kreisflug.



DER NEUE MODELL AVIATOR JETZT TESTEN

3 für 1

Jetzt Schnupper-Abo abschließen
3 Hefte bekommen und nur 1 bezahlen.

Ihre Vorteile

Bestellen Sie jetzt das Schnupper-Abo von Modell AVIATOR und erhalten Sie 3 Ausgaben des Magazins zum Preis von einem. Sie zahlen nur 5,30 statt 15,90 Euro. Und Sie erhalten nicht nur die 3 Ausgaben frei Haus zugeschickt, auch das Digital-Magazin ist inklusive. Bestellen Sie jetzt unter: www.modell-aviator.de/kiosk oder rufen Sie uns an: 040/42 91 77-110

Die Modell AVIATOR-Garantie

Bei uns gibt es keine Abo-Fallen. Möchten Sie das Magazin nicht weiterbeziehen, sagen Sie einfach bis eine Woche nach Erhalt der 3. Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab – formlose E-Mail oder Anruf genügt. Andernfalls erhalten Sie Modell AVIATOR im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von 58,00 Euro (statt 63,60 Euro bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Bei uns können Sie aber jederzeit kündigen, das Geld für bereits gezahlte Ausgaben erhalten Sie dann zurück.

Hier bestellen

www.modell-aviator.de/kiosk

040/42 91 77-110



Modell AVIATOR gibt es auch als Digital-Magazin

Mit vielen Zusatzfunktionen und dem einzigartigen Lesemodus

Alle Infos unter www.modell-aviator.de/digital



QR-Codes scannen und die kostenlose Kiosk-App von Modell AVIATOR installieren.

Viper Jet von HSD



Autor
Wolfgang Semler
Pilot
Peter Zarfl
Fotos
Lothar Beyer, Wolfgang Semler

die Neuauflage des Kraftpakets

Jeder, der mit dem Thema Elektroimpeller Jets vertraut ist, kennt ihn-den Viper Jet. Mit ihm wurden die Impellerjets erwachsen. Das wahlweise erhältliche grüne oder rote Design, dem später auch noch weitere Farben hinzukamen, wurde zum Inbegriff des Elektrojetfliegens. Mit diesem Modell gelingt der Einstieg in das ernst zu nehmende Jetfliegen, da er in den Abmessungen jenseits der gerne als Spielzeug abgestempelten Elektrojets doch eine respektable Größe besitzt.

Auf dieser Entwicklung hat der Hersteller HSD aufgebaut und nun eine eigene Version mit zahlreichen Änderungen und Verbesserungen auf den Markt gebracht.

Kurze Aufrüstzeit

Geliefert wird die „Schlange des Himmels“ mit kompletter Ausstattung und in RFT-Bauweise, sodass eigentlich nur mehr der sechszellige Flugakku, sowie das persönlich verwendete Fernsteuersystem fehlen. Für die Montage des aus EPO gefertigten und bereits bunt bedruckten Modells braucht man nicht mal eine Werkstätte, der heimische Küchen- oder der Aufrüsttisch am Flugplatz sind dafür ausrei-

chend. Zu den Montageschritten zählen das Verschrauben des Höhen- und Seitenleitwerks mit dem Rumpf, das Einstecken der Tragflächenhälften und Fixieren im Rumpf sowie die Programmierung der Funktionen. Gerade bei der Fixierung der Tragfläche am Rumpf kann die clevere Lösung mit Steckern gefallen. Dadurch entfällt das Einfädeln und Zusammenfügen einzelner Servokabel für Querruder, Landeklappen und Einziehfahrwerk. Dies macht den Transport zum und vom Flugplatz platzsparend, da nicht das komplett zusammengebaute Modell transportiert werden muss. Die Programmierung der Funktionen Gas, Querruder, Höhe, Seite, Landeklappen und Fahrwerk dürften

für einen geübten Piloten ebenfalls kein Problem darstellen. Auffallend ist der zusätzliche Lufteinlauf am Rumpfrücken hinter dem Cockpit. Er sorgt für zusätzlichen Luftfluss zur Versorgung des zehnbältrigen 90 mm Impellers, der ansonsten über die seitlichen Einlaufkanäle erfolgt. Dies ist bei dieser Variante des Viper Jets neu, denn beim Mitbewerber-Modell gelangt die zusätzlich benötigte Luftmenge durch Lüftungsschlitze am Rumpfboden zum Impeller. Das Einziehfahrwerk unterscheidet sich hier ebenfalls, denn es ist gefedert und sehr massiv ausgeführt. Als Besonderheit weist der Viper Jet von HSD Landescheinwerfer am Bugfahrwerk und Positionsluchten auf.

Erfahrungen im Flug

Eines gleich vorweg: Die Antriebsleistung des Impellers ist mehr als ausreichend und besitzt genügend Kraft für alle gängigen Kunstflugfiguren. Die Winglets an den Tragflächenenden sorgen für präzise Flugmanöver und ausgewogene Flugeigenschaften. Der 10 Blatt-Impeller bietet einen sehr realistischen und überzeugenden Sound, der Unterschied zu einer Turbine mit Kerosinbetrieb ist kaum erkennbar. Kunstflugfiguren wie Rollen, Loops, Auf-Abschwünge, Kuban-Acht usw. sind kein Problem und verhelfen zu unbegrenztem Flugspaß. Im Rückenflug ist kein Nachdrücken notwendig, das Modell fliegt neutral und gerade. Selbst die Landung ist problemlos, einfach den Schubknüppel auf

TECHNISCHE DATEN

Modellname	Viper Jet
Typ	Impeller elektrisch
Bauweise	EPO
Hersteller/Vertrieb	HSD/DMT
Preis	469,90 €
Bezug	DMT- Modellsport

AUFBAU

Rumpf	EPO
Tragfläche	EPO
Leitwerk	EPO

ABMESSUNGEN

Spannweite	1.400 mm
Länge	1.274 mm
Gewicht (Herstellerangabe)	3.260 g
Fluggewicht Testmodell	3.400 g

VERWENDETER ANTRIEB

Motor	Brushless Outrunner 3541 1.550 KV
Impeller	90 mm 10 Blatt EDF
Regler	80-Amp BEC Brushless ESC (HobbyWing)
Akku	LiPo 5.000 mAh, Hacker

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender	Multiplex Profi TX
Empfänger	Multiplex
Seite	12-g-Digitalservo
Höhe	12-g-Digitalservo
Quer	12-g-Digitalservo
Störklappen	12-g-Digitalservo



Schleppgas zurücknehmen und ausschweben lassen, bis der Viperjet auf der Piste aufsetzt.

Fazit

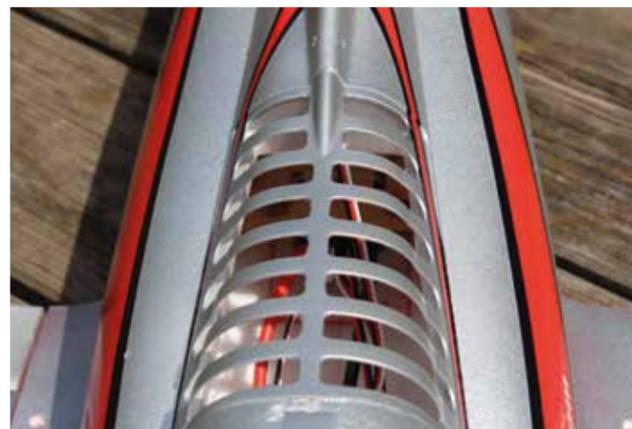
Der Viper Jet von HSD ist der ideale Aufsteigerjet für Piloten, die bereits mit kleineren Elektro-Impellerjets vertraut sind und nun eine neue Herausforderung auf diesem Gebiet suchen. Er ist die Eintrittskarte zu größeren GFK-Impellermodellen oder sogar in das Fliegen von kerosinbetriebenen Jets. Seine ausgewogenen Flugeigenschaften, gepaart mit einer kräftigen Portion Leistung bieten Flugspaß pur. Dafür sorgt auch die kurze Bauzeit, denn hier kann man durchaus von einem Plug-Play Modell sprechen, das mit wenigen Handgriffen einsatzbereit ist. **p**

◀ *Selbst der Landeanflug mit ausgefahrenem Fahrwerk und gesetzten Klappen ist unkompliziert.*



Der Aufbau des Viper Jets von HSD ist mit wenigen Handgriffen erledigt. Hier kann man durchaus von einem Plug-Play Modell sprechen, wo der Flugspaß im Vordergrund steht.

Für den 6s-Flugakku gibt es genügend Platz, um ihn mittels Klettband zu fixieren.



Die zusätzlichen Luftöffnungen auf dem Rumpfrücken sorgen für genügend Luftzufuhr des Impellers.



Der zehnbliättrige 90 mm Impeller verhilft dem Viper Jet zu ausreichend Leistung im Kunstflug.

BE ORIGINAL

SAB HELI DIVISION

Goblin Black Thunder
Goblin Black Nitro
Goblin 700 Comp.
Goblin 770 Comp.
Goblin Urukay
Goblin 380

BE ORIGINAL

wir knacken den Euro

natürlich direkt von uns...

NEU
Goblin 420

NEU
Goblin Comet

BE ORIGINAL

MATCH Lipo
Hardcore 3D Lipos

6S - 4 200mAh 45C/90C 22.2V
Leistung: 93.30Wh

Jeder Kit auch im Combo mit TOP Komponenten verfügbar

Kauf mich auf Raten

www.heli-shop.com
info@heli-shop.com
+43 (0)5244 61418-0

100% Vertrauen
SEHR GUT
Kein Risiko

Wir liefern auf Rechnung. Sie prüfen die Ware. Erst dann wird bezahlt. Bei jeder Gütegarantie.

Wenn unautorisierten Zugriff auf E-Mail Adressen durch Betreiber von Gütegaranten oder Bewertungsportalen.

Wir danken sehr!

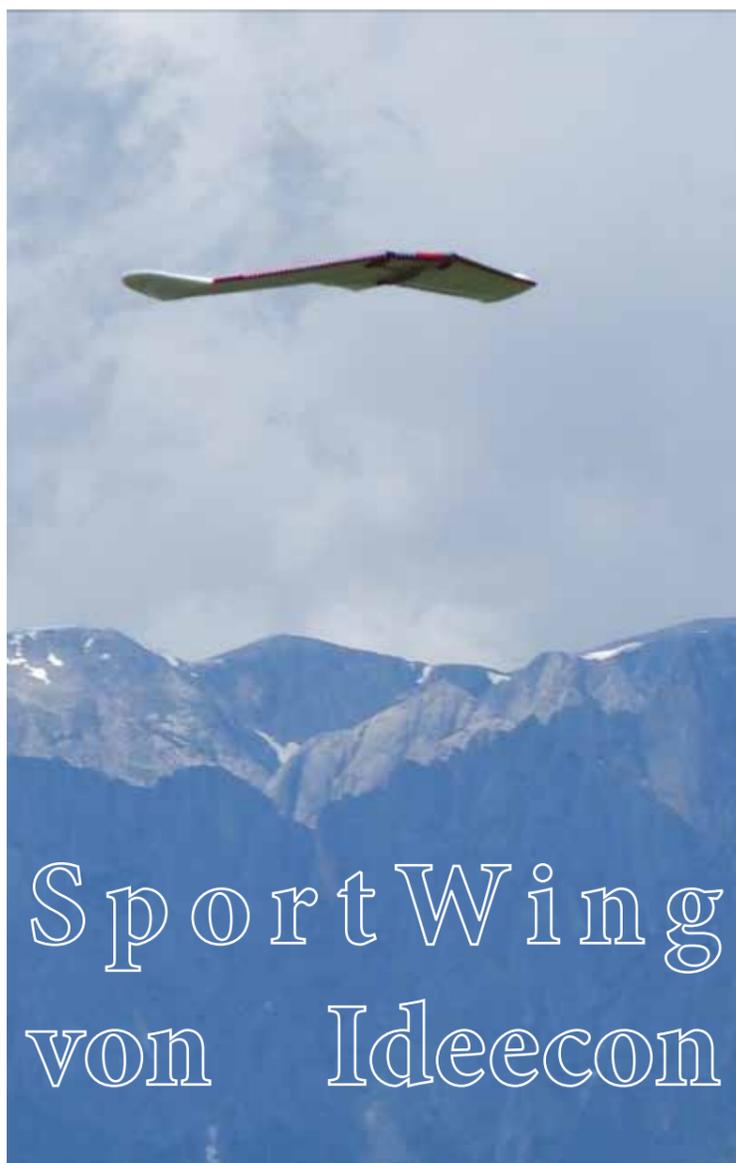
wirecard
PayPal **Verified by VISA**

Wir liefern auf Rechnung erst Ware - dann Geld Ratenzahlung bei uns selbstverständlich Top Service Hotline Lösung technischer Fragen

heli-shop.com **oft kopiert, nie erreicht**

Das offizielle SAB Goblin Portal
Direktversand
BE ORIGINAL
Service & Kompetenz
www.goblin-helicopter.eu

Jetzt ist er wieder da neu überarbeitet



Autor
Manfred Dittmayer
Bilder
Manfred Dittmayer, Wolfgang Wallner

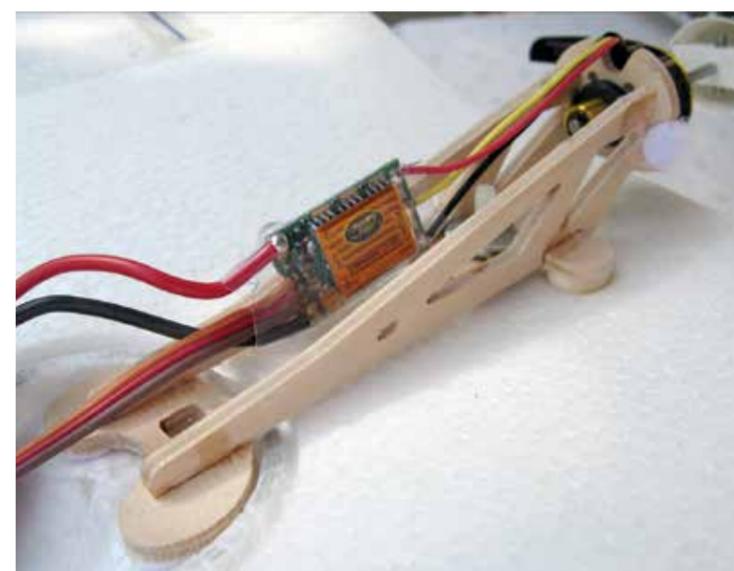
Vielen von uns sind sicher noch der PROJETI und der SportWing von Klaus Conzelmann bzw. robbe Modellsport in Erinnerung.

Bei unseren jährlichen Hangflugtagen in Großarl lernte ich Klaus als Teilnehmer persönlich kennen und er beeindruckte uns alle mit einem ausgezeichnet fliegenden Nurflügelmodell, dem neuen SportWing mit seinem einzigartigen Mövenflügel-Design.

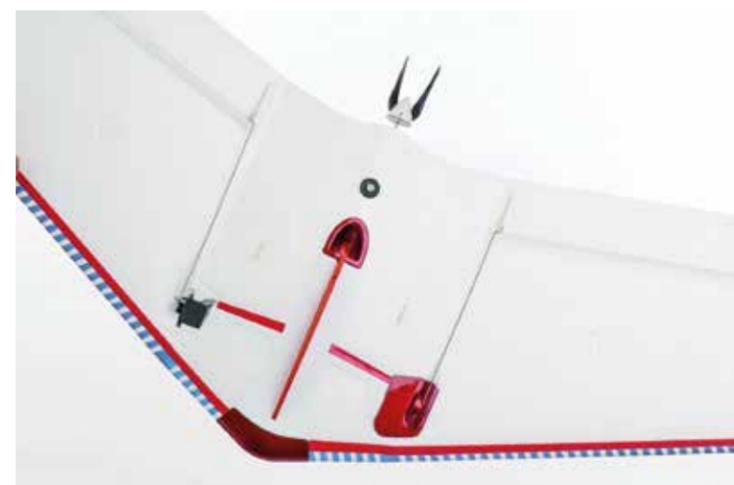
Der neue SportWing ist aus EPO-Schaum gefertigt, wodurch er wesentlich stabiler und haltbarer als sein Vorgänger ist. Das etwas höhere Fluggewicht verleiht dem SportWing erfreulich mehr Flugdynamik, sodass auch Fliegen bei böigem Wetter viel Spaß macht. Durch die neue CFK-Doppelholm-Verstärkung ist der Flügel besonders stabil. Der SportWing ist geschaffen für „Speeden“ an der Hangkante. Ist kein brauchbarer Hang in der

Nähe, so kann man den SportWing mit dem extra erhältlichen Brushless-Antriebsset im Handumdrehen zum Elektro-Segler umbauen. Der neue Brushless-Außenläufer mit spezieller zwei Millimeter Fernwelle ist exakt auf den mitgelieferten Druckpropeller 14-10, 5,5-4“ abgestimmt und ermöglicht dem SportWing rasante Steigflüge und einen völlig sicheren Start.

Im Thermikkurbeln ist der SportWing dank seiner Mövenknickflügel ein fliegerischer Genuss. Besonderes Vergnügen bereitet das Fliegen in der Gruppe mit mehreren SportWings, wir haben es ausprobiert. Da kann „Mann“ unbekümmert herumturnen, denn Berührungen mit anderen Wings steckt der SportWing locker weg.



Der Motorträger sitzt passgenau auf Klettunkten und wird mit einer Schraube gesichert.



Ein Blick auf die Kehrseite des SportWing zeigt die Servoabdeckung und die sehr wichtige und praxisnahe „Fingermulde“, die den Start erheblich erleichtert.



Die strömungstechnisch sehr gelungene Abdeckung der E-Motoreinheit.

Landungen auch im rauen alpinen Fluggelände können dem SportWing dank des EPO-Schaums kaum etwas anhaben und gibt es mal wirklich eine Beschädigung, so ist mit Sekundenkleber eine rasche Reparatur von kleineren Schäden möglich.

Dank der ausgezeichneten Bauanleitung erfolgt der Zusammenbau des Flügels in recht kurzer Zeit. Verwendet man das empfohlene Zubehör, so passt auch der Schwerpunkt exakt. Beim Umrüsten auf E-Version ist neben dem Antriebs-Akku noch rund 30 Gramm Blei Zugabe erforderlich.

Dank der wirklich guten Flugeigenschaften und außerordentlichen Robustheit, hat sich der SportWing in dieser Flugsaison zu einem meiner Lieblings- und IMMER-dabei Modelle entwickelt.

Wir haben in Großarl gleich vier Stück gebaut und geflogen und hatten tollen Flugspaß für relativ wenig Geld. ▶

WingGolf die Wettbewerbsidee, die einfach Spaß macht

Dem WingGolf liegt die Idee zu Grunde, einen Segler-Wettbewerb zu definieren, bei dem der Spaßfaktor im Vordergrund steht. Damit keine Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Modelle entsteht, ist nur der Original SportWing ohne aerodynamische Veränderung zugelassen. Dagegen sind individuelle Decors wie z.B. Airbrush-Lackierungen, möglich und gern gesehen.

WingGolf ist in Anlehnung an den Golfsport entstanden und einige Begrifflichkeiten werden in abgewandelter Form übernommen. WingGolf kann fast überall ausgetragen werden, sofern es die allgemeinen gesetzlichen Rahmenbedingungen für RC-Modellflugzeuge erlauben. Bedingt durch das verhältnismäßig geringe Abfluggewicht des SportWing (ca. 300 g) und der geringen Fluggeschwindigkeit, sind z.B. folgende Wettbewerbsorte denkbar: Modellflugplätze, Hangfluggelände, Sportstadion, Parks, Golfplätze sowie alpine Fluggelände, wie z.B. Fiss, Großarl, Spitzerberg etc.

Mehr darüber unter
<http://modellsport.ideecon.eu>



TECHNISCHE DATEN

Spannweite	1.240 mm
Länge	490 mm
Tragflächeninhalt	27,9 dm ²
Fluggewicht ca.	ab 330 g
Fluggewicht als Elektroversion ca.	490 g
RC-Funktionen	Querruder, Höhenruder, Motordrehzahl

EMPFOHLENES ZUBEHÖR

2x Mini-Servos in der Größe	
1x Mini-Empfänger	
1x Empfänger-Stromversorgung	
1x Lipo Akku	3s, 1.000 mAh

BRUSHLESS-ANTRIEBSSET SPORT WING NR. 3900

bestehend aus
BL-Motor, BL-Steller, Pushprop 14-10, 5,5-4", Motorträger CNC gefräst, inline lackierte, und konturgeräste Tiefzieh-Abdeckung und Kleinteile.

BL-Motor	2.250 KV
Drehzahl	ca. 13.650 U /min
Klapp-Prop	14 x 10 / 5,5 x 4"
Stromaufnahme	8,9 A
Gewicht-Antriebsset	75 g (ohne Akku)
Lipo-Akku	3s, 1.000 mAh

LIEFERUMFANG

- + Einteiliger Flügel mit separaten aerodynamisch geformten Winglets aus EPO-Schaum in Weiß.
- + RC- und Servo-Abdeckungen, Nasenverkleidung und Wurfmulde aus schlagzähem Kunststoff (teilweise inline lackiert und konturgerästä).
- + Komplette Ruderanlenkung, Ruderhörner aus GFK gefräst
- + Klettunkte selbstklebend
- + Decorbogen
- + Ausführliche bebilderte Bauanleitung



Hier drei der stolzen SportWing-Besitzer beim Zusammenbau ihrer Modelle.
Klaus Conzelmann (zweiter von rechts) unterstützt nicht nur mit Rat, sondern auch Tat!

DER KLASSIKER - VÖLLIG NEU DURCHDACHT

Der kleine **UHU**[®]

NO. 4316, SPANNWEITE 1330 MM

Graupner hat die neunte Generation des Klassikers "der kleine UHU[®]" komplett neu konzipiert: die größte Spannweite seit Bestehen dieser Modellreihe (1330 mm), widerstandsarmes Tragflächenprofil ohne Stützrippen, Kastenrumpf, V-Leitwerk mit Kurvensteuerung und getrenntem Trimmeruder. Die Flugeigenschaften des Modells konnten deutlich verbessert, der Preis deutlich gesenkt werden. Der neue "der kleine UHU[®]" ist Hochstart fähig und kann mit RC-Komponenten ausgestattet werden.*

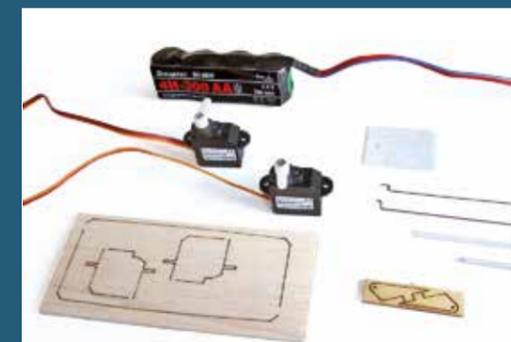
Erleben Sie dieses echte Modell – kleben, schleifen, spüren Sie das Material und genießen Sie sowohl die Entschleunigung, als auch die fantastischen Flugeigenschaften dieses zeitlosen Klassikers.

Selbstverständlich entspricht auch die neueste Version des »der kleine UHU[®]« den Richtlinien der gleichnamigen Freiflug-Wettbewerbsklasse.



* Entscheiden Sie vor Baubeginn, welche Version gebaut werden soll, Freiflug oder RC-Version.
Das fertig aufgebaute Freiflugmodell kann nachträglich nicht mehr mit Fernsteuerung ausgestattet werden.

Zubehör für die RC-Version:



No. 4316.90
Speziell für den kleinen UHU konzipierter RC-Ausbausatz. Packungsinhalt: 2 Digital-Servos DS 101 No. 7892, Empfängerakku 4N-300 AA 4,8 V 300 mAh No. 2584, 2 Bowdenzüge aus Kunststoff mit Innenzügen aus Stahl Draht Ø 0,5 mm, 1 Laserbrettchen aus 2 mm Balsa für die Servomontage im Rumpf sowie Kleinteile.

Zubehör für den Hochstart:



No. 242 Hochstartseil, Durchmesser 0,4 mm, Länge 100 m
No. 45.3 Hochstartgummi, Durchmesser 3 mm, Länge 30 m, weiß
No. 19 Seil-Fallschirm
No. 569 Hochstartring, Durchmesser 16 mm

Modelltasche Segler schick und praktisch

Die schönsten Startstellen für Seglerpiloten sind oft nur zu Fuß zu erreichen. Für den Transport von Modell und Sender auf den Berg oder zum Hang werden meist Rucksäcke oder spezielle Transporttaschen verwendet. Multiplex hat für den HERON eine formschöne und wirklich praktische Modelltasche vorgestellt. In Großarl konnte die Neuheit ihre Praxis-tauglichkeit beweisen.

Die Tasche im schwarzen, strapazierfähigen Stoff mit großem orangenem MULTIPLEX-Aufdruck macht einen qualitativ sehr guten Eindruck. Ausgelegt für den HERON mit 2,40 m Spannweite ist sie natürlich auch für andere Segler bis zu dieser Spannweite bestens geeignet. Die Tragflächen sind komplett geschützt und verschwinden samt Rumpf im Inneren. Es gibt drei separate Fächer für die Tragflächen und den Rumpf. Die aufgesetzte Außentasche ist sehr gut geeignet für Handsender wie die neue Cockpit SX und Zubehör. Die beiden Rucksackriemen sind in der Länge verstellbar und auch als Schulterriemen verwendbar. Getragen wird die Modelltasche als Rucksack oder über die Schulter und wie eine Gitarrentasche am Handgriff. Sie schützt Modell und Sender beim Transport im Auto genauso wie beim Aufstieg zum Hang.



An Wanderziel Fulseck angekommen, mit der Gondelbahn wär's bequemer aber nicht gesünder.

Praktischer Einsatz

Der HERON passt locker in die Tasche. Zusätzlich konnte ich noch eine Windjacke und ein Handtuch für den schweißtreibenden Aufstieg von 300 Höhenmeter zum Modell beipacken. Die Außentasche hat ebenfalls Reserven. Meine Cockpit SX 9, zwei 3s2.000 mAh Lipoakku und etwas Werkzeug passen ohne Platznot hinein. Zum Einsteigen in die Gondel finde ich den Tragegriff optimal angebracht. Bei der anschließenden Wanderung von der Laireiteralm zum Fulseck wurde die Modelltasche samt HERON von mir wie ein Rucksack getragen. Angenehm aufgefallen

ist dabei der Abstand von einigen cm zwischen Tasche und meinem Rücken. Dadurch wird dieser während des Aufstiegs gut belüftet. Insgesamt habe ich an diesem Tag mein Modell samt Sender gut acht km und 300 Höhenmeter getragen. Mein Irisch-Terrier hat sich für die schöne Wanderung mit einem extra Wuff bedankt. Die verstellbaren Tragegurte haben meine Schultern nicht gequält dafür gibt es ein extra Lob an die Multiplexleute. Natürlich bin ich mit dem HERON an diesem wunderschönen Sommertag auch geflogen. Wie gesagt, die schönsten Startplätze erreicht man „per Pedes“!



Fazit

Die neue Modelltasche von Multiplex ist ein sinnvolles Zubehör. Echt praktisch und optisch auch noch schön anzusehen kann ich sie wirklich empfehlen. Mein HERON samt neuer Modelltasche ist ein fixer Begleiter wenn's bald wieder auf den Berg geht!

◀ Die Cockpit SX 9 samt Lipoakku und Werkzeug haben in der Außentasche genügend Platz. Im Inneren wird der HERON gut geschützt transportiert.

TECHNISCHE DATEN

Abmessungen (L x B x H)	ca. 1270 x 150 x 270 mm
Gewicht	1.200 g
Hersteller/Vertrieb	MULTIPLEX/Handel
Preis	69,90 €

Autor
Wolfgang Wallner
Foto
Ingrid Wallner

Minimoa

Schempp-Hirth Gö3



Als ich im Winter 2014/15 nach längerer Holzbauabstinz, man kauft ja heute fertige Flugmodelle, ein RES-Segelflugmodell mit Kollegen baute, wurde in mir der Wunsch nach etwas Größerem für die Bau-saison 2015/16 wachgerufen.

Da mein Freund Peter „der Holzwurm“ vor einigen Jahren die Mimimoa gebaut hatte, kannte ich ihr eindrucksvolles Flugbild mit den geknickten Mövenflügeln. Allerdings war mir die sechs Meter Version doch etwas zu groß. Ich hatte nicht vor, mir extra ein neues Auto zu kaufen, mit dem man so ein Riesending transportieren kann. Beim Schmökern diverser Kataloge fiel mein Blick auf die Minimoa von

Autor
Alfred Pruka

der Fa. Krick, die eine Neuauflage mit 3.400 mm Spannweite herausbrachte. Sie besitzt gerade die richtige Größe für den problemlosen Transport. Gekauft habe ich den Bausatz bei der Fa. Kichert, die ihn mir innerhalb von zwei Tagen besorgte. Der erste Blick in den Baukasten bestätigte meine Befürchtungen: Die „Neuauflage“ war im Standard der ersten Version aus den 1970er Jahren ausgeführt. Die Balsa- und Sperrholzteile waren gestanzt, wobei ich die Balsaspanten ganz gut herauslösen konnte. Bei den Sperrholzteilen musste die Dekupiersäge her.

Baubeginn

Laut Bauschreibung sollte man mit dem Rumpf beginnen. Zum Eingewöhnen fing ich mit dem Höhen- und Seitenleitwerk an und baute erst danach den Rumpf.

Die Bauweise des Rumpfes erinnert an den Schiffsbau, da der Aufbau in zwei Hälften (Schalenbauweise) erfolgt, die dann nach der Beplankung zusammengeklebt werden.

Zu Dank bin ich einem deutschen Modellbaukollegen vom MFC Zell verpflichtet. Er hatte vor einiger Zeit die Minimoa gebaut und alle Bauschritte mit Bildern ausgezeichnet dokumentiert. Danke Internet! Das hat alles etwas einfacher gemacht, da die Baubeschreibung nicht sehr umfangreich ist. Apropos Bauschreibung: Die war nach kurzer Zeit teilweise unleserlich, da der Toner nicht fixiert war. Hier dürfte es sich ebenfalls um ein Produkt aus den 1970er Jahren handeln. Nachdem beide Hälften beplankt waren, wurden sie mit Uhu plus zusammengeklebt, wobei zugleich auch die Flügelbefestigungen fixiert wurden. Nach dem Verkleben kam dann das Verschleifen des Rumpfes, wo man sah, ob man sorgfältig die einzelnen Spanten in der richtigen Schräge zugeschiffen hatte. Alles passte, es waren keine Spalten sichtbar!

In die Nase kam noch ein Schleppkupplung und somit war der Rumpf samt Höhen- und Seitenleitwerk bis auf ein paar Kleinigkeiten fertig. Bevor ich mit dem Flächenbau beginnen konnte, mußten noch die Teile der Kabinenhaube verklebt und anschließend verschliffen und ausgeschnitten werden.

Flächenaufbau

Zuerst stellte ich einmal eine Helling für den Knick im Flügel her, danach konnte ich mit dem Bau der Flächen beginnen. Da im Originalplan die Rudermaschinen nicht in den Flächen, sondern im



Nach dem Zusammenfügen der beiden Rumpfhälften erfolgte das Überschleifen der Oberfläche sowie der Einbau der Servos für Höhen- und Seitenruder.



Die fertige Tragflächenhälfte vor dem Bespannen mit weißer Gewebefolie von Oracover.



Aufbau der rechten Tragflächenhälfte, dazu musste der Autor für den Knick eine spezielle Helling erstellen.



Viel Schleifarbeit war hier zu erledigen, bis die Form passte und das Seitenruder fertig zum Einbau war.



Das fertig gestellte Höhenleitwerk nach dem Verschleifen.

Rumpf mit langen Bautenzügen vorgesehen waren, entschloss ich mich zu einigen Änderungen. Die Servos fanden ihren Platz in den Tragflächenhälften, ebenso baute ich gleich hinter dem Hauptholm elektrische Störklappen ein.

Danach standen das Beplanken, das Einkleben der Eckverstärkungen für die Querruder und dem Verschleifen an. Nach dem Einstecken der Flächen, konnte ich die Minimoa erstmals im Rohbau in ihrer vollen Größe bewundern.

Oberflächenfinish

Nun konnte ich mit dem Bespannen beginnen. Nach einigen Überlegungen entschied ich mich für die weiße Gewebefolie von Oracover. Diese Folie lässt sich sehr gut verarbeiten und auch bei den Rundungen am Rumpf gab es keine Probleme. Nach dem Fertigstellen der Kabinenhaube verschönte ich abschließend Rumpf, Flügel und Leitwerk mit roter Farbe.

Nach dem Einbau der Servos im Rumpf für Höhe, Seite und Schleppkupplung und dem Aus-

wiegen des Schwerpunkts kam ich auf ein Gesamtgewicht 3.500 g. Hierzu benötigte ich lt. Plan noch 500 g Blei, die genau passten.

Erster Flug

Der Erstflug fand dann Anfang Juni 2016 auf der Teichalm bzw. Heulantsch statt. Nachmals Kontrolle aller Ruderfunktionen, ein kräftiger Wurf von meinem Freund Peter und die Minimoa stach wunderbar gerade in den Himmel. Leider war kurz vorher der Wind etwas eingeschlafen und so ging sich nur eine etwas längere Runde mit anschließender Landung aus. Die großen Querruder vertrugen noch ein wenig mehr Expo, sonst war alles perfekt eingestellt und dem nächsten Flug steht nichts im Wege.

Resümee

Wer sich nicht scheut ca. 350 Arbeitstunden zu investieren und keine Balsastauballergie hat, dem kann man den Bau der Minimoa nur empfehlen, es hat mir richtig Spaß gemacht. p

TECHNISCHE DATEN

Modellname	Minimoa
Typ	Segelflugzeug
Bauweise	Holzbausatz
Hersteller/Vertrieb	Krick Modellbau
Preis	259,99 €
Bezug	direkt und Fachhandel

AUFBAU

Rumpf	Holz bespannt
Tragfläche	Holz/Rippen bespannt
Leitwerk	Holz/Rippen bespannt

ABMESSUNGEN

Spannweite	3.400 mm
Länge	1.400 mm
Gewicht (Herstellerangabe)	3.500 g (leer)
Fluggewicht Testmodell	3.600 g

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender	Graupner MC 32
Empfänger	Graupner Hott GR-12
Empfänger-Akku	NiMh 5.000 mA
Seite	Hitec HS-85 BB MG
Höhe	Hitec HS-85 BB MG
Quer	Hitec HS-125 BB MG
Störklappen	Pichler 255 mm

Mantis

Der Mantis ist ein Elektrozwecksegler mit stattlichen 2.900 mm Spannweite. In der Version PnP wird das Modell mit sechs fertig verbauten Dymond D 260 MG Servos und dem passenden Elektromotor samt Spinner und Luftschraube geliefert. Die Vorfertigung und die Qualität sind sehr gut. Das alles wird einem zu einem unglaublich günstigen Preis geboten.

Autor
Wolfgang Prenner
Fotos
Cornelia

Der Bausatz

Perfekt verpackt, solide verarbeitet und fast schon flugbereit.

Die Flächen sind bis auf die Anlenkungen fertig. Die vier Servos sitzen in passenden Servorahmen und sind fertig verkabelt. Die sehr steifen Flächen sind fast blasenfrei mit original Oracoverfolie bespannt. Das in eine Ebene geklappte V-Leitwerk ist ebenfalls schon mit Ruderhörnern ausgestattet und bespannt. Der Rumpf besteht aus GFK mit CFK-Verstärkungen und hat schon die Multilock-Flächensicherung und die Multiplex-Gegenstecker für die Flächen fix und fertig verbaut. Er hat einige praktische Details: Luften- bzw. Auslässe, Griffrielen unter den Flächen und vor allem die Leitwerksaufnahme. Das V-Leitwerk wird von hinten eingeschoben und dann mit zwei Schrauben gesichert - sehr transportfreundlich.

Die Restarbeiten

An den Flächen gibt es nur noch die Anlenkungen herzustellen und die Abdeckungen zu befestigen. Bei einem Torsionsbolzen an der rechten Fläche musste ich kurz nacharbeiten, ansonsten passten die Multilock und Flächenstecker bestens. Das Leitwerk verschrauben und danach die Bowdenzüge an den Servos passend fixieren. Als Regler wurde der vorgeschlagene Dymond Profi Evo 65A gleich mitbestellt. Die Klappflugschraube und der Spinner sind schnell montiert. Den Empfänger habe ich fast bis zur Endleiste nach hinten geschoben und bei empfohlenen 3s, 2.200 mAh LiPo-

Akku den Schwerpunkt ohne Blei auf 87 mm gebracht.

Danach folgte das Programmieren:

Höhe +- 14 mm, 30% Expo

Seite + 12 mm - 10 mm, 20% Expo (je nach Geschmack eher noch mehr)

Quer + 18 - 10 mm, 30% Expo

Drei Flugphasen habe ich programmiert - der Aufwand zahlt sich aus!!!

Speed Querruder und Klappen ca. 2 mm nach oben

Neutral wie der Name sagt - alles im Strak

Thermik Querruder und Klappen ca. 5-6 mm nach unten

Bremse Quer + 15mm, Klappe -27 mm, Höhe -5 mm

Flugbericht

Der Erstflug geschah an einem für diesen April typisch gewittrigen Sonntag bei zunächst noch sonnigem Wetter. Jakob, eines unserer jungen Nachwuchstalente in Kirchschatlag, war auch am Platz und bot mir seine „Pilotendienste“ an ;) ... „Erstflug mach i immer no selba“ - und ab in die Luft mit dem Mantis. Mit Vollgas zog der Mantis flott und ohne weiteres Zutun steil in den Himmel. Nach minimalen Trimmkorrekturen flog der Motorsegler in allen drei programmierten Flugphasen absolut neutral und spritzig direkt. „Na, dann komm mal her, junger Mann“ sagte ich zu Jakob und übergab ihm sogleich meine Fernsteuerung. Nach ein paar kurzen Eingewöhnungsminuten zischte der Mantis durch allerlei Kunstflugfiguren und wurde eher „hotlinertypisch“



Der Mantis ist ein Elektrozwecksegler mit sechs fertig verbauten Dymond D 260 MG Servos und dem passenden Elektromotor.



Die Blockstreifen auf der Tragflächenunterseite sorgen für eine gute Sichtbarkeit.

Elektrosegelflugmodell
von Staufenberg

bewegt. Looping (positiv wie negativ), Rolle und Turn und vieles mehr steckt das Modell mit Leichtigkeit weg und überzeugt auch mit ordentlich Durchzug. Ich durfte mich dann auch noch kurz selbst am flotten Flugstil erfreuen, bevor die erste Landung anstand. Klappen raus und bei Fuß funktionierte schon beim ersten Mal recht gut.

Nach kurzer Ladepause und Weitergeben aller meiner Thermikweisheiten (Thermik findet man, indem man dort wegfliegt, wo keine ist), wollten wir auch noch die Thermikeigenschaften testen. Der Himmel hatte in der Zwischenzeit schon einige begünstigend dunkle „Bummerl“ und so wurde der Mantis jetzt richtig „zweckmäßig“ bewegt: Aufkurbeln und dann Abturnen! In der Thermikflugphase kann der Mantis sehr langsam und eng und dadurch sehr effektiv gedreht werden. Durch die gute Sichtbarkeit (Blockstreifen an der Unterseite) konnten wir ordentliche Höhen erreichen und diese dann - wie schon zuvor - genussvoll wieder abbauen oder weite Gleitstrecken zurücklegen. Dieser zweite Flug dauerte über 45 min und zeigt das wirklich große Potential dieses Modells - welches mir sicher noch lange Freude machen wird. Auch am diesjährigen Vereinsausflug in Großarl war der Mantis dabei und wurde oft und mit Erfolg geflogen. Gerade im Hochgebirge zeigte sich einmal mehr - ein Motor zur Reserve erspart so manchen Fußmarsch zum Außenlandeplatz.

Nach mittlerweile über 30 Flugstunden bin ich immer noch bei den oben beschriebenen Ruderausschlägen und Schwerpunkt geblieben.

Zusammenfassung

Einmal mehr bringt Staufenbiel ein ausgereiftes und alltagstaugliches Modell zu einem sensationellen Preis auf den Markt. Alle verbauten Komponenten passen perfekt zum Modell und verrichten ihren Dienst bis dato einwandfrei. Die Flugeigenschaften machen den Mantis für querrudererfahrene Neulinge bis hin zum Profi interessant. Ein Allrounder in der richtigen Größe.



Detailansicht des V-Leitwerks.



TECHNISCHE DATEN

Modellname Staufenbiel Mantis
Typ Elektrosegler
Bauweise Rumpf: GFK / Fläche: Styro- Abachi
Hersteller/Vertrieb Staufenbiel
Preis 469,- PNP / 349,- ARF
Bezug Fachhandel

AUFBAU

Rumpf GFK mit CFK verstärkt
Tragfläche Styro-Abachi fertig mit Oracover bespannt
Leitwerk Balsa fertig mit Oracover bespannt

ABMESSUNGEN

Spannweite 2.900 mm
Länge 1.290 mm
Tragflächeninhalt 68 dm²
Flächenbelastung 33,8 g/dm²
Tragflächenprofil HQ 2,5/9
Gewicht (Herstellerangabe) 2.300 g
Fluggewicht Testmodell 2341g

VERWENDETER ANTRIEB

Motor Dymond GTX-3546 (910 kV) fertig verbaut
Propeller 13 x 6,5" in PNP enthalten
Regler Dymond Profi Evo 65A
Akku Optipower 3S Lipo 2550mAh

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender DX9 und DX18
Empfänger Spektrum AR7350 7-Kanal AS3X Seite
Servos:
Höhe Dymond D 260 MG fertig verbaut
Quer Dymond D 260 MG fertig verbaut
Wölbklappen Dymond D 260 MG fertig verbaut

Flugfertig, abheben!



JEDEN MONAT
NEU AM
KIOSK!

Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.flugmodell-magazin.de/abo



Autor
Wolfgang Semler
Flugaufnahmen
Kim Contento



Joker 2 - Fliegen im Retrostil

Nach dem Öffnen des Baukastens und der ersten Begutachtung kamen mir sofort Erinnerungen an meine ersten ARF-Modelle aus der Zeit Ende der 1990er Jahre in den Sinn. Der vor mir liegende Baukasten des Joker 2 von Modellbau Pichler ist genau in diesem Stil ausgelegt. Jedoch mit dem Unterschied, dass der Bausatz aus dem Jahre 2016 Bauteile mit hochwertiger Qualität besitzt und der Lieferumfang sehr komplett ist.

So sind alle Komponenten lasergeschnitten und mit einer sehr reißfesten und widerstandsfähigen Bügelfolie überzogen. Durch die präzise Verarbeitung ergibt sich eine sehr gute Passgenauigkeit der einzelnen Teile. In der vorliegenden Combo-Ausführung sind sogar der Antrieb und die benötigten Servos enthalten. Der hohe Vorfertigungsgrad verspricht eine kurze Bauzeit, sodass der Flugspaß bald beginnen kann.

Für welche Kundengruppe ist der Joker gedacht? Das Modell ist ein Allround-Flugmodell für das Zwischendurch-Fliegen ohne

großen Aufwand- eben für alle Tage. Durch sein geringes Abfluggewicht lässt er sich sehr gutmütig fliegen, er ist einfach zu beherrschen, kann aber auch für den Kunstflug eingesetzt werden. Durch diesen breiten Anwendungsbereich ist der Joker 2 sowohl für den fortgeschrittenen Einsteiger, den Allrounder, als auch für den Profi geeignet, wobei Piloten jeder Gruppe ihre Freude und ihren Spaß damit haben werden. Auch für den Einstieg in den Segelflugschlepp ist das Modell geeignet, denn der kleine Kraftzweig bringt Segel-

flugmodelle bis zu einem Abfluggewicht von 3.000 Gramm locker in die Luft.

All die oben genannten Eigenschaften machen neugierig und verlangen nach Erprobung des Jokers. Also, nichts wie ab in den Bastelkeller und loslegen mit der Montage.

Der Zusammenbau beginnt

Nach dem Studieren der sehr übersichtlich gestalteten zweisprachigen Bauanleitung (Deutsch, Englisch) startete ich mit dem Einbau der Querruderservos in den Tragflächenhälften. Für das Einfädeln des Servokabels hat der Hersteller einen Bindfaden voreingezogen, der das Einziehen der Kabel sehr stark vereinfacht. An dieser Stelle sei gleich stellvertretend für alle verwendeten Servos erwähnt, dass jene der Type MASTER DS3012MG, erhältlich bei Modellbau Pichler zur Anwendung kommen. Sie sind in dem Combo-Paket enthalten und mit allen Zubehörteilen außer dem Flugakku komplett ausgestattet. Beim Einbau der Anlenkung fiel mir auf, dass die Gabelköpfe ohne Sicherungsmutter auf den zwei Millimeter Stahldraht geschraubt waren. Das wollte ich so nicht gelten lassen und ergänzte diese aus

meinem Fundus. Keine Mutter zu verwenden birgt die Gefahr, dass sich die Mittelstellung des Ruders verstellen könnte.

Im nächsten Schritt nahm ich den Einbau des Antriebsmotors vor. Hier kommt ein Brushlessantrieb der Marke Pulsar Brushless

40 C6217 zum Einsatz. Er wird mit vier Schrauben mit einem Durchmesser von drei Millimetern am Motorspant befestigt. Die dafür erforderlichen Löcher musste ich neu bohren. Da auch im Lieferumfang des Motors alle für die Montage benötigten Teile ent-

halten waren, konnte ich diesen Arbeitsschritt recht flott abschließen. Nur bei der Motorhalterung musste ich die mittlere Bohrung für die Motorwelle ein wenig erweitern und vier Beilagscheiben an den Befestigungspunkten unterlegen, da der an der Welle be-

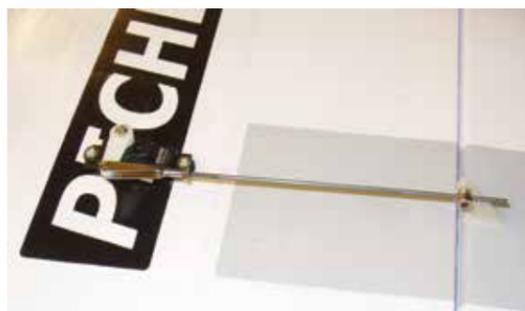




Der hohe Vorfertigungsgrad des Baukastens ermöglicht einen raschen Aufbau und einen schnellen Flugspaß.



In der Combovariante sind alle zur Fertigstellung benötigten Komponenten, wie Antriebsmotor, Servos, Regler, Flugakku und Luftschraube enthalten.



Die fertig gestellte Anlenkung des Querruders inklusive MASTER DS3012MG Servo. Leider war die zur Sicherung des Gabelkopfes benötigte Mutter nicht enthalten, sie wurde aus dem eigenen Fundus ergänzt.



Die zur Anlenkung des Seiten- und Höhenruders benötigten Servos befinden sich im hinteren Bereich des Rumpfes in unmittelbarer Nähe des Leitwerks.

findliche Stellring hier blockierte. Wichtig ist auch, dass die Schrauben zur Befestigung des Motors am Motorkreuz mit Schraubenlock gesichert werden. Ansonsten kann es passieren, dass sich die Schrauben lösen und der Motor sich lockert.

Der zugehörige Pulsar A-40 Regler mit 40A erhielt seinen Arbeitsplatz in dem Fach hinter dem Motorspant, wo sich auch der Schacht für den Flugakku befindet. Ich befestigte ihn mittels eines Doppelklebbandes am Rumpfboden.

Seiten-Höhenleitwerk

Anschließend wendete ich mich dem Einbau des Höhen- und Seitenleitwerks zu. Hierbei erfolgte auch die Montage des Spornrades. Verstärkt wird die Auflagefläche des Spornrades und die Verschraubung des Rumpfes durch ein zwei Millimeter Brettchen, das auf der Unterseite des Höhenleitwerks aufgeklebt wird. Die beiden Servos zur Anlenkung des Höhen- und Seitenruders baute ich in die dafür vorgesehene Bucht ein. Jedoch musste ich noch vorher die Bügelfolie entfernen und die Aussparung in der Länge etwas vergrößern, damit das Servo hineinpasst. Vor dem fixen Einbau der beiden Servos verlängerte ich noch die Servokabel mittels fertig konfektionierten Verlängerungskabeln, da die ursprünglichen für den Anschluss im Empfänger zu kurz waren.

Fertigstellungsarbeiten

Dazu gehört die Montage des Hauptfahrwerks bzw. des Spornrades, der Empfängereinbau, die Einstellung der Ruderwege sowie des Schwerpunkts.

Die Montage des Hauptfahrwerks und des Spornrades war schnell erledigt. Die dafür benötigten Teile liegen alle dem Bausatz bei, man muss keine zusätzlichen kaufen. Zur Sicherung der Muttern auf der Fahrwerksachse gegen Lockerung bzw. Verlust verwendete ich Schraubenlock. Als Empfänger kommt bei meinem Modell der Tactic TR 624 Sechskanalempfänger zum Einsatz. Er befindet sich im mittleren Teil des Rumpfes unterhalb der Tragflächenauflage. Auch war die anschließende Programmierung der Ruderausschläge des



Modells in meine Tactic TTX650 keine große Angelegenheit. Die benötigten Ruderausschläge sind in der Bauanleitung angegeben. Zusätzlich programmierte ich noch auf die Querruder 30% und 20% EXPO auf das Höhenruder.

Während der Kontrolle der Ruderausschläge und des Schwerpunkts – er liegt 82,5 mm von der Nasenleiste der Tragfläche entfernt stellte ich fest, dass der Schwerpunkt mit Hilfe des Flugakkus nicht einstellbar war, denn der Joker benötigt mehr Gewicht im Rumpfvorderteil. Schließlich musste ich 180 Gramm Blei zuladen, damit er passte. Hier liegt die Vermutung nahe, dass der Joker 2 für den Betrieb mit Verbrennungsantrieb vorgesehen ist, der doch mehr wiegt.

Testflüge

Praktisch für den Transport ist der Umstand, dass die Tragfläche teilbar ausgeführt ist. Zwei Kunststoffschrauben mit einem Durchmesser von 4x40 mm und einer Nase auf der Vorderkante sichern den Tragflügel am Rumpf gegen Verrutschen. Somit ist der Aufbau am Flugplatz rasch erledigt und der Joker kann nach dem Reichweitentest bereits zur Startposition rollen.

Nochmals alle Ruder kontrolliert und ich schob den Gashebel in Richtung Vollgas. Nach wenigen Metern hob das Modell auch schon ab. Mein erster Eindruck war, dass der Antrieb genügend Leistung bietet, denn ein fast senkrechtes

Steigen ist möglich. Ansonsten liegt das Modell sehr gut in der Luft. Die in der Betriebsanleitung angegebenen Ruderausschläge passen. Das zusätzlich auf die Quer- und Höhenruder programmierte EXPO hat sich ebenfalls als richtig erwiesen. Je nach persönlichem Können und Vorlieben eines jeden Piloten, können sie von den von mir gewählten Werten abweichen. Ebenfalls richtig herausgestellt hat sich die Zuladung des Ballastbleis, denn damit fliegt das Modell sehr neutral. So wie in der Beschreibung angeführt, ist der Joker 2 durchaus kunstflugtauglich. Rollen, Loops und Rückenflug - kein Problem, sie machen einfach nur Spaß!

Am Ende eines jeden erfolgreichen Fluges steht die Landung. Auch hier verhält sich der Joker 2 überraschend gutmütig. Ich nahm einfach vor dem Erreichen der Landeschwelle das Gas zurück und ließ es mit leicht gezogenem Höhenruder einfach bis zum Aufsetzen auschweben. Berücksichtigen muss man beim Landeanflug, dass der Joker 2 einen sehr guten Gleitwinkel besitzt und daher eine entsprechende Strecke bis zum Aufsetzen benötigt.

Zum Abschluss

Mit dem Modell Joker 2 erhält man ein alltagstaugliches Modell, das sowohl bei Einsteigern, Fortgeschrittenen als auch Profis seine Freunde finden wird. Durch den hohen Vorfertigungsgrad und der schnellen Aufbau kommt man recht schnell zum Flugspaß. Speziell in der vom Hersteller angebotenen Combo-Variante, in der alle benötigten Komponenten enthalten sind. Weniger gefallen konnte, dass zur Erreichung des korrekten Schwerpunktes eine Menge Blei (180 Gramm) benötigt wird und dies auch nicht in der Bauanleitung angegeben ist. Im Flug macht der Joker 2 durch sein großes Leistungsspektrum eine gute Figur und bietet für jeden etwas. Sowohl langsames Fliegen als auch Kunstflug gehören zum Programm des Modells. Dadurch ist der Joker 2 der ideale Begleiter für den fortgeschrittenen Einsteiger, der bereits erste Flugerfahrungen gesammelt hat bis hin zum Profi – er ist immer mit dabei!!! **p**

TECHNISCHE DATEN JOKER 2

Typ	Allround-Flugmodell
Bauweise	Holzbauweise mit Folie überspannt
Hersteller/Vertrieb	Pichler Modellbau
Preis	139 Euro, Combo-Variante 239 Euro
Bezug	Fachhandel

AUFBAU

Rumpf	Holz
Tragfläche	Holz
Leitwerk	Holz

ABMESSUNGEN

Spannweite	1.550 mm
Länge	1.130 mm
Gewicht (Herstellerangabe)	1.750 Gramm

VERWENDETER ANTRIEB

Motor	Pulsar Brushless 40 C6217
Propeller	Pi-Con 12 x 6
Regler	Pulsar A-40 Regler mit 40A
Akku	Red power 3s, 3.500 mAh

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender	Tactic TTX650
Empfänger	Tactic TR624
Empfänger-Akku	nicht verwendet
Seite	MASTER DS3012MG
Höhe	MASTER DS3012MG
Quer	MASTER DS3012MG

Der fertig montierte Antrieb samt Spinner und Luftschraube.



Im vorderen Rumpfschacht ist der Regler und Antriebsakku untergebracht. Gleich hinter dem Motorspant befindet sich auch das zur Einstellung des Schwerpunkts benötigte Blei.



The Pitts Project



Autor
Daniel Köck

Im Frühjahr 2015 suchte ich nach langjährigem 3D-Flug ein neues Projekt. Ich entschied mich für einen Doppeldecker mit etwa 2.200-2.300 mm Spannweite, der für einen 100 ccm Motor passte. Welches Modell es genau werden sollte, war noch unklar.

Nach kurzer Recherche standen die typischen Modelle Challenger, Ultimate und Pitts zur Auswahl. Doch dann stieß ich auf die Pitts Prometheus P2 von Skip Stewart. Beeindruckt von seinem Können und dem genialen Flugzeug war die Entscheidung getroffen: Es wird die Pitts Prometheus P2. Nach anfänglicher Euphorie kam dann die traurige Erkenntnis, dass es dieses Modell nicht zu kaufen gibt. Doch daran sollte es nicht scheitern, denn dieses Modell musste ich einfach haben. Kurzerhand entschloss ich mich dazu, die Pitts P2 selbst zu konstruieren und zu bauen.

Konstruktion

Als Vorlage für das Modell dienten eine Dreiseitenansicht der Pitts und unzählige Fotos, die ich im Internet finden konnte. Da das mein erstes selbst konstruiertes Modell war, und ich auch noch nie ein Holzmodell gebaut habe, ging es zuerst an ein intensives Brainstorming, auf welche Details besonderes Augenmerk zu legen ist. Das Ergebnis waren 70 Punkte, die von der Realisierung der Flächenstreben bis

nicht lange und zeichnete einfach mal drauf los. Mehrere Hürden waren während der Konstruktion noch zu nehmen, doch nach etwa 70 Stunden waren alle Einzelteile fertig und es konnte mit dem Bau begonnen werden.

Bau

Das Ausschneiden der Einzelteile übernahm zum Glück die CNC-Fräse, was sehr komfortabel und flott von statten ging. Alle Einzelteile konnten einfach zusammengesteckt werden, und es ergab sich automatisch die richtige Geometrie. Eine Helling wurde nicht benötigt. Begonnen habe ich mit dem Bau der Tragflächen, denn diese waren das Kritischste an der Konstruktion. Alle Steckverbindungen passten wunderbar zusammen. Das Grundgerüst der Tragflächen war schnell gebaut, doch das Belplanen und Verschleifen verzögerte die Fertigstellung der Tragflächen noch um ein paar Tage. Die Leitwerke waren schnell erledigt und es konnte mit dem Rumpf begonnen werden. Beim Rumpf galt leider dasselbe wie bei den Tragflächen. Das Grundgerüst stand sehr schnell, aber die Kleinigkeiten zogen sich.

GFK Formen

Nachdem der Rohbau fertiggestellt war, konnte ich mich auch nicht mehr davor drücken, die GFK-Formen für Motorhaube und Kabinenhaube herzustellen. Für die Urmodelle habe ich die in fünf Zentimetern Abständen aneinander gereihten Spanten aus Holz konstruiert, welche die Außenform des Bauteils formten. Die Zwischenräume zwischen den Spanten habe ich dann mit Styrodur aufgefüllt und die Form grob geschliffen. Dann wurde das Styrodur mit GFK überzogen, gefolgt von tagelangem Spachteln und Schleifen. Zum Schluss wurden die Urmodelle noch lackiert und es konnte mit dem Abformen begonnen werden. Die Verarbeitung von Laminierharzen und GFK war mir natürlich nicht fremd, allerdings hatte ich mich noch nie mit dem Abformen beschäftigt. Eine ausführliche Anleitung konnte ich online finden, die nötigen Materialien habe ich bei R&G bestellt. Beide Formen wurden zweiteilig ausgeführt, das Ergebnis war sehr

hin zur kleinsten Kleinigkeit, wie die Verlegung der Benzinschläuche, reichten. Außerdem sollte der Bau ohne Helling möglich sein, was wieder konstruktive Besonderheiten verlangte. Danach ging es ans Konstruieren, wobei sich schon die erste große Frage stellte: Wo fängt man bei so einer komplexen Konstruktion überhaupt an? Mit dieser Frage beschäftigte ich mich jedoch

zufriedenstellend. Die Motorhaube selbst wurde dann aus einer Lage 110 g Gewebe und einer Lage 160 g Gewebe laminiert. Dieser langwierige Prozess hat etwa vier Wochen in Anspruch genommen.

Fertigstellung

Der Einbau der Elektronik ging schnell und komfortabel von statten, da bei der Konstruktion jede Servohalterung und jedes Ruderhorn schon berücksichtigt wurde. Motor und Dämpfer passten auch perfekt und auch die Tanks machten keine Probleme. Zum Einsatz kam ein ZDZ 112 B2RV-J mit JMB Dämpfern. Die Servos werden von einer Powerbox Competition SRS versorgt. Flugfertig, ohne Benzin und ohne Rauchöl, wiegt die Pitts P2 12,8 kg.

Erstflug

Für den Erstflug musste noch der Schwerpunkt ausgewogen werden. Das gestaltete sich zu Beginn schwierig, denn wo muss der Schwerpunkt bei einem Doppeldecker sein? Wie es in der Luftfahrt-technik-Vorlesung so schön hieß „make an educated guess“, wurde

TECHNISCHE DATEN PITTS PROMETHEUS P2

Typ Kunstflug Doppeldecker
Bauweise Holz
Hersteller/Vertrieb Eigenbau
Kontakt d.koeck@rocketmail.com

AUFBAU

Rumpf Holz/Rippen bespannt
Tragfläche Holz/Rippen bespannt
Leitwerk Holz bespannt

ABMESSUNGEN

Spannweite 2.200 mm
Länge ca. 2.000 mm
Fluggewicht 12,8 kg (trocken)

VERWENDETER ANTRIEB

Motor ZDZ 112 B2RV-J Champion
Propeller Mejzlik 28x10 Evo

VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender Futaba T14SG
Empfänger 2x Futaba R7008 SB
Empfänger-Akku 2x Hacker TopFuel 2s 3000mah
Seite 1x Hitec HS-8335SH
Höhe 2x Hitec HS-8335SH
Quer 4x Hitec HS-8335SH

auch hier mittels „Expertenschätzung“ der Schwerpunkt ermittelt. Der Erstflug selbst war dann sehr unspektakulär. Nach etwa 20 Metern erhob sich die Pitts in die Lüfte und flog schon mit wenig trimmen neutral. Gleich unspektakulär war dann auch die Landung. Nach dem erfolgreichen Erstflug ging es dann an die Erprobung der Kunstflugeigenschaften, welche mich auch überzeugten. Von dynamischem Kunstflug bis zu einfachen 3D Figuren ist alles dabei.

Alles in allem bin ich mit dem Ergebnis sehr zufrieden, und die Arbeit hat sich auf jeden Fall gelohnt. Einige Modellflug-Kollegen habe ich mit Frästeilen versorgt, sodass schon bald mehrere Pitts Prometheus P2 im Luftraum unterwegs sein werden. Jetzt geht es ans stetige Verbessern meiner Pitts und vielleicht werde ich auch noch eine Pitts Prometheus P2 mit 2700 mm Spannweite bauen.

Wenn jemand an mehr Details interessiert ist, findet er sie auf: <http://www.rc-network.de/forum/showthread.php/543617-Baubereich-Pitts-Prometheus-P2-2-2m>



Der fertige Rumpf im Rohbau vor dem Zusammenfügen mit den Tragflächenhälften.



Die rohbaufertige obere Tragfläche.

Der komplette Rohbau das erste Mal zusammen-gesteckt, es passte Alles!



Der stolze Erbauer mit seinem Modell.



5. Elektroimpeller-Meeting beim MFC Klagenfurt

Abwechselnd mit dem MFC Salzburg veranstaltet der MFC-Klagenfurt das wahrscheinlich größte Elektroflug-Impellertreffen Österreichs. In diesem Jahr waren die Freunde der Impeller-Modelle wieder auf dem wunderschön gelegenen Flugplatz im Rosental/Kärnten zu Gast. Bei traumhaftem Sommerwetter zeigten rund 40 Piloten am Wochenende vom 23.-24. Juli über dem Rosental ihre Elektrojets. Hier brannte die Luft nicht nur von den Temperaturen her, sondern auch die gebotenen Vorführungen trugen ihres dazu bei.

Vorbei sind die Zeiten, wo sich E-Jets wie lahme Krücken gerade so in der Luft halten konnten und man schon froh war, dass sie den Flug ohne Probleme überlebten. Früher wirkten sie eher wie ein fliegender Föhn, sie kreischten mehr als sie flogen.

Heutzutage besitzen Elektrojets dank optimierter Elektronik, sowie neuer Akku- und Antriebstechnik genügend Leistung, sodass sie ihren kerosinbetriebenen Brüdern um nichts nachstehen. Auch der Sound der Triebwerke hat sich von dem schon erwähnten Kreischen in ein leises wohlklingendes Fauchen verwandelt. Der Unterschied zu ei-

nem "richtigen" Strahltriebwerk ist dadurch fast nicht mehr gegeben.

Bereits Tage vor dem eigentlichen Meeting reisten einige Piloten an, um ihre Modelle zu testen bzw. den sehr gut ausgestatteten Flugplatz des MFC-Klagenfurt zu nutzen. Mit seiner 140 m langen Asphaltpiste, Clubhaus inkl. Küche und Hangar bietet er die idealen Voraussetzungen für eine solche Veranstaltung. Zusätzlich errichteten die Veranstalter Karl Heinz Gatternig und Peter Zarfl ein Zelt, das den Teilnehmern als Hangar zur Verfügung stand. Hier konnte geschraubt, repariert und Wartungsarbeiten unabhängig vom Wetter durchgeführt

werden. Ein super Service, den alle Piloten gerne annahmen.

Eröffnet wurde das Meeting durch Obmann und Landessektionsleiter Peter Zarfl, der auch gleich das Briefing vornahm. Der Ablauf sah ein ungezwungenes Fliegen vor, wobei jeder Pilot nach eigenem Ermessen und Einhaltung der Startreihenfolge fliegen konnte. Ein fixes Programm gab es nicht und die Veranstalter verzichteten auf eine Moderation, wodurch ein lockerer Ablauf gegeben war. Trotzdem nutzten alle anwesenden Piloten die Gelegenheit diesen toll angelegten Platz zum Vorführen ihrer Modelle, sodass den ganzen

Piloten die Gelegenheit diesen toll angelegten Platz zum Vorführen ihrer Modelle, sodass den ganzen Tag über bis Sonnenuntergang Flugbetrieb herrschte. Einige Piloten verwendeten das Meeting für Erstflüge und Tests ihrer Elektrojets, wodurch sich eine gewisse Spannung ergab.

Mittlerweile ist das Impellermeeting von einem Geheimtipp zu einer internationalen Veranstaltung angewachsen. So konnten die Veranstalter Teilnehmer aus der Schweiz, Deutschland und sogar aus Dänemark begrüßen. Natürlich gaben sich die Piloten der heimischen E-Impellerszene ebenso ein





Der Eigenbau-Eurofighter von Peter Zver im Maßstab 1:9.

Tag über bis Sonnenuntergang Flugbetrieb herrschte. Einige Piloten verwendeten das Meeting für Erstflüge und Tests ihrer Elektrojets, wodurch sich eine gewisse Spannung ergab.

Mittlerweile ist das Impellermeeting von einem Geheimtipp zu einer internationalen Veranstaltung angewachsen. So konnten die Veranstalter Teilnehmer aus der Schweiz, Deutschland und sogar aus Dänemark begrüßen. Natürlich gaben sich die Piloten der heimischen E-Impellerszene ebenso ein Stelldichein.

Nicht nur bei den Piloten ist das Meeting bekannt, sondern auch die Hersteller entdecken es für sich, wie dies die Anwesenheit von Daniel Schübeler von der Fa. Schüberle Jets beweist.

Die Modelle

Wie bereits eingangs erwähnt, haben sich die E-Impellermodelle emanzipiert und sind eine ernstzunehmende Disziplin geworden. Natürlich können in diesem Bericht nicht alle Modelle erwähnt wer-

den, obwohl sie es verdient hätten. Dies würde den Rahmen bei weitem sprengen. Es sollen ein paar Modelle stellvertretend für die Vielzahl der anwesenden Jets vorgestellt werden.

Den Beginn macht der Eigenbau-Eurofighter von Peter Zver im Maßstab 1:9 mit einer Länge von 1.800 mm, einer Spannweite von 1.230 mm, der von einem Aeronaut T4000 mit Neu 850 Motor angetrieben wird. Ein 12s, 6.000 mAh LiPo Akkus sorgt für die notwendige Energie im Flug. Das von Wolfgang Obermeier erbaute sieben Kilo schwere Modell hatte am 14.11.2010 seinen Erstflug, der mit einem Motorabsteller (Kühlprobleme) endete. Diese sind jedoch längst behoben und der Eurofighter fliegt absolut zuverlässig.

Seinen Erstflug erlebte die Black Horse Mig-29 von Helmut Wenzel auf dem Impeller-Meeting. Helmut führte zahlreiche Modifikationen am Modell durch, wodurch das Fliegen nun wahre Freude bereitet und problemlos ist. Die MIG 29 wird von zwei WeMoTec Midifan-



Blick in das Hangarzelt, wo die Möglichkeit bestand, Modelle aufzubewahren.



Hier konnten auch Reparaturen oder Servicearbeiten durchgeführt werden.



Karl Heinz Gatternig und Daniel Schübeler beim Auslesen der Triebwerksparameter.



Die F-16 Minute Men von Jörg Rehm schwebt zur Landung herein.



Die F9F-Cougar von Karl Heinz Gatternig kurz nach dem Start.



Die MIG-29 von Helmut Wenzel erlebte beim Meeting ihren erfolgreichen Erstflug.

HET 650/681130 mit 10s, 5800 mAh angetrieben, wobei geplant ist, diese auf 12s-LiPo-Akkus umzurüsten. Die Spannweite beträgt 1.400 mm, die Länge ist mit 2.000 mm angegeben.

Nicht minder beeindruckend ist die Mirage III R5 von Marcel Hotz, die in der Sonderlackierung des letzten bei der Schweizer Luftwaffe eingesetzten Musters nachgebaut ist. Das Eigenbau-Modell mit einer Länge von 2.700 mm und einer Spannweite von 1.450 mm wird von einem Amaker 140 Impeller und NEU 2215 angetrieben. Die notwendige Energie liefern 2 x 6.000 mAh LiPo-Akkus, die über einen Jeti Spin 300 Regler den Motor versor-

gen. Mit seinem Abfluggewicht von 10.500 g gehörte das Modell zu den Schwergewichten des Meetings.

Einen weiteren Erstflug erlebte am späten Samstagnachmittag der Saab Draken von Georg Petocnik. Das Modell ist in Tetris-Bauweise aus Styrodur aufgebaut und mit Folie überzogen. Es besitzt eine Länge von 2.000 mm und eine Spannweite von 1.400 mm. Für den nötigen Vortrieb sorgt ein 90 mm Impeller mit einem HET 768/1120 Motor der von einem 12s, 5.200 mAh Akku versorgt wird.

Weitere tolle Modelle präsentierten Jörg Rehm F-16 Minute Men, Robert Steinwender Fiat G91, Jürgen Gollnow F-20, Bernhard Kuis-

le-F16 mit Katapultstart, Karl Heinz Gatternig F9F-Cougar und Christian Fatzer Me 262 und viele mehr.

Zum Abschluss gilt noch der Dank der gesamten Mannschaft des MFC Klagenfurt für die tolle Unterstützung und Versorgung während des Meetings, sodass sich alle Piloten wohl fühlten und hier schöne und unvergessliche Tage genossen.

Das Elektroimpeller-Treffen findet 2017 dann wieder beim MFC Salzburg statt, und wir sind schon jetzt gespannt, welche neuen Modelle uns dort erwarten. p



Die Mirage III R5 von Marcel Hotz in der Sonderlackierung des letzten bei der Schweizer Luftwaffe eingesetzten Musters.



Teamgeist wurde groß geschrieben, wenn mal etwas nicht so ganz funktionierte.



Die einzige Pilotin des Meetings, Elke Linseder, präsentierte eine L-39 Albatros.



Prächtiges Wetter und ein sehr gepflegtes Fluggelände sind Garantien für eine erfolgreiche Veranstaltung.

21. Internationales

Jugendflugsportlager

MFC-Ikarus-Ohlsdorf 10. - 16.7.2016

Zwanzig Jahre wurde unter der erprobten Leitung von Peter Zarfl und seinem Team das internationale Jugendflugsportlager in Kärnten erfolgreich durchgeführt. Im heurigen Jahr kam es zu einer Änderung sowohl des Austragungsortes, als auch in der personellen Besetzung. Die Austragung fand in Oberösterreich und zwar in Ohlsdorf statt und mit der Leitung dieses internationalen Jugendflugsportlagers wurde ich betraut.

Kurz zur Vorgeschichte! Als ich im Herbst vorigen Jahres gefragt wurde, ob ich mir die Koordination der Jugendarbeit im Österreichischen Aeroclub vorstellen könne, habe ich nicht lange gezögert und mich für diese große, aber auch schöne Aufgabe bereit erklärt. Ich habe über 40 Jahre Jugendarbeit im Bereich des Modellflugportes betrieben und 30 Jahre hindurch ohne Unterbrechung ein Jugendlager in Kaindorf bei Hartberg geleitet. Als Physiklehrer habe ich es

nicht schwer gehabt, den Kontakt zu vielen Jugendlichen im Bereich des Modellflugportes aufzubauen und über viele Jahre hindurch aufrecht zu erhalten.

Ein internationales Jugendflugsportlager zu leiten war für mich eine neue aber reizvolle Aufgabe. Besonders erfreut war ich, dass sich das gesamte Kärntner Team bereit erklärte, mich bei diesem Jugendlager als Helfer zu unterstützen.

Als nächstes suchte ich den Kontakt zu den Ohlsdorfer Modellflugfreunden. Auch hier wurde ich vom

Obmann Gerhard Huemer und seinem Team herzlichst aufgenommen. Insgesamt gab es in Ohlsdorf drei Vorgespräche, bei denen die Infrastruktur und die Organisation im Mittelpunkt standen, wobei der Kontakt zu Peter Deisl, der auch in Kärnten schon mit von der Partie war, sehr wichtig und sehr hilfreich war. Peter will sich auch künftig in Oberösterreich in der Jugendarbeit stark engagieren.

Bereits einen Tag vor dem Jugendflugsportlager trafen sich alle Verantwortlichen am Flugplatz. Aus Kärnten waren Peter Zarfl, Andreas Walcher, Dietmar Kuschnik, Manfred Schwarz und Andreas Walcher gekommen, aus Ohlsdorf Peter Deisl, der von Jürgen Menzl unterstützt wurde. Die Stimmung war vom ersten Tag an schon sehr gut!

Am Sonntag, den 10.7., trafen die jungen Modellflieger mit ihren Eltern beziehungsweise mit ihren Betreuern allmählich ein. Insgesamt hatten sich 30 Jugendliche angemeldet. Zwei sagten aus gesundheitlichen Gründen ab, sodass letztendlich 28 Teilnehmer an dem Jugendflugsportlager teilnahmen. Unter der Leitung von Remo Kalberer kamen fünf Jugendliche aus

der Schweiz, worüber wir uns sehr freuten. Aus Deutschland gab es leider keine Meldung. Bereits bei der Anmeldung, die bis 17 Uhr stattfand, konnte man feststellen, dass sowohl die Eltern als auch die Jugendlichen sehr aufgeschlossen und entgegenkommend waren. Auch der regierende Juniorenweltmeister F3C-Helicopter, Thomas Rettenbacher, nahm an diesem Lager teil. Dies war schon eine bedeutende Aufwertung und mit seiner freundlichen und liebenswerten Art fand er überall volle Anerkennung. Er hatte bei diesem Jugendflugsportlager auch die Gelegenheit, sich auf die kommende Europameisterschaft vorzubereiten.

Pünktlich um 17 Uhr war dann die offizielle Eröffnung des 21. intern. Jugendflugsportlagers am Modellflugplatz des MFC-Ikarus-Ohlsdorf. Nach den launigen Ansprachen von Vereinsobmann Gerhard Huemer, Gerhard Niederhofer, Peter Zarfl und dem Vizebürgermeister Alexander Ortner, bei denen auch die Ehrengäste Pater Alois und der großzügige Sponsor von Konrad Elektronik, Herr Walter Richter, begrüßt wurden, wurde das erste gemeinsame Abendessen serviert.

Nach dem Abendessen wurde von Peter Deisl in einem Briefing die Haus- und Platzordnung genau erklärt. An dieser Stelle muss ich die großartige Organisation des MFC-Ikarus-Ohlsdorf besonders hervorheben. Es wurde eine hervorragende Infrastruktur mit Containern für Wasch- und Toilettenanlagen, sowie ein eigenes großes Zelt für das Abstellen der vielen Flugmodellen aufgestellt. Die großzügigen Räumlichkeiten des Vereines boten genug Platz für die Ausgabe und Einnahme des Essens sowie für eventuelle Reparaturarbeiten. Für die Jugendlichen standen zwei sehr gepflegte Rasenflugplätze zur Verfügung, die auch ständig genutzt wurden.

Mit ständig genutzt meine ich, dass ich um sechs Uhr in der Früh den Start des ersten Flugmodells wahrnehmen konnte und um 23 Uhr 30 den letzten beleuchteten Hubschrauberflug bestaunen konnte. Noch mehr staunte ich über das überdurchschnittliche Können aller Jugendlichen bei diesem Jugendflugsportlager. Egal ob

Flächenflugzeuge, Hubschrauber, Quadrocopter oder Race Copter, überall wurde Großartiges gezeigt. Besonders beliebt war es, mit kleinen Elektrojets möglichst tief im Kunstflug über das Rapsfeld zu fliegen, wobei das Berühren des Modelles und anschließende Rascheln der Ähren des Rapsfeldes allgemeinen Beifall bewirkten. Die Kids hatten dabei ihren Spaß!

Am zweiten Tag war es besonders heiß, sodass ein Teil der Jugendlichen mit einigen Betreuern den nahegelegenen Schwimmteich aufsuchten. Der Rest ließ sich von der Hitze nicht abhalten und genoss das Fliegen. Als alle wiederum beisammen waren, wurden wir mit Eis überrascht, dass die Gemeinde Ohlsdorf spendete.

Am dritten Tag war es am Vormittag noch recht schön und so konnte ich einen Jugendwettbewerb mit Zeit-Zielfliegen starten. Dazu standen zwei Modellflugzeuge (Conscendo S) bereit, die ich freundlicherweise von der Firma Horizon Hobby nach der Welser Messe zur Verfügung gestellt bekam. Man hatte eine Minute Motorlaufzeit zur Verfügung und musste dann drei Minuten segeln, wobei die Landung extra mit Punkten bewertet wurde. Dies gefiel nicht nur den Jugendlichen, auch die Helfer wollten einen eigenen Wettbewerb haben, der auch durchgeführt wurde. So entstand der erste internationale „Ohlsdorfer Rapsfeld-Contest“! Es war für alle eine Gaudi!

Leider kündigten sich am dritten Tag die ersten Regenwolken an. In den Regenspauzen konnte aber ausgiebig geflogen werden. Am Nachmittag besuchte uns Thomas Suter, ein jahrelanger Begleiter der Schweizer Jugendmannschaft in Kärnten, mit seiner Frau. Bei diesem Treffen wurde auch das nächstjährige intern. Jugendflugsportlager, das in Interlaken stattfinden soll, besprochen.

Am vierten Tag wurden wir von der Firma Conrad nach Linz/Leonding eingeladen, um das Lager und den Verkauf dieser Firma zu besichtigen. Walter Richter von der Firma Conrad hatte die Busfahrt dorthin mustergültig organisiert. Nach der sehr interessanten Führung durch die dortige Geschäftsleitung bekamen alle ein Mittagessen und so konnten wir gestärkt die Fahrt



Walter Richter mit seinem „Zuckerlbomber“ beim Abladen seiner süßen Fracht.



Das Zelt Dorf der Kids beim Jugendsportlager.



Andy Wildauer bei seiner großartigen Flugvorführung.



Dank für die Unterstützung des Schweizer Aeroclubs: Gerhard Niederhofer-Remo Kalberer.

Erstflug des Segelflugmodells Eta von Bruckmann

TECHNISCHE DATEN

Derzeit ist das Modell der Eta vermutlich das weltweit größte Modellsegelflugzeug.

Flügelspannweite	15.450 mm
Mittlere Flügeltiefe	319 mm
Flügelstreckung	53
Flügelfläche	472 qdm
Gewicht	39 kg
Flächenbelastung	83 g/qdm
HLW Spannweite	1.594 mm
Rumpflänge	4.820 mm

der Rumpf besteht aus zwei Komponenten (transportfreundlich).
Flügelprofile HQ Strak (HQ-DS, HQ-ACRO, HQ-Winglet), HLW Profile HQ-ACRO symmetrisch

In einer Fläche befinden sich z.B. 8 Servos. Eingebaut wurde ein Klaptriebwerk von Schambeck. Detailgetreu gestaltet wurde auch das Cockpit.

Autor
Ossi Maier

Die Eta im Original ist ein eigenstartfähiges doppelsitziges Segelflugzeug mit 30,90 m Spannweite, das in der offenen Klasse geflogen wird. Es ist das weltweit größte und leistungsfähigste Sportsegelflugzeug, dessen



Erstflug am 31. Juli 2000 stattfand.

Und wer hätte gedacht, dass sich so kreative Männer wie Gerhard und Gernot Bruckmann, der namentlich selben Modellbaufirma, nach fast 16 Jahren dieses exklusive Flugzeug im Maßstab 1.2 nachbauen würden. Wer Bruckmann kennt weiß, dass nichts unmöglich ist. Also entstand nach mehr als 1000 Stunden Planung, Berechnungen und Arbeit die Eta.

Angeführt werden muss, dass drei weitere Techniker aus Slowenien, Rastko KOS, zuständig für die Berechnung der Aerodynamic, Matjaz REMEC und sein Bruder Joze die CAM, CNC – für die Programmierungen und die Herstellung des Rumpf-Urmodells verantwortlich waren.

Am 06.07.2016, gegen 10:00 Uhr, bei strahlend blauem Himmel und besten Verhältnissen, war es dann so weit. Auf unserem Flugplatz in Feistritz/Gail in Kärnten und dem frisch gemähten „Fast-Golfrasen“, der wie immer von unserem Obmann Hans WALLNER exzellent gepflegt wird, fand der Erstflug der eta statt. Der Pilot war selbstverständlich der Profi Gernot und als

Schlepp-Pilot fungierte sein Vater Gerhard mit dem bewährten Swisstrainer. Am Flugplatz eingefunden hatten sich zahlreiche Experten des Flugmodellsportes, nicht nur aus Österreich, sondern auch aus Deutschland und Slowenien. Der Start erfolgte problemlos bei leichtem Gegenwind. Nach wenigen Metern hob die eta elegant ab. Der Flug verlief ebenfalls äußerst ruhig und problemlos, so Pilot Gernot. Es war eine wahre Augenweide, die Maschine majestätisch im Flug und in extrem engen Kurven kreisen zu sehen. Es mussten lediglich wenige Trimmsschritte durchgeführt werden. Entspannt landete Gernot die Maschine butterweich auf dem Flugfeld. Der Applaus galt dem Piloten, den Erbauern und Technikern aus Slowenien. Danach wurde stilgerecht mit einem Glas Sekt angestoßen.

Es folgten noch mehrere Schleppflüge, wobei etwas Blei zugegeben wurde. Etwas schwieriger war dann der Start mittels Klaptriebwerk. Da der Boden am Flugfeld wegen des Starkregens am Tag zuvor doch etwas aufgeweicht war, hob die eta erst ca. im zweiten Drittel des Flugfeldes (ca. 100m) ab. Ein weiterer Umstand dürfte das Fahrwerk sein, das von Bruckmann noch etwas nach vorne verlegt wird.

Fazit: Wer dieses Gerät sein Eigen nennen darf, hat etwas ganz Exklusives, das jeden Modellfreak in seinen Bann ziehen wird.

Mit Worten kann man die schönen Flugbilder der eta kaum beschreiben, man muss es gesehen haben. p

CONRAD ELECTRONIC

Tekkie Profis Ausgestattet mit Technik-Highlights



YUNEEC
ELECTRONIC SOLUTIONS

Typhoon H Hexacopter Kameraflug RTF

4K-Kamera · Integriertes Touchdisplay · Return Home-Funktion · Follow Me/Watch Me-Funktion · Max. Flughöhe 122 m · Max. Steigrate 5 m/Sek. · Max. Geschwindigkeit 10 m/Sek. · Flugzeit 25 Min.
Best.-Nr. 1460577

Für alle Hobby-
und professionelle
Anwendungen!

47⁹⁹

SMART PRÄZISE
VOLT CRAFT
3 Jahre Hersteller-Garantie
Exklusiv bei Conrad

Taschenmultimeter VC-10

Automatische Bereichswahl · Selbstrückstellende Stromsicherung · Berührungsloser Spannungsdetektor · Fest angeschlossene Messleitungen · Durchgangsprüfung < 150 Ω · Auto-Power-Off · Inkl. 2 Knopfzellen (LR44).
Best.-Nr. 123010

74⁹⁹

statt 78,99
Sie sparen € 4,-

3 Jahre Hersteller-Garantie
PREMIUM QUALITY
SMART PRÄZISE
VOLT CRAFT

AC/DC Mini-Stromzange VC-521

AC/DC (AVG) Strommessung bis 400 A · Berührungsloser Spannungsprüfer (NCV) · Widerstandsmessung · Kapazitätsmessung · Temperaturmessung.
Best.-Nr. 122919



dji

Quadrocopter Phantom 4 Kameraflug RTF

Headless-Mode · Coming-Home · FPV (First Person View) inkl. GPS-Funktion · Inkl. Kamera (Auflösung: 12 Mio. Pixel) · 2.4 GHz Fernsteuerung · LED-Beleuchtung · Auto-Follow · Max. Geschwindigkeit 72 km/h · Hinderniserkennung · Flugzeit 28 Min. · 12.5 V LiPo / 5.350 mAh · (L x B x H) 289.5 x 289.5 x 196 mm · 1.380 g.
Best.-Nr. 1426499

869^{,-}

statt 899,-
Sie sparen € 30,-

Top bewertet
★★★★★
auf conrad.at

DREMEL

3D Drucker Single-Extruder

Druckvolumen (X/Y/Z) 230 x 140 x 150 mm · Dremel 3D-Software · 230 V · Single-Extruder, PLA · 1x USB, SD-Slot · 150 W max. Leistungsaufnahme.
Best.-Nr. 1340164

Viele weitere Informationen zum Thema 3D-Druck erhalten Sie hier über unseren Online-Flyer.



www.conrad.at

Neues von den Antiken

Autor
Christian Brandtner
Schriftführer des ÖAMF

Als Antik sieht der moderne Mensch dieser Tage ja schnell etwas an. Vom Handy ohne Touchscreen bis zum Haushalt ohne Internet. Auch wir Modellflieger machen da keine Ausnahme. Sender ohne 2,4 GHz, Modelle, wo man vor dem Erstflug noch selbst Hand anlegen muss - Eindeutig Antik! Aus diesem Blickwinkel ist auf alle Fälle der antike Modellflug zu sehen. Es geht dabei um Flugmodelle, die vor 1950 konstruiert wurden. Also fast aus-

schließlich Freiflugmodelle in Rippen- / Spantenbauweise aus Holz und Papierbespannung. Diesen Modellen hat sich seit 2006 der aus der IG-ÖAMF hervorgegangene Österreichische Antik Modellflug Verein verschrieben. Den Verein mit Sitz in Baden bei Wien leitete neun Jahre Gerhard Rauter. In der Generalversammlung am 31. Jänner 2016 wurde er hierfür für seine Verdienste um die Antiken von Vizepräsident des ÖAeC Ing. Roland Dunger mit der goldenen Ehrennadel des ÖAeC ausgezeichnet. Zugleich konnte seinem Wunsch nach einer Nachfolge entsprochen werden und ein neuer Vorstand unter der Leitung von Raimund Steurer wurde einstimmig gewählt.

Die neue Führung hat sich viel vorgenommen und sich Folgendes zum Ziel gesetzt:

- Ausrichtung von vier Wettbewerben 2016
- Kontaktaufnahme zu weiteren Antikmodellfliegern in Österreich
- Diskussion über eine Reform der MSO-Wettbewerbsregeln.

„Wir verstehen uns als Plattform und Sprachrohr aller in Österreich am antiken Modellflug Interessierten“ wird Obmann Raimund Steurer zitiert und Obmann Stellvertreter Fritz Mang ergänzt: „Wir wollen die Szene durch eine maßvolle Öffnung des Regelwerks verbreitern und laden alle Interessenten zur Mitgestaltung ein“. Sie sind Alle eingeladen, auf der Website www.oesterr-antik-modellflug-freund.at, per E-Mail an info@oamf.at oder telefonisch Kontakt mit dem Vorstand aufzunehmen. Ein perfekter Anknüpfungspunkt ist auch der Besuch eines Antik-Wettbewerbes des ÖAMF. Solche fanden am 17. April als Osterfliegen und am 1. Mai 2016 in Form der NÖ-LM, beide am Flugplatz des MFC



Wiener Neustadt, statt. Die sieben bzw. acht Teilnehmern zeigten dabei sauber gebaute Modelle und schöne Flüge. Während das Osterfliegen thermisch und windmässig sehr aktiv war, setzten sich bei der NÖ-LM bei für Neustädter Verhältnisse die langsamen Gleiter mit großer Spannweite durch. Neben dem oft eingesetzten Albatros und der Austria Meise sah man seltene Modelle, wie den Condor, Kane, JU49 und Sokol. Bei den Sendern war nur mehr ein Teilnehmer mit 35 MHz „Antik“, der Rest ist bei 2,4 GHz in der Neuzeit angekommen. Albert Novotny mit seinem Sokol war eine Klasse für sich. Mit drei Flügen zu je fünf Minuten konnte er sich die Maximalpunktzahl sichern und holte souverän den Titel „NÖ Landesmeister 2016“. Albert, wir gratulieren Dir zu dieser tollen Leistung! Der Rest des Feldes hatte das Nachsehen und konnte zusätzliche Punkte nur durch präzise Landungen im 10 x 10-m-Feld erreichen. Beide Wettbewerbe hatten einige Zaungäste und so mancher Besucher feuerte die Teilnehmer mit launigen Bemerkungen an, womit der Humor nicht zu kurz kam. Der Gastgeber MFC Wiener Neustadt konnte die Investition der letzten Jahre in Vereinshütte und Stromversorgung perfekt einbringen und versorgte Teilnehmer, Gäste und Funktionäre vorbildlich mit Speis und Trank. Herzlich Dank hierfür!

Der nächste Antik-Bewerb und zugleich der Abschluss der Wettbewerbsaison 2016 des ÖAMF findet am 28. August am Platz des MFC Wiener Neustadt statt. Wir freuen uns über jeden Gast, Teilnehmer oder an Technik und Modellen Interessierten. **P**



Gruppenfoto der NÖ-LM ARC-1 Antik 2016.



von links: ÖAMF-Schriftführer Christian Brandtner, Vize-NÖ-LM Fritz Mang, NÖ-Landesmeister Albert Novotny, NÖ-LM-Dritter Walter Vollnhofer, ÖAMF-Obmann Raimund Steurer.



FÜR SOMMER COOL MASTER



Best.Nr. HC1392D
rot 1

Spannweite: 1650mm
Länge: 1140mm
Fluggewicht: **NUR 2000g!**

TEST
THE
BEST!



... UND WAS IM WINTER? INDOOR SHAKE



Best.Nr. HC1383B
rot 4

Spannweite: 840mm
Länge: 920mm
Fluggewicht: 135g

MASTER FORCE LINE



SERVOS
Qualität Servos
in vielen Größen



BRUSHLESS POWER
Brushless Motoren und Regler
in vielen Größen



RC SETS
RC Sets für Anfänger
und Fortgeschrittene
TACTIC
PURE RELIABLE 2.4
SLT
8k - TACTIC TTX850
6k - TACTIC TTX650



www.krick-modell.de • www.krick-modell.de • www.krick-modell.de

Klemm 25 d
Das berühmteste Leichtflugzeug
der 20er und 30er Jahre
Maßstab: 1:7
Spannweite: 1859 mm

**Scale-Baukästen
vom Besten**

Minimoa
Hochleistungs-Segelflugzeug von 1936
Maßstab: 1:5
Spannweite: 3400 mm

Grunau Baby IIb
Übungs-Segelflugzeug von 1932
Spannweite:
1:6 2262 mm
1:4 3392 mm

Die klassischen historischen Flugbaukästen in Neuauflage. Diese Modelle werden traditionell mit Sperrholz und Balsaholz und Ihrem Einsatz gebaut, bespannt und lackiert. Gehen Sie selbst ans Werk und lassen Sie ein Modell unter Ihren eigenen Händen entstehen, die Formen und Flächen sich entwickeln und genießen Sie den Bau. Der Weg ist das Ziel zu solchen fliegenden Klassikern.

krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen

Über 250 Seiten
Bausätze
und Zubehör!

Fordern Sie den
krick - Hauptkatalog
gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) an.

Akrobatik unter dem Himmel von Laa an der Thaya

Bereits in der Vergangenheit hat der Verein „Union Modellbauclub Laa/Thaya“ unter der Leitung von Ing. Rudolf Brachtl wiederholt einen Lehrgang in der Klasse Advanced Schedule A 16, früher in RC III, durchgeführt.

Auch andere Modellflugvereine führen ähnliche Schulungen und

Ausbildungskurse durch und es stellt sich natürlich die Frage, wo der Unterschied zwischen dem Kurs in Laa an der Thaya und den anderen ist.

Zuerst ist es der Modellflugplatz, der groß genug ist, dass man auch bei schwierigen Flug- und Wetterbedingungen fliegen kann.

Autor
Vize und LV-Präsident
Ing. Roland Dunger

Vor zwei Jahren musste ich eine Notladung durchführen, da der Regler genau bei einer Aufwärtsfigur seine Funktion aufgab und ich das Flugzeug im Gleitflug auf den Boden brachte. Dank der Flugplatzverhältnisse gab es keine Beschädigungen, nur den Regler und den Motor musste ich entsorgen.

Viele von uns wissen, dass ein Lehrgang immer so gut ist, wie die Teilnehmer und der Lehrgangsleiter. Ich bin schon dreimal dabei gewesen und habe mehrmals als Landesverbandspräsident den Lehrgang besucht. Jedes Mal haben ca. 8 bis 14 Personen teilgenommen, die nicht nur aus Österreich, sondern auch aus der Schweiz kamen.

Alle immer stark motiviert und fleißig, sodass kaum ein Tag verging, an dem das Flugprogramm nicht mehrmals geübt wurde. Nach jedem Flug wurde die Ausführung der Flugfiguren analysiert und beim darauffolgenden Flug die Hinweise umgesetzt. Obwohl kein Zwang bestand, pünktlich am frühen Vormittag zu kommen, waren fast immer alle Teilnehmer zum vereinbarten Zeitpunkt anwesend. Diese Disziplin kann auch mit unserem Lehrmeister, Ernst Maurer, zusammenhängen, der immer empfahl, die Morgenstunden zu nutzen.

Ernst, der in der F3A Szene sehr bekannt ist und selbst viele Jahre in dieser Disziplin flog, leitete die Lehrgänge insgesamt zehn Mal. An dieser Stelle herzlichen Dank für sein Engagement und seine Initiative. Der Lehrgang bestand immer aus einem praktischen und einem theoretischen Teil. Der letzte Kurs war derart organisiert, dass primär das A16-Programm oder die einzelnen Figuren geübt und bei Schlechtwetter der theoretische Fachbereich vorgetragen wurde.

Der Autor
mit seinem Modell Wind110 S.



Ernst Maurer mit Teilnehmern.

Ende des Kurses ein wohlschmeckendes Abendessen für die Teilnehmer zubereitet. Dazu wird gefachsimpelt, geplaudert, gescherzt und an den nächsten Kurs gedacht. Für die Aufwendungen großen Dank an Frau Brachtl.

Welche Flugmodelle kamen zum Einsatz? Fast alle Fluggeräte sind klassische Modelle aus der F3A-Szene: Mach 14, Ventura mit Koaxialantrieb, Sparc Evo 2 mit Plettenbergantrieb, Gaudius mit Getriebeantrieb usw. Ich flog eine Wind 110 S, die mir den Einstieg in diese Klasse erleichterte.

Alle Teilnehmer haben durch das eifrige Trainieren viel dazugelernt und das tägliche Zusammensein hat dazu geführt, dass Freundschaften geboren oder bestehende erweitert wurden. Wir, die ehemaligen Teilnehmer, hoffen auf eine Wiederholung im kommenden Jahr und der ÖAeC LV-NÖ wird auch einiges dazu beitragen. Auch der Vereinsführung, die die Infrastruktur zur Verfügung gestellt hat, möchten wir danken und allen sagen, es hat jedem einen Riesenspaß gemacht. p

Trockene Theorie war es nicht, eher berichtete Ernst Maurer aus seinem reichen Erfahrungsschatz, der nicht nur aus Aerodynamik, Flugmechanik und Motorkunde bestand, sondern Informationen und Tipps für das Wettbewerbsfliegen, fürs Einfliegen von Akrobatikflugmodellen, Angaben zu Einstellwerten an elektronischen und mechanischen Teilen usw., beinhaltete.

Viele dieser wertvollen Hinweise habe ich schon bei meinem Kunstflugmodell berücksichtigt.

Leider hat uns Ernst beim diesjährigen Kurs mittgeteilt, dass er wahrscheinlich aufhören wird. Auch Rudi hat verkündet, dass er nach zwölfmaliger Organisation dies in jüngere Hände legen will. Zu Beginn dieses Berichtes habe ich nach den unterschiedlichen Arten von Kursen gefragt.

Eines ist aber an den Kursen in Laa/Thaya wirklich einzigartig, das „Käptn's Dinner“. Hier muss man zu allererst Frau Brachtl erwähnen, die mit Sohn und Ehegatten am

Nachruf

Josef Rauchenecker 31.12.1949 – 27.10.2015

Die Nachricht vom Tode unseres Vereinsmitgliedes Josef Rauchenecker hat uns alle extrem getroffen. Wir sind unendlich traurig, dass unser Freund Sepp, so wie wir ihn alle nannten, nicht mehr unter uns weilt. Mit seiner freundlichen und zuvorkommenden Art, war er bei allen Fliegerkameraden weit über den Verein hinaus beliebt und bekannt.

Schon in den frühen 70-Jahren begeisterte sich Sepp für den Modellflug. Mitte der 70-Jahre intensivierte er seine Aktivitäten und begann mit der Wettbewerbsfliegerei. Sepp gewann mehrere Motorkunstflugwettbewerbe in der Klasse RC-III und war auch bei den Landes- und Staatsmeisterschaften auf den vorderen Plätzen zu finden. Auch in der Kunstflugklasse RC1 war er sehr erfolgreich.

Sein beruflicher Werdegang ließen es dann nicht mehr zu, dass er sich weiter seinem geliebten Hobby widmen konnte. Erst kurz vor seiner Pensionierung, im Jahr 2007 trat er den Schäringer Modellfliegern wieder bei. Seit dieser Zeit hat er sich mit seinem ganzen Wissen und Können eingebracht. Gerade im letzten Jahr, als wir unser Vereinsheim umgebaut und erweitert haben. Aber auch seine fliegerischen Aktivitäten waren immer vorbildlich und für uns wird es eine unvergessliche Zeit bleiben, die wir mit ihm draußen am Flugplatz verbringen durften.

Lieber Sepp, wir werden Dich nie vergessen!

Der Vorstand von UMFS-Schärding
im Namen aller Mitglieder
Gerald Schmiedbauer



RC-H2 Bewerb des MSG Steyr/OÖ.



Eine steigende Beliebtheit erfährt derzeit die nationale Wettbewerbsklasse RC-H2. Hauptgründe dafür sind, dass alle Segelflugmodelle zugelassen und die Regeln sehr einfach sind - ohne Aufstiegshilfe möglichst genau eine vorgegebene Zeitspanne zu fliegen und möglichst nahe beim Zielpunkt zu landen. Über- und Unterschreitungen

Landepunkt verringern die Leistungspunkte. Da nur Zeiten und Entfernung gemessen werden, bleiben für einen Veranstalter auch die erforderliche Vorbereitung und Durchführung in einem überschaubaren Rahmen.

Der MSG Steyr entschloss sich daher erstmals, einen nationalen Bewerb für die Klasse auszurichten.

Unter der Wettbewerbsleitung von Fritz Koll wurde bei toller Aussicht über Steyr und des unteren Ennstals der Bewerb ausgetragen. Obmann und Organisationsleiter

Gruppenfoto mit allen Teilnehmern und Helfern, ein gelungener Wettbewerbstag

Franz Stinglmeier konnte 12 Teilnehmer aus ganz Österreich begrüßen. Alle Altersgruppen waren vertreten und die eingesetzten Modelle reichten vom selbst gebauten RES-Modell mit Holm-Rippenflächen bis hin zur Vollcarbon-Maschine.

Schon beim Einfliegen wurde deutlich, dass vor allem fliegerisches Können und ein Quäntchen Glück die wesentlichen Grundpfeiler für den Erfolg sein werden. Denn die Landung muss fünf Sekunden vorher angesagt werden, was gerade bei Anflügen in Windrichtung eine Herausforderung ist. Und so verteilten sich auch die besten Wertungen auf alle Flugzeugklassen.

Dank der guten Organisation von Bernhard Infanger und des herrlichen

Initiator Bernhard Infanger
2ter und OÖ. Landesmeister Karl Felbermayr
Tagessieger Gerhard Niederhofer
von Union Eisenerz / Stmk
Der Drittplazierte Michael Pichler
Wettbewerbsleiter Fritz Koll

Weitere Infos und Bilder:
www.modellfox.at/msgsteyr - Fotogalerie
Weitere Veranstaltungen siehe:
www.prop.at/m31/offizieller-terminkalender.html

Autor
Dipl. Ing. Martin Atzwanger



chen Wetters, konnten acht Durchgänge geflogen werden. Zwar ließ der Wind um die Mittagszeit etwas nach, da aber die Bedingungen für alle gleich waren, konnte ein spannender und fairer Wettbewerb geflogen werden.

Als Sieger ging Gerhard Niederhofer von Union Eisenerz/Stmk. hervor, der sogar dreimal 1000 Punkte erflieg. Zweiter und damit Oberösterreichischer Landesmeister wurde Karl Felbermayr vom SMBC Micheldorf und den dritten Stockerplatz erreichte Michael Pichler vom SMC Graz Andritz/Stmk.

Eine gemütliche Jause und entspanntes freies Fliegen rundeten diesen traumhaften Wettbewerbstag ab. Bestätigt hat sich damit, dass auch mit einfachen Mitteln und Regeln ein spannender Wettbewerb ausgerichtet und veranstaltet werden kann. Gerade da keine „Japan-Thermik“ (Elektroantrieb) eingesetzt werden darf, wird motorloses Fliegen zur Herausforderung und RC-H2 zu einer attraktiven Einsteigerklasse, um junge und interessierte Modellflugpiloten in den Wettbewerbssport einzuführen.

Die Veranstalter bedanken sich für die zahlreiche Teilnahme sowie beim Grundstückseigner, allen Sponsoren und den vielen Helfern, die zu einem gelungenen Flugtag beigetragen haben. p

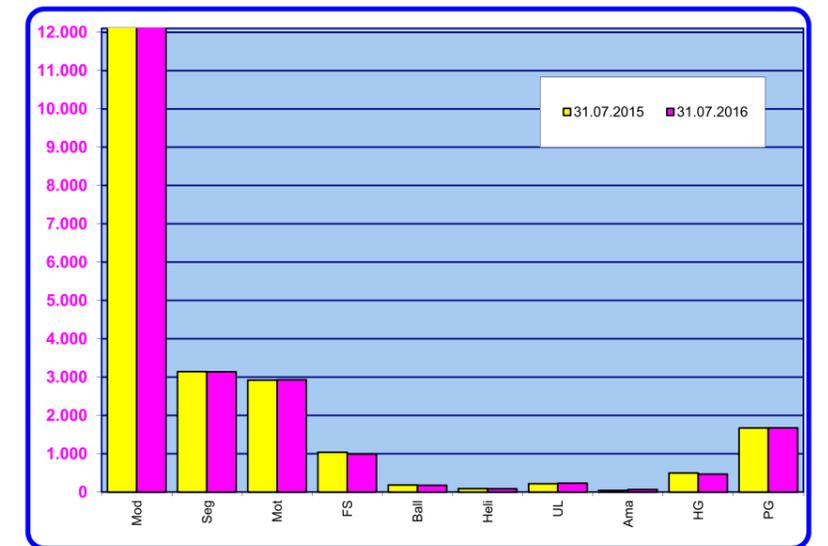
Pascal Golz beim Fangen seines RES-Modells.



Statistik Juli 2016

Die Sektion Modellflug erreichte im Juli 2016 mit 13.100 Mitgliedern den höchsten Stand aller Sektionen im ÖAeC.

Sektionen	31.12.2015	31.07.2015	31.07.2016	+/-Juli Vorjahr	Zuwachs/ Abgang
Modellflug	13.100	12.804	13.188	+384	+3,00%
Segelflug	3.198	3.142	3.138	-4	-0,13%
Motorflug	2.979	2.921	2.932	+11	+0,38%
Fallschirm	1.065	1.037	991	-46	-4,44%
Ballonfahrt	186	183	176	-7	-3,83%
Helikopter	96	91	84	-7	-7,69%
Ultraleicht	218	215	229	+14	+6,51%
Amateurbau	48	41	64	+23	+56,10%
Hängegleiten	508	497	467	-30	-6,04%
Paragleiten	1.690	1.671	1.677	+6	+0,36%



Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-SF

Autor
BFR Dr. Wolfgang Schober

► **Pilatus B4
im Landeanflug.**

sich an der Spitze ein Zweikampf zwischen dem Routinier Karl Stöllinger (S) und dem erst 18-jährigen Manuel Rinnerthaler (T). Im ersten Durchgang hatte Karl Stöllinger 68 Punkte Vorsprung auf seinen jugendlichen Verfolger. Auf den weiteren Plätzen folgten bekannte Namen wie Ulli Weber, Johann Baumgartner und Josef Eferdinger.

Im zweiten Durchgang ist die hochgezogene Kehrtkurve zu fliegen, die zum Albtraum vieler Piloten geworden ist. Und hier hatte es auch Karl Stöllinger erwischt, als just in diesem Augenblick ein Sportflugzeug in geringer Höhe den Modellflugplatz überquerte und er zum Abbruch gezwungen wurde. Bei der Wiederholung des Wertungsfluges war seine Konzentration dahin, sodass er nicht in gewohnter Präzision flog. Manuel Rinnerthaler hingegen legte einen Superflug hin, mit dem er sogar die höchste Wertung des gesamten Wettbewerbes erreichte. Er konnte damit in der Zwischenwertung Karl Stöllinger mit 30 Punkten distanzieren. Auf den weiteren Plätzen folgten Ulli Weber, Josef Eferdinger und Josef Wögerbauer.



Die Österreichische Meisterschaft wird immer an zwei Tagen ausgetragen, sodass vorerst einmal Schluss war. Wie in Kraiwiesen bei solchen Anlässen üblich, freute man sich auf einen kulinarischen Höhepunkt, den Spanferkelschmaus. Bei viel Getratsche und fröhlichem Beisammensein ging der Abend rasch zu Ende. Am Sonntag pünktlich um neun Uhr begann der dritte Durchgang der eine Besonderheit aufweist: es wird in gestürzter Reihenfolge gestartet; d.h., der in der Zwischenwertung letztplatzierte Teilnehmer fliegt zuerst und der Beste zum Schluss. Diese Regelung hat den Vorteil, dass die Spitzenränge bei annähernd gleichen Bedingungen ausgeflogen werden. Apropos Bedingungen: Kaiserwetter und fast windstill!

Die Spannung war groß und man wartete mit Ungeduld auf die Wertungsflüge der Bestplatzierten. Karl Stöllinger legte einen Traumdurchgang hin und ein Knistern ging durch die Zuschauer, ob

◀ **Karl Stöllinger
assistiert Felix Pressl.
▼ Grunau Baby von Jakob Danler
im Endanflug.**



In dieser Sparte werden hauptsächlich Semiscale-Nachbauten von manntragenden Vorbildern eingesetzt. Die einzige Einschränkung ist das maximale Abfluggewicht von 25 Kilogramm (es gibt keine Spannweitenbegrenzung!). Dass diese Modellflugklasse in Österreich weit verbreitet ist, lässt sich aus den teilnehmenden Bundesländern ablesen: Kärnten, Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg. Obwohl das Wetter in den vorangegangenen Tagen nicht das Beste war, herrschte an den beiden Wettbewerbstagen Kaiserwetter: stahlblauer Himmel mit Temperaturen

Alle zwei Jahre werden die Österreichischen Meisterschaften in den nationalen Modellflugklassen abgehalten. Am 13. und 14. August 2016 war es für den Segelflug wieder so weit. 37 Nennungen aus ganz Österreich waren eingegangen, um in Kraiwiesen/Salzburg die Meisterschaften in einem fairen Wettbewerb auszutragen.

◀ **Hermann Hartinger
startet seinen Kobuz.**

bis 28 Grad und wenig Wind – einfach perfekt!

31 Piloten sind dann letztlich zur Österreichischen Meisterschaft angetreten, aus denen sich dann für die Mannschaftswertung sieben Mannschaften bildeten. Wer den Austragungsort Kraiwiesen kennt, weiß auch, dass die Teilnehmer einen tollen Flugplatz mit einer perfekten Infrastruktur vorgefunden haben. Wettbewerbsleiter DI Franz Reich führte souverän durch den Wettbewerb und Oswald Hajeck kümmerte sich um die korrekte und prompte Auswertung.

Bei den eingesetzten Flugmodellen gab es wieder die berühmte Typenvielfalt zu bestaunen. Natürlich waren Nachbauten der modernen Kunststoffsegler in der Mehrheit, aber es gab als echten Gegensatz dazu ein Grunau Baby (6 m/17,7 kg) und eine Fauvel AV36 (4,2 m/7,1 kg) zu bewundern. Auch die bunten Nachbauten der Sperrholzära wie Ka-7 (5,33 m/ 16 kg) und Ka-6 (6 m/19,5 kg) fielen sofort auf. Neben diesen Prachtstücken wurden von einigen Piloten auch Zweckmodelle aus der „guten alten RC-IV Zeit“ verwendet, die durchaus beachtliche Platzierungen erreichten.





Bei der Landung die Klappen voll gesetzt.



Die Österreichischen Meister in RC-SF (von links)
2. Karl Stöllinger, 1. Manuel Rinnerthaler, 3. Ulli Weber

Manuel Rinnerthaler hier mitziehen konnte. Nun, er konnte und er legte noch eins drauf, sodass er endgültig den RC-SF Olymp erklimmen konnte. Unter den Klängen der Bundeshymne, live gespielt mit einem Saxophon, wurden folgende Sieger gekürt:

1. Manuel Rinnerthaler (T)	2317 Punkte
2. Karl Stöllinger (S)	2277 Punkte
3. Ulli Weber (T)	2138 Punkte
4. Josef Eferdinger (OÖ)	2052 Punkte
5. Josef Wögerbauer (OÖ)	2041 Punkte

In der heiß umkämpften Mannschaftswertung gab es folgendes Endergebnis:

1. Tirol 1 (Rinnerthaler, Weber, Mayr)	6344 Punkte
2. MFC Salzburg 1 (Stöllinger, Bacher, Krassnitzer)	6206 Punkte
3. Kärnten (Kolle, Baumgartner, Winkler)	5860 Punkte

Alle Detailergebnisse findet man auf der Homepage der Segelflieger und Seglerschlepper www.mfg-reb-laus.com und auf www.prop.at !

Statistik

Die Spannweiten der eingesetzten Segelflugmodelle schwankten zwischen 4,2 und 7,4 m, während die Abfluggewichte zwischen 4,6 und 24,6 kg lagen. Würde man die Spannweiten aller verwendeten Segelflugmodelle aneinander reihen, so ergäbe das eine stattliche Länge von 174 Metern bei einem Gesamtgewicht von 392 kg (!). Wenn man nun diese Zahlen durch die Teilnehmerzahl dividiert, erhält man das „durchschnittliche“ RC-SF Modell: 5,44 m Spannweite und 12,25 kg. Betrachtet man die Modelle der Spitzenpiloten genauer, so lässt sich zwar ein allgemeiner Trend zu fünf Meter-Modellen feststellen, aber das Gewicht schwankt je nach Einsatzzweck, Bauweise und Ausstattung:

- | | | |
|----------|----------|--------------------------------|
| 1. Platz | Lunak | 6 m und 19,25 kg mit E-Antrieb |
| 2. Platz | Weihe 50 | 5,12 m und 6,4 kg |
| 3. Platz | Ka 7 | 5,33 m und 16,5 kg |
| 4. Platz | ASW 15 | 5,45 m und 10,45 kg |
| 5. Platz | ASW 15 | 5 m und 8,31 kg mit E-Antrieb |

Es scheint also doch das Können der Piloten ausschlaggebend zu sein und nicht Größe oder Gewicht – und so soll es ja auch sein.

Resümee

Eine tolle Österreichische Meisterschaft bei ausgezeichnetem Wetter mit perfekter Organisation und genügend Teilnehmern. Da bleibt nur mehr Danke zu sagen an den Organisationsleiter Peter Krassnitzer und an den ausrichtenden Verein MFC-Salzburg!



Dichtes Gedränge am Stockerl : die Mannschaftswertung (von links)
2. MFC-Salzburg 1 (Bacher, Krassnitzer, Stöllinger)
1. Tirol 1 (Weber, Mayr, Rinnerthaler)
3. Kärnten (Baumgartner, Winkler, Kolle)



Max Krassnitzer startet die Ka 8b mit einem Startwagen.

Modellbau lenz

Holzbohrer für Schloss-, Höhenruder und Klappen des ist F2B – RES EINE NEUE WETTBEWERBSKLASSE
AerobTec Altit v4 ist ein extrem kleiner Höhenmesser mit Logging Funktion. Speziell zur Verwendung in der F2B/F3A und auch der neuen E-RES Klasse.

Losgeschmittener Hobbibausatz für die 2m RES-Klasse mit Kufenwerk und CFK-Rumpf!
Die neueste Version unseres beliebten Beryll. Durch die Verlängerung des Rumpfes und die Verwendung eines CFK-Rohres wurde Gewicht eingespart und die Flugeigenschaften verbessert.
Der Bausatz enthält alle Teile für Segler und auch Elektro-Version.
Technische Daten: Spannweite 2000 mm, Gesamtlänge 1265 mm, Flügelfläche 32dm², Gewicht ab 450 Gramm

Altit v4
€59,90

V-E-Beryl RES
€129,90
gratis Versand in Ö

www.modellbau-lenz.at

NEU Suchscheinwerfer
NEU Scale Series
uniLIGHT.at
PROFESSIONAL AIRCRAFT LIGHTING

SPERRHOLZSHOP
Zembrod

Der Shop für Sperrholz, Balsa und Zubehör

- Hochwertige Sperrhölzer für Ihr Flugmodell
- Härtegradselektierte Balsabrettchen und Balsa-Stirnholz
- Formleisten aus Kiefer, Balsa und Buche
- Flugzeugsperrholz nach DIN für Ihre ganz großen Modelle
- Depronplatten und Modellbauschaum für Ihre leichten Projekte
- Mehr als 25 Furniere für Ihr individuelles Modellflugzeug
- GFK Platten von 4mm bis hauchdünn
- Werkzeuge, VHM-Fräser, Holzklebstoffe und Schleifmittel
- 2D CNC-Frässervice für Holz, Depron und Kunststoffe

Ostlandstraße 5
72505 Krauchenwies

Telefon 07576 / 2121
Fax 07576 / 901557

www.sperrholzshop.de
info@sperrholz-shop.de

Modellbau in seiner Vielfalt!

GK Modellbau + Kopierservice
G. KIRCHERT
1140 Wien, Linzer Straße 65
☎ 01 / 982 44 63, office@kirchert.com

MODELLBAU TRADITION SEIT 1964

www.kirchert.com

HOBBY BOX

PICHLER YUNEEC TAMIVA ITALERI CORNOL Revell krick
AXIAL Graupner DRAGON SLS SPEKTRUM aerohaut
HOBIBICO HORIZON TRAXXAS SKYRC

CHROMA
www.chroma.at

**Mariahilferstr. 203
A-1150 Wien
Tel: 0677 621 93 288
www.hobbyboxxs.at**

Österreichische Staatsmeisterschaft

F3A

Autor
Björn Wultsch



kennt und jeder wusste, was zu tun ist. Entsprechend entspannt liefen die Vorbereitungen ab. Die fünf erfahrenen Punktrichter waren mit einem innovativen Erfassungssystem zur direkten Eingabe der Punkte (www.chdscoring.at) in einem Tablet-PC ausgerüstet. So waren die Ergebnisse von jedem Flug sofort am Monitor ablesbar und genossen dann auch die entsprechende Aufmerksamkeit aller Teilnehmer. Die drei Vorrundenflüge wurden bereits am Samstag geflogen, die beiden Finaldurchgänge mit den besten acht Piloten am Sonntag. Bereits zu Mittag war alles abgeschlossen und wenige Minuten nach dem letzten Flug standen die Ergebnislisten zur Verfügung.

Gewonnen hatte Gernot Bruckmann ganz dicht gefolgt von Markus Zeiner. Helmut Danksagmüller konnte mit aller Erfahrung und Routine den dritten Platz erfliegen. Interessant war, dass die Platzierung der ersten acht in der Finalrunde exakt gleich blieb wie in der Vorrunde.

Die im Zuge des Wettbewerbs ausgetragene Kärntner Meisterschaft der Klasse F3A gewann ebenso Gernot Bruckmann vor Michael Novak und Björn Wultsch.

Die von allen Piloten ausgefüllte Techniktafel lässt schon erkennen, welche Tendenzen sich in der F3A-Szene zeigen. Von den 13 Modellen waren 11 Doppeldecker,

von denen sechs Koax-Antriebe einsetzten, wobei sie die ersten sieben Plätze belegten. Der Hacker Q80 ist dann die Alternative zum Koax-Antrieb.

Alleine fünf Sensation-sowie zwei Evolaris-Modelle aus dem Hause Bruckmann zeigen den Einfluss auf die Szene in Österreich. Bei den Reglern gibt es nurmehr Jeti-Regler, die Spitze setzt komplett auf den Master Mezzon 95, alle übrigen auf den bewährten Master Spin 99. Bemerkenswert ist, dass kein Pilot mehr BEC-Regler verwendet. Die meisten Modelle wiegen zwischen 4.500 g – 5.000 g. Nur Gernot Bruckmann sticht mit einem sensationellen Abfluggewicht von 4.040 g nach unten raus. Das erkennt man auch an seinem Flugstil, der extrem langsam ist. Bei den Akkus setzen sich die 4.150er von Hacker durch. Typisch für F3A-Modelle ist die hohe Anzahl an Flügen. Einzelne Modelle haben bis zu 1.500 Flüge absolviert und sehen immer noch aus wie neu. **p**



Am 25. und 26. Juni fand im Rosental am Flugplatz der MFG Klagenfurt die diesjährige Staatsmeisterschaft in der Klasse F3A statt. Von den ursprünglich 14 gemeldeten Teilnehmern fanden sich dann 13 Piloten am Platz ein. Einige Teilnehmer reisten bereits am Donnerstag an, um sich an das Flugfeld und die örtlichen Bedingungen zu gewöhnen. Der Großteil der Teilnehmer traf dann am Freitag ein, um noch einige Trainingsflüge bis zum Abend zu absolvieren.

Die zwei Wettbewerbstage waren geprägt von bestem, sonnigem Wetter mit 30 Grad sowie fast Windstille. Die ganze Organisation um den Wettbewerb lief absolut reibungslos, hier konnte man sehen, dass man sich schon Jahre



Gernot Bruckmann, Markus Zeiner und Helmut Danksagmüller bei der Siegerehrung.



**▲ Gernot Bruckmann beim Start zu seinem Wertungsflug.
◀ Die ersten drei der Kärntner Landesmeisterschaft: Gernot Bruckmann vor Michael Novak und Björn Wultsch.**

5 Jahre Modellbau Kager Über 200 gebaute Großmodelle



Unser Angebot:
 Bau von Flugmodellen aller Art
 Alle Reperaturen, Service und Instandhaltungsarbeiten
 Einstell und Einflug-Service
 Designentwicklung nach Wunsch
 Beratung und Verkauf
 Modellflugschule mit Bernhard Kager

Modellbau Kager Friedbach 18 A-2840 Edlitz
 Tel:+43 664 236 5695

NEU: *sport* **Wing²** jetzt bis zu 20% leichter dank neuem HP-Leicht-Schaum!

Federleicht und dennoch enorm stabil durch

- den neuen leichteren HP-Schaum mit topp Oberfläche
- die neue Doppelholm-Verstärkung

Gewichtsreduzierung führt zu enormer Leistungssteigerung und bewirkt extrem gutmütige Langsamflugeigenschaften

- Segler-Version von ca. 395g auf ca. 311g
- Elektro-Version von ca. 495g auf ca. 438g

Jetzt
 ist er noch besser,
 der innovative **SportWing²**

Nr. 3850 € 84,90

- NEU** Hergestellt aus gewichtsreduziertem, stabilem HP-Schaum
- NEU** RC-Abdeckung mit Magnet-Verschluss
- NEU** Mit zusätzlicher Rudergestänge-Abstützung für exakte Ruderfolgsamkeit
- NEU** Kufe mit geänderter Einhängenposition für Gummi-Seilstart
- NEU** Doppelholm für mehr Stabilität
- NEU** Mit bereits ausgestanztem Dekor-Satz

ideecon
 ideas for active people
 info@ideecon.eu
 www.modellsport.ideecon.eu

Die prop Druckerei

Wir drucken nicht nur die Prop für Sie ...

Rufen Sie uns an
 Tel. 0664/488 57 26

3. Int.F2B Fesselflug Styria-Cup Liezen



**Wettbe-
werbsteil-
nehmer und
Funktionäre.**

Am 28. und 29. Mai 2016 fand bereits zum dritten Mal der Styria-Cup in der Klasse F2B im Rahmen des Worldcups in Liezen statt. Es war wiederum ein bestens besetzter Fesselkunstflug-Event. Aus dem angrenzenden Ausland gelangten drei Piloten aus der Slowakei, vier aus Deutschland, drei aus Tschechien, zwei aus Ungarn sowie neun Piloten aus Österreich zum wunderschönen Modellflugplatz

des WSV Liezen. Wie hochkarätig das Teilnehmerfeld war, erkennt man daran, dass der regierende Vizeweltmeister und Ex-Welt- und Europameister Igor Burger (SVK) und Ex-Weltmeister und derzeit Dritter in der WM Richard Kornmeier (GER) teilgenommen haben. Jugendliche waren diesmal nicht dabei. Die Organisation übernahmen in bewährter Weise Walter Reinisch und Adi Hansemann von der Akaflieg Graz.

Autor
DI Heimo Stadlbauer

Das Faszinierende an diesem Wettbewerb war, die geflogenen Kunstflugfiguren relativ nahe bewundern zu können. Der Flugkreis hat einen Durchmesser von ca. 35 Metern. 15 Flugfiguren, samt Start und Landung waren vor dem gestrengen Auge der Punktrichter Klaus Komalla (GER), Franz Oberhuber (AUT) und Rostislav Rozboril (CZE) zu bewältigen. Flugfiguren wie z.B. quadratische liegende oder stehende Achten, Sanduhr, Vierblättriges Kleeblatt etc., stellen hohe Anforderungen an die Piloten. Unter der Wettbewerbsleitung von Erwin Wultsch konnten drei Durchgänge bei größtenteils bestem Wetter durchgeführt werden. Die Mitglieder der Jury (Igor Burger, Heinz Jenecek und Heimo Stadlbauer) mussten keine Proteste abhandeln.

Von den eingesetzten Kunstflugmaschinen wurden 13 Modelle elektrisch und 8 mit Verbrennungsmotoren angetrieben. Beispielhaft seien einige Vertreter herausgegriffen und deren technische Daten dargestellt.

R. Kornmeier (GER), Modell „Star-Max“, 1.550 mm Spwte., 1,85 kg, E-Motor Plettenberg 20x18, Akku 6s, 2,7 Ah

W. Weinseisen (AUT), „Falco“, 1.500 mm Spwte., 1,92 kg, E-Motor AXI 2826/10, Akku 5s, 2,65 Ah



Richard Kornmeier voll konzentriert in Action.



Blick auf den Vorbereitungsraum.

I. Burger (SVK), „Max Bee“, 1.500 mm Spwte., 1,75 kg, E Motor AXI 2826/13, Akku 6s, 2,7 Ah

F. Wadle (GER), „Yatsenko Classic“, 1.530 mm Spwte., 1,6 kg, Motor Yatsenko 11,3 ccm,

W. Reinisch (AUT), „Modified Cardinal“, 1.570 mm Spwte., 1,9 kg, Motor Super Tigre, 10 ccm.

Nach drei spannenden Durchgängen standen die Sieger fest.

Den „Int. F2B Styria Cup Wettbewerb“ gewann Igor Burger (SVK) vor Richard-Martin Kornmeier (GER) und Alexander Schrek (SVK). Insgesamt wurden 21 Piloten gewertet. Herausgewertet wurde die Österreichische Staatsmeisterschaft und diese gewann Franz Wenzel (MBC Günselsdorf) vor Walter Weinseisen (MBG Radfeld) und Klaus Steinbauer (LSV Piesendorf). Insgesamt

wurden hier neun Piloten gewertet.

Dank an den WSV Liezen, Heinz Jenecek, für die Bereitstellung des Platzes, an die Akaflieg Graz mit dem Organisationsteam, allen Funktionären, Helfern, an den Sponsor Modellbau Lindinger und last but not least an die Küchenmann/frauenschaft. Auf ein Wiedersehen 2018.

p

ANZEIGE



Siegerehrung F2B Styria-Cup, Sieger Igor Burger (SVK) vor Richard Kornmeier (GER) und Alexander Schrek (SVK).



F2B Staatsmeister Franz Wenzel(NÖ) vor Walter Weinseisen(T) und Klaus Steinbauer(S).



**Österreichischer
Aero-Club**
MODELLFLUGSPORT

Wir zeigen Flagge!



Der österreichische Aero-Club Modellflugsport hat für Euch diesen Aufkleber herstellen lassen. Den wasserfesten Aufkleber könnt Ihr für Eure Fahrzeuge, Modelle etc verwenden!

Die Aufkleber gibt es solange der Vorrat reicht kostenlos im Sekretariat des österreichischen Aero-Clubs Modellflugsport, Prinz Eugenstraße 12, 1040 Wien-Österreich.

F3N Trainingslager 2016

Auch in diesem Jahr wurde das mittlerweile fünfte F3N-Trainingslager von Manfred Geyer am Flugplatz des SMC Sieghartskirchen organisiert und abgehalten. Wie auch schon im letzten Jahr, fand diese Veranstaltung großes Interesse seitens der Piloten, denn dort konnten sie wertvolle Tipps und Tricks von erfahrenen

Autor
Martin Reichmann

Piloten holen und diese anschließend gleich in die Tat umsetzen. Dies ging vom Aufbau der Mechanik, bis hin zu technischen Feineinstellungen der Maschinen und auch Tipps, Erfahrungen und Anregungen zu den aktuellen Flugfiguren, welche die Piloten und ihre Arbeitsgeräte schon mal an ihre Grenzen bringen können.

Insgesamt 17 Piloten besuchten die Veranstaltung mit dem wirklich tollen Trainingsplatz des MFC Sieghartskirchen. Neben einigen Kollegen der Nationalmannschaft, die sich für die F3CN Europameisterschaft kommenden Sommer in Polen vorbereiteten, trainierten auch die jungen und neuen Piloten die anspruchsvollen Set-Manöver. Sie fanden großen Gefallen am technischen und sauberen Flugstil, der einem in der F3N-Szene abverlangt wird. Ebenfalls aus Deutschland, angereist, kamen als Gäste des MFC Sieghartskirchen Manuel Rödl mit seinem Vater und brachte sogleich Erfahrungen und Feedback aus der deutschen F3N-Szene mit.

Da einige Piloten eine lange und anstrengende Anreise hatten, ent-

schieden sie sich bereits am Vorabend anzureisen, um am ersten Trainingstag ihre Energie und ihr volles Potential nutzen zu können. Am ersten Tag kam das Wetter nur schwer in die Gänge, der kalte Wind und die dichten Wolken

hielten die Piloten allerdings nicht davon ab, ihre ersten Probe- und Trainingsflüge zu absolvieren. Diese Motivation blieb auch dem Wettergott nicht verborgen, denn ab der Mittagszeit wurden sie mit traumhaftem Wetter in Begleitung von mäßigem Wind belohnt, womit die Piloten beste Trainingsbedingungen hatten. Es wurde auch das eine oder andere neue Material getestet. Abends gab es noch eine kleine Nachtflugshow mit Feuerwerk, welche für die nötige Abwechslung sorgte.

Für das Wohl der Piloten rund um das Trainingslager sorgten Manfred Geyer und sein Helfer Manfred Herz, die köstliche Speisen vom Grill und Getränke organisiert hatten. Abends fand ein gemütliches Beisammensitzen der Piloten statt, wobei man den Tag und die Ereignisse nochmals Revue passieren ließ. Da alle Piloten gemeinsam im selben Hotel untergebracht waren, konnten bereits beim gemeinsamen Frühstück die täglichen Trainings-



Wertvolle Tipps und Tricks erhielten die Piloten vom Wertungsteam.



Die eingesetzten Trainingsmodelle Força und Goblin.

pläne geschmiedet werden. Die Piloten bedanken sich für das erneut sehr gut gestalte Trainingslager und freuen sich, auch nächstes Jahr wieder dabei sein zu dürfen!

Liste der teilnehmenden Piloten
Michael Schmuck, Wolfgang Schmuck, Pucher Stefan, Gerd Unterzauchner, Christian Leitner, Matthias Neubauer, Fritz Schuller, Gottfried Morak, Elias Morak, Peter Bliem, Christoph Gapp, Patrick Zuchetto, Karl Antl, Manuel Rödl, Christoph Holzbecher, Patrick Schwarz, Martin Reichmann. **p**



Heiße Sommerneuheiten bei MULTIPLEX

WINGSTABI 12/16 mit Akkuweiche 35 A



Das große 3-Achs Kreisel-system für alle RC-Flächenmodelle

Die bewährte WINGSTABI-Technologie gibt es jetzt auch für die gehobenen Ansprüche mit

12- bzw. 16-Servoausgängen und einer integrierten Akkuweiche mit 35 A Ausgangsstrom. Made in Germany! Kompatibel mit allen gängigen RC-Systemen als auch alternativ mit integrierter Empfänger-Lösung für MULTIPLEX M-LINK-Nutzer.

Die erweiterte WINGSTABI-Software 1.2.8 ermöglicht:

- Neue Klappensteuerung: bis zu 6 Klappenflügel und Störklappen
- Modellvorlagen für die meisten MPX-Modelle - sehr komfortabel!
- Servo Match Funktion
- Neue Mischer und Regelungseinstellungen
- Viele Verbesserungen im Bedienkomfort

ROXXY® Smart Control 45/70/100 – MSB



Die neuen Telemetrie-Regler für MULTIPLEX M-LINK-Übertragung mit integrierter Sensorik!

Komplett überarbeitete Technik: stärker, kleiner, leichter und besser. Es werden drei Versionen angeboten mit 45 A, 70 A und 100 A.

150A Strom-Sensoren für FUTABA FASSTest



Tankuhr für den Akku

Dieser ROXXY Sensor ist für FASSTest-Telemetriesender, sowie die passende Telemetrie-Box geeignet. Der Sensor führt eine potentialfreie Messung

des Laststroms und der Spannung des Antriebsakkus bis 150 A Laststrom durch.

Modelltasche Segler

In die Modelltasche passt der MULTIPLEX HERON und natürlich auch alle anderen Modelle bis ca. 2,40 m Spannweite hinein. Innen sind drei separate Fächer für die Tragflächen und Rumpf vorhanden. Die aufgesetzte Außentasche ist ideal geeignet für den Handsender und Zubehör. Die beiden Rucksackriemen sind in der Länge verstellbar und auch als Schulterriemen verwendbar.

Siehe auch Test in diesem Heft.



ANZEIGE



MICROMOT 230/E. Mit einem Durchmesser von 37 mm und nur 270 g unübertroffen handlich in seiner Leistungsklasse! Mit zwei Fingern (Pen-Griff) leicht zu führen.

Für 230 V-Netzanschluss. Zum Bohren, Fräsen, Schleifen, Polieren, Bürsten, Trennen und Gravieren. Mit balanciertem DC-Spezialmotor (6.000 – 20.000/min) – leise und extrem langlebig. 20 mm-Systempassung zum Einsatz in MICROMOT-Bohr- und -Horizontalständern. Komplett mit 6 Stahlspannzangen (1 – 1,5 – 2 – 2,4 – 3 und 3,2 mm).

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

MICROMOT 230/E



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

Proxxon GmbH - A-4210 Unterweikersdorf

Kurs für Anwärter zum Modellflugprüfer für FM25

Am 15. und 16. Juli 2016 wurde am Werksflugplatz der HB Flugtechnik in Hofkirchen OÖ (LOLH) ein Ausbildungskurs für Anwärter zum Einsatz als Prüfpersonal für die Verfahren zur Erlangung einer Betriebsbewilligung für Flugmodelle mit mehr als 25 Kilogramm durchgeführt.

Das Seminarprogramm umfasste am ersten Tag die Darstellung der Rechtsgrundlage für die Bewilli-

eine Schwerpunktmittlung an einem Segelflugmodell durchgeführt und die Teilnehmer konnten an einer Nachprüfung eines FM25 – Hubschraubermodells EC 135 ihr erlerntes Wissen ausprobieren.

Am Seminar haben sieben Personen teilgenommen. Sie sind mit großer Aufmerksamkeit und Engagement den Lehrgangsinhalten gefolgt und es herrschte überaus freundschaftliches Klima.

Mein besonderer Dank gilt dem Chef der HB-Flugtechnik, Herrn Ing. Heino Brditschka, der uns kostenlos den Seminarraum und die Einrichtungen des Werksflugplatzes LOLH



Teilnehmer mit Ausbildungsleiter Ing. Bernhard Rögner und Vizepräsident Ing. Roland Dunger.

zur Verfügung gestellt hat. Ebenso ein Dankeschön an die gute Seele des Cockpitcafes, Frau Eva, die uns an beiden Tagen bestens mit Speisen und Getränken versorgte. p



Der EC135 Hubschrauber diente als „Prüfungsobjekt“.

Autor
Ing. Bernhard Rögner
Leiter Modellflug-Technik ÖAeC-FAA

gungsverfahren, die Organisation des ÖAeC – Kommission FAA als Prüfbehörde. Ferner gehörte der Inhalt des erlassenen Lufttüchtigkeitshinweises LTH-MF01 samt Bauvorschriften sowie die Präsentation eines Beispielkurses für Bewilligungswerber für den Nachweis ihrer theoretischen Kenntnisse aus dem Fachgebiet Aerodynamik dazu.

Der Beispielkurs Luftfahrtrecht und die von einem Antragsteller auszufüllenden Unterlagen für den Antrag sowie die Bearbeitung von Prüfungsakten bildeten den zweiten Teil des Seminars. Am Nachmittag wurde im Zuge der Prüfpraxis

ANZEIGE



JR FORZA 700 Ein Modellhelikopter von Japan Remote Control Co., Ltd.

Der JR Forza 700 zeichnet sich durch hervorragende Flugeigenschaften, modernes Design, perfekte Passgenauigkeit der Bauteile und Langlebigkeit aus, wie auch in vielen internationalen Wettbewerben Weltweit bestätigt wurde.

HELISHOP VIENNA 1060 Wien, Otto Bauer Gasse 8 Tel.: 43 1 595 36 00 Shop: www.helishopvienna.at

Jugend trifft Technik

Bereits zum zweiten Mal war am 30.6.2016 die Mittelschule Hohenau bei uns am Modellflugplatz des MFC-Hohenau zu Besuch. Es kamen 21 Schüler der 3. und 4. Klasse mit ihren Lehrkräften Fr. Fachlehrer Gabriele Moser und Fr. Fachlehrer Karin Swatschina

von 8:00 bis 12:30 Uhr auf unseren Modellflugplatz. Sie informierten sich über unser Hobby und hatten Gelegenheit, auch einmal selbst ein Modellflugzeug mittels Lehrer-Schüleranlagen zu probieren.

Zusätzlich unterstützten uns neben unseren eigenen acht Mitgliedern auch Piloten aus Orth an der Donau und Gföhl im Waldviertel. Wir bekamen auch Besuch von den

„Großen Brüdern“ aus Altlichtenwart, die mit zwei Motorseglern einige Überflüge absolvierten. Außerdem durften wir auch Hr. Pribitzer von der Erste-Bank, die sich als Sponsor beteiligte, am Fluggelände begrüßen.

Schon am Vormittag stieg das Thermometer auf über 30 Grad im Schatten und der Wind aus Süd – Südwest wurde immer stärker. Trotzdem konnten wir mit den meisten Modellen in die Lüfte gehen, so waren eine PC-6 mit einem Banner, ein Jetmodell, einige Hubschrauber, Nurflügler, eine Hexe, Doppeldecker, zwei

Hochdecker, Tiefdecker, Segelflieger und noch vieles mehr zu sehen.

Die Verpflegung übernahmen wie immer unsere Frauen, besten Dank an dieser Stelle. Fünf Kids haben sich gleich nach den Anmeldeformularen erkundigt, darunter auch das einzige Mädchen, das sehr geschickt mit dem Sender umging. Die Lehrkräfte durften natürlich auch beim Lehrer-Schülerfliegen mitmachen und haben sich auch sehr tapfer geschlagen. Der Flugtag war ein riesen Erfolg und wird nächstes Jahr wiederholt. p



Autor
Prajka Johann
Obmann des Modellflugclubs Hohenau
Foto
Gerhard Moser

Bussarde mit einer Spannweite von zwei Metern,

ANZEIGE

INSERENTENVERZEICHNIS

aero-naut	4
Conrad Electronic	59
Donau Forum Druck	73
EKO Trade	78
GK Modellbau	69
Graupner/SJ	33
Hacker-Model	61
Heli Shop Maurer	29
Hobbico	57
Hobby Box	69
Horizon Hobby	U3, U4
Ideecon	73
Krick	61
Lindinger	U2, 3
Modell	41
Modell Aviator	25
Modellbau Kager	72
Modellbau Lenz	69
Multiplex	6
Proxxon	77, 79, 81
Sperrholzshop Zembrod	69

URLAUB

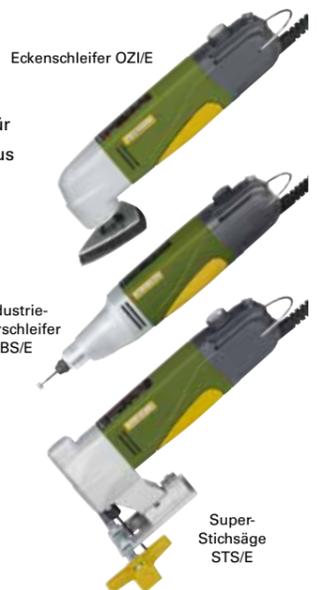
Hotel Glocknerhof	56
-------------------	----

PROXXON MICROMOT System FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Spezialisten für feine Bohr-, Trenn-, Schleif-, Polier- und Reinigungsarbeiten.

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-/Zink-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, extrem laufruhig und langlebig.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

PROXXON GmbH - A-4210 Unterweikersdorf

Österreichische Meisterschaft RC-E7

Am 25. und 26.6.2016 fand nahe Schwaz/Tirol auf dem wunderschönen Modellfluggelände der MSG Unterland Schwaz in Weer die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-E7 statt. Der Bewerb für elektrisch betriebene Segelflugzeuge mit einer Flugdauer von 15 Minuten wird mit einer Landung im Landekreis beendet. Dabei wird der Abstand der Rumpfspitze vom Kreismittelpunkt gemessen, er fließt in die Gesamtwertung ein. Außerdem darf nur eine gewisse, vom Fluggewicht abhängige Energiemenge (Wattminuten) eingesetzt werden.

Bei größtenteils schönem, aber auch fallweise windigem Wetter, konnte Obmann Stephan Frischauf



der Jury, LSL Helmut Kreuzer, um jede Wattminute, Flugsekunde und bei der Landung um jeden Zentimeter gekämpft. Ein Vorhaben, das bei teilweise fehlender Thermik und böigem Wind es für die Piloten oft nicht leicht machte. Vor allem die leichteren Flugmodelle hatten sehr damit zu kämpfen. Nach dem ersten Wertungstag kristallisierten sich bereits jene Piloten heraus, die mit den vorherrschenden Witterungsbedingungen am besten zurechtkamen. Am Sonntag brachte der fünfte Durchgang die endgültige Entscheidung, wer Österreichischer Meister wird.

Aus 24 gewerteten Piloten wurde Martin Haller (MBG Hall) vor Roland Hengl (WSV Liezen) und Stephan Frischauf (vom Veranstalter MSG Unterland) Österreichischer Meister in der Klasse RC-E7.

Bei der Mannschaftswertung konnte das Steirische Team mit den Piloten Hengl, Schuller und Rosenbichler die Goldene Medaille vor der Salzburger (Reich, Kraus, Schistek) und der Tiroler Mannschaft (Palaver, Weber, Lechner) erringen. Die Einzelergebnisse werden auch für die Österreichpokal-Wertung herangezogen.

Bei der Siegerehrung konnte neben dem LSL von Tirol Dietmar Kepingler auch der Sportstadtrat der Stadtgemeinde Schwaz Mag. Matthias Zitterbart begrüßt werden. Mit den Siegern freute sich der auch als Pilot teilnehmende BFR für E-Flug Heimo Stadlbauer, zumal

◀ **Vizemeister Roland Hengl startet sein Modell „Q 12“, 2 m Spwte., 0,55 kg, 2s Akku.**

▶ **Wenige Zentimeter trennen das Modell von Martin Haller vom Kreismittelpunkt.**

auch „sein“ steirisches Team zu Meisterehren kam. Auf der Homepage www.msgu.at sind die Einzelergebnisse samt Fotos einsehbar.

Es wurden sehr unterschiedliche Modelle eingesetzt. Die Spannweiten lagen zwischen 1.700 mm und 3.900 mm, die Fluggewichte zwischen 0,55 und 2 kg. Neben Schaumwaffeln fanden sich genauso Voll-GfK Modelle, Balsaflieger und Modelle mit Balsaflächen. Modelle mit einer Spannweite zwischen 2.000 und 2.500 mm waren am meisten vertreten (16x). Die Fluggewichte zwischen 0,5 und 1 kg, bzw. 1 bis 1,5 kg hielten sich in etwa die Waage. Überwiegend waren 2s-Akkus und Direktantriebe im Einsatz.

Für die vorbildliche Abwicklung des Bewerbs sei dem Obmann Stephan Frischauf samt seinen Helfern, dem Wettbewerbsleiter Norbert Jenny und der Küchenmann- und -frauenschaft herzlich gedankt.

Die nächsten RC-E7 Bewerbe finden am 6.8. im Erlaufal (NÖ) und am 17.9. in Langenwang (Österreichpokal Schlussbewerb) statt. **p**



Autor
DI Heimo Stadlbauer
Fotos
DI Heimo Stadlbauer, Bernhard Rainer

24 Teilnehmer aus Tirol, der Steiermark, Kärnten, Salzburg, Niederösterreich, Oberösterreich und Wien begrüßen. Eröffnungsworte kamen auch vom Landtagsabgeordneten und Vizebürgermeister der Silberstadt Schwaz, Mag. Martin Wex, sowie vom Bürgermeister der Gemeinde Weer, Mag. Markus Zijerveld. Da auch eine Mannschaftswertung vorgesehen war, meldeten sich insgesamt sechs Mannschaften, drei aus Tirol, jeweils eine aus Salzburg, der Steiermark und Kärnten, an.

Am Samstag konnten vier Durchgänge geflogen werden. Dabei wurde unter dem gestrengen Auge



F5B-Nationalmannschaft Training in Meggenhofen

Zwischen dem 12. und 20. August 2016 findet in Lugo di Romagna, nahe Ravenna, die Elektroflug-Weltmeisterschaft in den Klassen F5B (Segelflug) und F5D (Pylon) statt. Das Nationalteam, bestehend aus Franz Riegler, Hannes Starzinger, Karl Waser und dem Jugendlichen Martin Neudorfer, führte am 4. und 5. Juni in Meggenhofen ein offizielles Training durch. Der Modellflugplatz der Sportunion Meggenhofen stand dafür zwei Tage zur Verfügung. Es wurde auch die Timing-Anlage für das Training eingesetzt, um unter realen Wett-

bewerbsbedingungen trainieren zu können. Versucht wurde auch, am Sonntag für Interessenten der Klasse F5B/F5F einen Schnuppertag durchzuführen, der aber witterungsbedingt nicht zu Stande kam.

In diesen beiden Tagen wurde eifrig geflogen und die Einstellungen an den Modellen optimiert. Vor allem die erfahrenen Piloten gaben Martin Neudorfer zahlreiche Tipps. Am Samstag konnte auch der vierfache Elektroflug-Weltmeister Rudi Freudenthaler begrüßt werden.

Gedankt sei dem Landesfachreferenten Mandi Oberleitner für die Organisation und der Sportunion Meggenhofen für die Bereitstellung des Platzes.

Die besten Wünsche der österreichischen Modellflieger begleiten das F5B-Nationalteam nach Italien. Holm- und Leistenbruch!! **p**



▲ **Martin Neudorfer bei einem Trainingsflug unter den gestrengen Augen von Ex-WM Rudi Freudenthaler (li), Franz Riegler und Vater August Greifeneder.**

▼ **Hannes Starzinger startet kraftvoll die F5B-Maschine von Karl Waser.**



Autor
DI Heimo Stadlbauer
Bilder
Flixeder, Stadlbauer

ANZEIGE

Impressum **prop**



Medieninhaber, Herausgeber und Verleger
Österreichischer Aero-Club, Sektion Modellflugsport

Chefredakteur
Manfred Dittmayer (verantwortlich für den Inhalt)



www.aeroclub.at

stellvertretender Chefredakteur
Wolfgang Semler
Redakteure
Wolfgang Wallner, Wolfgang Lemmerhofer, Frank Schwartz

Redaktionsadresse
Redaktion prop
Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien
Telefon +43 1 505 1028 / DW 77
E-Mail: redaktion@prop.at



www.prop.at

Anzeigenverwaltung
Monika Gewessler
Prinz-Eugen-Straße 12, A-1040 Wien
Telefon +43 1 505 1028 / DW 77
Telefax +43 1 505 7923
E-Mail modellflug@aeroclub.at

Druck
Donau Forum Druck
1230 Wien

PROXXON
MICROMOT
System
FÜR DEN FEINEN JOB
GIBT ES
DIE RICHTIGEN GERÄTE

Heißdraht-Schneidegerät THERMOCUT 230/E. Zum Trennen von Styropor und thermoplastischen Folien. Auch zum Arbeiten mit Schablonen.

Für Architekturmodellbau, Designer, Dekorateure, Künstler, Prototypenbau und natürlich für den klassischen Modellbau. 30 m Schneidedraht (Ø 0,2 mm) gehören dazu.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.at —

Proxxon GmbH - A-4210 Unterweikersdorf



Eure Ansprechpartner im ÖAeC Österreichischer Aeroclub

BUNDESSEKTIONSLEITER

Ing. Manfred Dittmayer
Gerasdorferstr. 153/71, 1210 Wien
Koordinator für Jugendarbeit
Gerhard Niederhofer
Spitalgrund 2, 8790 Eisenerz
Tel. 0664/4365458, fly.niederhofer@gmx.at

Chefredakteur PROP

Ing. Manfred Dittmayer
redaktion@prop.at

Sekretariat

Monika Gewessler
Tel. 01/5051028-77, Fax 01/5057923
modellflug@aeroclub.at

Delegierte zur Obersten Nationalen Flugsportkommission ONF

Ing. Manfred Lex
Stangerstraße 19E, 2860 Kirchsschlag
Mobil 0650/342 5001, manfred.lex@chello.at
Ing. Wolfgang Semler
A. Baumgartnerstr. 44/B5/223, 1230 Wien
Mobil 0660/6900676
wolfgang.semmler@hotmail.com

FACHREFERENTEN

Freiflug Helmut Fuss
F1 (ausser F1E) Gruberstraße 12b, 4232 Hagenberg
Mobil 0676/398 14 26, helmut.fuss@tmo.at
FF -Hangflug Obst. Wolfgang Baier
F1E Grillparzer Straße 13, 3100 St. Pölten
Mobil 0664/20 12 078, woba@gmx.at
Fesselflug Mag. Max Dillinger
F2-A,B,C,D Semperstraße 59, 1180 Wien
Tel. 0676/33 33 400, mdill@aon.at
Motorkunstflug Dietmar Waltrisch
F3A, RC-III Dragantschach 5, 9623 St. Stefan/Gail
Tel: 0650/8427903, waltrisch@gmx.at
F3B, F3J, F3K Ing. Peter Hoffmann
Jubiläumstraße 21, 2345 Brunn am Gebirge
Tel. 02236/36 1 55, 0664/7864421
peter.m.hoffmann@aon.at
F3C, F3N Harald Zupanc
Koschatstrasse 8, 9081 Reifnitz
Mobil 0676/846030555, harry@heli4you.net
F3F und RC-H Hannes Plöschberger
Traubengasse 9/16, 1230 Wien
Tel: 0664/3224840, webmaster@f3f.at
F4C, RC-SC, Wolfgang Pretz
RC-Scale Antik Meislingeramt 14, 3541 Senftenberg
Tel: 0676/4032638, familiepretz@aon.at
mast15@aon.at (privat) oder bfr_f4@aon.at
F5B,D,F,J,RC-E7 Dipl.Ing. Heimo Stadlbauer
RC-EP-450 8010 Graz, Attemsgasse 5
Mobil 0664/311 76 48
heimo.stadlbauer@hotmail.com
FPV Philip Sager
und COPTER Fabriksstraße 15/B/4, 2522 Oberwaltersdorf
Mobil 0660/737 18 84
philip_sager@hotmail.com

RC-IV, RC-SF, Dr. Wolfgang Schober
RC-SL, RC-SK Pulst, Birkenweg 12, 9556 Liebenfels
Priv. Tel. 04215/2450, dr.schober@tele2.at
RC-MS Alois Strassbauer
Harrachgasse 5/1/10, 1220 Wien
Tel. 0699/19222394
alois.strassbauer@teletronic.at
JETFLUG Peter Cmyral
Engelsdorferstr. 78, 8041 Graz-Liebenau
Mobil 0664/4045656, peter.cmyral@cmyral.eu

LANDESSEKTIONSLEITER

Burgenland Günther Tuczay
Rottwiese 15, 7350 Oberpullendorf
Tel 02612/20209, Mobil 0680/30 29 288
tuczay@bnet.at
Kärnten Peter Zarfl
Jesserniggstraße 31/1/4, 9020 Klagenfurt
Mobil 0664/140 40 60, p-zarfl@aon.at
Niederösterreich Otto Schuch
Hirschfeldstraße 290, 2184 Hauskirchen
Tel. u. Fax 02533/89 172,
Mobil 0664/505 91 73, o.schuch@aon.at
Oberösterreich Fritz Koll
Johann Konrad-Vogel-Str. 13, 4020 Linz
Tel: 0664/4154115, fritz.koll@a1.net
Salzburg Helmut Kreuzer
Hafnergasse 10, 5541 Altenmarkt i.Pg.
Tel: 0664/95 83 966, kreuzer.helmut@aon.at
Steiermark Ing. Johann Sieber
Wienerstr. 54, 8644 Mürzhofen
Tel.0676 417 5401, j.sieber@mfg-am.at
Tirol Dietmar Kepplinger
Bahnhofstraße 24C, 6170 Zirl
Tel: 0676/5450242, dietmar.keplinger@tsn.at
Vorarlberg Bernd Vonbank
Jagdbergstr. 6, 6824 Schlins
Mobil 0676-670 55 60, bernd.vonbank@aon.at
Wien Manfred Geyer
Linzerstr. 11a, 3443 Sieghartskirchen
Mobil 0676/831276995, manfred-geyer@aon.at
CIAM Delegate DI Wilhelm Kamp
Wildrosenweg 7a, D-70619 Stuttgart
Tel. 0049-711/429 108, wvkamp@arcor.de
Mobil 0049-176/216 849 33
Referat für Wolfgang Lemmerhofer
Umwelt und Senefeldergasse 62/4/16, 1100 Wien
Öffentlichkeits- Mobil 0664/134 28 80
arbeit wolfgang.lemmerhofer@gmail.com
redaktion@prop.at
Öffentlichkeits- Ing. Wolfgang Semler
arbeit A. Baumgartnerstr. 44/B5/223, 1230 Wien
Mobil 0660/6900676
wolfgang.semmler@hotmail.com
Referat für Dr. Kurt Lichtl
Rechtsberatung Landstr. 50/IV, 4020 Linz
Tel. 0732/77 43 77, Fax 0732/77 43 77-43
lichtl@ra-linz.at
Mag. Bernhard Wiczorek
Jasnitz 1, 3830 Waidhofen/Thaya
Mobil 0664-60 850 14 73
bernhard.wiczorek@gmx.at



3...2...1...

RACE!

BLADE VORTEX 250 PRO



Fertig aufgebaut und ready-to-race // Spektrum 2,4 GHz DSMX-Technologie // ImmersionRC F3 Fusion 32-bit Flight Controller // OneShot 20A EzESCs und spezielle 2204-2300kV Brushless-Motoren // Robuster Rahmen mit 4mm CFK-Motorarmen // Zukunftssichere Clean Flight Controller Software (vorinstalliert) // Pro Tune-fähig mit eingebauter 2MB Black Box // On Screen Display mit vollständiger Telemetrie // Acht 24-bit RGB LEDs und superlauter Bergungsalarm // Integrierter 40-Kanal NexWaveRF 5,8 GHz Raceband-Videosender mit dynamischer Leistungssteuerung // Fat Shark 700TVL CMOS V2 FPV-Kamera mit Neigungsverstellung

Weitere Informationen zum Blade Vortex finden Sie auf horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.™

BLADE



INDUCTRIX 200 FPV

Headset auf. Kamera an. Und Speed!

Wenn Sie auf der Suche nach einer einfach zu fliegenden und kompakten FPV-Lösung sind, ist der Blade Inductrix 200 FPV genau das Richtige für Sie. Mit seinen starken Brushless-Motoren, der integrierten FPV-Kamera und der exklusiven SAFE-Technologie werden Sie Schritt für Schritt zum echten FPV-Racer.



Integrierte 25 mw FPV-Kamera mit robustem Gehäuse



Starke Brushless-Motoren für Indoor- und Outdoor-Fun



Kompatibel mit 5,8 GHz Fat Shark FPV-Headsets

Weitere Details und einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.™