

www.prop.at

27. Jahrgang Heft 1/2003

prop

P.b.b. Erscheinungsort Wien, Postmagaspostamt 1040 Wien GZ 02Z031187 M



*das Modellflugmagazin
des österreichischen Aero - Club*

Ripmax

DOG FIGHT

**Der neue, aufregende
Spaß beim Fliegen!**



Sonic Bordkanone



A-RTF1056 - Optional erhältliches Bodenziel
mit Combat Modul €39,99



Mit dem Ripmax Fighterbird erschließt sich eine ganz neue Welt im Modellflug! Das Modell ist mit dem einzigartigen Sonic Combat Modul ausgestattet. Es sendet auf Knopfdruck einen Ultraschallpuls ab.

Damit werden nun richtige Luftkampfmanöver möglich! Es entsteht eine Menge Spaß, wenn sich sechs Fighter Birds gleichzeitig im Himmel befinden und alle versuchen, den gezielten Schuß anzusetzen. Bei einem Treffer schaltet sich der Motor des Getroffenen für 10 Sekunden aus, das Modell bleibt aber lenkbar. Nach 10 Sekunden kann der Getroffene den Motor wieder einsetzen und in das Kampfgeschehen eingreifen. Der Fighter Bird wird mit einem hochkapazitivem Akku geliefert und besitzt zwei Ladegeräte serienmäßig, eines für zu Hause (230V) und eins für unterwegs (12V), eine Ausstattung, die Ihres gleichen sucht. Das besondere Flugführungssystem erlaubt es selbst blutigen Anfängern, das Fliegen zu erlernen.

A-ARTF1055/EUR Fighterbird Komplettsset mit Sonic Luftkampfmodul €159,99

Flugeigenschaften, wie beim Firebird XL, aber jetzt mit einteiliger Tragfläche, weniger V-Form und verbessertem Profil für erstklassige Aerodynamik!

- Perfekt für Anfänger wie auch Experten • In Minuten aufzubauen • Lange Flugzeiten • Militärlook
- Komplettsset mit Fernsteueranlage, Akku, 240V Ladegerät für zu Hause, 12V Ladegerät für unterwegs und 8AA Senderbatterien •

Ripmax in Deutschland durch JSB Marketing - und Vertriebs GmbH,
Am Park 28, 25336 Klein Nordende • fon 04121 9577024 • fax 04121 9577026

mail ripmax@jsb-gmbh.de net www.ripmax.de



<i>wir gedenken Hans Prettner</i>	3
<i>hier spricht die ONF</i>	4
<i>der BFR RC-IV und RC-SL berichtet..</i>	5
<i>der BFR F3A und RC-III berichtet.....</i>	9
<i>der BFR F3C berichtet.....</i>	13
<i>Öster. Meisterschaft der Klasse RC-IV</i>	14
<i>F3B Staatsmeisterschaften 2002</i>	18
<i>Gerold Hörman Trophy 2003</i>	20
<i>Nürnberg 2003</i>	24
<i>Jetmeeting Rosental 2002</i>	53
<i>Laßt alte Zeiten.....</i>	55
<i>Ohne Fliegerei wäre das kein Leben!</i>	57
<i>Pilotenportrait Peter Hoffmann</i>	58
<i>AXI - Elektro-Motoren prop Test</i>	62
<i>MODELLBAUTOOL v1.3 prop Test</i>	64
<i>4 Parallel-Servos.....</i>	65
<i>24. Helitreffen St.Johann 2003</i>	68
<i>Elektroflug im Mürztal</i>	70
<i>Bücherecke</i>	72

*Titelbid: „Wintermärchen“ Peter Hoffmann F3B und F3J Pilot
der Spitzenklasse! Bild von Mario Testory*

Redaktionsschluß Heft 2/2003 15.05. 2003

Impressum

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Oskar Czepa, Rudolf Fiala, Wolfgang Lemmerhofer,

Heimo Stadelbauer, Manfred Stocker Mario Testory, Manfred Stocker, die Bundesfachreferenten und die ONF

Alle 1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 12 e-mail: redaktion@prop.at web: www.prop.at

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

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

Druck: Donau Forum Druck Wien 1120

ACHTUNG !! prop gibt es auch unter www.prop.at

Terminkalender 2003

Aus Kostengründen sind der Terminkalender 2003 und die Ausschreibungen und Nennblätter nicht wie gewohnt in dieser Ausgabe enthalten. Besteht keine Möglichkeit den Terminkalender über www.prop.at zu beziehen, so könnt Ihr in unserem Sekretariat gerne ein Exemplar anfordern. Kostenlose Bestellung bitte an Frau Thonhofer! Tel: 01 505 10 28 77

**Der MFS-Union
Neukirchen/Enknach
O.Ö. veranstaltet am
29.03.03 und 30.03.03
eine große
Modellbauausstellung
in den Gemeindesälen.
Sektionsleiter Alois Pammer**

IP-V

Individuelle Internet-Anbindungen
für den Business-Bereich z.B.:

• **IP-V Business Connect**

Anbindung über Standleitung für Unternehmen
mit durchschnittlichem Kommunikationsaufkommen
(von 64 kbps bis 256 kbps)

• **IP-V Enterprise Connect**

Anbindung über Standleitung für Unternehmen
mit hohem Kommunikationsaufkommen
(von 512 kbps bis 2048 kbps)

CPSnet IP-V – Ihr Spezialist für
Kommunikationslösungen:

Qualität und Quantität mit professioneller
und persönlicher Betreuung.

Kontaktieren Sie uns - wir haben die Lösung
für Ihr Unternehmen.

CPSnet EDV Online Service
Davidgasse 87-89, 1100 Wien
Tel: +43 (0)1/641 97 43-0
E-Mail: sales@cpsnet.at
Internet: www.cpsnet.at

CPSnet
Online Service

Liebe Leser!

Wie jedes Jahr besuchten wir auch heuer die Nürnberger Messe.

Bei einigen Herstellern konnte eine gewisse Aufbruchstimmung mit vielen neuen Modellen festgestellt werden.

Von den immer aktueller werdenden „Styro-Fliegern“ über wunderschöne Segler, bis hin zu heißen Turbinen-Modellen, wurde alles gezeigt. Fragt sich der leidgeprüfte Modellflieger nur, ob das auch jemals alles geliefert werden kann, was da angeboten wird, oder ob es sich doch eher um eine Art Marktforschung handelt. Besonders fiel auf, daß eigentlich die meisten Hersteller wieder verstärkt den Einsteiger in den Modellsport ansprechen wollen. Hier werden einfache Modelle mit Fernsteuerung und kompletter Gerätschaft im Set zu erstaunlichen Preisen angeboten.

Auch sogenannte „Spreißflieger“ also Holzbausätze gibt es wieder. Alles in Allem war Nürnberg auch heuer wieder „eine Reise wert“!

Wie vielleicht dem geneigten Leser aufgefallen ist, war die letzte Ausgabe von prop ganz in Farbe gehalten. Es handelte sich hierbei um ein Geschenk der Forum-Donau-Druck. Unsere budgetäre Situation erlaubt es leider nicht auch zukünftig prop in Farbe zu machen. Auch können wir leider gegenwärtig prop nurmehr (zumindest für 2003) quartalsweise herausgeben. Enorm steigende Kosten besonders im Versand und sinkende Einnahmen aus der Werbung zwingen uns zu dieser Maßnahme. Natürlich habe ich versucht wieder zusätzliche Inserenten zu finden, aber das braucht Zeit.

Sicher habt Ihr schon so Einiges in den Wintermonaten auf den Baubrettern liegen gehabt. Auch in der prop-Redaktion warten Modelle auf ihre ersten Testflüge. Da das nächste Heft erst im Juni erscheint ersuche ich Euch vermehrt nach Möglichkeit unsere Webseite zu besuchen. Dort gibt es die aktuellsten Artikel und natürlich auch alle Termine.

Ich wünsche Euch noch schöne Bauabende und einen guten Start in die neue Saison!
Euer

Manfred

Der Terminkalender 2003 ist auf www.prop.at als „download“ erhältlich.



Hans Prettnner † 3. Dez. 2002

Hans Prettnner wurde am 24. Mai 1923 in Tarvis geboren, wo seine Eltern in einem Gasthaus angestellt waren.

Nach einigen Jahren, Übersiedlung ins Gurktal und dortiger Besuch der Volksschule; Vater und Mutter hatten in seiner Jugendzeit verschiedene Gasthäuser gepachtet. Nach dem Pflichtschulabschluss folgte er seinem Berufswunsch und wurde in Feldkirchen Einzelhandelskaufmann.

Dann begann der Krieg und er kam zum ersten Mal in Kontakt mit Flugzeugen und erhielt seine Ausbildung. Auf Grund seiner technischen Kenntnisse wurde er aber im Raum München als Peilungs-Spezialist und Kommandant einer Fliegerabwehrkanone zugeteilt; von wo er dann in die französische Gefangenschaft geriet und bis zur Atlantikküste verschleppt wurde.

Nach Rückkehr aus der Gefangenschaft übernahm er mit seiner späteren Ehefrau Adelheid den von seinen Eltern gepachteten Gasthof „Zum Goldenen Rössl“ am Alten Platz und er selbst stieg bis auf den höchsten Dachspitz um bei der Behebung der schweren Bombenschäden zu helfen. Nach dem Ablegen der Konzessionsprüfung für das Gastgewerbe und der Heirat im Jahr 1951, sowie der Geburt des einzigen Sohnes Hanno, konnte durch eigenen Fleiß der beiden Eheleute, aber auch mit Hilfe der Schwiegereltern der Gasthof gekauft werden. Das „Goldene Rössl“ war ein beliebter Treffpunkt mit der allseits bekannten Hausmannskost für die städtische und ländliche Bevölkerung. Ein typischer Einkehrghasthof, in dem oftmals die Wirtsleute selbst Stimmungsmusik machten.

SPORT:

Hans war immer schon vom Sport begeistert und als Jugendlicher war er ein ausgezeichnete Leichtathlet, der oftmals an den Kärntner Meisterschaften im Laufen und Weitsprung teilgenommen hat. Aber seine sportliche Herausforderung fand er im Modellflugsport, den er in den sechziger Jahren selbst aktiv betrieben hat und wobei er etliche Titel und Siege bei Internationalen Wettkämpfen im In- und Ausland, aber auch bei Österreichischen Bundesmeisterschaften erringen konnte. Er war der erste Österreicher, dem es gelang sein Segelflugzeug für zwei Stunden ununterbrochen in der Luft zu halten und einen österreichischen Rekord aufzustellen. Als Allrounder konnte er sowohl das 1. Internationale Dolomitenpokalfliegen im Motor-Kunstflug und auch Championships im Motor-Segeln und auch Segelflug gewinnen. Gleichzeitig war er auch Vorbild nicht nur für den jugendlichen Kunstflugnachwuchs, sondern auch für Hanno, der in seine Fußstapfen trat. Als er das Talent seines Sohnes Hanno für den Flugsport erkannte, zog er sich vom aktiven Wettkampf zurück und fungierte in Zukunft nur mehr als Trainer, Betreuer und Helfer für die weltweiten Wettkämpfe des Vater/Sohn Teams Hans und Hanno Prettnner.

7 F3A Weltmeistertitel, 8 Las Vegas TOC Championships, Europameister, 17 österr. Staatsmeistertitel und insgesamt 330 Siege waren der Lohn für das jahrelange Training und die Entbehrungen, die Spitzensport mit sich bringt. Im internationalen Flugsport gibt es keinen Trainer, der erfolgreicher als Hans gewesen ist und die Erfolge der beiden sind nach wie vor unerreicht. Kein einziger Modellkunstflieger weltweit konnte bisher mehr als zwei Weltmeistertitel erreichen. Sein persönliches Highlight war zweifellos der Heimsieg bei der Weltmeisterschaft 93 in Nötsch. Sein Leben mit der Familie war harmonisch und Streitereien waren ein Fremdwort; er verabscheute Konfliktsituationen und versuchte immer, alles im Gespräch zu klären.

Zahlreiche Reisen nach Übersee und in alle Welt, an denen auch seine Familie teilgenommen hat, hinterlassen einen großen Freundeskreis – aber auch Verwandtenkreis - dem Hans sehr fehlen wird, aber er wird in ihren Gedanken weiterleben, denn tot ist man erst, wenn keiner mehr an einen denkt.

Familie H.Prettnner



hier spricht die ONF..... Werte Fliegerkolleginnen und -kollegen!

Seit nunmehr 14 Jahren darf ich mich mittels meiner Kolumne im ersten Prop des neuen Jahres an Euch wenden, um Euch zu informieren, manchmal zu mahnen, um weitere Unterstützung für den Modellflugsport zu bitten und für Eure Arbeit zu danken. All das ist mir besonders wichtig und wiederholt sich daher naturgemäß jedes Jahr. Auch wenn ich inzwischen weiß, daß ich auf Eure Arbeit zählen kann, so wird das von mir keineswegs als selbstverständlich gesehen, deshalb wiederhole ich meine Bitte auch jedes Jahr.

Dank Eures ungebrochenen Einsatzes für unseren Sport konnte wieder eine Vielzahl an Wettbewerben erfolgreich durchgeführt werden und bei den wenigen, wo Mängel aufgetreten sind, ist hoffentlich ein Lerneffekt und der Wille, es beim nächsten Mal besser zu machen, gegeben. Nach wie vor ist der Teilnehmerrückgang bei den Wettbewerben ein Thema und ich darf Euch alle ersuchen, hier auch entsprechende Arbeit in den Vereinen zu leisten, um dem entgegen zu wirken. Wir müssen hier unermüdlich versuchen, am Ball zu bleiben, denn wer aufgibt, hat schon verloren. Nun kurz einige Informationen:

Im **Terminkalender 2003**** findet Ihr auch die Ausschreibungen für die heuer durchzuführenden Staats- und Österr. Meisterschaften.

Bitte gebt rechtzeitig Eure Nennung dazu ab, es sind keine Nachnennungen zulässig. Nur in ganz besonderen Ausnahmefällen genehmige ich das und das prüfe ich genau. Das ist ein Auftrag der Bundessektion, den ich wahrnehmen muß.

Nur zur Erinnerung:

Nenngeld für Staats- und Österr. Meisterschaften € 15,- Jugendliche € 2,-

Protestgebühr € 15,-

Jugendförderungsbeiträge € 1,-

Im Jahr 2003 ist kein Funktionärs- und Sportzeugenlehrgang vorgesehen, da wir im vergangenen Jahr vier gehalten haben. Sollte Eurer Meinung nach trotzdem irgendwo einer nötig sein, so informiert Euren Landessektionsleiter und der wird ihn dann beantragen. Daß wir gerne zu Euch kommen, versteht sich von selbst.

Für die Wettbewerbspiloten, welche auch an Bewerben im Ausland teilnehmen, eine wichtige Neuerung:

Auslandsstarts müssen nicht mehr dem ÖAeC gemeldet werden!

Klassenspezifische Änderungen werden Euch die Bundesfachreferenten in ihren Kolumnen mitteilen und außerdem wird mein Kollege Manfred Lex sich bemühen, die MSO endgültig fertigzustellen. Für alle mit Internetzugang zur Erinnerung die wichtigsten Adressen:

www.lexsoft.at | www.fai.org www.prop.at

und meine e-mail-Adresse gottfried.schiffer@astroe.at

Das wäre es wieder einmal und ich wünsche Euch für die neue Saison viel Erfolg und Freude am Hobby und am Sport, sei es als Funktionär Wettbewerber oder Hobbyist und ich freue mich auf ein Treffen bei der einen oder anderen Veranstaltung.

Mit

Fliegergruß

Euer

Gottfried Schiffer

*****Aus Kostengründen sind der Terminkalender 2003 und die Ausschreibungen und Nennblätter nicht wie gewohnt in dieser Ausgabe enthalten.***

Besteht keine Möglichkeit den Terminkalender über www.prop.at zu beziehen, so könnt Ihr in unserem Sekretariat gerne ein Exemplar anfordern.

Kostenlose Bestellung bitte an Frau Thonhofer! Tel: 01 505 10 28 77

von Dr. Wolfgang Schober

der BFR der Klassen RC-IV und RC-SL berichtet.....

Wie immer möchte ich am Anfang des neuen Jahres vor Beginn der Flugsaison über Neuigkeiten, Änderungen und über Termine berichten. Leider kann ich nicht ganz aktuell sein, da zwischen meiner Berichterstattung (27. Jänner 2003) und dem Erscheinen des PROP doch einige Wochen liegen. Vor allem die Wettbewerbstermine werden immer wieder verschoben, sodass bei mir möglicherweise Fehler vorhanden sein können. Ich bitte, sich in diesem Fall immer an den offiziellen Terminkalender zu halten, da dieser den aktuellen Letztstand darstellt.

1) Punkterichterlehrgänge:

In den Klassen RC-IV und RC-SL werden im Frühjahr 2003 kombinierte Auffrischungslehrgänge abgehalten werden, eine Grundausbildung von Punkterichtern ist in der Saison 2003 aber nicht vorgesehen. Diese Auffrischungslehrgänge sind für ganz bestimmte Bundesländer geplant um den Teilnehmern lange Anfahrtswege zu ersparen. Selbstverständlich sind sie jedoch für **alle** AERO-Club Mitglieder Österreichs offen und man kann sich jederzeit bei der Bundessektion Modellflug -Frau Thonhofer (Tel: 01-5051028-77) – anmelden.

Termine:

3. Mai 2003

Kraiwiesen/Salzburg

31. Mai 2003

Mistelbach/Niederösterreich

7. Juni 2003

Wörgl/Tirol

Diese Auffrischungslehrgänge werden während laufenden Wettbewerben abgehalten, wodurch ein perfekter Praxisbezug gegeben sein wird. Die

Zeitdauer wird von 10 bis etwa 14 Uhr sein.

Jetzt noch zur Gültigkeit von Punkterichterlizenzen:

- Wird innerhalb von 3 Jahren nach Besuch eines Lehrganges in der entsprechenden Klasse nicht gepunktet, so verliert die Lizenz ihre Gültigkeit.

- Wird innerhalb von 3 Jahren nach Besuch eines Lehrganges in der entsprechenden Klasse gepunktet, so hat die Lizenz eine Gültigkeit von insgesamt 4 Jahren.

- Nach 4 Jahren ist auf alle Fälle der Besuch eines Auffrischungslehrganges nötig.

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

MSO = Modellsportordnung

Um es vorweg zu nehmen, in den Flugprogrammen der beiden Klassen gibt es auch in der Saison 2003 keine Änderungen. Lediglich die Frage der Gewichtsbeschränkungen ist immer wieder Anstoß zu langen Diskussionen, die aber nie zu eindeutigen Ergebnissen führen. Deshalb möchte ich in der Folge die Gewichtsproblematik für beide Klassen getrennt behandeln.

Klasse RC-IV:

(Großsegler bis 5 Meter Spw.)

In der Saison 2002 fand die Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-IV statt, weshalb man vorher zu keiner Änderung des Gewichtslimits von 5 Kilogramm bereit war. Vielmehr wurde ein offizieller Probewettbewerb mit Gewichtsbeschränkung auf 6 Kilogramm durchgeführt und die Zeit sollte zur Meinungsforschung genutzt werden. Bei der Bundesfachausschusssitzung anlässlich der Österrei-

chischen Meisterschaft in Schärding wurde dann auch das Thema Gewichtsbeschränkung in der Klasse RC-IV behandelt. Und wieder konnte kein eindeutiges Ergebnis erreicht werden. 4 Landesfachreferenten stimmten für die Beibehaltung der 5 Kilogramm und 3 für die Anhebung auf 6 Kilogramm. Was mir aber zu denken gab war die Tatsache, dass bei der ÖM in Schärding nur 4 Oberösterreicher mitgeflogen sind. Auch bei der Siegerehrung wurde von Karl Späth festgehalten, dass bei einer ÖM ja gewogen wird und deshalb viele Oberösterreichische Piloten auf einen Start verzichten mussten. Offensichtlich ist es so, dass die RC-IV Piloten in Österreich ihre Karten nicht auf den Tisch legen, wie schwer ihre Flugmodelle wirklich sind, denn

a) bei Österreichischen Meisterschaften nehmen sie nicht teil, denn dort wird ja gewogen

b) bei den allermeisten anderen Wettbewerben wird nicht gewogen, sodass die Vermutung nahe liegt, dass dort „übergewichtige“ Modelle am Start sind.

Der Bundesfachausschuss war deshalb der Meinung, das Gewichtslimit probeweise auf 1 Jahr auf 6 Kilogramm anzuheben. Mit *ONF Delegierten Ing. Gottfried Schiffer* wurde festgelegt, dass alle Wettbewerbsveranstalter zwingend ein Wiegen der Modelle durchführen müssen. Ein Wiegeprotokoll ist der Ergebnisliste beizulegen, da sonst keine Organisationsbeihilfe ausbezahlt wird. Mit dieser Maßnahme müsste es möglich sein, eine echte Bedarfserhebung durchzuführen, um dann in ei-

nem Jahr eine hoffentlich richtige Entscheidung zu treffen.

Fazit: Probeweise Anhebung des Gewichtslimits in der Klasse RC-IV auf 6 Kilogramm in der Saison 2003

Klasse RC-SL:

(Seglerschlepp)

Auch bei den Seglerschleppern gibt es immer wieder Diskussionen, das Gewichtslimit des ganzen Gespannes von derzeit 20 Kilogramm anzuheben. Nach dem jetzigen Stand wird in naher Zukunft wohl keine Änderung der MSO in diesem Punkt zu erwarten sein. Das bei RC-IV Gesagte trifft auch hier zu, denn es ist keine echte Bedarfserhebung zu bekommen. Um aber leicht „übergewichtige“ Gespanne nicht von vornherein von Wettbewerben ganz auszuschließen, hat man sich im Bundesfachausschuss entschlossen, die Österreich Pokal Wettbewerbe in der Saison 2003 probeweise gewichtsmäßig zu öffnen und zwar auf die maximal mögliche Variante von zwei mal 20 Kilogramm. Was heißt das nun im Klartext:

a) Die Österreich Pokal Wettbewerbe – und nur die – dürfen mit Gespannen von zwei mal 20 Kilogramm bestritten werden. Es wird bei jedem Teilwettbewerb eine Gesamtwertung erstellt und der Sieger gekürt. Ehrenpreise werden nur für die Gesamtwertung vergeben.

b) Aus der Gesamtwertung erstellt der Veranstalter eine zweite Ergebnisliste nur mit den „kleinen Gespannen“ (MSO Klasse, einmal 20 kg), welche an den AERO-Club gesandt wird. Sollten mindestens 10 Teams in der „kleinen Klasse“ teilgenommen haben, so erhält

der Veranstalter - so wie auch bisher - die Organisationsbeihilfe. Weiters erhält der Sieger der MSO-Klasse (der ja nicht zwangsweise auch der Sieger der Gesamtwertung sein muss) den Leistungspunkt von der ONF für die Gold-C zuerkannt.

c) Beim Schlusswettbewerb des **Österreich Pokal** werden die Gesamtwertungen der 4 Teilwettbewerbe nach einem Punktesystem zusammengezählt und der Gewinner des Wanderpokals festgelegt. Für den Gewinn des Wanderpokals ist es einerlei, ob man mit einem leichten oder mit einem schweren Gespann geflogen ist.

Fazit: Probeweise Anhebung des Gewichtslimits bei den Österreich Pokal Wettbewerben in der Saison 2003 auf zwei mal 20 Kilogramm. Die MSO-Klasse ist davon nicht betroffen !

3) Einsteigerwertung in RC-IV: (kleine Klasse bis 3,5m)

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

Folgende Regelung ist weiterhin gültig:

a) Einziger Unterschied zur normalen Klasse RC-IV ist eine Spannweitenbeschränkung auf 3,50 Meter. Die restliche MSO der Klasse RC-IV ist unverändert gültig !

b) Die Einsteiger haben sich bei der Anmeldung als solche zu deklarieren und fliegen bei der normalen RC-IV Klasse mit. Ein Pilot darf an einem RC-IV Wettbewerb nur in einer der beiden Klassen teilnehmen.

c) Es gibt eine Gesamtwertung, in der die Einsteiger ebenfalls aufscheinen. Sind mindestens 3 Teilnehmer in der kleinen Klasse mitgeflogen, so wird zusätzlich eine eigene Einsteigerwertung durchgeführt. Die Veranstalter von RC-IV Wettbewerben werden angehalten, für diesen Fall auch Ehrenpreise für die Einsteiger zur Verfügung zu halten.

Von einigen Piloten wurde angeregt, die Benennung der Einsteigerklasse zu ändern und zwar auf „**kleine Klasse bis 3,5m**“. Ich habe damit keine Probleme, doch werden wir einige Zeit brauchen, bis sich diese Bezeichnung im täglichen Sprachgebrauch durchgesetzt haben wird.

4) Abgelehnter Antrag: Quotensenkung in RC-SL

Zur Erinnerung aller Wettbewerbsveranstalter möchte ich zuerst die Regelung der Auszahlung der Organisationsbeihilfe für MSO-Wettbewerbe nochmals in Erinnerung rufen: Damit der AERO-Club eine Organisationsbeihilfe auszahlt, müssen einige Bedingungen erfüllt sein. Es muss eine ordnungsgemäße Ausschreibung erfolgt sein, der Wettbewerb muss laut MSO durchgeführt worden sein, es müssen korrekte Ergebnislisten eingesandt werden und es muss eine Mindestteilnehmerzahl am Wettbewerb teilgenommen haben. Bei meinen Klassen sind diese Mindestteilnehmerzahlen (Quoten) schon seit vielen Jahren unverändert und zwar in RC-IV ist die Quote 10 Teilnehmer und in RC-SL ist die Quote 10 Teams (!).

Ich habe nun den Antrag gestellt, in RC-SL diese Quote auf 8 Teams (das sind immerhin 16 Teilnehmer) abzusenken. Dieser Antrag wurde abgelehnt.

5) Österreichische Meisterschaft in RC-SL:

RC-SL = Seglerschlepp

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

Österreichische Meisterschaft in der Klasse RC-SL

Termin:

30. und 31. August 2003

Austragungsort:

Thon in Kärnten

durchführender Verein: KFC

Set bestehen der Klasse soll die neunete Meisterschaft der Seglerschlepper wieder zu einem wirklichen Fest werden, Die RC-SL Piloten Österreichs sind aufgerufen, möglichst zahlreich an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Der Austragungsort Thon bei Klagenfurt garantiert nicht nur einen optimalen Flugplatz mit einer gepflegten Rasenpiste von 12 mal 120 Metern sondern auch eine perfekte Durchführung der Meisterschaft. Auch für Angehörige der Wettbewerbspiloten gibt es im sonnigen Süden von

Österreich sehr viel Abwechslung, denn der Wörthersee und Klagenfurt sind nicht weit entfernt.

Die Anmeldung hat bis zum 20. August 2003 an die Bundessektion zu erfolgen. Die Nennungsformulare sind der Meisterschaftsausschreibung zu entnehmen, auszufüllen, vom Vereinsobmann zu unterfertigen und danach an den Österr. AERO-Club, Sektion Modellflug, Prinz-Eugen-Strasse 12, 1040 Wien zu senden. Die Meisterschaftsausschreibung ist unter www.prop.at als „download“ oder vom Sektionssekretariat Fr. Thonhofer (Tel. 01 505 10 28 77DW) kostenlos zu erhalten.

6) Statuten Österreich Pokal 2003 der Klasse RC-SL

RC-SL = Seglerschlepp

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

Termine 2003:

1) Salzburg	3. Mai 2003	Kraiwiesen
2) Niederösterreich	31. Mai 2003	Mistelbach
3) Oberösterreich	5. Juli 2003	Enns
4) Kärnten	26. und 27. Juli 2003	St. Johann/Rosental

gleichzeitig Schlußwettbewerb

In der Saison 2003 wird der Österreich Pokal probeweise für Schleppgespanne bis maximal zwei mal 20 kg geöffnet (die MSO-Klasse bleibt davon unberührt)- siehe auch Punkt 2 in diesem Beitrag. Sämtliche in der Folge angeführten Statuten beziehen sich 2003 auch auf „schwere“ Gespanne.

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

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

Die Schlussveranstaltung sollte nach Möglichkeit alljährlich in einem anderen Bundesland stattfinden. Bei dieser Gelegenheit überreicht der Bundesfachreferent RC-SL den Gewinnern des Österreich Pokal den Wanderpreis, der ein Jahr im Besitz der Sieger verbleibt. Danach wird er wieder neu vergeben. Gewinnt ein Team gleicher Zusammensetzung den Österreich Pokal insgesamt dreimal, so geht der Wanderpreis in den Besitz der Sieger über (gilt ab 1998). Außerdem erhalten

die drei erstplatzierten Teams Pokalspenden, die in ihrem Besitz verbleiben. Diese Ehrenpreise sind vom Veranstalter des Schlusswettbewerbes zur Verfügung zu stellen.

Die Veranstalter der Teilwettbewerbe werden aufgefordert, zur Bewertung immer 5 Punkterichter einzusetzen, um die höchste und die niedrigste Wertung pro Flugfigur streichen zu können (siehe MSO). Um den Heimvorteil etwas zu mildern, dürfen nur 2 Punkterichter vom veranstaltenden Bundesland stammen, während die 3 anderen Punkterichter aus anderen Bundesländern eingeladen werden müssen.

7) Statuten des 3-Länder-Cup 2003 in der Klasse RC-IV

Mit 2 Wertungen: normale Klasse RC-IV und kleine Klasse bis 3,5m (Einsteiger)

RC-IV = Segelflugmodelle bis 6 kg Gewicht und 5 m Spannweite

Kleine Klasse (Einsteiger) = Segelflugmodelle mit einer max. Spannweite von 3,5 m

Der 3-Länder-Cup in der Klasse RC-IV mit kleiner Klasse wird auch im Jahr 2003 wieder ausgetragen. Er besteht aus 3 Teilwettbewerben in 3 Bundesländern und zwar

Niederösterreich	G. Hörmann Pokal in Stazendorf am 18.Mai 2003
Oberösterreich	Innvirtler Pokal in Schärding am 13.Juli 2003
Salzburg	Pongauer Pokal in St.Johann/Pongau am 6.September 2003

gleichzeitig Schlusswettbewerb

Die Termine können sich eventuell noch etwas verschieben, weshalb immer in die offiziellen Ausschreibungen Einsicht zu nehmen ist! In die Gesamtwertung des 3-Länder-Cup geht man mit 2 Ergebnissen ein. Hat man alle 3 Teilwettbewerbe bestritten, so wird das schlechteste Ergebnis gestrichen. Fällt eine Veranstaltung aus, ist kein Streichresultat mehr möglich. Bei Teilnahme an nur einem Teilwettbewerb scheint man in der Gesamtwertung des 3-Länder-Cups nicht auf.

Die eigentliche Wertung erfolgt nach einem Punktesystem und zwar gilt für die normale Klasse RC-IV vom 1. bis zum 20. Rang eines jeden Teilwettbewerbes eine fallende Punktezahl von 20 bis 1 und für die kleine Klasse gilt für den 1. bis 10. Rang der jeweiligen Einsteigerwertung eine fallende Punktezahl von 10 bis 1.

Sollte in der Gesamtwertung bei den 3 Erstplatzierten Punktegleichheit auftreten, so entscheidet die höhere Punktezahl des Streichresultates für die Platzierung. Sollte das nicht möglich sein, so entscheidet die höhere Summe der erfliegenen Punktezahlen aus den 2 gewerteten Teilwettbewerben.

Beim Schlusswettbewerb in St.Johann wird die Gesamtwertung erstellt und die Sieger werden mit Pokalspenden und Urkunden bedacht. Dabei wird auch der Wanderpokal an die Sieger übergeben ! Die Veranstalter werden angehalten, von jugendlichen Teilnehmern bis 18 Jahren ein Nenngeld von höchstens 4,- EURO einzunehmen.

1. Indoor Meeting in Waidhofen an der Thaya

***Beginn: Samstag, 22.März 2003
ab 10:00 Uhr,***

Sonntag: 23.März bis 15:00 Uhr

Wo: Sporthalle Waidhofen/Th.

***Kontakt: redaktion@prop.at,
office@robbe.at***



der BFR der Klassen F3A und RC-III berichtet.....

Liebe Motorkunstflieger!
Liebe Modellsportler!

Der Winter ist schon fast vorbei und es steht wieder eine neue Saison vor der Tür. Ich hoffe, ihr habt über den Winter alle fleissig gebaut und seid für das neue Jahr gerüstet. Auch ich habe mich über die Wintermonate nicht ausgeruht, sondern war sehr damit beschäftigt, als BFR für RCIII und F3A alles richtig, neu und korrekt zu organisieren. Ihr könnt mir glauben, es ist nicht einfach, wenn man so viele Leute unter einen Hut oder auf einen Nenner bringen muss. Aber nun alles der Reihe nach. Schon im Vorjahr habe ich eine Fachausschusssitzung einberufen, bei der das vorwiegende Thema die Wettbewerbszene, die Qualifikation, die Punkterichter und die Veranstalter waren. Vor dieser Fachausschusssitzung wurde das von M. Klamecker einberufene Pilotentreffen abgehalten. Viele Einwände, Anregungen und Wünsche die dort geäußert wurden, wurden in der anschließenden Sitzung der einzelnen Landesfachreferenten sofort behandelt. Als Ergebnis gab es dann einen Antrag an die Bundessektion, der die MSO für die Klassen RCIII und F3A entsprechend ändern oder ergänzen sollte. Leider konnte ich an dieser Sitzung, und das tut mir sehr leid, persönlich nicht teilnehmen, da ich im Ausland war. Die Änderungen wurden daher nicht beschlossen und auf die Frühjahrssitzung verschoben. Da ich bei dieser Sitzung aber persönlich anwesend sein werde, werde ich versuchen diese Änderungen, die der Meinung des Bundesfachausschusses für die Motorkunstflugszene belebend sind, entsprechend beschliessen zu lassen. Da diese Sitzung im März stattfindet, und die nächste Möglichkeit die Beschlüsse zu veröffentlichen sehr kurz vor Beginn der Flugsaison wäre, möchte ich Euch mit heutigem Artikel die wichtigsten Änderungen bekannt geben.

Klasse RCIII:

Die Qualifikation läuft über den Zeitraum von 2 Jahren. In diesem Zeitraum bekommt jeder Teilnehmer für seine erfliegenen Ränge nachstehende Platzziffern:

<	für den ersten Platz	5 Punkte
<	für den zweiten Platz	4 Punkte
<	für den dritten Platz	3 Punkte
<	für den vierten Platz	2 Punkte
<	für den fünften Platz	1 Punkt

Die Punkte der besten 8 Wettbewerbe im Qualifikationszeitraum werden zusammengezählt. Die beiden ersten Piloten nach dieser Reihung haben dann für den Zeitraum der nächsten Qualifikation keine Starterlaubnis in der Klasse RCIII. Nach Ablauf dieser Periode können sie, sofern sie noch wollen, in der Klasse wiederum starten.

Für die Qualifikation werden nur Bewerbe herangezogen, die mind. 2 Durchgänge in der Wertung aufweisen.

Bei Punktgleichheit bei Wettbewerben, werden auf den Plätzen 1 – 3 diejenigen Piloten vorgereiht, die die höhere Wertung in den in der Wertung gebliebenen Durchgängen erfliegen haben.

Werden bei einem Wettbewerb nur zwei Durchgänge geflogen, so zählt nur der Durchgang mit der höheren Wertung als Endergebnis.

RC III Punktestand 2001/2002

1.)	Mayer Robert	UMFC Weizenkirchen	32
2.)	Mayer Gerhard	UMFC Weizenkirchen	30
3.)	Schmid Johann	UMFC St.Georgen	18
3.)	Gelb Thomas	UMFC Waidhofen/Thaya	18
5.)	Dietrich Friedrich	MFC Lienz	15
6.)	Dietrich Herbert	MFC Lienz	14
7.)	Eckhart Wolfgang	MFC Falke	6
7.)	Polatschek Norbert	1.MMFC Oberpullend.	6
8.)	Hebel Peter	UMFC Graz	5

9.)	Lang Harald	UMFC Jennersdorf	4	
10.)	Müller Johann	SFU Schärding	3	
11.)	Mann Michael	MBC Vogelweide	2	
12.)	Bergauer Siegfried	UMBC Laa/Thaya	1	
	Hammer Daniel	UMBC Graz	1	
	Hansinger Andreas	UMFC Meggenhofen	1	
	Gerlinger Josef	UMBC Laa/Thaya	1	
	Sonnleitner Gottfried	UMFC Weizenkirchen	1	Der Rest ohne Punkte.

Heuer wir auch wieder die österr. Meisterschaft in der Klasse RCIII ausgetragen. Diese Meisterschaft wird in Jennersdorf vom UMFC Jennersdorf durchgeführt. Der Termin steht mit 26. – 27.7.2003 auch schon fest. Habe bei dieser Veranstaltung den Wettbewerbsleiter übernommen und bin daher am Puls.

F3A:

Die Qualifikation in der Klasse F3A wird jährlich neu erstellt. Für die Qualifikation werden int. Wettbewerbe, nat. und nat. mit int. Beteiligung, sowie die österr. Staatsmeisterschaft herangezogen. Von allen Wettbewerben wird der mit der schlechtesten Wertung gestrichen.

Die Staatsmeisterschaft kann nur als Streichresultat verwendet werden, wenn der Teilnehmer mind. 80% des Erstplatzierten erfliegen hat. Entfällt ein Wettbewerb, so wird trotzdem das schlechteste Wettbewerbsergebnis gestrichen.

Die Qualifikationsbewerbe sollen wie folgt durchgeführt werden:

Der Durchführungsmodus für die int. Wettbewerbe ist den internationalen Regeln nach unveränderbar. Es kann jedoch der Veranstalter von int. Wettbewerben diesen auch mit 3 Grunddurchgängen durchführen. In die Wertung werden die zwei besseren Durchgangswertungen genommen.

Für nat. Wettbewerbe und nat. mit int. Beteiligung wird, sofern dieser Bewerb als Qualifikationsbewerb durchgeführt wird, nachstehender Durchführungsmodus vorgeschrieben.

Alle Teilnehmer fliegen 3 Durchgänge das Grundprogramm. Nach der sich daraus ergebenden Reihung, Summe der beiden besseren Durchgangswertungen, fliegen die ersten acht österr. Piloten einen 4. und 5. Durchgang das Semifinalprogramm. Wenn sich bei NWI-Bewerben ausländische Teilnehmer unter den Plätzen 1-8 befinden, ist die Anzahl der Fly-Off-Teilnehmer so festzulegen, dass die acht besten österr. Piloten darin enthalten sind.

Die Endreihung ergibt sich aus der Summe der zwei besten Grunddurchgänge und dem besseren Fly-Off-Durchgang.

Bei Punktegleichheit von Teilnehmern die das Semifinale geflogen haben, entscheidet der bessere Fly-Off-Durchgang über die Platzierung.

Wird der Durchgang nach dem ersten Fly-Off-Durchgang abgebrochen, kommt dieser auf jeden Fall in die Wertung, die dann aus der Summe der zwei besten Grunddurchgänge plus dem Fly-Off-Durchgang besteht.

Für die Qualifikation werden nur Bewerbe herangezogen, die mind. 2 Durchgänge in der Wertung aufweisen.

Ist bei int. Bewerben auf den Plätzen 1 – 3 Punktegleichheit (Promillerechnung bis zur vierten Stelle nach dem Komma), so wird derjenige Pilot vorgereicht, der die Höchstwertung von den in der Wertung gekommenen Durchgängen erfliegen hat.

Die ersten 12 Piloten dieser Reihung haben in der Klasse RCIII keine Starterlaubnis.

Der Nationalkader für die EM und WM besteht aus den ersten 6 Piloten der Qualifikation. Das Nationalteam besteht aus den ersten 3 Piloten der Qualifikation. Die EM und WM wird nur mit Mitgliedern des Nationalkaders beschickt. Sagt ein Mitglied des Nationalteams die Teilnahme an EM oder WM ab, so rückt der nächstgereichte im Nationalkader nach. Piloten die hinter Platz 6 der Qualifikation gereicht sind, werden für die Teilnahme an EM oder WM nicht nominiert.

Die Reihung in der Klasse F3A sieht folgend aus: (siehe nächste Seite)

Qualifikation für 2003

Rang	Name	Schärding	Waidhofen	Kraiwiesen	STM	Summe	
1	Danksagmüller Helmut	2000	1974,71	2000	1990,2	5990,23	Nationalteam
2	Zeiner Markus	1985,87	2000	0	1993,1	5979	
3	Filgas Erich	1896,84	1895,49	1919,58	1900,1	5716,53	
4	Polaschek Hermann	1776,11	1840,31	1819,97	1785,4	5445,65	Nationalteam Reserve
5	Klamecker Michael	1794,83	1809,46	1823,86	1769,9	5428,15	
6	Motzko Hellmuth	1741,79	1789,12	1810,46	1761,3	5360,85	keine RCIII Starterlaubnis
7	Motzko Dieter	1731,88	1804,46	1809,13	1732,6	5346,19	
8	Dworak Manfred	1791,85	1742,3	1776,09	1754,4	5322,33	
9	Ortner Peter	1762,92	1775,55	0	1732,1	5270,56	
10	Mayer Albin	1741,31	1740,2	1773,56	1725,7	5255,07	
11	Sidler Thomas	1720,46	1778,38	881,02	1660,2	5159,01	
12	Gelb Thomas	0	1701,73	1759,36	1694,7	5155,8	
13	Dietrich Herbert	1659,87	0	1704,57	1660,9	5025,33	
14	Maurer Ernst	1575,16	1545,01	1686,12	1539,2	4800,45	
15	Schmid Johann	0	1551,97	1669,52	1511,3	4732,79	
16	Mühlfellner Johannes	1431,92	1518,37	0	1457,7	4408,02	
17	Auer Engelbert	1463,28	0	1495,18	1427,3	4385,74	
18	Kronlachner Heinz	1950,19	0	0	1921,4	3871,55	
19	Schmiedbauer Gerald	1714,03	1712,04	0	0	3426,07	
20	Dietrich Fritz	0	0	1738,13	1666	3404,16	
21	Hammer Daniel	0	0	1742,14	1644,9	3386,99	
22	Müller Johann	1643,06	0	0	1596,6	3239,69	
23	Ahlen Günther	0	1522,25	0	1580	3102,25	
24	Greinöcker Johann	1713,12	0	0	0	1713,12	
25	Schmidleitner Paul	1665,6	0	0	0	1665,6	
26	Hebel Peter	0	0	0	1598,4	1598,35	
27	Godetz Herbert	0	0	0	1541	1541,04	
28	Mann Michael	1499,92	0	0	0	1499,92	
29	Jaskiel Adam	1472,34	0	0	0	1472,34	

Qualifikationsrichtlinien o.k.

Qualifikationsrichtlinien nicht eingehalten, keine 2 int. Wettbewerbe oder keine STM

Als Qualifikationswettbewerbe im Jahr 2003 zählen folgende Wettbewerbe:

nat. Wettbewerb in Bockfließ	24. – 25.5.2003
nat. Wettbewerb in Gseng	19. – 20.7.2003
int. Innviertler Wandpokal Schärding	14. – 15.6.2003
int. Igo Etrich Pokal Kraiwiesen	30. – 31.8.2003

Für die Reihung 2004 wird die Staatsmeisterschaft aus dem Jahr 2002 hinzugezogen.

Auch bei den Punkterichtern wurde einiges geändert. Ich habe, mit Einverständnis der Veranstalter, die österr. Punkterichter für die Wettbewerbe bestimmt.

Als int. Punkterichter wurden folgende Personen genannt:

- < Franz Hauer
- < Norbert Polatschek
- < Norbert Weniger

Punkterichterlehrgang:

Vom 26. – 27.4.2003 findet in Schärding ein Punkterichterlehrgang statt. Die Ausschreibung ergeht an alle Obmänner der Vereine. Ersuche daher diejenigen, die Interesse an der Erlangung einer Punkterichterlizenz haben, sich zu diesem Lehrgang anzumelden.

Ich glaube, dass dies genug Informationen für den Anfang sind. Werde versuchen in jeder Ausgabe der Zeitschrift die Neuerungen bzw. wichtigsten Punkte der Motorkunstflugszene mitzuteilen. Möchte Euch auch nochmals bekanntgeben, dass ich für jeden von Euch über folgende Email-Adresse:

manfred.dworak@ktn.gv.at

oder

über die Redaktion, von dieser werden die mich betreffenden Emails weitergeleitet, erreichbar bin. Nehme alle Anregungen, Kritiken und Wünsche gerne entgegen, und bespreche sie mit meinen Kollegen im Bundesfachausschuss.

An alle Vereinsobmänner möchte ich die Bitte richten, uns Bundesfachreferenten mit der Durchführung von Wettbewerben zur Seite zu stehen, und daher die Modellflugszene in Österreich zu beleben. Denn der Modellsport sollte dem Namen Sport gerecht werden, und dafür brauchen wir Wettbewerbe. Habe sehr große Probleme gehabt um die nationalen Wettbewerbe für die Qualifikation zusammenzubringen. Aber nicht nur in der Klasse F3A, die sicherlich einen großen Aufwand bedeutet, würde ich mir mehr Bewerbe und größere Bereitschaft wünschen. Auch die Bewerbe für RCIII sind in Österreich sehr wenig geworden, und speziell die Bundesländer Steiermark, Tirol, Vorarlberg und Kärnten sind ein wenig im Dornröschenschlaf. Sicherlich ist es schön und interessant Schauflugtage durchzuführen, doch wir brauchen für die Erstellung der Nationalteams und für die Förderung unseres Nachwuchses Wettkämpfe. Ich biete jedem Verein meine volle Unterstützung für die Durchführung von Wettbewerben in RCIII und F3A an.

Mit diesen erklärenden Worten und der Bitte um Verständnis verbleibe ich bis zur nächsten Ausgabe oder zum ersten Wettbewerb.

Glück ab – Gut Land

Euer



Ing. Manfred Dworak

BFR Motorkunstflug RCIII/F3A

der BFR der Klasse F3C berichtet.....

Liebe Helipiloten

Hier zuerst die wichtigsten Helitermine:

24. Helitreffen des LSV St.Johann	St. Johann/Salzburg	27.04.2003
Ö-Pokal 1/2003	Grünburg / OÖ	10.05.2003 - 11.05.2003
Landesfachreferentenreffren Pension KALS	Grünburg / OÖ	10.05.2003 20h
Hubi-Technikseminar 1. Teil	HFU-St.Lorenzen/Kärnten	10.05.2003
1.HENSELEIT HELI TREFFEN	MSK SCHWARZATAL/ Mollram.	17.05.2003
4.Graupner Heli-Cup Linz		18.05.2003
2.Helitreffen MFC Silbergrube StatzendorfNÖ		24.05.2003 - 25.05.2003
Weltmeisterschaft F3C in NOTO AREA (Tsikawa) Japan		30.05.2003 - 08.06.2003
Robbe-Schlüter-Cup	St. Pölten	21.06.2003 - 22.06.2003
Ö-Pokal 2/2003 Markgrafneusiedl / NÖ		28.06.2003 - 29.06.2003
Wiener LM Markgrafneusiedl / NÖ		28.06.2003 - 29.06.2003
Hubi-Technikseminar 2. Teil HFU-St.Lorenzen/Kärnten		28.06.2003
HIROBO-CUP Europam. 2003 Mitterndorf/Bad Aussee		15.08.2003 - 17.08.2003
2.Helitreffen Hohe Munde Telfs/Silz/Tirol		16.08.2003 - 17.08.2003
Ö-Pokal 3/2003 Stegersbach/BGL		23.08.2003 - 24.08.2003
Staaatsmeisterschaften F3C Zistersdorf / NÖ		13.09.2003 - 14.09.2003
NÖ LM RCHC/C	Zistersdorf / NÖ	13.09.2003 - 14.09.2003

Die Siegerehrung des Ö-Pokals 2002 erfolgt beim ersten Ö-Pokalbewerb in Grünburg.

Die Sieger sind:

- 1. Wolfgang Worgas,**
- 2. Bernhard Egger,**
- 3. Andreas Kals.**

Aus diesen Piloten besteht auch die Nationalmannschaft 2003 für Japan. Ersatzpilot ist Michael Ebner, Mannschaftsführer John Egger.

Auch ich habe die Ehre die österreichische Nationalmannschaft zu begleiten, da ich zu dieser WM wieder als Punkrichter eingeladen wurde.

BSL Dr. Breiner ist wieder in der Jury tätig, das heißt, daß wir bei dieser WM wieder stark vertreten sind.

In der letzten Saison hatten wir wahrscheinlich zuviel Wettbewerbe, sodass sich eine gewisse Wettbewerbsmüdigkeit einstellte.

Nun für dieses Jahr haben wir neben den Staatsmeisterschaften nur drei Bewerbe.

Bei der im Mai stattfindenden LF- Sitzung werden wir versuchen das RC/HC/C Programm neu zu gestalten. Vielleicht können wir dadurch wieder etwas mehr Nachwuchs bekommen. Ich ersuche daher alle Leser etwaige Anregungen an mich oder den jeweiligen Fachreferenten zu senden.

Sehr erfreut bin ich über die Vielzahl anderer Heliveranstaltungen wie z.B. das traditionelle „**Wagrain Treffen**“ am **27.04.2003 des LSV St. Johann** oder die **Technikseminare des HFU St. Lorenzen**.

Auch dass es wieder einen „**ROBBE-SCHLÜTER-Cup**“ und einen „**HIROBO-CUP**“ gibt zeigt, dass die österreichische Heliszene lebt.

Ich freue mich auf diese Saison und hoffe Euch bei möglichst vielen Bewerben zu treffen.

Euer

Manfred Dittmayer
BFR-F3C

Österreichische Meisterschaft der Klasse RC-IV von BFR Dr. Wolfgang Schober

2 Jahre sind seit der letzten Österreichischen Meisterschaft der Klasse RC-IV (Großsegler bis 5 Kilogramm Abfluggewicht) schon wieder vergangen und diesmal traf man sich am 31. August und 1. September 2002 in Schärding in Oberösterreich um den Besten zu küren. Ich habe mich besonders gefreut, dass sich Karl Späth mit seinem Team bereit erklärt hat, diese Meisterschaft durchzuführen. Es ist immer wieder ein beruhigendes Gefühl, wenn sich ein Profi und langgedienter Förderer der Klasse RC-IV um so eine große Veranstaltung annimmt.

28 Nennungen waren im Sekretariat des Österr. AERO-Club eingegangen und letztlich waren dann 27 Piloten in Schärding angetreten, wobei die Bundesländerverteilung folgendermaßen aussah:

Kärnten	8 Piloten
2 Teams	
Salzburg	7 Piloten
2 Teams	
Oberösterreich	4 Piloten
1 Team	
Niederösterreich	3 Piloten
1 Team	
Steiermark	3 Piloten
1 Team	
Vorarlberg	1 Pilot
Wien	1 Pilot

Ein einziger Einsteiger (Wurm Manfred, NÖ) war angetreten, um sich eventuell mit anderen Konkurrenten der kleinen Klasse RC-IV bis 3,5 Meter Spannweite zu messen. Doch diese Wertung musste leider wegen Teilnehmermangel entfallen.

Die meisten Piloten waren schon am Freitag Nachmittag angereist und so herrschte bei traumhaften Wetterbedingungen und windstille ein emsiger Trainingsbetrieb. Die

dabei gezeigten Flüge waren durchwegs perfekt und man konnte schon auf den nächsten Tag gespannt sein. Am Abend wurde dann noch die Punkte-richterbewertung

durchgeführt, damit die Herren Jonny Enser, Willi Lassnig, Helmut Lesjak, Hermann Muigg und Peter Zarfl am nächsten Morgen schon von Beginn an in Topform sein würden. Und das dass sicher notwendig war beweist die Tatsache, dass 4 ehemalige Österreichische Meister in dieser Klasse am Start waren: Herbert Lenzhofer (1996 + 2000), Karl Stöllinger (1994), Karl Tengg (1992) und Alfred Hubmann (1991 + ? + ? +).

Bei der Berichterstattung von RC-IV Wettbewerben wird immer wieder auf die Wetterbedingungen eingegangen. Dies hat auch

seinen guten Grund, denn der mit den heutigen Großseglern geflogene Flugstil ist extrem von äußeren Einflüssen abhängig. So hat beispielsweise das Modell von Alfred Hubmann eine Spannweite von 5 Metern und ein Fluggewicht von 4,64 Kilogramm. Man kann sich leicht vorstellen, dass bei ruhigem Wetter damit ein



Karl Tengg mit der MG 19c von Johann Baumgartner

traumhaft schöner und weicher Flugstil praktiziert werden kann. Kommt jedoch Wind und/oder Thermik auf, so ist mit einer solchen Modellauslegung kein präziser Flug mehr möglich. Das von dem Piloten eingesetzte Modell spiegelt also deren Flugphilosophie wieder: .) Wird Wert auf einen vorbildgetreuen Flugstil gelegt, so ist die vorhin vorgestellte



Das Katapult wird gespannt Fotos: W. Schober

Modellauslegungen die richtige. Allerdings wird bei ruppigem Wetter wahrscheinlich kein vorderer Platz mehr möglich sein.

.) Wird Wert auf ein gutes Allround-Modell gelegt, das bei jeder Witterung eingesetzt werden kann, so wird man bei ganz ruhigen Wetterlagen wahrscheinlich das Nachse-

hen gegenüber der ersten Modellkategorie haben, da der Flugstil eben nicht so behäbig und weich aussieht.

Werden die Witterungsverhältnisse schwierig, so kann man aber mit der höheren Flächenbelastung immer noch einen präzisen Flug demonstrieren, dem zwar der vorbildgetreue Stil fehlt, der aber in der Summe bei diesen Bedingungen immer noch besser wirkt als der eines Thermikschleichers.

Samstag, 31. August 2002

1. Durchgang

Schon um 8 Uhr Früh herrschte in Schärding/Ranseredt emsiges Treiben. Modelle wurde aufgebaut, Funktionskontrollen durchgeführt, Nennungen abgegeben,.....Doch das Team um Karl Späth hatte alles im Griff und es konnte nach dem Briefing um 9 Uhr gleich ein Probeflug stattfinden. Georg Hönig hatte sich bereit erklärt, den Punkterichtern zum Aufwärmen einen wettbewerbsmäßigen Flug zu zeigen. Eigentlich waren optimale Wetterverhältnisse und trotzdem konnte Georg keine Demonstration seines Könnens bieten, oder besser gesagt, der ganze Flug war vermurkst. Alle hatten gespannt zugesehen und hatten diese Leistung als Trainingsrückstand abgetan. Doch bei den ersten offiziellen Flügen wurden die Piloten eines besseren belehrt. Am Boden war windstille während in der Höhe ein kräftiger Querwind blies, der allen schwer zu schaffen machte. Beim Geradeausflug wurde kaum Strecke gemacht sodass die Segler mehr oder weniger schräg in der Luft standen. Bei den anschließenden Kreisen waren extreme Versätze und Geschwindigkeitsunterschiede in den Figuren zu verzeichnen. Ein Glück, wenn man in einem solchen Fall ein schnelleres

Modell sein Eigen nennen konnte. Nach unten hin wurden die Verhältnisse besser und bei der Landung waren kaum Probleme zu verzeichnen. Glücklicherweise ließ der Wind in der Höhe im Laufe des Tages langsam nach, sodass nur die ersten Startnummern arg beeinträchtigt waren. Max Wölwitsch (K) und Alfred Hubmann (St) flogen hier ihr Streichresultat, wobei das vorhin gesagte über die Modellauswahl voll zutraf. Bei etwas angenehmeren Verhältnissen konnte die zweite Hälfte des Starterfeldes ihre Flüge demonstrieren. Und der Klagenfurter Flugsport Club (KFC) langte gleich dreimal ordentlich zu. Am Ende des 1. Durchganges lag Herbert Lenzhofer mit 1018 Punkten an der Spitze gefolgt von Werner Pirker (984 Punkte) und Mayer Josef (972 Punkte). Bemerkenswert im weiteren Verlauf der Meisterschaft war die Tatsache, dass nur ein einziger Pilot die 1000 Punktehürde nehmen konnte.

2. Durchgang

Nach einer kurzen Mittagspause wurde mit veränderter Startreihenfolge der 2. Durchgang begonnen. Zum Sonnenschein gesellte sich nunmehr auch noch ein immer sanfter werdender Höhenwind der gegen Abend hin dann gänzlich einschloß. Und so konnten nun alle Teilnehmer zeigen, was sie



Martin Masal aus Vorarlberg ist sichtlich mit seinem Flug zufrieden



Gegensätze: das kleinste und das größte Modell: Flamingo 2,85m und ASW 15 5m

tatsächlich am Knüppel hatten. Vor allem gegen Abend hin wurden wunderschöne Flüge gezeigt allen an der Spitze Alfred Hubmann. Mit seinem Thermikschleicher – einer ASW 15 mit T-Leitwerk (!) – zeigte er einen tollen Flug der wohl nicht perfekter hätte sein können. 1076 Punkte waren die absolute Höchstwertung in dieser Meisterschaft und sicher ein verdienter Durchgangssieg. Erstaunlich war in diesem Durchgang die hohe Anzahl von Flügen mit über 1000 Punkten. Gleich 9 Piloten konnten diese Schallmauer durchbrechen, was einen Beweis für die guten Wetterverhältnisse darstellt.

Der Zweitplatzierte in diesem Durchgang war Karl Stöllinger (S) mit 1045 Punkten der immer noch seine mit Klapptriebwerk und Verbrennungsmotor

betriebene ASW 20 pilotierte. Mit einem knappen Abstand folgte ihm Herbert Lenzhofer (K) mit 1038 Punkten. Sobald der letzte Pilot gelandet war, wartete man schon gespannt auf die Zwischenwertung nach den beiden Durchgängen, die mit einigen Überraschungen aufwarten konnte:

1. Lenzhofer	Herbert	(K)
2056 Punkte		
2. Pirker	Werner	(K)
1996 Punkte		
3. Tengg	Karl	(K)
1994 Punkte		
4. Mayer	Josef	(K)
1987 Punkte		
5. Stöllinger	Karl	(S)
1936 Punkte		

Die ersten 4 Plätze wurden von Kärntnern belegt, wobei die Namen Werner Pirker und Josef Mayer in RC-IV noch nicht bekannt sind. Allerdings in der Schleppszene sind die beiden heuer als Team bei der Österreich Pokal Gesamtwertung gleich auf den 3. Rang geflogen. Besonders hervorzuheben ist hier der Motorflieger Sepp Mayer der das ganze Jahr nie als Segelflieger in der Luft unterwegs war und in Schärding eigentlich nur schleppen sollte. Er wollte sich deshalb diese ansonst eher langweiligen zwei Tage durch eine Teilnahme an der Österreichischen Meisterschaft verkürzen. Und siehe da, wir konnten hier auch seine Segelflugtalente entdecken.

Nachdem nun der Wettbewerbsstress vorbei war, wurde in Schärding/Ranseredt zum gemütlichen Teil übergegangen. Auf Grund der hervorragenden Infrastruktur konnte am Modellflugplatz ein gemütlicher Spätsommerabend inszeniert werden, wobei die Damen der Kantine die Modellflieger mit Köstlichkeiten verwöhnten. Viel wurde ge-

plaudert und diskutiert und manche fanden erst nach Mitternacht den Weg in ihre Unterkunft.

Sonntag, 1. September 2002

Am nächsten Morgen war der Himmel wolkenverhangen und die Wetterprognose verhieß nichts gutes. Alle Piloten waren schon angetreten um den 3. Durchgang zu beginnen als es pünktlich um 9 Uhr zu regnen begann. Der Start wurde nun erst einmal verschoben und ein langes Warten begann. Jede volle Stunde wurde von Wettbewerbsleiter Gerald Schmiedbauer ein kurzer Wetterbericht abgegeben und angekündigt, dass es doch eine Wetterbesserung geben wird. Und das Zuwarten hat sich gelohnt und war eine richtige Entscheidung, denn um etwa 12 Uhr hatte der Regen tatsächlich aufgehört und der 3. Durchgang konnte begonnen werden.

3. Durchgang

Die Startreihenfolge war nun wieder laut MSO geändert worden und bei unwirtlichen Bedingungen wurde nun geflogen. Es war zeitweise ein bisschen windig, wolkenverhangen und kalt, aber es regnete nicht mehr. Einmal blinzelte kurzzeitig auch die Sonne vom düsteren Himmel und man sah die Regenfronten im Süden vorbei ziehen, doch Schärding/Ranseredt blieb vom Nass verschont. Bei diesen Bedingungen war es nun fraglich, wer eine Chance bekommen würde, sein Punktekontingent ein bisschen aufzubessern. Diesmal gab es nur 2 Piloten, die die 1000 Punkte Schallmauer durchbrechen konnten, nämlich Herbert Lenzhofer (K) mit 1015 Punkten und Wolfgang Schober (K) mit 1009 Punkten. An der 3. Stelle im Durchgangsergebnis landete Werner Pirker

(K) mit 972 Punkten. 17 der 27 Piloten erfliegen im 3. Durchgang ihr Streichresultat, was sicher auf die äußeren Einflüsse zurückzuführen ist. Ein bisschen wurde damit aber auch der Ausgleich für die frühen Startnummern im 1. Durchgang geschaffen, die dort mit sehr unwirtlichen Bedingungen kämpfen mussten. Besonders im Landeanflug erwischte es manchen Profi, die durch sogenannte „Durchsitzer“ eine Außenlandung verbuchen mussten, womit eine Spitzenplatzierung dahin war. Trotz dieser nicht idealen Bedingungen bin ich über die Entscheidung von Wettbewerbsleiter Schmiedbauer froh, dass die Österreichische Meisterschaft doch mit 3 Durchgängen geflogen wurde. Allzu oft musste in den vergangenen Jahren diese Großveranstaltung in RC-IV auf Grund von Regenwetter mit nur 2 Durchgängen beendet werden.

Resümee:

Es war eine würdige Großveranstaltung in dieser Klasse die von Karl Späth und seinem Team perfekt über die Bühne gebracht wurde. Auch die Piloten waren sportlich fair, sodass Landessektionsleiter DI Konrad Neu in seiner Funktion als Jury nie tätig werden musste. Er hat auch die Tabelle der verwendeten Modelle mit Spannweiten und Gewichten erstellt, sodass sich der geschätzte Leser ein Bild über das verwendete Material machen kann. Was wäre eine Meisterschaft ohne Sieger, und hier haben die Routiniers wieder Maßstäbe gesetzt. Mit Herbert Lenzhofer gab es einen würdigen Gewinner, der nun zum 3. Mal Österreichischer Meister in RC-IV geworden ist. Er hat mit einem Großsegler der Kategorie „Thermikschleicher“ die beiden witterungsbedingt schwierigen Durchgänge mit



Der 2. Platz in der Mannschaftswertung geht an Klagenfurt 2 J. Mayer, G.Winkler, J. Baumgartner

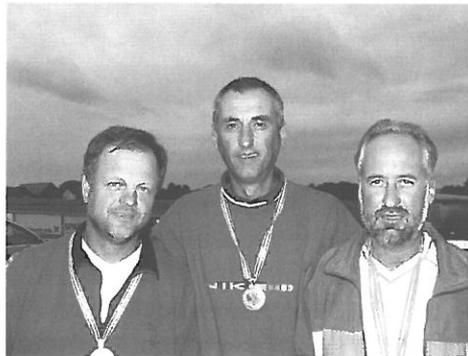
jeweils über 1000 Punkten gewonnen, was alleine schon meisterlich war. Er hat damit demonstriert, dass man mit dem erforderlichen Können auch mit einem leichten Modell zum Sieg fliegen kann. Am 2. Platz landete ich mit einem Segler (Ka-8b) mit „nur“ 4 Metern Spannweite, der sich in den beiden letzten Durchgängen relativ sicher durch die Fi-



Die Sieger: W.Schober, H.Lenzhofer, K.Stöllinger

guren bewegen ließ. An der 3. Stelle wieder ein Ex-Meister aus dem Jahre 1994 Karl Stöllinger. Nach dem verhauchten 1. Durchgang konnte auch er sich ganz nach vorne arbeiten. Den undankbaren 4. Rang erreichte Werner Pirker aus Klagenfurt. Natürlich hatte er sich nach dem 1. und 2. Durchgang etwas mehr erwartet als die „Blecherne“, doch es wartet auf ihn als Trost noch eine Goldmedaille in der Mannschaftswertung. Karl Tengg (RC-IV Meister von 1992) hatte den 3. Durchgang nicht optimal erwischt und musste sich mit Rang 5 begnügen. Umso erfreulicher, dass sich unser

„Motorsepp“ Mayer bei seinem ersten Antritt gleich auf dem 6. Platz klassieren konnte. Und zum Schluss meiner Auflistung komme ich zu Platz 7 und Alfred Hubmann (x-maliger RC-IV Meister), der vom Material her sich wohl am weitesten getraut hat. Wie schon



Der 1. Platz in der Mannschaftswertung geht an Klagenfurt 1 M.Wölwitsch, W. Pirker, H. Lenzhofer

eingangs erwähnt, hat er bei 5 Metern Spannweite und nur 4,64 kg Gewicht Probleme mit der Präzision der Flugfiguren bei unruhigen Wetterlagen. Dafür war der 2. Durchgang einfach eine Wucht und die Landung mit diesem leichten Vogel sind ein Traum – eben typisch Alf.

Die Siegerehrung wurde von Karl Späth in seiner humorvollen Art im Team mit LSL Konrad Neu durchgeführt. Für jeden Teilnehmer waren nicht nur Urkunden und Ergebnislisten vorbereitet worden sondern jeder erhielt als Erinnerungsgeschenk auch ein graviertes Trinkglas. Für die Sieger hatte er neben den Medaillen auch noch wertvolle Glaspokale parat, die die Erinnerung an Schärding nicht verblassen lassen. Und diese Siegerehrung war nicht so schnell zu Ende, denn es wurden ja auch die Mannschaftstitel vergeben, und auch hier hatten die Kärntner die Nase vorne. Gold und Silber gingen an die beiden Teams des Klagenfurter Flugsport Clubs während die Bronzeme-

daille an die Steirer vergeben werden konnte.

Wenn man die Gesamtergebnisliste anschaut, dann erkennt man, dass sich alle 8 Kärntner Teilnehmer unter den besten 11 verteilt haben. Und das war nun schon zum zweiten Mal so, denn bei der letzten Österreichischen Meisterschaft in Thon hat das Endergebnis ähnlich ausgesehen, doch damals sprach man vom Heimvorteil und extrem ruhiger Witterung. Wenn man aber hinter die Kulissen schaut erkennt man, dass derzeit in Kärnten ein Verein existiert, der durch gezielte und qualifizierte Aufbauarbeit die Szene in der Klasse RC-IV beherrscht – Gratulation dem KFC. Dass noch 2 Kärntner aus St. Veit/Glan mitgeschwommen sind, hat das Ergebnis nur noch ein wenig aufgeputzt. Eigentlich waren es Kärntner Landesmeisterschaft-



Der 3. Platz in der Mannschaftswertung geht an die Steirer W.Mayer, M. Wrentschur, A. Hubmann

ten mit Österreichischer Beteiligung.

Zum Abschluss möchte ich mich im Namen aller RC-IV Piloten bei den Schärdingern bedanken, denn sie haben eine Meisterschaft auf die Beine gestellt, die der traditionellen Klasse RC-IV würdig war und die die Piloten gerne und lange in Erinnerung behalten werden.

Dr. Wolfgang Schober

F3B Staatsmeisterschaften 2002

Admont 21.-22. September

Das Wetter meinte es nicht gut heuer mit den F3B-lern. Aber nicht nur beim Wetter, sondern auch in der perfekten Organisation war der heurige Bewerb eine Wiederholung des Vorjahres am selben Platz.

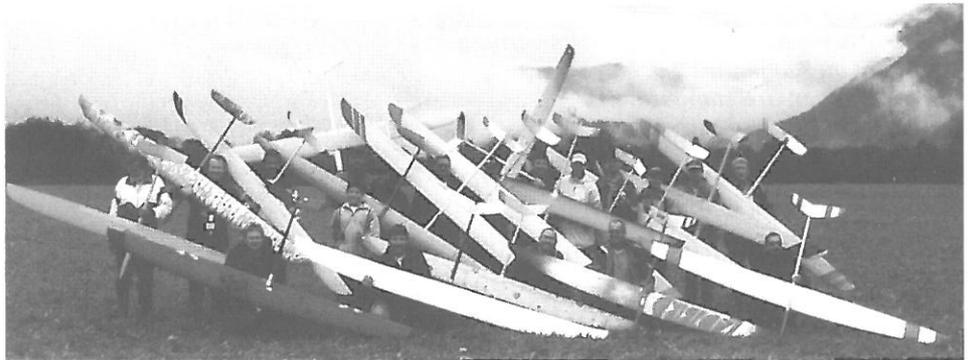
Eigentlich wäre 2002 ja keine Staatsmeisterschaft fällig gewesen. Um jedoch mit dem Zweijahresrhythmus nicht mehr mit den Welt- und Europameisterschaften zu kollidieren, wurde heuer eine Phasenverschiebung gemacht.

Schon bei der ersten Platzbesichtigung am Freitagabend gibt es eine freudige Überraschung: Gelsen, und das in unfassbaren Mengen! Das heurige Jahrhunderthochwasser hat auch hier im Ennstal gewütet und entsprechend optimale Bedingungen geschaffen. Aber auch die Bedingungen für uns Piloten waren optimal. Jede Menge Platz, hindernisfrei, Seilauslegung in beiden Hauptwindrichtungen möglich. Die Startrichtung wird übrigens schön demokratisch entschieden, worauf wir das Vergnügen haben, zwei Tage lang bei Rückenwind starten zu dürfen.

Dass die veranstaltenden Eisenerzer die Sache ernst nehmen, wird bald klar, als trotz strömendem Regen begonnen wird, die Winden zu messen. Dass die Prozedur schliesslich mehrere Stunden dauert, nimmt man mit Gleichmut hin. Vorläufig schaut es nämlich noch gar nicht nach Fliegen aus.

Am Samstag ist das Wetter schon viel besser. Die Hauptsorge gilt dem tiefhängenden Hochnebel, dem man aber nach schwachem Rückenwindhochstart elegant ausweichen kann.

Es sind genau 20 Starter erschienen, was die Gruppeneinteilung erleichtert. Pünktlich



gegen 10 h geht es los. Ab jetzt geht's derart ruckzuck, dass dem Berichterstatter rückblickend die Übersicht über den Ablauf komplett fehlt.

Es werden nämlich bis Sonntag nachmittag volle fünf Runden komplett geflogen! Das war schon lange nicht mehr. Fliegerisch wird der Bewerb von Anfang an von Peter Hoffmann dominiert. Er gibt in den ersten vier Durchgängen keinen einzigen Punkt ab. Er und seine Teammitglieder fliegen den von ihm unverändert gebauten PHÖNIX. Peter hat die Systemeinstellungen offenbar derart optimiert, dass man ob der Flugleistung bei dem

zähen Wetter, nur so staunen kann. Wirklich mithalten kann nur Robert Piss mit der einzigen ELLIPSE 4 im Feld. Das, obwohl als einziger Phönixler, nur mit Unterstützung von Frau und Sohn angetreten.

Bei den Modellen gibt es generell eine wachsende Vielfalt. Maximal zwei Stück einer Type sind vertreten. Die Zeiten des Ellipsen-Einerleis sind vorbei. Robert Seitner ist übrigens noch mit einer Zweier geflogen und die Leistungen waren ganz erstaunlich. Hermann Haas hatte eine Premiere mit seinem neuen Entwurf mit HQ- Profil und 3,20 m Spannweite am Masterpiece – Rumpf. Der Flie-

ger „lief“ trotz der kurzen Vorbereitungszeit schon sehr gut. Ebenfalls neu das Modell vom Tiroler Kurt Sporer, eine tschechische Konstruktion mit 3,20 m Spannweite und Profil MH 32 namens X 21.

Am Sonntagnachmittag endet der Bewerb wie er begonnen hat: mit Regen.

Beim abschließenden Speed giesst es fast irregulär. Trotzdem endet gegen 15 h ein perfekter Wettbewerb.

Möglich war das sicher neben der guten Organisation dadurch, dass die Piloten durchwegs kooperativ und die vielen Helfer routiniert und sehr gut instruiert waren. Neu in der Position des Wettbewerbsleiters war Wolfgang Fallmann, kein F3B-, aber F3F- Pilot, der seine Sache ebenfalls exzellent gemacht hat.

Die Siegerehrung im Admonter Stiftskeller war wieder sehr stimmungsvoll mit Bläsertrio organisiert.

Neben der Einzel- und Mannschaftswertung der Staatsmeisterschaft wird auch die Steirische LM herausgewertet. Neuer Staatsmeister ist Peter Hoffmann! Auch die Mannschaftswertung gewinnen Hoffmann- Hirt- Bachler als Team „Niederösterreich“.

Steirischer Landesmeister wird Hermann Haas.

Herbert Deibl

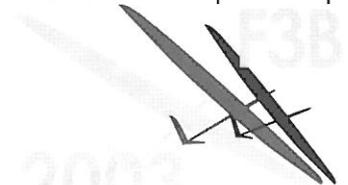


Die Tiroler mit X21



Siegerehrung: von links Robert Piss (2.), Peter Hoffmann (1.), Wolfgang Hirt (3.), Fotos: Herbert Deibl

World Championship



KIRCHHEIM UNTER TECK



1. - 9. August 2003
Segelfluggelände Hahnweide

Ergebnisse Staatsmeisterschaft (20 Starter):

Platz	Name	Verein	Land	Punkte
1	Peter HOFFMANN	MFC Wr. Neustadt	NÖ	14 926,3
2	Robert PISS	MFC Phoenix	W	14 544,6
3	Wolfgang HIRT	FMSC Neostadia	NÖ	14 512,0
4	Günther AICHHOLZER	TMC Innsbruck	T	14 327,9
5	Hermann HAAS	Union Eisenerz	St	14 102,2
6	Herbert BACHLER	MSK Schwarzatal	NÖ	13 938,0
7	Wolfgang ZACH	MFC Wr. Neustadt	NÖ	13 704,1
8	Hans ROSSMANN	MBG Feldkirchen	K	13 586,8
9	Franz PRASCH	ÖMV Steiermark	St	13 561,4
10	Gerhard FLIXEDER	MFC Quax Linz	OÖ	13 552,3

Gerold Hörman Trophy RC-IV

Der MFC-Silbergrube veranstaltet am 18.5.2003 wieder den RC-IV Gerold Hörman-Bewerb.

Daran angeschlossen sind der Dreiländer-Cup, der in Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg ausgetragen wird, mit der Niederösterreichischen Landesmeisterschaft.

Bei genügender Teilnehmeranzahl wird auch eine Einsteigerklasse gewertet. Es ist ein Bewerb mit Tradition. Der Altpionier Gerold Hörman stiftete nach der Beendigung seiner Modellflug-Laufbahn den Pokal, der nach der ursprünglichen Idee, bis in das Jahr 2000 ausgeflogen werden sollte. Es war das Ziel, den Pokal demjenigen zu übergeben, der die meisten Siege errungen hatte. Aber es gab ein Unentschieden zwischen Aigner Peter und Hönig Georg, beide MFC-Silbergrube.

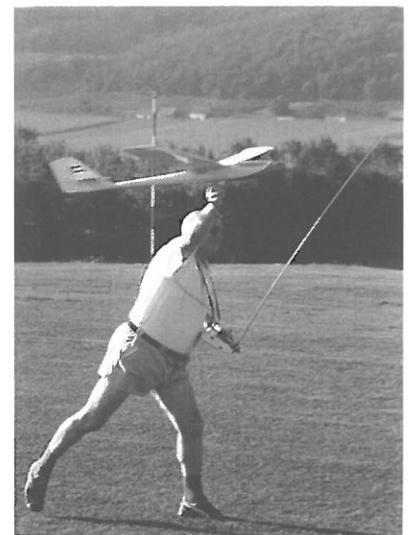
Nach langer Beratung zwischen Gerold Hörman, Aigner und Hönig, wurde die Vereinbarung getroffen, den Pokal Jahr für Jahr auszufliessen, um einen nationalen Wettbewerb aufrecht zu erhalten. Auch das Zusammentreffen verschiedener RC-IV Piloten, Gedankenaustausch (Neues zu sehen - Neues zu erfahren) sollte ein Anreiz im alltäglichen Vereinsleben sein. Wahrscheinlich wird es immer einen spannenden RC-IV Wettkampf zwischen den verschiedenen Piloten geben. Die Silbergrube präsentiert sich erstmals 2003 mit einem Teil der neuen Piste, die im Jahre 2002 neu angelegt und in zahlreichen Arbeitsstunden von den Mitgliedern gestaltet worden ist. Jetzt hofft der Obmann, dass noch genügend „Gras“ bis zum RC-IV Bewerb am 18.5.2003 wächst, damit ein optimales, weiches Landefeld gegeben ist. Von der Versorgung für die weit angereisten Piloten wird die Kantine ihr Bestes geben. Auf einen spannenden Wettbewerb freut sich die MFC-Silbergrube.

Holm-und Rippenbruch!

Peter Aigner
Obmann



*Gerold Hörman (Mitte)
Peter Aigner (re.) übernimmt die
GEROLD HÖRMAN -TROPHY*



*„Modellflug Pionier“ Gerold Hörman
beim Start seines E-Seglers.*



5. und 6. 7. 2003

Markgrafneusiedl bei Wien

**Der MFC-Phönix lädt alle Reaper-Piloten und Freunde
zu einem freundschaftlichen Treffen ein.**

- Die 70 Meter Asphaltpiste steht an diesem Treffen auch anderen Turbinenjets (friends) zur Verfügung.
- Samstag gemütlicher Grillabend am Flugplatz.

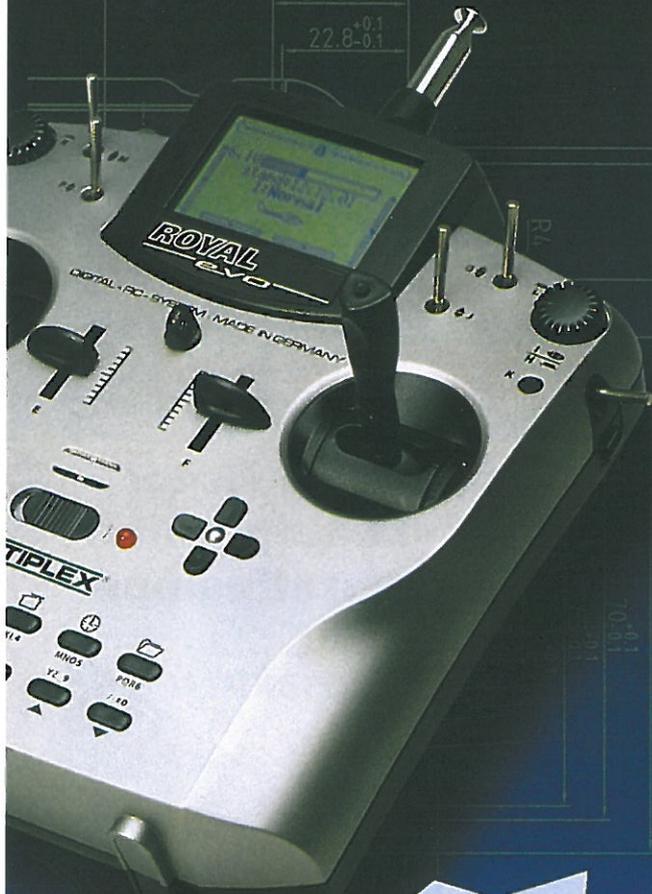
INFO: www.mfc-phoenix.at oder www.jets.at
E-Mail: obmann@mfc-phoenix.at oder binder@jets.at



MULTIPLEX[®]

**Innovation hat
einen Namen!**

ROYAL evo



**Jetzt mit
Synthesizer-HF-Modul
lieferbar!**

**HIGH END-
DIGITAL-RC-SYSTEM
MADE IN GERMANY**

Infos:

- im ROYAL evo Prospekt,
gegen frankierten A4 Rückumschlag
- im guten Fachgeschäft
- unter www.multiplex-rc.de (pdf Download)

MULTIPLEX Modelltechnik GmbH • Neuer Weg 15
D-75223 Niefern-Öschelbronn • www.multiplex-rc.de

Ausstellung
für Modellbahnen und Modellsport

Faszination Modellbau[®]



Projekttag
für
Schulen

Besuchen Sie auch die:
2. Modellbau Bodensee
31.10.-2.11.2003
Neue Messe
Friedrichshafen

13.-16. März 2003 Messe Sinsheim

Öffnungszeiten:

Do.: 9 - 18 Uhr · Fr.: 9 - 19 Uhr · Sa.: 9 - 18 Uhr · So.: 9 - 17 Uhr

Vorsitzler:
Messe Sinsheim GmbH
Messe- und Kongresszentrum
Neulandstraße 30 · D-74889 Sinsheim
Tel. +49 7261 689-0 · Fax +49 7261 689-220
E-Mail: modelbau@messe-sinsheim.de
www.messe-sinsheim.de

Mitglied in den
Fachverbänden:

Mit freundlicher Unterstützung
der Fachzeitschriften:

MIBA

JETTING

MODELL

ModellWelt

TRUCK

EMC

Modellbau

MySchiff

Ein Unternehmen der
Schall-Firmengruppe

menschen+Märkte Messe Sinsheim

MySchiff

PURE POWER
webra
motor



Racing **160 Aero X**

Der F3A Competition Motor
mit **Webra AAR** Zyl.Laufgarnitur
und Membran-Kraftstoffpumpe

Webra Artikel Nr. 1058XP

4,4 PS
800 g

WEBRA Modellmotoren GmbH & Co. KG
A-2551 Enzesfeld - Österreich

www.webra-austria.at

***€ 99,-**

*unverbindliche Preisempfehlung

BATFLYER

Spannweite ca. 680mm
Best.Nr. 00 5900

Cessna 120

Spannweite ca. 625mm
Best.Nr. 00 7036

FREEDOM

Spannweite ca. 1030mm
Best.Nr. 00 7026

Piper J-3

Spannweite ca. 750mm
Best.Nr. 00 5440

Cessna 182

Spannweite ca. 860mm
Best.Nr. 00 7031

Alles drin! Alles dran! Alles JAMARA!

Fordern Sie unsere druckfrischen Kataloge und Prospekte für *€ 6,- in Briefmarken direkt bei Jamara an.

Motorrad

Best.Nr. 40 2010

Alle Komplettsets

inkl. Regler, Servos, Akku und 3-Kanal XT-3 Fernsteuerung FM
AirBoot mit 2-Kanal XT-2 Fernsteuerung FM.
BatFlyer und Motorrad mit 2-Kanal Fernsteuerung.

JAMARA

Inh. Erich Natterer
Am Lauerbühl 5,
D-88317 Aichstetten
Tel. +49(0)7565/9412-0
Fax. +49(0)7565/9412-23
e-mail. info@jamara.de
http. www.jamara.de



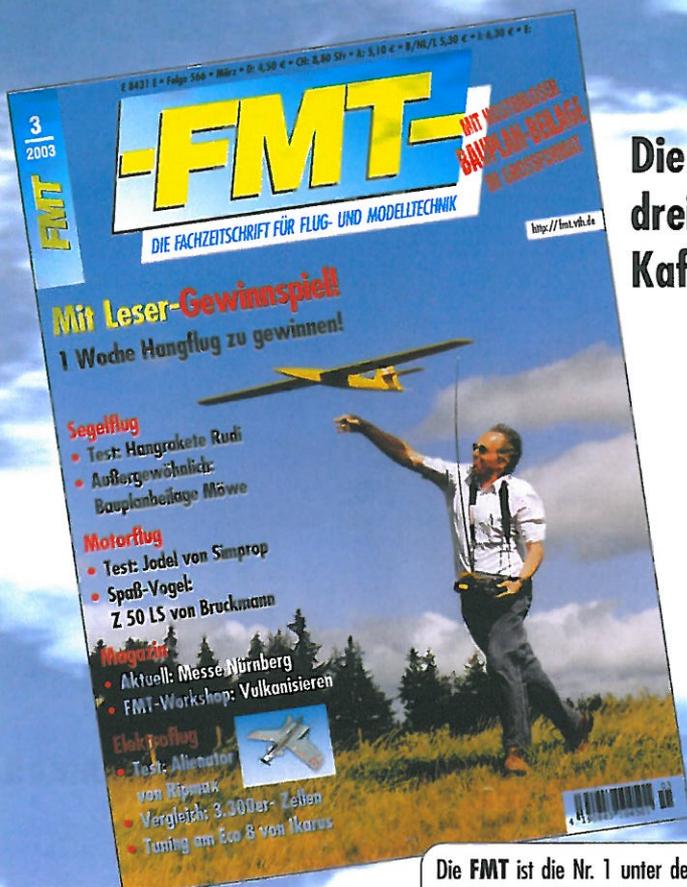
AirBOOT
Best.Nr. 04 5300



im Fachhandel erhältlich

...werden Sie Stützpunkthändler

• Erlebnis • Test • Technik



Die *FMT* gibt's jetzt zum Testen. Holen Sie sich drei Ausgaben und dazu einen Original-Isosteel-Kaffeebecher zum Sonderpreis von nur € 9,90!



Edles Design und unzerbrechliche Qualität aus Edelstahl mit gebürsteter Außenoberfläche. Überdurchschnittlich lange Isolierwirkung durch doppelwandige Ausführung.

12 Ausgaben jährlich
Einzelpreis: € 5,10 [A]

Die *FMT* ist die Nr. 1 unter den Fachzeitschriften zum Thema Flugmodellbau und bringt Monat für Monat fundierte Beiträge, Tipps und Tricks für die Modellbauerwerkstatt, Testberichte und aktuelle Reportagen. Jedes Heft enthält eine Bauplanbeilage für den Selbstbau von Modellen.
12 Ausgaben pro Jahr

Vorteile, die überzeugen:

- Sie sparen gegenüber dem Einzelkauf.
- *FMT* kommt jeden Monat ganz in Farbe, sorgfältig verpackt zu Ihnen nach Hause.
- Sie verpassen keine Ausgabe
- Das Jahres-Abonnement können Sie jederzeit kündigen mit Geld-zurück-Garantie
- Zahlen Sie bequem auf unser Konto in Österreich.

Schneller geht's per Fax 00 49/2 11/69 07 89 50 • Abo-Hotline: 00 49/2 11/69 07 89 24

✂ Füllen Sie einfach den folgenden Coupon aus und senden Sie ihn am besten noch heute ab!

Ja, ich möchte *FMT* testen. Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Ausgaben zum Test-Abo-Preis von € 9,90 und den Original-Isosteel Kaffeebecher direkt ins Haus. Falls ich *FMT* nicht weiterabonnieren möchte, teile ich Ihnen dies bis spätestens 10 Tage nach Erhalt des dritten Heftes schriftlich mit. Wenn ich *FMT* innerhalb dieser Frist nicht kündige, beziehe ich die Zeitschrift weiterhin zum Jahres-Abo-Preis von € 57,60 [A].

Das Jahresabonnement kann ich jederzeit schriftlich bei der Fa. PMS in D-40032 Düsseldorf kündigen. Ich bin damit einverstanden, daß die Post eine Änderung meiner Adresse an die Fa. PMS weitergeben darf.

Name _____

Vorname _____

Straße _____ Hausnummer _____

PLZ, Wohnort _____

Tel. _____

Datum und Unterschrift _____

Gegen Rechnung zur Einzahlung auf Österreichisches Konto. Bitte keine Vorauszahlung leisten, Rechnung abwarten.

Einsenden an:

PMS Presse Marketing Services GmbH & Co. KG
Postfach 104139, D-40032 Düsseldorf

Graupner Modelloffensive 2003



Stefan Graupner



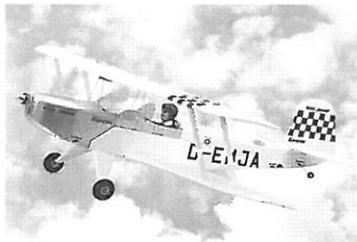
„Altvater und Modellbaulegende“
Johannes Graupner. 2003 wieder voll
im Einsatz.

Unter diesem Motto versucht **Graupner** im Jahre 2003 wieder voll auf dem Markt zu punkten. Auch „Vater Graupner“ war wieder im vollen Einsatz um seinen Sohn zu unterstützen.



SKY SAILOR

Elektroflugdrachen.
Fertig montiert inkl.
RC-Anlage.
Spannweite 600 mm
Gewicht ca. 160g



BUCKER JUNGSMANN

Styro-Park-Flyer
für Speed 400 FG
Spannweite 900mm
Gewicht ca. 600 g



FUNKY CHICKEN

PARK-Fly-Modell eines
fliegenden Hendels für
Elektroantrieb Speed
400 Plus
Flügerl ca. 1050 mm
Gewicht ca. 570 g

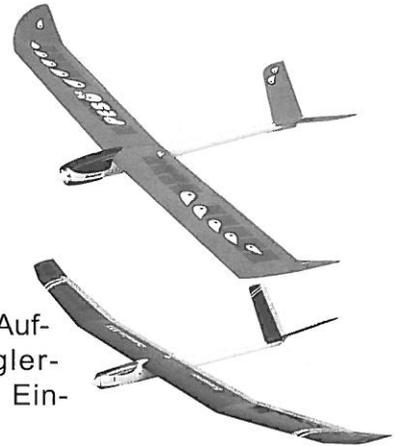


DANCER

Fast-Fertigmodell in
Holzbauweise für Zwei-
taktmotoren bis 8cm≈
oder Viertakt bis 12 cm≈
Spannweite 1450 mm
Gewicht ca. 2700g

PESO/PESO QR

Fast-Fertig E-Segler
auch mit Querruder lie-
ferbar.
Spannweite 1620 mm
Gewicht ca. 1100 g

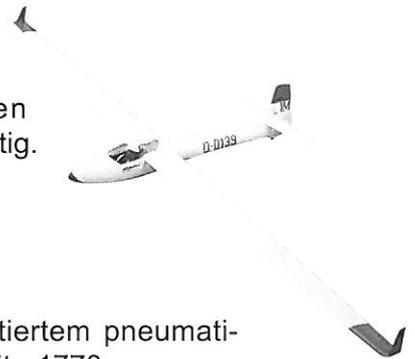


CUMULUS XXL

Für Elektro, Hangflug
und Hochstart. Durch Auf-
schieben eines Segler-
Rumpfkopfes rascher Ein-
satzwechsel möglich.
Spannweite 2250 mm Gewicht 1090g- 1640g

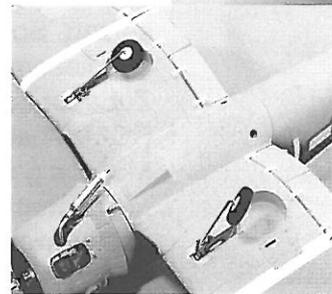
Standard Libelle

Ein Traum für jeden
Seglerpiloten. Fast Fertig.
Spannweite 3750mm
Gewicht ca. 4500g



F4-U CORSAIR

Fertigmodell inkl. montiertem pneumati-
schen EZW. Spannweite 1770mm
Gewicht ca. 5700g Motor 15 -20 cm≈
Viertakt



Alle weiteren Neuheiten entnehmt bitte dem
Messebericht auf www.prop.at und den bald er-
scheinenden kostenpflichtigen Katalog.



„Jetzt gibts ihn wirklich! Hier ist er, der EOLO“ „Franky“ Franz Böhm von Robbe Österreich



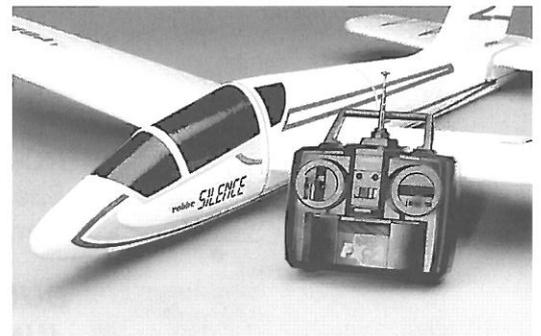
Ja das Alles und mehr....

→ robbe
→ robbe
→ robbe

SILENCE READY TO FLY SET

Segelflugmodell für den Beginner im Set mit ATTACK ER 2/2/2

Dem robbe-Entwicklungsteam ist es gelungen, ein Modell zu schaffen, das weitgehend eigenstabil fliegt und praktisch keine Anforderungen an das fliegerische Können des Piloten stellt. Dies zu einem konkurrenzlos niedrigen Preis. Geringe Fluggeschwindigkeit, die auch nicht zunimmt, falls schnell Höhe abgebaut werden soll, ist die Voraussetzung dafür, daß auch der ungeübte Pilot hinreichend Zeit hat, dem Modell die richtigen Steuerkommandos zu geben. Der Bauaufwand für das flugfertige Modell ist mit 2-3 Stunden sehr gering. Eine Lackierung entfällt, da das Modell bereits eingefärbt ist. Wer besonders schnell in sein neues Hobby starten möchte, sollte sich für die ebenfalls jetzt neu erhältliche Ready-To-Fly-Version entscheiden,



Technische Daten: Spannweite: 1800mm, Fluggewicht: 650g, Gesamtflaecheninhalt: 46.00 dm²

RANGER READY TO FLY

Elektro-Motorsegler für den Beginner

Genau wie sein 'stillere' Bruder **Silence** ist auch der **Ranger** ab sofort in der Arcel-Version erhältlich.

Dieser neuartige Schaumstoff, aus dem die Rumpf-, Tragflächen- und Leitwerksteile gefertigt sind, hat sich bereits bei den Modellen des letzten Jahres, wie z.B. der Concorde, bewährt und seine hervorragende Einsatzmöglichkeit im Beginner-Flugmodellsegment bewiesen. Wer besonders schnell in sein neues Hobby starten möchte, sollte sich für die ebenfalls jetzt neu erhältliche Ready-To-Fly-Version entscheiden, bei der das Modell montiert und alle RC-Komponenten installiert sind.



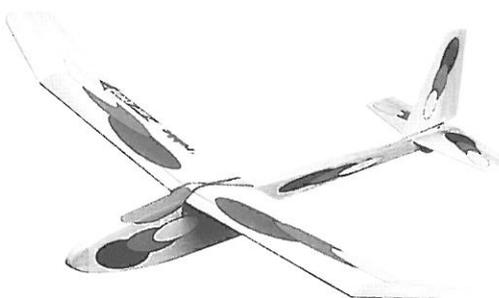
Technische Daten:

Spannweite: 2000mm

Fluggewicht: 1600g Gesamtflaecheninhalt: 46.40dm²

ROBBE START 1240 RC

Segelflugmodell mit Jedelsky-Flügel und Kastenrumpf. Der 1240 RC ist das größte Modell der START-Familie. Er verbindet gutmütige Flugeigenschaften eines Freiflugmodells mit der hervorragenden Eignung zum Erlernen des ferngesteuerten Modellfliegens. Dabei kommt ihm seine niedrige Fluggeschwindigkeit zu Gute. Natürlich lässt er sich auch als reines Freiflugmodell einsetzen. So wie bei allen Modellen der START-Serie, liegen auch bei diesem Baukasten vorgefertigte Holzteile und das komplette Zubehör bei. Weiterhin enthält dieser Baukasten die Teile für den RC-Ausbau. Hierdurch ist ein zügiger und fehlerfreier Aufbau des Modells gewährleistet.



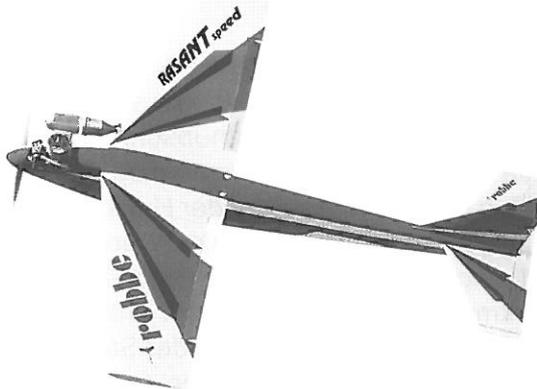
Technische Daten:

Spannweite: 1240 mm

Fluggewicht: 400 g

RASANT-SPEED

Hoch vorgefertigtes Motorflugmodell. Sind Sie bereit für den Nervenkitzel des 'Speedens', dann haben wir das Richtige für Sie - den robbe Rasant-Speed ARF. Alle Holzteile sind bei diesem Modell mit Bügelfolie bespannt und das Dekor weitestgehend aufgedruckt. Somit ist das Modell nach einer kurzen Endmontage bereit zum ersten rasanten Flugpaß.

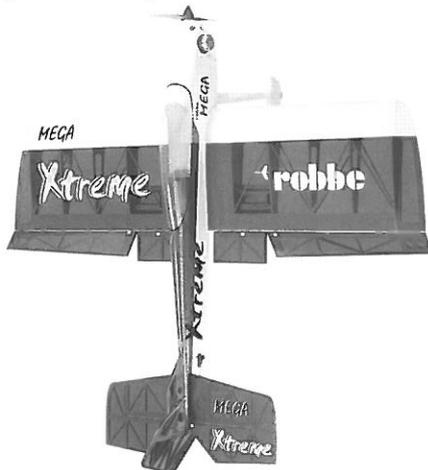


Die Flugeigenschaften halten das, was der Name verspricht. Ganz gleich ob man mit großen Abschwüngen über den Platz fegt oder schier endlos hintereinander folgende Steigrollen fliegt - exakt führt der Rasant-Speed die Steuerbefehle seines Piloten aus und zeigt auch beim Landeanflug durch seine gutmütigen Überzieheigenschaften keine Probleme auf.

Technische Daten: Spannweite: 970 mm
Fluggewicht: 1200 g, Tragflächenbelastung: 62.00 g/dm²
Gesamtflaecheninhalt: 24.00 dm²

MEGA XTREM ARF

Hoch vorgefertigter XXL-Fun-Flyer. Groß, größer - Mega Xtreme ARF. Wenn auch Sie der Meinung sind „Big is beautiful“ dann ist dieses Modell die erste Wahl für Sie. Dieser Fun-Flyer beweist, wie leicht ein so großes Flugmodell sein kann. Erreicht wurde das durch eine ausgesuchte Holzqualität, große, unbeplankte



Flächen und eine hochwertige Verarbeitung bei gleichzeitig für den Extremflug geforderter Stabilität. Damit der Spaß am Flug an erster Stelle steht und die Montage zügig durchgeführt werden kann, sind alle Holzteile vorgefertigt und mit ORACOVER®,-Folienbespannt.

In der Hand eines Könners am Fernsteuersender wird dieses Modell atemberaubende Flugfiguren vollführen und bei entsprechender Motorisierung steht auch dem „Torquen“ nichts im Wege. Viel Fun mit dem Mega Xtreme ARF!

Technische Daten:
Spannweite: 2000mm, Fluggewicht: 5800 g
Tragflächenbelastung: 46.00 g/dm²
Gesamtflaecheninhalt: 150 dm²

ROBIN DR 400 ARF

Hoch vorgefertigtes Modell eines viersitzigen Tiefdeckers. Schon von weitem ist der kräftige Motorsound vernehmbar, einige Augenblicke später donnert die Maschine im Tiefflug über den Platz, dreht eine letzte Runde und setzt zum Landeanflug an. Wenn Sie jetzt genau wie wir von diesem Flugzeug völlig begeistert sind, sollte Ihr nächster Weg zum robbe-Fachhändler führen. Denn dort finden Sie unser Fast-Fertig-Modell dieses wunderschönen Tiefdeckers. Wie ihr Vorbild ist die Robin weitestgehend aus Holz gefertigt. Viele Holzteile sind mit Bügelfolie bespannt. Die große GFK-Motorhaube erlaubt den fast unsichtbaren Einbau großvolumiger Motoren. In Verbindung mit den großen Tragflächen und der leichten Bauweise ergibt sich so ein ideales Semiscale-Schleppmodell.



Technische Daten:
Spannweite: 1618 mm
Tragflächenbelastung: 55.00 g/dm²
Profil: NACA 2415 auf 2410
Gesamtflaecheninhalt: 66.40 dm²
Länge: 1320 mm

Endlich gibt's ihn wirklich!!

Eolo´ R22

Ein Maximum an Flugspaß

Der neue Elektrohubschrauber aus dem Hause robbe ist eine innovative Entwicklung, welche Maßstäbe für die neue Sparte der Fun-Helis setzt. Er schließt die Angebotslücke zwischen Kleinsthubschrauber und der 1 m-Klasse. Ob exakter Schwebeflug oder rasanter Kunstflug im Freien, sowie in der Halle; dieser Hochleistungshubschrauber läßt keine Wünsche offen. Stabile Flugeigenschaften für den Beginner sind besondere Merkmale dieses Modells. Bei entsprechender Motorisierung und Veränderung der Steuerwege erhält der Insider und Experte einen sehr agilen und kunstflugtauglichen Elektrohubschrauber. Auch im Urlaub kann der „Eolo“ R22 ihr ständiger Begleiter sein, und Ihnen Flugvergnügen pur vermitteln. Die Mechanik ist einfach im Aufbau und besteht



aus sinnvoll eingesetzten Materialien wie Aluminium, Carbon und Spezialkunststoffen, die eine maximale Steifigkeit bei minimalem Gewicht ergeben.

Technische Daten:

Hauptrotordurchmesser: 810 mm, Heckrotordurchmesser: 182 mm, Fluggewicht: 1280 g, Höhe: 256 mm, Länge: 672 mm

ORNITH

Der Einstieg in die Königsklasse



Preisgünstiger, vormontierter Helikopter mit eingebautem Verbrennungsmotor. Der robbe Ornith ist ein speziell auf den Einsteiger abgestimmter Helikopter. Er besticht durch seine kompakte Bauweise und die einfache und schnelle Endmontage, die mit handelsüblichen Werkzeugen durchgeführt werden kann.

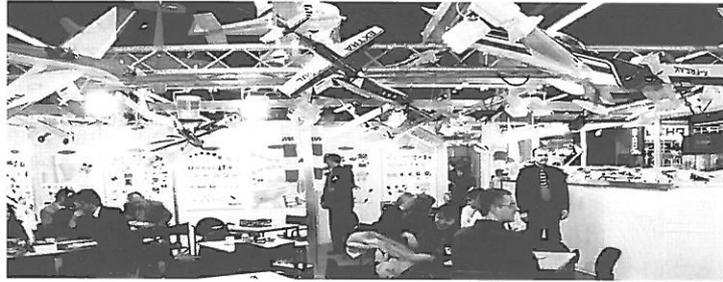
Sein gutmütiges Flugverhalten und die exzellenten Schwebeflugeigenschaften sind ideale Voraussetzungen für erste Erfolge beim Flugtraining mit diesem Modell. Das robuste Chassis verzeiht auch einen harten Aufsetzer. Sollte trotzdem mal etwas schief gehen, sind Ersatzteile in sinnvoll zusammengestellten Sets erhältlich.

Modellmerkmale: Stabile Vollkunststoff-Bauweise Kugelgelagerter Antriebsstrang Einstufiges Zahnradgetriebe Heckrotorantrieb über Zahnriemen Elektronische 120° 3-Punktanlenkung (HR3) der Taumelscheibe Wartungsfreier Freilauf für perfekte Autorotationen Motorstart von oben über 6mm Sechskantklinge.

Technische Daten:
Hauptrotordurchmesser: 1235 mm, Heckrotordurchmesser: 245 mm
Fluggewicht: 3400g, Höhe: 420 mm, Motor: 7,46 ccm, Länge: 1150 mm

Technische Daten:

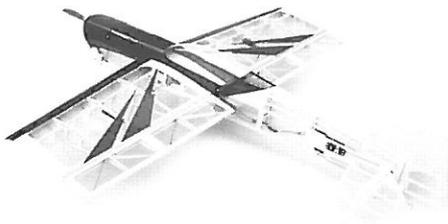
Hauptrotordurchmesser: 1235 mm, Heckrotordurchmesser: 245 mm
Fluggewicht: 3400g, Höhe: 420 mm, Motor: 7,46 ccm, Länge: 1150 mm



„Mister JAMARA“
Erich Natterer

Wie schon in den letzten Jahren zu beobachten, entwickelte sich **JAMARA Modelltechnik** zu einem der innovativsten „Trendsetter“ dieser Branche. Lange noch, bevor die sogenannten Großen reagieren konnten, setzte **JAMARA Modelltechnik** auf Fertigmodelle (sog. ARF) und bot Modelle aus Fernost in erstaunlicher Qualität zu überzeugenden

Preisen an. Ein weiterer Trend den **JAMARA Modelltechnik** bereits erfolgreich im letzten Jahr setzte ist der „Einsteiger Bausatz“. Hier werden fertig gebaute Elektromodelle inkl. RC-Anlage und Ladegerät zu einem tollen Preis angeboten. Für diese „Nachwuchsförderung“ ist **JAMARA Modelltechnik** ein besonderes Lob auszusprechen. Andere Hersteller springen nun auch auf diesen Trend auf, aber **JAMARA Modelltechnik** hat wiedereinmal die Nase vorne! Ein großer Messestand und einer Fülle von neuen Modellen zeigen dass **JAMARA Modelltechnik** am richtigen Weg ist um den „Großen“ das „Fürchten“ zu lehren!



3 D Giles-202

ALMOST READY-TO-FLY

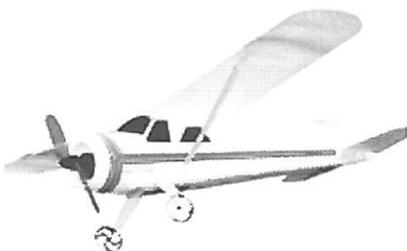
Spannweite:	1240mm
Länge:	1294mm
Gesamtflächeninhalt:	42,5 dm ²
Fluggewicht:	2150g
Motor:	46er-52er



3D Passion-60

ALMOST READY-TO-FLY

Spannweite:	1400mm
Länge:	1560mm
Gesamtflächeninhalt:	50 dm ²
Fluggewicht:	2600g
Motor:	61er-80er



Beaver DHC-2

ALMOST READY-TO-FLY

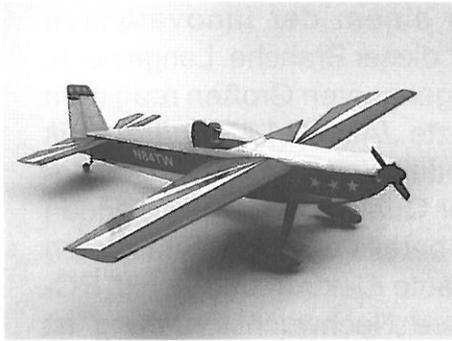
Spannweite:	1010mm
Länge:	659mm
Gesamtflächeninhalt:	16,8 dm ²
Fluggewicht:	350g
Motor:	280 inkl. Getriebe



Cessna 120

READY-TO-FLY inkl. 3 Kanal RC.Anlage

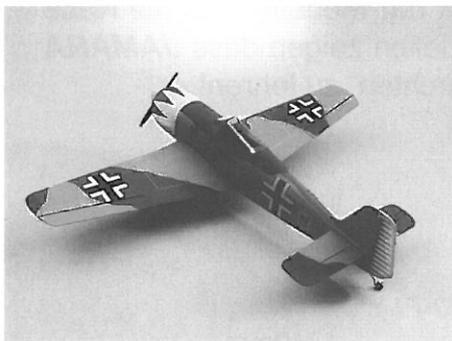
Spannweite:	625mm
Länge:	430mm
Gesamtflächeninhalt:	7,5 dm ²
Fluggewicht:	165g
E-Motor:	280er



Extra 300

ALMOST READY-TO-FLY

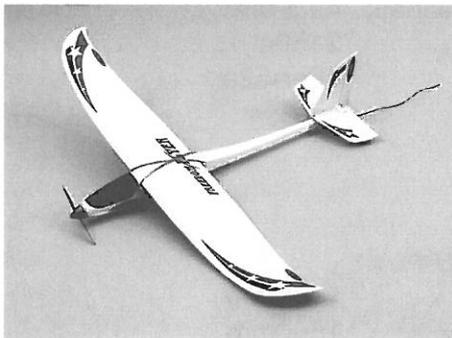
Spannweite:	1510 mm
Länge:	1350 mm
Gesamtflächeninhalt:	40 dm ²
Fluggewicht:	3400 g
Motor:	61er-80er



Focke Wulf 190 A

ALMOST READY-TO-FLY

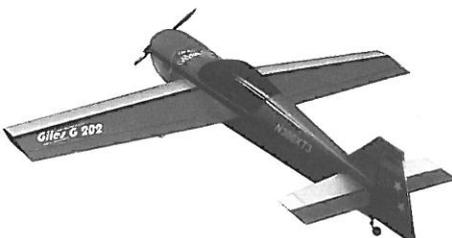
Spannweite:	1550 mm
Länge:	1250mm
Gesamtflächeninhalt:	44,17 dm ²
Fluggewicht:	1950 g
Motor:	46er-52er



Freedom

READY-TO-FLY inkl. RC 3-Kanal

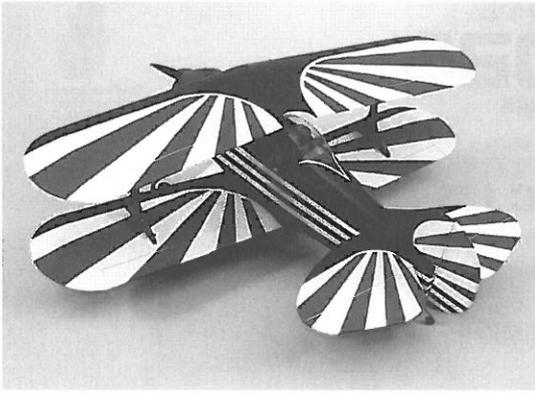
Spannweite:	1030mm
Länge:	620mm
Gesamtflächeninhalt:	12 dm ²
Fluggewicht:	450g
Motor:	400 er



Giles-202

ALMOST READY-TO-FLY

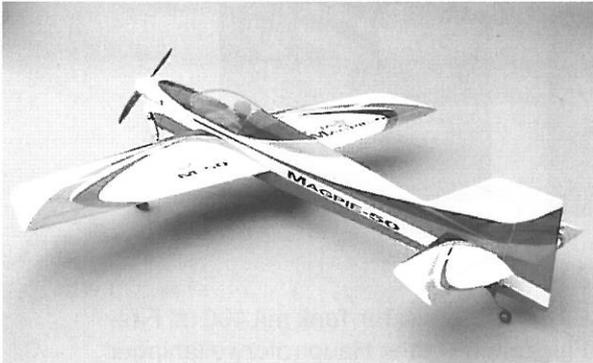
Spannweite:	1650mm
Länge:	1670mm
Gesamtflächeninhalt:	52,9 dm ²
Fluggewicht:	3900g
Motor:	91er-120er



Pitts-S1

ALMOST READY-TO-FLY

Spannweite: 1350mm
 Länge: 1155mm
 Gesamtflächeninhalt: 72,9 dm²
 Fluggewicht: 2400g
 Motor: 61er-91er



MAGPIE-50

ALMOST READY-TO-FLY

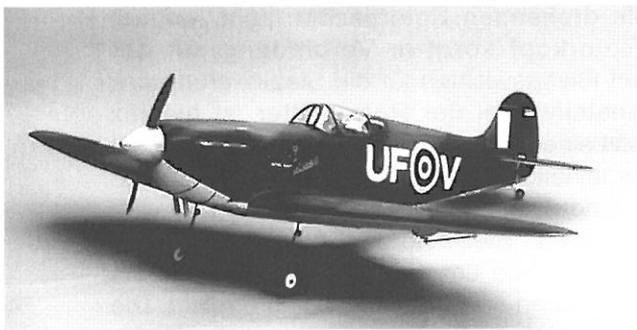
Spannweite: 1420mm
 Länge: 1430mm
 Gesamtflächeninhalt: 34 dm²
 Fluggewicht: 2250g~2350g
 Motor: 2Takt~40;
 4Takt 52~63



Pilatus Turbo Porter

ALMOST READY-TO-FLY

Spannweite: 2400mm
 Länge: 1780mm
 Gesamtflächeninhalt: 84 dm²
 Fluggewicht: 3700g
 Motor: 108er-180er



Spitfire Mk2

ALMOST READY-TO-FLY

Spannweite: 1800mm
 Länge: 1420mm
 Gesamtflächeninhalt: 61 dm²
 Fluggewicht: 4650g
 Motor: 61er-91er

MAGNUM Heli 46 H & 61 H

Nun gibts auch die Helimotoren mit Kolbenring

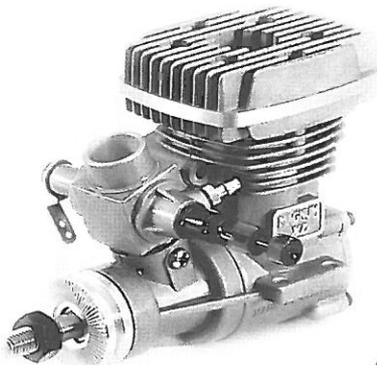
Technische Daten:

46 H

Hubraum 7,45ccm
 U/min 2000-17500
 Gewicht 450 g
 Leistung 1,34 /1,82 kW/PS

61H

9,95ccm
 2000-18000
 645 g
 1,68/2,28kW/PS



Alle weiteren Neuheiten unter www.jamara.de
 oder im Neuheitenkatalog bei Eurem Fachhändler



HIROBO
HELI IMPORT BRODNAK

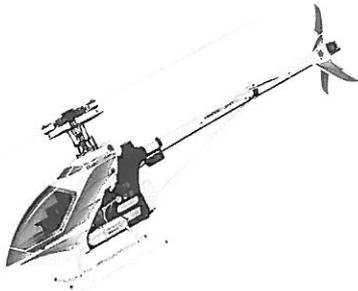
www.hirobo.at



Eurocopter EC 135

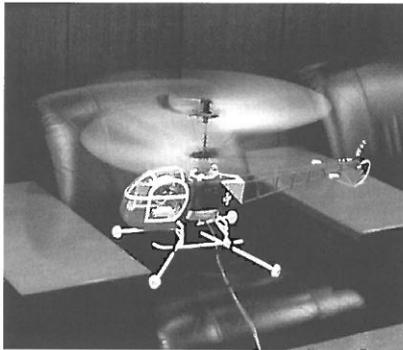
Ein wunderschöner EC 135 im Finish der österreichischen Rettungshubschrauber 'Christophorus' wurde am Hirobo Stand gesichtet..

Hauptrotor- durchmesser: 1.550 mm
Gesamtlänge: 1.430 mm



Shuttle SCEADU 3D

Special Features Shuttle SCEADU 3D: größerer Tank mit 480 ml Fassungsvermögen für längere Flugzeiten Drittes Hauptrotorwellenlager mit Lagerbock aus Kunststoff Metallblatthalter und Rotorkopfsteuerungs-komponenten inkl. Pitchkompensator aus Metall des SZ-IV Kopfes Heckansteuerung mittels Schubstange 120 Grad



X.R.B Mini Helikopter

Grundgedanke bei der Konstruktion dieses neuen Mini-Helikopters ist die Adaption des X.R.B (X-Rotation Blades = Koaxialrotor) Systems für den Bereich des Modellhubschraubers. Die wichtigsten Vorteile sind:

- Reduktion des Platzbedarfs, da kein Heckrotor notwendig ist
- Hervorragende Schwebbeeigenschaften
- Weiche Drehungen um die Hochachse
- Hohe Effizienz, da alle drehenden Rotorflächen zum Auftrieb beitragen. Der obere Rotorkopf sorgt in Verbindung mit der Stabilisierungsstange samt Fliehgewichten für die Stabilisierung des Mini-Helikopters. Der Anstellwinkel der Rotorblätter ist hier fix



eingestellt. Der untere Rotorkopf besitzt einen stabilisatorlosen Mechanismus mit zyklischer Blattverstellung. Diese Kombination erlaubt präzise Kontrolle mit extrem schnellen Steuerreaktionen. Die neuartige „Schiebe-Taumelscheibe“ wird mittels zweier in das Grundchassis integrierte Stellmotoren (Servos) in der Horizontalen bewegt. Die Drehung des Helikopters um die Hochachse wird durch unterschiedliche Rotordrehzahlen des oberen und unteren Kopfes erreicht. Die Ansteuerung und Regelung der beiden Antriebsmotoren erfolgt über die im Handsender integrierte Elektronik. Die Stabilisierung erfolgt wie bei seinen „großen Brüdern“ über einen Piezo-Kreisler, der im Chassis des Modells integriert ist. Das System ist speziell auf die Belange des Mini-Helikopters abgestimmt.

Nur die für den Flug absolut notwendigen Komponenten sind im Hubschrauberchassis integriert. Die gesamte „Intelligenz“ des Systems sitzt im Handsendergehäuse in Form einer hochintegrierten Steuerplatine. Das Modell kann frei im Raum bewegt werden. Lediglich die Länge des Verbindungskabels zum Handsender begrenzt die Möglichkeiten.

Prinzipiell ist dieser Mini-Helikopter mit allen Steuerfunktionen eines „großen“ Modellhelikopters ausgestattet. Somit eignet er sich hervorragend zum witterungsunabhängigen Üben zuhause. Nasenschweben, Pirouetten und andere Schwebefiguren lassen sich ohne großen Aufwand realisieren.

Der Mini-Helikopter erhält seine Energie und die Steuerimpulse durch das 4m lange Verbindungskabel zum Controller. Dieses System hat den Vorteil, dass eine stabilisierte Spannungsversorgung der Flugkomponenten gewährleistet ist. Keine Funkstörungen oder leere Batterien trüben das Flugvergnügen.

Modellsportordnung

€ 25,-



- ☞ Freiflug
- ☞ Fesselflug
- ☞ Fernsteuerflug

- Flächenflugzeuge ✓
- Hubschrauber ✓
- Scalemodelle ✓
- Elektroflug ✓

Nationale Bestimmungen
Sportveranstaltungen
Nationale Programme
FAI Programme
nationale und internationale Rekorde
Dopingbestimmungen



MSO 2003

jetzt im Sekretariat Modellflug (Fr. Thonhofer) bestellen

- ☎ 01/5051028-77
- ☎ 01/5057923
- ✉ thonhofer.sonja@aeroclub.atf.at

oder im Internet unter

<http://www.lexsoft.at/aeroclub/mso2002/mso.htm>

auch auf CD

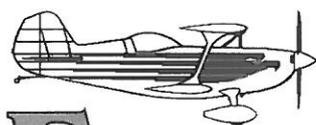
mit zusätzlich allen
Ergebnislisten und
Ausschreibungen
2000-2002

€ 8,-

Österreich-Vertriebspartner von

Exklusiv-Modellbau

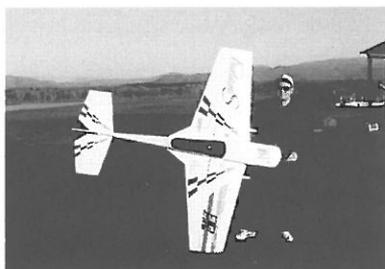
Harald Weiershäuser



Modellbau Franz Allmer

A-3264 Gresten, Unterer Markt 25, Tel. 07487/2241
Fax: 07487/2058, e-mail: model@expert-allmer.at

www.expert-allmer.at



**CNC-gefräste Holzmodelle in Perfektion
vom Einsteiger- zum Expertmodell!**

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| Funtana 2,00 m | Pitts S-1 2,43 m |
| Bellanca XL 3,2 m | Pitts S-1 3,04 m |
| Bellanca XXL 3,38 m | Christen Eagle 3,03 m |
| Katana 2,48 m | Challenger 2,68 m. |
| Katana 3,10 m | |



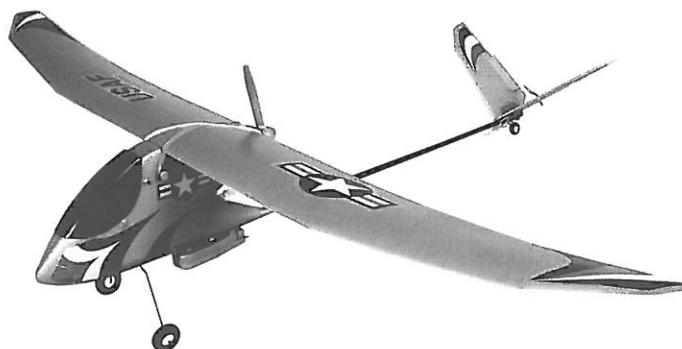
**Schaufliegen 13./14.9.2003
mit Sebastiano Silvestri
beim MFC Eisenstraße
in Gresten/NÖ**

Ripmax



Ganz begeistert vom neuen Fighter-Bird war dieser Besucher.

Im Mittelpunkt des Sortimentes von **Ripmax** steht das besondere und manchmal vielleicht auch einzigartige Produkt. **Ripmax** unternimmt große Anstrengungen, diese Produkte in einer hohen Qualität marktgerecht zu einem fairen Preis zur Verfügung zu stellen. Es ist **Ripmax** ebenso wichtig, eine gewisse Sortimentsbreite abzudecken, mit dem Ziel, dass der Endverbraucher für die Ausrüstung seines Modell eine bessere Orientierung findet. In diesem Jahr bringt **Ripmax** eine ganze Reihe von Neuheiten auf den Markt, die eine sehr große Bandbreite bei den Anwendern abdeckt. **Ripmax** weiten das Segment des Einsteigermodells in allen Kategorien aus und bieten Produkte zu noch günstigeren Preisen an. **Ripmax** vergisst allerdings auch nicht die ambitionierten Modellpiloten. Mit Produkten wie der SE5a oder dem Dreidecker DRI demonstrieren **Ripmax**, dass jeder Modellbaukunde in **Ripmax** -Produkten seine Heimat finden kann.

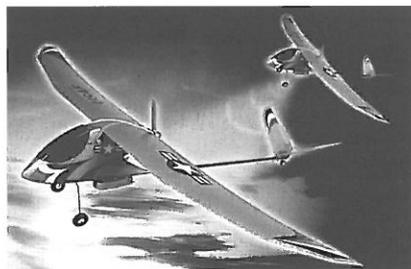


Fighter Bird

Mit dem Ripmax Fighterbird erschließt sich eine ganz neue Welt im Modellflug! Das Modell ist mit dem einzigartigen Sonic Combat Model ausgestattet. Es sendet auf Knopfdruck einen Ultraschallpuls ab. Damit werden nun richtige Luftkampfmanöver möglich! Es entsteht eine Menge Spaß, wenn sich sechs Fighter Birds gleichzeitig im Himmel befinden und alle versuchen, den gezielten Schuß anzusetzen. Bei einem

Treffer schaltet sich der Motor des getroffenen für 10 Sekunden aus, das Modell bleibt aber lenkbar. Nach 10 Sekunden kann der Getroffene den Motor wieder einsetzen und in das Kampfgeschehen eingreifen.

Spannweite: 1000 mm
Fluggewicht: 500 g
Motor: 380 er

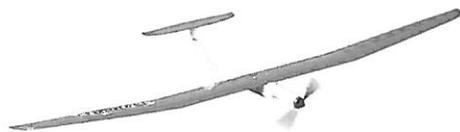


Evolution Start

Lackierter Glasfiberrumpf

- Fertig bespannte Doppelknicktragfläche
- Vollständiges Zubehör
- Dekorbogen
- Bebilderte Bedienungsanleitung
- Für 7-10 Zellen geeignet

Spannweite: 1730 mm Fluggewicht: 1400 - 1700 g
Motor: 480 - 600 er



Evolution Sport

Lackierter Glasfiberrumpf

- Fertig bespannte Tragfläche in vollbeplankter Holm/Rippenbauweise
- Vollständiges Zubehör
- Komplettes Zubehör
- Zweifarbiger Dekorbogen
- Illustrierte Bedienungsanleitung
- Für 8-14 Zellen geeignet

Spannweite: 1690 mm Fluggewicht: 1400 - 1700 g
Motor: 600 er





Evolution Competition

Der Evolution Competition hat im Jahr 2002, geflogen von Urs Leodolter, die Weltmeisterschaft in der Klasse F5B gewonnen. Dieses Modell wird nach sehr strengen Vorgaben

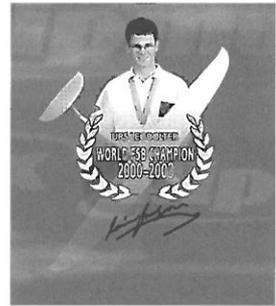
des amtierenden Weltmeisters hergestellt. Wir verwenden dabei nur ausgesuchte Materialien. Für den Wettbewerbseinsatz tauglich!

· Neues F5B Wettberbsmodell, entwickelt vom amtierenden Weltmeister Urs Leodolter

· Voll GFK/CFK Modell, hergestellt in gefrästen Formen

Spannweite: 1500 mm, Fluggewicht: 1700 g

Motor: Eigenes Ermessen



Spitfire

Dies ist nach der Me 109 das berühmteste Jagdflugzeug des 2. Weltkrieges. Das Modell ist fertig gebaut und mit einer aufwendig bedruckten Folie bespannt.

- leichte Holzbauweise
- auffälliges Dekor, gedruckt
- fertig bespannt
- Rumpflappe, oben, für den einfachen Akkutausch
- Griffmulden für den Handstart

Spannweite: 1200 mm

Fluggewicht: 1450 g

Motor: 600 er

Skymax

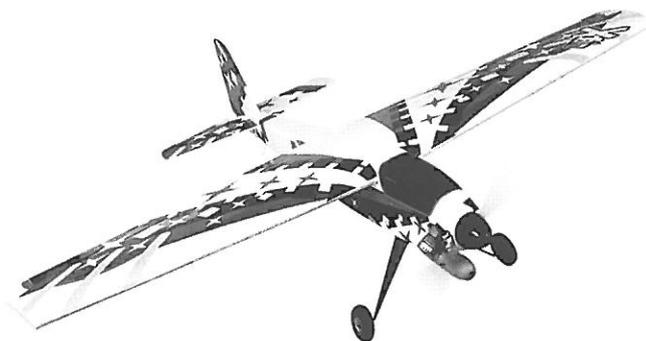
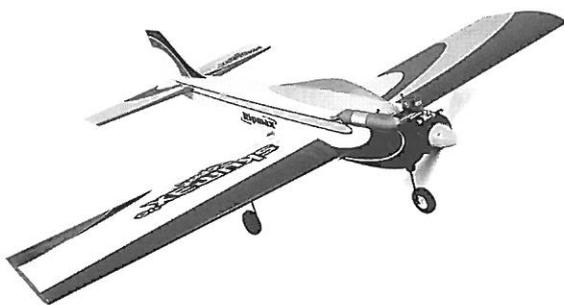
Trainer in der Konstruktion eines Tiefdeckers mit sehr guten Flugeigenschaften und idealen Voraussetzungen für das Kunstflugtraining.

- Ideales Modell als Nachfolger für einen Anfängertrainer
- Großer Tragflächeninhalt für gutmütige Flugeigenschaften
- Robuster, leichter Aufbau

Spannweite: 1440 mm

Fluggewicht: 2200 g

Motor: .40 - .60 er



Xclaim

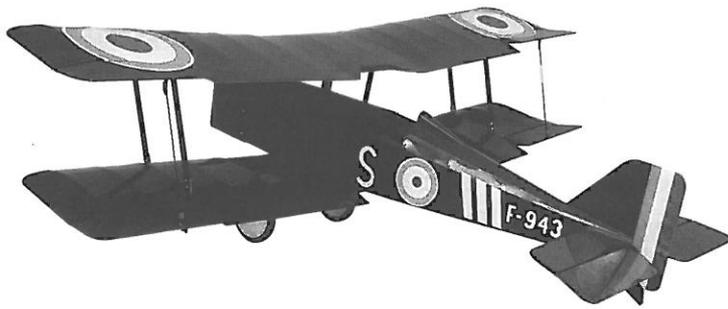
Idealer Trainer für den fortgeschrittenen und den Vereinspiloten.

- Sehr guter hochfester Aufbau des Modells
- fertig bespannt mit bedruckter Folie
- Duralfahrwerk
- tiefgezogene Kabinenhaube

Spannweite: 1400 mm

Fluggewicht: 2250 g

Motor: .40 - .48 er



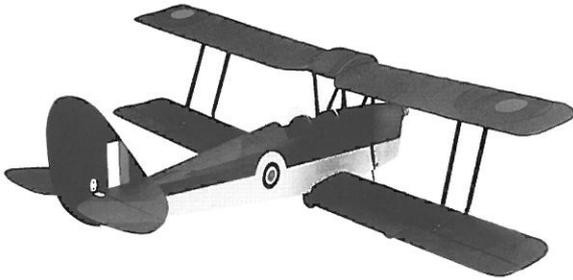
SE5A

Außergewöhnliches Semi Scale Modell des berühmten Britischen Jagdflugzeuges aus dem ersten Weltkrieg.

- Aufbau in leichter Holzbauweise
- Fertig bespannt im Scale Dekor
- GFK Motorhaube und Scale Räder enthalten
- vollständiges Zubehör

Spannweite: 1370 mm Fluggewicht: 3000 g

Motor: .40 - .48 er



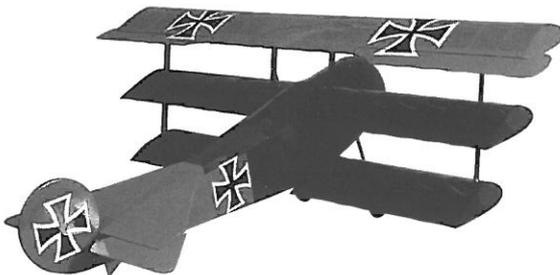
Tiger Moth

Das Modell ist einfach im Aufbau, leicht zu fliegen und deshalb ein ideales Einstiegsmodell in die Doppeldecker-szene.

- Semiscalemodell des weltberühmten WW1 Trainingsflugzeuges
- Vordruckte Bespannung mit bedrucktem Film und Kabinenhaube aus GFK

Spannweite: 1300 mm, Fluggewicht: 1900 g

Motor: .25 - .38 er



DR1

Der klassische Gegenspieler der SE5A ist der Dreidecker DR1. Dieses ist ein sehr imposantes Flugmodell als Fast-Fertig Modell.

- fertig gebaut in hochfester Leichtbauweise
- fertig bespannt im Originaldekor
- GFK Motorhaube und Scale Räder enthalten
- inklusive Zusatzflügel zwischen den Rädern

Spannweite: 1370 mm, Fluggewicht: 3000 g

Motor: .40 - .48 er



P51 MUSTANG

Mit dem Prototyp dieser Mustang in Voll-GFK und einer Spannweite von über 2 Metern erregte Ripmax großes Aufsehen. Noch in diesem Jahr soll sie lieferbar sein.

Anfragen zu Ripmax-Produkten und Bezugsquellennachweise unter:

JSP-GmbH

Am Park 28

25336 Klein Nordende

Deutschland

Tel. +49 41219577024 e-mail : ripmax@jsb-gmbh.de, www.ripmax.de, www.rcsimulator.de

Steig' ein,
flieg' mit!



Siegfried Kußmaul, Gründer und Inhaber des letzten europäischen Fernsteuerungsherstellers geht in den wohlverdienten Ruhestand.

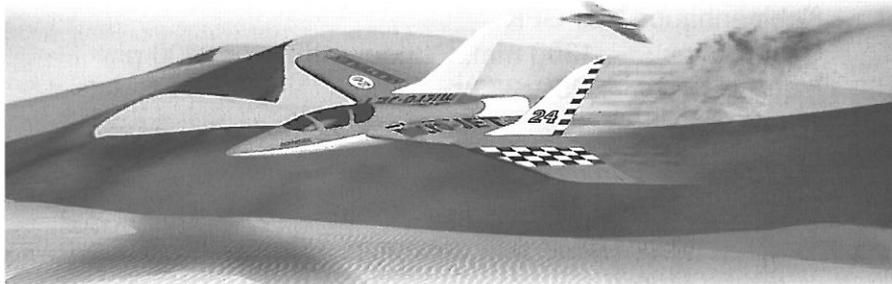
Im Dezember 2002 verkaufte er sein Unternehmen an die bereits auch bei uns bekannte südkoreanische Hitec-Gruppe. Damit hat Hitec nun ein sehr kräftiges Standbein in Europa, andererseits kann nun Multiplex auch die weltweite Verkaufsorganisation von Hitec nutzen. Wir dürfen daher auf dieses zukunftssträchtige Unternehmen gespannt sein.

Herr Chun Sue Park und Lothar Melchert. Die neuen Geschäftsführer von Multiplex Modellsport

micro-JET

Ein kompaktes Modell, das alle Transportprobleme vergessen lässt. Natürlich sind bei der Modellgröße Rollgeschwindigkeit und Agilität extrem, das setzt Maßstäbe für den Spaßfaktor. Trotzdem sind die Flugeigenschaften ausgewogen und unkritisch.

Der micro-JET wird quasi einteilig geliefert, lediglich die Seitenleitwerke und die Kabine sowie der



Bodenschutz und die Motorabdeckung liegen als Einzelteile bei:

Als Standard-Antrieb wird ein Permax 400 6V mit Propeller 5,5x5 und Regler 400 rund verwendet, der dazu passende Akku ist ein 7/500 AR. Mit dieser Kombination wird ein ausgewogenes, recht flotteres Flugverhalten erzielt.

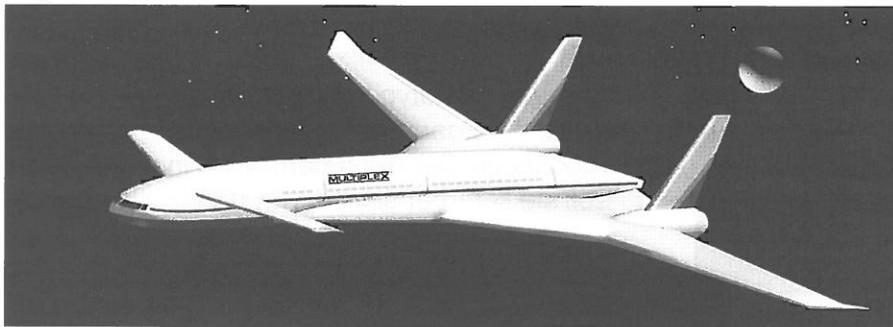
Tuning-Maßnahmen bis hin zum „Brushless“ sind möglich und geben dem Modell noch mehr Biss.

Wenn's zu heiß wird, Luftraum sofort verlassen!

Technische Daten: Spannweite 660 mm, Länge 600 mm, Flächeninhalt ca. 13 dm²

SONIC-liner

Das Konzept: Reisen in der Zukunft auf langen Strecken - schneller, höher, sparsamer und mit mehr Komfort. Geschwindigkeiten an der Schallgrenze, Höhen über 40.000 Fuß (ca. 14.000m). Das Ergebnis - **ein faszinierender Airliner.**



Das Modell:

Es besteht aus wenigen Teilen und kann in kurzer Zeit montiert werden. Es bietet ein völlig außergewöhnliches Flugbild und dabei vollkommen unkritische Flugeigenschaften, kurz: ein faszinierendes Flugerlebnis.

Die Maschine wird über den als Höhenruder wirkenden, gedämpften Canard-Flügel und über Querruder gesteuert. Der Antrieb erfolgt über 2 x 400er Motoren mit Druck-Propeller. Die Außenflügel und der Canardflügel können zum Transport abgenommen werden. Damit lässt sich das Modell auch in kleineren Fahrzeugen problemlos auf der Rückbank oder im Kofferraum unterbringen. Der Zugang zu Querruderservos und Antrieb wird durch die abnehmbaren Seitenruder/Motorverkleidung ermöglicht.

Technische Daten: Spannweite 1.150 mm, Rumpflänge 1.300 mm, Gewicht ca. 1.600 g, Flächeninhalt: ca. 42dm², Motoren 2 x 400/6V, Akku 7/1200 bis 8/3000mAh, Steuerung Höhe, Quer, Motor

HIGH END DIGITAL-RC-SYSTEM *ROYAL evo*

Jetzt mit Synthesizer-Modul erhältlich



Seit Ende November ist die **ROYAL evo** als Quarzversion im Fachhandel. Unter dem Slogan „Innovation hat einen Namen“ findet der Modellsportler einen modernen High-End Hand- oder Pultsender mit vielen Neuerungen wie z.B.: drehbare Knüppel-Aggregate, Digital-Trim-Kreuze, Flap-Grafik-Display uvm. Zu den ursprünglich angekündigten Features sind viele Anregungen und Wünsche aus der Testphase in die Serienproduktion, insbesondere im Software-Bereich eingeflossen. So wurden z.B. die Modellspeicher auf 20 bzw. 36 erhöht. Seit Mitte Dezember sind nun auch die Sender mit Synthesizer HF-Modul erhältlich, bei denen keine Quarze mehr benötigt werden. Die Kanalzahl wird bequem per Software eingestellt.

Besonderheiten ROYAL evo

- Einfache Programmierung durch klar gegliederte, strukturierte Menüs, Menüführung und Displaytexte in Klartext und mehreren Sprachen (D/GB serienmäßig, andere über Internet installierbar)
- Programmierung wahlweise über Tastatur und/oder

einfach und schnell mit den 3D-Digi-Einstellern

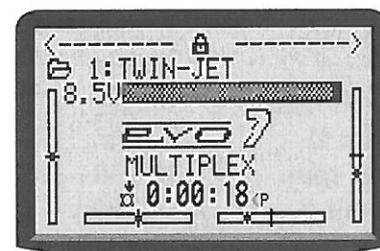
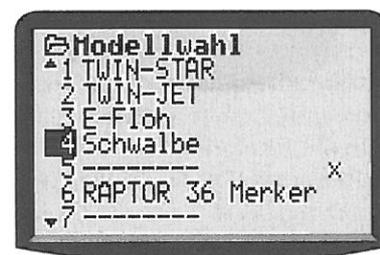
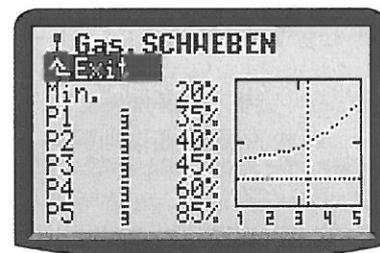
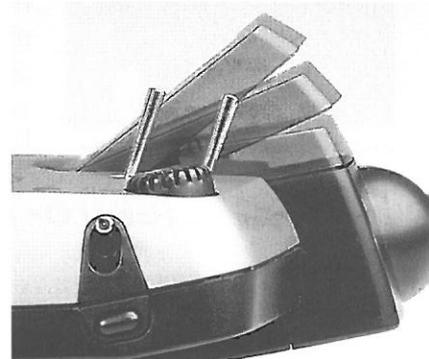
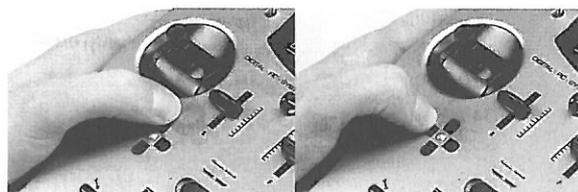
- dynamische Darstellung der Menüs. Nicht benötigte Informationen und Menüs werden zur besseren Übersicht ausgeblendet

- modernes Digital-Trimmsystem mit neuartigem, ergonomisch optimiert angeordnetem Trimm-Kreuz. Grafische Anzeige der Trimmstellungen im Display, Schrittweise einstellbar, akustische Trimminfo

Modellspeicherverwaltung mit freien Modellnamen (16 Zeichen), Kopier- und Lösch-Funktion

- akustischer Akkuvächter mit einstellbarer Warnschwelle (Akku-Spannung) und zusätzliches neuartiges Akkumanagement (Überwachung der Akku-Kapazität)

- moderne FLASH-Prozessor-Technologie;
- bei Softwareneuerungen einfaches Update möglich
- umfassende Software für Flächen- und Helikoptermodelle, die sowohl dem engagierten Hobby-Piloten als auch dem Profi gerecht wird.





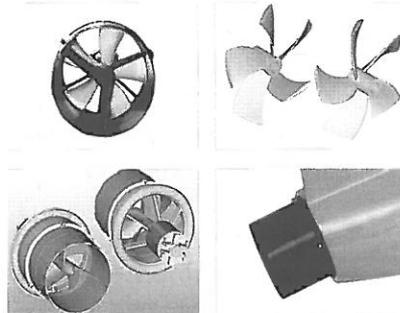
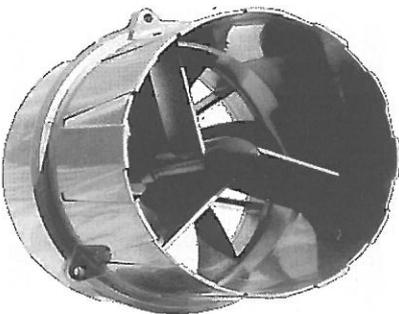
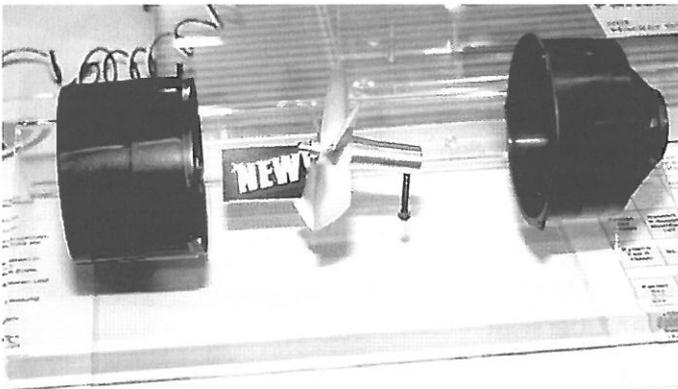
Joe Schamuhn von Scorpio



Vielen von uns länger dienenden Modellpiloten ist die Firma **SCORPIO** noch ein Begriff, doch in den letzten Jahren hörte man eigentlich sehr wenig über diese Firma.

Joe Schamuhn hat sie letztes Jahr wieder zum Leben erweckt und bietet eine breite Palette von Neuheiten an. Insbesondere will **SCORPIO** das Marktsegment „**anspruchsvoller E-Flug**“ abdecken.

Fantex Elektro-Turbinen

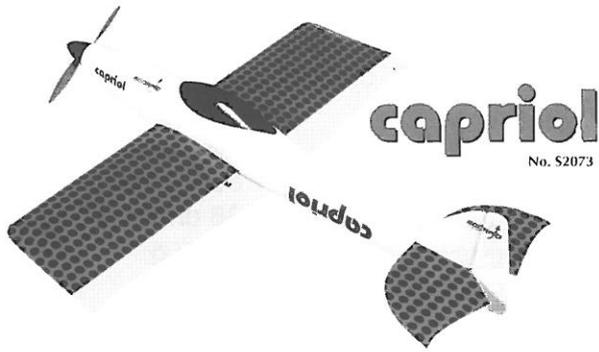


Mit der Entwicklung der Fantex - Impeller Serie setzt Scorpio einen Innovationsschub in Sachen Impeller-Jets. Die Hauptvorteile des neuen Fantex sind: **Hoher Wirkungsgrad. Maximale Strahlgeschwindigkeit. Minimierung der Spaltverluste. Ausgezeichnete Motorkühlung Verwendung von Standard-Motoren**

(Fantax 2xx 200-300, Fantax 4xx 400-480, Fantax 6xx 540-600) Um dies zu erreichen war eine Fülle von Konstruktions- und Versuchsarbeit erforderlich. Galt es doch einen einfachen E-Fan auf den Markt zu bringen, der in einer Vielzahl von Jet-Modellen einsetzbar ist. Durch Optimierung der Profilierung und der Anstellwinkel in Abhängigkeit der Umfangsgeschwindigkeit des fünfteiligen Rotors, werden beachtliche Schubwerte bereits mit Standard-Motoren erzielt. Davon konnte man sich am Messestand von Scorpio auf einen Prüfstand überzeugen. Natürlich bietet Scorpio auch zwei zum Fantex passende und besonders für uns Österreicher

interessante Modelle, den **Eurofighter** und den **Grippen**, an. Im Laufe des Jahres wird Scorpio die Fantex Impeller Familie auch mit einer Verbrennerversion für ein- und zwei-strahlige Jets ergänzen.

Tech. Daten	Fantex 2xx	Fantex 4xx	Fantex 6xx
Best.No.	SCO2xx	SCO4xx	SCO6xx
Länge:	75mm	88mm	106mm
Durchmesser Ø	54mm	62,3mm 7	9mm
Rotor Ø	50mm	60mm	76mm
Max. rpm	32.000	32.000	42.000
Schub g	70-300g	300-600g	450-1000g
Motor:	200-300,300 y-tron ac 1216, hacker bl25s	400-480, 480bb, AP29, AP 29 special,	540-600, car Motore 23-13 Windungen Brushless-Motore



capriol

No. S2073

„The fine art of electric aerobatics THREEDEE“

Elektro-Kunstflugmodell, designed für '400' Mutron Motor. Weit gehend vorgefertigt für kurzen Aufbau.

Spannweite:	940 mm
Länge:	914 mm
Gesamtflächeninhalt:	22 dm ²
Fluggewicht:	780 g
Motor:	400 er

FOX

No. S2072

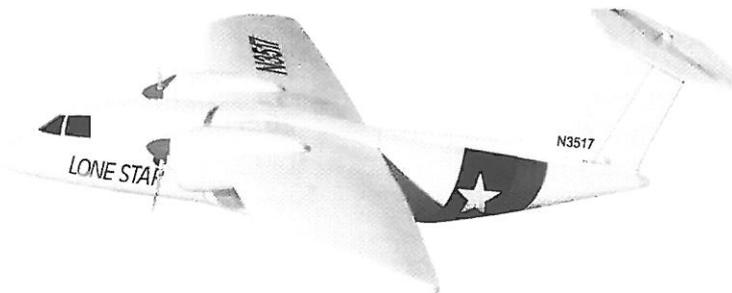


Interessanter Nachbau des polnischen Kunstflug-seglers. Leicht, sehr wendig und einfach zu transportieren, bietet der 'FOX' viele Stunden FLugspaß. Die große Kanzel ist abnehmbar und erleichtert den Zugang zu den Fernsteuerungs- komponenten.

Spannweite:	1300 mm
Länge:	780 mm
Gesamtflächeninhalt:	19,5 dm ²
Fluggewicht:	360 g

Dornier 328

No. S 2071



Die Dornier 328 ist ein Verbindungsflugzeug der 3. Generation und ist auf vielen FLugplätzen rund um den Erdball zu finden. Das Modell ist aus leichten Material weitestgehend vorgefertigt. Es ist einfach zu fliegen, wer schon einen Trainer beherrscht. Das Set beinhaltet die beiden Elektromotore, Propeller und Spinner. Mit 6 Zellen ergeben sich Flugzeiten bis zu 12 Minuten. Der perfekte zweimotorige Parkflyer.

Spannweite:	940 mm
Länge:	690 mm
Gesamtflächeninhalt:	14,5 dm ²
Fluggewicht:	400 g
Motor:	2 x 280 er

De Havilland Mosquito

No. A2406



Dieses Semi Scale Modell aus leichten Hartschum ist weitgehend vorgefertigt und lackiert. Die Querruder werden von zwei Mikroservos angesteuert. Die Motorisierung reicht von zwei '400' 6V Elektromotore bis zu zwei y-tron 280 Brushless Motore.

Spannweite:	1290 mm
Länge:	1030 mm
Flächeninhalt:	28 dm ²
Flächenbelastung:	43 g/dm ²
Fluggewicht:	1200 g / 1400 g
Motor:	2 x 400er oder 2x Mutron '280'

No. S2065

miss bipe

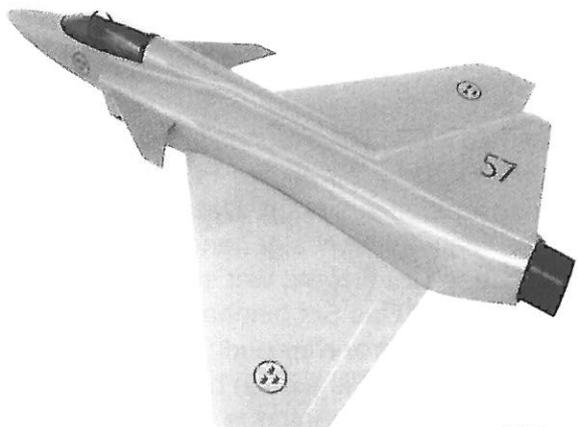


Wenn Sie ein Liebhaber von Doppeldeckermodellen sind, ist 'MISS-BIPE' die richtige Wahl.

Spannweite:	1080 mm
Länge:	890 mm
Flächeninhalt:	36 dm ²
Fluggewicht:	1000 g
Flächenbelastung:	30g/dm ²
Motor:	'400' 6V

SAAB JAS 38 GRIPEN

No. S2710

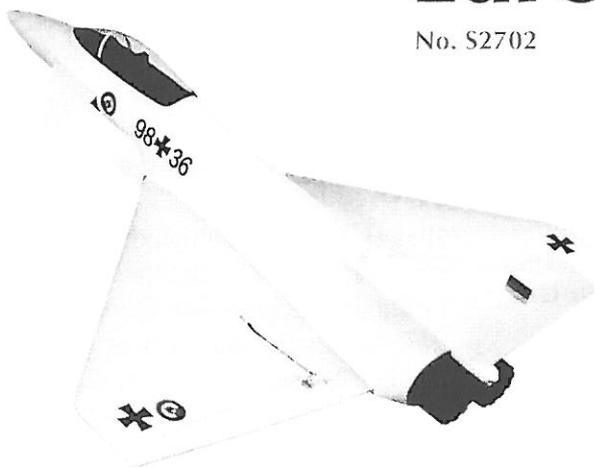


Angetrieben von einem Fantex 6xx Elektroimpeller, bietet die JS39 Gripen genug Leistung für High Speed Flüge, Loopings und Rollen. Der Rumpf besteht aus leichtem Epoxy und der Flügel aus Technopor. Im Kit enthalten ist der Fantex 6xx Impeller, der Car Motor (18-15 Wind.) wird separat benötigt.

Spannweite:	860 mm
Länge:	1095 mm
Gesamtflächeninhalt:	26,5 dm ²
Fluggewicht:	1300 g / 1500 g

Eurofighter

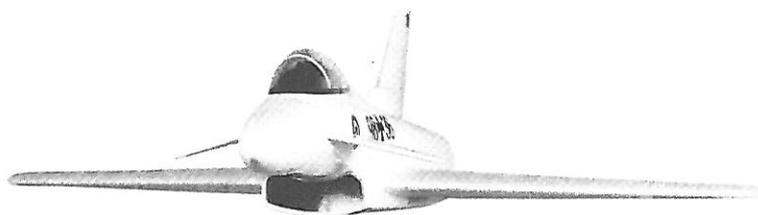
No. S2702



Motor:	Car Motor 23 - 13 Windungen
--------	-----------------------------

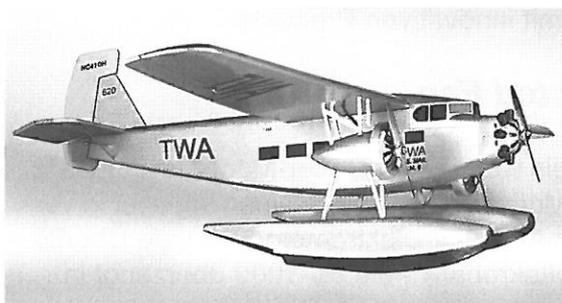
Ein innovatives Modell! Angetrieben von zwei Fantex 4xx E-Impellern bietet der Eurofighter alle einfachen Kunstflugmanöver. Das Modell wird aus der Hand gestartet und hat genug Reserven für diese kritische Phase. Der Rumpf besteht aus GFK, die Flächen aus Technopor. Als Antrieb werden zwei AP 29 oder AP 29 Special mit zwei Fantex 4xx Impellern empfohlen. Der Schub dieser Einheit ergibt ca. 900 g.

Spannweite:	860 mm
Länge:	1040 mm
Flächeninhalt:	26,5 dm ²
Flächenbelastung:	50g/dm ²
Fluggewicht:	1350 g
Motor:	2 x EP 29 oder 2 x EP 29 S



KAVAN

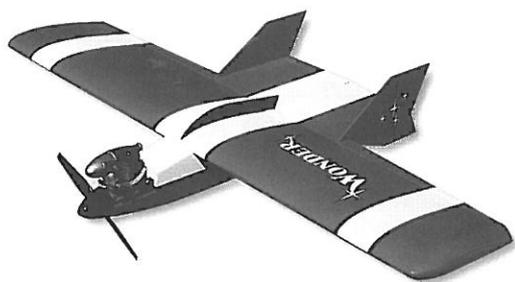
Mit einer Fülle von Modellen und interessantem Zubehör setzt KAVAN recht kräftige Impulse. Besonders für „Oldtimer-Freaks“, bietet KAVAN „kleine Kunstwerke“ im Maßstab 1/5-Scale auch als ARF an. an. Mehr darüber im Neuheitenkatalog oder unter www.kavanrc.de



Ford Tri-Motor mit Schwimmern Elektro ARF

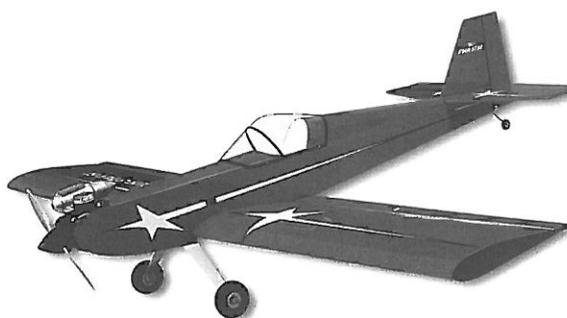
Im Jahre 1935 richtete die TWA in New York einen Pendelflug ein, dabei wurde das Modell NC-410H, TWA Nr. 620 eingesetzt. Die KAVAN Ford Tri-Motor ist mit 3x 280er Motoren ausgestattet und ist in der Lage aus dem Wasser zu starten. Sie können die Ford Tri-Motor jedoch auch aus der Hand starten und im Gras landen.

Spannweite: 1060 mm, Länge: 720 mm
Tragflügelinhalt: 16,5 dm², Fluggewicht: ca. 650 g



SIG Wonder BYC

Sie lieben schweißnasse Hände, Herzrasen und Fliegen mit unglaublicher Geschwindigkeit? Dann ist der SIG Wonder das Modell für Sie. Am besten ist der SIG Wonder beschrieben mit den Worten: sehr schnell, geradlinig und schnell in der Kurve. Er ist geschaffen für RC Piloten, die am Knüppel nicht schlafen. Dennoch sind Landungen durch das dicke symmetrische Profil und der geringen Flächenbelastung einfach. Der Kit besteht aus einer einfach zu bauenden Balsa- Sperrholz-Konstruktion. Spannweite: 952 mm



SIG Four Star 40 BIY

Der SIG Four Star wurde konzipiert, um ein möglichst einfach zu bauendes und in seinen Flugeigenschaften herausragendes Modell zu erhalten, welches so großartig aussieht wie es fliegt. In der Luft zeigt der Four Star all sein Talent bei allen nur erdenklichen Flugmanövern, daß manchmal sogar das Herz zum Stocken kommt. Der Baukasten besteht aus Laser Cut Teilen und einem einfach zu bauenden, leichten Sperrholz-Rumpf, Abziehbilder, Aluminium-Fahrwerk, komplettes Zubehör, Bowdenzüge etc. Spannweite: 1517 mm



SIG Rascal 110 ARF

Das Scale-like Erscheinungsbild lehnt sich an die „Goldenen-Zeiten“ der Luftfahrt an und läßt das Modell so realistisch in der Luft erscheinen, daß es den „Großen von 1930“ zum Verwechseln ähnlich sieht. Der Bausatz enthält: alles Zubehör, Tank, Räder, GFK Motorhaube und Radverkleidungen, Aluminium Fahrwerk. Spannweite: 2794 mm



www.kyosho.de

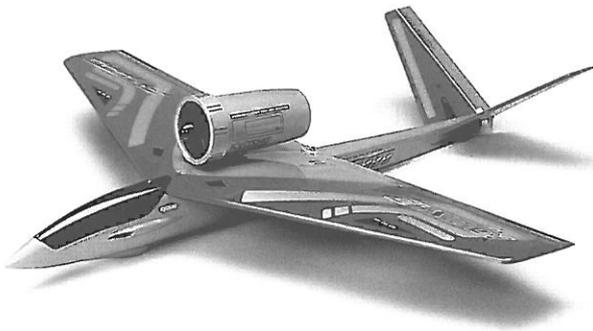
Wenngleich **KYOSHO** natürlich seinen Hauptgeschäftsbereich bei den RC-Cars sieht, so gibt es natürlich auch hochqualitative Flugzeuge und Helicopter. Auch im E-Impeller Bereich überrascht **KYOSHO** immer wieder mit innovativen Produkten.

FV-1000 Ducted Fan

Speed & Fun!

Die FV-1000 ist ein wendiges Impeller-Modell im Jet-Style. Der Antrieb des Modells erfolgt durch einen Impeller in Verbindung mit dem AP-29LV Elektromotor. Ob tiefe Überflüge oder wilde Luftakrobatik - die FV-1000 überzeugt in jeder Flugsituation!

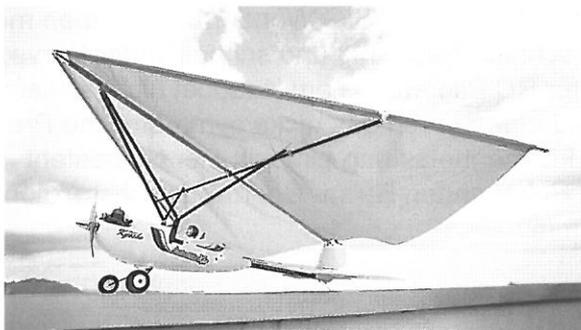
Spannweite: 1.000 mm
 Länge: 914 mm
 Gesamtflächeninhalt: 21 dm²
 Fluggewicht: 1.200 g
 Motor: AP-29LV



Autokite XP Flugdrachen

Ultraleicht fliegen - eine Mischung aus Abenteuer und Freiheit!

Spannweite: 1.400 mm
 Länge: 1.090 mm
 Gesamtflächeninhalt: 50 dm²
 Fluggewicht: 1.050 g
 Motor: 2,5 ccm



Flip 3D 25

3D Mini Size!

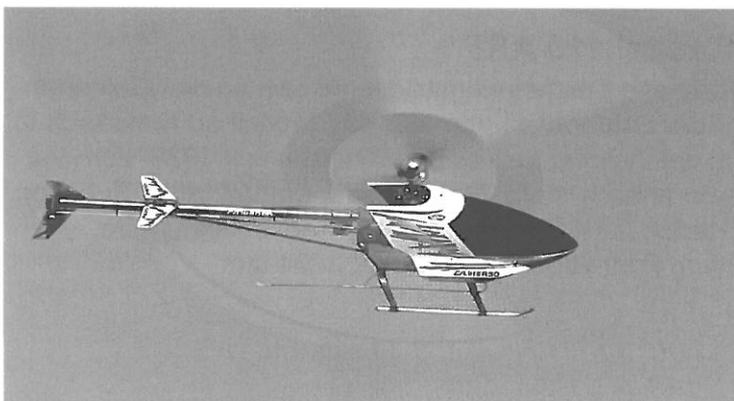
Spannweite: 1.240 mm
 Länge: 1.250 mm
 Gesamtflächeninhalt: 42 dm²
 Fluggewicht: 1.450 g
 Motor: 4 ccm



Caliber 90

Präzision und Power in einer neuen Dimension!

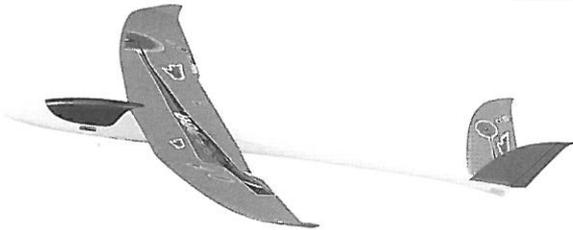
Hauptrotor: Ø1.560 mm;
 Länge: 1.410 mm
 Gesamtflächeninhalt: 11 dm²
 Fluggewicht: 4.900 g
 Übersetzung: 7,9:1:5,06





SIMPROP **S** **ELECTRONIC**

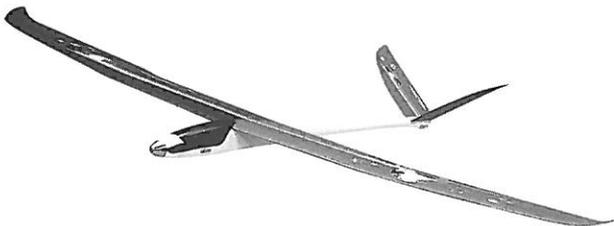
Mit einer Vielzahl von neuen Modellen gibt **Simprop** recht kräftige Lebenszeichen. Besonders in der Jugendförderung ist Simprop mit dem Modell SE 300 gemeinsam mit dem DMV sehr aktiv. Eine Zusammenarbeit mit dem OeAC in gleicher Weise für 2004 ist im Gespräch. Weiters wurde die ja schon legendäre Exce-Familie mit dem **Mini-Excel** bereichert. Aber auch im Bereich Motormodelle und Zubehör lohnt es sich, einen Blick in den Neuheitenkatalog von **Simprop** zu werfen! Auch unter www.simprop.de



SE 300

Einsteiger RC-Segel- und Elektroflugmodell

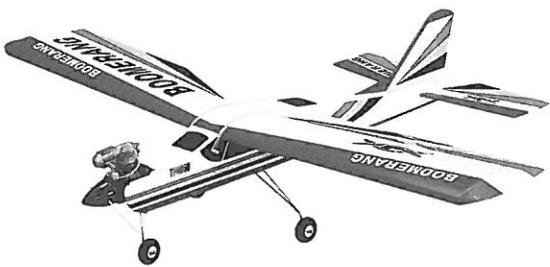
Spannweite: 1865 mm
 Länge: 1035 mm
 Tragflächeninhalt: 29,7 dm²
 Fluggewicht:
 Segler ab 875g Elektro ab 1100 g



miniExcel

RC-Top-Segel- und Elektroflugmodell

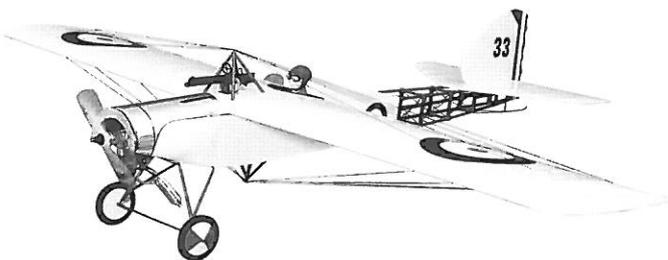
Spannweite: 1872 mm
 Länge: 1035 mm
 Gesamtflächeninhalt: 29,9 dm²
 Fluggewicht:
 Segler ab 950g Elektro ab 1350 g



Boomerang 40 ARF

3-Achs-Trainer in ARF-Bauweise

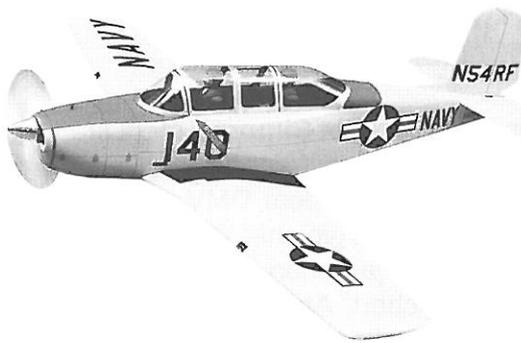
Spannweite: 1.550 mm
 Länge: 659mm
 Tragflächeninhalt: 39,5 dm²
 Fluggewicht: ab 2.500 g
 Motor: 2-Takt ab 6,5 ccm



Elder 40

Kunstflugtrainer im Nostalgie-Look

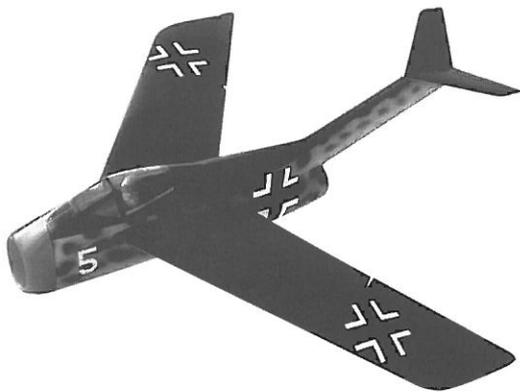
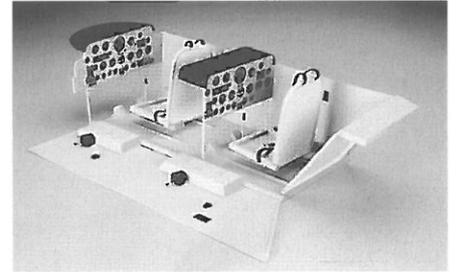
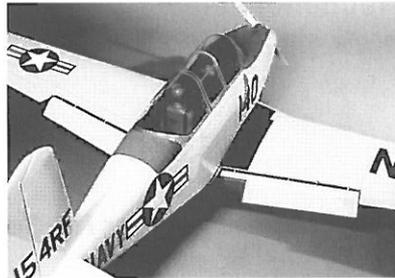
Spannweite: 1.651 mm
 Länge: 1.257 mm
 Tragflächeninhalt: 50 dm²
 Fluggewicht: ab 2.500 g
 Motor: 2-Takt ab 6,5 ccm 4-Takt ab 8,5 ccm



T-34B Mentor

Klassischer Holzbausatz von Top Flite Gold Edition

Spannweite: 2.032 mm
 Länge: 1.600 mm
 Tragflächeninhalt: 66 dm²
 Fluggewicht: ab 4.500 g
 Motor: 2-Takt ab 10 ccm 4-Takt ab 15 ccm



Focke Wulf Ta 183 Huckebein

Der Jet im Kleinstformat

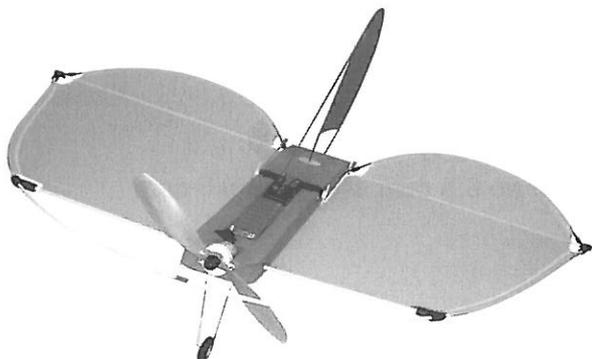
Spannweite: 800 mm
 Länge: 760 mm
 Fluggewicht: ca. 300 g
 Motor: Impeller mit Speed 300 (betriebsbereit eingebaut!)



P-47 Thunderbolt

ParkFlyer - flugfertig

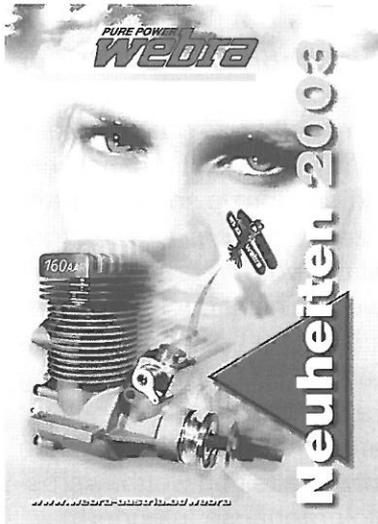
Spannweite: 830 mm
 Länge: 710 mm
 Fluggewicht: ca. 380 g
 Motor: Getriebeantrieb mit Speed 300



Flex

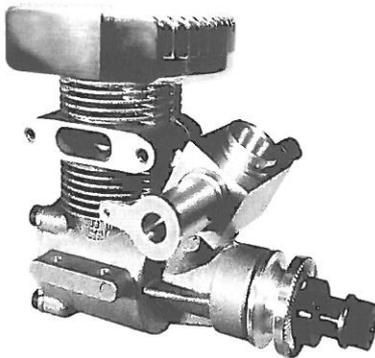
Der ultimative ParkFly-Spaß

Spannweite: 710 mm
 Länge: 735 mm
 Tragflächeninhalt: ca. 36 dm²
 Fluggewicht: ca. 450 g
 Motor: Elektro ab 7 Zellen



www.webra-austria.at/webra

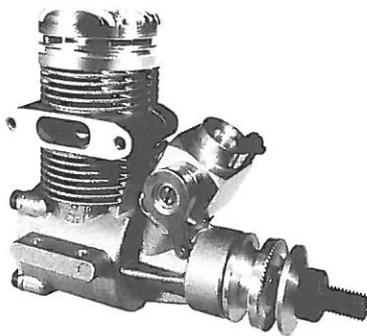
Auf der Nürnberger Messe ist der „WEBRA-Stand“ ein Treff aller auf der Messe „herumirrenden“ Österreicher, es ist irgendwie ein Stück Heimat. Natürlich gibt es auch immer etwas zu sehen. Hat man Glück kann man mit Gerhard Kaineder und seinen Mannen „fachsimpeln“ und die neuesten Entwicklungen eingehend begutachten.



Speed 36 GT Heli

Ein leistungsstarker Helimotor in der 30iger Klasse. Ein stabiler, mit tiefen Kühlrippen ausgestatteter Kühlkopf, zweifache Kugellagerung, robuste \sim Kurbelwelle sind die besonderen Merkmale dieses Motors. Seine hervorragende Leistung schöpft er aus der kolbenringlosen Webra ABN*) Zylinderlaufgarnitur in Verbindung mit dem im Helibereich bewährten Webra PROMIX-Vergasersystem.

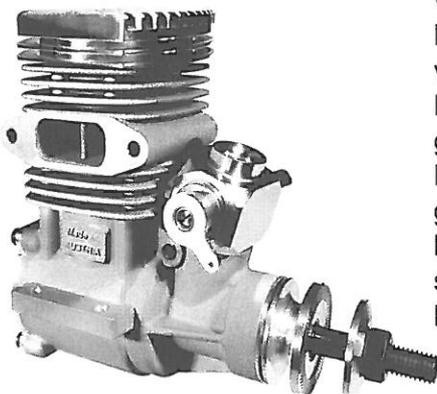
Hubraum: 5,8 ccm/ .36 cu in
 Leistung: 1,5 / 1,1 PS/KW
 Drehzahl: 2.500 - 18.000 1/min
 Gewicht: 268 g



Speed 36 GT Aero

Höchstleistung bei sehr geringem Eigengewicht. Dieser Aero-Motor ist mit einer zweifachen Kugellagerung, einer robusten \sim Kurbelwelle und der bewährten Webra ABN*) Zylinderlaufgarnitur ausgestattet. Die Leistung dieses Motors liegt bereits im bzw. über dem Leistungsbereich mancher am Markt befindlichen 6,5 cm \approx (40') Motoren. Der empfohlene Webra Zweikammer-Schalldämpfer (Best.Nr. 1100/32B) sorgt für geringe Lärmemissionen ohne wesentlichen Leistungsverlust.

Hubraum: 5,8 ccm/ .36 cu in
 Leistung: 1,5 / 1,1 PS/KW
 Drehzahl: 2.500 - 18.000 1/min
 Gewicht: 268 g



Speed 91 P5 Aero

Ein robust ausgeführter Motor mit hervorragenden Leistungsreserven, ideal für den Einsatz in Kunstflugmodellen und Scalemodellen. Die technische Ausführung sieht ein geteiltes Gehäuse (vom Kurbelgehäuse getrennter Zylinder) sowie eine traditionelle Stahlbuchse mit Kolbenring und Leichtmetallkolben vor. Das tief verrippte Gehäuse gewährleistet optimale Kühlung. Die Gemischregelung erfolgt in problemloser Weise über einen Webra TN II Vergaser mit 9,5 mm Ansaugöffnung. Optimierte Auspuffanlagen sorgen für gute Dämpfung bei geringem Leistungsverlust.

Hubraum: 15,0 ccm / .91 cu in
 Leistung: 3,25 / 2,39 PS/KW
 Drehzahl: 2.000 - 16.000 1/min
 Gewicht: 590 g



Hubraum: 26,2cm³
Leistung: 4,4/3,2 PS/KW
Drehzahl: 1.800-9.500 1/min
Gewicht: 800 g

Racing 160 Aero XP

Die neue Motorgeneration in F3A - mit Webra AAR - Power

Der neu überarbeitete F3A Kunstflugmotor mit seinen 26 cm³ bringt mehr als bisher geforderte Leistung in Ihr Kunstflugmodell - erfolgreich bereits eingesetzt in internationalen Wettbewerben (EM/WM). Das Leistungsgewicht dieses Motors ist unübertroffen. Das Konstruktionsprinzip sorgt für kraftvollen, dynamischen Motorlauf bei gleichzeitig hohem Durchzugsvermögen. Dieser Hochleistungsmotor ist mit der von Webra entwickelten AAR*) Zylinderlaufgarnitur ausgerüstet, welche nicht nur für geringeren Verschleiß bei hohen Belastungen sorgt, sondern auch durch geringeren Reibungsverlust zur Optimierung der Leistung beiträgt. Der Racing 160 Aero XP zeichnet für eine sehr hohe Laufkultur, bei gleichzeitiger Reduzierung des Nitromethananteils im Kraftstoff. Zur kontinuierlichen Kraftstoffversorgung wurde das von Webra entwickelte und wettbewerbsprobierte Membran-Pumpensystem in das Motorgehäuse integriert.



RDS4 Telemetrysystem - BASIS STATION

Die technischen Anforderungen an den Modellpiloten werden immer höher, die verwendeten Technologien immer sensibler und es bedarf umfangreicher Informationen um den Einsatz seines Flugmodells wirkungsvoller zu gestalten. Webra hat nun, nach mehrjähriger Erfahrung im industriellen Einsatz zur Funkfernübertragung von Daten, ein Informationssystem entwickelt, welches beim Einsatz im Flugmodellbau den Anwender Daten von seinem Modell per Funk übermittelt, ohne dabei in ein anderes System einzugreifen. Die Handhabung des Systems ist einfach gestaltet und dient in unkomplizierter Weise dem Modellpiloten bzw. seinem Helfer.

Das Webra RDS4 Telemetrysystem kann während des Flugbetriebes folgende Daten laufend übertragen:

Motortemperatur	0 - 200 °C
Drehzahl	100 - 99,000 rpm
Empfänger-Akkuspannung	3 - 7 V
Servoweg 0 -	
Betriebsspannung:	9 V Blockbatterie
Stromaufnahme:	25 mA

RDS4 Telemetrysystem - SATELLITE

Die Daten werden digital aufbereitet und sind am Display des Handgerätes „BASE STATION“ ablesbar. Zusätzlich kann ein akustischer Signalgeber aktiviert werden (z.B. eingestellter Grenzbereich einer Temperaturmessung wird überschritten). Das Konzept sieht die BASIS STATION (= Empfänger) als Datenempfangs- und Auslesegerät und den SATELLITE (= Sender) als den in das Modell einzubauende Datenerfassungs- /Datenübermittlungsgerät vor. Mehrere SATELLITE Geräte können eine BASE STATION verwenden. Der SATELLITE wird vom Modell-Empfängerakku versorgt. Der Anschluss der Sensoren erfolgt am SATELLITE Gerät.

Es stehen verschiedene Sensoren zur Verfügung.

Betriebsspannung:	3,5 - 10 V
Stromaufnahme:	50 mA bei 4,8 V
Abmessungen:	55 x 27 x 14 mm
Gewicht:	17 g
Frequenz:	433 MHz



Die Elektro-Helis

kommen!

Neu ← **robbe**
modell-sport

Eolo R22

Elektro-Helikopter
Rotordurchmesser: 810mm
Länge: 672mm
Fluggewicht: 1300g
für Akkus ab: 9.6V

Steuerfunktionen:
1) Motor
2) Pitch
3) Roll
4) Nick
5) Heck

Jetzt lieferbar!



Hornet NT

Elektro-Helikopter
Rotordurchmesser: 490mm
Länge: 610mm
Fluggewicht: 240-290g
für Akkus ab: 8.4V

Steuerfunktionen:
1) Motor
2) Roll
3) Nick

Baukasteninhalt:
MS Hornet NT kit mit Motor
Dekorsatz

€ 99,-



Hornet

Elektro-Helikopter
Rotordurchmesser: 490mm
Länge: 610mm
Fluggewicht: 260-310g
für Akkus ab: 8.4V

Steuerfunktionen:
1) Motor
2) Roll
3) Nick
4) Heck

Baukasteninhalt:
MS Hornet kit mit Motor
Dekorsatz

€ 185,-

Hornet CP

Elektro-Helikopter
Rotordurchmesser: 490mm
Länge: 610mm
Fluggewicht ab: 310g
für Akkus ab: 9.6V

Steuerfunktionen:
1) Motor
2) Pitch
3) Roll
4) Nick
5) Heck

Baukasteninhalt:
MS Hornet CP kit mit Motor
Dekorsatz

€ 249,-

Hornet Super Set

Elektro-Helikopter

Seitinhalt:

- 1x MS Hornet kit mit Motor und Dekorsatz
- 1x robbe Empfänger RX 400 35 oder 40 MHz
- 3x robbe Futaba Servo S 3106
- 1x robbe Kreisel G 200
- 1x 8.4V Akku Pack

€ 469,-



MODELLSPORT
BOHM

...IMMER AUF DEM NEUESTEN STAND

**Auf Wunsch
auch Versand!**

Schlosshoferstrasse 25 • 1210 Wien

Tel.: (01) 278 16 86 • Fax: 271 55 60

email: verkauf@boehm.co.at • www.boehm.co.at

Angebot freibleibend! Irrtümer und Änderungen vorbehalten! Gültig solange der Vorrat reicht. Alle Preise inkl. MwSt.

ZURICH Sunglasses



MAGENTA



Filtert zu grau-grünen Farbtönen; gute Konturzeichnung daher sehr nützlich für Wettbewerbs-Piloten.

BLUE SOLID



Filtert zu rot-gelblichen Farbtönen, "Sunset"-Farben daher die Allround-Brille. Heller als Teal.

TEAL



Filtert zu orange-gelblichen Farbtönen, "Sunset"-Farben daher die Allround-Brille.

BLUE SINGLE



Rot-Gelb Farbfilter gleich wie Blue Solid, ab Mitte der Brille nach unten hellerer Bereich. Hubschrauberfliegen, Radfahren

EMERALD



Filtert zu braun-gelblichen Farbtönen, guter Kontrast zu Weiss daher empfehlenswert für Segelflieger.

GOLD SINGLE RED



Grau-Blau Farbfilter mit rötlichem Aufhelleffekt, ab Mitte der Brille nach unten hellerer Bereich. Hubschrauber- und Segelfliegen, Radfahren

GOLD SINGLE



Filtert zu grau-blauen Farbtönen, gute Konturzeichnung daher sehr nützlich für Wettbewerbs-Piloten. Dunkelste Ausführung

TEAL RED



Orange-Gelb Farbfilter mit rötlichem Aufhelleffekt, Vollbeschichtung wie Teal. Skifahren, Motor- und Segelfliegen, Paragleiten.

ab
€ 45,-



täglicher Postversand + täglicher Postversand

Sie bestellen bis 12.00 Uhr, wir versenden am selben Tag

die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau die Qualität im Modellbau

Highlight[®] SAL

Best.-Nr.: 199 90770

€ 189,-,-



Technische Daten:

Spannweite: 1495 mm
Rumpflänge: 1155 mm
Tragflächeninhalt: 21 dm²
Fluggewicht: 310 g
Tragflächenbelastung: 14,7 g/dm²

RC: Höhe, Seite, Quer, Wölbklappen

Alle Angaben ohne Gewähr, Alle Preise in € Ware nur solange der Vorrat reicht, Alle Bilder kopierrechtlich geschützt

Elektro Kiebitz

Best.-Nr.: 199 90740

Speed 400 Park-Flyer
mit
Querruder



Technische Daten:

Spannweite: 1100 mm
Rumpflänge: 500 mm
Tragflächenbelastung: 18,4 g/dm²
Tragflächeninhalt: 11,7 dm²
Leergewicht: 215 g

RC:
Höhe, Seite,
Quer, Motor

€ 99,-,-

Franken Modellbau

90763 Fürth Tel: (0911) 779549
Schwabacher Str. 269 Fax: (0911) 770765
E-mail: Info@Franken-Modellbau.de
Internet: www.Franken-Modellbau.de

 **HIROBO**®

HIROBO CUP



Europe 2003



HIROBO CUP Europe 2003

15.08.- 17.08.2003

8983 Bad Mitterndorf/Austria

For more Information please contact:

 **HIROBO**®

HELI IMPORT BRODNAK

Hauptstr. 149

A-8990 Bad Aussee

Tel.: +43 (0)3622/53230-13

Fax: +43 (0)3622/53230-17

eMail: info@hirobo.at

www.hirobo.at

HIROBO.

Im guten Fachhandel erhältlich
Händlerliste unter "www.hirobo.at/handler.htm"

Weitere Infos und Neuheiten
im Internet unter
"www.hirobo.at"

HIROBO bietet ...
-Scale-Helikopter
-Trainer-Modelle
-ARF-Flugzeuge



Neuheit 2003
EC135



X.R.B. Elektro-Minihelikopter
Komplettsatz



Exklusiv von uns erhalten Sie die nachfolgend beschriebenen "Special Edition"-Versionen des beliebten Shuttle S/EADU 50

Hierbei sind folgende Tuningteile in jedem Kit zusätzlich enthalten:	Anzahl
drittes Lager inkl. Halter für Hauptrotorwelle, Best.-Nr. 0412-172 (alternativ 0412-204)	1 Stück
D/D5-Gehäuse, Best.-Nr. 0412-108	1 Stück
drittes Lager für Heckrotorwelle, Best.-Nr. 2500-068	1 Stück
Legierhalter für Heckrotorlager, Best.-Nr. 0402-523	1 Stück
Kügelgelager mit höherer Förderleistung, Best.-Nr. P0407-519	1 Stück
Mischhebel aus Aluminium, Best.-Nr. 0412-105	2 Stück
Padelwippe aus Aluminium, Best.-Nr. 0412-105	1 Stück
Zusätzl. Luftblech für Zylinderkopfbereich inkl. Schrauben, Best.-Nr. 0412-000	1 Stück

Zusammenstellung der "Special Edition"-Varianten	Version I	Version II	Version III	Version IV	Version V	Version VI
Shuttle SCEADU inkl. Inkl. Roboterflügel		X		X		X
Shuttle SCEADU Kit ohne Roboterflügel	X		X		X	
"Special Edition" Tuningteile-Set	X	X	X	X	X	X
Hebra 50 Motor, Servo und Zimmersmann-Dämpfer			X	X		
OS 51 S/K Motor-Set inkl. Zimmersmann-Dämpfer					X	X

Zusammenstellung der "Special Edition"-Bestellinfos	Best.-Nr.
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante I	0403-916 I
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante II	0403-916 II
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante III	0403-916 III
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante IV	0403-916 IV
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante V	0403-916 V
Shuttle SCEADU "Special Edition" Variante VI	0403-916 VI

Shuttle S/EADU



Händleranfragen erwünscht

HIROBO

HELI IMPORT BRÖDNIK

Hauptstr. 149
A-6900 Bad Aussee
Tel.: +43 (0)3222/33220-13
Fax: +43 (0)3222/33220-17
eMail: info@hirobo.at

www.hirobo.at



SUPER REAPER and friends

5. und 6. 7. 2003
Markgrafneusiedl bei Wien

Der MFC-Phönix lädt alle Reaper-Piloten und Freunde zu einem freundschaftlichen Treffen ein.

- Die 70 Meter Asphaltstrecke steht an diesem Treffen auch anderen Turbinenjets (friends) zur Verfügung.
- Samstag gemütlicher Grillabend am Flugplatz.

INFO: www.mfc-phoenix.at oder www.jets.at
E-Mail: obmann@mfc-phoenix.at oder binder@jets.at



Jetmeeting Rosental 2002

Für die Jetpiloten aus Österreich, Italien, Deutschland, der Schweiz und den östlich angrenzenden Ländern ist diese Veranstaltung ein fixer Termin im Wettbewerbskalender. Man besucht dieses Meeting nicht nur wegen der perfekten Organisation durch den Veranstalter, die Modellfluggruppe Klagenfurt, sondern auch deswegen, weil es eine Leistungsschau der besten inländischen und ausländischen Jetpiloten ist.

In den letzten Jahren wuchs das Teilnehmerfeld derart, dass man in diesem Jahr Piloten eingeladen hat. Es waren genau 40 Modellflugpiloten, die der Einladung in diesem Jahr folgten. Sicherlich wird sich der eine oder andere gefragt haben, warum er keine Einladung erhalten hat. Ein großes und unbekanntes Teilnehmerfeld kann ein großes Risikopotential für den Veranstalter darstellen. Bei genauerer Betrachtung hat der Veranstalter eine gute Lösung getroffen, denn dadurch konnte man dem Publikum eine umfangreichere und anspruchsvollere Flugshow präsentieren und das Risiko eines Flugunfalls weitgehend reduzieren. Ohne dem guten Einverständnis mit den dort ansässigen Gemeinden und benachbarten Landwirten kann auch eine gut organisierte und beliebte Veranstaltung nicht zufriedenstellend durchgeführt werden. Der Landessektionsleiter von Kärnten und Obmann des Vereines, Peter Zarfl, und sein Team haben ein gutes Verhältnis zu den Bürgermeister, Gemeinderäten und Landwirten und bemühen sich, dass dieses auch so bleibt. Mit den Gemeindevertretern hat man zum Bei-



Blue Angels Fotos: R. Dunger

spiel über freie und nicht gestattete Flugbereiche gemeinsam eine gute Lösung gefunden.

Vorführung dem Publikum diese Angaben mitteilen. Bei dieser Gelegenheit habe ich erfahren, dass die F5 mit den tür-



F16 und Zoff und LS Zarfl

Die Eröffnung der Veranstaltung erfolgte durch Herrn Zoff, Gemeindevorstand der Ortschaft Feistritz, zusammen mit dem Vereinsobmann. Obwohl bei diesem Treffen die Piloten nicht nach einer Startreihenfolge zum Fliegen aufgerufen werden, müssen sich alle Piloten rechtzeitig anmelden.

Bei dieser Anmeldung gibt der Pilot auch eine Liste ab, auf der alle interessanten Bau- und Fluginformationen notiert sind. Der Ansager kann dann bei der



Rückenflug, Foga Magister

kischen Kokarden deshalb entstanden ist, weil Herr Tüchler bei einer österreichischen Flugshow die türkische Kunstflugstaffel kennen gelernt



Draken Saab 35 Ö

hat. Dadurch konnte er sehr präzise Farbfotos und Aufzeichnungen für die Dokumentation erstellen. Neben den vielen bekannten Jet-nachbauten gibt es immer wieder Modelle, die etwas besonderes darstellen. Beim Jet-meeting war auch eine etwas verkleinerte Form einer Original Saab 35 Ö „Draken“ zu sehen, die von Herrn Flammer präzis gesteuert wurde. Haben Sie schon einen Verbandsflug von 4 Jetmodellen, davon 3 Blue Angels, gesehen? Die Mitglieder des Vereines Ikarus Enns haben dem Publikum gezeigt, dass so etwas möglich ist. Bereits der Start von mehreren Jets sowie der darauf folgende Flug ist ein Erlebnis und zeigt, das beim Staffelflug hohes Können erforderlich ist. Auch die von Herrn Dettelbach gebaute große Foga Magister war in der Luft, vom Sound und von der Ausstattung her ebenso ein besonderes Ereignis. Der absolute Höhepunkt war der Erstflug einer Cap 222 mit einer Wellenleistungsturbine. Die Turbine stammt aus dem Unternehmen Peter Jakadofsky und wurde speziell für diese Aufgabe entwickelt. Die

wärtsschub bis zum vollen Vorwärtsschub auszunutzen. Diese Technologie wird sicherlich in Zukunft von vielen Jetpiloten aufgegriffen werden. Bald werden wir vorbildgetreue Modellflugzeuge vorfinden, die, wie beim Original, mit einer Wellenleistungsturbine ausgestattet sind. Der Veranstalter hat sicherlich für die vielen Besucher ein Flugprogramm geboten, das sehenswert, informativ und erlebnisreich war.

Roland Dunger



F5 mit den türkischen Kokarden

Vorwärtsgeschwindigkeit wird nicht durch die Veränderung



Cap 222, Wellenleistungsturbine

der Motordrehzahl, sondern durch die Verstellung der Propeller erreicht. Es ist daher möglich, das ganze Leistungsspektrum von vollem Rück-

Antikflug in Österreich:

Laßt alte Zeiten wieder aufleben!



Kleine Auswahl von Antik-Seglern: (vorderste Reihe v. l. n. r.) Großer Albatros, Kondor II, Ikarus, (mittlere Reihe v. l. n. r.): Großer Reiher, Sperber We 371, Geier, nochmals Großer Reiher, Zugvogel, Wölkchen, (hintere Reihe v. l. n. r.): Kiggen, Jaguar, Hast, nochmals Kiggen, Adler und Austria Meise. (Günselsdorf, Sommer 1999)

Foto H. Hochhofer

Die Anhänger der Antikfliegerei waren auch vergangenes Jahr durchaus bei der Sache. In Österreich ging es um die drei Hauptbewerbe: zweimal Spitzerberg (Mai und August) und einmal Wasserkuppe. Und natürlich nicht zu vergessen, die rührigen Günselsdorfer bliesen ebenfalls zum großen „Halali“. Daß sie eine beachtliche Zahl vom Antikmodellen besitzen, zeigten sie ja auf der herbstlichen Wiener Modellbaumesse.

Die leider nicht an Überfülle leidenden Antikanhänger verrieten jedenfalls außerordentlich hohes Können in der Baupräzision, sie sind auch durchwegs ordentliche Piloten. Schon deshalb, weil ein zu Bruch gegangenes Modell nicht im nächsten Modellbaugeschäft womöglich „fast fertig“ nachzukaufen ist. Der Werbeslogan „Vormittag kaufen, Nachmittag fliegen“ ist in diesem Sparte völlig daneben. Hier zählt noch (solide) Hand-

arbeit, darum ist so ein Modell um vieles kostbarer, als eines „von der Stange“.

Wie im Modellflug allgemein, ist auch bei den Antikfliegern die große Sorge um jugendlichen Nachwuchs. Die Ausstrahlung der Antikmodelle läßt zu wünschen übrig, was heute zählt, ist Speed, Speed und nochmals Speed. Das ist schlichtweg Schießen über den Himmel und kein Fliegen im Sinn von Schweben. Die alten Modelle, nunmehr ferngesteuert, kommen in ihren Bewegungen den großen Vorbildern weitaus näher. Auch die Bauphase hat ihre Reize, sie fordert handwerkliches Können, das einem leider mehr und mehr die Modellindustrie abnimmt. Die Beziehung zum selbstgebautes Modell ist eben eine ganz andere, als zum flugfertig gekauften Flieger, der einem irgendwie fremd bleibt.

Im Jahre 1986 gelang es Dr. Ing. Karl Benes, das kleine Häuflein der Anhänger zur

Österreichischen Interessensgemeinschaft der „Antik-Flug-Modell-Freude“ zu vereinen. Schon ein halbes Jahr später (Mai 1987) ging der erste Wettbewerb mit 14 Modellen (darunter 3 Austria Meisen) auf dem Spitzerberg über die Bühne. Zwei Jahre später hatten die Österreicher einen fulminanten Erfolg auf der Wasserkuppe: Beim 5. Horst Winkler-Bewerb 1989 waren unter den ersten Zehn nur auf den Plätzen 4 und 7 keine Österreicher, dahinter folgten mit nur kleinen Unterbrechungen noch weitere 16 Teilnehmer aus dem Alpenland. Ein gesundes Lebenszeichen der heimischen Antikflieger.

Der Spitzerberg mauserte sich zu einem internationalen Ziel für die Anhänger dieser Sparte heraus: Deutsche, Tschechen, Ungarn und Schweizer sind ständige Teilnehmer zu den jährlichen Treffen in der Bundessportschule Spitzerberg. Und jedesmal wird

es zu einer umfassenden Schau antiker Flugmodelle von Seglern und Motormodellen: „Sperl-Kondor II, Strolche, Austria Meisen, Adler, Kiggen, Sperber We 371, Hast, Kirschke-Baby, Großer Albatros, Condor I und II, Ikarus, Großer Reiher, Zugvogel, H. E. V. 14, Silbermöve We 366“, Nurflügler und sogar eine „Leipziger-Flügel-Ente“ gingen und gehen an den Start.

In den 90er-Jahren waren auch Auslandsstarts angesagt. Es ging nach Brünn-Medlansky, nach Budweis-Hosin und in die Puszta nach Kunszentmiklos (drei Siege mit dem „Großen Reiher“) und natürlich immer wieder Wasserkuppe. Das alljährlich, zweimalige internationale Treffen am Spitzerberg hat sich für die Teil-

nehmer zu einer Art „Erholungswoche“ herauskristallisiert. Obwohl der Wettbewerb erst jeweils Samstag/Sonntag abgewickelt wird, eröffnet die Sportschule den Antikfliegern schon ab Dienstag seinen Hang zum zwanglosen Segeln, Debattieren und Faulenzen. Gäste aus der Schweiz, aus Deutschland und Ungarn, sozusagen Stammgäste in seltener Treue. Es gehört faktisch zum guten Ton, zumindest einmal im Jahr an die Hänge des Spitzerberges zu pilgern.

Es sollte nicht in Vergessenheit geraten, gerade in der Frühzeit der Modellfliegerei gab es in Österreich namhafte Konstruktionen, die Modellgeschichte machten. Zu den Modellen der dreissiger Jahre

zählten *Spatz, Zögling, Möve, Albatros* und *Ikarus*, letzterer gewann 1936 den ersten Internationalen Seglerwettbewerb am Spitzerberg. Nach dem Krieg die *Austria Meise*, der *Adler*, die Jedelsky-Modelle *Specht, Sperber, Storch* und der auch im Ausland stark vertretene einmalige *Airfish*. Nicht zu vergessen die Modelle *Pelikan, Fink, Geier, Wanderfalke, Pelikan, Zugvogel, Kleiner/Großer Reiher, Zephyr*. Um die Modelle eines Oskar Czepa aufzuzählen, bräuchte man ein eigenes Heft. Er hat sein ganzes Leben lang neue Modelle herausgebracht, alles Eigenkonstruktionen. Versteht sich.

**Friedl Pinzolitich
Heinz Steiner**

Die Redaktion möchte an dieser Stelle noch auf den Bericht von Gerhard Rauter unter www.prop.at hinweisen. Leider konnten wir diesen Artikel aus drucktechnischen Gründen nicht in diesem Heft bringen.

Neues Bespannmateriale auf Polyesterbasis

Seit kurzem gibt es in Österreich (Fa. Kirchert in Wien) ein neues Bespannmateriale für Segel- und Motormodelle, das aus Deutschland eingeführt wird. Es handelt sich um ein Vlies auf Polyesterbasis, das als Bespannmateriale für Rippenflächen, aber auch für Balsarümpfe besser geeignet ist, als das übliche Bespannpapier. Es ist reißfester und gibt außerdem einem Flügel weit mehr Torsionsfestigkeit als normale Folien. Und es ist auch noch dazu billiger (3,0 Euro pro Quadratmeter).

Der besondere Vorteil des neuen Materials liegt in seiner hohen Festigkeit und der ausgezeichneten Verarbeitungsmöglichkeit. Es geht mit dem Unterbau aus Holz eine feste Verbindung ein und wirkt ge-

wissermaßen als Oberschicht. Ein zwei- bis dreimaliger Anstrich mit Spannlack reicht als Grundierung aus, anschließend können nach ausgiebiger Trocknung die Endlackierung und eventuelle Verzierungen aufgebracht werden.

Die Verarbeitung ist äußerst einfach. Zuerst werden alle Holzteile, auf die das Vlies geklebt werden soll, mit Spannlack eingestrichen, dann das trockene Vlies auflegen und mit verdünntem Spannlack das Bespannvlies auf das Holz „auflackieren“. Zu beachten ist nur die Faserrichtung, sie sollte wie bei Papierbespannung immer in Längsrichtung verlaufen. Bei Flächen wie Flügel oder Höhenleitwerk zuerst die Unterseite und dann erst die Oberseite bespannen.

Das Vlies ist dabei unempfindlich gegen Verrutschen und Faltenbildung. Sollten letztere passieren, so können die mit dem Bügeleisen oder mit ei-

nem Fön ausgespannt werden. Nach dem Trocknen mit feinem Schleifpapier vorsichtig abschleifen und mit Spannlack die Endlackierung vornehmen. Die weißlich eingefärbte Folie kann durch Beigabe von Mischlack zum Spannlack farblich gestaltet werden. Hier gibt es also keine Engpässe. Es ist sogar möglich, bei 90 Prozent Spannlackverdünnung und 10 Prozent Spannlack mit einem Teelöffel Textil- oder Holzfarbe auf 150 ml entsprechende Färbungen zustande zu bringen. h. st.

Technische Daten:

*Material: Polyesterfaser
Breite: 1000 mm
Länge: bis zu 300 m
Gewicht: 24 g/m²
Dicke: 0,044 mm
Maximale
Zugkraft: 50 N/50mm längs
und 7 N/50 mm quer*

DI Rudolf Salzmann: Ohne Fliegerei wäre das kein Leben!

Noch ist gut in Erinnerung, der junge Rudi Salzmann mit seinem damals –und auch heute noch – bemerkenswerten Groß-Segelmodell „Austria Meise“ auf der Donauwiese, und jetzt ist er eben achtzig geworden. Baut und fliegt immer noch. Auch mit seiner Meise, die all die Jahre stets von In- und Ausland nachgebaut wird. Und immer noch ist er ein freundlicher Bursche, hilfsbereit und bescheiden, wie echte Könnner eben sind. Fast zwangsläufig mußte er bei der Fliegerei landen, denn schon als Halbwüchsiger begann er mit Papierfliegern und kleinen Modellen. Ein lebenslänglich anhaltender Bazillus. Und fast zwangsläufig mußte im Krieg der Schulgleiter SG 38 folgen und die A-Prüfung, dazwischen noch Bau der Modelle „Kirschke Baby“ und „Grunau II“. 1942 Einberufung als Flugmelder, GroÙes Glück, weil nur bis Oktober 1945 in Gefangenschaft in Italien und dann sofort Beginn des Maschinenbau-Studiums an der Technischen Universität Wien. Nach nur 6 Jahren stand der Diplom Ingenieur ins Haus. Noch während der Studienzeit nahm Salzmann 1947 den Modellbau wieder auf. Dabei entstand sein bestes Modell überhaupt, die „Austria Meise“, die er ganz allein berechnete, konstruierte und baute. Für damalige Begriffe ein Riesenschiff, das auch heute noch zu den Superorchideen zählen kann. Spannweite 2,80 m, wird aber durch Einfügen mehrere Rippen auf 3,0 m und mehr gebracht.

1952/53 entstand die kleinere Ausführung „Wanderfalke“ mit 2,10 m, Spannweite. Gleich danach ein noch kleineres Modell „Geier“ (1,60 m) und zwei Fesselflugmodelle „Roter Teufel“ und „Klemm KL 35“ (70 cm und 1,20 m). So ganz nebenbei zeichnete er noch die Baupläne der Jedelsky-Segler „Kiebitz“, „Specht“, „Wiesenschleicher“, „Storch“, „Sperber“ und den Nurflügler „Schlauchkurbler“, die Czepa-Modelle „Wölkchen“ und „Kiwi“ und den „Adler“ von Fritz Reis. Das alles war ihm neben seinem Beruf als Techniker nicht genug Fliegerei. Nach Ende des Studiums stieg er wieder in den „SG 38“ und das „Grunau Baby“, machte den Segelflieferschein Nr. 1142 und wurde bald danach auch noch Fluglehrer. 1958 entstand der „Union Sportfliegerclub Krems a.d. Donau, dem er mit Unterbrechungen bis 1974 als Obmann vorstand. Zum „Drüberstreuen“ war dann 1969/70 der Motorflug-Pilotenschein (Nr. 2455) nicht zu umgehen.

Gut zehn Jahre danach nahm er wieder den Flugmodellbau auf. Es gab ja nun eine neue Herausforderung, die Fernsteuerung. Mit einem umgebauten „Airfish“ von Erich Jedelsky begann er den Knüppel zu rühren, schritt aber bald (1985) an die „Austria Meise“ heran, die sogar einen Aufsatzmotor erhielt. Mit dem Angebot der Firma Helfert, sämtliche Spanten und Rippen fertig ausgefräst zu erhalten, entstand die vierte „Austria Meise“, diesmal ferngesteuert. „Wanderfalke“ und „Geier“ folgten. Als Mitglied der Interessengemeinschaft „Österreichische Antik-Modellflug Freunde“ baute er noch weitere Modelle dieser Sparte: „ASK 14“, „ASK 16“, den Doppeldecker „Wayfarer“ und Eigenkonstruktions-Elektrosegler.

Vor 10 Jahren begonnen, vor 2 Jahren einiges weitergebaut, liegt der Rohbau des Motormodells „Klemm 35“ (Spannweite 2,10 m) im Modellregal. Fertigstellung hoffentlich noch dieses Jahr. Rudi Salzmann zählt ohne Zweifel zu den GroÙen des österreichischen Modellfluges. Er hatte viel zu den Entwicklungen beigetragen, hat unzählige Wettbewerbe mitgemacht – und gewonnen. Und was wohl am meisten zählt, er ist stets der freundliche, hilfsbereite Fliegerkamerad ohne Allüren geblieben. Es seien ihm noch viele Jahre gegönnt.

Heinz Steiner

Herzlichen Glückwunsch zum „80er“ die Redaktion

Heinz Steiner

Herzlichen Glückwunsch zum „80er“ die Redaktion



Rudi Salzmann mit dem Modell Sausewind mit Kratmo 4-Motor aus dem Jahr 1937 am Spitzerberg (August 2001).

Peter Hoffmann

Geboren am 7.10.1958 in Mödling. Schulischer Werdegang in Stichworten:

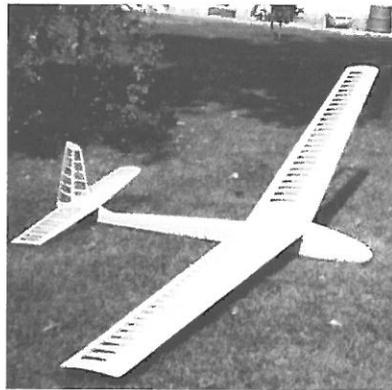
Volksschule Brunn am Gebirge/Nö. - Gymnasium Keimgasse in Mödling – HTL Mödling (Möbel und Innenausbau) Schon ab dem 12 Lebensjahr ist Peter mit Modellflugzeugen beschäftigt, eine kurze Unterbrechung beschert ihm der Präsenzdienst, den er in Kaisersteinbruch (Nö) abdiene. Erster richtiger Job bei Möbel Grünbeck in Wien, 1985 Wechsel zu Siemens, wo er auch heute im Bereich Disposition (Bauten, Möbel, Einrichtung, Planung) in der Softwareentwicklung zuständig ist.

Doch nun zur modellfliegerischen Entwicklung:

Sein erster ferngesteuerter Flieger ist 1974 das Segelflugmodell „MARABU“, ein klassischer Balsafliieger mit Rippenfläche, bespannt mit der brandneuen, durchscheinenden Folie. Schon damit praktiziert er die für ihn typische Landetechnik, das Modell wird in die Hand gelandet. Bald folgt ein 2,3m „SALTO“, von WIK. Aber schon beginnt er mit der Umsetzung der eigenen Ideen. Der schwere Polyesterrumpf wird durch einen Eigenbau-rumpf ersetzt, der über einem Styroporkern aus Glasgewebe und Epoxidharz gewickelt wird. Nach dem Entfernen des Styropors und den notwendigen Fernsteuerungseinbau bewegt sich ein verbesserter Salto im Luftraum über Mödling. Die ersten Wettbewerbsteilnahmen führen ihn auf die damals sehr gut besuchten Hangflugbewerbe in Niederösterreich und der Steiermark.

Die legendären (und für einen Schüler unerschwinglichen) Whispers – wohl die ersten kommerziell hergestellten Kunststoffmodelle – weisen neben den nur gerüchthealber existierenden Innsbrucker Wunderfliegern, **Pfeil** und **Dassel**, den Weg zum nächsten großen Entwicklungsschritt: GFK- Flügel in Positivbauweise (geschnittener Schaumkern, der mit Glas-

gewebe zwischen Trennfolien belegt wird) . Danach, Anfang der 80er Jahre, entsteht das Modell „SWIFT“, gemeinsam mit Andreas und Thomas Meissl, Gerhard Baschant,



das Segelflugmodell „MARABU“



Peter als MARABU-Pilot

Martin Jursa und Peter Sturm. Das Team arbeitet Tag und Nacht an den Urmodellen, von denen schließlich die Negativformen abgenommen werden. Noch vor der Fertigstellung des



Swift wird Peter mit diesem Team 1979 erstmals Niederösterreichischer Landesmeister im Hangflug (F3F).



Der SWIFT

Eine kuriose Situation ergibt sich aus der Tatsache, dass der von Peter mitbegründete Modellflugverein vom Team die Herausgabe des Know-Hows in Sachen Kunststofftechnologie ultimativ fordert. Die Situation kulminiert in einem glatten Rausschmiss des gesamten Teams in einer eiligst einberufenen Vorstandssitzung.

Durch diese Wirrnisse unbeeindruckt werden die ersten Swifts fertiggestellt und die gerade erstandene neue Segelflugklasse „F3B“ wird neben den Hangflugbewerben immer interessanter.

Begegnungen mit den damaligen Weltmeistern der Klasse F3B, dem Innsbrucker AME-

Team und deren Modell „Dassel„ bei Bewerben in Österreich stacheln den Ehrgeiz weiter an. Mit dem Swift werden immer wieder kleinere Erfolge erzielt, aber gegen Mitte der achtziger Jahre lösen Hochstartwinden den bis dahin aktuellen Laufhochstart ab und Modelle mit etwa 3 Metern Spannweite versprechen bessere Flugleistungen.

Das Team trifft sich wieder fast täglich in der Werkstätte. Andreas Meissl hat sich für die Weltmeisterschaften F3B in Australien qualifiziert und baut zwei Prototypen der neuen Generation in der altbekannten aufwendigen Positivbauweise und erstmals mit Wölbklappen über die volle Spannweite. Peter ist als Helfer in Australien dabei, das Team belegt den 3. Rang in der Mannschaft. Die Europameisterschaft in Israel ein Jahr darauf verläuft ähnlich erfolgreich. Im selben Jahr fliegt Peter mit seinem neuen 3-Meter-Modell in Dortmund einen sensationell schnellen F3B-Speed mit 17,3 Sekunden (das erste Modell mit Kohlefaseroberfläche!) und gewinnt den ersten internationalen F3B-Wettbewerb. Die teuersten Fernsteuerungen besitzen zu diesem Zeitpunkt ganze zwei analoge Mischer – Peter baut zwei weitere Mischer nach und kann dadurch weitere Steuerfunktionen miteinander verknüpfen.

Das Dortmunder Ergebnis bestärkt das Team in dem Wunsch nach einer Negativform für das neue Modell. Ab 1985 sind alle mit dem neuen „TARGET„ unterwegs. Unter Ausnutzung der vollen Werkstättenbreite wird die Formoberseite des Flügels in einem Teil gebaut – mit 2,95m Spannweite. Als Profil findet das RG 14 Verwendung – damals gemeinsam mit dem RG 15 das modernste verfügbare.

Mit ausschließlich 2. Plätzen in den Qualifikationsbewerben gelangt Peter Hoffmann ins Nationalteam 1987 und wird zur WM in Deutschland entsandt.

Doch davor verbringt Peter den Winter mit dem Bau einer neuen Hochstartwinde und eines Motorenprüfstandes (die Datenerfassung erfolgt fortschrittlicher Weise mit dem VC 64 Commodore Computer und einer selbstgestrickten Analog-Digitalkarte). Schließlich beträgt die Wellenleistung der Winde runde 4 Kilowatt und saugt dabei runde 600 Amperes aus dem

12 Volt-Bleiakku. Die WM kann beginnen! Mit dem feuchtkalten Sommerwetter haben so manche Teilnehmer ihre Schwierigkeiten und die Deutschen Favoriten „müssen„ viele Streckenflüge wiederholen, um das gewünschte Ergebnis (1000 Punkte) zu erreichen. Wolfgang Zach ist als Helfer dabei und bringt es in der WM-Zeitung auf den Punkt: „guckt ein Frosch frech aus der Wiese, heisst das: Refly für Herrn Liese...!!!„, geregnet hat es genug, die Frösche fühlen sich wohl und gucken häufig überaus frech aus der Wiese..... Trotz allem schaffen die Österreicher den Mannschafts- WM-Titel und Peter Hoffmann den Vizeweltmeistertitel in der Einzelwertung, hinter....Reinhard Liese. (Quack!)

Das Windenreglement wird bis zur nächsten WM 1989 in Frankreich geändert, die neue Generation der „schwachen„ Winden mit einer Leistung von rund 1,5 kW wird eingeführt. Die Piloten dieses Teams sind Peter Hoffmann, Fritz Haupt und Karl Wasner jr.

Wieder wird die Mannschaft Weltmeister, Hoffmann im Einzel, diesmal regulär, Zweiter. Somit ist auch klar: der Übergang zum neuen Reglement ist geschafft.

Forschung und Weiterentwicklung waren Peter schon von Anfang an ein Anliegen, so besucht er die ISF-Seminare von Rolf Girsberger in Zürich, studiert Fachliteratur, und testet, testet, testet.....auch heute fragen sich manche, was macht er eigentlich, außer Modellfliegen, doch dazu später. Verbesserung als Motivation – und so wurde nach dem „TARGET„ wieder neu gebaut. Die Grundidee: schwächere Winde – kleineres, leichteres Modell. Mittlerweile haben sich Peters Teamkollegen vom Modellflug zurückgezogen und so intensiviert sich die Zusammenarbeit mit Günther Aichholzer. Günther baut 1990 das Modell „ULTIMATE„ – erstmals mit Urmodellen in CNC – Frästechnik und dem RG 15 als Profilierung. Nach einem weniger erfolgreichen Jahr baut Peter dazu ein neues Tragflächenmittelstück um die Spannweite des Modells von 2,8 auf 2,95 m zu erhöhen. Die nationalen Bewerbe laufen damit ganz gut, internationale Platzierungen bleiben aber aus.

Als die Ergebnisse international auch nach intensiven Trainingssessions kaum besser werden, herrscht wieder dringender Handlungsbedarf! Doch in welche Richtung soll weiter entwickelt werden? Die Verkleinerung der Rumpfquerschnitte und die Einführung der V-Leitwerke haben zwar geringfügige Verbesserungen gebracht, aber..... Hoffmann siehtJohann Haslauer mit seinem neuen F3B Modell beim Wettbewerb in Kaindorf. Irgendwie sticht das Modell aus der Masse hervor, besonders im Speedflug. Im Zeitflug wirkt alles noch etwas wackelig- aber auch das sollte noch zu verbessern sein. Dank der Hilfe Haslauers kommt der Kontakt mit seinen

Entwicklungspartnern des „PHÖNIX“, zu Stande. In einigen Gesprächen mit Clemens Kraus (CHK-Modelle) einigt man sich auf die Modalitäten, unter denen Peter eine Negativform von den vorhandenen, CNC-gefrästen Positivmodellen abnehmen darf. Aus den Erfahrungen mit der „ULTIMATE“ heraus wird der neue, längere Rumpf des Phönix entwickelt. Über die Weihnachtsferien (schifoahn is des leiwaundsde.....) entstehen dann tatsächlich die Negativformen der Tragflächen.

Ende März steigt dann der Erste „PHÖNIX“ aus der Form, die Trimmerei kann beginnen. Hätte können, das Wetter spielt wieder einmal nicht mit. Aber irgendwann, zwischen zwei Schlechtwetterfronten ist es dann endlich so weit. Am Südhang wird der Schwerpunkt geschoben, die Klappen nachjustiert..... und.....und.....aber.....

Ein paar Tage später das erste Speedtraining mit der Stoppuhr, denn es hat sich schon herumgesprochen: nicht alles was schnell aussieht, ist auch wirklich schnell. Der Phönix hält es aber anders herum: langsam aussehen, nach 17,1 Sekunden steht die Uhr wieder. Dividiert durch die geflogenen (rechnerischen) 600 Meter ist das aber wieder schön schnell für den ersten Speedflugversuch.

Auch in den F3B- Wettbewerben erfüllt das neue Modell die Erwartungen und die Ergebnisse in der noch jungen Eurotour sprechen für sich.

Ende der Neunzigerjahre interessieren sich immer mehr Piloten für die Klasse F3J - ein reines Thermikfliegen über zehn Minuten mit dem guten alten Laufhochstart. Zwischen den F3B-Bewerben fliegt Peter auch diese Klasse mit und be-



Der PHÖNIX

legt auch dort in der Eurotour den 3. Platz der Gesamtwertung 2000. Die allererste WM F3J findet in England statt, Peter kommt ins Finale und belegt schließlich den 8. Platz. In Korfu läuft es weniger gut, aber bei der EM in der Slowakei erreicht er wieder den 6. Platz. Im gleichen Jahr wird auch das Reglement für den Laufhochstart durch die FAI geändert. In Zukunft sollen die beiden Läufer das Modell ohne den bisher bindend vorgeschriebenen Bodenanker am unteren Ende des Seiles in die Luft katapultieren. Dadurch stehen nun beide Läufer direkt in der Seilachse und damit droht bei Seilrissen oder anderen Zwischenfällen Lebensgefahr für die Helfer. Eine nicht gerade weise Entscheidung für eine „Einsteigerklasse“. Die kleine österreichische F3J-Gemeinde beendet daher mit der EM in Holic ihr Engagement. Inzwischen findet Peter auch einige neue Mitkämpfer in der Klasse F3B in Ostösterreich. Mit Wolfgang Hirt und Herbert Bachler formiert sich in den letzten Jahren ein schlagkräftiges Team, das 2001 mit Wolfgang und 2002 mit Peter den Österreichischen Staatsmeister und beide Male den Mannschaftsstaatsmeister stellt.

Wolfgang Zach meldet sich in der Modellflugszene zurück. Nicht, dass er keine Fluglust gehabt hätte - er hat in der Zwischenzeit Generationen von Paragleitern und Hängegleitern in seiner Flugschule auf der Hohen Wand ausgebildet. Wolfgang entwickelt für die Klasse F3K ein Modell für den Drehwurf und gewinnt zum Auftakt prompt die Eurotour 2000. Diese noch junge Klasse bringt Wolfgang und Peter nach den F3B-WMs wieder in ein Team.

Wenn auch Peters Wurfhöhe mit denen der „jungen Wilden“ nicht mithalten kann, so gewinnt er doch 2002 seinen ersten F3K-Bewerb auf der Eurotour in Kempten. Wolfgang Zach wird im Gegenzug Deutscher Meister 2002, Peter Vizemeister. Das Geheimnis schlechthin ist wohl das Thermikgefühl und -Erfahrung, das beim gegenseitigen Helfereinsatz einige Vorteile bringt.

Hat Peter auch noch andere Interessen, als Flugmodelle zu bauen und zu fliegen? Musik hatte für ihn schon immer einen hohen Stellenwert. Die unter dem Begriff „klassisch“ schubladierte Richtung erweitert sich bald auf alle halbwegs verständlichen musikalischen

schen Ausdrucksformen, der Begriff „Jazz“ beschreibt in diesem Universum wohl den Mittelpunkt des Interesses, wenn auch nicht die Grenzen. Beeindruckende Stationen waren dabei für Peter die Mozart-Einspielungen Friedrich Guldas mit einem heutzutage hoch geachteten Nikolaus Harnoncourt in einer unglaublich modernen Aufführung des Krönungskonzerts - zum blanken Entsetzen der Puristen. Im Jazzland hört Peter viele Größen des Jazz und besinnt sich eines Tages seines zu Hause liegen gebliebenen Fotoapparats. Als leidenschaftlicher Beobachter gelangen bald interessante Aufnahmen. Hin und wieder bringt er auch ein Foto mit, um sie von den Musikern signieren zu lassen. Im Jänner 1988 tritt im Jazzland ein junger Australier auf - James Morrison gibt sein Debut in Europa.

Der Abend ist sensationell, der junge Musiker spielt neben Trompete, Flügelhorn, Posau-

ne und Saxophon auch noch Klavier und Bass. Erst gegen zwei ist die allerletzte Zugabe gegeben.

Ein Jahr später - Peter kommt übermüdet von einem Neuseelandurlaub zurück - ist im Jazzland wieder James Morrison angekündigt. Da waren doch nochdie Fotos von dem Supergig im letzten Jahr.... Das Konzert endet im brechend vollen Keller des Jazzlands wieder viel zu spät, aber für ein Autogramm reicht doch noch? Es reicht, und zwei Stunden später diskutieren John und James Morrison in Peters Keller über die neueste Holmbauweise bei den F3B- Modellen. Beide sind begeisterte Modellflieger und Privatpiloten (John hat zu diesem Zeitpunkt bereits über 4000 Stunden als Postflieger, Airlinepilot und Känguruhzähler hinter sich.....). Nach einigen Jahren des gegenseitigen Einladens verbringt Peter 1995 einen Teil seines Australienurlaubs mit den Morrisons - die Bedienung

war das Mitbringen der F3B-Flieger. Und Australien ist mit tausenden Kilometern Küstenlinie nicht arm an guten Hangflugmöglichkeiten. Sogar rund um Sydney stehen alle Möglichkeiten offen.

Immer wieder bietet sich auch die Gelegenheit, die Morrisons bei der Arbeit zu begleiten - Fliegen am Tag, Jazz in der Nacht ist in diesen Tagen die Devise. Als das neue Label „Morrison Records“ aus der Taufe gehoben wird, erscheinen die ersten CDs mit Peters Fotos.

Für die Saison 2003 aber konzentriert sich Peter wieder auf F3B, die WM steht ins Haus! Alles Gute!!!

Mario Testori

Die Liste aller sportlichen Erfolge von Peter Hoffmann ist so lange, daß wir sie hier leider nicht bringen können. Unter www.prop.at „gibt's die volle Latte“ Anm.d. Red

JAMARA-Modelltechnik

stellt ein neues Modell vor – die **KATANA**.

Bei der **KATANA** handelt es sich um ein voll kunstflugtaugliches Mitteldecker-Modell, mit einer Spannweite von 1800mm. In gewohnter Jamara-Manier wird auch die Katana als ARF Modell ausgeliefert, sprich die Arbeit ist auf geringstes reduziert und es kann schnellstmöglich abgehoben werden.

Aufgebaut wurde die **KATANA** in konventioneller Balsa-/ Sperrholzbauweise, die Tragfläche in stabiler Rippenbauweise. Umhüllt von hochwertiger Bespannfolie, welches die Blicke auf sich zieht. Auch die professionell kolorierte Glasfaser-Motorhaube und die Radverkleidung verleihen der

Katana den letzten optischen Touch. Das robuste und haltbare GFK Fahrwerk passt ebenso in das Bild der hochwertigen **KATANA**.

Zur Einführung bietet JAMARA die **KATANA** zu einem Preis von 299,- an, ab dem 30.5. ist sie für 339,- im Modellbaufachhandel zu erwerben. Im Moment können wir nur eine limitierte Menge anbieten. Überzeugen Sie sich selbst von der Katana bei Ihrem Fachhandel.

www.jamara.de info@jamara.de



Technische Daten:

Spannweite	1800mm
Länge	1690mm
Tragflächeninhalt	64dm ²
Profil	Naca-0014
Gewicht	5000-5200g
Empf. Motorisierung:	2T 108-160 / 4T 120-140
Fernsteuerung	4Kanal – 6Servos

AXI - Elektro-Motoren von Hefp-Modellbau

Bemerkenswert ist die Produktpalette eines in Pardubice/CR beheimateten Herstellers. Sie beinhaltet alle derzeit gängigen Elektro-Modellmotortypen, sowie Getriebe und Regler. Für einen Test überließ die Österreichvertretung (www.hepf.at) „prop“ einen brushless-Außenläufer AXI 2820/10 samt passendem Regler.

Erwirbt ein Autokäufer bei uns einen koda, dann hat eben das Preisargument gegenüber dem nicht gern zugegebenen heimlichen Blick auf das Statussymbol das Rennen gemacht. Zudem kommt, dass der von uns Westlern bislang bemeckerte Qualitätsunterschied zu östlichen Produkten, aus bekannten Gründen, nahezu der Vergangenheit angehört. Der nachfolgende Testfall soll auch zeigen, ob nicht gar schon das Preis-Leistungs-Verhältnis zu fernöstlichen Billigprodukten überboten wird.

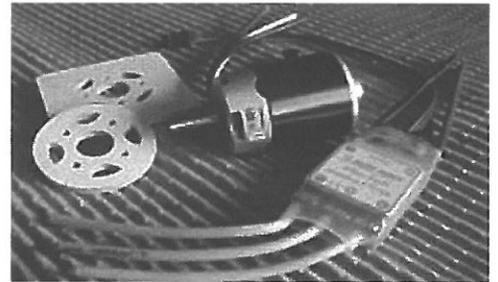
Außenläufer gibt es seit geraumer Zeit in allen Variationen vom LRK-Selbstbauer bis zu unterschiedlichsten Fertigprodukten (auch die in prop 5/2000 von Schultes vorgestellten Parkflyer sind jetzt mit von ihm gebauten Mini-Außenläufern ausgerüstet). Wem diese Motorentechnik nicht geläufig ist, dem hilft Dipl.Ing. Retzbachs 'Ratgeber Elektroflug' mit einer sehr ausführlichen Beschreibung sicher weiter. Das Wesentliche der Außenläufer: sie geben ein hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen ab. Das sonst zum Wohle größerer Luftschrauben verwendete Getriebe fällt weg und man spart Gewicht. Zugegeben, auf Kosten erträglicher Verkürzung der Motorlaufzeit. Beispiel der Gewichtersparnis: ein älterer Graupner-Brushless Ultra 220/200-3 mit Robbe-Planeta-Getriebe 3,7:1 und Schulzebooster 40b wiegt 333 Gramm (Magenkrampf beim Gedanken an den seinerzeitigen Setpreis von über € 550,—!). Luft-

schraube 14/8 Zoll bei 18 A. Der AXI-Testmotor mit dem beigegebenen 40e-3ph-Regler hingegen, wiegt nur 210 Gramm. Immerhin verträgt er noch bei 7 Zellen einen 12/8-Propeller. Der Vergleich hinkt natürlich, denn bei gleicher Akkuzellenanzahl vergrößert sich die Stromaufnahme beim AXI trotz kleinerer Luftschraube um 47 % (bei 5100 U/min saugt er 26,5A). Hier gilt eben: Wie hätten Sie's denn gerne? Schnell hoch und das nicht sehr oft, oder langsamer, aber dafür öfters?

Für Lauf- und spätere Flugtests wurde der Versuch unternommen, den AXI in einen entsprechenden, allerdings recht schlanken, vorhandenen Holzrumpf einzubauen. Nun ist beim Außenläufer zu beachten, deshalb heißt er auch so, dass das Dauermagnetsystem, mit der glockenförmigen Verbindung zur Achse, in einem stabilen, mit Kugellagersitz versehenen Montierkopf rotiert. Es ist also sorgfältigst darauf zu achten, dass dieser Drehteil nicht an den Rumpfwänden schleift. Das gilt auch für die von den Wicklungen ausgehenden und zum Regler führenden 3 Kabel. Ein neuer, geringfügig nach rückwärts versetzter Kopfspant war dazu erforderlich.

Die Bezeichnung 40e-3ph verrät, dass der Regler für 40 A Dauerstrom ausgelegt ist und bei BEC-Betrieb 3 A bereitstellt. Nichts, aber schon gar nichts verrät, dass dieses Produkt aus einem ehemaligen Ostblockstaat kommt.

Vom Silikonkabel bis zu den SMD-Bauteilen entspricht alles



Motor mit Regler und den mitgelieferten CNC-Spanten von HEPF-Modellbau

westlichem Standards. Man kann ihn mit oder ohne Bremse einstellen und das schönste dabei ist, die Piepsignaltöne sind selbst für leicht Gehörgeschädigte ungewöhnlich deutlich vernehmbar. Stellt man den Servoweg für Gas auf Maximum, erzielt man eine äußerst feine Gasregelung. Erwähnenswert ist auch, dass durch den angeschlossenen Schalter bei 'Aus' die Servos dennoch arbeiten, also ein Schalterausfall nicht zum Absturz führt! Der Leistungsverlust durch den Regler wurde nach verschiedenen Quellen mit 5% bestimmt.

Schon optisch verrät der Motor, dass er nach dem letzten Stand technischer Fertigung hergestellt wurde. Die gehärtete 5 mm Welle ist doppelt kugelgelagert. Im konisch zulaufenden Montierkopf befinden sich 4 Bohrungen M 3 mit genormtem Abstand von 25 mm. Trotz seines robusten Aussehens und der Abmessung $\varnothing = 35,2 \text{ mm} \times L = 54,5$ (ohne Welle, Wellenlänge 20 mm), wiegt er nur 161 g. Im oben angegebenen Belastungsbereich ist sein Wirkungsgrad 74,6 %. Bei einer mit einem Netzgerät erstellten Konstantspannung von 8,4 V er-

gab sich eine Nenndrehzahl von 1021,43 U/V. Die Stromaufnahme mit einer 12,7 x 8,5 Luftschraube (nachgemessen) bei einem 7-zelligen 2000er Akku beträgt 26,5 A / 7,12 V, so dass nach Abzug der Wirkungsgrade Motor/Regler, 133 Watt der Luftschraube zur Verfügung stehen.

Vibrationsängste, wegen der doch am drehenden Gehäuse

anhaltenden Neodymmagnete, waren unbegründet. Das Maschinchen läuft unter Belastung wie geölt.

Wer nun erwartet, dass es doch noch irgendwas zu bemängeln gibt, der muss enttäuscht werden. Ob das ganze System im Dauerbetrieb seine Mucken hat, muss erst herausgefunden werden.

Zu guter Letzt gibt es noch einen Setpreis zu einem kaufanregenden Preis-Leistungs-Verhältnis: der beträgt mit Motor, Regler und einem CNC-Spant: € 168.—!!

Oskar Czepa

Internet: www.czepa.at

Informationen über die AXI-Motorenpalette und auch CNC-Modelle unter www.hepf.at

JET-TIME by HEPF-Modellbau

Herzlich willkommen im internationalen Düsenjägergeschwader. Welches Modell auch immer von den beiden Seiten des "Eisernen Vorhanges" ausgewählt wird, man bekommt einen richtigen Kampffjet – einen schnellen, sehr wendigen Standoff-Scaler. Es sind nur einige Stunden einfacher Arbeit in Ihrem Hangar erforderlich, um ein fast unzerstörbares EPP-Wunder zu bekommen. Der Bau ist sehr einfach, Erfahrung mit EPP-Modellen ist natürlich hilfreich.

RC Ausrüstung

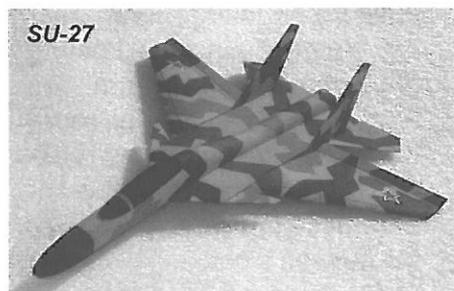
Generell werden unsere Jets über Querruder, Höhenruder und der Motor mit einem elektronischen Regler gesteuert. Jedes Ruder wird durch ein eigenes 7 –12g Servo angesteuert. Das Seitenruder wird, wie bei den meisten Modellen dieser Klasse nicht angesteuert. Deltas benötigen zumindest eine 3-Kanal Anlage mit Delta (Elevon)-Mixer, Standardmodelle eine 3-6 Kanal Anlage. Mit Anlagen, die mehr Möglichkeiten bieten, kann man einige ausgefeiltere Funktionen ausprobieren, wie z.B. das Mischen von Quer- und Höhenrudern in beide Richtungen.

Antrieb

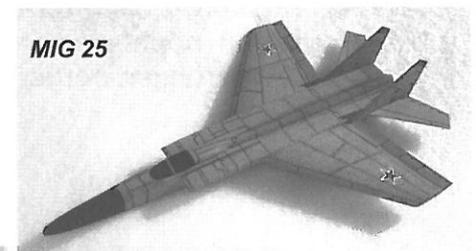
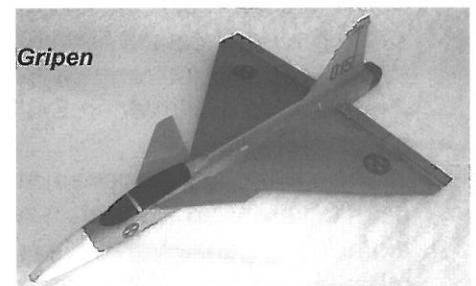
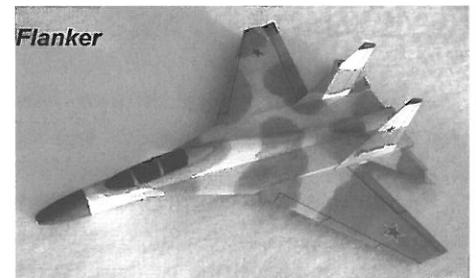
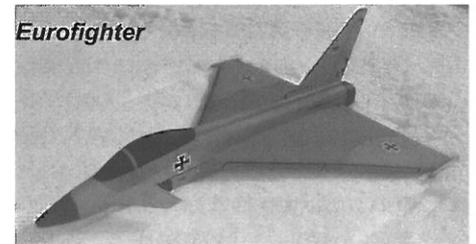
Standard sind verlängerte Motoren der 400er Klasse – Permax 480/7.2V, Jamara 480 Pro, Permax 450 Turbo, Viper 450 etc. (Diese Motoren sehen wie normale 400er aus, nur haben sie ein etwas längeres Gehäuse und einen Rückschlußring und deshalb mehr Leistung). Als Richtwert für die Luftschraube gilt die Dimension 6 bis 6,5x4. Ein Antriebsakku mit 8 Zellen Sanyo 500AR und ein leichter 12-18A Regler sorgen in dieser Auslegung für ausreichende Leistung. Für coole Kampfpiloten empfehlen wir Neodym-oder Brushless-Motoren der 400er Klasse.

Z.B: Model Motors VM 2020/24, AXI 2808/16 mit Akku TS1700AUP

Eine SU-34 ist derzeit in der Redaktion im Bau. Erste Flugberichte demnächst unter www.prop.at



weitere Modelle unter www.hepf.at



TESTBERICHT MODELLBAUTOOL v1.3 -

Entstehungsgeschichte:

Durch Zufall geriet ich vor einiger Zeit beim Surfen auf die Seite von Manfred Schnaible, wo er ein Java-Programm zur Ermittlung von Motorsturz und Motorzug zur Online-Verwendung in seiner Homepage integriert hatte. Auf meine Frage, ob er das Programm nicht zum Download bereitstellen möchte, meinte er, es wären ja nur ein paar Java-Zeilen. Mit Zunahme des Mailverkehrs erklärte er sich bereit, das Programm zu erweitern. Und das hat er wirklich souverän getan! Ich möchte Ihm an dieser Stelle im Namen aller stressgeplagten Modellflieger für das hilfreiche Tool danken.

Die Installation ist simpel: Sie entpacken die Datei „Modellbautool.zip“ in ein Verzeichnis Ihrer Wahl und starten es mittels Doppelklick auf das Icon. Nach dem ersten Start wird in diesem Verzeichnis zusätzlich eine Datei mit Namen „Modellbautool.ini“ angelegt, die Ihre vorgenommenen Einstellungen speichert. Wollen Sie das Programm deinstallieren, so löschen Sie einfach das ganze Verzeichnis mit allen Dateien. Es werden weder an der Systemkonfiguration noch an der Registry Änderungen vorgenommen.

Programmbeschreibung Überblick:

1) Eine Berechnung von Motorsturz und Motorzug mit einfachster Übertragung auf das Modell. Angegeben wird der gewünschte Winkel in Grad, heraus kommt die Kürzung des entsprechenden Rumpfteiles (Zug) oder Rumpfbodens (Sturz) in Millimetern. Des Weiteren kann man diese Berechnung auch für Einstell-

winkelermittlung oder ähnliches verwenden, da die Angabe in mm jeden Irrtum ausschließt und genauest übertragen werden kann.

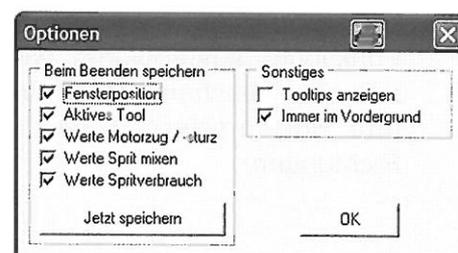
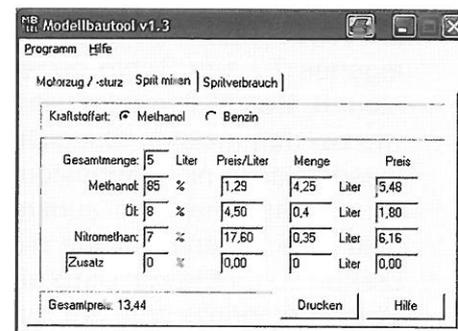
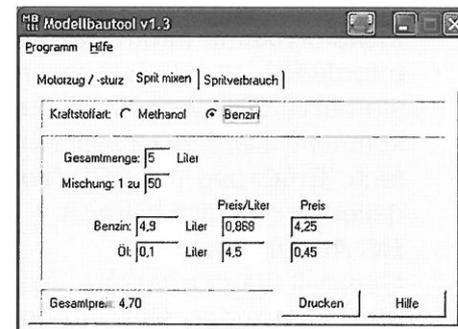
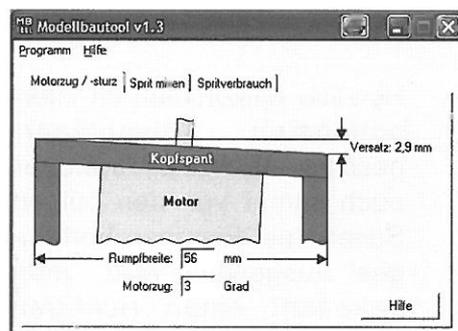
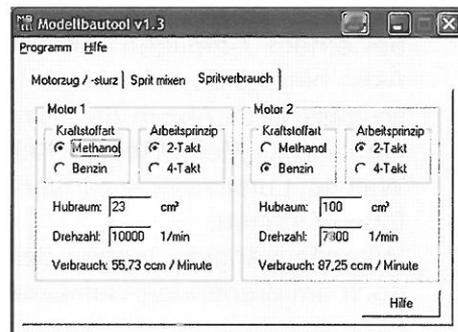
2) Eine Berechnung der Spiritmix-Anteile zur Selbstmischung von Methanol- und Benzingemischen. Hier werden einfach die Gesamtmenge und die gewünschten Anteile von Methanol, Öl, Nitromethan und eines eventuellen Zusatzes eingegeben, und schon hat man die erforderlichen Mischmengen in Litern aufgeschlüsselt. Aber nicht genug damit, berechnet das Programm nach Eingabe der Literpreise auch noch den Preis der einzelnen Komponenten sowie den Gesamtpreis. Diese Angaben lassen sich ganz einfach mit Strg+P als Einkaufsliste ausdrucken.

3) Eine Berechnung des Gemischverbrauches. Da diese Berechnung wegen der vielen Faktoren wohl nur ein Anhaltspunkt sein kann, ist sie doch eine große Hilfe bei der Festlegung der Tankgröße.

Man gibt einfach den Hubraum und die veranschlagte Drehzahl ein, wählt aus, ob die Berechnung für 2-Takt, 4-Takt oder Benzinmotore gelten soll und bekommt den Verbrauch in Litern pro Minute angezeigt.

4) Es ist im gesamten Programm immer eine Kontexthilfe (F1) verfügbar, die immer ober- oder unterhalb des Programmfensters angezeigt wird. Hier hat Manfred eine gute Lösung gefunden: schiebt man das Fenster zu weit hinauf (oder hinunter), so springt das Hilfe-fenster automatisch an die andere Seite und ist somit wieder als ganzes sichtbar.

5) Als Optionen kann man seine einmal eingegebenen Werte (für jedes Modul extra) als



Standardwerte speichern, da man ja z.B. nicht den Preis ständig eingeben will. Man kann die Fensterposition speichern und dem Programm mitteilen, dass man es „immer im Vordergrund“, d.h. über allen anderen Programmen sehen will. Auch die vorhandenen Tooltips kann man nach Bedarf ein- oder ausschalten, da sie mit der Zeit doch nerven, kennt man das Programm besser.

Zusammenfassung: Manfred Schnaible ist damit ein Programm gelungen, das dem Modellbauer ein unkompliziert zu bedienendes Tool in die Hand gibt, mit dem jeder zurechtkommt. Manfred hat mir auch versichert, dass er das Programm weiterentwickelt und um weitere Module ergänzen wird. Ich hatte die Ehre, Beta-Tester zu sein und kann versichern, dass das Programm im Rahmen meiner Möglichkeiten auf Herz und Nieren überprüft wurde. Dieses Tool kann nur empfohlen werden. Das Programm wurde unter Windows 95/98/ME/2000 und XP getestet und läuft einwandfrei.

Und das schönste für uns: das Programm ist **FREEWARE!**

Da bleibt mir nur noch, viel Spaß und Arbeitserleichterung mit dem „Modellbautool“ zu wünschen.

Manfred Stocker

mailto:mast15@modellflug-freakshow.at

Das Programm steht unter „<http://www.schnaible.net>“, „<http://www.modellflug-freakshow.at>“ oder auf „<http://www.prop.at>“ zum Download bereit.

Inhalt der ZIP-Datei: Modellbautool.exe (das Programm), LiesMich.txt (Bedienungsanleitung), Downloadgröße: 215kb

4 Parallel-Servos aus 1 Empfänger-Impuls. Graupners Magic-Box

Die mechanische Koppelung mehrerer Servos für ein Ruder, insbesondere für das Seitenruder, ist bei Gestängekoppelungen - (bei Seilzuglösungen nach dem Flaschenzugprinzip ist das überhaupt kein Problemthema) - ein noch immer nicht befriedigend gelöstes Problem.

Der Gründe sind unvermeidliche elektr. Bauteiletoleranzen mit sich daraus

ergebenden Servowegdifferenzen, kleinste kinematische Einstellunterschiede der Koppelungen, thermische und spannungsabhängige Wanderungen, und ggf. Anlaufzeitverschiebungen.

All das führt zu extremen Servobelastungen, besonders der Getriebe und der Abtriebslagerung, und besonders hohem Stromverbrauch.

Digitalservos lösen diese Problem nicht, da sie genauer stellen und eine wesentlich kleinere Hysterese haben. Somit zwangsläufig auf Verspannungen durch noch häufigere Nachstellversuche bis zum Getriebeschaden reagieren.

Mit extremem Stromverbrauch. Die 4-Servo-Box leitet aus einem Empfängerimpuls Servoimpulse ab, deren Synchronizität ich mangels Testmuster oder Beantwortung angeforderter Informationen noch nicht beurteilen kann.

Tatsache ist aber:

Alle 4 Servoausgänge sind getrennt wie auf einem Sender nach MITTE, RICHTUNG und unterschiedlichem WEG programmierbar.

Damit ist erreichbar:

1) Im Neutralbereich nur EIN Servo als ein bei der Rudermittellage wenigleistendes Hauptservo durch eine entsprechende Koppelungs-kinematik mit den anderen z.B.

3 Servos (Schlitze, elastische Kopplung, etc.) zu verwenden und die anderen Servos durch entsprechende Wahl der Box-Servoeinstellungen, in Verbindung mit diesen „lockeren“ Koppelungen, mit zunehmendem Ausschlag mithelfen zu lassen, sodaß bei Vollausschlag alle Servos möglichst gleich belastet sind.

2) Die Servos somit lose gekoppelt nicht mehr so materialzerstörend

gegeneinander arbeiten wie bei der derzeit noch üblichen notwendigen engen

Koppelungen. Trotz der elastischen Servomontage, die zwar eine geringe

elastische, aber zu wenige Entkopplung bietet.

(nochmaliger Hinweis: die Vermeidung des Gegeneinanderarbeitens geht jetzt freilich auch schon durch kombinierte Seilzüge - „Klappläufer“ oder Wippe -, sogar mit verschiedenen Servos. Allerdings mit einem Wegverlust, der bei Ausfall eines Servos im Endbereich so groß sein kann, dass eine landungsfreundliche S-Rudernneutralstellung gerade noch erreichbar ist. Knüppel-Vollausschlag oder -akrobatik bei Zwischenstellungsausfall für ein neutrales SR notwendig.)

3) Damit ist auch die Kopplung zweier Servos an beiden Seiten im Heck, die

im Zug-Druck-Betrieb arbeiten, spannungsfrei realisierbar.

Wieder mit einem enggekoppelten Hauptservo für den Neutralbereich und dem lose und/oder elastisch gekoppelten Hilfsservo gleicher Type - oder sogar stärker -, das seine Arbeit erst ab einem eingestellten Ruderausschlag durch eine entsprechende Auslegung der Koppelung

(Schlitz im Ruderhebel, Gummi-elastische Lösungen mit Anschlag etc.) beiträgt.

Dieser Bericht ist als vorläufige, möglichst schnelle Basisinformation aufzufassen, der nach Vorliegen weiterer urgierter Informationen und/oder Gerätetest ergänzt wird.

Technische Mitteilung der Firma Graupner eben eingetroffen!

Die einzelnen Ausgänge haben eine Impulsverschiebung von nur 0,07 Millisekunden. Zwischen dem Anlauf des ersten und des spätesten Servos sind somit schlechtestenfalls 0,21 msec dazwischen, was im Vergleich zur üblichen Zeitverschiebung bei geteilten Höhenrudern zwischen den Servoausgängen 3 und 6 von durchschnittlich 4,5 msec nur ca. 1/20tel darstellt, oder von der Firmware-Lösung 3 und 8 (7,5msec) einen noch kleineren Prozentsatz.

Interessant ist die Sache besonders für die schon angesprochene Kopplung von mehreren Seitenruder-Servos. Als Beispiel würde bei 2 Servo-Seitenruder-Senderkopplung K4 und K7 (K5 Querruder, K6 2.Höhenruderklappe) statt der o.a. 4,5msec nur 0,07msec Servo-Anlaufverschiebung, entsprechen 1,5% auftreten. Dass dadurch gekoppelte Servos samt Getriebe wesentlich bessere Überlebenschancen als bisher haben, braucht sicher keines Beweises.

Rudolf Fiala.



In der Geschichte der Flugzeugkonstruktion weist wohl kaum eine Maschine so viele markante Erkennungsmerkmale auf, wie die WILGA der Firma PZL aus Polen. Sowohl im Original, als auch im Modell kämpfte man bisher allerdings mit erheblichen Problemen in den Bereichen Fahrwerkskonstruktion und Motorisierung. Der gewaltige Sternmotor aus russischer Produktion mit dem entsprechenden „Durst“ und das filigrane Fahrwerk haben das Original nicht gerade zu einem „Verkaufsschlager“ werden lassen. Das hat die Konstrukteure wohl dazu bewogen, zur Jahrtausendwende eine völlig überarbeitete Version der WILGA auf der Luftfahrtausstellung in „Le Bourget“ zu präsentieren. Die WILGA 2000 wurde sowohl technisch, als auch optisch auf den neuesten Stand gebracht. Der Sternmotor wurde durch einen 6-Zylinder Boxermotor der Marke „Lycoming“ ersetzt und das Fahrwerk glänzt nun mit ästhetischen Verkleidungen. Die geradezu idealen Voraussetzungen für einen naturgetreuen Nachbau als Modell waren somit gegeben. Lediglich die zu verwirklichende Größe bereitete uns anfangs etliches Kopfzerbrechen. Nach langen Diskussionen entschlossen wir uns für einen Nachbau im Maßstab 1:3,5. Nach fast einjähriger

Konstruktions- und Bauzeit entstand so ein Modell der „Superlative“. Durch die voluminöse Motorhaube ist eine Motorisierung bis hin zum 160ccm Boxermotor kein Problem. „Normales Fliegen“ ist aber durch die extrem leichte Konstruktion schon ab 80ccm möglich. Einzigartig ist wohl der naturgetreue Vorflügel aus GFK, welcher die Flugeigenschaften extrem verbessert. Der GFK-Rumpf ist durch die ausschließlich CNC-gefrästen, passgenauen Spanten schnell aufgebaut. Die Flügel und Leitwerke sind in unserer bewährten Rippenbauweise mit Stecksystem aufgebaut. Hohlkehlenruder und originalgetreue „Fowlerklappen“ sind ebenso selbstverständlich. Das Höhenleitwerk ist abnehmbar und erleichtert so den Transport. Komplettiert wird das ganze durch die Fahrwerksverkleidungen und Randaugen aus GFK. Das gefederte „Scale-Fahrwerk“ macht aus diesem Mo-



dell einen echten „Hingucker“ auf jedem Flugplatz.

Mit der „Rödel-Wilga“ ist so ein Modell entstanden, das nicht nur eingefleischte „Schlepper“ zum Schwärmen bringt, sondern durch seine Detailtreue und die exzellenten Flugeigenschaften auch im Alltagsbetrieb begeistert.

Als Zubehör sind noch einige Extras geplant. Der Cockpitausbausatz wird, komplett mit allen Scheiben, Armaturenpilz und allen Sitzen geliefert.

Baukasteninhalt:

GFK-Rumpf inkl. Motorhaube, GFK-Randbogen, GFK-Fahrwerksverkleidung, GFK-Vorflügel, CNC-Rippenbausatz für Flächen und Leitwerke, Scale Haupt und Heck-



fahrwerk, alle Ruderhörner und Anlenkungsteile liegen als gefräste GFK-Teile bei.

Empfehlenswertes Zubehör:

Cockpit und Scheibensatz

€ 180,00

Räder Set auf Anfrage

Motoreinbauset auf Anfrage

Technische Daten:

Spannweite: 3200 mm

Länge über alles: 2350 mm

Flächeninhalt 135,15 dm²

Gewicht: ab 15 kg

Profil: Fläche Clark-Y mit GFK-Vorflügel

Leitwerk Naca 009

Motor: ab 80 ccm - 160 ccm

Unverbindliche Preis empf.

1680,00 €

"Zum Modellbaudoktor"



++43+2237 8756

A-2531 Gaaden,
Heiligenkreuzerstraße 4

modellbaudoktor@compuserve.com
www.modellbaudoktor.com

HOLZMANN-MODELLE
(BOOMER, BOOSTER, CHICCO,
HATTRIC, SAGA, SCORPION und TRIO)
WERDEN SEIT JUNI 2002
EXCLUSIV BEI UNS
HERGESTELLT !
www.modellbaudoktor.com

Elektronen

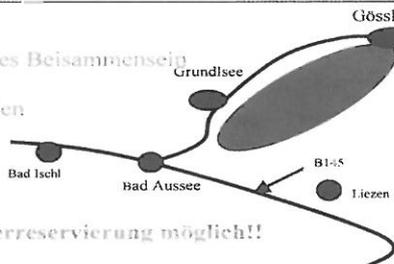
3. Elektro-Wasserfliegertreffen
der
IGE-Salzkammergut



- **Wo:** A-8993 Grundlsee /Freizeitpark Gössl
- **Wann:** Samstag 14.6. ab 14.00 Uhr anschließend gemütliches Beisammensein
Sonntag 15.6. ab 10.00 Uhr
- **Wer:** Alle Wasserflieger und die, die es noch werden wollen
- **INFOS unter:** 03622/55436 oder 03622/8623
Handy: 0664 17 65 329

• E-Mail karl.schnitzhofer@utanet.at

Bitte um Voranmeldung – Camping und Zimmerreservierung möglich!!



24. Helitreffen St. Johann / Pongau

27.04.2003

Zum nun mehr 24. Mal lädt der LSV-St. Johann rund um Obmann Gottfried Peter zum Treffen der Anhänger aller Drehflügler ein. Organisator Manfred Plieseis hat nicht nur den direkten Draht zu Petrus gepachtet und sorgt so seit 24 Jahren für bestes Flugwetter am Tag des Events, sondern stellt mit seiner erfahrenen Truppe ein Helitreffen auf die Beine das zu den Besten und Größten in ganz Mitteleuropa zählt.

Alleine im letzten Jahr gaben sich fast 60 Piloten aus Nah und Fern, die insgesamt mehr als 100 Helikoptermodelle mitbrachten, ihr Stelldichein. Namhafte Hersteller, Produzenten und Lieferanten präsentierten ihre neusten Neuheiten dem interessierten Fachpublikum und der immense Zustrom der begeisterten Zuschauer sorgte für Volksfeststimmung.

Das Manfred Plieseis und sein Team dem vorjährigem Spektakel noch eins draufsetzt, ist jetzt schon sonnenklar. Primär wird es in Richtung Flugsicherheit und Flugablauf Änderungen geben. Neben einem großem Sicherheitszaun, genau eingeteilten Flugzonen und kontrollierenden Flugleitern, wird sich ein eigens dafür verantwortliches Team um die Flugablaufplanung kümmern. Auf Wunsch des jeweiligen Piloten erhält dieser kurzfristig ein Startfenster in dem sichergestellt ist, dass nur ihm der Flugraum zur Verfügung steht. Weiters managet das Planungsteam die Anmeldungen so, dass ein abwechslungsreicher Programmablauf, ohne Frequenzüberschneidungen, dem Publikum geboten wird.

Auch heuer wird wieder fast schier unglaubliches zu sehen sein, dies garantiert die von Tag zu Tag umfangreicher werdende Anmeldungsliste. Neben erstklassigen Scale-Piloten,

wie Joseph Buchner, Egon Hubmayer, Herbert Räumler, Tom Baumann u.v.a., liest sich die Anmeldungsliste der Kunstflieger wie das „how-is-how“ der europäischen 3D-Szene. Namen wie Peter Türk, Bernd Pötting, Franz Reichelmaier, Robert Sixt, Christian Rose, Bernhard Egger, Harald Schappacher, Tom Florianjc u.v.m. garantieren, das wieder scheinbar unmögliche Flugfiguren zu sehen sein werden. Aber auch Martin Söllner kommt wieder mit seinen riesigen Hubschraubermodellen zum Treffen.

Einen besonderen Platz reserviert Manfred Plieseis den Turbinenmodellen, die mit Sicherheit noch zahlreicher sein werden, als schon im vergangenen Jahr.

Aber auch namhafte Hersteller haben sich bereits angesagt



Manfred Plieseis (links) der „Urvater“ des Helitreffen in Wagrain Fotos: H.Zupanc

um ihre Neuheiten zu präsentieren. Wie z.B. Peter Jakadofsky mit seiner Integralturbine, der übrigens mit eigenem Hubschrauber, einer Alouette II, zum Treffen geflogen kommt. Wolfgang Maurer zeigt die Neuheiten bei DNHP und Quickheli und Uli Streich was sich bei Vario so neues getan hat.



Der PUMA Modellbau vom feinsten

Freuen dürfen wir uns aber ganz besonders auf die Neuvorstellung von **Heli4You** (www.heli4you.net), einem österreichischem Modellbauhandel der ganz und gar auf

Modellhelikopter spezialisiert ist und vor kurzem seine Tore geöffnet hat. **Heli4You** darf in seinem Ausstellungszelt einige bekannte Hersteller begrüßen, dessen Produkte **Heli4You** exklusiv in Österreich anbieten kann.

Da **Heli4You** offizieller Henseleit-Stützpunkthändler für Österreich ist, wird Jan Henseleit seine Neuerungen persönlich im **Heli4You**-Ausstellungszelt zeigen. Mit Jan Henseleit kommt Christopf Rothe von CR-Modelltechnik der die neusten Entwicklungen am Rotorblatt- und Formenbausektor zeigen wird.

Ebenso im **Heli4You**-Ausstellungszelt ist Hermann Oberwalder der den „**Style-3D**“ präsentiert, eine revolutionäre Entwicklung aus Österreich. Nicht weniger als 2 Patentanmeldungen gibt es alleine für den von ihm entwickeltem Rotorkopf der eine absolut niedrige Bauart aufweist.

Zu guter letzt wird auch Gerhard Pahl im **Heli4You**-Ausstellungszelt zu finden sein. Neben der schon bekannten und äußerst bewährten Turbinenmechanik präsentiert er seine eigene Hubschrauberturbine die sagenhaften Leistungsdaten aufweist.

Aber auch die Produkte der Fa. Weston U.K. werden im **Heli4You**-Ausstellungszelt zu bestaunen sein. Hochleistungsmotoren neuester Technologie, sowie neueste Auspuff- und Treibstoffsysteme werden von Weston U.K. produziert und sind exklusive bei **Heli4You** zu haben.

Ganz besonders gespannt dürfen wir aber alle auf die Premiere der in Zusammenarbeit von Jan Henseleit und **Heli4You** entstandenen exklusiven und limitierten Auflage eines „**Three Dee NT special edition**“ sein.

Neben dem Modellhelitreffen etabliert sich so nebenbei der Termin in St. Johann anscheinend auch zum Treffen der manntragenden Verwandtschaft. Neben der Fa. Knaus, die über den ganzen Tag Helirundflüge über das wunderschöne Pongauerland anbietet, haben sich außer Peter Jakadofsky's Aluette II noch 3 weitere Großhubschrauber angesagt.

Man kann nur hoffen an diesem Tag alles zusehen was auch geboten wird, so umfangreich gestaltet sich die Veranstaltung des LSV-St. Johann. Auf alle Fälle freue ich mich persönlich schon die vielen Freunde und Bekannte wieder zu treffen wenn es wieder heißt...

Herzlich Willkommen zum 24. Helitreffen in St.Johann !!!!!!!!

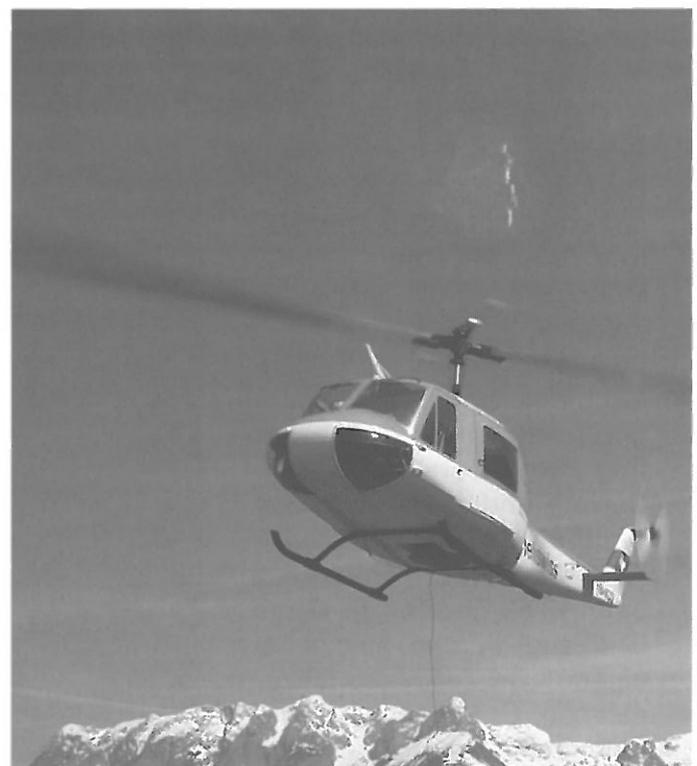
Harry Zupanc
HELI FLY-UNLIMITED
www.helifun.rc1.at



Sepp Buchner's Bell205 „Masterpiece“



Egon Hubmaier „TWINS“



Bell 205 Modell oder Original?

ELEKTROFLUG- WETTBEWERBE IM MÜRZTAL

Der 1. FMC-Mürzzuschlag veranstaltete am 21. und 22.9.2002 die Landesmeisterschaft und ein Pokalfliegen in der Klasse RC-E7 (7-Zellen Segler) und ein Pokalfliegen in der Klasse F5F (10-Zellen-Segler). Da der Flugplatz in Mürzzuschlag einem Baggersee weichen musste, wurden die Wettbewerbe in Mitterdorf im Mürztal durchgeführt (vielen Dank den „Mitterdöflern“).

Obmann Elmar Zafosnik konnte zum RC-E7-Bewerb 9 Teilnehmer aus Niederösterreich, Kärnten und Steiermark begrüßen. Bei trübem und teilweise regnerischem Wetter kämpften die Piloten um jeden Punkt. Die Wettbewerbsleitung lag in den bewährten Händen von Maria Schiffer.

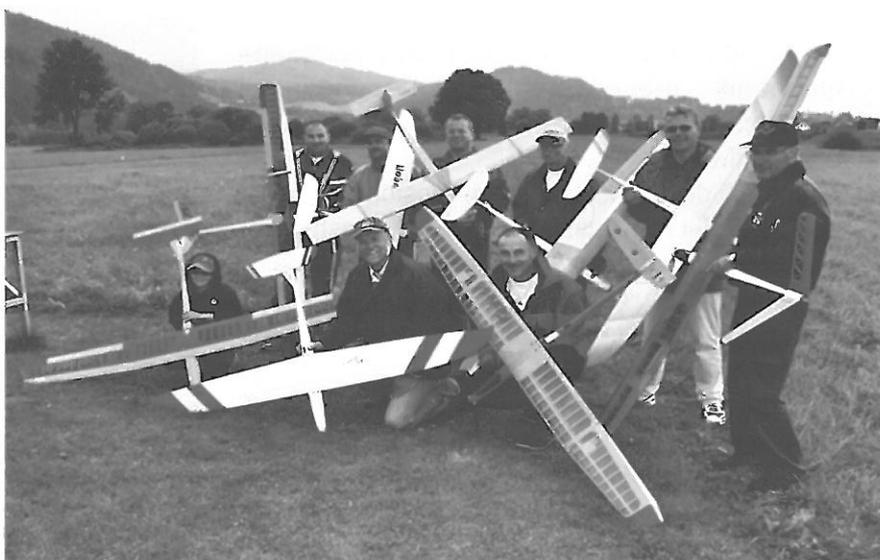
Nach 4 Durchgängen standen die Sieger fest. Das Pokalfliegen gewann der RC-E7-Spezialist Josef Molzbichler aus Kärnten. Die weiteren Platzierungen: 2. Schuller, 3. Zafosnik, 4. Schiffer, 5. Heibl, 6. Grüneis, 7. Stadlbauer, 8. Pomberger, 9. Ritter.

Die Landesmeisterschaft wurde herausgewertet und sah Alfred Schuller vom 1. FMC-Mürzzuschlag als Sieger, 2. Zafosnik, 3. Schiffer.

Beachtenswert war die Teilnahme eines jungen Modellfliegers; Sebastian Pomberger flog seinen ersten RC-E7-Bewerb und zeigte tadellose Wettbewerbsflüge. Gerhard Ritter von UMFC-Gnas konnte beim E-Flugtreffen in Gnas überzeugt werden, einmal bei einem RC-E7-Bewerb teilzunehmen. Er trat trotz des unterlegenen Materials an und trug den letzten Platz mit viel Humor.



Teilnehmer des F5F-Bewerbs



Teilnehmer des RC-E7-Bewerbs



Vereinsobmann Zafosnik gratuliert dem jungen Sebastian Pomberger zur erfolgreichen Teilnahme beim RC-E7-Bewerb

Am nächsten Tag ging's beim F5F-Pokalfliegen ein bisschen rasanter zu. Für die Piloten, welche beide Bewerbe fliegen, eine richtige Herausforderung! Beim RC-E7-Bewerb schleicht man in der Gegend herum, landet butterweich herein und hofft, dass das Modell nahe genug beim Zielpunkt zum Stehen kommt. Beim F5F-Bewerb flitzt man nach Steigflügen zwischen den 150 m auseinanderliegenden Wendemarken innerhalb von 200 sec ohne Motor hin und her, um anschließend in erholsamen 10 Minuten thermiksuchend den zweiten Programmteil zu absolvieren.

Kurzen Stress gibt es dann noch bei der Landung, die dann im 10, 20 oder 30 m Kreis erfolgen soll. Die Eleganz der Landung ist egal - Hauptsache im Kreis. Ein an der Rumpfunterseite angebrachter Stahlstift verhindert das zu weite Rutschen.

Man erkennt, die zwei Bewerbe sind Kontrastprogramme. Beim 7-Zellenbewerb lässt sich jedes Material zwischen Vollbalsa und Voll-GfK einsetzen, während beim 10-Zellen-Bewerb vor allem aus Festigkeitsgründen ausschließlich Voll-GfK/CfK-Material verwendet wird. Fürs 7-Zellen-Fliegen nimmt man auch vielfach ausgediente 10-Zellen-Flieger.

Jetzt wieder zurück zum F5F-Bewerb. Bei teilweise regnerischem Wetter traten 16 Piloten aus Ober-, Niederösterreich und Steiermark an. Wieder unter dem gestrengen Auge von Maria Schiffer versuchte jeder Pilot sei Bestes. Befeuert von ausschließlich bürstenlosen Getriebemotoren zogen die Segler, die eine Spannweite von ca. 2100 mm und ein Gewicht von ca. 1600 g besitzen, rasant gegen den Himmel. Vielfach wurden die Surprise X von Rudi Freudenthaler, aber auch Eigenkonstruktionen eingesetzt. Gepushte Sub-C-Zellen sind für einen rasanten Steigflug bei einer Stromaufnahme von ca. 100 bis 120 Ampere obligat.

Trotz widrigen Wetters konnten 3 Durchgänge geflogen werden. Damm Stefan (NÖ) siegte vor Rudi Freudenthaler (OÖ) und Hannes Starzinger (Stmk). Die weiteren Platzierungen: 4. Schuller, 5. Steiner, 6. Schiffer, 7. Hoff, 8. Pollak, 9. Waser, 10. Koopmans, 11. Lex, 12. Zafosnik, 13. Kolb, 14. Stadlbauer, 15. Mager, 16. Grüneis.

Mit der Siegerehrung klang diese Veranstaltung aus. Alles in allem war es ein herrliches und gelungenes Elektroflug-Wochenende im schönen Mürztal. Danke allen fleißigen Heinzelmännchen, ohne die nichts läuft.

Dipl.-Ing. Heimo Stadlbauer

1. FMC-Mürzzuschlag



Blick auf die Wendemarke A beim F5F-Bewerb, L. Mager in action



Weltmeister R. Freudenthaler als Helfer bei E. Zafosnik (li.) beim F5F-Bewerb Fotos: H. Stadlbauer



v r n l.: Landesmeister RC-E7 Schuller, Sieger Molzbichler, WL Maria Schiffer, Zafosnik



Dipl.-Ing. Ludwig Retzbach
**Akkus und
 Ladegeräte**

13., neu bearbeitete Auflage
 2002. 128 Seiten, zahlreiche
 Abbildungen ISBN Best.-Nr.
 1423-7883-3142-9

Best.-Nr. 142

EUR 14,50 IDI / sFr. 26,
 Neckar-Verlag GmbH, Post-
 fach 18 20, 78008
 Villingen-Schwenningen Tel.
 00497721/8987-0,

Fax 00497721/8987-50,
 E-Mail:
 bestellungen@neckar-verlag.de
 www.neckar-verlag.de,
 www.modellbauportal.de
 http://www.neckar-verlag.de
 Ständig wächst die Zahl portabler
 Elektrogeräte, deren Energieversorgung
 Batterien bzw. Akkus übernehmen.
 Damit steht der Verbraucher immer
 häufiger vor der Frage, welche
 Batterien oder Akkus die bestgeeignete
 Stromquelle für den jeweiligen
 Einsatzzweck darstellen. Aber nicht
 nur die richtige Auswahl, auch Hand-
 habung, Ladung und Lagerung der
 elektrochemischen Spannungsquellen
 sind für Leistungsfähigkeit und
 Lebensdauer der Energiespeicher von
 entscheidender Bedeutung. Und nicht
 zuletzt benötigt der Akkunutzer
 auch ein geeignetes Ladegerät. All
 diese Fragen beantwortet das voll-
 kommen neu bearbeitete Fachbuch
 des

erfahrenen Autors. In verständlichen
 Worten, zahlreichen Fotos, anschau-
 lichen Schaubildern und Computer-
 graphiken werden die Besonderheiten
 von Nickel-Cadmium, Nickel-Metall-
 hydrid-, Blei- und Lithiumakkus
 aufgezeigt und einander gegenüber
 gestellt. Der Leser bekommt Hinweise
 zu Einsatz, Pflege und Lagerung
 und erfährt auch, wie sich
 Batterien selbst zusammensetzen
 und in ihrer Leistungsfähigkeit
 optimieren lassen. Eine Übersicht
 über die gängigen Ladeverfahren
 und die zweckentsprechenden
 Ladegeräte darf nicht fehlen. Ein-
 fache Schaltzeichnungen verhel-
 fen dem technisch Interessierten
 zu Detailkenntnis und vermitteln,
 wo sinnvoll, Selbstbauhinweise.

Ein Lexikon fachtechnischer
 Begriffe rundet das Buch ab.



Rob van Dort / Joop
 Oegema
**Handbuch
 Modelldampf-
 maschinen**

6., überarbeitete Auflage 2002.
 408 Seiten, 305 Abbildungen,
 ISBN 3-7883-1153-3
 Best.-Nr. 153

EUR 24,50 / sFr. 43,
 Neckar-Verlag GmbH Post-
 fach 18 20, 78008
 Villingen-Schwenningen
 Tel. 0049 7721/8987-0, Fax
 0049 7721/8987-50, E-Mail:
 bestellungen@neckar-verlag.de
 www.neckar-verlag.de,
 www.modellbauportal.de
 Aus dem Vorwort:

Schon sehr früh in der Ge-
 schichte des Dampfes hat die
 "Feuermaschine" durch ihre
 wechselnde und faszinierende
 Arbeitsweise die Menschen
 bewogen, sie in Klein nachzu-
 bauen. Und es ist noch gar
 nicht so lange her, (da war eine
 Dampfmaschine als Spielzeug
 für Jungen genauso selbstver-
 ständlich wie Puppen für die
 Mädchen jener Generation. In-
 zwischen bedeutet der Bau ei-
 ner Miniatur-Dampfmaschine
 ein Aufleben von Erinnerung
 oder ein Kopieren der Vergan-

genheit und hat mit der Wirk-
 lichkeit nicht mehr viel zu tun.
 Aber vielleicht erfreut sich die-
 ser Zweig des Modellbaus ge-
 rade darum in der letzten Zeit
 eines stets wachsenden Inter-
 esses. Da alle in diesem Bu-
 che zur Sprache kommenden
 Modelle gründlich durchkon-
 struiert und ausprobiert worden
 sind, ist der Bau gut arbeiten-
 der und betriebssicherer Mo-
 delle absolut gewährleistet, so-
 fern die jeweiligen Zeichnun-
 gen und Anleitungen gewissen-
 haft zu Grunde gelegt wor-
 den sind.

SAAB GRIPEN JAS38



Saab Gripen JAS38

Die Firma Scorpio hat in Zusammenarbeit mit dem amtierenden Weltmeister im Elektroflug, Urs Leodolter, einen weiteren Jet für den Antrieb mit einem elektrischen Impeller entwickelt. Es handelt sich um eine Saab Gripen JAS38. Das Modell ist für den Einsatz eines Fantex 6XX Impellers ausgelegt. Im Zusammenhang mit einem 18 Turn Car Motor ergeben sich überzeugende Flugleistungen und ein einmaliges Flugbild. **Get the Jet Feeling!**

Hauptargumente

- gutmütige Flugeigenschaften
- große Bandbreite der Fluggeschwindigkeit
- Handstartfähigkeit
- Verwendung von Standardkomponenten

Unverbindliche

Preiseempfehlung:

- ◆ 199,99 € inklusive Fantex 6xx Impeller

Lieferbar ab 01/2003. Bezug über den Fachhandel.

Technische Daten:

- ◆ Länge 1095 mm
- ◆ Spannweite 860 mm
- ◆ Profil: S-Schlag Eigenentwicklung
- ◆ Material: Rumpf Gfk, Tragfläche Technopor
- ◆ Flächeninhalt: 26,5 dm²
- ◆ Flächenbelastung: 50 g/dm² CP1700
- ◆ 56 g/dm² match 2400
- ◆ Antrieb: Fantex 6xx mit 18 Turn Car Motor
- ◆ Zellenzahl 10
- ◆ Fernsteuerung: ab 3 Kanal mit Mischer; wir empfehlen Futaba
- ◆ Servos: 2x13 mm Servos oder kleiner
- ◆ Wir empfehlen Ripmax SD150
- ◆ Regler: je nach Motor, 40A

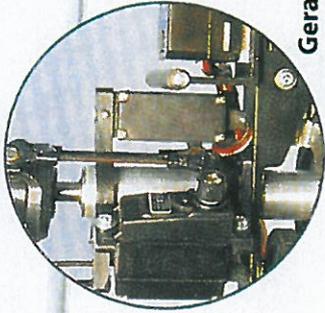


Marketing & Vertriebs-GmbH Hirtler den Eichen 5 · 25336 Klein Nordende
Tel.: +49 (0) 4121-807007 Fax: +49 (0) 4121-807006
info@scorpiomodell.com · www.scorpiomodell.com

SCORPIO

THE FINE ART OF MODELLING

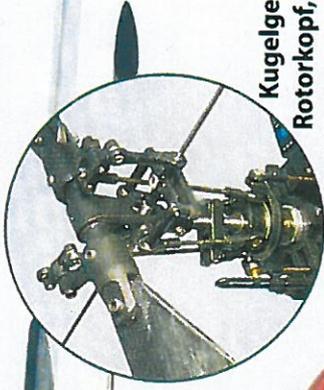
No. S 2865



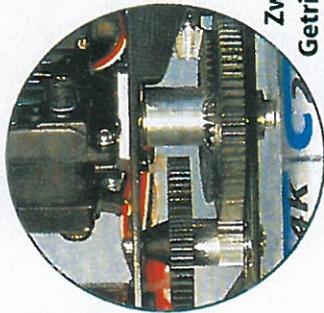
Gerade Gestängeführung
zur Taumelscheibe



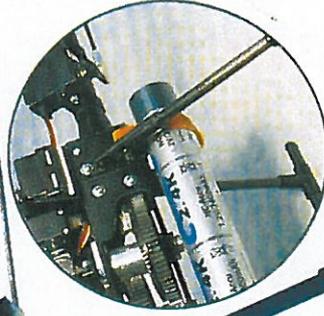
Kegelradwinkel
getriebe mit
Stahlzahnradern



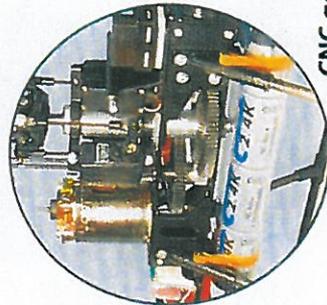
Kugelgelagerter
Rotor-kopf, integrierter
Pitch-kompensator



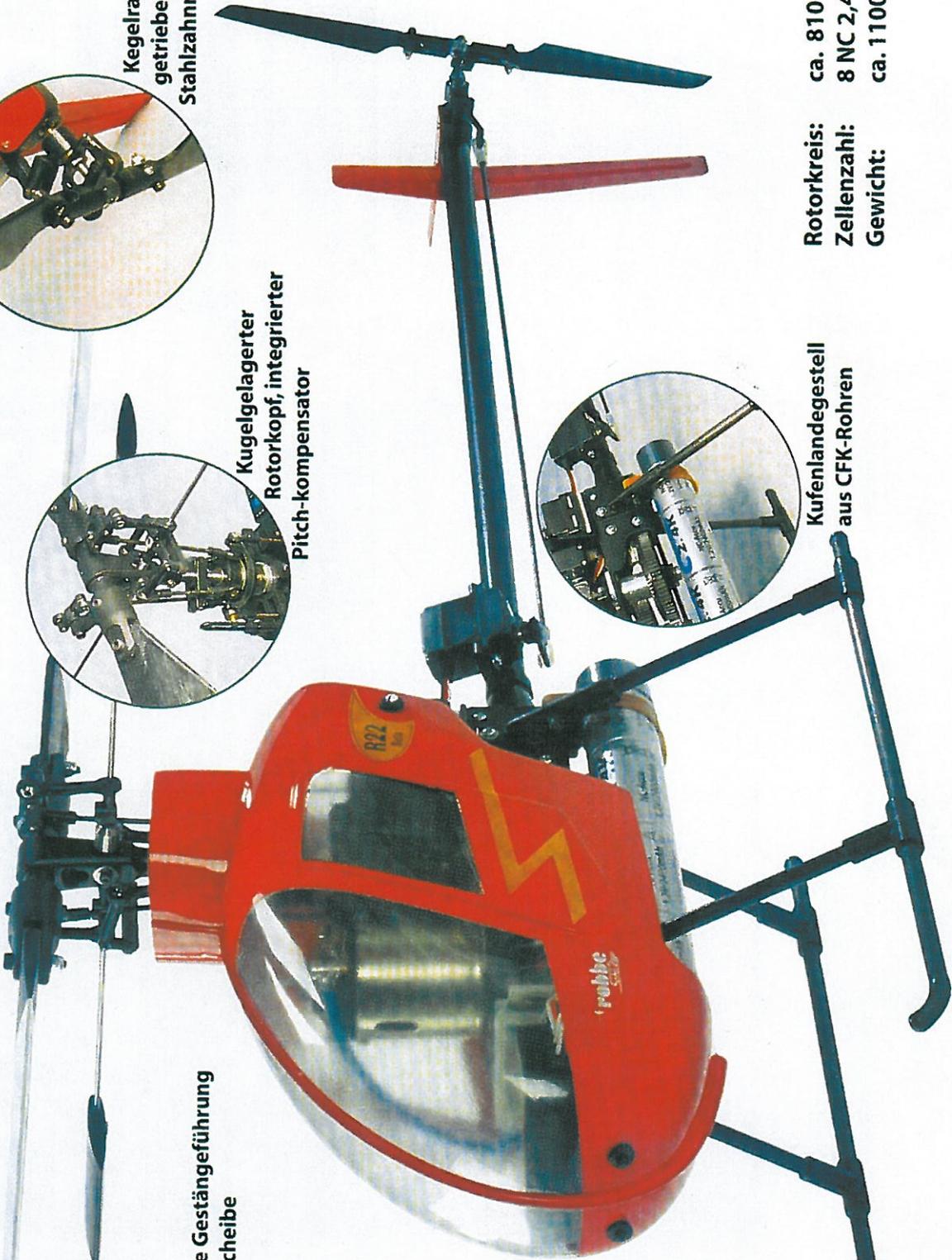
Zweistufiges
Getriebe mit
Autorotationsfreilauf



Kufenlandegestell
aus CFK-Rohren



CNC gefrästes
Aluminiumchassis



Rotorkreis: ca. 810 mm
Zellenzahl: 8 NC 2,4 k AMP
Gewicht: ca. 1100 g